



Vlaanderen
is erfgoed

Handleiding voor het inventariseren en waarderen van wegen met erfgoedwaarde

Handleiding Onroerend Erfgoed

Agentschap
Onroerend
Erfgoed

www.onroenderfgoed.be

COLOFON

TITEL

Handleiding voor het inventariseren en waarderen van wegen met erfgoedwaarde

REEKS

Handleidingen agentschap Onroerend Erfgoed nr. 20

AUTEUR

Verdurmen Inge

JAAR VAN UITGAVE

2018

Een uitgave van agentschap Onroerend Erfgoed Wetenschappelijke
instelling van de Vlaamse Overheid, Beleidsdomein Omgeving
Published by the Flanders Heritage Agency Scientific Institution of the
Flemish Government, policy area Environment

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Sonja Vanblaere

LEDEN KLANKBORDGROEP

Aukje De Haan, Koen Himpe, Annelies Schepens

OMSLAGILLUSTRATIE

GroteHolle weg parallel met de Roetsgraaf in 's Gravenvoeren (foto: Inge Verdurmen).

Copyright: Onroerend Erfgoed tenzij anders vermeld.

agentschap Onroerend Erfgoed

Havenlaan 88 bus 5

1000 Brussel

T +32 2 553 16 50

info@onroenderfgoed.be

www.onroenderfgoed.be

Dit werk is beschikbaar onder de Modellicentie Gratis Hergebruik v1.0.

This work is licensed under the Free Open Data Licence v. 1.0.

Dit werk is beschikbaar onder een Creative Commons Naamsvermelding 4.0 Internationaal-licentie.

Bezoek <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> om een kopie te zien van de licentie.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

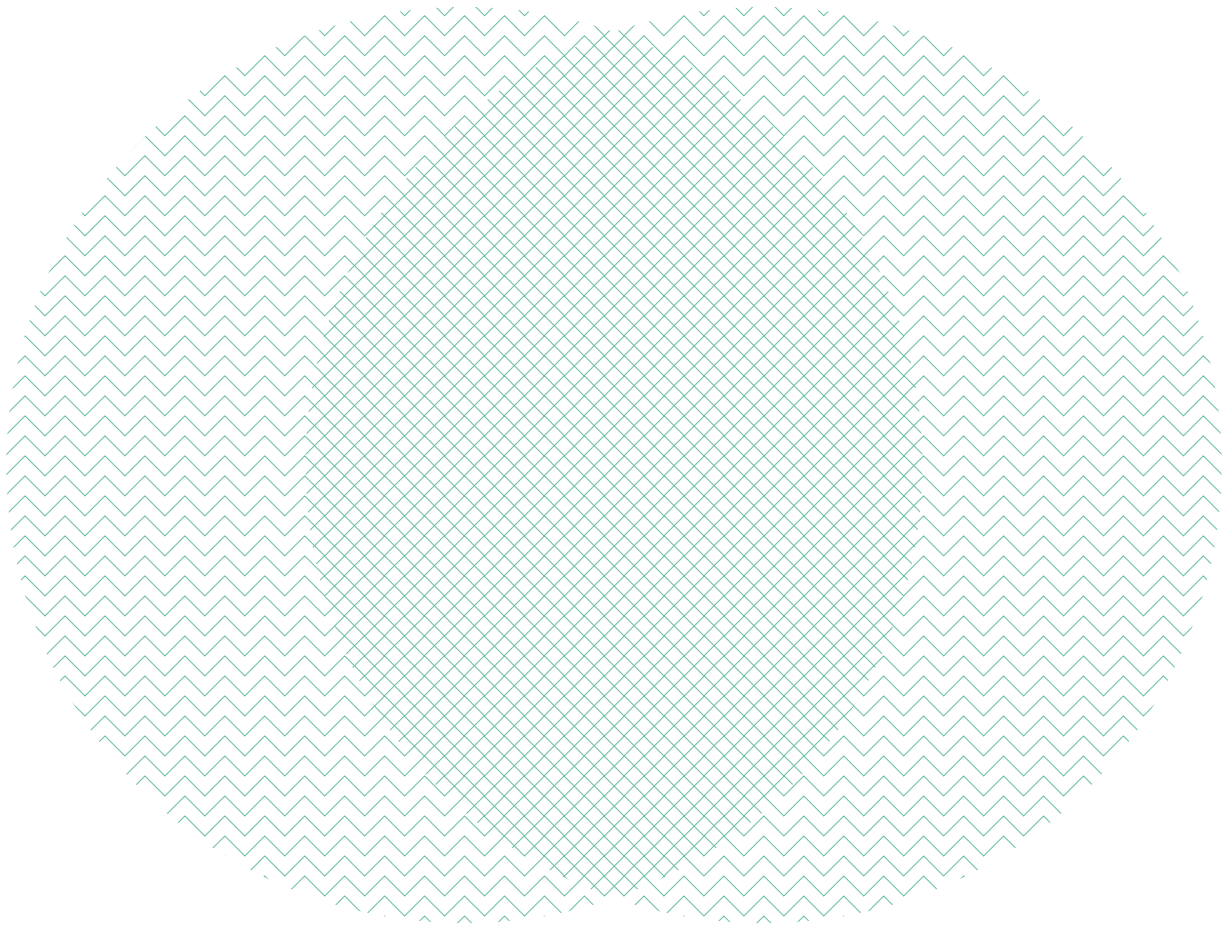
To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.

ISSN 2565-7003

D/2018/3241/228

Handleiding voor het inventariseren en waarderen van wegen met erfgoedwaarde

Verdurmen Inge



Inhoudstafel

HOOFDSTUK	7
INLEIDING	
HOOFDSTUK 1	11
INVENTARISEREN VAN WEGEN MET ERFGOEDWAARDE	
1 / VOORONDERZOEK CASESTUDIES	12
2 / METHODOLOGIE	12
2.1 Kaartanalyse	12
2.2 Bronnenonderzoek	19
2.3 Terreinbezoek	20
2.4 Verwerking data	21
HOOFDSTUK 2	25
ERFGOEDWAARDE VAN WEGEN BEPALEN	
1 / THESAURUS ERFGOEDTYPES	26
2 / ERFGOEDWAARDEN	29
2.1 Archeologische waarde	29
2.2 Architecturale waarde	30
2.3 Artistieke waarde	30
2.4 Culturele waarde	31
2.5 esthetische waarde	31
2.6 Historische waarde	32
2.7 Industrieel-archeologische waarde	33
2.8 Technische waarde	33
2.9 Ruimtelijk-structurerende waarde	34
2.10 Sociale waarde	35
2.11 Stedenbouwkundige waarde	36
2.12 Volkskundige waarde	37
2.13 Wetenschappelijke waarde	38
3 / SELECTIECRITERIA	39
3.1 Zeldzaamheid	39
3.2 Herkenbaarheid	40
3.3 Representativiteit	41
3.4 Ensemblewaarde	42
3.5 Contextwaarde	43

4 / METHODOLOGIE	44
4.1 Stappenplan	44
4.2 Voorbeelden	45
4.2.1 Wegen met erfgoedwaarde	45
4.2.2 Wegen met onvoldoende erfgoedwaarde	51
5 / BEDENKINGEN	55
 HOOFDSTUK 3	 59
Beschermden wegen in Vlaanderen	
 HOOFDSTUK 4	 65
HET BEHEER VAN WEGEN MET ERFGOEDWAARDE:	
 PRAKTIJKVOORBEELDEN	 65
1 / MOBILITEIT/WEGGEBRUIK	66
1.1 Hinder door onaangepast verkeer	66
1.2 Slechte toegankelijkheid van wegen	69
2 / WEGPROFIEL	70
2.1 Verbreden van de weg	70
2.2 Ophogen van wegen	72
2.3 Versmallen en dempen van wegen	73
2.4 Uitschuren van wegen	74
2.5 Verplaatsen van wegen	75
3 / AFWATERING	75
3.1 Wateroverlast op wegen	75
4 / WEGDEK	78
4.1 (Half) verhardn van onverharde/half verharde wegen	78
4.2 Schade door onaangepast verkeer	81
4.3 Gebruik van andersoortig materiaal/techniek	83
4.4 Aanbrengen wegmarkeringen	85
4.5 Gebrekkig onderhoud	86
5 / WEGBEPLANTING	87
5.1 Impact erosie	87
5.2 Gebrekkig beheer	88
5.3 Infrastructuurwerken	90
5.4 Verkeersdruk	91
5.5 Effect verharding	94
6 / WEG GERELATEERDE ELEMENTEN	96
6.1 Klein erfgoed	96
6.2 Context	97
BIBLIOGRAFIE	99
EINDNOTEN	101
BIJLAGEN	106



HOOFDSTUK
INLEIDING

Veel historische wegen staan onder zware druk. Met het oog op verdere ruimtelijke vertaling is het aangewezen om bij de opmaak van erfgoedlandschappen aandacht te besteden aan de cultuurhistorische waarde van wegen, zodat aangepaste voorschriften ter bescherming van de erfgoedwaarden van deze lijnelementen kunnen voorzien worden. Ook binnen gebieden die beschermd zijn als cultuurhistorisch landschap komen vaak wegen voor die een beheer op maat vragen. Aan een totaalbeeld/overzicht over de soorten wegen (typologie en thesaurus) in Vlaanderen en duidelijke criteria voor opname van deze relictten in de inventaris of in beschermingsdossiers is tot nu toe evenwel een groot gebrek. In de huidige gehanteerde methodologie wordt de erfgoedwaarde van de wegen erkend, maar niet op eenduidige wijze toegepast. Daarnaast ontbreekt een methodologie voor de opname van wegen in de inventaris Onroerend Erfgoed.

Om aan deze vragen tegemoet te komen werd in 2013 een externe studie uitgeschreven met als titel "Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden". Deze studie, in oktober 2014 opgeleverd door Trage Wegen vzw, had volgende doelstellingen:

- Zicht krijgen op de diversiteit aan wegtypes met aandacht voor hun ontstaansgeschiedenis;
- De uitbouw van een degelijk inhoudelijk referentiekader omtrent de erfgoedwaarde van wegen in Vlaanderen;
- De opmaak van een cultuurhistorische typologie van de verschillende soorten wegen met hun kenmerken en waarde; het opstellen van definities en scopenotes te integreren in de landschapsthesaurus;
- Het opstellen van een criterianota ter waardering van de verschillende types wegen met erfgoedwaarde;
- Detailinventarisatie van een aantal representatieve studiegebieden in Vlaanderen waarbij de wegen met erfgoedwaarde gebiedsdekkend in kaart worden gebracht.

Aan deze externe studie werd binnen het agentschap een vervolgtraject gekoppeld dat in een eerste fase tot doel had om de bruikbaarheid van de voorgestelde methodologie en plan van aanpak voor inventariseren van wegen met erfgoedwaarde na te gaan. Er werd een selectie gemaakt van geschikte casestudies met een evenwichtige geografische spreiding om de methodologie te testen. Op basis van deze resultaten en de gehanteerde werkwijze werd de methodologie bijgestuurd en uitgewerkt als concreet stappenplan met aandacht voor de belangrijkste informatiebronnen. De wegen met erfgoedwaarde uit de casestudies werden opgenomen als landschapselement in de wetenschappelijke Inventaris Onroerend Erfgoed.

Bijkomend gebeurde een grondige screening van de wegtypes in de voorgestelde thesaurus met als doel een selectie van deze wegtypes mits de nodige aanpassingen van *scopenotes* over te zetten in de thesaurus van de Inventaris van het Onroerend Erfgoed. De definitieve selectie van wegtypes werd uitgewerkt als getrapte thesaurus, voorzien van het nodige beeldmateriaal om de verschillende types wegen en hun kenmerken te duiden.

In een tweede fase werd de methodologie voor het waarderen van wegen geoptimaliseerd en afgestemd op de noden van de erfgoedonderzoekers en -consulenten. Om de waarde van wegen beter in te schatten werd een referentiekader opgesteld waarbij de verschillende erfgoedwaarden vertaald werden naar wegen als landschapselement.

Tenslotte werd in samenwerking met afdeling beheer een corpus aangelegd van praktijkvoorbeelden binnen bestaande beschermingen als referentiekader voor waardering en beheer van wegen. Hier ligt de nadruk op de beheerproblematiek van wegen met erfgoedwaarde en de mogelijke oplossingen hiervoor. Dit dient als leidraad om beheerdoelstellingen bij toekomstige beschermingen te verfijnen en beter af te stemmen op het type historische weg.

Het resultaat is een handleiding die ook bedoeld is om lokale besturen en erfgoedverenigingen te stimuleren het fenomeen wegen onder de loep te nemen en in kaart te brengen. Het waarderingsluik kan helpen om in een volgende fase het corpus aan wegen te beoordelen op hun erfgoedwaarde zodat de ze wegen hun plaats kunnen opeisen binnen het ruimtelijk beleid. De vele voorbeelden dienen als inspiratiebron om een aangepast beheer uit te werken om net die specifieke erfgoedkenmerken van wegen veilig te stellen.



HOOFDSTUK **1**

INVENTARISEREN VAN WEGEN MET ERFGOEDWAARDE

Wegen zijn representatief voor hoe de mens in het verleden het landschap heeft gevormd, gebruikt en ingericht. Het wegennetwerk reflecteert het functioneren van de maatschappij met zowel periodes van sterke continuïteit als van snelle veranderingen. De waarde van een inventaris ligt erin een staalkaart te bieden van de rijkdom aan wegen met erfgoedwaarde binnen een bepaald gebied. Het in kaart brengen van wegen met erfgoedwaarde in een dorp, stad of streek is een eerste stap in het naar waarde schatten en beheren ervan. De focus ligt op wegen met een oud tracé, zeldzame wegtypes of wegen met een historische betekenis. Een inventaris van wegen biedt lokale overheden de kans om dit erfgoed mee te nemen in het beleid.

Het agentschap Onroerend Erfgoed beheert de inventaris van het onroerend erfgoed, raadpleegbaar op <https://inventaris.onroenderfgoed.be>. In deze inventaris worden verschillende wegen met erfgoedwaarde beschreven en gedocumenteerd; er zijn geen rechtgevolgen gekoppeld aan de opname in de wetenschappelijke inventaris. Deze inventaris is niet gebiedsdekkend voor het fenomeen wegen maar vormt wel de basis voor wetenschappelijk onderzoek naar het fenomeen wegen binnen Vlaanderen en biedt een referentiekader ter voorbereiding van beschermingen en bij de uitbouw van een goed beheer.

1 / VOORONDERZOEK CASESTUDIES

De externe studie uitgevoerd door Trage Wegen vzw in 2014 stelde een aanpak voor in functie van de inventarisatie van wegen met erfgoedwaarde. Deze methodologie bestaat uit drie stappen: een kaartanalyse op basis van historische kaarten, literatuur- en bronnenonderzoek en terreinbezoek. Voor het uittesten van deze methodologie werd een aantal studiegebieden geselecteerd binnen de niet vastgestelde ankerplaatsen in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed. Per provincie werd telkens 1 casestudy uitgekozen rekening houdend met de verschillende landschapstypes en de variatie aan wegen in het gebied. Volgende gebieden werden geselecteerd op wegen met erfgoedwaarde: 'Blaasveldbroek en omgeving' (Antwerpen), 'Assebroekse meersen, Beverhoutsveld en Bergskens' (West-Vlaanderen), Ettingebos (Oost-Vlaanderen), 'Vallei van de Nieuwermolenbeek met Vrijthoutbos en Moretteberg' (Vlaams-Brabant) en 'Kasteeldomein van Duras en omgeving' (Limburg). Bijkomend werden ook in Voeren de wegen met erfgoedwaarde geïnventariseerd in functie van de voorlopige bescherming als cultuurhistorisch landschap. De geselecteerde wegen werden als landschapsatlas relict opgenomen in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed.

2 / METHODOLOGIE

2.1 KAARTANALYSE

Historische kaarten vormen een primaire bron voor de studie van het historische wegennet. Een analyse van wegen op basis van kaartmateriaal laat immers toe om oude wegen te identificeren, te lokaliseren en de bestemmingen en inbedding in het wegennet en in het landschap te bepalen. In de mate van het mogelijke kan op basis hiervan ook hun gebruik en belang worden ingeschat. Door het wegennet op verschillende historische en actuele kaarten te vergelijken, wordt nagegaan wanneer een weg op de kaarten verschijnt en of er sindsdien wijzigingen zijn gebeurd in het tracé.

De exacte ouderdom van wegen is vaak moeilijk te bepalen. In de bronnen zijn oude vermeldingen van wegen schaars. Algemeen wordt gesteld dat de lokale wegen binnen een gehucht of dorp meestal uit de late middeleeuwen stammen, verbindingswegen tussen dorpskernen zijn in oorsprong vroegmiddeleeuws of ouder. In het ontwikkelingsschema van een weg onderscheiden we drie fasen: het ontstaan, de actieve fase en de degeneratie of opschaling. Tijdens de actieve fase van een weg kunnen verschillende aspecten wijzigen, bijna steeds door de mens gepland en gerealiseerd. Voorbeelden zijn verkorting, verplaatsing, uitbreiding, concentratie, verbinding etc. Eens een weg ophoudt te bestaan, is de kans groot dat de weg als lijnelement uit het zichtbare en beleefde landschap verdwijnt of vervaagt.

Het onderzoek naar historische wegen beperkt zich vaak tot de langeafstandsverbindingen en een select aantal wegtypes. Een reconstructie van het wegennet op basis van historische kaarten biedt net een blik op de fijnmazigheid van het historische wegennetwerk dat zowel uit lokale als bovenlokale verbindingen bestond. Veel voetwegen en paden verdwenen immers door de opschaling van het wegennet sinds de jaren 1930. Toch zijn historische wegen vaak nog op een of andere manier aanwezig en herkenbaar in het landschap. Zo wordt hun rol overgenomen door perceelsscheidingen, grenzen etc. Regressief cartografisch onderzoek kan dergelijke verdwenen wegen opsporen.

In de externe studie door Trage Wegen vzw werd als bijlage bij het rapport een uitgebreid bronnenoverzicht opgenomen waar de verschillende types cartografische bronnen aan bod komen.

Voorbeeld

Een voorbeeld is de Gieveldstraat in Teuven die langs de flank van de Teuvenberg omhoog slingert. De oorspronkelijke weg was minder bochtig en liep vrij recht de heuvel op zoals te zien is op de Atlas der Buurtwegen. Van dit oud wegtracé is nog een relict bewaard onder de vorm van een stuk holle weg met gemengde houtkanten op de taluds. Vermoedelijk was de oude holle weg sterk onderhevig aan erosie zodat het tracé in de 19de eeuw werd verlegd en de hellingsgraad aangepast.



FIG 1 Het oorspronkelijk tracé van de holle weg zoals te zien op de Ferriskaart geraakte in onbruik door de aanleg van een nieuwe weg (Bron: KBR).

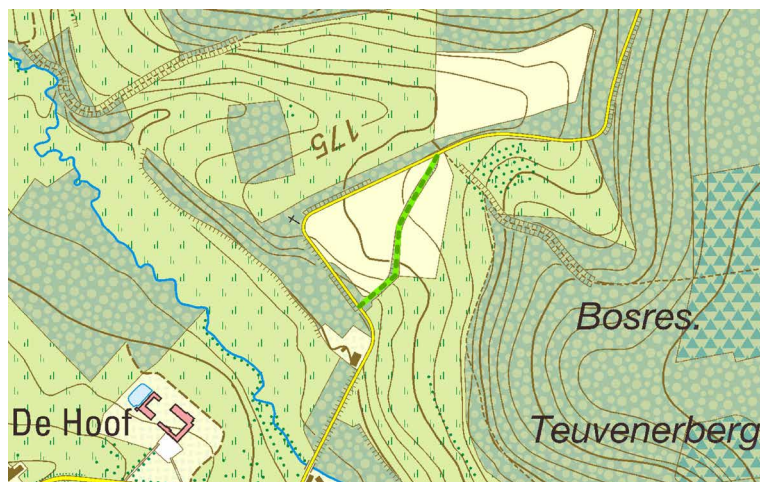


FIG 2 De Gieveldstraat op de topografische kaart 1:10000 (Bron: NGI).

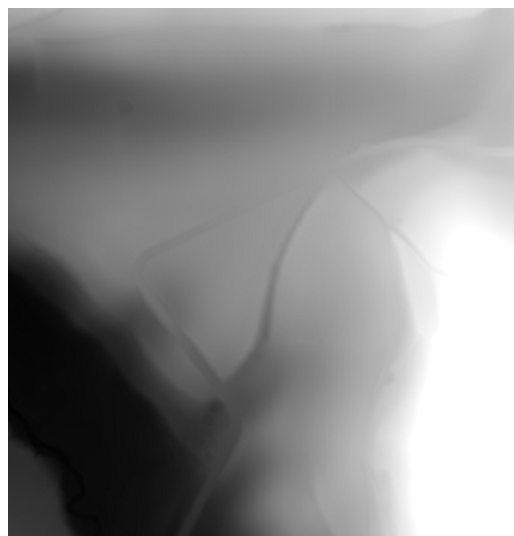


FIG 3 Op het DHM Vlaanderen is de voormalige verbindingsweg duidelijk herkenbaar (Bron: Informatie Vlaanderen).



FIG 4 De oude holle weg is nog zichtbaar op het terrein (foto: Nele Vanmaele).

Er is daarenboven aandacht voor alternatieve straatnamen op de kaarten. De straatnamen zelf kunnen immers een bron zijn voor de ontstaanswijze van wegen, morfologische kenmerken, ligging en bestemming en de historische functie(s) van wegen. Voor veel oude en kleine wegen vormt de straatnaam zelfs de enige informatiebron. Een voor de hand liggend voorbeeld is de 'Molenweg' die naar een watermolen aan een beek of rivier leidt of naar een windmolen op een hoger gelegen perceel. Bepaalde namen hebben echter een lokale of regionale betekenis die verwijst naar een specifiek gebruik of functie.

Voorbeeld

Een voorbeeld is de Aubelsestraat in 's-Gravenvoeren die de historische verbindingsweg vormt tussen Voeren en de geïsoleerde ontginning 'Maison La Haye Verte'. De weg liep langs de uitgestrekte akkers op het plateau en werd gemarkeerd door wegwakruisen, kruispuntbomen en wegwakapellen. De naam Aubelsestraat verwijst naar het historisch belang van deze route in functie van graantransport met lastdieren tussen Voeren en de stad Aubel waar vanaf de 18de eeuw een wekelijkse markt voor de graanhandel werd ingericht.



FIG 5 De onverharde Aubelsestraat als historische graanroute tussen Voeren en de stad Aubel (foto: Inge Verdurmen).

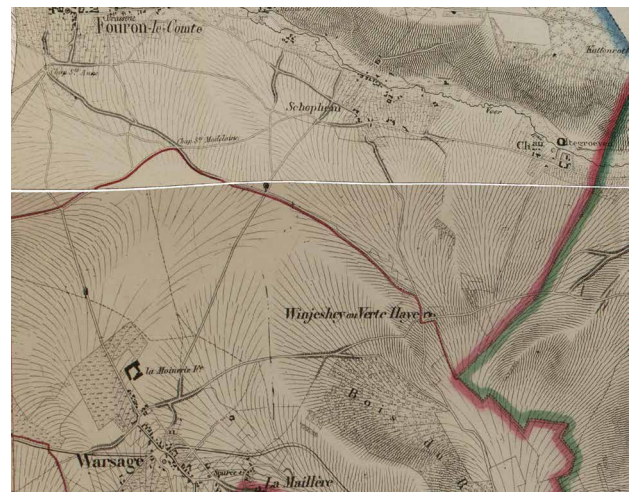
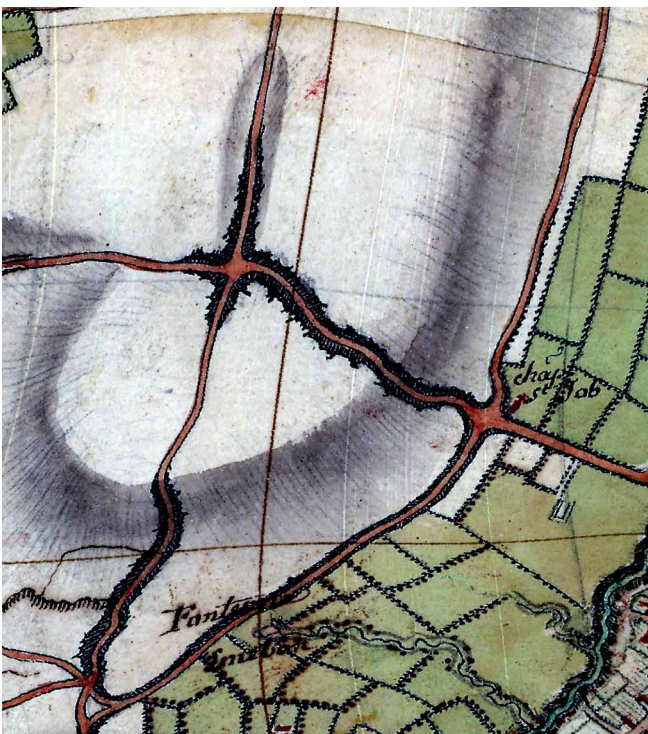


FIG 6 Op de Vandermaelenkaart wordt de weg weergegeven als holle weg die langs 'Verte Hayen' naar het zuiden leidt (Bron: KBR).



In de legendes bij de historische kaarten wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende types wegen en verharding. Bij de holle wegen worden de taluds vaak afzonderlijk weergegeven. De historische kaarten geven dus ook een indicatie van de historische staat en al dan niet het type verharding van de weg.

Voorbeeld

De holle weg Longa, die de gehuchten Ardevoorde en Meer met elkaar verbindt, is ongeveer één kilometer lang en over nagenoeg de volledige lengte circa tien meter diep. De weg doorsnijdt verschillende geologische lagen en kent een grote rijkdom aan plant- en diersoorten. Deze holle weg is een onderdeel van de Romeinse, rechtlijnige verbindingsweg Tienen-Landen via Ardevoorde en beschermd als cultuurhistorisch landschap. Op de Villaretkaart wordt de weg duidelijk afgebeeld met een uitgesproken profiel.

FIG 7 Het kruispunt van holle wegen zoals voorgesteld op de Villaretkaart (Bron: IGN Frankrijk).

De focus ligt op de analyse van een aantal belangrijke kaartcollecties uit de 18de, 19de en 20ste eeuw. Uit het onderzoek van de casestudies bleek dat, wat de 18de-eeuwse gebiedsdekkende kaarten betreft, een combinatie van de Villaret- en Ferrariskaart de meeste relevante informatie voor wegen oplevert. Ook bieden deze kaarten waardevolle informatie over de historische landschappelijke context van de wegen. Vanzelfsprekend moeten deze oudste kaarten met de nodige bronnenkritiek worden benaderd vooral wat betreft de geometrische en topografische nauwkeurigheid. Vervormingen en toponymische fouten komen vaak voor.

Voor de 19de-eeuwse kaarten bleken zowel de Vandermaelenkaart als de Poppkaart erg bruikbaar. De 19de-eeuwse perceelsplannen zoals de Poppkaart zijn bijzonder nuttig voor het wegenonderzoek omdat ze werden gerealiseerd voor de grote urbanistische en industriële veranderingen. Deze kaarten zijn daarenboven een belangrijke bron van perceels- en plaatsnamen en vermelden ook weg gerelateerde elementen zoals kapellen, kruispuntbomen etc. Straatnamen kunnen een indicatie zijn van de vroegere karakteristieken van wegen die blijven voortbestaan in de naamgeving zoals trekweg of dijk.

Voorbeelden

Een goed voorbeeld is de half verharde weg in het natuurgebied van het Blaasveldbroek die tussen graslanden enerzijds en moerasbos anderzijds slingert. Deze weg is aangelegd op een historische dijk die op de topografische kaart van Vandermaelen aangeduid wordt als 'Koorse Dijk'. Als niet opgeschaalde weg betreft het een zeldzaam relict van het in cultuur brengen van de alluviale vlakte na de indijking van de Rupel in de late middeleeuwen. De weg is als beboomde dijk reeds aanwezig op 18de-eeuwse kaarten en is het vervolg van de Broekstraat die in de 17de eeuw vermeld wordt als 'straet leidende naer Heyndonck'.



FIG 8 Het dijke in Blaasveldbroek (foto: Inge Verdurmen).



FIG 9 Het oorspronkelijk traject van de 'Koorse dijk' zoals voorgesteld op de Poppkaart (Bron: KBR).

Een tweede voorbeeld is een smalle onverharde zijweg bij het kasteel van Blaasveld die kaarsrecht naar het zuiden loopt tot aan Grote Heide. Deze weg wordt op historische kaarten afgebeeld als monumentale dreef met parallelle zomerwegen aan weerszijden. De topografische kaart van Vandermaelen duidt deze weg zelfs aan als 'Avenue'. Deze landbouwweg vormt een relict van het historisch drevennetwerk rondom het kasteeldomein en zorgde voor een belangrijke rechtstreekse verbinding tussen het kasteel en het gehucht 'Kleyne Heyde' en het meer zuidelijk gelegen 'Groote Heyde'. De loodrechte positie van deze weg op de Grote Heide doet vermoeden dat de dreef in oorsprong een ontginningsweg was voor het in cultuur brengen van het ten zuiden gelegen heidegebied.



FIG 10 De kaarsrechte landbouwweg in het kasteeldomein Blaasveld (foto: Inge Verdurmen).



FIG 11 Dezelfde weg als zijtak van de kasteeldreef en aangeduid als 'Avenue' op de Topografische kaart van Vandermaelen (Bron:KBR).

De Atlas der Buurtwegen biedt een landsdekkend overzicht van alle lokale wegen en is vooral voor zeer oude wegen en kleine voetwegen en paden een belangrijke bron. De voetwegen worden in de atlas aangeduid met een stippellijn en benoemd als *Sentier* ter onderscheid met de hoofdwegen in volle lijn aangeduid als *Chemin*.

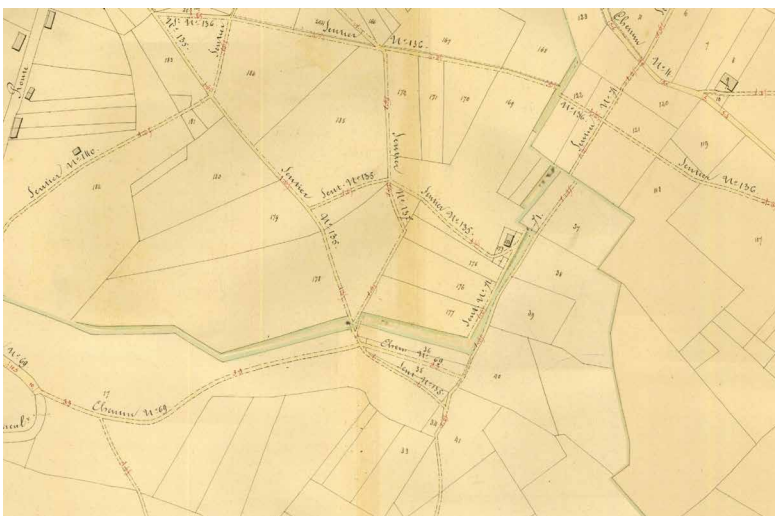


FIG 12 Het netwerk van onverharde voetwegen rondom de Kruisborrekapel¹² zoals voorgesteld op de Atlas der Buurtwegen (Bron: Provincie Vlaams-Brabant).

De topografische kaartenreeksen van het MCI zijn een goede bron voor de studie van het 20ste-eeuwse wegennet en de evoluties die gepaard gaan met de schaalvergroting (rechttrekken, verharderen). De 19de-eeuwse kaarten geven immers nog het oude wegennet van voor de 20ste-eeuwse industrialisatie weer.

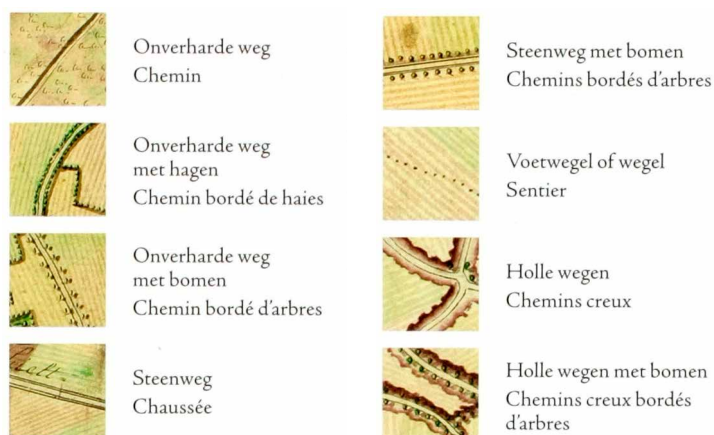


FIG 13 De wegen volgens de legende van de Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden voor Zijn Koninklijke Hoogheid de Hertog Karel Alexander van Lotharingen, Jozef Jean François de Ferraris, Koninklijke Bibliotheek van België, uitgegeven in 1770-1778, schaal 1:11.520 herleid naar 1:25.000 (Bron: KBR).

Overzicht historische kaarten:

- 18de eeuw:

Kaart van Villaret, Institut National de l'Information Géographique et Forestière, Sint-Mande (France), CH 292, uitgegeven 1745, schaal 1:14.400.

Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden voor Zijn Koninklijke Hoogheid de Hertog Karel Alexander van Lotharingen, Jozef Jean François de Ferraris, Koninklijke Bibliotheek van België, uitgegeven in 1770-1778, schaal 1:11.520 herleid naar 1:25.000.

- 19de eeuw:

Atlas van de Buurtwegen, opgesteld naar aanleiding van de wet op de buurtwegen van 10 april 1841, schaal 1:2.500 (overzichtsplannen schaal 1:10.000).

Atlas Cadastral parcellaire de la Belgique, Philippe-Christian Popp, uitgegeven in 1842-1879, schaal 1:5000.

Topografische kaart van België, Philippe Vandermaelen, uitgegeven in 1846-1854, schaal 1:20.000.

Topografische kaarten van België, Eerste editie, Krijgsdepot, uitgegeven in 1865-1880, schaal 1:20.000.

Topografische kaarten van België, Tweede editie, Militair Cartografisch Instituut, uitgegeven in 1880-1884, schaal 1:20.000.

Topografische kaarten van België, Derde editie, Militair Cartografisch Instituut, uitgegeven in 1889-1900, schaal 1:20.000.

- 20ste eeuw:

Topografische kaarten van België, Herziening derde editie, Militair Cartografisch Instituut, uitgegeven in 1900-1930, schaal 1:20.000.

Kaart van België, Militair Cartografisch Instituut, uitgegeven in 1928-1950, schaal 1:20.000.

Kaart van België, Militair Geografisch Instituut, uitgegeven in 1949-1970, schaal 1:25.000.

- 21ste eeuw:

Topografische basiskaart numerieke reeks, Nationaal Geografisch Instituut, uitgegeven in 2009, schaal 1:10.000.

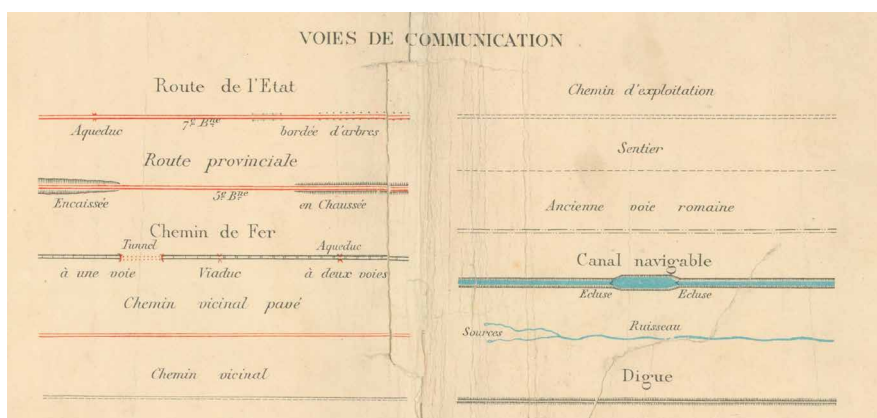


FIG 14 De land- en waterwegen volgens de legende van de Topografische kaarten van België, Eerste editie, Krijgsdepot, uitgegeven in 1865-1880, schaal 1:20.000 (Bron: NGI).

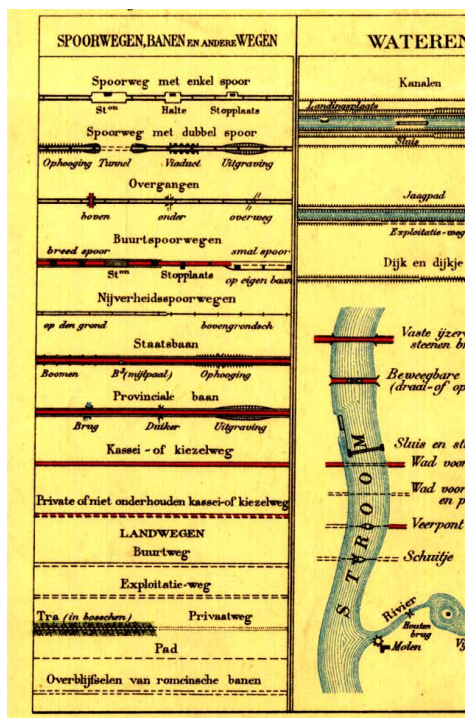


FIG 15 De landwegen volgens de legende van de Topografische kaart van België, Herziening derde editie, Militair Cartografisch Instituut, uitgegeven in 1900-1930, schaal 1:20.000 (Bron: NGI).

Naast historische kaarten werd ook gebruik gemaakt van de beschikbare reeksen orthofoto's en het DHM II Vlaanderen. Het DHM is een waardevol hulpmiddel bij het opsporen van verdwenen wegen indien deze duidelijke hoogteverschillen in het landschap hebben nagelaten. Ook kan het DHM bijkomende informatie geven over de landschappelijke inbedding van wegen (op een steilrand, in een riviervallei). De reeksen luchtfoto's zijn vooral nuttig voor het opsporen van recent in onbruik geraakte wegtracés.

- DHM II Vlaanderen:

Informatie Vlaanderen, Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen II, DTM, raster, 1m en 5m, 2013-2015.

- Luchtfoto's:

Informatie Vlaanderen, Orthofotomozaïek, grootschalig, winteropnamen, kleur, 2013-2015.

Informatie Vlaanderen, Orthofotomozaïek, kleinschalig, zomeropnamen, kleur, 1979-1990, Vlaanderen.

Informatie Vlaanderen, Orthofotomozaïek, kleinschalig, zomeropnamen, panchromatisch, 1971, Vlaanderen.

Voorbeeld

Bij het verlaten van het gehucht Ulvend in zuidelijke richting, leidt van op de hoofdweg een onverharde holle wegtussen de weilanden¹³. De weg loopt eerst parallel met de hoogtelijn en maakt vervolgens een bocht van 90 graden om het plateau af te dalen. Deze onverharde weg loopt min of meer parallel met de hoofdbaan en sluit hier tenslotte op aan. Deze weg volgt het tracé van de voormalige verbindingsweg tussen Ulvend en Sint-Martensvoeren zoals reeds aangeduid op de 19de-eeuwse Vandermalenkaart. In de loop van de 20ste eeuw werd het traject deels verlegd, vermoedelijk in functie van een beter begaanbare route die meer het natuurlijk reliëf volgt. De huidige weg geraakte in onbruik en bleef enkel herkenbaar in het tracé van deze onverharde weg.

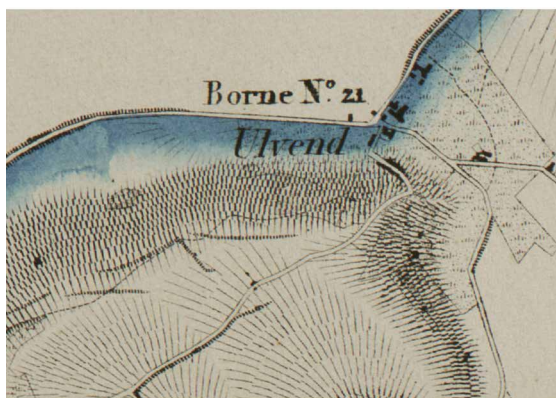


FIG 16 Het tracé van de weg Ulvend zoals weergegeven op de Vandermaelenkaart (Bron: KBR).

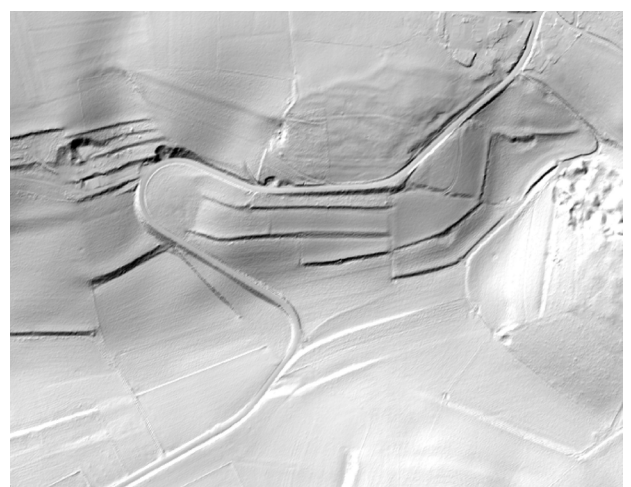
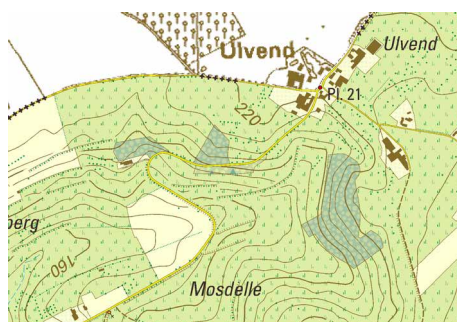


FIG 17 Het historisch tracé werd vervangen door een nieuwe weg met extra bocht (Bron: NGI).

FIG 18 Hoewel op de topografische kaart geen sporen meer zichtbaar zijn van de oude weg, is het historisch tracé nog duidelijk aanwezig op het DHM Vlaanderen (Bron: Informatie Vlaanderen).

2.2 BRONNENONDERZOEK

Om tot een beter begrip te komen van het lokale wegennet, is het belangrijk om zicht te krijgen op de historische ontwikkeling van de regio met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke ontwikkeling en de wegenbouw. Deze informatie kan opgespoord worden aan de hand van lokale literatuur en archieven. Zo vormen regionale publicaties van heemkringen en geschiedkundige genootschappen potentieel een bron voor weg gerelateerde informatie zoals historisch gebruik of oude of alternatieve benamingen. Oude postkaarten en fotoarchieven zijn interessante bronnen voor het oorspronkelijke uitzicht en de evolutie van de wegen. Mondelinge getuigenissen kunnen waardevolle informatie, zoals over oude en verdwenen voetwegen, aan het licht brengen.

Archieven kunnen ook figuratieve kaarten bevatten die vervaardigd werden om een overzicht te geven van bezittingen of om geschillen te beslechten. Dergelijke landboeken en kaarten kunnen belangrijke detailinformatie leveren over wegen, toponymie, wegbeplanting etc. Een aantal kaartboeken van grote abdijen en gasthuizen zijn uitgegeven of integraal ontsloten online wat het zoeken vergemakkelijkt¹⁴. Via de catalogus van het Rijksarchief in België kan per gemeente gezocht worden naar relevante archiefstukken met vooral aandacht voor cartografische stukken. Veel kaarten en plannen zijn digitaal beschikbaar via het online portaal Cartesius¹⁵.

De externe studie van Trage Wegen vzw bevat een overzicht van het historisch bronnenmateriaal dat relevant is voor de studie van het historisch wegennet in Vlaanderen¹⁶. Omwille van de grote versnippering van de informatie is dit bronnenonderzoek bijzonder arbeidsintensief en tijdrovend. Op basis van dit overzicht kan naargelang de beschikbare onderzoekstijd, afgewogen worden welke bronnen nuttig zullen zijn.

Voorbeelden

In het gehucht Tenberg slingert een onverharde weg tussen de akker- en weilanden en daalt af naar de Nieuwermolenbeek¹⁷. Eens de beek gepasseerd loopt het modderig pad de helling op en sluit als half verharde landbouwweg aan op de hoofdbaan in het gehucht Poel. Deze weg wordt reeds afgebeeld in het kaartboek van de abdij van Affligem uit 1722 en vormde de verbinding tussen de gehuchten 'Bergh' en 'Boetterbergh'. De voetweg liep dwars over de uitgestrekte dorpsakkers en passeerde de beboste vallei van de Nieuwermolenbeek. Deze weg liep min of meer parallel met de grote weg 'Chaussée d'Alost à Bruxelles' maar vormde een alternatieve route die deze drukke verkeersas vermeed. De voetweg is later vernoemd naar Petrus Ascanus, een lokale heilige uit de 16de eeuw, voor wie in Tenberg ook een kapel werd opgericht in de 19de eeuw.

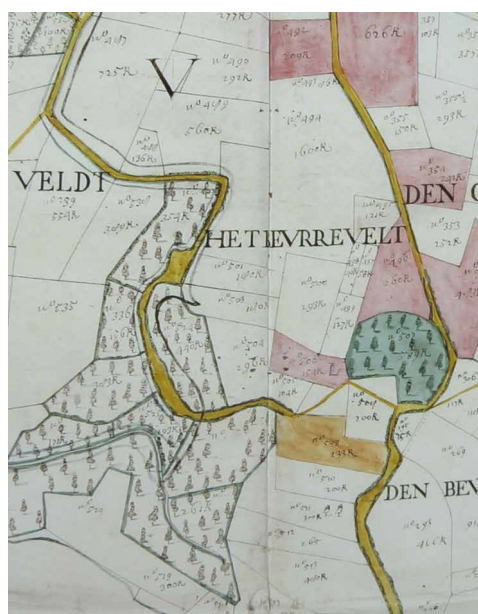


FIG 19 De slingerende voetweg op de Tiendenkaart van Asse uit 1722 in het Kaartboek van de Abdij van Affligem (Bron: Ockeleij, 2003).

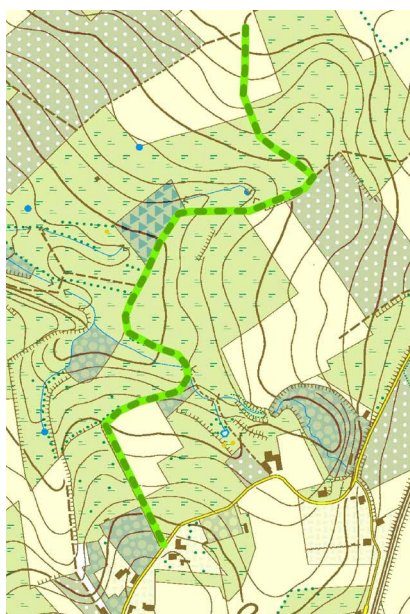


FIG 20 De weg leeft voort als de Petrus Ascanus voetweg en is nog steeds in gebruik (Bron: NGI).

De toegangsdreef bij het Kasteel van Duras is opgebouwd uit twee delen en wordt centraal doorsneden door de Duraslaan¹⁸. Oorspronkelijk was het kasteel verbonden met het dorp Duras door een landweg die de buitenste oever van de slotgracht volgde. Met de bouw van een nieuw kasteel eind 18de-begin 19de eeuw, werd een nieuwe monumentale toegangsweg, de huidige kasteeldreef, aangelegd. De oude dorpsweg verdween en is vandaag slechts deels traceerbaar in de perceelsvorm van het huizenblok langs de Duraslaan. De nieuwe kasteeldreef verbindt het kasteel rechtstreeks met de hoofdwegen naar Wilderen en Runkelen in tegenstelling tot de oorspronkelijke toegangsweg die langs het dorpscentrum van Duras passeerde.

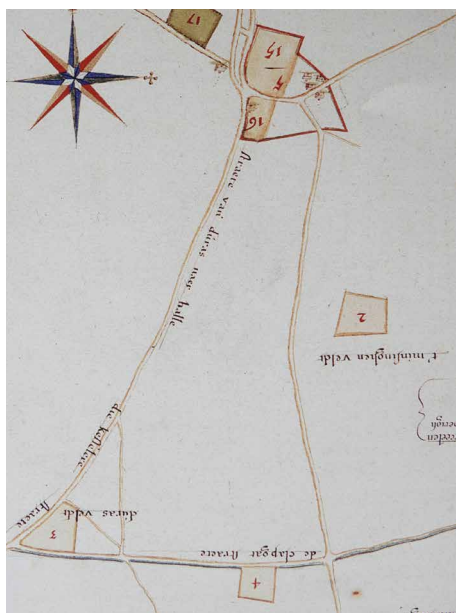


FIG 21 De toegangsdreef naar het gelijknamige kasteel zoals te zien op de tiendenkaart van de Abdij Van Park uit 1654 (Bron: Van Ermen, 2000)¹⁹.

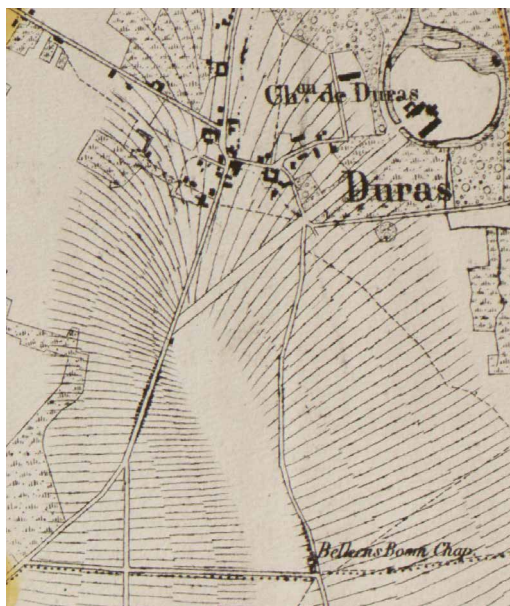


FIG 22 Op de Vandermaelenkaart zijn zowel de oorspronkelijke toegangsweg als de nieuwe kasteeldreef weergegeven (Bron: KBR).

2.3 TERREINBEZOEK

Wegen zijn tastbaar en laten sporen na in het landschap die vaak nog zichtbaar zijn nadat de wegen in onbruik zijn geraakt. Veldwerk is essentieel om deze materiële relictten van wegen terug te vinden. Elk type landschap bezit een eigen type wegenpatroon. De landschappelijke context is bovendien een belangrijke parameter bij de waardering van de erfgoedwaarde van wegen. Tijdens het veldwerk worden ook kleine landschapselementen gedocumenteerd die in relatie staan tot (de geschiedenis van) het wegennet zoals grenspalen, kruisen, beplantingen, veldkapellen etc.

Voorbeeld

In het gehucht Schophem slingert een landweg het plateau op en leidt tussen de uitgestrekte akkers tot aan het Dalhemmerkruis. De weg passeert achtereenvolgens een kruisbeeld, een wegwkruis en de Wittekapel. Deze weg vormt de historische verbinding tussen Schophem en 's-Gravenvoeren enerzijds en de uitgestrekte landbouwgronden op het plateau anderzijds en liep verder door richting Bruneau. De wegwkruisen, kruispuntbomen en veldkapellen boden de weggebruikers oriëntatiepunten en visuele bakens die op de open akkers van ver duidelijk zichtbaar waren.

FIG 23 Paardenkastanje met het Dalhemmerkruis langs de aardeweg vanuit Schophem (foto: Inge Verdurmen)²⁰.



Voor het terreinbezoek werd een standaardfiche²¹ opgesteld om per weg de meest relevante kenmerken te noteren. Het is belangrijk om de correcte datum van registratie te noteren aangezien het om een momentopname gaat. Ter identificering van de weg wordt de huidige straatnaam genoteerd en krijgt elke weg een uniek ID-nummer. Dit nummer kan gekoppeld worden aan de digitale verwerking in GIS en/of een databank. Ook de ligging van de weg binnen een beschermd landschap, dorpsgezicht of gebied in de Landschapsatlas wordt aangegeven omdat dit al wijst op een waardevolle landschappelijke context en uit deze dossiers mogelijk bijkomende info over de wegen kan gehaald worden. De fiche bespreekt in hoofdzaak de actuele toestand van de weg met aandacht voor het type weggebruik, het wegdek en de wegbeplanting. Ook aan de weg gerelateerde bouwkundige en natuurlijke elementen komen aan bod zoals een wegkapel of een bron. Een beschrijving biedt een algemene indruk van de weg en het traject waarbij zaken aan bod kunnen komen als het begin- en eindpunt en de zichten vanop de weg. Tijdens het veldwerk komt het er op aan de verschillende kenmerken van de weg zoveel mogelijk te registreren. Belangrijk is ook om de knelpunten te fotograferen in functie van toekomstig beheer²².

Het veldwerk wordt bij voorkeur uitgevoerd te voet of met de fiets. Door elke weg af te stappen of te fietsen, is er voldoende gelegenheid om regelmatig te stoppen om foto's te nemen zodat een uitgebreid foto-archief kan aangelegd worden. Ook de ruimtelijke context van de wegen kan op die manier beter gevat worden. Veel kleinere wegen en paden zijn daarenboven niet toegankelijk met de auto en vaak zijn wegen ook moeilijk begaanbaar, dichtgegroeid of soms zelfs versperd.



FIG 24 Voetweg versperd door omgevallen fruitboom in Voeren
(foto: Inge Verdurmen)²³.



FIG 25 Modderig stuk op de voetweg tussen Asse en Terlinden
(foto: Inge Verdurmen)²⁴.

2.4 VERWERKING DATA

Alle verzamelde informatie over de geïnterviewde wegen kan digitaal verwerkt worden d.m.v. een databank of inventaris. Binnen dit project werden de geselecteerde wegen opgenomen in de wetenschappelijke Inventaris van het Onroerend Erfgoed en kregen elk een uniek ID nummer. De fiche werd aangevuld met een beschrijving en relevante informatie uit historische kaarten en/of literatuur. Ook informatie uit de eigen inventaris, bijvoorbeeld met betrekking tot houtige beplantingen met erfgoedwaarde langs de wegen, werd geïntegreerd. Elke fiche werd voorzien van een aantal foto's ter verduidelijking en bibliografische referenties. De wegen werden ingetekend in GIS en via een uniek ID-nummer gekoppeld aan de fiches in de inventaris.

Om wegen in te tekenen kan je als datalaag kiezen voor het GRB, het Grootchalig Referentiebestand²⁵, dat als topografische referentie dient voor Vlaanderen en gebouwen, percelen, wegen, waterlopen en spoorbanen bevat. Veel kleinere wegen en paden zijn echter niet geregistreerd in het GRB; om deze wegen in te tekenen kan je gebruik maken van de meest recente luchtfoto in combinatie met een topografische kaart. Bij holle wegen is het ook altijd aanwezig de afbakening van de weg na te kijken op de luchtfoto omdat de bermen en steile taluds vaak zeer waardevol zijn, maar niet mee opgenomen zijn in het GRB. Op basis van de luchtfoto kan de holle weg zo volledig mogelijk worden ingetekend.



FIG 26 De holle weg Donkerstraat in Gelrode is op korte afstand diep ingesneden²⁶. Op het GRB wordt enkel de weg weergegeven zonder de wegbermen (Bron: Informatie vlaanderen).



FIG 27 De steile taluds met waardevolle wegbeplanting zijn mee ingetekend op basis van de luchtfoto (Bron: Informatie Vlaanderen).

Het intekenen van de wegen op kaart biedt niet enkel een overzicht van het aantal wegen met erfgoedwaarde binnen een bepaald gebied maar kan ook nieuwe informatie opleveren over de dynamiek van het wegennet. Zo worden op kaart onderlinge gelijkenissen en verschillen duidelijker uitgelicht en kunnen bepaalde patronen zichtbaar worden. Vaak is er een duidelijke link tussen de landbouweconomie en het wegennet. Deze informatie kan bijdragen tot een beter begrip van het ontstaan en de inplanting van wegen in een bepaald gebied. De verknoping van wegen is een voorbeeld van een eigenschap die inherent is aan het dynamisch karakter van een weg. Een weg krijgt vaak pas betekenis in relatie tot andere wegen. Een belangrijk aspect hierbij is het veelvuldig voorkomen van alternatieve routes die in het verleden de voorkeur kregen omwille van het landschap en/of het weer (fenomeen van zomer- en winterwegen).



FIG 28 Het wegenennetwerk van 'De Oude Linde' op de topografische kaart 1:10000 (Bron: NGI).



FIG 29 Het netwerk van holle wegen in 's Gravenvoeren op de topografische kaart 1:10000 (Bron: NGI).

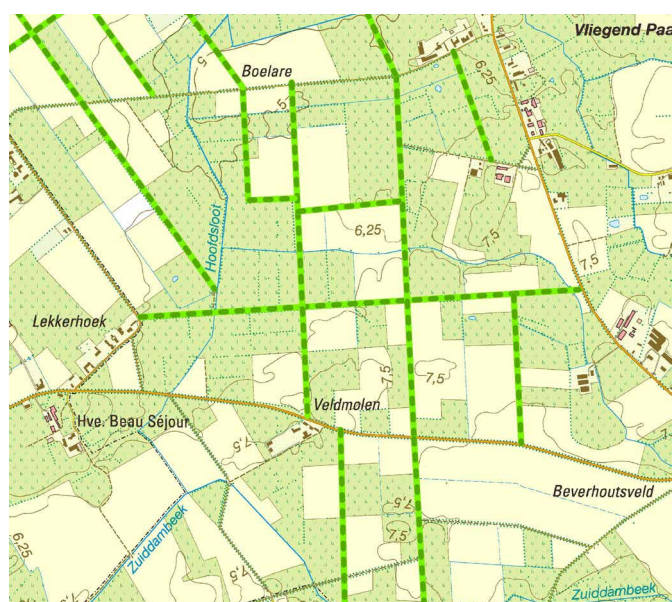


FIG 30 Het drevennetwerk in het Beverhoutsveld op de topografische kaart 1:10000 (Bron: NGI).

Voorbeelden

Het wegenknooppunt 'De Oude Linde' in 's-Gravenvoeren staat reeds op de Kabinetskaart van de Ferraris ingetekend. Van bij dit kruispunt, gemarkeerd door een bomencluster²⁷ en een kapel, vertrekken minstens zes historische wegen die van daar uit heel het gebied ten zuiden van het dorp en de Voer ontsluiten. Een aantal zijn holle wegen die zijn ingesneden tussen hoge taluds. Op historische kaarten zijn dit reeds belangrijke kruispunten gemarkeerd met een kruis of kapel al dan niet in combinatie met een boom waar wegen samenkomen vanuit alle windrichtingen.

Van in 's-Gravenvoeren slingert een reeks min of meer parallelle holle wegen noordwaarts het plateau op langs de Komberg, Kinkenberga en Snouwenberg. Deze holle wegen waren bedoeld om de landbouwgronden te ontsluiten op de plateaus ten noorden en zuiden van de dorpen in de vallei, vaak op vrij steile hellingen. Vaak werd gekozen voor de kortste weg dwars op de helling. Het netwerk aan holle wegen kwam vermoedelijk tot stand vanaf de late middeleeuwen en kende een sterke uitbreiding in de 18^{de} eeuw met de toename van de verkeersintensiteit op onverharde wegen in combinatie met een grote bevolkingsdichtheid en intensieve landbouw. Het intensief gebruik van deze routes met een lemige ondergrond, versnelde het erosieproces van de wegbedding zodat de wegen een uitgesproken hol karakter kregen.

Het Beverhoutsveld²⁸ in Oedelem is een voormalig heidegebied dat in de 19^{de} eeuw werd ontgonnen door middel van een netwerk van kaarsrechte dreven met populierenbeplanting. De wegen zijn half verhard en vaak deels gekasseid en worden intensief gebruikt. De hoofdstructuur bestaat uit loodrecht gekruiste wegen waar kortere doorsteekwegen met minder monumentaal karakter aan werden toegevoegd. De dreven accentueren het systematische ontginningspatroon van het gebied en getuigen van een specifieke ontginningsperiode- en techniek.



HOOFDSTUK 2

ERFGOEDWAARDE VAN WEGEN BEPALEN

Het waarderen van wegen gaat verder dan een uitspraak doen over het pittoreske karakter van een holle weg of de monumentaliteit van een kasteeldreef. Binnen het agentschap Onroerend Erfgoed dient de waardering in eerste instantie als graadmeter om uit te maken of een weg in aanmerking komt voor opname in de inventaris Onroerend erfgoed. Vervolgens kan de afweging worden gemaakt of de weg beschermenswaardig is.

Voor de opname in een inventaris is steeds een objectieve weging nodig van de kenmerken van de weg en zijn context. Onder de kenmerken van een weg rekenen we het profiel van de weg, de verharding van de weg (of het ontbreken ervan), de uitrusting van de weg en de interactie onderling. De context omvat de landschappelijke relaties tussen de weg en de nabije omgeving en bepaalt de eigenheid van een weg. Het historische wegennet is immers verknoopt met zichzelf, met het landschap waarin het zich bevindt en met de bouwkundige en natuurlijke relictten die zich langs de wegen bevinden. Al deze elementen hebben een sterke wederzijdse impact en helpen om de weg een waardering toe te kennen. De gezamenlijke erfgoedwaarde van de elementen kan ook groter zijn dan de optelsom van de individuele onderdelen van de weg. Een historische weg moet steeds bekeken worden als deel van een ruimer landschappelijk geheel. Aangezien wegen bestemmingen en relictten verbinden, zijn ze hier ook onlosmakelijk mee verbonden.

Hedendaagse waarden zijn het duidelijkst waarneembaar (*surface values*). Het betreft kenmerken zoals een origineel onverhard wegdek, zeldzame fauna en flora in de wegbeplanting of de esthetiek van een weg. Oudere waarden zijn ingebed in vormen en praktijken uit het verleden (*embedded values*) en zijn vandaag minder of niet (meer) zichtbaar. Voorbeelden zijn opgeschaalde wegen, archeologische wegrelictten onder de bestaande weg of voormalige processiewegen²⁹.

Om de erfgoedwaarde van wegen in te schatten kan beroep gedaan worden op een aantal instrumenten. Zo is er een thesaurus met erfgoedtypes van wegen opgemaakt en ontsloten via de website³⁰. De erfgoedwaarden en selectiecriteria zoals bepaald in het onroerenderfgoeddecreet zijn uitgewerkt en toegepast op de thematiek van wegen. Net zoals bij het inventariseren van wegen biedt een stappenplan een duidelijke aanpak voor enerzijds het verzamelen van zoveel mogelijk relevante informatie en anderzijds de vertaling hiervan in een waardeoordeel van de weg.

Eens de erfgoedwaarde van een weg is bepaald, kan de afweging gemaakt worden of de weg beschermenswaardig is. Dit gebeurt vaak binnen een afgeleend thematisch of geografisch kader zoals bijvoorbeeld voor het type holle wegen of binnen een bepaalde regio of gemeente. De waarden en criteria van de weg worden afgetoetst binnen dit kader zodat een uitspraak kan gedaan worden of de weg in aanmerking komt voor bescherming.

1 / THESAURUS ERFGOEDTYPES

Een belangrijk onderdeel van de externe studieopdracht bestond uit de opmaak van een cultuurhistorische typologie van wegen om deze nadien te integreren in de thesaurus van de Inventaris Onroerend Erfgoed. De typologie zoals opgeleverd in de externe studie bestond uit 162 historische wegtypes die potentieel erfgoedwaarde bezitten. Het voorstel van thesaurus werd verder uitgewerkt en verfijnd waarbij vooral rekening werd gehouden met de praktijkgerichtheid van de thesaurus. Zo werden meerdere wegtypes geschrapt wegens te weinig relevant of wegens te grote overlap met bouwkundig erfgoed. Andere wegtypes zijn zodanig zeldzaam dat ze evenmin werden weerhouden. Uiteindelijk werd het voorstel van thesaurus van de externe studie herleid tot 43 wegtypes (sommige met een synoniem), verdeeld over de categorieën 'wegen naar verharding', 'wegen naar vorm' en 'wegen naar functie'. Elk wegtype werd voorzien van een eigen *scopenote* die nadien in de bestaande Inventaris Onroerend Erfgoed werd geïntegreerd onder de rubriek 'Infrastructuur voor landverkeer'³².

Voor het begrip 'historische weg' werd een operationele definitie voorgesteld waarbij de focus ligt op de wegen die ontstaan zijn voor de introductie van het gemotoriseerde verkeer, vanaf het einde van de 19de eeuw, toen de verplaatsingen in essentie te voet, met de fiets, te paard of met paard en kar gebeurden³³. Aangezien veel 20ste-eeuwse wegen teruggaan op oudere wegen, kan het actuele wegennet niet volledig worden uitgesloten en mag de grens van 1900 niet al te strikt worden opgevat.

Overzicht wegtypes

(historische) wegen: historische wegen zijn lijnvormige, in ruimte en tijd afgebakende landschapselementen die voor geïndividualiseerde en niet-gemotoriseerde verplaatsingen geschikt en bestemd waren of gebruikt werden

Wegen naar verharding

- Onverharde wegen: een onverharde weg is een weg die niet door de mens is verhard en waarbij de natuurlijke bodem, al dan niet voorzien van begroeiing, het wegdek vormt.
 - Aardewegen: Een aardeweg is een onverharde weg waarvan het wegdek hoofdzakelijk uit lokaal, niet aangevoerd bodemmateriaal bestaat.
 - Graswegen: Een grasweg is een onverharde weg waarvan het wegdek volledig bestaat uit gras of een grazige begroeiing. (*synoniem groenwegen*)
 - Karrensporen: een karrenspoor is een bundeling van wielsporen aanwezig in de bodem ontstaan door veelvuldig wegverkeer op een specifiek traject.
 - Veenwegen: Een veenweg is een (vaak prehistorische) onverharde weg door een veenmoeras die bestaat uit dwars geplaatste boomstammetjes, planken, vlechtwerk of een combinatie van deze elementen.
- Halfverharde wegen: Een halfverharde weg is een weg die door de mens is verhard en waarvan het wegdek volledig of gedeeltelijk is samengesteld uit losse, vaak aangevoerde materialen zoals hout, grind, steenslag en/of puin.
 - Steenslagwegen: Een steenslagweg is een halfverharde weg waarvan het wegdek met steenslag is verhard. (*synoniem puinwegen*).
 - Grindwegen: Een grindweg is een halfverharde weg waarvan het wegdek volledig of gedeeltelijk met grind is verhard. (*synoniem kiezelwegen*)
 - Houtwegen: Een houtweg is een halfverharde weg waarvan het wegdek volledig of gedeeltelijk met houtig materiaal is verhard.
- Gemengd verharde wegen: een gemengd verharde weg is een weg waarvan één of meerdere delen van het wegdek door de mens volledig verhard zijn (bijvoorbeeld de sporen) en één of meerdere delen half- of onverhard zijn.
- Verharde wegen: een verharde weg is een weg die door de mens is verhard en waarvan het wegdek volledig verhard is. (*synoniem straten*)
 - Kasseiwegen: Een kasseiweg is een natuursteenweg die is aangelegd met kasseistenen.
 - Tegelwegen: een tegelweg is een verharde weg die is aangelegd met tegels.

Wegen naar vorm

- Dreven: Een dreef is een al dan niet verharde, rechte weg, vaak als onderdeel van een tuin- of parkarchitecturaal of van een stedenbouwkundig concept. Dreven kennen doorgaans een duidelijke aanleg, meestal met een (licht) verhoogd tracé, waarbij langs weersijden voldoende ruimte is voor grasbermen en bomenrijen die met vaste tussenafstand werden aangeplant. Meestal zijn er ook grachten aangelegd om het wegdek te ontwateren. (*synoniem lanen*)
- Holle wegen: Een holle weg is een weg die ingesneden is in het omliggende landschap. De insnijding is ontstaan door een proces van uitspoeling gekoppeld aan het gebruik als weg. (*synoniem grubbe*)
- Verhoogde wegen: een verhoogde weg is een weg die kunstmatig is opgehoogd, vaak in een natte omgeving.
- Paden: een pad is een smalle niet verharde wandelweg. (*synoniem wegel*)

Wegen naar functie

- Militaire wegen: Een militaire weg is een weg die hoofdzakelijk voor militaire of defensieve doeleinden is aangelegd of wordt gebruikt.
- Handelswegen: Een handelsweg is een weg die hoofdzakelijk voor het vervoer van handelswaar wordt gebruikt.
 - Postwegen: een postweg is een handelsweg die frequent werd gebruikt voor postverkeer.
 - Smokkelwegen: een smokkelweg is een handelsweg waarlangs goederen over een grens werden gesmokkeld.
 - Tolwegen: een tolweg is een handelsweg waarvoor de reiziger ter plaatse een belasting betaalde om deze te mogen gebruiken voor het vervoer van zijn goederen.
- Ontsluitingswegen: een ontsluitingsweg is een weg die een bepaald gebied doorloopt en ontsluit. (*synoniem gaten, loswegen, uitwegen*)
- Bedevaartwegen: Een bedevaartweg is een religieweg die door bedevaarders en pelgrims traditioneel wordt gevolgd om op bedevaart te gaan en vaak langs religieuze centra passeert.
- Processiewegen: Een processieweg is een religieweg die deel uitmaakt van het traject van een traditionele processie.
- Ommegangswegen: een ommegangsweg is een religieweg die deel uitmaakt van het traject van een traditionele ommegang waarbij op geregelde afstanden halt gehouden wordt bij kapellen en/of kruisen.
- Promenades: een promenade is een weg één of aan beide zijden beplant met bomen en vaak voorzien van langsliggende perken bestemd om te wandelen en zich te verpozen.
- Bronwegen: Een bronweg is een bestemmingsweg die naar een openbare waterbron, waterput of fontein leidt.
- Kapelwegen: een kapelweg is een bestemmingsweg die naar een kapel leidt.
- Kerkwegen: een kerkweg is een meestal smalle bestemmingsweg die van een bewoningskern naar een nabijgelegen kerk leidt. (*synoniem kerkwegel*)
- Molenwegen: Een molenweg is een bestemmingsweg die naar een wind- of watermolen leidt. (*synoniem ketswegen*)
- Oprillen: Een opril is een oplopende bestemmingsweg die naar een wal of dijk leidt. (*synoniem april*)
- Pontwegen: Een pontweg is een bestemmingsweg die naar een veerpont leidt.
- Stationsstraten: een stationsstraat is een bestemmingsweg die naar een trein- of tramstation leidt.
- Oprijlanen: Een oprijlaan is een doorgaans particuliere bestemmingsweg die van de grote weg naar een woonhuis of een ander gebouw leidt.
- Turfwegen: een turfweg is een bestemmingsweg die werd aangelegd voor het transport van turf uit het turfwinninggebied naar de centra waar turf verhandeld en gebruikt werd.
- Zoutwegen: een zoutweg is een bestemmingsweg die werd aangelegd voor het transport van zout uit het zoutwinninggebied naar de centra waar zout verhandeld en gebruikt werd.
- Drijfwegen: Een drijfweg is een bestemmingsweg waarlangs het vee vanuit de dorpen, driesen of boerderijen naar de weidegebieden en terug werd geleid. (*synoniem driftwegen*)
- Trekwegen: Een trekweg is een weg die parallel loopt met een rivier of kanaal die oorspronkelijk werd gebruikt om schepen te trekken. (*synoniem jaagpaden, tragels*)
- Zomerwegen: een zomerweg is een weg, vaak parallel met een verharde weg, die omwille van de begaanbaarheid vooral in de zomer wordt gebruikt.
- Ontginningswegen: een ontginningsweg is een weg die wordt aangelegd bij de ontginning van woeste gronden.
 - Basisontginningswegen: een basisontginningsweg is een ontginningsweg die gewoonlijk is geënt op de topografische situatie en van waaruit zich aan weerszijden ontginningspercelen uitstrekken.
 - Systematische ontginningswegen: Een systematische ontginningsweg is een ontginningsweg die wordt aangelegd bij een planmatige, vaak grootschalige ontginning van woeste gronden.

2 / ERFGOEDWAARDEN

Zoals gedefinieerd in het Onroerenderfgoeddecreet (hoofdstuk 2, Art. 2.1, 26°) zijn de erfgoedwaarden de volgende: “de archeologische, architecturale, artistieke, culturele, esthetische, historische, industrieel-archeologische, technische waarde, ruimtelijk-structurerende, sociale, stedenbouwkundige, volkskundige of wetenschappelijke waarde waaraan onroerende goederen en cultuurgooederen die er integrerend deel van uitmaken hun huidige of toekomstige maatschappelijke betekenis ontlelen”.

Het volstaat dat een onroerend goed één van de 13 decretaal bepaalde erfgoedwaarden bezit om opgenomen te worden in de inventaris. Vaak zal het echter gaan om een combinatie van verschillende erfgoedwaarden die elkaar aanvullen en versterken.

2.1 ARCHEOLOGISCHE WAARDE

Een onroerend goed heeft archeologische waarde als het betekenisvol kan bijdragen tot de reconstructie van de bestaansgeschiedenis van de mensheid en haar relatie tot de omgeving door de daar aanwezige overblijfselen, voorwerpen of sporen van de mens en zijn omgeving te behouden of ze met archeologische en natuurwetenschappelijke methoden te onderzoeken.

Wegen kunnen een archeologische waarde hebben wanneer het historisch tracé van de weg ongeschonden is. Dit impliceert dat onder de bestaande weg nog relictten aanwezig kunnen zijn van oudere wegtracés en sporen van de wegaanleg.

- Wegen op historische of vroeg-historische tracés;
- Oversteekplaatsen van tracés ter hoogte van beekvalleien.

Voorbeelden:

heirbanen, voordes, dijken

In de vallei van de Gulp slingert een onverharde weg omhoog naar de beboste Nuropperberg³⁴. De holle weg is diep ingesneden in de helling en vormt de historische verbinding tussen het gehucht Nurop en de ontginningshoeve Gievelde en passeerde via een voorde of doorwaadbare plaats de beek de Gulp.



FIG 31 Holle weg naar voorde op de Gulp
(foto: Nele Vanmaele).

2.2 ARCHITECTURALE WAARDE

Een onroerend goed heeft architecturale waarde als het getuigt van een fase of aspect van de (landschaps)architectuur of de bouwkunst in het verleden. Het kan gaan om typologie, stijl, oeuvre of materiaalgebruik.

- Wegen als deel van een groter bouwkundig geheel en/of een aangelegd domein;
- Wegen met een specifieke oriëntatie of specifiek perspectief bv. op een waarneembaar element.

Voorbeelden:

wegen met een dambordvormig drevenpatroon, dreven van sterrenbossen in kasteeldomeinen, wegen gericht op kerktorens



Het drevenknooppunt van het Sterrebos in Rumbeke bestaat uit in totaal twaalf grote en kleine dreven georiënteerd op onder meer het kasteel van Rumbeke³⁵, de Sint-Petrus en Pauluskerk van Rumbeke en ook op de decanale Sint-Michiëlkerk van Roeselare.

FIG 32 Kruispunt van drie dreven in het Sterrebos (foto: Koen Himpe).

2.3 ARTISTIEKE WAARDE

Een onroerend goed heeft artistieke waarde als het getuigt van het kunstzinnige streven van de mens in het verleden.

- Wegen met een combinatie van vormgeving, materiaalgebruik en vakbekwame aanleg, bv. in een sierbestrating;
- Wegen met een specifiek ontwerp dat tot uiting komt in de gebruikte materialen en/of beplanting.

Voorbeelden:

kasseiwegen met waaiervormig legpatroon, boulevards/(oprij)lanen begeleid door opvallend gesnoeide rijen struiken of bijzondere boomsoorten

De begraafplaats van Campo Santo in Sint-Amandsberg is in vieren gedeeld door middel van een kruisvormig aangelegde padenstructuur³⁶. De paden worden begeleid door traditioneel geschoren taxussen die de begraafplaats een stijlvolle en immer groene uitstraling geven.



FIG 33 Taxusrrij op de begraafplaats Campo Santo (foto: Geert Van der Linden).

2.4 CULTURELE WAARDE

Een onroerend goed heeft culturele waarde als het getuigt van tijd- en regiogebonden menselijk gedrag. De culturele waarde wordt spaarzaam toegekend en is slechts zelden van toepassing op wegen gezien de voorbeelden op een systematische schaal moeten toegepast zijn.

Voorbeelden:

netwerk van Romeinse heirbanen, Oostenrijkse steenwegen, (buurt)spoorwegen



De Romeinse kassei of Oude kassei is een relict van het vermoedelijke tracé van de voormalige Romeinse weg of heirbaan die een verbinding vormde tussen Bavai, Tongeren en Keulen³⁷. Op kaart gezien vormt de Romeinse weg een zeer rechtlijnig traject van oost naar west. In het kader van de ruilverkaveling Grootloon werd de weg door de Vlaamse Landmaatschappij opgewaardeerd door een aanleg als tweesporen betonweg met kasseien ertussen.

FIG 34 De Romeinse kassei, hier tussen Sint-Truiden en Tongeren (foto: Aukje De Haan).

2.5 ESTHETISCHE WAARDE

Een onroerend goed heeft esthetische waarde als het de waarnemer zintuiglijke schoonheid laat ervaren.

- Wegen met hoge belevingswaarde omwille van hun uitzicht, dooreen groen karakter, door de aanwezige beplanting, door het type verharding van de weg (half of onverhard wegdek, kwaliteitsvolle verhardingen zoals natuursteen, klinkers etc.);
- Wegen als deel van een kleinschalig netwerk wat een rustiek karakter verleent;
- Wegen van waaraf ruime/panoramische zichten en wisselende perspectieven op de omgeving voorkomen;
- Wegen die door hun eigen gaafheid en/of ligging in een gaaf ruraal of stedelijk landschap een hoge belevingswaarde bezitten.

Voorbeelden:

(Kasteel)dreven met imposant en monumentaal karakter, wegen over een heuvelkam, veldwegen die naar een alleenstaand kapelletje leiden

De dreef werd aangeplant in 1676 of 1677 in opdracht van de toenmalige abt van Tongerlo en maakte toen deel uit van een samenhangend drevensysteem³⁸. Deze dreef is de allerlaatste 17de-eeuwse Hollandse-lindendreef van de Lage Landen en een beeldbepalend element van de abdij.



FIG 35 De toegangsdreef van de Norbertijnenabdij in Tongerlo is langs weerszijden beplant met Hollandse lindes (foto: Geert Van der Linden).

2.6 HISTORISCHE WAARDE

Een onroerend goed heeft historische waarde als het getuigt van een (maatschappelijke) ontwikkeling, gebeurtenis, figuur, instelling of landgebruik uit het verleden van de mens.

- Wegen met een continuïteit doorheen de tijd (wegen zijn zichtbaar en functioneel gebleven);
- Wegen als onderdeel van een kleinschalig netwerk dat de historische relaties tussen dorps-elementen en de ontwikkeling van dorp/domein/landschap/stad reflecteert;
- Wegen als herinnering aan de inrichting, ontginning en organisatie van een historisch landschap en aan traditioneel landgebruik en het economisch systeem;
- Wegen als getuigen van de ontstaansgeschiedenis van een landschap en de historisch gegroeide functionele samenhang ermee;
- Wegen met al dan niet bewaarde grensfunctie;
- Wegen als historisch fenomeen in landelijke omgeving (als kortste weg tussen twee locaties).

Voorbeelden:

voetwegen, kerkwegen, ontginningswegen, ...

De kerkweg is een onverhard pad dat de abdij van Colen met het dorp Kerniel verbindt. Deze weg werd gebruikt voor het voetverkeer tussen het dorp en zijn kerk en het klooster³⁹. Het pad loopt door de weiden en door een vallei met een bruggetje over de beek en biedt een goed zicht op de abdij die hoger gelegen is.



FIG 36 De kerkweg met zicht op de abdij van Colen (foto: Aukje De Haan).

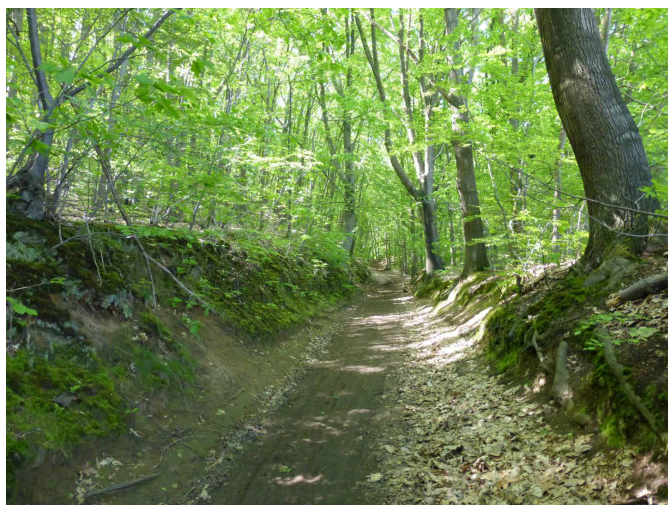
2.7 INDUSTRIEEL-ARCHEOLOGISCHE WAARDE

Een onroerend goed heeft industrieel-archeologische waarde als het getuigt van een ambachtelijk of industrieel verleden.

- Wegen die verbonden zijn aan en werden aangelegd in functie van industriële of ambachtelijke sites of infrastructuur

Voorbeelden:

molenwegen, jaagpaden, wegen bij groeves



Deze holle weg staat in verbinding met een van de ijzerzandsteengroeven op de Wijngaardberg bij Weze-maal die al in gebruik zijn sinds de 16de eeuw⁴⁰. De weg verbond de groeve met de Aarschotsesteenweg en werd vermoedelijk frequent gebruikt voor het transport van het ontgonnen materiaal. Door het af en aan rijden van wagens gedurende decennia geraakte de weg sterk ingesneden en kreeg een hol karakter.

FIG 37 Holle weg op de Wijngaardberg (foto: Aukje De Haan).

2.8 TECHNISCHE WAARDE

Een onroerend goed heeft technische waarde als het de ontwikkeling van de (cultuur)techniek in het verleden illustreert. Het gaat om technische toepassingen als illustratie van zowel traditionele als innovatieve technieken en materialen.

- Wegen waarvan de aanleg exemplarisch is voor de historischewegenbouw (wegverharding, profielen, fundering en afboording);
- Wegen waarvan het materiaalgebruik kenmerkend is (bv. steensoort afkomstig uit Belgische steengroeven).

Voorbeelden:

Kasseiwegen

De kasseiweg Taaienbergh dwarst de helling van de gelijknamige heuvel en vormt een voorbeeld van een geplaveide wegverharding⁴¹. De kasseiwegen werden traditioneel aangelegd in Belgisch Porfier met een bol profiel om een goede afwatering te bekomen.

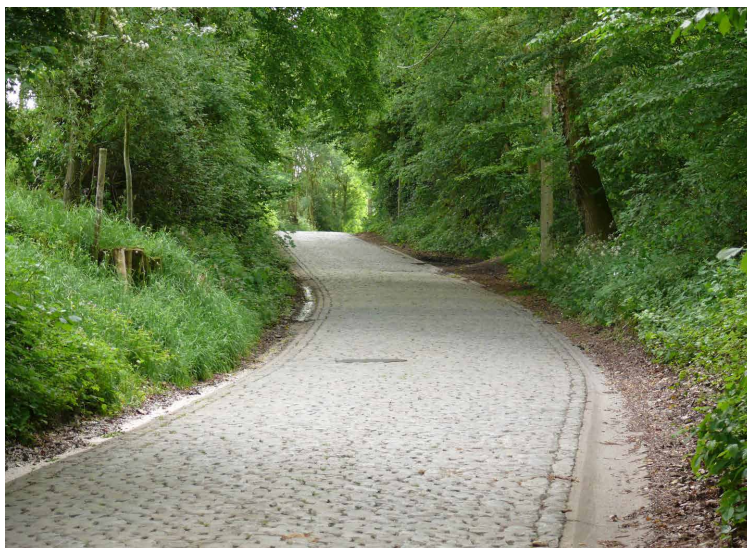


FIG 38 De kasseiweg Taaienbergh (foto: Geert Van der Linden).

2.9 RUIMTELIJK-STRUCTURERENDE WAARDE

Een onroerend goed heeft ruimtelijk-structurerende waarde als het de ruimte ordent, afbakt, structureert of de blik leidt.

- Wegen waarvan het tracé beeldbepalend is door de aanwezige beplanting en/of het wegprofiel en die zorgen voor compartimentering van het landschap;
- Wegen met een verbindende en verkeersgeleidende functie;
- Wegen die de topografie en hydrografie van een gebied volgen en de zichtbaarheid ervan versterken.

Voorbeelden:

beplante steenwegen, wegen over een heuvelkam, wegen met een dambordvormig drevenpatroon, driftwegen, holle wegen



FIG 39 De Kasteellaan verbindt de gehuchten Wilderen en Duras dwars over de uitgestrekte akkers van de Galgenberg (Bron: NGI).

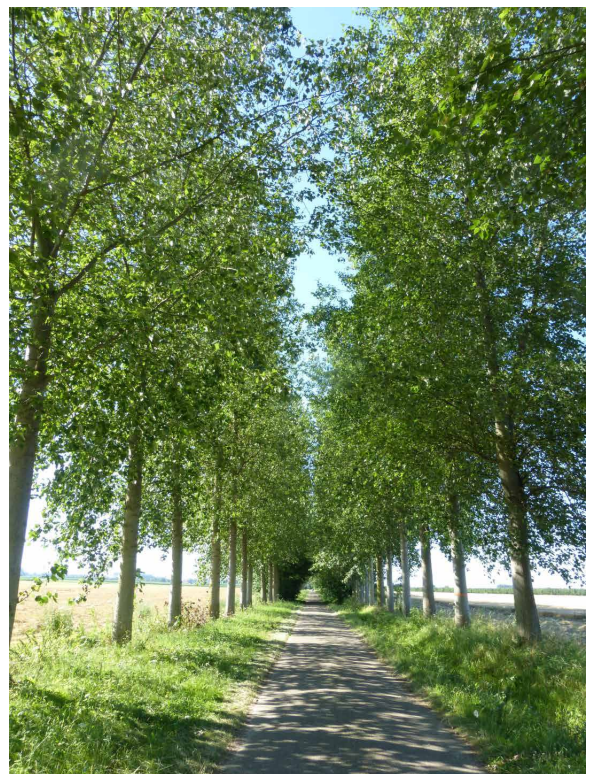


FIG 40 Het lijnrecht tracé van de Kasteellaan wordt nog versterkt door de lijnbeplanting met populier (foto: Inge Verdurmen).

In 1852 werd de Kasteellaan met duidelijk recht tracé aangelegd voorzien van grachten en bomen aan weerszijden, ter vervanging van een ouder en minder strak tracé⁴².

2.10 SOCIALE WAARDE

Een onroerend goed heeft sociale waarde als het in de hedendaagse gemeenschap nog een actief, overgeleverd sociaal gebruik kent of gemeenschapsvormend is blijven werken.

- Wegen die door de gemeenschap op welbepaalde, vaak traditionele tijdstippen actief worden gebruikt;
- Wegen die dagelijks door de lokale gemeenschap worden gebruikt en een essentieel onderdeel zijn van het fijnmazig stads- of dorpsweefsel;
- Wegen met een bijzonder recreatief, toeristisch of folkloristisch gebruik.

Voorbeelden:

kerkwegen, bedevaartswegen, voetwegen, kruiswegen, kapelwegen, processiewegen, kasseiweg uit het parcours van een wielervedstrijd



FIG 41 Voetweg naar Koudertaveerne (foto: Inge Verdurmen).



FIG 42 Deel van de ommegang bij de Kruiskapel (foto: Koen Himpe).

In het gehucht Koudertaveerne loopt een graspaadje tussen achtertuinen en vertuinde weilanden en volgt de flank van de Kruisberg tot aan de Edingsesteenweg⁴³. De voetweg vormt een historische alternatieve route richting Steenvoorde en wordt nog steeds gebruikt om een deel van de hoofdweg af te snijden.

Tussen het dorp Eksaarde en de 17de-eeuwse Kruiskapel⁴⁴ bevindt zich een ommegang met 14 staties of kruiswegkapellen uit 1877 langs waar jaarlijks een kaarsjesprocessie uitgaat. De kruiswegkapelletjes vervangen een oude, op hout geschilderde kruisweg. De bedevaartsplaats gaat terug op een legende uit 1317.

2.11 STEDENBOUWKUNDIGE WAARDE

Een onroerend goed heeft stedenbouwkundige waarde als het een rol speelt in de (planmatige) inrichting van de bebouwde ruimte in het verleden. Deze inrichting omvat ook de wisselwerking tussen open en bebouwde ruimte en de samenhang tussen de verschillende schaalniveaus.

De stedenbouwkundige waarde wordt enkel toegekend in de context van steden en dorpen omdat de wegen hier onlosmakelijk verbonden zijn met de inrichting van de bebouwde ruimte en er integraal deel van uitmaken. Deze waarde wordt voorbehouden voor wegen die deel uitmaken van een bepaald stedenbouwkundig concept en/of een zeer specifiek doel op zich hebben, zoals bv. de wegstructuur van een middeleeuwse bewoningskern, een vestingstad of een arbeiderswijk.

Voorbeelden:

brandgangen, boulevards, promenades, lanen, stegen, beluiken



FIG 43 De Katelijnevest in Brugge (foto: Koen Himpe).

De Katelijnevest tussen de vroegere Katelijnepoort en het Minnewater is een deel van de geplantoeneerde vesten rond Brugge⁴⁵. Hier is de weg bovenop de vestingwal beplant met opgaande linden als wandelpromenade. Samen met de andere vestingstructuren maakt het deel uit van de 19de-eeuwse stedenbouwkundige groenaanleg rond Brugge.

2.12 VOLKSKUNDIGE WAARDE

Een onroerend goed heeft volkskundige waarde als het getuigt van gebruiken en gewoonten, voorstellingen en tradities van een specifieke bevolkingsgroep of gemeenschap in het verleden.

- Wegen die voorheen op welbepaalde, soms traditionele tijdstippen werden gebruikt en waarvan de functie door de lokale gemeenschap nog algemeen gekend is;
- Wegen waarvan de actuele naamgeving nog verwijst naar een vroegere functie en/of gebruik.

Voorbeelden:

smokkelwegen, processiewegen, bedevaartwegen, kruiswegen, kapelwegen, tolwegen, trekwegen

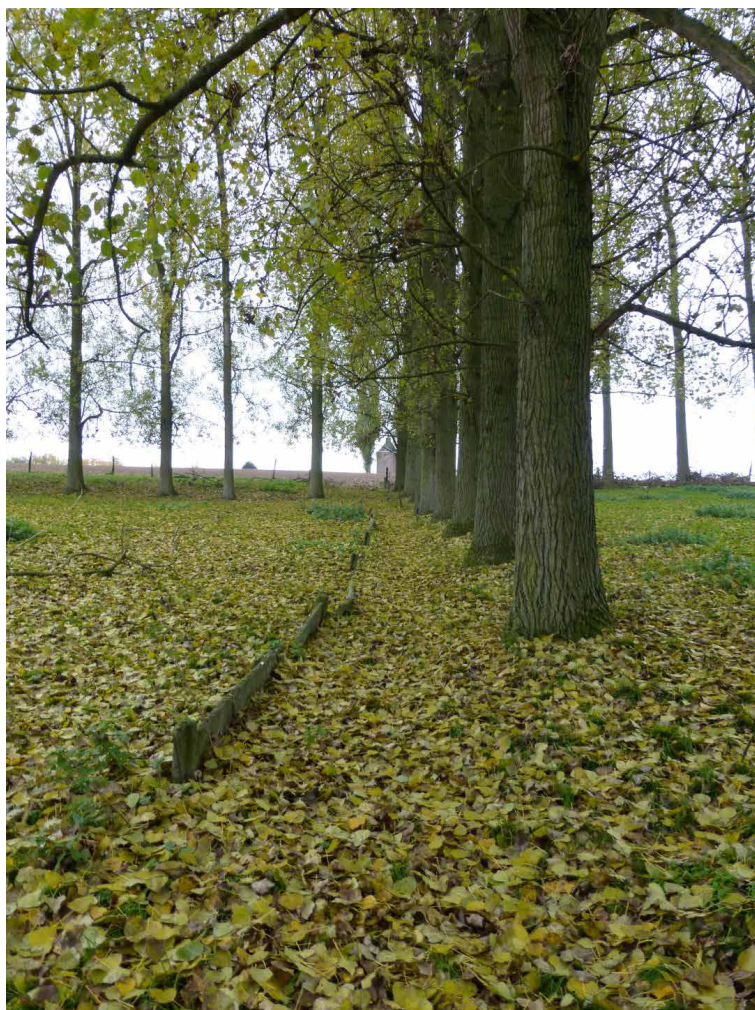


FIG 44 Onverharde voetweg naar de Lourdeskapel foto: Inge Verdurmen).

Naast de boomgaard bij het Steppeshof in Nederhasselt loopt een onverharde voetweg begrensd door populieren de heuvel op⁴⁶. De weg loopt dood op de aangrenzende omgeploegde akkers maar ligt in een rechte lijn met de Lourdeskapel op het hoogste punt van de heuvel. De voetweg is al aanwezig op de Atlas der Buurtwegen van 1843-1845 en werd volgens de overlevering vroeger als doorsteek of als bidwegel intensief gebruikt.

2.13 WETENSCHAPPELIJKE WAARDE

Een onroerend goed heeft wetenschappelijke waarde als het potentie heeft voor kennisontwikkeling en kenniswinst over een bepaald thema, periode of fenomeen, als het een bijzondere bijdrage geleverd heeft op dat vlak of als het een typevoorbeeld is.

- Wegen met een origineel en/of zeldzaam materiaalgebruik;
- Wegen waar in het wegprofiel geologisch waardevolle formaties zichtbaar zijn;
- Wegen waarvan het wegprofiel het resultaat is van langdurige erosieprocessen;
- Wegen waarvan in het wegprofiel een bijzondere, zeldzame of kenmerkende beplanting, begroeiing of fauna voorkomt.

Voorbeelden:

kasseiwegen, holle wegen

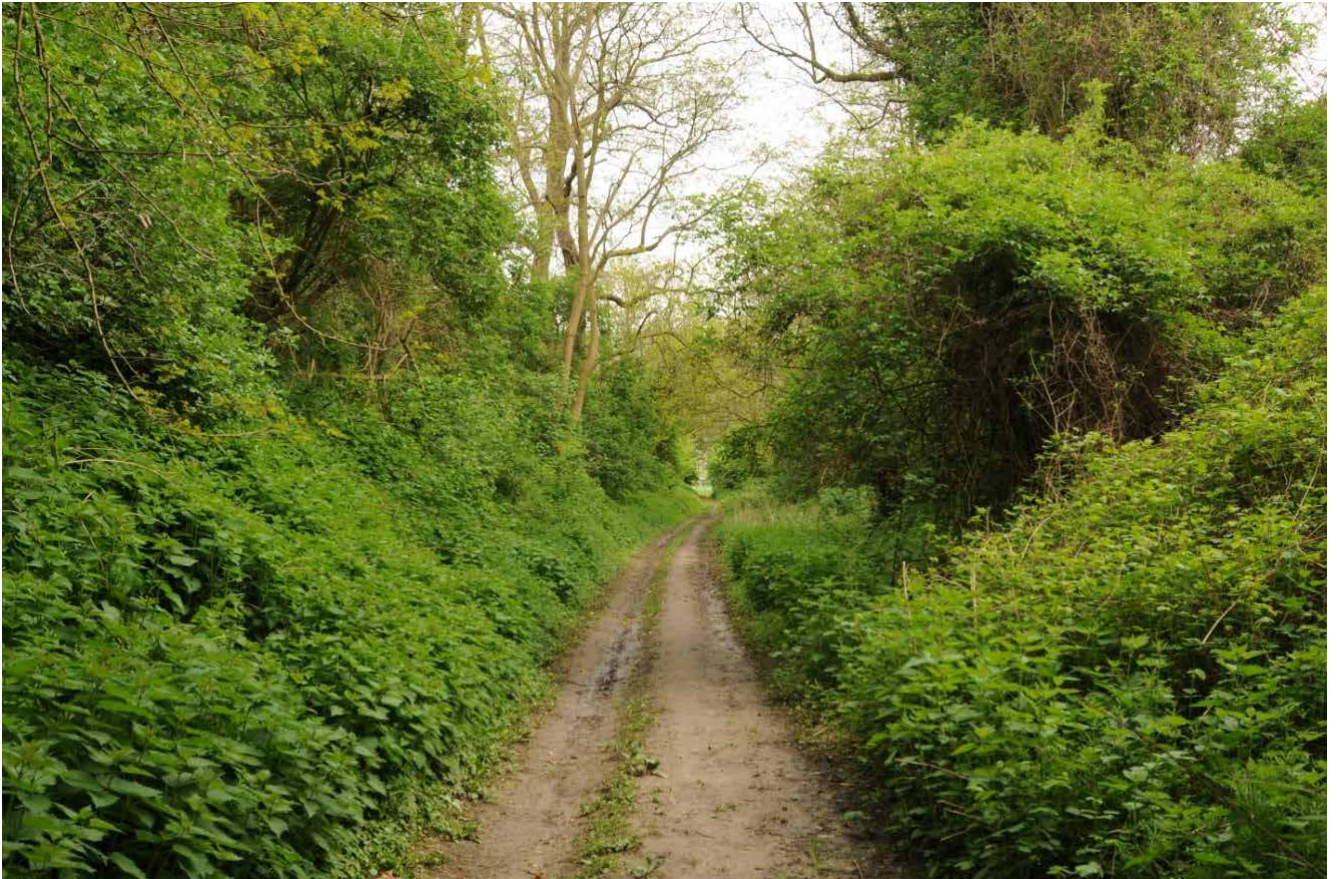


FIG 45 De holle weg Longa met steile taluds (foto: Jules Robijns).

Deze holle weg op de grens van Ezemaal en Goetsenhoven is over nagenoeg de volledige lengte circa tien meter diep en doorsnijdt meerdere geologische lagen die zichtbaar zijn in de wand⁴⁷. Het uitzicht van de holle weg wordt bepaald door kalkminnende flora zoals bosrank en donderkruid.

3 / SELECTIECRITERIA

De selectiecriteria worden bijkomend gebruikt om te wegen of een onroerend goed al dan niet wordt opgenomen in de onroerend erfgoedinventaris en zijn vaak doorslaggevend. Een onroerend goed kan geselecteerd worden voor opname wanneer het aan meerdere criteria tegemoet komt, maar het kan ook in aanmerking komen voor opname als het in hoge mate aan slechts één criterium tegemoet komt. Slechts weinig wegen voldoen aan alle selectiecriteria.

3.1 ZELDZAAMHEID

Zeldzaamheid geeft aan in hoeverre het onroerend goed uitzonderlijk voorkomt in relatie met de geografische context, de historische context, de typologie of het oeuvre.

- Wegen waarvan in het wegprofiel een zeldzame beplanting, begroeiing of dierenpopulatie voorkomt;
- Voorkomen van onverharde wegen waar de meeste overige wegen reeds verhard zijn;
- Wegen met een hoge tijdsdiepte, waarvan het oorspronkelijk tracé en wegprofiel herkenbaar gebleven is (bv. Romeinse, middeleeuwse tracés).



FIG 46 Oude dreef als grensrelict van het domein Nieuwenhoven.

Voorbeeld

Nieuwenhoven is een voormalig domein van de Sint-Trudoabdij met middeleeuwse oorsprong. De kern van dit domein was aan alle zijden omgeven door een dreef die de begrenzing visueel afbakende en minstens teruggaat tot de 17de eeuw⁴⁸. Die dreef bestond uit een onverhard pad, een gracht en een houtkant van opgaande beuken of hakhout uit haagbeuk. Hoewel de strakke domeingrens vandaag sterk is vervaagd, is deze structuur nog herkenbaar in de dreefrelicten.

3.2 HERKENBAARHEID

Herkenbaarheid geeft aan in hoeverre het onroerend goed een goed herkenbare uitdrukking is van zijn oorspronkelijke functie, uitzicht of vormgeving, of van een belangrijke fase in de latere ontwikkeling hiervan.

- Wegen met een herkenbaar uitzicht (nog niet opgeschaald en/of verhard)
- Herkenbaarheid van de functie van de weg door actief gebruik van trage wegen met duidelijk begin- en eindpunt, doorgaans binnen een rurale context of door de intacte samenhang met hoeves, kasteeldomeinen etc.;
- Herkenbaarheid van het wegprofiel bv. nog onverharde holle wegen met steile en doorgaans begroeide taluds;
- Herkenbaarheid van het wegtracé bv. wegen waarvan de verharding nog volledig, eventueel ook gaaf is bewaard, zonder wijzigingen of onderbrekingen.



FIG 47 Holle weg bij steengroeve op de Wijngaardberg in Rotselaar (foto: Inge Verdurmen).

Voorbeeld

Van op de Aarschotstesteenweg leidt een onverharde holle weg de Wijngaardberg op tot bij de ijzerzandsteengroeve⁴⁹. Deze weg werd vermoedelijk intensief gebruikt voor het transport van het ontgonnen materiaal en door dit af en aan rijden van zwaar beladen wagens geraakte de weg steeds dieper ingesneden. De holle weg loopt tussen steile taluds beplant met eik- en beuk.

3.3 REPRESENTATIVITEIT

Representativiteit geeft aan in hoeverre het onroerend goed typerend is voor een geografische of historische context of een welbepaalde typologie of oeuvre.

- Wegen die nog gelinkt zijn aan een specifieke geografische ligging, bv. holle wegen in de Voerstreek en Haspengouw; zandwegen in de Kempen; kasseiwegen in de Vlaamse Ardennen;
- Wegen met bermen, houtkanten die een specifieke vorm en/of samenstelling hebben en de regionale identiteit en historiek van een streek weerspiegelen;
- Wegen met een nog afleesbaar patroon van een specifieke ontginningsperiode, bv. wegen op polderdijken, wegen met een dambordvormig drevenpatroon.



FIG 48 De Brouwerijstraat naar de parochiekerk in Dikkele (foto: Geert Van der Linden).

Voorbeeld

De Brouwerijstraat vormt de centrale as in het dorp van Dikkele en leidt naar de parochiekerk⁵⁰. Deze kasseiweg is een van de laatste voorbeelden van deze geplaveide wegverharding die bedoeld was om de erosie van de vaak holle wegen tegen te gaan. Kasseiwegen zijn karakteristiek voor de Vlaamse Ardennen en geven het landschap hier een onvervalst karakter.

3.4 ENSEMBLEWAARDE

Ensemblewaarde geeft aan in hoeverre het onroerend goed een sterke samenhang vertoont tussen de verschillende elementen.

- De samenhang tussen de verschillende “onderdelen” van de weg zoals de nog intacte wegbeplanting, grachten, wegkapellen, wegkruisen, wegwijzers etc.;
- De samenhang tussen de weg en de elementen waartussen het een verbinding vormt. Dit kan bijvoorbeeld gaan over bouwkundige elementen zoals een kapel, hoeve, molen, kasteel etc. maar ook de verbinding tussen grotere gehelen zoals een dorpskern met de hoger gelegen akkers of de lager gelegen vallei of verschillende gehuchten die door voetwegen en kerkwegels worden verbonden.



FIG 49 De Molendreef die het kasteel verbindt met de steenweg ter hoogte van de Molenhoeve. (Bron: NGI).



FIG 50 Zicht op de dreef met de rijen opgaande lindes (foto: Inge Verdurmen).

Voorbeeld

De Molendreef bij het Kasteel Blaasveld in Willebroek is een voorbeeld van de samenhang tussen de onverharde dreef en de begeleidende gracht en lindenbeplanting enerzijds en tussen de dreef en het kasteel anderzijds⁵¹.

3.5 CONTEXTWAARDE

Contextwaarde geeft aan in hoeverre er tussen het onroerend goed en zijn directe of ruimere omgeving een sterke relatie is op landschappelijk, stedenbouwkundig of esthetisch vlak.



FIG 51 De Groot-Heetdreef als een van de parallelle dreven in het Beverhoutsveld (Bron: NGI).



FIG 52 Zicht op de Groot-Heetdreef (foto: Inge Verdurmen).

Voorbeeld

De Groot-Heetdreef in Oedelem is een voorbeeld van hoe het halfgesloten landschapsbeeld het resultaat is van de systematische ontginning gebaseerd op grote perceelsblokken en lineaire beplantingen langs dreven. De dreef werd aangelegd na de in cultuur name van het Beverhoutsveld in de 19de eeuw, als deel van een netwerk van loodrechte dreven om de nieuw ingerichte akkers en weilanden te ontsluiten⁵².

4 / METHODOLOGIE

Een uniforme methodologie voor de waardering van wegen bestaat nog niet. Hieronder volgt een voorstel van aanpak die op het historische wegennet in Vlaanderen kan toegepast worden. Stap 1 tot en met 4 komt overeen met de methodologie voor het inventariseren van wegen. Door in stap 5 erfgoedtypes aan de weg toe te kennen, wordt al een eerste uitspraak gedaan over de erfgoedwaarde. Aan de hand van de scopenotes in de thesaurus kan in stap 6 de erfgoedwaarde van het type weg verder worden verfijnd en aan de selectiecriteria worden afgetoetst.

4.1 STAPPENPLAN

Historische analyse

Een systematische analyse van het actuele wegennet gebeurt door het vergelijken van de historische en actuele topografische kaarten vanaf het begin van de 19^{de} eeuw of na de opschaling van het wegennet in de tweede helft van de 18^{de} eeuw. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de voor Vlaanderen digitaal beschikbare gebiedsdekkende kaarten. Waar mogelijk wordt dit kaartbeeld aangevuld met informatie uit lokale landboeken en/of detailkaarten die ad hoc bewaard kunnen zijn. Deze documenten zijn echter vaak niet digitaal consulteerbaar waardoor de exacte lokalisatie van de wegen problematisch kan zijn. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan wijzigingen in het wegtracé, specifieke functies, wegelementen, verdwenen wegen etc. Op basis van dit vergelijkend kaartonderzoek kan de relatieve ouderdom van de weg bepaald worden.

Literatuur- en bronnenonderzoek

Om tot een beter begrip van het lokale wegennet te komen, is het belangrijk om zicht te krijgen op de historische ontwikkeling van de regio, met bijzondere aandacht voor de wegenbouw en de ruimtelijke context. Bijkomend is het van belang op zoek te gaan naar zoveel mogelijk informatie in lokale literatuur en, indien mogelijk, lokale archieven. Ook mondelinge getuigenissen kunnen veel informatie aan het licht brengen.

Selectie

Op basis van stap 1 (historische kaartanalyse) en 2 (literatuur- en bronnenonderzoek) kan een selectie van wegen gemaakt worden met potentiële erfgoedwaarde.

Veldwerk

De geselecteerde wegen worden op het terrein bekeken met aandacht voor functionele kenmerken van de weg, de ruimtelijke context en de mogelijke natuurlijke en bouwkundige relictten langs de weg. Zo krijgt men een totaaloverzicht van de historische oorsprong en actuele toestand van de weg.

Toekennen typologie

Op basis van alle gegevens die verzameld zijn in stap 1 tot en met 4 kunnen erfgoedtypes (thesaurustermen) worden toegekend aan de wegen. Er wordt uitspraak gedaan over de vorm van de weg, het type verharding en de functie zodat een weg vaak meerdere erfgoedtypes zal vertegenwoordigen.

Toekennen erfgoedwaarden en selectiecriteria

Indien erfgoedtypes aan de wegen worden toegekend, impliceert dit de aanwezigheid van erfgoedwaarde(n). Toch moeten de erfgoedwaarden steeds geval per geval opnieuw worden afgewogen. Zo is de technische waarde van toepassing op kasseiwegen maar dit impliceert niet dat elke kasseiweg erfgoedwaarde heeft; dat is afhankelijk van de gaafheid van het tracé, de verharding, het profiel etc. De selectiecriteria helpen om de erfgoedwaarde(n) te verfijnen. De waarden en criteria worden afgetoetst binnen een gedefinieerd kader of vaste schaal (binnen een bepaalde regio of binnen een gemeente).

4.2 VOORBEELDEN

4.2.1 WEGEN MET ERFGOEDWAARDE

Oude Tramweg (Brugge)

Vlakbij het kerkhof van Ver-Assebroek loopt een half verhard fietspad dwars door de meersen en tussen de knotwilgenrijen ten noorden van het St.-Trudolededeke⁵³. De weg is aangelegd op een dam en biedt open zichten op de omliggende graslanden van de Assebroekse Meersen. In de tweede helft van de 19de eeuw werden doorheen het meersengebied twee spoorlijnen aangelegd: de tramlijn van Ver-Assebroek naar Oedelem en de treinlijn Brugge - Maldegem - Eeklo zoals te zien op de 19de-eeuwse topografische kaarten. Beide lijnen werden een paar decennia terug opgegeven en opgebroken maar de beddingen kennen nog een gebruik als recreatief pad. Deze oude tramweg vormt nu een deel van de groene verbinding tussen Ver-Assebroek en Vliegend Paard.

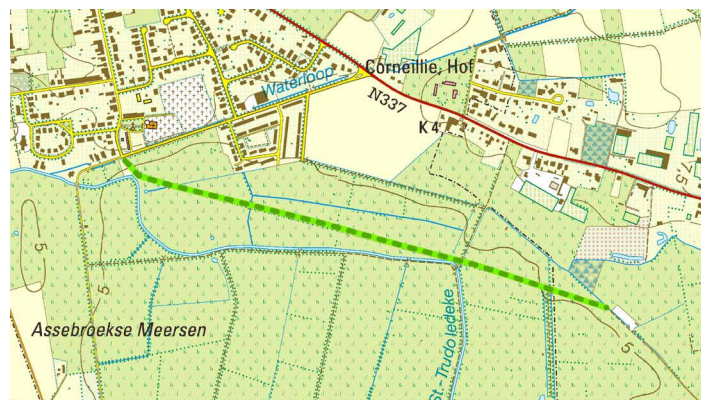


FIG 53 Het traject van de 19de-eeuwse tramlijn tussen Ver-Assebroek en Oedelem dwars door de Assebroekse Meersen (Bron: NGI).

- Erfgoedtypes: halfverharde wegen, ontsluitingswegen, verhoogde wegen
- Erfgoedwaarden: historische waarde (getuige van de inrichting van het historisch landschap) culturele waarde (relict van de aanleg van het netwerk van buurtspoorwegen op systematische schaal in de 19de eeuw)
- Selectiecriteria: herkenbaarheid (oorspronkelijk rechthoekig en verhoogd tracé is bewaard), representativiteit (kenmerkend voorbeeld van een spoorweg met een opgehoogde bedding door nat gebied), contextwaarde (de weg doorkruist de historische meersen)



FIG 54 De lijn werd heringericht als half verhard fietspad (foto: Inge Verdurmen).

Weg naar voorde op Grote Ettingbeek (Oosterzele)

In het centrum van het gehucht Hoekske loopt tussen de straten Pelgrim en Hoeksken een smalle voetweg langs de achterkant van de huizen⁵⁴. De graswegel loopt centraal door het huizenblok en gaat voorbij de straat Hoeksken over in een kiezelpad naar de beek dat enkel toegankelijk is voor aangelanden. Op de Poppkaart staat dit baantje aangeduid als 'Gentschen weg'. Uit de 19de-eeuwse kaarten blijkt dat deze voetweg oorspronkelijk doorliep tot aan de Grote Ettingbeek en voorbij de beek verder zuidwaarts naar het gehucht Hemelgem. Het vervolg van de weg is nog herkenbaar in de huidige perceelsgrenzen.



FIG 55 Het traject van de onverharde voetweg in het gehucht Hoekske (Bron: NGI).

- Erfgoedtypes: graswegen, ontsluitingswegen, paden
- Erfgoedwaarden: archeologische waarde (onverhard traject met oversteekplaats), historische waarde (weg naar oversteekplaats op de beek en verbindingsweg als deel van het netwerk van onverharde wegen in dorpscontext), sociale waarde (weg is nog steeds in gebruik door de aangelanden), volkskundige waarde (getuige van vroeger gebruik van deze weg door de aangelanden als verbinding met de beek)
- Selectiecriteria: zeldzaamheid (onverhard tracé met oversteekplaats en lange gebruiksgeschiedenis), herkenbaarheid (nog niet opgeschaalde trage weg binnen de dorpskern), ensemblewaarde (samenhang met de dorpskern en de beek)



FIG 55 Het traject van de onverharde voetweg in het gehucht Hoekske (Bron: NGI).

Lekkerdreef in Beverhoutsveld (Beernem)

De Lekkerdreef is een smalle, half verharde weg die langs weerszijden beplant is met opgaande populieren en jonge inboeten van eik⁵⁵. De dreef loopt parallel met de Beekstraat, de hoofdweg naar Oedelem en loopt dwars over het Beverhoutsveld met open zichten op de omliggende percelen akker- en weiland en de verschillende dreven die worden gekruist. Halverwege gaat de grindlaag over in kasseien en vervolgt de dreef als een gekasseide weg tot aan de Beverhoutsveldstraat. Deze dreef werd aangelegd na de in cultuur name van het Beverhoutsveld, de uitgestrekte heide die nog te zien is op de Kabinetskaart van de Ferraris. Tijdens deze ontginningsperiode in de 19de eeuw werd een netwerk van loodrechte dreven aangelegd om de nieuw ingerichte akkers en weilanden te ontsluiten zoals te zien is op de latere historische kaarten. Oorspronkelijk leidde de dreef van in het gehucht Lekkerhoek tot aan een hoeve aan de rand van het nieuw ontgonnen veldgebied. Vandaag rest hier nog een klein bijgebouw als herinnering aan de historische bewoning.

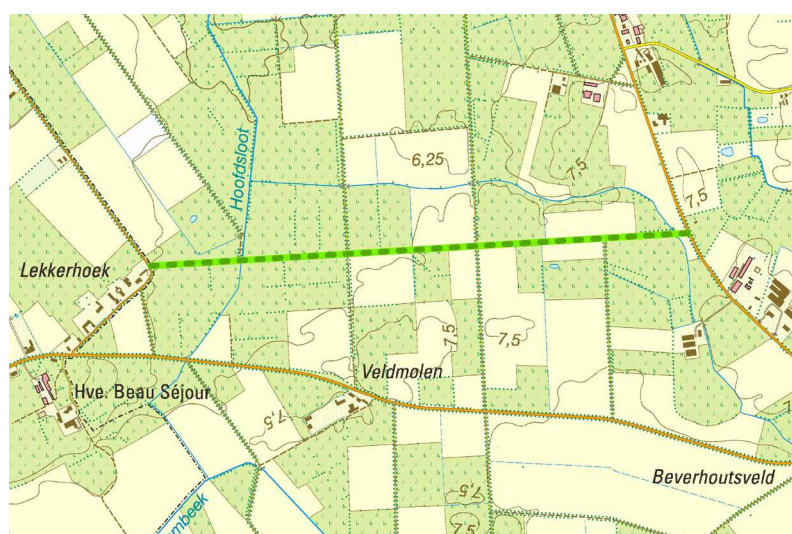


FIG 57 De Lekkerdreef in Oedelem als deel van het netwerk van loodrechte dreven in het Beverhoutsveld (Bron: NGI).

- Erfgoedtypes: dreven, halfverharde wegen, kasseiwegen, ontsluitingswegen, systematische ontginningswegen
- Erfgoedwaarden: esthetische waarde (combinatie van kasseibestrating, opgaande dreefbeplanting en agrarische context met open zichten), historische waarde (relict van de ontginningsperiode van het veldgebied), ruimtelijk-structurerende waarde (deel van het beeldbepalend netwerk van dreven en zorgt voor compartimentering van het landschap)
- Selectiecriteria: herkenbaarheid (intact tracé en wegbestrating), representativiteit (weg met duidelijk afleesbaar patroon van de ontginningsbeweging in de 19de eeuw), ensemblewaarde (geheel van kasseiweg met begeleidende beplanting), contextwaarde (kasseiweg binnen een gave rurale context)



FIG 58 De weg is langs weerszijden beplant met populier en jonge eik en gaat halverwege over in een gekasseide dreef (foto: Inge Verdurmen).

Doorsteekweg naar Zittert (Asse)

In het gehucht Zittert loopt een smalle wegel tussen de huizen door naar de achterliggende percelen⁵⁶. De voetweg volgt de perceelsgrens tussen de achtertuinten en loopt vervolgens tussen percelen akker- en weiland met enkele opvallende knotessen op het plateau van de Boterberg. Deze voetweg vormt een historische doorsteek tussen de twee noord-zuid georiënteerde parallelwegen Asse-Bekkerzeel en Walfergem-Bekkerzeel. Als alternatieve route werd gekozen voor het kortste traject, dwars over de akkers van het gehucht Poel. Op historische kaarten is te zien dat de voetweg deel uitmaakte van een aaneenschakeling van onverharde wegen die uiteindelijk aansloten op de 'Chaussée de Gand à Bruxelles'. Het vormde ook een extra verbinding tussen het gehucht Walfergem en de huizencluster 'Den Poel'.

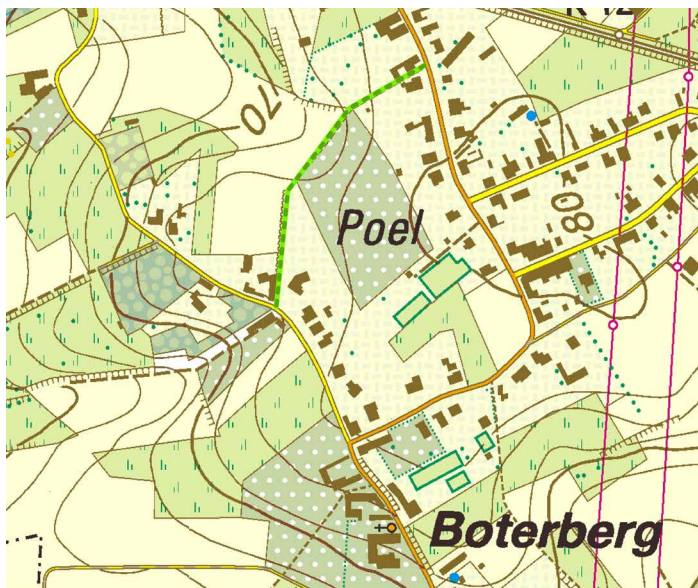


FIG 59 De smalle voetweg als historische doorsteek naar de hoofdbaan tussen Asse en Bekkerzeel (Bron: NGI).

- Erfgoedtypes: graswegen, ontsluitingswegen, paden
- Erfgoedwaarden: historische waarde (doorsteekweg als deel van het historisch netwerk van onverharde voetwegen in dorpscontext), sociale waarde (nog steeds actief gebruikte voetweg om af te snijden)
- Selectiecriteria: herkenbaarheid (nog onverharde voetweg met bewaard tracé), contextwaarde (weg volgt het historisch tracé tussen huizen door en over dorpsakkers)

FIG 60 De voetweg loopt als onverharde wegel tussen de huizen door en volgt de perceelsgrens (foto: Inge Verdurmen).



Parallelweg naar Kruisborrekapel (Asse)

Op de Edingsesteenweg zijn er tussen verschillende huizen doorsteekjes naar een onverharde weg die parallel loopt met de hoofdbaan⁵⁷. Deze voetweg volgt de perceelsgrens en loopt tussen tuinpercelen en weilanden. De weg kruist nog twee onverharde paden en komt tenslotte uit bij de Kruisborreweg die naar de gelijknamige kapel leidt. Deze voetweg vormde een alternatieve route naar de bedevaartkapel en bron. Om de drukke 'Chaussée de Ninove à Assche' te vermijden, werd gekozen voor een parallel traject over de uitgestrekte dorpsakkers zoals te zien is op de historische kaarten. De 'voetwegh' wordt reeds afgebeeld in het kaartboek van de abdij van Affligem uit 1722 en loopt helemaal door tot voorbij de Kruisborrekapel.

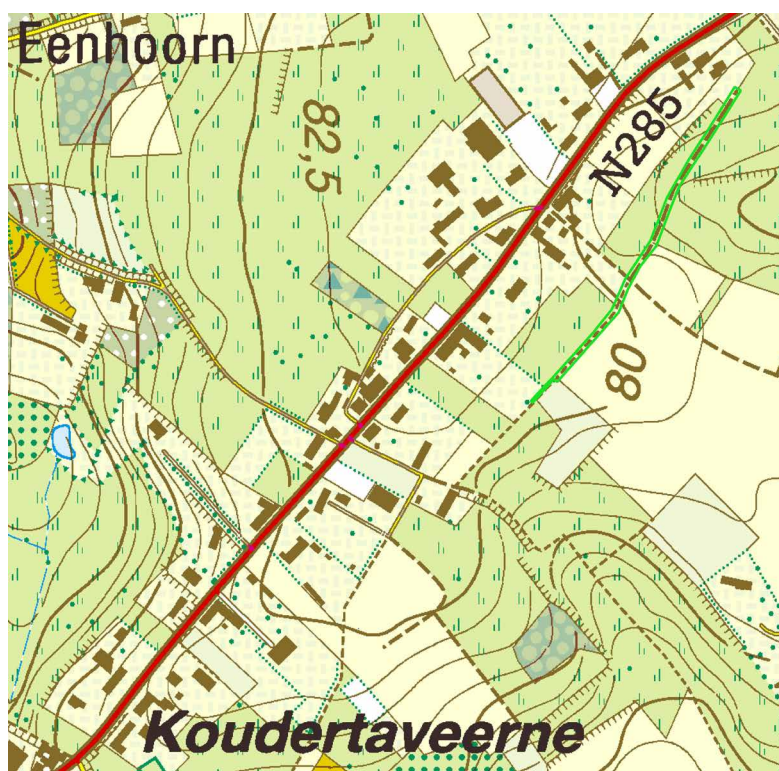


FIG 61 De voetweg loopt parallel met de Edingsesteenweg in Asse (Bron: ING).

- Erfgoedtypes: bronwegen, graswegen, kapelwegen, paden
- Erfgoedwaarden: historische waarde (voetweg als deel van het historisch netwerk van onverharde wegen en gelinkt aan religieuze cultus van bron en kapel), sociale waarde (nog actief in gebruik als voetweg naar de bedevaartkapel), volkskundige waarde (deel van de historische route naar kapel en bron)
- Selectiecriteria: zeldzaamheid (intact en nog actief gebruikt tracé naar bron en bedevaartkapel), herkenbaarheid (nog onverharde voetweg met bewaard tracé), representativiteit (kenmerkend voorbeeld van een kapelweg), contextwaarde (onverharde weg binnen een agrarisch landschap en parallel met hoofdweg), ensemblewaarde (samenhang tussen voetweg, bron en kapel)



FIG 62 De onverharde weg loopt achter de huizen en volgt de perceelsgrens (foto: Inge Verdurmen).

Kasseiweg naar Runkelen (Sint-Truiden)

Op de hoofdbaan van Duras naar Runkelen, ter hoogte van de Onze-Lieve-Vrouw van de Koorts wegkapel, leidt een kasseiweg naar het noordwesten⁵⁸. Deze weg loopt tussen percelen weiland en akker en deels langs het Zwartaardebos en sluit aan op de Ossenwegstraat die tot in Runkelen dorp loopt. Op historische kaarten is te zien dat de kasseiweg deel uitmaakt van het netwerk van veldwegen dat de landbouwgronden rondom Runkelen toegankelijk maakte. Deze weg bood ook verder aansluiting naar het westen via de weg naar het gehucht Ossenweg. Op die manier was er een verbinding tussen de Koortskapel van Runkelen en het bedevaartcomplex van Ossenweg.



FIG 63 De kasseiweg zorgt voor ontsluiting van de landbouwgronden rondom Runkelen en biedt ook aansluiting naar het bedevaartcomplex bij Ossenweg (Bron: NGI).

- Erfgoedtypes: kapelwegen, kasseiwegen, ontsluitingswegen
- Erfgoedwaarden: historische waarde (gekasseide verbindingsweg binnen dorpscontext), technische waarde (intacte kasseibestrating over de volledige lengte van de weg)
- Selectiecriteria: herkenbaarheid (kasseiweg met kenmerkend materiaalgebruik en profiel), ensemblewaarde (samenhang tussen kasseiweg, kapel en bedevaartcomplex), contextwaarde (kasseiweg binnen een gave agrarische context)



FIG 63 De kasseiweg zorgt voor ontsluiting van de landbouwgronden rondom Runkelen en biedt ook aansluiting naar het bedevaartcomplex bij Ossenweg (Bron: NGI).

4.2.2 WEGEN MET ONVOLDOENDE ERFGOEDWAARDE

Doorsteekweg naar Melsterbeek (Sint-Truiden)

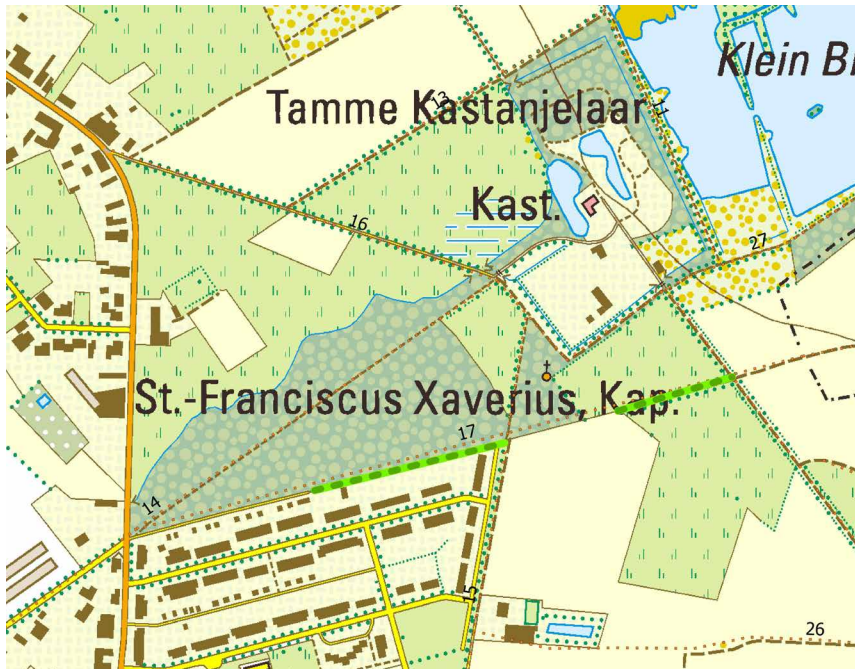


FIG 65 Het traject van de voetweg tot aan de Melsterbeek (Bron: NGI).

Langs de parochiekerk van Runkelen loopt een asfaltweg naar de achterkant van de kerk en vervolgt als onverharde weg naar een voormalige voorde bij de samenkomst van de Melsterbeek en de Molenbeek. De voetweg liep oorspronkelijk verder door naar de intussen verdwenen slagmolen op de Melsterbeek. Dit historisch tracé van de voetweg naar de voorde is slechts deels bewaard en er is geen oversteek meer mogelijk op de beek. Hierdoor kan geen historische waarde worden toegekend aan de weg. De watermolen is daarenboven verdwenen zodat er geen sprake meer is van een rechtstreekse verbinding tussen het dorp enerzijds en de molen op de beek anderzijds zodat er evenmin sprake is van industrieel-archeologische waarde. Ook de selectiecriteria zijn hier onvoldoende vervuld zodat aan deze weg geen erfgoedwaarde wordt toegekend.



FIG 66 De voetweg met zicht op de parochiekerk van Runkelen (foto: Inge Verdurmen).

Voetweg Bezelaerstraat (Willebroek)

Net voorbij het kasteeldomein van Blaasveld loopt een smalle zandwegel langs wat achtertuinen en gaat halverwege over in een geasfalteerde straat die uitkomt bij de ingang van het kasteeldomein. Langs de weg werden verschillende grote bomen gekapt en resteert nog een opgaande paardenkastanje. Naar het oosten is de weg slechts deels bewaard als perceelsgrens met knotbomenrij. Deze weg wordt op historische kaarten afgebeeld als loodrechte dreef genaamd 'Venusgang' en maakt deel uit van het strakke drevennetwerk bij het kasteeldomein.

FIG 67 Het tracé van de voetweg ten zuiden van het kasteeldomein (Bron: NGI).



Het onverhard karakter van de voetweg is slechts over een deel van het traject bewaard gebleven en de vermoedelijke originele beplanting is grotendeels verdwenen. Weinig elementen herinneren nog aan het historisch dreef karakter met uitzondering van het loodrecht wegtracé. Noch de historische waarde noch de esthetische waarde zijn hier voldoende vertegenwoordigd. Doordat de weg deels geasfalteerd werd, de opgaande bomen verwijderd zijn en het tracé slechts fragmentair bewaard is gebleven, kunnen ook de selectiecriteria hier niet vervuld worden.

FIG 68 Zicht op de zandwegel bij het kasteel van Blaasveld (foto: Inge Verdurmen).

Voetweg Vrijhem-Balegem (Oosterzele)

In het verlengde van de Krekelberg loopt een onverharde wegel tussen akkers naar de Kattenberg. Van op de weg die in gebruik is als mountainbike parcours zijn er open zichten rondom en op de Guillotinemolen. Oorspronkelijk liep deze voetweg van aan de Scheldewindekemolen dwars over de dorpsakkers tot aan het gehucht Gootjen en de Guillotinemolen en volgde zo een parallel traject met de hoofdbaan tussen Scheldewindeke en Balegem.

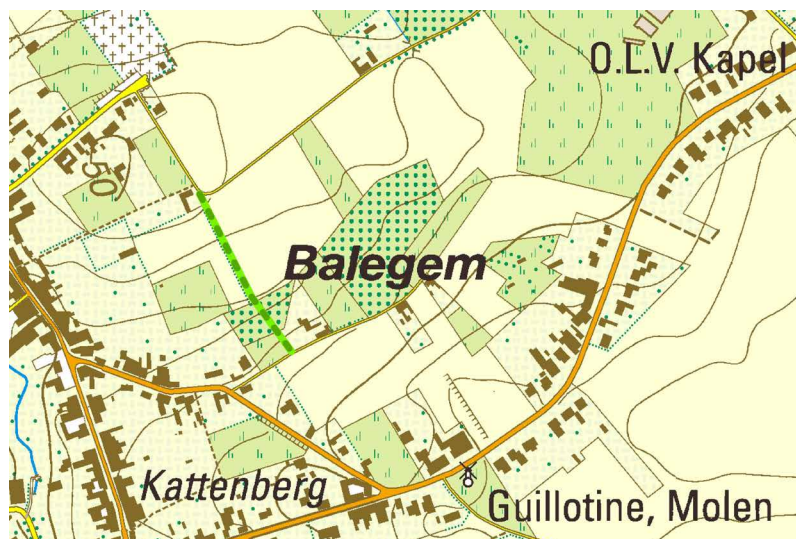
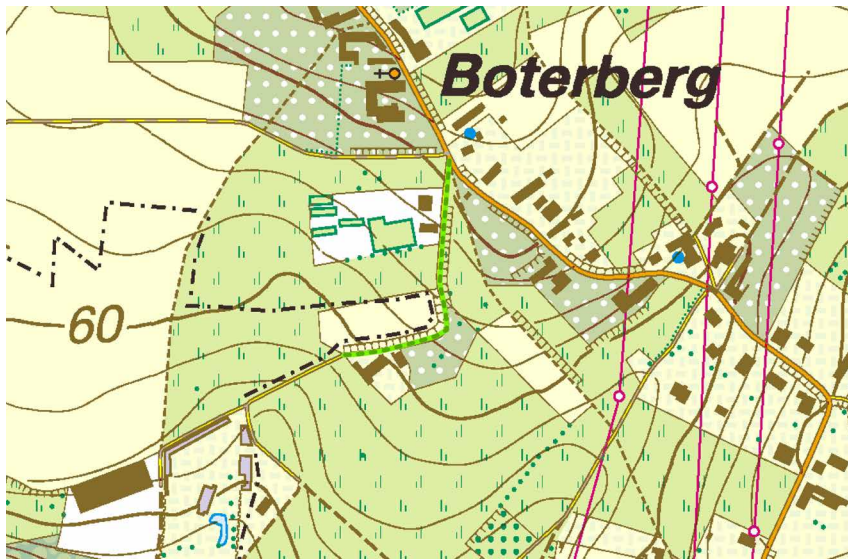


FIG 69 Het traject van de voetweg naar Balegem (Bron: NGI).

Het volledige traject van de voetweg over de dorpsakkers is slechts deels intact overgeleverd waardoor de link tussen het dorp en de beide molens niet langer duidelijk is. Ook visueel is er geen aansluiting meer tussen de wegel en de dorpsmolens zodat hier geen sprake is van historische waarde. De weg voldoet evenmin aan de selectiecriteria zoals herkenbaarheid en representativiteit en daarenboven is de historische context sterk gewijzigd.



FIG 70 De kaarsrechte wegel tussen de akkers (foto: Inge Verdurmen).

Zavelstraat (Asse)

In het centrum van Bekkerzeel splitst de Zavelstraat zich af van de hoofdweg en loopt de Boterberg af naar de Molenbeek. De geasfalteerde weg is diep ingesneden in de flank van de heuvel en slingert als holle weg richting de vallei. Op historische kaarten is te zien dat deze weg over de uitgestrekte akkers van Boterberg liep en diende als ontsluitingsweg van deze percelen vanuit het gelijknamige gehucht.

FIG 71 De Zavelstraat met ingesneden wegprofiel (Bron: NGI).



FIG 72 Het slingerend traject van de Zavelstraat richting de beekvallei (foto: Inge Verdurmen).

De huidige Zavelstraat heeft nog een ingesneden profiel maar door het verharderen van de weg is een groot deel van de historische waarde van de holle weg verloren gegaan. Ook wat betreft herkenbaarheid en representativiteit is de weg onvoldoende intact overgeleverd. De weg liep oorspronkelijk dood op de akkers maar is later nog verlengd en loopt nu door tot bij een manege zodat dit niet meer volledig overeenstemt met het historisch traject.. De naam Zavelstraat kan verwijzen naar zandwinning op de Boterberg in het verleden maar hier zijn verder geen aanwijzingen voor zodat dit niet bijdraagt tot de erfgoedwaarde.

5 / BEDENKINGEN

Het waarderingsonderzoek van wegen is zeer tijdrovend bij gebrek aan een gebiedsdekkend overzicht van de oorsprong en typologie van het historisch wegennet in Vlaanderen. Het opsporen van informatie over individuele wegen in de literatuur, toponymie en iconografie vraagt veel en soms diepgaand onderzoek. De kwaliteit van de waardering staat echter in recht evenredige verhouding tot de hoeveelheid gegevens die kan verzameld worden.

Literatuuronderzoek en vergelijkend cartografisch onderzoek kan leiden tot een beter inzicht in het ontstaan en de functionering van het lokaal wegennet en biedt argumenten voor het toekennen van de historische waarde. Bij gebrek aan dergelijke achtergrondinformatie over een detailgebied, zal de klemtoon van de waardering van de wegen meer op de waarden komen te liggen die rechtstreeks uit het landschap af te leiden zijn. In dat geval blijft de waardering beperkt tot de wetenschappelijke, esthetische en ruimtelijk-structurende waarde.

Bij het waarderen van wegen met erfgoedwaarde manifesteert zich een duidelijk verschil tussen opgeschaalde wegen enerzijds en niet-opgeschaalde wegen anderzijds. Herkenbaarheid speelt als een van de selectiecriteria hierbij een cruciale rol. De mate waarin de oorspronkelijke aanleg van een weg is bewaard en de kenmerkende eigenschappen nog steeds aanwezig zijn, is vaak van doorslaggevend belang bij het waarderen. Niet-opgeschaalde wegen worden doorgaans hoger gewaardeerd, vaak ook met toekenning van een esthetische of ruimtelijk-structurende waarde. Ook de selectiecriteria representativiteit en ensemblewaarde worden in dergelijk geval vaker toegekend.

Veel actuele wegen zijn in principe historische wegen maar worden als dusdanig niet meer herkend omdat ze te erg zijn getransformeerd. De kenmerken die gelden voor de historische toestand zijn vaak niet meer van toepassing op de actuele toestand. Het toekennen van erfgoedwaarden aan historische wegen die werden opgeschaald, is veel moeilijker omdat de herkenbaarheid en representativiteit van de weg vaak beperkt of zelfs volledig afwezig is. Toch kan aan dergelijke wegen nog erfgoedwaarde worden toegekend onder de vorm van *embedded values* zoals archeologische waarde. Opgeschaalde wegen ontleen ook sociale, historische of volkskundige waarde aan de relaties met historische relict en culturele praktijken. Ook verdwenen wegen kunnen dragers zijn van *embedded values* die wijzen op vroegere economische systemen (ontginningen; landbouwwegen) of een archeologische of technologische betekenis hebben.

Voorbeeld

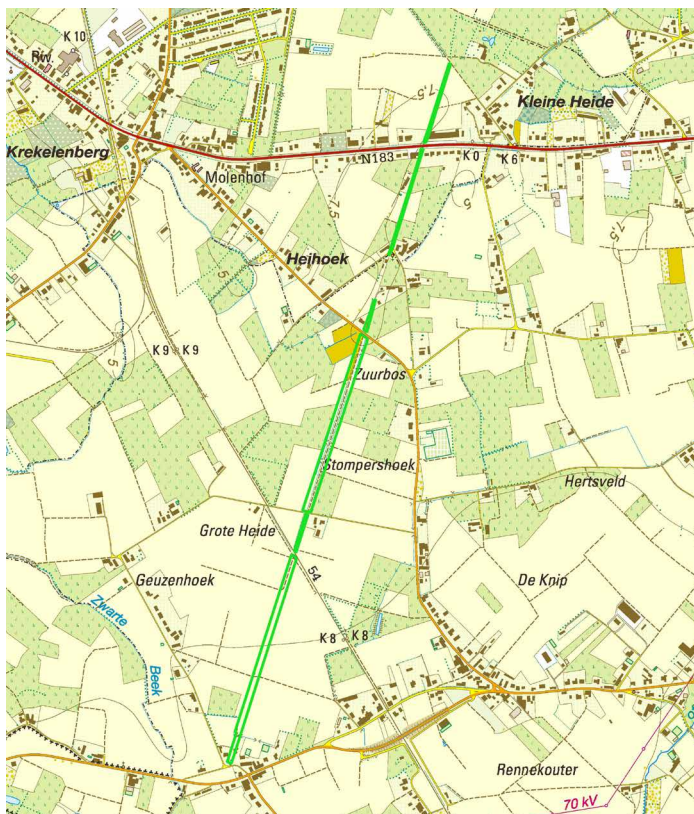


FIG 73 Het traject van de ontginningsweg naar de Grote Heide (Bron: NGI).



FIG 74 Relict van de ontginningsweg Heihoek in Blaasveld bij Willebroek (foto: Inge Verdurmen).

Van op de Kasteeldreef in Blaasveld loopt een kaarsrechte onverharde zijweg naar het zuiden⁵⁹. De weg kruist de Mechelsesteenweg en vervolgt als een verharde baan naar de Kapel Onze-Lieve-Vrouw Gedurige Bijstand en daarna als onverharde Langedreef tot aan Grote Heide. Deze weg wordt op de 19de-eeuwse Poppkaart weergegeven als monumentale brede dreef met parallelle zomerwegen. De loodrechte positie van deze weg op de straat Grote Heide doet vermoeden dat de dreef in oorsprong een ontginningsweg was voor het in cultuur brengen van het ten zuiden gelegen heidegebied. Haaks op deze ontginningsas liggen nog enkele zijassen zoals de straat Grote Heide en enkele onverharde wegen die voor een verdere opdeling in ontginningsblokken zorgden.

In zijn huidige hoedanigheid geldt deze weg niet als herkenbaar noch representatief voorbeeld van een ontginningsweg; toch behoudt de weg zijn historische en ruimtelijk-structurerende waarde als relict van het historisch drevennetwerk dat aangelegd was op en rondom het kasteeldomein Blaasveld en de verbinding maakte met de oorspronkelijke heide, het vroegere veldgebied en het broek.

Het toekennen van de criteria zeldzaamheid en representativiteit blijft voor zowel opgeschaalde als niet-opgeschaalde wegen moeilijk bij gebrek aan een historisch referentiekader en systematisch onderzoek van het historisch wegenet in Vlaanderen. Er is onvoldoende inzicht in hoe vaak bepaalde types wegen werkelijk voorkomen of in het verleden voorgekomen zijn. De tijdscontext en geografische context zijn in dit geval bepalend om hierover uitspraken te kunnen doen.

De contextwaarde is vaak beslissend om de erfgoedwaarde van een bepaalde weg correct in te schatten. Een bepaald type weg kan immers uitzonderlijk zijn binnen de lokale context maar een veel voorkomend fenomeen zijn op een ruimere geografische schaal.

Wegen met onvoldoende erfgoedwaarde kunnen nog steeds van waarde zijn op lokaal niveau, bijvoorbeeld als aanknopingspunt om trage wegenetwerken opnieuw in te richten of te herstellen. Oude voetwegen en doorsteekjes die nu vaak slechts deels bewaard zijn kunnen een actieve rol spelen in het versterken van de sociale cohesie binnen een dorp. In het centrum van de gemeente Arendonk zijn de vele kerkpaden door de gemeente erkend als lokaal erfgoed. De bedoeling is om deze paadjes uit te spelen als toeristische trekpleister door o.a. het uitstippelen van een dorpswandeling en het toekennen van officiële straatnamen⁶⁰.

Organisaties zoals regionale landschappen zetten vaak in op het activeren en uitbreiden van het netwerk aan trage wegen en sensibilisering hierrond. De gemeente Duffel startte in 2017 i.s.m. het regionaal landschap Rivierenland⁶¹ met de inventarisatie van trage wegen met als doel een eigen trage wegen beleid uit te stippelen. Door trage wegen opnieuw in ere te herstellen, kunnen ze o.a. ingeschakeld worden voor het ontwikkelen van meer en betere wandel- en fietstrajecten. In 2017-2018 werken de steden Herentals en Geel i.s.m. het regionaal landschap Kleine en Grote Net rond de opwaardering van trage wegen⁶². De geïnventariseerde wegen worden geëvalueerd om te bepalen welke paadjes en wegels nog actief een functie vervullen in de omgeving en hierrond een actief beleid te voeren.



HOOFDSTUK **3**
**BESCHERMDE
WEGEN IN
VLAANDEREN**

Een zoekactie naar wegen met als status 'beschermd' in de huidige wetenschappelijke inventaris levert in totaal 676 resultaten op⁶³. Het merendeel van deze resultaten betreft wegen die beschermd zijn als deel van een groter geheel zoals een beschermd landschap of stads- of dorpsgezicht. Het gaat vaak om kasteeldreven of toegangswegen bij een hoeve, wegen als deel van een parkaanleg of een abdij-site of de hoofd- en kasseiwegen binnen een dorpskern. De erfgoedwaarde van de wegen komt in het MB zelden aan bod.

Voorbeelden



FIG 75 Lindendreef als deel van het 'Kasteeldomein Leeuwergem', beschermd als landschap bij MB 10/07/1973 omwille van de historische en esthetische waarde (foto: Geert Van der Linden)⁶⁴.



FIG 76 Zicht op Hansbeke vanop de half verharde Melkerijstraat, mee beschermd als dorpsgezicht 'Dorpskom Hansbeke' bij MB 1/10/1981 omwille van de historische en wetenschappelijke waarde (foto: Virginie Peeters)⁶⁵.

Wegen kunnen ook deel uitmaken van een beschermd monument, vaak een kasteel, religieus gebouw of hoeve. Binnen dergelijke kleine gehelen nemen de wegen vaak een meer prominente plaats in en worden ze expliciet vermeld in de titel en het MB.

Het MB vermeldt bij de sociaal-culturele waarde '...de goed bewaarde kerkwegel, die de pastoriesite verbindt met de kerk in het centrum van Koersel.'



FIG 77 Kerkwegel begrensd door haagbeuken als deel van de 'Pastorie Sint-Brigidaparochie met tuin en kerkwegel', beschermd als monument bij MB 12/07/2005 omwille van de historische, volkskundige en sociaal-culturele waarde (foto: Oswald Pauwels)⁶⁶.

Slechts een beperkt aantal wegen is beschermd als op zichzelf staand element⁶⁷. De meerderheid van deze groep, 82 in totaal, is beschermd als monument⁶⁸. Het grootste aandeel hiervan, 54 in totaal, bestaat uit kasseiwegen in de provincie Oost-Vlaanderen en is het resultaat van een thematische beschermingsronde in 1995⁶⁹. De erfgoedwaarden die aanleiding gaven tot deze beschermingen zijn historische en industrieel-archeologische waarde, vaak aangevuld met sociaal-culturele waarde. Ook verschillende kasteeldreven, 10 in totaal, zijn beschermd als monument, vooral omwille van de esthetische en historische waarde.



FIG 78 'Kasseiweg Haaghoek' in Sint-Kornelis-Horebeke beschermd als monument bij MB 30/03/1995 omwille van de industrieel-archeologische, historische en sociaal-culturele waarde (foto: Geert Van der Linden)⁷⁰.



FIG 79 Zomerlindendreef bij Hof ter Linden in Edegem beschermd als monument bij MB 2/08/2010 omwille van de esthetische, historische, volkskundige en sociaal-culturele waarde (foto: Geert Van der Linden)⁷¹.



FIG 80 Voetweg Bulk in Waasmunster beschermd als monument bij MB 12/07/2012 omwille van de historische waarde (foto: Inge Verdurmen)⁷².

Een aantal van deze wegen heeft een ruimere afbakening dan de weg op zich. Zo zijn er voorbeelden van clusters van holle wegen, een kasseiweg met aangrenzende berm en een laan met het bijhorend gemeentehuis.



FIG 83 De Kattensteeg in Borgloon, beschermd als dorpsgezicht bij MB 22/04/1993 omwille van het algemeen belang (foto: Els Jacobs).

Uitzonderlijk werd ook een weg met eerder bescheiden karakter beschermd als monument zoals de voetweg in Waasmunster.

Het aantal wegen beschermd als cultuurhistorisch landschap ligt veel lager, 16 in totaal, en beperkt zich tot de categorieën dreven, kasseiwegen en holle wegen⁷³. Een uitzondering vormt de Duinenstraat in Oostende, een voormalige driftweg⁷⁴. Het gaat vooral om oudere beschermingsdossiers die dateren uit de jaren 1940, 1950, 1970, 1980 en de beginjaren 1990.



FIG 81 De Paddestraat in Velzeke-Ruddershove, beschermd als cultuurhistorisch landschap bij MB 02/04/1981 omwille van de esthetische en historische waarde

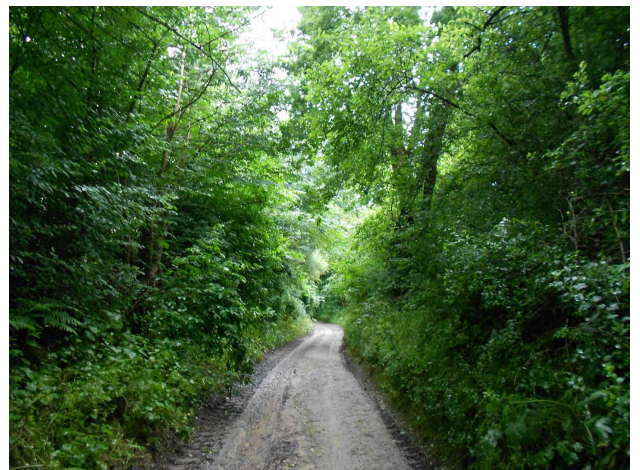


FIG 82 Het gebied 'Diepe Straten' in Ninove met meerdere holle wegen, beschermd bij MB 2/03/1994 als cultuurhistorisch landschap omwille van de esthetische en wetenschappelijke waarde (foto: Lise Cox).

Tenslotte zijn in totaal ook 4 wegen op zich beschermd als dorpsgezicht. Voorbeelden zijn twee steegjes in Borgloon, een kasseiweg in Zoutleeuw en de Lindenlaan in Ertvelde.

Het aantal beschermde wegen tot nu toe is bijzonder laag in vergelijking met bouwkundige elementen of landschappen. Dit illustreert de moeilijkheidsgraad van wegen als erfgoedelementen. Wegen zijn grondig gewijzigd door de tijd zodat de vraag naar gaafheid en herkenbaarheid zich stelt. Het tracé is vaak nog bewaard maar de weg is verhard of het wegprofiel is gewijzigd in functie van de verkeerslast. Ook de afbakening is niet vanzelfsprekend, telt enkel de wegzate of ook de bermen? En wat met weg gerelateerde elementen zoals kapellen, wegwijzers, kilometerpalen etc.? Wegen zijn daarenboven grensoverschrijdend en lopen vaak over het grondgebied van meerdere gemeenten. Er is dus nood aan een aangepaste grensoverschrijdende inventarisatie en beheer.

In verschillende gemeenten werd, vaak in samenwerking met regionale landschappen en vrijwilligers, een inventarisatiecampagne van (trage) wegen opgestart⁷⁹. Op basis van deze inventarisatie kunnen gemeenten werken aan een eigen beleid rond historische wegen. Door oude wegen opnieuw in ere te herstellen, kunnen ze ingeschakeld worden voor het ontwikkelen van meer en betere wandel- en fietstrajecten en opnieuw een actieve functie vervullen op lokaal niveau⁸⁰.

Wegen zijn aangelegd om actief te gebruiken en de toekomst van historische wegen ligt dan ook in het opnieuw vervullen van een actieve rol in hun omgeving⁸¹. Door het historisch wegennetwerk te integreren in de ruimtelijke planning krijgen de wegen een nieuwe bestaansreden. Het inventariseren van de historische weginfrastructuur is noodzakelijk om deze erfgoedelementen in te brengen in de planprocessen als leidraad voor ontwikkelingsgerichte acties. Ook de heraanleg van wegen met gebruik van oude technieken en materialen, zoals kasseiwegen, draagt bij tot de erfgoedwaarde als verwijzing naar en in stand houding van historische tradities.

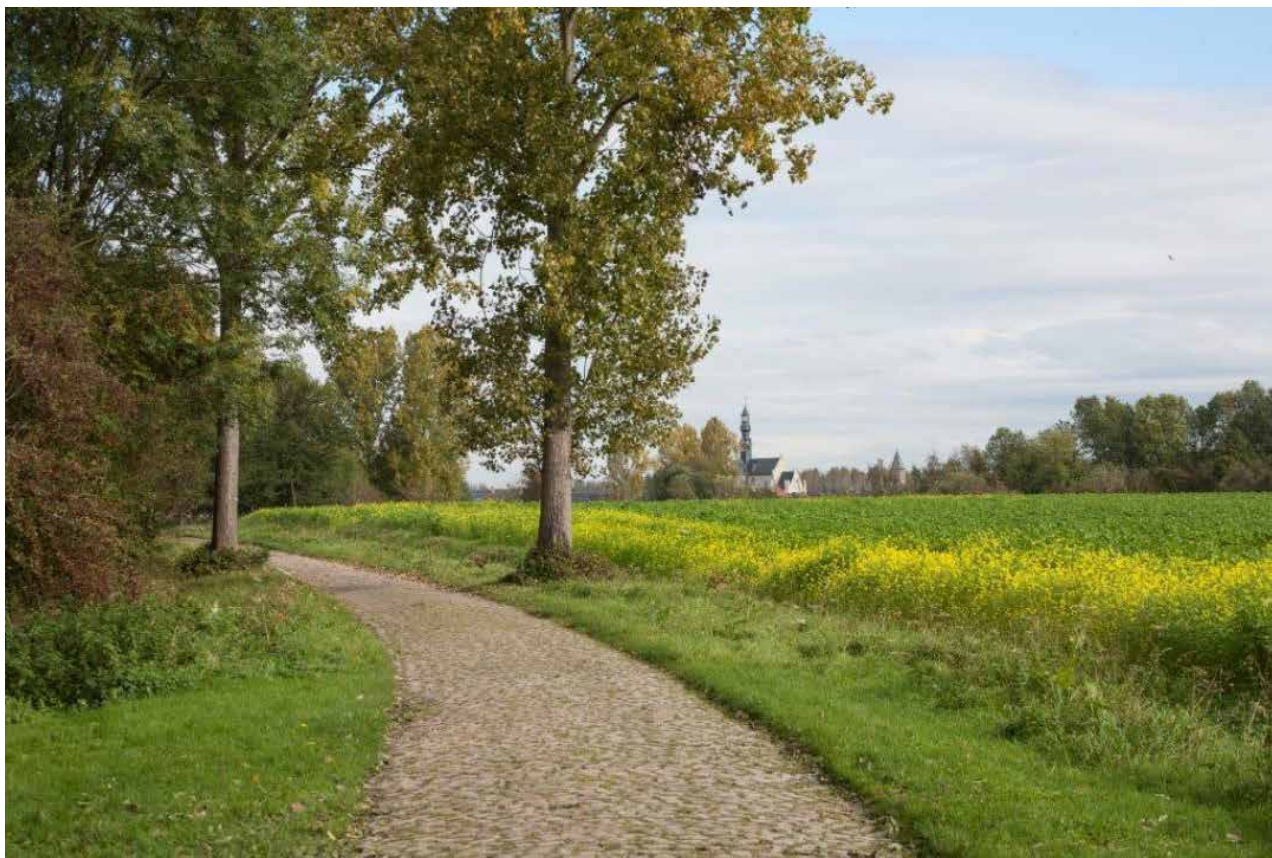


FIG 84 Kasseiweg Koepoortstraat in Zoutleeuw, beschermd als dorpsgezicht bij MB 12/01/1987 omwille van de historische waarde (foto: Oswald Pauwels)⁷⁸.



De lindendreef van de Abdij van Tongerlo / FOTO Kris Vandevorst

HOOFDSTUK **4**

**HET BEHEER
VAN WEGEN MET
ERFGOEDWAARDE:**

PRAKTIJKVOORBEELDEN

Voor het beheer van wegen bestaan reeds een aantal naslagwerken waar de specifieke problematiek van het dagelijks beheer aan bod komt. Het agentschap Natuur en Bos stelde in 2011 in het kader van het harmonisch park- en groenbeheer een technisch handboek op voor paden en verhardingen met de nadruk op materiaalsoorten en de voor- en nadelen⁸². Het erfgoedaspect van de wegen komt hier echter weinig aan bod. Voor kasseiwegen werd door het agentschap Onroerend Erfgoed in 2015 een afwegingskader opgesteld voor het behoud van kasseiwegen versus de verbetering van het rijcomfort⁸³. Specifiek de (weg)beplanting komt aan bod in het technisch vademecum voor bomen uit 2008 maar ook hier ontbreekt het erfgoedaspect⁸⁴. Het beheer van historische dreven en wegbeplantingen was het onderwerp van een handleiding opgesteld door het agentschap Onroerend Erfgoed in 2017⁸⁵. Op de website van Trage Wegen vzw is een corpus aan antwoorden verzameld op een aantal praktische vragen zoals over de inrichting en het beheer van trage wegen en de wetgeving hierrond⁸⁶.

In volgend overzicht zijn zoveel mogelijk voorbeelden verzameld om de verschillende problemen aan te kaarten die opduiken bij het dagelijks beheer van wegen met erfgoedwaarde. Er worden ook telkens een aantal suggesties gedaan om veel voorkomende problemen te vermijden of op te lossen zodat de erfgoedwaarde van de wegen zoveel mogelijk intact blijft. De hier opgesomde beheermaatregelen vormen slechts een eerste selectie van mogelijke richtlijnen. Elke weg moet bekeken worden binnen zijn context en met oog voor de actuele beheersvragen die eigen zijn aan het specifieke gebruik, de functie, de staat van de weg etc. Het komt er op aan voor elke weg de meest geschikte combinatie te zoeken van gebruiksvriendelijkheid, wegcomfort en respect voor de erfgoedwaarden.

1 / MOBILITEIT/WEGGEBRUIK

1.1 HINDER DOOR ONAANGEPAST VERKEER

Op wegen die zowel door gemotoriseerd als niet gemotoriseerd verkeer gebruikt worden, kunnen voetgangers en fietsers hinder ondervinden van de medeweggebruikers wat een impact heeft op de beleving van de (trage) weg. Vooral onaangepast rijgedrag kan voor overlast zorgen en het veiligheidsrisico voor de overige weggebruikers verhogen. Plattelandswegen worden ook vaak gebruikt als sluipteg om een stuk van de hoofdweg af te snijden wat zorgt voor verhoogde druk en negatieve gevolgen voor de staat van de weg. Op onverharde wegen kunnen de verschillende weggebruikers hinder ondervinden van elkaar zoals het kruisen van ruiters met voetgangers en fietsers. Bij wegen die intensief door ruiters worden gebruikt kan ook spoorvorming ontstaan.

Voorbeelden



FIG 85 Druk autoverkeer veroorzaakt frequent berijden van de onverharde berm langs de Antwerpse Heirweg in Assenede (foto: Virginie Peeters).



FIG 86 Spoorvorming door mountainbikes op een onverharde voetweg naar Terlinden (foto: Inge Verdurmen).



FIG 87 Gedraaide kasseien ten gevolge van te zwaar verkeer op de kasseiweg Vladslostraat Bovekerke (foto: Inge Verdurmen).

Oplossingen:

- Wettelijke gebruiksbeperkingen instellen (aangepast mobiliteitsbeleidsplan) door lokaal bestuur en visualiseren door plaatsen van paaltjes, bareel, verkeerssluis etc.
- Hiërarchie in wegen aanbrengen waarbij bepaalde wegen worden voorbehouden voor bepaald type gebruikers
- Plaatsen van verkeersremmers tegen overdreven snelheid (rammelstrook aan begin en einde van weg)
- Heraanleg met oorspronkelijk materiaal en wegprofiel om zwaar verkeer te ontmoedigen
- Kasseiwegen: uitsorteren van goede kasseien en heraanleg weg of losliggende kasseien inbedden in vaste ondergrond
- Fysieke opsplitsing weggebruikers (aanleg vrijliggend fietspad)

Voorbeelden



FIG 88 Rotsblok als verkeersremmer op onverharde landweg in Sint-Martens-Voeren (foto: Inge Verdurmen).



FIG 89 Verkeerspaaltjes sluiten de Herkenrodeabdijdreef halverwege af voor doorgaand verkeer (foto: Myriam Van Den Broeck).



FIG 90 Verbodsbord voor gemotoriseerd verkeer op onverharde weg naar Alsbos in Sint-Martens-Voeren (foto: Inge Verdurmen).

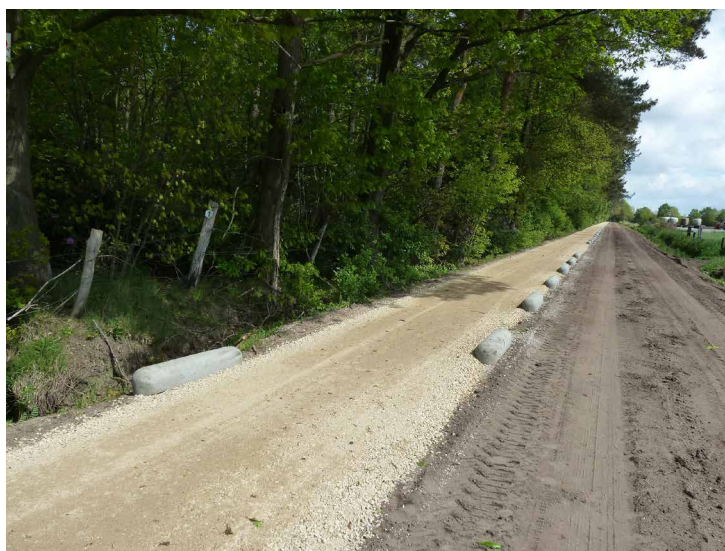


FIG 91 Betonnen afscheiding tegen autoverkeer langs half verhard fietspad in de Brechtse Heide (foto: Dirk Artois).

1.2 SLECHTE TOEGANKELIJKHEID VAN WEGEN

Onverharde wegen hebben nood aan een actief gebruik op regelmatige en constante basis om het tracé open te houden. Daarnaast is ook een regulier onderhoud nodig zoals het maaien van het tracé en de bermen, het snoeien van hagen, het verwijderen van overhangende takken, bramen en omgevallen bomen. Op periodieke basis dienen putten te worden opgevuld om de vorming van zijsporen te vermijden. Een verwaarlozing van het beheer leidt tot verwilderen en uiteindelijk dichtgroeien van een weg met een verhoogd risico op sluitstort. In voetwegen en paadjes aansluitend bij bewoning wordt vaak tuinafval achtergelaten. Wegen of paden die grenzen aan private gronden of deze doorkruisen worden soms onrechtmatig afgesloten door de eigenaars. Bij minder intensief gebruikte wegen kan dit lange periode onopgemerkt blijven en uiteindelijk, onterecht, genormaliseerd geraken.

Voorbeelden



FIG 92 Voetweg in 's Gravenvoeren versperd door omgevallen fruitboom (foto: Inge Verdurmen).



FIG 93 Verruigde bermen langs de voetweg Verleeningweg in Asse (foto: Inge Verdurmen).

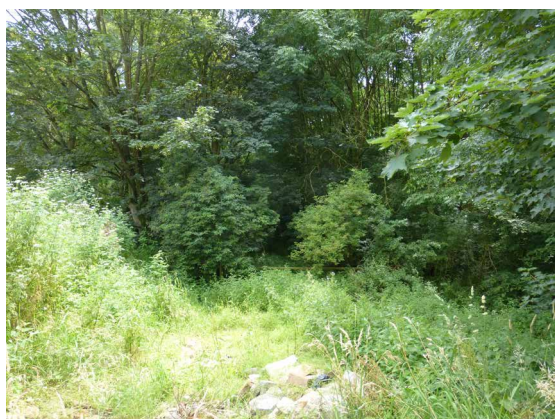


FIG 94 Afgesloten weg naar voorde bij Nieuwermolenbeek in Asse (foto: Inge Verdurmen).

Oplossingen:

- Regulier beheer en periodieke monitoring vande toestand van de wegen door lokaal bestuur of beheerder (in samenspraak met aanpalende eigenaars)
- Controle en optreden door lokaal bestuur tegen onrechtmatige wegafsluitingen en -innames
- Verhogen sociale controle door participatie (peter- en meterschap wegen)
- Verkeersfunctie door stimuleren actief gebruik wegen en opname wegen/paden in wandel- en/of fietsnetwerk
- Bewustwording rond wegen door lokaal bestuur (naambordjes plaatsen, organiseren van begeleide wandelingen, verhogen zichtbaarheid)
- Private wegen met erfdienstbaarheden overnemen van eigenaar en mee beheren in eigen wegenpatrimonium

Voorbeelden



FIG 95 Straatnaambordje bij voetweg in Asse (foto: Inge Verdurmen).

2 / WEGPROFIEL

2.1 VERBREDEN VAN DE WEG

Intensief gebruik van een weg kan leiden tot spontane verbreding van het wegprofiel. Zwaar (landbouw)verkeer heeft een impact op de wegberm die gaandeweg wordt geïntegreerd in het wegtracé. Vooral bij op- en afritten zijn de wegbermen onderhevig aan bijkomende druk.

Bij holle wegen zorgt dit voor een verder uitschuren van de steile wegtaluds. Soms is er zelfs sprake van het intensief afgraven of afsteken van wegbermen om het rijoppervlak te vergroten. Bij kasseiwegen die vaak een beperkte rijstrook hebben, moet kruisend verkeer uitwijken naar de onverharde berm waardoor deze strook mee als rijweg functioneert.

Ook bij voetwegen en paden kan spontane verbreding optreden door overmatige betreding door wandelaars en joggers wat leidt tot uitwaaiierende paden, alternatieve parallelle paden (shortcuts) en het ontstaan van gecompacteerd en vegetatieloze zones.

Voorbeelden



FIG 96 Verbreding van de rijweg in de bochten van de Antwerpse Heirweg in Assenede (foto: Virginie Peeters).



FIG 97 Langs de Paddestraat in Velzeke doet de onverharde strook langs de kasseiweg ook dienst als rijweg (foto: Geert Van Der Linden).



FIG 98 Verbreding van de weg ter hoogte van een inrit langs de Vladslostraat in Bovekerke (foto: Inge Verdurmen).



FIG 99 Aantasting zachte berm bij holle weg naar La Verte Heydt in 's Gravenvoeren (foto: Inge Verdurmen).



FIG 100 Verbreed wandelpad ten gevolge van hoge recreatiedruk in het park Den Brandt in Antwerpen (foto: Inge Verdurmen).

Oplossingen:

- Verkeer beperkende maatregelen (omleiden zwaar verkeer, verbodsborden)
- Bermen beschermen tegen betreding (rails, paaltjes)
- Verstevenigen van onverharde bermen en opritten met ingezaaide grastegels/grindgazon/grasbeton/verankerde graszoden
- Kasseiwegen: uitwijkstroken voorzien in half verharding (steenslag, split)
- Begeleidende beplanting langs paden om weggebruikers te sturen
- Afsluiten sluiptwegen en supprimeren parallelle paden door beplanting (struiken, takkenwallen, boomstammen)

Voorbeelden

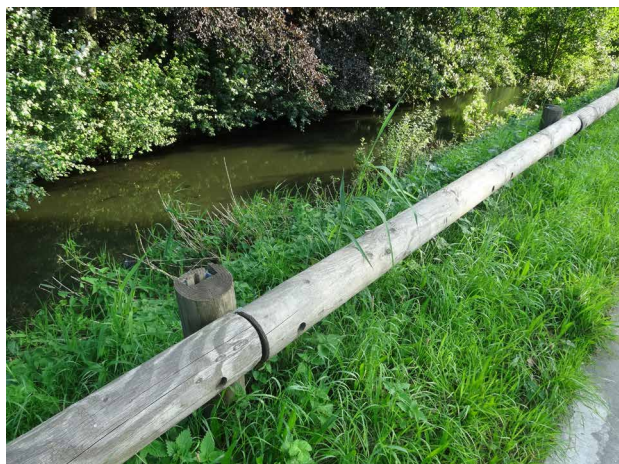


FIG 101 Houten vangrails langs het kanaal Ieper-Komen verhinderen betreding van de onverharde berm (foto: Koen Himpe).



FIG 102 fig Haagbeplanting als bescherming van de onverharde berm langs de Koning Leopold III-laan in Leopoldsborg (foto: Koen Smets).

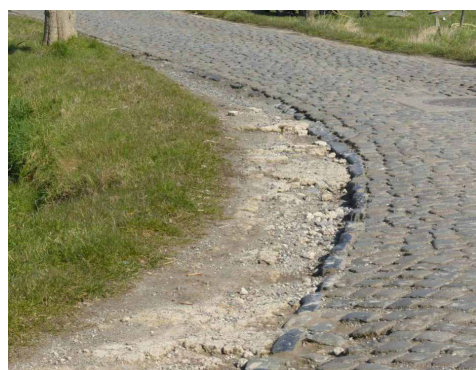


FIG 103 Half verharde uitwijkstrook in een bocht in de Paddestraat in Zottegem (foto: Geert Van Der Linden).

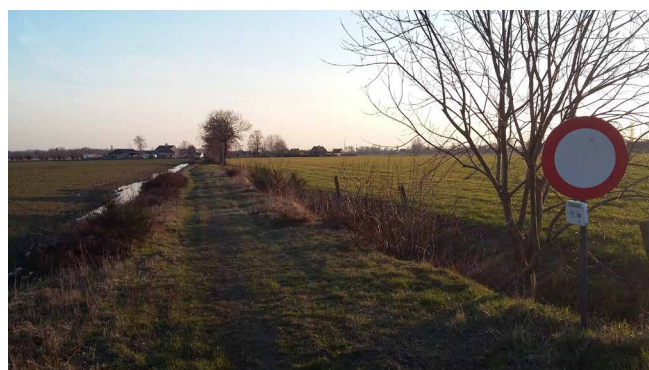


FIG 104 Verbodsbord voor gemotoriseerd verkeer op de onverharde weg Bisdonkstraatje in Zulte (foto: Nele Vanmaele).

2.2 OPHOGEN VAN WEGEN

Een gewijzigde of problematische waterhuishouding kan ertoe leiden dat onverharde paden noodgedwongen worden opgehoogd in functie van een goede toegankelijkheid. Ook om erosie van onverharde wegen tegen te gaan, worden soms wegen opgehoogd. Wanneer dit systematisch gebeurt, geraakt het oorspronkelijk wegprofiel gewijzigd en gaat een deel van de historische waarde van de weg verloren.

Voorbeeld



FIG 105 De dreven in gecementeerde dolomiet bij het Kasteel van Gaasbeek in Lennik moeten jaarlijks worden bijgewerkt ten gevolge van het hoog bezoekersaantal en geraken zo opgehoogd (foto: Koen Smets).

Oplossingen:

- Verbeteren afwatering door riolering, onderhoud grachten
- Recuperatie en hergebruik van oorspronkelijke kasseien bij heraanleg, kasseiwegen met een tonrond profiel aanleggen in functie van goede afwatering

2.3 VERSMALLEN EN DEMPEN VAN WEGEN

Vanuit de aangrenzende landbouwpercelen kan een deel van de weg worden ingenomen. Vaak gaat het om onverharde wegen of paden die weinig of niet(meer) worden gebruikt zoals zomerwegen en waarvan een deel van de berm wordt geannexeerd. Holle wegen die weinig of niet actief worden gebruikt en door landbouwgebied lopen, dreigen te worden gedempt en geïntegreerd in het landbouwareaal. (Holle) wegen die hun functie verliezen, worden vaak geteisterd door sluikstorten.

Voorbeeld



FIG 106 Sluikstort in de holle weg Oude Kassei in Borgloon (foto: Anse Kinnaer).

Oplossingen:

- Verhogen sociale controle door participatie
- Monitoring wegen door lokaal bestuur
- Ontsluiting wegen/paden door opname in wandel- en/of fietsnetwerk
- Plaatsen van palen of andere grensmarkeringen
- Planten van een hoekboom

2.4 UITSCHUREN VAN WEGEN

Onverharde paden en wegen die druk worden bewandeld kunnen onderhevig zijn aan erosie. Het wegprofiel geraakt geleidelijk aan uitgeschuurd wat ook negatieve gevolgen heeft voor de afvoer van regenwater. Wanneer de strooisellaag langs paden en wegen niet voldoende wordt geruimd, raken de bermen opgehoogd en komt de weg steeds dieper te liggen wat leidt tot stagnerend water. Door het gebruik van bladblazers op grote schaal om halfverharde paden vrij te houden wordt vaak het wegmateriaal mee weggeblazen en geraakt de weg uitgeschuurd.

Voorbeelden



FIG 107 Onverhard wandelpad met uitgesleten profiel (niet bolrond) in park Vogelzang in Antwerpen (foto: Inge Verdurmen).



FIG 108 Ver weggeblazen bladeren langs onverhard wandelpad in park Vogelzang in Antwerpen (foto: Inge Verdurmen).

Oplossingen:

- Bermen verlagen, laten afschrappen
- Wadi's langs de wegen aanleggen voor opvang van overtollig regenwater
- Half verharde paden aanleggen met gebonden materiaal
- Onverharde wegen voorzien van stabiele wegkoffer met gestabiliseerde fundering of verharding in rijsporen met mogelijkheid tot vegetatiegroei ertussen
- Bermen verlagen (rekening houden met eventueel waardevolle bermen)

Voorbeelden



FIG 109 Nieuw aangelegd zijpad in half verharding in park Den Brandt in Antwerpen (foto: Inge Verdurmen).



FIG 110 Aanleg fundering onder zandweg in de Brechtse Heide (foto: Dirk Artois).

2.5 VERPLAATSEN VAN WEGEN

In uitzonderlijke gevallen kan beslist worden een weg te verplaatsen, vaak in het kader van ruimtelijke planning of mobiliteit. Het verleggen van een tracé heeft echter verregaande impact op de erfgoedwaarden die vaak nagenoeg onherstelbaar verloren gaan.

3 / AFWATERING

3.1 WATEROVERLAST OP WEGEN

Veel grachten langs wegen worden gedempt in functie van uitbreiding en toegankelijkheid van de aanpalende percelen. Op landelijke wegen worden de grachten vaak dichtgereden door zwaar landbouwverkeer of ten gevolge van intensief verkeer. Het verdwijnen van de langsgrachten, die instaan voor de opvang van het overtollige regen- en grondwater, heeft vaak negatieve gevolgen voor de staat van het wegdek en de begaanbaarheid in het winterseizoen.

Op onverharde wandelpaden of wegen die intensief gebruikt worden, kan bodemverdichting optreden. Door de compacte bovenlaag blijft in het winterseizoen regenwater staan en krijgt het pad een modderig karakter met veel plassen en verminderde toegankelijkheid. Dit kan op zijn beurt leiden tot het ontstaan van parallelwegen en uitwaai-erende paden waarbij weggebruikers van het oorspronkelijke pad afwijken.

Bij verharde wegen spelen het profiel en het gebruikte materiaal van het wegdek een belangrijke rol bij de waterafvoer. Kasseiwegen met een water ondoorlatende gesloten voeg hebben te lijden onder wateroverlast en een slechte begaanbaarheid van de weg.

Bij holle wegen kan een gewijzigd landgebruik op de aangrenzende percelen leiden tot een verhoogde afstroom van regenwater. Ook wanneer bronnen uitmonden op de weg wordt de weg moeilijk begaanbaar. Uitgespoelde grond veroorzaakt het dichtslibben van waterafvoerbuizen naar de beek waardoor de waterafvoer stagneert.

Voorbeelden



FIG 111 Geulvorming door watererosie op een zandweg op de Kruisberg in Asse (foto: Inge Verdurmen).



FIG 112 Wateroverlast veroorzaakt uitspoelen van defundering van de kasseiweg Lookhuisstraat in Ichtegem (foto: Inge Verdurmen).



FIG 113 Afstromend water in holle weg Zetsel in Asse (foto: Inge Verdurmen).



FIG 114 Spoorvorming en stagnerend regenwater op een onverharde bosweg langs de IJzenbeek in Asse (foto: Inge Verdurmen).

Oplossingen:

- Kasseiwegen voorzien van waterdoorlatende voegvulling (epoxyhars, porfiersteenslag, harsgebonden split)
- Volledige verharding vervagen door halfverharding met drainerende profielopbouw voor goede infiltratie regenwater
- Dwarsliggende drainagegootjes voorzien in het wegdek of onder de weg
- Aanleg wadi's langs de paden voor opvang overtollig regenwater
- Afgeplatte gekloven boomstammetjes als stapstenen of vlonderpad op natte locaties
- Laag liggende paden ophogen met grond of halfverharding van dolomiet voor meer stabiliteit
- Wegen aanleggen met licht bolrond profiel en behoud langsgrachten
- Regulier onderhoud grachten
- Waterdoorlaatbaarheid van de berm vergroten (ondergrondse drainage d.m.v. drainagebuizen/kokosmatten, grind/porfier)
- Holle wegen: erosiewerende maatregelen zoals grasstroken en/of zoombeplanting op de helling

Voorbeelden



FIG 115 Geulvorming door watererosie op half verharde landweg in Asse (foto: Inge Verdurmen).



FIG 116 Heraanleg wandelpad met gestabiliseerde halfverharding om toegankelijkheid te verbeteren in kasteel Wallemote in Izegem (foto: Koen Himpe).



FIG 117 Erosiedam in voetweg in 's Gravenvoeren (foto: Inge Verdurmen).



FIG 118 Voorbeeld van een water doorlatende voeg bij de kasseiweg Varentstraat in Anzegem (foto: Koert David).



FIG 119 Deels opgehoogde zandweg bij Klein-Veerle in de Brechtse Heide (foto: Dirk Artois).



FIG 120 Knuppelpad met antisliprooster en stootboord in het bos De Stropers (foto: Nele Vanmaele).

4 / WEGDEK

4.1 (HALF) VERHARDEN VAN ONVERHARDE/HALF VERHARDE WEGEN

Veel onverharde wegen en paden worden verhard en heraangelegd of voorzien van een half verharding in functie van de mobiliteit en integrale toegankelijkheid. Vooral van de toegangswegen tot gebouwen zoals kastelen en kerken wordt verwacht dat deze geschikt zijn voor minder mobiele bezoekers, leveringen, hulpdiensten etc. In veel gevallen leidt dit tot verharding en een rechte heraanleg van de onverharde wegen en paden.

Kasseiwegen worden geasfalteerd in functie van een verhoogd rijcomfort of voorzien van extra comfortstroken wat een zware impact heeft op het historisch uitzicht en het karakter van de weg. Veel kasseiwegen zijn in de loop van de 20ste eeuw geasfalteerd in functie van een betere begaanbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer. In veel gevallen werd de asfalt laag bovenop de bestaande kasseien gelegd zodat de oorspronkelijke weg deels werd opgehoogd. Bij recente heraanleg van wegen komen de originele kasseien en boorstenen vaak terug aan het licht onder de oude asfaltlaag.

Het verbod op chemische onkruidverdelgers zorgt ook voor een toenemende vraag naar verharding van wegen, zelfs in natuurgebieden, omwille van het arbeidsintensieve onderhoud.

Voorbeelden



FIG 121 Oude kasseiweg onder de Waterstraat in Aarschot (foto: Anse Kinaaer).



FIG 122 Asfaltstrook ter vervanging van de onverharde weg naast de kasseiweg Vladslostraat in Diksmuide (foto: Inge Verdurmen).



FIG 123 Verhard rolstoelpad op een onverharde weg in natuurgebied het Hageven in Neerpelt (foto: Myriam Van Den Broeck).

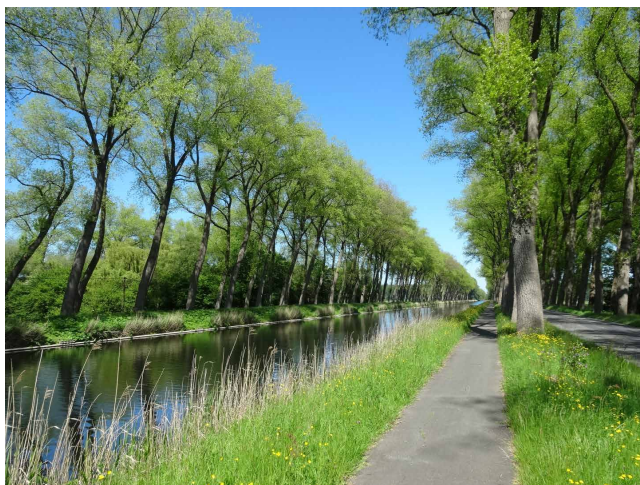


FIG 124 Geasfalteerd jaagpad langs de Damse Vaart (foto: Koen Himpe).



FIG 125 Comfortstrook aangelegd naast de bestaande kasseiweg Printhagendreef in Kortesse (foto: Myriam Van Den Broeck).

Oplossingen:

- Aanleg comfortstroken (tweesporenweg) als alternatief voor verharding
- Landschappelijke inpassing van nieuwe rijstroken door aangepast materiaalgebruik dat aansluit bij de historische context
- Verharding die rekening houdt met waterhuishouding (ecologische asfalt of grind ingestrooid in toplaag van asfalt, Green Road)
- Half verharding (ternair zand, split) verkiezen boven volledige verharding
- Behoud bolronde dwarsprofielen in functie van afwatering
- Kasseiwegen: bij heraanleg hergebruik van oorspronkelijke kasseien door uitsorteren van de meest vlakke exemplaren en voorafgaand experimenteren met proefvlakken
- Onkruidgroei onderdrukken door intensiever gebruik te stimuleren (verhogen zichtbaarheid wegen)

Voorbeelden

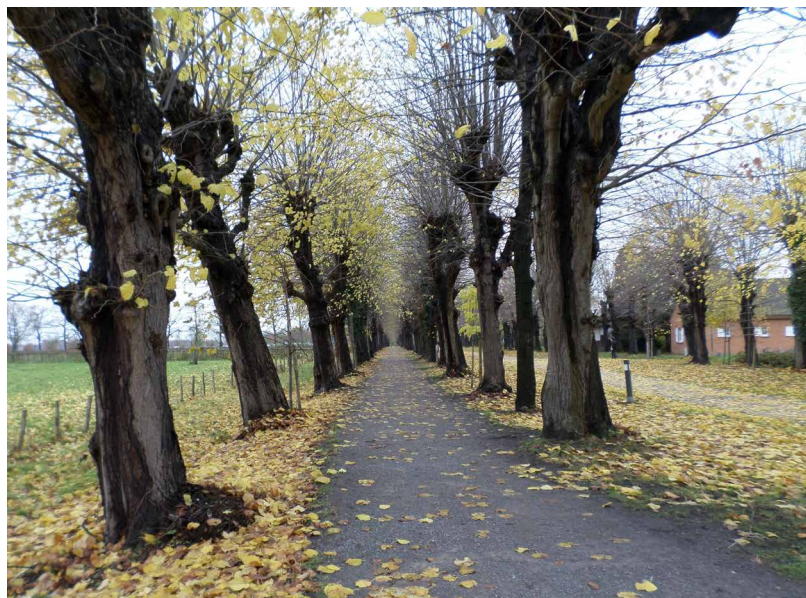


FIG 126 Heraanleg van een onverharde zijdreif met halfverharding in functie van het hoog bezoekersaantal bij het Kasteel Herkenrode (foto: Myriam van Den Broeck).

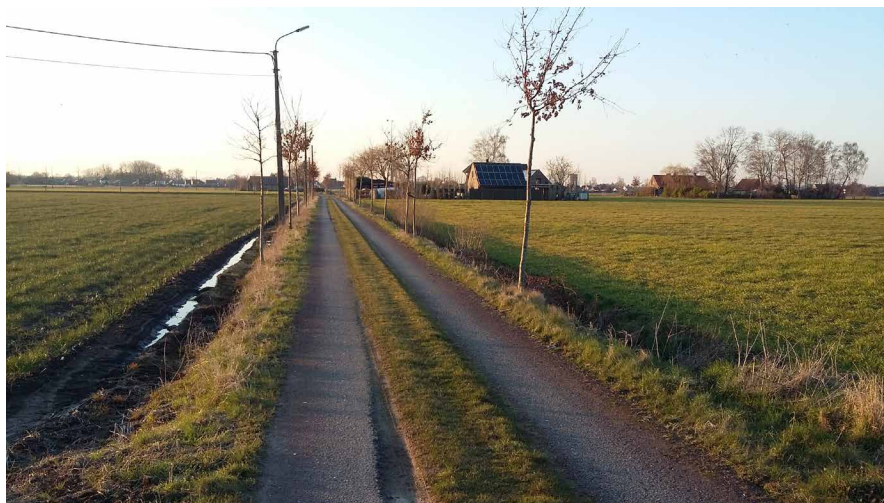


FIG 127 Heraanleg met twee half verharde sporen van de Brandstraat in Machelen (foto: Nele Vanmaele).

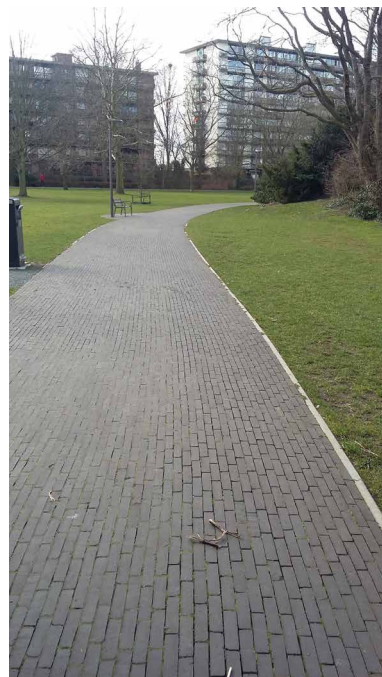


FIG 128 Nieuwe weg in kleiklinkers parallel met kasseiweg voor doorgaand verkeer in het Runcvoortpark in Merksem (foto: Dirk Artois).



FIG 129 Half verharde comfortstrook voor fietsers langs De Varent in Kerkhove (foto: Geert Van der Linden).



FIG 130 Rolstoeltoegankelijk knuppelpad naar de Bedmarlinie in het bos De Stropers (foto: Nele Vanmaele).



FIG 131 Heraanleg Lookhuisstraat in Anzegem met hergebruik van de oorspronkelijke kasseien na uitsortering (foto: Koert David).

4.2 SCHADE DOOR ONAANGEPAST VERKEER

Zwaar (landbouw)verkeer kan leiden tot een te grote druk op en een degradatie van het wegdek. Onverharde wegen ondervinden snel schade door overmatig of oneigenlijk gebruik wat resulteert in spoorvorming, schade aan de bermen en verhoogd erosiegevaar. Het berijden van de bermen zorgt ook voor gronduitspoeling en plasvorming. Bij boswegen zorgt het gebrek aan exploitatiewegen voor schade aan de vaak smalle bospaden en de vegetatie. Holle wegen zijn van nature gevoelig voor erosie en uitspoelingen maar deze processen kunnen nog versneld worden ten gevolge van intensief recreatief gebruik. Bij kasseiwegen resulteert dit in schade aan de kasseibestrating zoals putten en zwemmende kasseien. Ook wordt er uitgeweken naar de onverharde bermen die hierdoor schade ondervinden.

Voorbeelden



FIG 132 Schade aan kasseistrook door landbouwverkeer in een holle weg in Asse (foto: Inge Verdurmen).



FIG 133 Spoorvorming en stagnerend water in de Antwerpse Heirweg in Assenede (foto: Virginie Peeters).



FIG 134 Spoorvorming door zwaar landbouwverkeer in een zandweg naar de Waerborremolen in Asse (foto: Inge Verdurmen).

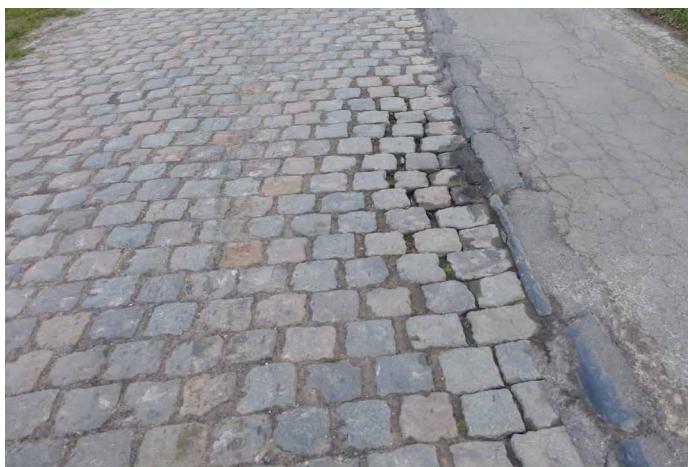


FIG 135 Spoorvorming en verzakking van de kasseiweg Vladslostraat in Bovekerke (foto: Inge Verdurmen).



FIG 136 Spoorvorming in onverharde voetweg Petrus Ascanis in Asse (foto: Inge Verdurmen).

Oplossingen:

- Snelheid beperkende maatregelen (paaltjes, bareel)
- Uitsluiten van zwaar verkeer (tractorsluis)
- Opwaarderen onverharde weg naar tweesporenweg (grasbetonstroken, kassei)
- Heraanleg onverharde weg met stabiele wegkoffer afgedekt met streekeigen materiaal
- Bij bosexploitatie opteren voor aangepaste machines of trekpaarden
- Kasseiwegen: gestabiliseerde onderfundering tegen verzakkingen (glijbekisting)
- Kasseiwegen: aanleg half verharde uitwijkstroken
- Kasseiwegen: verstevigen van onverharde bermen (gras inzaaien op tegels)

Voorbeelden



FIG 137 Tweesporenweg in de Processtraat in Petegem (foto: Nele Vanmaele).



FIG 138 Half verharde uitwijkstrook bij kasseiweg Paddestraat in Zottegem (foto: Geert Van der linden).



FIG 139 Tractorsluis langs de Processtraat in Petegem (foto: Nele Vanmaele)

4.3 GEBRUIK VAN ANDERSOORTIG MATERIAAL/TECHNIEK

Grote putten in onverharde wegen worden vaak opgevuld met andersoortig en ongeschikt materiaal zoals steenpuin waardoor de weg een heterogeen uitzicht krijgt. Herstelwerken met andersoortig materiaal verstoren de uniformiteit van de weg. Kasseiwegen worden gekenmerkt door een specifieke wegverharding en legverband. Wijzigingen in zowel materiaal als verband hebben een grote impact op het uitzicht van de weg. Ook het weghalen en vervangen van originele wegelementen zoals boordstenen doen afbreuk aan de weg als geheel.

Voorbeelden



FIG 140 Gestort puin bij een toegang tot een weiland in de onverharde Kruisborreweg in Asse (foto: Inge Verdurmen).



FIG 141 De lindendreef bij Kasteel Noorderwijk in Herentals is aangelegd in verschillende materiaalsoorten wat zorgt voor een sterke asymmetrie in het uitzicht van de weg (foto: Jasmine Michiels).



FIG 142 Putten in onverhard pad opgevuld met grind in park Vogelzang in Antwerpen (foto: Inge Verdurmen).



FIG 143 Fouten in het legverband in de recent heraangelegde Lookhuisstraat in Ichtegem (foto: Koert David).

Oplossingen:

- Verwijderen niet gebiedseigen of niet typologisch materiaal en herstel met oorspronkelijk materiaal
- Nieuwe materialen selecteren die qua soort en uitzicht zo dicht mogelijk aansluiten bij het origineel
- Kasseiwegen: maximaal hergebruik van oorspronkelijk materiaal
- Kasseiwegen: behoud van origineel legverband (op voorhand opmeten)

Voorbeelden



FIG 144 Voetpad bij Alden Biesen met hergebruik van oorspronkelijke boordstenen in combinatie met nieuwe klinkers (foto: Myriam Van Den Broeck).

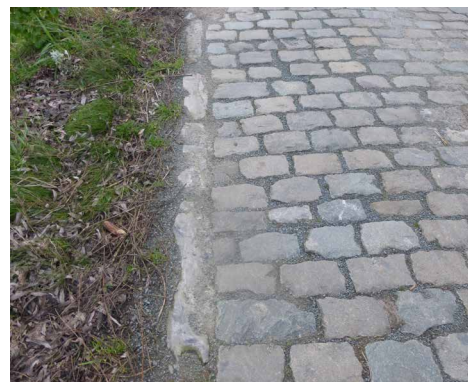


FIG 145A-145B Gebruik van nieuwe (foto links) en originele (foto rechts) veldborduren bij de heraanleg van de Lookhuisstraat in Ichtegem (foto's: Inge Verdurmen).



FIG 146 De kasseiweg Steengat of 'Koppenberg' in Oudenaarde werd herlegd met de oorspronkelijke kasseien (foto: Geert Van der Linden).



FIG 147 Putten in de weg gevuld met gebiedseigen zand in het bos De Stropers (foto: Nele Vanmaele).

4.4 AANBRENGEN WEGMARKERINGEN

Bij onderhouds- of verbeteringswerken aan wegen worden vaak bijkomende markeringen aangebracht in functie van veiligheid, nutsvoorzieningen, mobiliteit etc. Ook straatmeubilair wordt vaak zonder bijkomende overwegingen langs wegen geplaatst. Deze elementen kunnen het uitzicht van een weg grondig wijzigen en afbreuk doen aan het historisch karakter en de esthetische waarde.

Voorbeeld



FIG 148 Markering voor parkeervakken tot tegen de stamvoet van de beplanting op het Sint-Jacobsplein in Leuven (foto: Koen Smets).

Oplossingen:

- Streven naar goede landschappelijke inpassing (materiaal, kleur, positie)
- Aandacht voor de standplaats van de wegbeplanting
- Groeperen van alle signalisatie op bestaande structuren om de visuele hinder te beperken

4.5 GEBREKKIG ONDERHOUD

In functie van de toegankelijkheid van wegen is een regelmatig onderhoud aangewezen. Vooral wegen met een halfverharding vereisen een regelmatige onkruidbestrijding- en preventie. Het vrijhouden van de wegen is cruciaal. Zo kan een te veel aan afgevallen bladeren leiden tot een slechte begaanbaarheid van de weg. Onkruidbestrijding die machinaal wordt uitgevoerd kan echter schade toebrengen aan bepaalde types van wegdek. Bij kasseiwegen kan los voegmateriaal worden weggeveegd door staalborstels waardoor de kasseien los komen te liggen. Bij onverharde wegen leidt borstelen met borstelmachines om onkruidgroei bovengronds te verwijderen tot verder uitdiepen van het wegprofiel met wateroverlast tot gevolg. Het op grote schaal gebruik van bladblazers leidt bij halfverharde paden tot wegblazen van de bovenlaag en de wegvliegende steentjes brengen schade toe aan de bomen.

Voorbeelden



FIG 149 Te weinig onderhoud zorgt voor verruiging van de Groot Heetdreef in het Beverhoutsveld in Beernem (foto: Inge Verdurmen).



FIG 150 Ontbrekende voegvulling in de kasseiweg Lookhuisstraat in Ichtegem door slechte aanleg (foto: Koert David).

Oplossingen:

- Onkruidbestrijding door middel van (gas)onkruidbranders
- Gebruik van borstelmachines met nylonborstels
- Opteren voor gebonden materiaal bij halfverharding en kasseiwegen (hars gebonden split)
- Aarden paden inzaaien en maaien

5 / WEGBEPLANTING

5.1 IMPACT EROSIE

Afstromend regenwater zorgt bij onverharde wegen voor een verder uitschuren van het wegprofiel. Ten gevolge van deze erosie komen de wortels van struiken en bomen langs de weg bloot te liggen wat zorgt voor een minder goede verankering in de bodem en een verhoogd risico voor omvallen. Wegtaluds bij holle wegen met een schaarse ondergroei door lichtgebrek zijn kwetsbaar voor erosie omdat het water niet kan infiltreren in de bodem. Ook intensieve betreding van een onverharde weg kan zorgen voor een verdieping van het wegprofiel wat schadelijk kan zijn voor de wegbeplanting.

Voorbeelden

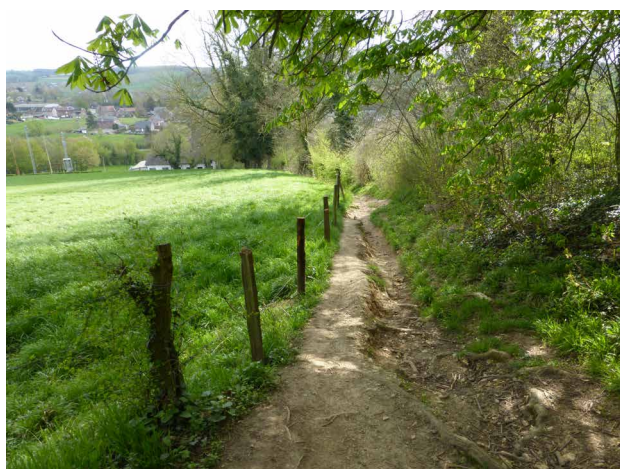


FIG 151 Geërodeerde voetweg Komberg in 's Gravenvoeren (foto: Inge Verdurmen).



FIG 152 Blootliggende wortels in uitgeschuurd wandelpad in park den Brandt in Antwerpen (foto: Inge Verdurmen).

Oplossingen:

- Erosiewerende maatregelen op taluds (kokos- of biomulchmatten, rijbeplanting in geulen) en in wegprofiel (erosiedam)
- Beschermende maatregelen voor beplanting (wilgenteenschermen aan voet van bomen)
- Lichtinval op taluds creëren door gericht snoeien/rooien
- Hakhoutlaag ontwikkelen en kruidlaag stimuleren
- Verbeteren drainage via langsgrachten

Voorbeeld

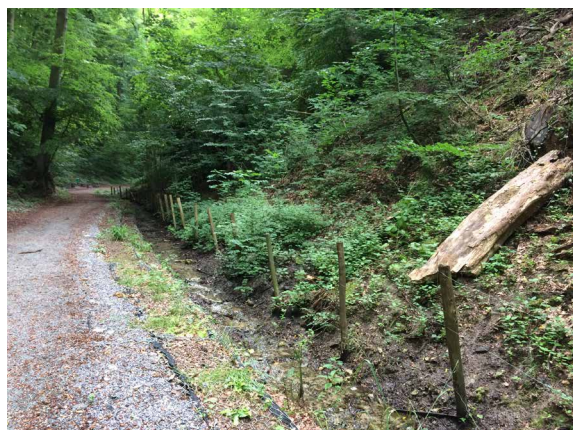


FIG 153 Schanskorven om erosie van de holle weg Wijnbrondal in Linkebeek tegen te gaan (foto: Virginie Peeters).

5.2 GEBREKKIG BEHEER

Bepaalde types wegbeplanting met erfgoedwaarde vragen een traditioneel beheer. Fout uitgevoerde onderhoudswerken zoals het hoog opkronen van dreefbomen of het te zwaar machinaal scheren van hagen zijn nefast voor het uitzicht van de weg en doen afbreuk aan de erfgoedwaarde van de weg als geheel. Bij holle wegen veroorzaakt het uitblijven van een aangepast beheer van de wegbeplanting op de taluds het omvallen van te zware bomen en een gebrek aan de ontwikkeling van een kruidlaag. Bij dreven in boscontext kan de buitenste bomenrij opgaan in het bosbestand wat het karakter van de dreef aantast. Het maaibeheer van bermen met bosmaaiers kan schade veroorzaken aan de stamvoet of de wortelaanzetten van de wegbeplanting.

Het deponeren van hakselhout, grasmaaisel of snoeiafval in de bermen van de weg leidt tot bodemverrijking waardoor een monotone begroeiing ontstaat (brandnetels, bramen). Ook de instroom van meststoffen uit aangrenzende percelen leidt tot verruiging van de vegetatie wat ten koste gaat van de oorspronkelijke wegbeplanting.

Het verwijderen van de kenmerkende beplanting langs een weg zonder vervanging betekent een ingrijpende wijziging van het uitzicht en karakter van de weg. Het foutief vervangen van de oorspronkelijke wegbeplanting door niet-inheemse of niet streekgebonden soorten doet afbreuk aan de inherente kenmerken van de weg en leidt tot een verminderde herkenbaarheid. Dit kan ook leiden tot een ongelijksoortig bomenbestand waardoor het uitzicht van de weg niet meer overeenstemt met de historische aanleg.

Voorbeelden



FIG 154 Sterk verwildeerde hulsthagen langs de holle weg Soldatenstraat in Heuvelland (foto: Geert Van der Linden).



FIG 155 Taluds zonder kruidlaag langs de holle weg Wijnbrondal in Linkebeek (foto: Virginie Peeters).



FIG 156 Stamschade door het gebruik van bosmaaiers aan de dreefbomen in de Ooidonkdreef in Deinze (foto: Koen Smets).



FIG 157 Takkenrillen met snoeiafval op de taluds van de holle weg Parhofstraat in Gelrode zijn schadelijk voor de waardevolle bosvegetatie (foto: Jan Van Ormelingen).



FIG 158 De lindendreef naar het Sterrebos in Stevoort wordt langs 1 zijde geknot omwille van de aanpalende tuinen wat afbreuk doet aan het uniforme karakter van de dreef (foto: Myriam Van Den Broeck).

Oplossingen:

- Regulier traditioneel beheer
- Aangepast hakhoutbeheer (cyclisch knotten) bij holle wegen
- Standplaatsverbetering
- Aanleg bemestingsvrije strook als buffer
- Voldoende groeiruimte voorzien bij dreven (selectief kappen van bomen en struiken die de dreefbeplanting verdrukken)
- In de mate van het mogelijke een homogeen dreefbeeld nastreven
- Bij heraanleg van dreven rekening houden met het historisch uitzicht (breedte, plantafstand, boomsoort)

Voorbeelden



FIG 159 Heraangeplante beukendreef bij kasteeldomein Herkenrode (foto: Myriam Van Den Broeck).



FIG 160 Vrijgemaakte bosstrook langs de Thujadreef bij Hoeverheide in Houthalen-Helchteren (foto: Myriam van Den Broeck).

5.3 INFRASTRUCTUURWERKEN

Ondergrondse werken zoals rioleringswerken kunnen ertoe leiden dat beslist wordt de weg volledig her aan te leggen. Vaak gaat dit gepaard met verharding of vervanging van de wegbestrating. Deze werken hebben ook een impact op de wegbeplanting en berokkenen vaak schade aan het wortelgestel van bomen. Ook de waterhuishouding kan verstoord raken waardoor schommelingen in het grondwaterpeil ontstaan die nefast zijn voor bepaalde boomsoorten.

Voorbeelden



FIG 161 Rioleringswerken met ernstige impact op de dreefbomen in de Overhammedreef in Aalst (foto: Koen Smets).



FIG 162 Infrastructuurwerken tot vlak tegen een kruispuntboom in Deinze (foto: Koen Smets).

Oplossingen:

- Beschermende maatregelen voor boomwortels tijdens de werken (bemaling, monitoring)
- Nutsleidingen bundelen in leidingenkoker of -straat buiten de kroonprojectie van de bomen
- Boomkoffers voorzien in fundering voor wortelgestel
- Opteren voor ondergrondse persleidingen

5.4 VERKEERSDRUK

Bij gebrek aan afzonderlijke parkeerplaatsen, wordt vaak langs de kant van de weg geparkeerd wat een negatieve invloed kan hebben op de wegbeplanting en wegbermen. Dit leidt tot uitval en vervanging op onregelmatige basis wat het uniforme karakter van de wegbeplanting verstoort. Ook de niet doordachte aanleg van opritten kan rechtstreekse schade veroorzaken aan bomen langs de weg en zo de belevingswaarde aantasten. Inboeten is daarenboven vaak moeilijk omwille van de verkeersveiligheid en beperkte standplaats.

Naast parkeerdruk kan ook te intensieve betreding van onverharde wegen door voetgangers en fietsers leiden tot bodemverdichting en schade aan de wortels veroorzaken. Bospaden die onvoldoende gemarkeerd zijn, leiden ertoe dat wandelaars en fietsers ook buiten de paden treden wat de bosflora kan beschadigen. Bij wegen die ook gebruikt worden door zwaar machinaal verkeer voor land- en bosbouw kunnen wegbermen en wegbeplanting beschadigd worden door te brede machines.

Voorbeelden



FIG 163 Geparkeerde auto's tussen de lindes langs de Herkenrodedreef (foto: Myriam Van Den Broeck).



FIG 164 Tractorsporen in de onverharde berm van een eikendreef bij Ter Dolen in Houthalen-Helchteren (foto: Myriam Van Den Broeck).



FIG 165 Bodemverdichting ten gevolge van intensief verkeer op de onverharde stroken langs de kasseidreef van Hof Ter Linden in Edegem (foto: Koen Smets).



FIG 166 Beschadigde linde in de Kerkdreef in Anzegem (foto: Geert Van der Linden).



FIG 167 Bodemverdichting ten gevolge van shortcuts in het park Vogelzang in Antwerpen (foto: Inge Verdurmen).



FIG 168 Bodemverdichting ter hoogte van een inrit in de kasteeldreef De Borrekens in Vorselaar (foto: Koen Smets).

Oplossingen:

- Parkeerverbod
- Wettelijke gebruiksbeperkingen instellen (door lokaal bestuur)
- Ontradende maatregelen (parkeerpaaltjes of andere obstructies langs weerszijden van de weg)
- Alternatieve vaste parkeerplaatsen voorzien
- Bij inboeten: standplaatsverbetering
- Beschermende maatregelen voor de wegbeplanting (afsluiting voorzien, wortelzone beschermen)
- Bermen beschermen door aangepast maaibeheer (beperkte strook maaien)
- Geleiden van verkeer (door wegverharding, zichtbare wegmarkering)
- Verstevigde bermen (grastalud op steenslag)

Voorbeelden



FIG 169 Paaltjes om het parkeren tussen de bomen tegen te gaan in de Solhofdreef in Aartselaar
(foto: Koen Smets).



FIG 170 Bescherming van de boomwortels d.m.v. metalen rails in een geknotte lindendreef van Alden Biesen
(foto: Myriam Van Den Broeck).



FIG 171 Aangepast maaibeheer langs een dreef bij het kasteel van Heers ter bescherming van de onverharde berm (foto: Koen Smets).



FIG 172 Voetgangspootje in platanendreef bij het Kasteel van Heks in Heers
(foto: Myriam Van Den Broeck).



FIG 173 Verbodsbord en paaltjes tegen autoverkeer op de Lange Dreef in Machelen
(foto: Nele Vanmaele).

5.5 EFFECT VERHARDING

Bij het verharden van wegen wordt bij het aanbrengen van de wegbedekking niet altijd rekening gehouden met de aanwezige wegbeplanting. Verharding die weinig afstand houdt van de beplanting zorgt voor een ernstige verstoring van de standplaats en kan een negatieve impact hebben op de groei en vitaliteit van de beplanting.

Voorbeelden



FIG 174A-174B Opdrukkende wortels van platanen onder het voetpad langs de Ridder Berthoutlaan in Niel (Bron: Beheerpan 2016)⁸⁷.



FIG 175 Beperkte groeiplaats voor de lindes in de Kerkdreef in Anzegem (foto: Geert Van der Linden).



FIG 176 Wandelpad tot tegen wortels van beukendreef bij het Woutershof in Heusden-Zolder (foto: Myriam van Den Broeck).

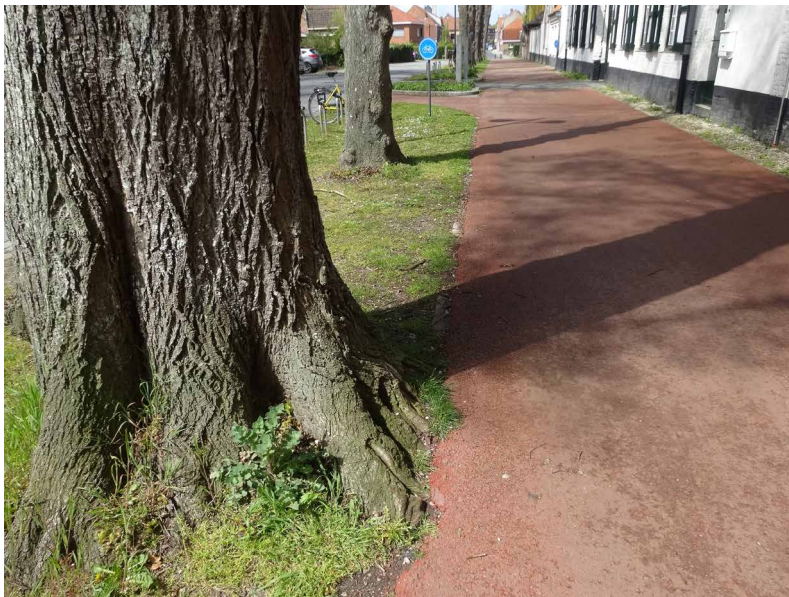


FIG 177 Nieuw aangelegd en verbreed fietspad tot tegen de stambasis van de bomen langs de Kerkhofblommenstraat in Brugge (foto: Koen Himpe).

Oplossingen:

- Ondergronds voldoende wortelzone voorzien (boomkoffers/boombunkers)
- Bij heraanleg verharding gebruik van wortelbruggen
- Wegbeplanting zoveel mogelijk vrijwaren, alternatieven zoeken weg verder van beplanting
- Kiezen voor verharding met beperkte fundering en opbouw, zonder kantopsluiting

6 / WEG GERELATEERDE ELEMENTEN

6.1 KLEIN ERFGOED

Weg gerelateerd klein erfgoed zoals veldkapellen, wegkruisen, kruispuntbomen, grens- of mijlpalen dragen bij aan de contextwaarde en verhogen de erfgoedwaarde van de weg. Een gebrekkig onderhoud of verwaarlozing van deze elementen kan leiden tot het volledig verdwijnen waardoor de authenticiteit van de weg als geheel achteruitgaat.

Oplossingen:

- Monitoring en in stand houding door lokaal bestuur
- Inventariseren in functie van goed beheer
- Draagvlak vergroten door informeren en actief betrekken buurt bij in stand houding en beheer

Voorbeelden



FIG 178 De Wittekapel op het kruispunt van twee aardewegen in 's Gravenvoeren (foto: Inge Verdurmen).



FIG 179 Kilometerpaal langs de kasseiweg Vladslostraat in Bovekerke (foto: Inge Verdurmen).

6.2 CONTEXT

De onmiddellijke omgeving van een weg kan bepalend geweest zijn voor de inplanting, het materiaalgebruik, de naamgeving etc. Wijzigingen in de omgeving zoals het dichtbouwen van het open landschap of het verdwijnen van het agrarisch karakter, hebben een grote impact op de beleving en esthetische waarde van de weg.

Voorbeelden



FIG 180 Een historische voetweg naar Bekkevoort in Asse liep oorspronkelijk tussen uitgestrekte akkers en passeert vandaag een hoogspanningsmast en nieuwbouwwijk (foto: Inge Verdurmen).



FIG 181 De sterk verkavelde omgeving tot tegen de dreefbomen van de Ridder Berthoutlaan in Niel (foto: Koen Smets).

Oplossingen:

- Landschappelijk en/of recreatief opwaarderen omgeving wegen door opname in ruimtelijke planning
- Inventariseren van wegen als instrument voor lokaal en regionaal beleid
- Aandacht vestigen op het landschapsverhaal dat aan een weg verbonden is (inrichten van rust-, ontmoetings- of infopunten langs de weg, recreatieve landschapsroutes)





BIBLIOGRAFIE

Voor een uitgebreide bibliografie met naslagwerken over de thematiek van wegen verwijzen we naar Bijlage 1 bij het rapport van de studie door Trage Wegen vzw⁸⁸.

AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS 2008: *Technisch Vademecum Bomen. Harmonisch Park- en groenbeheer*, Brussel.

AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS 2011: *Technisch Vademecum Paden en Verhardingen*, Brussel.

ANTEA 2016: *Beheersplan 'Beplanting Ridder Berthoutlaan en omgeving Sint-Hubertusplein en Onze-Lieve-Vrouw Geboortekerk' Niel*, Antwerpen.

OCKELEY J. 2003: Kaartboek van de Abdij Affligem, 1717-1752, *Cartografische en Iconografische bronnen voor de geschiedenis van het Landschap in België* 8, Brussel.

PAULISSEN M. 2015: *Kinkenwegen en kinkenvoerders*, Wageningen.

VAN ERMEN E., VANHOVE L. & VAN LANI S. 2000: Het kaartboek van de Abdij van Park 1665, *Cartografische Bronnen voor de geschiedenis van het Vlaamse Landschap* 3, Brussel.

S. N. 2015: *Afwegingskader behoud kasseiweegen vs. Verbetering rijcomfort*, Afwegingskaders agentschap Onroerend Erfgoed 1.

VAN DRIESSE T., VAN DEN BREM T. & SMETS K. 2017: *Handleiding voor het beheer van historische dreven en wegbeplantingen*, Onroerend Erfgoed, Brussel.

VAN NIEUWENHUYZE B. & VAN HERCK H. 2014: *Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden*, Gent.

BIJLAGEN

Bijlage 1

Invulfiche veldwerk voor inventarisatie wegen

Bijlage 2

Boomstructuur van de thesaurus wegen in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed

Bijlage 3

Thesaurus wegen met illustraties

Bijlage 4

Overzicht van de beschermde wegen in Vlaanderen in de Inventaris van het Onroerend Erfgoed (geraadpleegd op 10/01/2018)



EINDNOTEN

1. VAN NIEUWENHUYZE B. & VAN HERCK H. 2014.
2. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/>.
3. VAN NIEUWENHUYZE B. & VAN HERCK H. 2014.
4. Deze wegen werden geïntegreerd in de beschermingsdossiers 'Altenbroek en Voervallei met omgeving' en 'Gulpvallei met omgeving' en als landschapselement opgenomen in de Inventaris voor het Onroerend Erfgoed.
5. VAN NIEUWENHUYZE & VAN HERCK 2014, BIJLAGE 4.
6. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304381>.
7. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304290>.
8. PAULISSEN 2015.
9. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/302520>.
10. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305023>.
11. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305120>.
12. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/76680>.
13. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304893>.
14. De kaartenatlas van de Abdij van Herkenrode (1669-1685) is digitaal ontsloten op <http://www.evequesdeliege.be/evl2/index.php>.
15. <http://www.cartesius.be/CartesiusPortal/>.
16. VAN NIEUWENHUYZE & VAN HERCK 2014, BIJLAGE 4.
17. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304717>.
18. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304373>.
19. VAN ERMEN, VANHOVE. & VAN LANI 2000.
20. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304296>.
21. Een voorbeeldfiche is opgenomen als bijlage 1.
22. De beheerproblematiek van wegen komt uitgebreid aan bod in hoofdstuk 3.
23. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304232>.
24. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304737>.
25. <https://overheid.vlaanderen.be/producten-diensten/basiskaart-vlaanderen-grb>.
26. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305220>.
27. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/132366>.
28. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/135142>.
29. VAN NIEUWENHUYZE & VAN HERCK 2014, 50.
30. <https://thesaurus.onroerenderfgoed.be/conceptschemas/ERFGOEDTYPES>
31. Voor een overzicht van de getrapte structuur van de thesaurus zie bijlage 2.
32. Voor een geïllustreerd overzicht van de erfgoedtypes van wegen zie bijlage 2.
33. VAN NIEUWENHUYZE & VAN HERCK 2014, 8.
34. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304380>.
35. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/300748>.
36. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/130875>.
37. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/300391>.
38. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/130800>.
39. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304747>.
40. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305234>.

41. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/200860>.
42. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304370>.
43. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304684>.
44. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/18133>.
45. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/302193>.
46. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304790>.
47. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/302520>.
48. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/135421>.
49. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305234>.
50. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/200869>.
51. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305031>.
52. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304636>.
53. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304641>.
54. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304577>.
55. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304619>.
56. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304722>.
57. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304739>.
58. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/304375>.
59. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/305120>.
60. <https://www.arendonk.be/bezoeken/wandelen/kempens-landgoed/hufkenswandeling/>.
61. <http://www.rlrl.be/projecten/recreatie/trage-wegen/4860>.
62. <https://www.herentals.be/nieuws/trage-wegen>.
63. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/> (geraadpleegd 10/01/2018).
64. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/9013>.
65. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/10618>.
66. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/3972>.
67. Zie de tabel als bijlage 3.
68. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/> (geraadpleegd 10/01/2018).
69. Tijdens deze beschermingsronde werden de kasseiwegen die reeds beschermd waren als cultuurhistorisch landschap bijkomend beschermd als monument om in aanmerking te komen voor het premiestelsel. Zo werd de Huisepontweg in Wannegem-Lede beschermd als cultuurhistorisch landschap bij MB van 04/06/1990 en beschermd als monument bij MB van 30/03/1995.
70. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/7899>.
71. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/6018>.
72. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/9847>.
73. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/> (geraadpleegd 10/01/2018).
74. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/14340>.
75. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/9883>.
76. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/9217>.
77. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/3429>.
78. <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/aanduidingsobjecten/1419>.
79. Gemeente Duffel i.s.m. regionaal landschap Rivierenland (2017), stad Herentals en stad Geel i.s.m. regionaal landschap Kleine en Grote Nete (2017-2018).

- 80. De kerkpaden in het centrum van Arendonk worden door de gemeente erkend als lokaal erfgoed. De bedoeling is om deze paadjes uit te spelen als toeristische trekpleister door o.a. het uitstippelen van een dorpswandeling en het toekennen van officiële straatnamen.
- 81. Stad Gent erkende in 2018 op vraag van het buurtcomité de Ganzendrieswegel als trage weg met een publiek recht van doorgang.
- 82. AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS 2011.
- 83. S. N. 2015.
- 84. AGENTSCHAP VOOR NATUUR EN BOS 2008.
- 85. VAN DRIESSCHE, VAN DEN BREMPT & SMETS 2017.
- 86. <http://www.tragewegen.be/ik-heb-een-vraag/librarytheme/list/list>.
- 87. ANTEA 2016, 37, FIGUUR 34-35.
- 88. VANNIEUWENHUYZE & VAN HERCK 2014, BIJLAGE 1.

BIJLAGE 2

- 1 Afbeelding overgenomen uit: R. TIJS, Tot Cieraet deser Stadt. Bouwtrant en bouwbeleid te Antwerpen van de middeleeuwen tot heden, Antwerpen, Mercatorfonds, 1993, p. 21.



ID <i>uniek nummer</i> DATUM
STRAATNAAM <i>actuele naam</i>
ERFGOEDCONTEXT <i>beschermd landschap/dorpsgezicht, landschapsatlas</i>
TOEGANKELIJKHEID <i>Ja/nee, deels, afgesloten, volgestort</i>
TYPE WEGDEK <i>verhard/onverhard, soort verharding</i>
TYPE WEGGEBRUIK <i>voetgangers, auto, landbouwvoertuigen</i>
WEGBEPLANTING <i>bomenrij, begroeide taluds, houtkanten, hagen</i>
WEGELEMENTEN <i>kapel, wegkruis, bron</i>
BESCHRIJVING <i>traject, begin- en eindpunt, kruispunten</i>
FOTO'S

Wegen naar verharding

Gemengd verharde wegen FIG 1

Halfverharde wegen

- Grindwegen FIG 2
- Houtwegen FIG 3
- Steenslagwegen FIG 4

Onverharde wegen

- Aardewegen FIG 5
- Graswegen FIG 6
- Karresporen FIG 7
- Veenwegen FIG 8

Verharde wegen

- Kasseiwegen FIG 9
- Tegelvallenwegen FIG 10

Wegen naar vorm

Dreven FIG 11

Holle wegen FIG 12

Paden FIG 13

Verhoogde wegen FIG 14

Wegen naar functie

Bedevaartwegen FIG 15

Bronwegen FIG 16

Drijfwegen FIG 17

Handelswegen FIG 18

- Postwegen FIG 19
- Smokkelwegen FIG 20
- Tolwegen FIG 21

Kapelwegen FIG 22

Kerkwegen FIG 23

Militaire wegen FIG 24

Molenwegen FIG 25

Ommegangswegen FIG 26

Ontginningswegen

- Basisontginningswegen FIG 27
- Systematische ontginningswegen FIG 28

Ontsluitingswegen FIG 29

Oprijlanen FIG 30

Oprillen FIG 31

Pontwegen FIG 32

Processiewegen FIG 33

Promenades FIG 34

Stationsstraten FIG 35

Trekwegen FIG 36

Turfwegen FIG 37

Zomerwegen FIG 38

Zoutwegen FIG 39



FIG 1 De weg Mazier naar de Nieuwermolenbeek in Asse.



FIG 2 De Rokersdreef in het Beverhoutsveld in Oedelem.

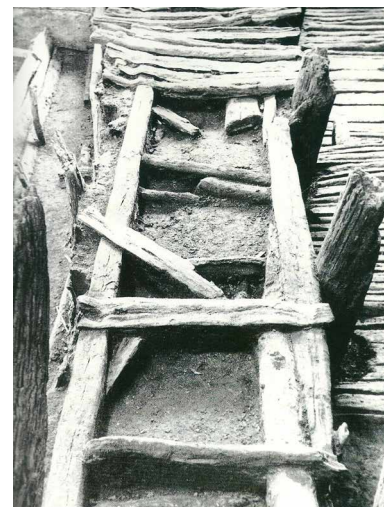


FIG 3 Een weg met houten wegdek uit de 10de-11de eeuw, opgegraven in de jaren 1950 in de buurt van de Mattestraat in Antwerpen (Bron: Felixarchief)¹



FIG 5 Holle weg Kinkenberg in 's Gravenvoeren.



FIG 6 Landweg langs de Fonteinbeek in Neerrepen.



FIG 7 Relicten van karresporen tussen Goor en Kasterlee.



FIG 8 Pad met boomstammen als oversteek bij venige zone in De Liereman in Oud-Turnhout.



FIG 9 Kasseiweg bij de Koortskapel van Runkelen.

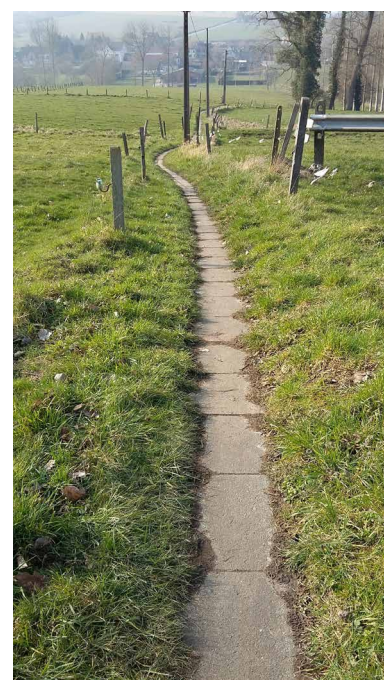


FIG 10 Tegelpad in de Nederaalbeekvallei in Maarkedal.



FIG 11 Lindendreef bij de Wachterspoort in het kasteeldomein van Poeke.

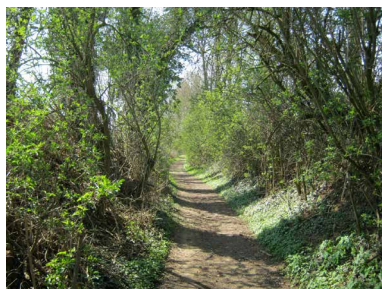


FIG 12 Holle weg in Vechmaal.



FIG 13 Holle voetweg Parhofstraat op de Wijngaardberg in Gelrode.



FIG 14 Dijkweg in de polder van Kastel in Moerzeke



FIG 15 De Sint-Job bedevaartsweg naar Wezemaal.



FIG 16 Het 'Waterwegske' in Sint-Martens-Voeren.



FIG 17 De Ossenwegstraat in Runkelen.



FIG 18 De weg Schophemmerhei of 'heerbaan' tussen 's Gravenvoeren en de grens in het oosten.



FIG 19 De Snauwenberg in 's Gravevoeren als deel van de postkoetsweg tussen Luik en Aken



FIG 20 De Pilorieweg in Rekkem, die de grens met Frankrijk oversteekt (Copyright Rodenbachfonds vzw).



FIG 21 Tolweg met tolhuisje langs de Vaartdijk-Zuid in Oudenburg.



FIG 22 Weg naar Steenboskapel in 's Gravenvoeren



FIG 23 Kerkwegel naar de parochiekerk van Hillegem. Kerkwegel naar de parochiekerk van Hillegem.



FIG 24 Militaire weg in het munitiedepot van Houthulst.



FIG 25 De Huisepontweg en de Westmolen in Wannegem-Lede.



FIG 26 Ommegang van Onze-Lieve-Vrouw van Zeven Weeën in Waasmunster.



FIG 27 Toegangsweg voor de aangelanden van de Gemene- en Loweiden in Assebroek.



FIG 28 Systematische ontginningswegen



FIG 29 Losweg op de Boterberg in Bekkerzeel.

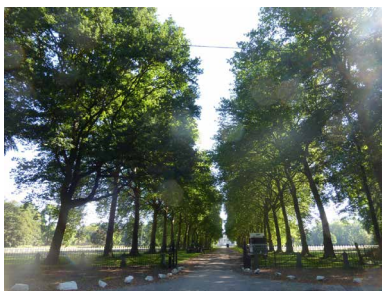


FIG 30 De kasteeldreef van Duras.



FIG 31 Opril bij de dijk Schare in Assenede.



FIG 32 Weg naar het veer van Tielrode.



FIG 33 De holle weg Komberg als deel van de processieweg de 'Bronk' in Sint-Martens-Voeren.



FIG 34 Promenade in het Middelheimpark in Antwerpen



FIG 35 De Stationsstraat in Linkebeek.



FIG 36 Jaagpad en voormalige trekweg langs het kanaal Brugge-Oostende.

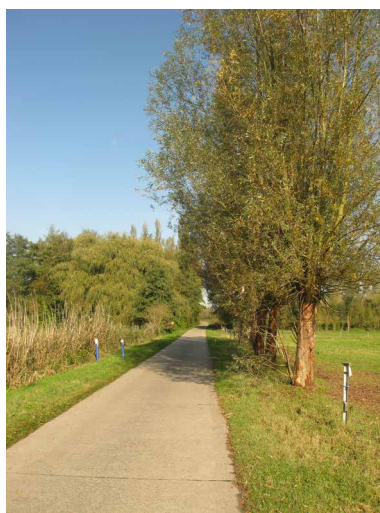


FIG 37 Voormalige ontginningsweg langs turfputten in Vlassenbroekpolder.



FIG 38 De Kasteelstraat naar kasteel de Jonghe in Ardooie.



FIG 39 Weg in domein 'het Leen' in Eeklo waar zout werd gewonnen en door de Leenbossen naar Gent vervoerd.

D	TITEL	ADRES	PROVINCIE	DATUM MB
beschermd als cultuur-historisch landschap				
6020	Meerseldreef	Dreef (Hoogstraten)	Antwerpen	4/13/1953
6044	Gekandelaarde linden-dreef Vrijheid	Heilig Bloedlaan, Vrijheid (Hoogstraten)	Antwerpen	4/19/1955
6945	Kastanjelaan	Kastanjelaan, Vaartstraat (Ranst)	Antwerpen	12/17/1981
2551	Begijnhof: straatje naar infirmerie	Begijnhof (Sint-Truiden)	Limburg	4/12/1974
9217	Diepe Straten	Klein Herlinckhovestraat, Terlinden (Haaltert), Ruysbroeckbaan (Ninove)	Oost-Vlaanderen	3/2/1994
9367	Huisepontweg	Huisepontweg, Wannegemdorp (Kruishoutem)	Oost-Vlaanderen	6/4/1990
9541	Kasteel van Lovendegem: dreef	Kasteeldreef (Lovendegem)	Oost-Vlaanderen	3/3/1978
9883	Kasseiweg Paddestraat	Paddestraat (Zottegem), Borstekouterstraat (Zwalm)	Oost-Vlaanderen	4/2/1981
497	Omgeving van weg nummer 6 (De Beuken)	Beukenlandschap (Beersel)	Vlaams-Brabant	3/8/1940
1216	Pelgrimslaan	Raymond Pelgrims de Bigardlaan (Dilbeek)	Vlaams-Brabant	4/19/1955
1269	Holle weg Longa	Ezemaal (Landen), Goetsenhoven (Tienen)	Vlaams-Brabant	7/1/1982
825	Dreef	Dreef (Ternat)	Vlaams-Brabant	7/14/1943
1678	Liefkendsdreef	Ambroossteenweg (Zemst)	Vlaams-Brabant	7/9/1976
11349	Opgaande beukendreef bij domein De Bergskens	Olmendreef (Brugge)	West-Vlaanderen	5/5/1959
11989	Kasseiweg Steenstraat	Steenstraat (Diksmuide), Steenstraat (Houthulst)	West-Vlaanderen	7/28/1992
14340	Duinenstraat	Duinenstraat (Oostende)	West-Vlaanderen	5/5/1959
beschermd als dorpsgezicht				
3428	Gasthuissteeg	Kroonstraat, papenstraat (Borgloon)	Limburg	4/22/1993
3429	Kattesteeg	Kattensteeg (Borgloon)	Limburg	4/22/1993
10667	Lindenlaan	Lindenlaan, Marktplein (Evergem)	Oost-Vlaanderen	5/25/1981
1419	Kasseiweg Koepoortstraat	Koepoortstraat (Zoutleeuw)	Vlaams-Brabant	1/12/1987

beschermd als monu- ment				
9748	Dreef van opgaande bomen	Ginhoven (Wuustwezel)	Antwerpen	4/8/2015
5740	Dreef van opgaande linden bij Kasteel van Noorderwijk	de Ghellincklaan (He- rentals)	Antwerpen	6/12/2001
6018	Hof ter Linden: zomer- lindendreef	Drie Eikenstraat 13 (Edegem)	Antwerpen	8/2/2010
6305	Kasseiweg Heide	Aardseweg (Geel), Heide (Retie)	Antwerpen	3/26/2012
4185	Kasseiweg Zand- dijk-Grensstraat	Zanddijk (Dessel), Grensstraat (Retie)	Antwerpen	3/26/2012
4494	Kasteel de Borreken: zomerlindendreef	Oostakker (Vorselaar)	Antwerpen	8/2/2010
9750	Dreef van reuzenlebens- bomen	Heerkensweg 2 (Houthalen-Helchteren)	Limburg	8/4/2015
10485	Hoeve Goed te Zoeten- dale: toegangs-dreef	Stuiver 44 (Waarschoot)	Oost-Vlaanderen	11/10/1995
8157	Antwerpse Heirweg	Antwerpse Heirweg (Assenede)	Oost-Vlaanderen	7/18/2011
8699	Astenedreef	Gampelaeredreef, Parij- sestraat (Deinze)	Oost-Vlaanderen	10/17/1995
10770	Goed ten Broeke: dui- ventoren en toegangs- dreef	Heffink 2 (Evergem)	Oost-Vlaanderen	6/19/1997
8812	Kasseiweg	Munteplein, Ruspoel, Torrekensstraat, Zink (Merelbeke)	Oost-Vlaanderen	2/29/2000
8864	Kasseiweg Beaucarnes- straat	Beaucarnestraat (Ou- denaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
11216	Kasseiweg Borstekou- terstraat, kerkplein en kerkhof	Borstekouterstraat 59 (Zwalm)	Oost-Vlaanderen	4/27/2001
9290	Kasseiweg Bosberg	Kapellestraat (Geraards- bergen)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
10885	Kasseiweg Brouwerij- straat	Brouwerijstraat (Zwalm)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
11291	Kasseiweg Caste- leynstraat	Casteleynstraat (Sint-Laureins)	Oost-Vlaanderen	6/3/2005
9563	Kasseiweg Donderij: onderdeel	Donderij, Hof te Fien- nesstraat (Maarkedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9349	Kasseiweg Doorn	Doorn (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9579	Kasseiweg Eikenberg	Eikenberg, Kokerel- lestraat (Maarkedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9574	Kasseiweg Etikhove- plein	Etikhoveplein (Maar- kedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9576	Kasseiweg Etikho- vestraat: onderdeel	Etikhovestraat (Maar- kedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995

9583	Kasseiweg Etikho- vestraat: onderdeel	Etikhovestraat (Maar- kedal)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
9577	Kasseiweg Gieterijstraat	Gieterijstraat (Maar- kedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
10020	Kasseiweg H. Teirlinck- straat	Teirlinckstraat (Brakel)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
7899	Kasseiweg Haaghoek	Haaghoek (Horebeke)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
10012	Kasseiweg Haaghoek	Haaghoek (Brakel)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8873	Kasseiweg Holleweg	Holleweg, Holleweg (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8731	Kasseiweg Houtenmo- lenwegel	Houtenmolenwegel (Merelbeke)	Oost-Vlaanderen	2/10/2000
10029	Kasseiweg Hove- broekweg	Hovebroekweg (Kruis- houtem)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
10023	Kasseiweg Huisepont- weg	Huisepontweg (Kruis- houtem)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
10052	Kasseiweg Issegem	Issegem (Oosterzele)	Oost-Vlaanderen	2/8/2010
8829	Kasseiweg Jagerij	Jagerij (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	4/30/2004
8876	Kasseiweg Karel Martel- straat	Karel Martelstraat (Ou- denaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8870	Kasseiweg Katteberg	Katteberg (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8884	Kasseiweg Kerkgate	Kerkgate (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8993	Kasseiweg Lange Munte	Staatsbaan (Gavere), Lange Munte (Ooster- zele)	Oost-Vlaanderen	6/7/1996
11231	Kasseiweg Lippenho- vestraat, Baron De La Failleplein en Molen- beekstraat	Baron Idès della Faille- plein, Lippenhovestraat, Molenbeekstraat (Zot- tegem)	Oost-Vlaanderen	3/19/1996
10044	Kasseiweg Lozerstraat en Lozermolenstraat	Lozermolenstraat, Lozerstraat (Kruishou- tem)	Oost-Vlaanderen	3/19/2002
9572	Kasseiweg Mariaborres- straat	Mariaborrestraat (Maar- kedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8889	Kasseiweg Materplein: noordelijk, oostelijk en zuidelijk deel	Materplein (Oudenaar- de)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
8882	Kasseiweg Materplein: westelijk deel	Materplein (Oudenaar- de)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
10890	Kasseiweg Molenberg: deel Sint-Denijs-Boekel	Molenberg zonder num- mer (Zwalm)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9394	Kasseiweg Molenberg: deel Sint-Maria-Hore- beke	Sint-Maria-Horebeke (Horebeke)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
10021	Kasseiweg Nokere- dorpstraat	Nokeredorpstraat (Kruishoutem)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9933	Kasseiweg Oude Kruis- berg	Oudestraat (Ronse)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995

9201	Kasseiweg Oude Kwaremont: onderdeel	Broektestraat, Omme-gangstraat, Schilderstraat (Kluisbergen)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9203	Kasseiweg Oude Kwaremont: onderdeel	Keuzelingsstraat, Omme-gangstraat, Schilderstraat (Kluisbergen)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
9353	Kasseiweg Paddestraat	Paddestraat (Zottegem)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9199	Kasseiweg Paterbergstraat	Paterbergstraat (Kluisbergen)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9596	Kasseiweg Puttene: onderdeel	Puttene (Maarkedal)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
8875	Kasseiweg Ruitersstraat	Ruitersstraat (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8894	Kasseiweg Sint-Amelbergestraat	Sint-Amelbergestraat (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
10014	Kasseiweg Sint-Ursmarsusstraat	St.-Ursmarsstraat (Brakel)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9570	Kasseiweg Stationsberg	Stationsberg (Maarkedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9571	Kasseiweg Steenbeekdries	Steenbeekdries (Maarkedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8886	Kasseiweg Steengat	Steengat (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
9564	Kasseiweg Taaienberga	Taaienberga (Maarkedal)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
8937	Kasseiweg Terwesttragel	Terwesttragel (Moerbeke)	Oost-Vlaanderen	6/6/2001
10156	Kasseiweg Vogelzangstraat	Vogelzangstraat (Lokeren)	Oost-Vlaanderen	7/14/2004
10028	Kasseiweg Wannegemdorp	Wannegemdorp (Kruishoutem)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
10031	Kasseiweg Wannegem-Ledestraat	Wannegem-Ledestraat (Kruishoutem)	Oost-Vlaanderen	10/24/1995
10046	Kasseiweg Wannegem-Ledestraat: uitbreiding	Wannegem-Ledestraat (Kruishoutem)	Oost-Vlaanderen	3/28/2002
8865	Kasseiweg Zwijndries	Zwijndries (Oudenaarde)	Oost-Vlaanderen	3/30/1995
10002	Kasteel van Olsene: dreef	Rijksweg (Zulte)	Oost-Vlaanderen	11/10/1995
10076	Kasteeldomein Borluut: dreef	Kleine Gentstraat 46, Kortrijksesteenweg, Overmeersstraat, Vierschaarlaan (Gent)	Oost-Vlaanderen	3/25/1997
9378	Leilindedreef bij Kasteel Hansbeke	Melkerijstraat (Nevele)	Oost-Vlaanderen	12/20/2010
8159	Openbaar domein met bomenrijen	Dorp (Assenede)	Oost-Vlaanderen	7/18/2011
9847	Voetweg Bulk	Bulk (Waasmunster)	Oost-Vlaanderen	7/12/2012

344	Begijnhof: straatpatroon	Engelen Conventstraat, Heilige Geeststraat, Infirmieriestraat, Kerkstraat, Vestenstraat (Diest)	Vlaams-Brabant	12/4/2003
240	Hakhoutstoven en een deel van een holle weg	Beeldekenstraat (Herne)	Vlaams-Brabant	6/7/2013
252	Kasseiweg Allerheiligenberg	Allerheiligenberg (Diest)	Vlaams-Brabant	12/4/2003
16	Kasseiweg Gemeentehuisstraat	Gemeentehuisstraat (Kampenhout)	Vlaams-Brabant	7/9/1976
642	Van Dalecollege: Ramenstraatje	Ramenstraatje (Leuven)	Vlaams-Brabant	10/16/2009
14977	Bisschopsdreef	Bisschopsdreef (Brugge)	West-Vlaanderen	1/27/2017
11655	Dreef van geknotte zomereiken en omgeving parochiekerk Sint-Stephanus en Sint-Theodoricus	Kerkdreef (Anzegem)	West-Vlaanderen	7/14/2014
14915	Drevenpatroon en calvariekruis	Bloemgatstraat, Kasteelstraat 1-2, Veldkaaistraat (Ardoeie)	West-Vlaanderen	12/15/2016
12310	Kasseiweg	Lookhuisstraat (Ichtegem)	West-Vlaanderen	5/30/2005
14230	Kasseiweg Jacquetbosstraat	Jacquetbosstraat (Spieere-Helkijn)	West-Vlaanderen	2/7/2011
12401	Kasseiweg Kane-gem-Aarsele	Jules Van Ooststraat, Neringenstraat, Neringenstraat (Tielt)	West-Vlaanderen	5/30/2000
11457	Kasseiweg Varentstraat	Varentstraat (Anzegem)	West-Vlaanderen	3/30/1995
14624	Kasseiweg Vladslostraat - Bovekerkestraat	Bovekerkestraat (Diksmuide), Vladslostraat (Koekelare)	West-Vlaanderen	5/10/2012