



Historische paden en wegen in de gemeente Súdwest-Fryslân.

Cultuurhistorische inventarisatie en waardering

Projectnummer: CA2115



Colofon

Titel Historische paden en wegen in de gemeente Súdwest-Fryslân.
Cultuurhistorische inventarisatie en waardering

Auteur S.L. Coppens (projectleider landschap & cultuurhistorie)

Opdrachtgever Gemeente Súdwest-Fryslân
Postbus 10.000
8600 HA Sneek
t.a.v Yvonne Boonstra

Opdrachtnemer Cultuurland Advies
Postbus 20
8180 AA Heerde

Projectcode CA2115
Versie eindversie
Datum 16 februari 2022

Inhoud

Inleiding.....	4
1. Beknopte geschiedenis van het wegverkeer.....	5
Typologie.....	5
Verdwenen wegen.....	6
2. Stand van het onderzoek.....	7
Oude Paden, Nieuwe Wegen.....	7
3. Selectie en inventarisatie.....	9
Inventarisatie.....	9
Inpassing in de Landschapsbiografie Súdwesthoeke.....	10
4. Waardering.....	11
Waarderingscriteria.....	11
Kenmerkendheid.....	11
Ensemblewaarde.....	11
Gaafheid.....	11
Zeldzaamheid.....	11
4. Beschrijving wegtypes.....	14
Hooiwegen.....	14
Kloosterpaden.....	14
Kerkenpaden.....	14
Jaagpaden.....	15
Wegen.....	15
Verdwenen wegen en paden.....	15
Ontginningsassen.....	15
Wegen op/langs historische dijken.....	15
Polderwegen.....	16
Opritten (reed).....	16
Voetpaden.....	16
Bronnen.....	18
Literatuurlijst.....	18
Geraadpleegde websites.....	18
Afbeeldingen.....	18

Inleiding

De gemeente Súdwest-Fryslân kent een goed bewaard historisch cultuurlandschap. Over het algemeen wordt aangenomen dat het meeste verkeer in dit deel van Nederland tot ver in de 19^e eeuw over het water plaatsvond. De gemeente kent een fijnmazig netwerk aan vaarwegen en opvaarten, waarmee vrijwel iedere boerderij verbonden was. Wie beter zoekt komt er achter dat het Friese buitengebied bezaaid ligt met oude paden, die vaak dwars door de landerijen lopen. Ze werden gebruikt voor allerlei doeleinden, bijvoorbeeld om naar de kerk te gaan of om hooi te halen. Oude paden en wegen vertellen veel over het landschap waarin ze gelegen zijn en vormen een waardevolle bron aan informatie voor historisch-geografen. Ze maken bovendien onderdeel uit van het collectieve geheugen van de inwoners van een gebied. Door allerlei ontwikkelingen in het buitengebied zijn veel oude paden en wegen de afgelopen decennia verloren gegaan. Het besef dat deze elementen waardevol zijn en bewaard moeten blijven is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Voor een (eventuele) toekomstige bescherming heeft de gemeente Cultuurland Advies gevraagd om een verdiepende inventarisatie en waardering van oude paden en wegen uit te voeren. Het gaat dan bijvoorbeeld om oude jaagpaden, klooster- en kerkenpaden en hooiwegen, die nog (gedeeltelijk) in het huidige landschap aanwezig of herkenbaar zijn. Daarbij is ook de huidige functie van belang.

Afb. 1. De Tillefonne bij Workum behoort tot de bekendste kerkenpaden van ons land en kent een zeer hoge cultuurhistorische waarde. Het smalle pad is populair bij wandelaars en loopt dwars door de weilanden tussen Workum en de voormalige zeedijk.



1. Beknopte geschiedenis van het wegverkeer

Het verkeer over land was in het zuidwesten van Fryslân lange tijd ondergeschikt aan het verkeer over het water. Dat had alles te maken met de hoge waterstanden in het gebied, waardoor verplaatsingen over het land moeizaam gingen. De eerste doorgaande wegen liepen over de van nature hoger gelegen delen van het landschap en over de dijken, die vanaf de middeleeuwen werden aangelegd. De drassige weilanden in het kleigebied waren zeker in de wintermaanden slecht begaanbaar. In de loop der tijd werd de waterbeheersing steeds beter en werd ook meer verkeer over land mogelijk, al vormde het natuurlijke landschap altijd de kaders. Dat zien we ook in het veengebied, waar tot ver in de 20^{ste} eeuw opvallend weinig wegen en paden werden aangelegd. De ligging van oude paden en wegen vertelt ons op die manier veel over het historische landschap. Vaak waren er tussen twee plaatsen meerdere routes in gebruik, die afhankelijk van het jaargetijde en de weersomstandigheden werden afgewisseld. We spreken in dit onderzoek over paden en wegen. Van Dale definieert een weg als *“een voor verkeer geschikt gemaakte strook grond”* en een pad als *“smalle weg”*. Volgens deze definitie zijn paden dus een subcategorie van wegen. In dit onderzoek spreken we van een pad wanneer het om een smalle, onverharde weg gaat, die alleen voor voetgangers of fietsers toegankelijk is.

Over het ontstaan van paden en wegen is in veel gevallen niets te zeggen, tenzij een weg planmatig werd aangelegd en daarvan bronnen zijn overgeleverd. Wegen volgen over het algemeen de makkelijkste route door het landschap. Dat is niet per definitie ook de kortste weg; allerlei factoren zoals de bodemgesteldheid, grondwaterstand, weersomstandigheden en eigendomsverhoudingen spelen daarbij een rol. Paden ontstonden vaak zonder enige planning en werden simpelweg uitgesleten door het verkeer. De vele kerktorens die het gebied rijk is vormden daarbij belangrijke oriëntatiepunten in het landschap. Waar sloten of vaarwegen moesten worden gepasseerd werden eenvoudige bruggetjes (*tillen* of *vonders*) aangelegd. Door de groeiende bevolking werd het wegennetwerk in de loop der eeuwen steeds fijnmaziger. Het is belangrijk om daarbij te beseffen dat het buitengebied in het verleden relatief dichtbevolkt was en intensief werd gebruikt.

De 20^{ste} eeuw kan gezien worden als een grote omslag in het verkeerswezen en de aanleg van wegen. Door de opkomst van het gemotoriseerde personenvervoer is het karakter van veel oude wegen ingrijpend veranderd. Wegen werden verbreed, verhard en rechtgetrokken. Sinds de jaren '50 heeft er met de ruilverkavelingen een grote verandering plaatsgevonden, waarbij talloze nieuwe wegen en opritten zijn aangelegd om het platteland beter te ontsluiten en de agrarische productie te optimaliseren. Deze nieuwe laag van wegen heeft ertoe geleid dat veel oude paden hun oorspronkelijk functie kwijt zijn geraakt. Bij functieverlies kunnen er twee dingen gebeuren; de weg raakt buiten gebruik en gaat op in het landschap, of de weg wordt gemoderniseerd en krijgt een nieuwe functie. Wegen die buiten gebruik raken zijn soms al na enkele jaren niet meer te herkennen, zeker wanneer ze niet verhard waren. Het verdwijnen van wegen en paden kan ook samenhangen met het verdwijnen van de oorspronkelijke bestemming (bijvoorbeeld hooilanden).

Typologie

Sommige wegen zijn aangelegd met een specifiek doel, bijvoorbeeld als hooiweg, kerkenpad of lijkp pad. Veel vaker kenden wegen echter een algemene (lokale) verbindende functie en werden ze voor allerlei doeleinden gebruikt. De historische functie van wegen is in veel gevallen daarom onmogelijk vast te stellen. Kerkenpaden werden bijvoorbeeld niet alleen gebruikt om naar de kerk te gaan, maar ook door schoolgaande kinderen en ander dagelijks verkeer tussen boerderijen en het dichtstbijzijnde dorp. Hooiwegen zijn makkelijker te herkennen, omdat ze vaak doodlopen in een nat gebied en herkenbare

namen dragen. Dat betekent echter niet dat andere paden niet als hooiweg gebruikt zijn. Wegen staan bovendien nooit op zichzelf, maar maken deel uit van een fijnmazig netwerk, dat aangesloten was op het eveneens fijnmazige netwerk van vaarwegen en opvaarten. Vaak krijgt een weg pas betekenis wanneer deze in een breder kader wordt bekeken. Een kerkenpad bestond bijvoorbeeld niet uit slechts één pad, maar uit aftakkingen naar verschillende boerderijen, die samen kwamen en als één pad naar de kerk voerden.

Verdwenen wegen

In de afgelopen eeuw zijn veel historische wegen verloren gegaan. Veel paden die nog wel (gedeeltelijk) aanwezig zijn lopen nu dood, zijn ontoegankelijk of worden slecht onderhouden, waardoor ze dreigen te verdwijnen. Daarmee gaan niet alleen eeuwenoude verhalen verloren, maar wordt ook het platteland steeds minder toegankelijk voor voetgangers. Bovendien dreigt ook de streekgebonden identiteit die veel mensen voelen verloren te gaan. Historische wegen vormen een schat aan informatie over het landschap. Over het algemeen gaan historisch geografen zoals Horsten (2005) ervan uit dat historische paden en wegen zelden verdwenen en vaak bewaard blijven als (perceel)grens in het landschap. Dit lijkt echter hoofdzakelijk in zandgebieden van toepassing te zijn. In Súdwest-Fryslân worden namelijk vrijwel alle perceelscheidingen door sloten gevormd. In de Friese klei- en veengebieden lijken veel paden die dwars door de weilanden liepen in de afgelopen eeuw volledig verdwenen te zijn, zonder enige sporen achter te laten. Zodra een pad zijn functie verloor ging het op in het landschap, het onderhoud kostte immers geld en moeite. In de drassige ondergrond raakten de paden niet ingesleten zoals de karrensporen die we elders in Nederland op de zandgronden aantreffen. Paden vormden bovendien obstakels voor de landbouw, die steeds verder geoptimaliseerd werd. Tijdens de ruilverkavelingen zijn in Fryslân naar schatting duizenden kilometers aan historische paden in onbruik geraakt en verdwenen.



Definities

Weg: Van Dale: *“een voor verkeer geschikt gemaakte strook grond”*

Pad: Smalle, onverharde weg. Vaak ontstaan door het gebruik door voetgangers

Route: Van Dale: *“de af te leggen weg, richting”*. In dit onderzoek wordt naar routes verwezen wanneer de exacte loop van een weg niet bekend is. Koen & Renes omschrijven het verschil tussen routes en wegen als volgt; *“Een weg, of dat nu een land-, spoor- of een waterweg is, is duidelijk in het landschap gedefinieerd. Waar dat laatste niet het geval is, bijvoorbeeld bij karrensporen op de heide of bij verbindingen over zee, spreken we van een route. Bij een weg krijgen we een concreet beeld van het landschap voor ogen, bij een route denken we meer aan een begin - en een eindpunt”*.

Afb. 2. De Miedlaan ten noordoosten van Kornwerd is een mooi voorbeeld van een historische hooiweg, die nog herkenbaar is aan de naam en de ligging.

2. Stand van het onderzoek

Onderzoek naar historische wegen is van groot belang. Gelukkig is er in Fryslân op dit vlak al veel werk verricht. Het onderzoek kent een lange geschiedenis, toch bestaat er nog altijd geen overzichtswerk van historische infrastructuur in Fryslân. In de landelijke literatuur, zoals het werk van Horsten (2005), worden de lokale wegen meestal buiten beschouwing gelaten en zijn alleen doorgaande wegen beschreven. Al sinds de naoorlogse ruilverkavelingen is in Fryslân het besef ontstaan dat wegen waardevolle cultuurhistorische elementen vormen. De grote betrokkenheid van inwoners bij hun leefomgeving heeft ervoor gezorgd dat men zich al vanaf de jaren '70 is gaan inzetten voor het behoud van deze bijzondere cultuurhistorische waarden. Door de planologische dienst van de provincie is er eind jaren '70 een inventarisatie uitgevoerd, waarbij historische paden nauwkeurig op kaart zijn gezet en zijn beschreven. Deze inventarisatie vormt een belangrijke basis voor latere inventarisaties.

Oude Paden, Nieuwe Wegen

Oude Paden Nieuwe Wegen (hierna afgekort tot OPNW) is een provincie-breed project, waarbij verschillende organisaties tussen 2006 en 2010 hebben samengewerkt om historische wegen in Fryslân in kaart te brengen, te beschermen en waar mogelijk te herstellen.¹ De uitkomsten van het project bieden een schat aan informatie over het verleden. Met een grote lokale betrokkenheid van bewoners is het historische wegennet nauwkeurig in kaart gebracht op de zogenaamde Padenkaart. Talloze vrijwilligers hebben zich ingezet om tijdens workshops en interviews informatie samen te brengen en oude verhalen op te halen. De inventarisatie uit de jaren '70, die tijdens die project opnieuw aan het licht kwam, vormde de basis van de Padenkaart. De kaarten en fiches per pad werden gescand en aangevuld met de informatie uit de workshops en interviews. De Padenkaart werd gezien als het eindproduct van OPNW en werd ontsloten via de projectwebsite en opgenomen in de eerste provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHK). In de CHK was daarnaast een kaartlaag infrastructuur opgenomen, waarin o.a. voet- en kerkpaden, jaagpaden en wegen waren opgenomen. In de huidige CHK2 ontbreekt deze kaartlaag, waarschijnlijk vanwege de zeer beperkte achtergrondinformatie die in de dataset was opgenomen.

Ondanks alle inzet bestaat er vandaag de dag nog altijd geen toegankelijke overzichtskaart van alle historische paden en wegen binnen de provincie. De kaartlagen van OPNW zijn tegenwoordig ontsloten via de CHK2, maar laten qua toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid te wensen over. Zo wordt voor veel paden geen beschrijving getoond en is niet duidelijk te zien of een pad nog aanwezig is. De fiches zijn weliswaar ingescand maar niet verder gedigitaliseerd, waardoor het niet mogelijk is om data te filteren - bijvoorbeeld op ouderdom. Bovendien wijkt de ligging van de paden op de kaart soms sterk af van de werkelijkheid. Helaas lijkt de aandacht voor dit thema na afronding van het project te zijn afgenomen. De projectwebsite is al enkele jaren uit de lucht.² De verschillende kennisdocumenten die door Landschapsbeheer Fryslân in het kader van dit project werden opgesteld zijn als pdf beschikbaar en bieden goede aanknopingspunten voor dit onderzoek. Ze kunnen bovendien de gemeente inspiratie bieden over ontwikkeling, ontsluiting en beheer van oude paden en wegen.³

¹ Oude Paden, Nieuwe Wegen is een samenwerking tussen Plattelânsprojekten van de provincie Fryslân, Steunpunt Monumentenzorg Fryslân (regie), Landschapsbeheer Friesland, Doarpswurk, Van Hall Larenstein, Projectbureau Belvédère en Keuning Instituut

² www.oudepadennieuwewegen.nl, de gearchiveerde website is nog wel (gedeeltelijk) in te zien via de zoekfunctie op web.archive.org

³ Landschapsbeheer Friesland (2008)

In 2018-2019 is in het kader van de Landschapsbiografie Súdwesthoeke een globale inventarisatie en waardering van historische wegen uitgevoerd. Deze inventarisatie was grotendeels gebaseerd op de kaartlaag historische wegen uit de CHK1. Dit nieuwe onderzoek kan gezien worden als een verdiepingsslag op de Landschapsbiografie. Wat betreft de hooiwegen hebben we gebruik gemaakt van het onderzoek van Koppert (2017), die voor haar masterscriptie aan het Kenniscentrum Landschap hooiwegen in Noord-Nederland heeft geïnventariseerd en onderzocht.

Afb. 3. De Papenlaan ten westen van Kimswerd behoort tot één van de oudste wegen van Súdwest-Fryslân



3. Selectie en inventarisatie

In dit onderzoek is in kaart gebracht welke historische paden en wegen nog aanwezig zijn in het huidige landschap. Daarbij is zowel de historische functie als de huidige functie van de paden en wegen geregistreerd. De inventarisatie biedt geen volledig overzicht van alle paden en wegen die ooit binnen het grondgebied van de gemeente hebben gelegen, wel biedt het een houvast voor de gemeente om bestaande paden en wegen met een hoge cultuurhistorische waarde beter te herkennen, behouden en versterken. De inventarisatie en waardering zijn uitgewerkt in een GIS-systeem. De GIS-data is als geodatabase aan de gemeente overgedragen. Dit rapport vormt de toelichting bij de GIS-data.

Inventarisatie

Het uitgevoerde onderzoek betreft een bureaustudie, op basis van diverse kaartlagen. Aanvullend zijn enkele dagen controlerend veldwerk uitgevoerd, waarbij specifieke locaties in het veld zijn bekeken, bijvoorbeeld wanneer de huidige staat van een pad niet vanaf de kaarten was af te lezen. Omdat het hier een bureaustudie betreft, met bovendien een beperkt aantal uren, hebben we enkele pragmatische keuzes moeten maken wat betreft de selectie en waardering. Dat betekent ten eerste dat alleen wegen die aan de volgende criteria voldoen zijn meegenomen in de inventarisatie en waardering:

1. De weg/het pad is nog aanwezig of er zijn nog fysieke elementen herkenbaar in het landschap
2. De weg ligt grotendeels buiten de bebouwde kom.

Wegen zijn dynamische landschapselementen. In dit onderzoek ligt de focus op historische wegen die de tand des tijds hebben doorstaan zonder grote aanpassingen. Vanuit praktisch oogpunt worden in dit geval alleen wegen die voor 1950 zijn aangelegd als historische weg aangeduid. Het gaat met name om wegen die vóór de opkomst van het gemotoriseerde verkeer zijn ontstaan. Wegen die na 1950 zijn aangelegd zijn wel opgenomen in het GIS-bestand, maar hebben automatisch de waarde *'laag'* gekregen. Spoor-, tram- en waterwegen zijn niet meegenomen in de inventarisatie omdat ze reeds in de Landschapsbiografie goed zijn beschreven. Jaagpaden en spoor- of tramwegen die nu in gebruik zijn als weg, fiets- op voetpad zijn wel meegenomen. Wegen en paden die doorlopen binnen de bebouwde kom zijn in enkele gevallen ook meegenomen in de inventarisatie, maar de waardering geldt niet voor het gedeelte binnen de bebouwde kom.

Het opstellen van een typologie voor historische wegen is lastig en kan op verschillende manieren. Zo kan er gekeken worden naar de huidige functie van de weg of naar de historische functie. In deze inventarisatie zijn zowel de huidige als de historische functie in de GIS-data vastgelegd, zodat de gemeente met beide kan werken. Het is echter in veel gevallen niet mogelijk om de historische functie van een pad of weg vast te stellen. In de praktijk betekent dit dat veel historische paden de functie 'voetpad' of 'weg' hebben meegekregen. Dat betekent niet dat ze niet mogelijk als kerkenpad of hooiweg gebruikt zijn, maar enkel dat dit op basis van de geraadpleegde bronnen niet met zekerheid te zeggen is. Op basis van de ouderdom is een verdere onderverdeling gemaakt die waardering mogelijk maakt. Vanaf bladzijde 13 is een overzicht en korte beschrijving gegeven van alle voorkomende typen wegen.

Een ingewikkeld punt vormen nieuwe wegen op oude routes. Vaak is de route van een weg al eeuwenoud, maar is het daadwerkelijke verharding vrij jong. In de 19^e en 20^{ste} eeuw zijn veel oude paden en wegen rechtgetrokken, bestraat en verbreed. Van de historische weg lijkt weinig te zijn behouden. De waarde zit hem hier vaak niet in de fysieke kenmerken van de weg (breedte, bestrating,

etc.) maar in de historische ligging. Toch heeft dit wel zijn weerslag in de gaafheid, een criteria waarop een weg die veel is veranderd in de waardering lager zal scoren.

Vermoed wordt dat de loop van een groot aantal wegen uit de late middeleeuwen dateert, dat is zonder aanvullend archeologisch onderzoek echter niet met zekerheid vast te stellen. Het gehele wegennet is een complex netwerk met een uiteenlopende tijddiepte. Historische kaarten vormen het belangrijkste aanknopingspunt voor de datering van de paden en wegen in dit onderzoek. Dat betekent dat de oudste wegen een datering van <1718 hebben meegekregen, wanneer ze aanwezig zijn op de kaarten van Schotanus. Dat neemt niet weg dat deze wegen mogelijk vele eeuwen ouder zijn. In dit onderzoek zijn we uitgegaan van het huidige landschap, dat betekent dat verdwenen paden en wegen geen deel uitmaken van het onderzoek, tenzij er nog sporen of restanten van aanwezig zijn. De historische paden zijn wel meegenomen in de GIS-data en op de waarderingskaart maar zijn niet verder beschreven. Deze zijn overgenomen uit eerdere inventarisaties, zoals OPNW en CHK1. Zonder inzicht te hebben in de verdwenen paden kan namelijk geen volledig beeld van het historische wegennet gevormd worden, en wordt ook de cultuurhistorische betekenis van de nog wel aanwezige wegen lastig vast te stellen.

De hierboven benoemde onderzoeken vormen de basis van de inventarisatie. Daarnaast hebben we gebruik gemaakt van diverse historische kaarten, waarvan de kaarten uit de Atlas Schotanus (1718), de kadastrale minuutplans (1811-1832), Eekhoff (1849-1859), de Topografisch Militaire Kaart (1850) en de Bonnebladen het meest noemenswaardig zijn. Ook recente luchtfoto's, het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3) en Google Streetview vormen waardevolle bronnen aan informatie. In de GIS-database is naast de (vermoedelijke) historische functie ook de huidige functie aangegeven. Veel oude voetpaden zijn nu bijvoorbeeld in gebruik als fietspad of (half)verharde weg. Het is daarbij belangrijk te vermelden dat alleen de belangrijkste wegen en paden op kaart werden gezet. Over het algemeen geldt: hoe recenter de kaarten, hoe gedetailleerder ze zijn. Dat een weg niet aanwezig is op de oudste kaarten betekent dus zeker niet dat de weg toen ook niet bestond. De kaartlagen uit OPNW zijn daarom waardevol, omdat ze ook kleinere paden en wegen belichten.

Inpassing in de Landschapsbiografie Súdwesthoeke

In 2018-2019 heeft Cultuurland Advies voor de gemeenten Súdwest-Fryslân en De Fryske Marren een Landschapsbiografie opgesteld, waar ook een inventarisatie van wegen onderdeel van uitmaakte. Deze inventarisatie was vanwege het beperkte aantal uren zeer beperkt. Dit onderzoek kan gezien worden als een verdiepingsslag op de informatie uit de Landschapsbiografie. De geleverde GIS-data vervangt de waarderingslaag uit de Landschapsbiografie. In de Landschapsbiografie zijn de wegen namelijk alleen per categorie bekeken en beschreven en was er geen aandacht voor de individuele situatie. In dit onderzoek hebben we gepoogd alle nog aanwezige wegen te beschrijven en waarderen. Een deel van de waarderingslagen wijkt daarmee af van de waardering die in de Landschapsbiografie werd toegekend.

Aan de inventarisatie van de Landschapsbiografie zijn tijdens deze verdiepingsslag de volgende categorieën toegevoegd: *voetpaden*, *fietspaden*, *kerkenpaden*, *hooiwegen*, *kloosterpaden* en *opritten*. Een deel daarvan was al aanwezig in de landschapsbiografie, maar was niet als zodanig herkend. Daarnaast zijn er ook nieuwe wegen aan de inventarisatie en waardering toegevoegd.

Historische types
Hooiwegen
Kerkenpaden
Kloosterpaden
Ontginningsassen
Wegen
Voetpaden
Opritten
Polderwegen
Wegen op/langs dijken

Huidige types
Voetpaden
Fietspaden
Opritten
Lokale wegen
Provinciale wegen
Snelwegen

4. Waardering

Alles is van waarde, maar niet alles is even waardevol. Wegen zijn geen opzichzelfstaande objecten en maken altijd onderdeel uit van het landschap. Om historische wegen en paden te waarderen is daarom een diepgaande kennis van het omliggende landschap noodzakelijk. In de ideale situatie wordt iedere weg individueel bekeken en wordt ook archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dat is in de realiteit echter niet mogelijk. Wegen zijn voortdurend in verandering, het zijn dynamische landschapselementen die steeds worden aangepast en meegaan met hun tijd. Dat maakt het ingewikkelde objecten om te waarderen. Het project OPNW heeft ons veel geleerd over hoe mensen hun landschap waarderen. Iedereen lijkt een andere waarde aan dezelfde objecten toe te kennen. Juist vanwege het feit dat er in de afgelopen eeuw zo veel paden zijn verdwenen worden de paden die nog wel (gedeeltelijk) aanwezig zijn vaak hoog gewaardeerd. Het zijn belangrijke dragers van het landschap.

Waarderingscriteria

Kenmerkendheid

De mate waarin de weg kenmerkend is geweest voor de wordingsgeschiedenis van het landschap(type) waarin het voorkomt en de mate waarin het element karakteristiek is voor de regio. Wegen op historische dijken zijn bijvoorbeeld zeer kenmerkend voor Súdwest-Fryslân, voetpaden veel minder.

Ensemblewaarde

De aanwezigheid van de landschappelijke omgeving waarin of waarmee de cultuurhistorische structuren en elementen tot stand zijn gekomen. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken of de kenmerken die doorslaggevend waren voor de aanleg van de weg nog aanwezig zijn in het huidige landschap, bijvoorbeeld hooilanden, kerken of boerderijen. Een kerkenpad dat nog altijd naar de kerk loopt kent een hogere ensemblewaarde dan een kerkenpad dat nu doodloopt in een woonwijk.

Gaafheid

De huidige staat van de weg. Dit is bij wegen een lastig aspect omdat ze vrijwel nooit in hun oorspronkelijk staat bewaard zijn gebleven. Wegen zijn altijd dynamisch en gaan mee met hun tijd. Voor de gaafheid wordt daarom niet alleen gekeken naar de fysieke gesteldheid van de weg, maar ook naar het behoud van de oorspronkelijk functie. Een voetpad dat nog altijd in gebruik is als voetpad zal hoger scoren op dit criterium dan een voetpad dat in de 20^{ste} eeuw is verhard en nu in gebruik is als weg voor gemotoriseerd verkeer.

Zeldzaamheid

De actuele mate van voorkomen van het type weg in Fryslân of in Nederland. Bepaalde typen komen in Súdwest-Fryslân meer voor dan andere. In dit criterium heeft ook de ouderdom een plek; oude wegen die eeuwenlang bewaard zijn gebleven zijn zeldzamer dan wegen uit de 20^{ste} eeuw.

Score en wegingsfactor

Wanneer alle vier criteria gewaardeerd zijn, worden deze scores opgeteld tot een totaalscore. Daarna kunnen ze worden teruggerekend naar een eindwaardering. Deze waardering correspondeert met een kleur op de waarderingkaart (groen t/m rood), die in pdf-formaat is bijgeleverd bij dit rapport.

Waarderingsklasse	Waardering
Laag	0 - 3
Gemiddeld	4 - 6
Hoog	7 - 9
Zeer hoog	10 - 12

Afb. 4. Voorbeeld van de waarderingskaart. De kaart is als pdf (A1-formaat) in de bijlage van dit rapport opgenomen





Afb. 5a (boven): Veel historische voetpaden zijn tegenwoordig in gebruik als fietspad en recreatieve wandelroute

Afb. 5b (onder): De Nieuwelandsweg bij Tsjerkebuorren, een bijzondere hooiweg die in de 20ste eeuw een eigen waterschap kende



4. Beschrijving wegtypes

Hooiwegen

Hooi was tot in de 20^{ste} eeuw van levensbelang om het vee de winter door te helpen. Via hooiwegen trokken de boeren de hooilanden in en vervoerde ze het hooi op karren naar de boerderijen. Hooiwegen zijn vaak herkenbaar op basis van de naamgeving en de ligging. Ze komen in het zuidwesten van Fryslân niet veel voor; op de meeste plaatsen werd het hooi via het water vervoerd. Hooiwegen die op basis van een toponiem herkenbaar zijn, lijken in dit deel van Friesland schaars te zijn. Koppert (2017) onderscheidt drie hooiwegen op basis van de naamgeving op de TMK en vijf hooiwegen op basis van de ligging op de Bonnebladen. Op basis van de ligging en de kaarten van Eekhoff hebben we hier nog enkele aan toegevoegd. In totaal hebben we 12 hooiwegen binnen de gemeente kunnen aanwijzen. Dat zullen er ongetwijfeld meer geweest zijn, maar de herkenning ervan is vaak lastig, zeker wanneer een weg meerdere functies kende. De ensemblewaarde verschilt per weg en is afhankelijk van het omliggende landschap, wanneer de hooilanden nog aanwezig of herkenbaar zijn scoren ze hoger op dit criteria. Op het criteria kenmerkendheid scoren de hooiwegen hoog. Een bijzonder voorbeeld van een hooiweg is de Nieuwselandsweg bij Tsjerkebuorren, die in de 20ste eeuw een eigen waterschap kende. Het kleine waterschap werd opgericht als manier om belasting te heffen aan de aanwonenden, die niet mee wilden betalen aan de verharding van de weg.

Kloosterpaden

Fryslân telde in de late middeleeuwen veel kloosters en uithoven. Kloosterpaden zijn ontsluitingspaden naar deze locaties en vormden verbindingswegen tussen de kloosters en uithoven. Ze zijn vaak lastig te herkennen, omdat de meeste kloosters omstreeks 1500 zijn verdwenen en de eerste betrouwbare historische kaarten pas uit de 18^e eeuw stammen. Bovendien liepen de kloosterpaden veelal over de reeds aanwezige paden, bijvoorbeeld de oude dijken. Ook lagen de kloosters vaak in of nabij (terp)dorpen, de gewone doorgaande weg naar het dorp werd dan ook de weg naar het klooster. Op basis van de beschikbare bronnen zijn er 19 (vermoedelijke) kloosterpaden binnen de gemeente geïnventariseerd. Kloosterpaden kennen een hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarde, die met name wordt bepaald door de hoge kenmerkendheid en zeer hoge zeldzaamheid. Voorbeelden van kloosterpaden vinden we bijvoorbeeld bij het Klooster Bloemkamp. Soms duidt ook de naam van een weg op het gebruik door de kloosterlingen, zoals in het geval van de Papenlaan of de Monnikenweg.

Kerkenpaden

Kerk(en)paden (*Fries: tsjerkepaden*) zijn paden die naar de kerk leiden. Vanwege het ontbreken van een goede infrastructuur zag men zich genooddaakt om dwars door het landschap naar de kerk te trekken. Veel kerkenpaden werden ook voor andere doeleinden gebruikt. Ze zijn lastig te herkennen, omdat de oorspronkelijke functie vaak nergens staat beschreven. Tijdens de inventarisatie zijn 23 (mogelijke) kerkenpaden geregistreerd. Kerkenpaden kunnen eeuwenoud zijn, maar de exacte ouderdom is niet vast te stellen, tenzij het pad in historische bronnen wordt beschreven. Ook is vaak niet duidelijk of het pad altijd hetzelfde tracé heeft gevormd. Het bekendste en best bewaarde voorbeeld is de Tillefonne bij Workum. De kerkenpaden zijn geïnventariseerd op basis van OPNW en bestaande literatuur. Zonder dergelijke bronnen is het verschil tussen een voetpad en een kerkenpad meestal niet vast te stellen. Er zullen ongetwijfeld veel voormalige kerkenpaden zijn die in deze inventarisatie ten onrechte als 'gewoon' voetpad of weg zijn aangemerkt. De cultuurhistorische waarde van de bekende kerkenpaden is hoog tot zeer hoog, met name door de zeer hoge kenmerkendheid en de hoge zeldzaamheid. Ook de ensemblewaarde ligt vaak hoog, omdat de paden vaak nog tot aan de kerk lopen en dwars door de landerijen voeren.

Jaagpaden

Jaagpaden of trekwegen zijn paden langs trekvaarten die werden gebruikt om de schepen vooruit te trekken. Het trekken werd ook wel jagen genoemd en werd gedaan bij slechte wind- en stromingsomstandigheden. De meeste zijn goed bewaard gebleven en zijn nu in gebruik als lokale weg, voet- of fietspad. Het zijn cultuurhistorisch zeer waardevolle elementen, die zich bovendien uitstekend lenen voor recreatie. Er hebben drie grote doorgaande trekwegen in de gemeente gelegen, die nog gedeeltelijk aanwezig zijn. Een mooi voorbeeld vinden we langs de Warkumer Trekfeart.

Wegen

Aan veel historische wegen kan geen specifieke functie worden toegekend. Ze werden voor allerlei doeleinden gebruikt en vormden belangrijke verbindingaders in het landschap. Doorgaand verkeer over land heeft zich tot halverwege de negentiende eeuw beperkt tot wegen over dijken en de hoger gelegen delen in het landschap. Oude wegen scoren vaak laag op gaafheid, omdat ze in de loop der tijd zodanig zijn veranderd dat het oude karakter van de weg nauwelijks nog herkenbaar is. De nieuwe wegen weken meestal af van het oude verkavelingspatroon en doorsneden de landerijen. Onder deze categorie vallen ook enkele wegen die een bijzonder verhaal kennen, zoals de Verkeerde weg tussen Scharl en Warns, waar tijdens de Slag bij Warns in 1345 de Hollandse ridders werden tegengehouden. Vermoedelijk zullen er voor veel meer historische wegen dergelijke verhalen te vertellen zijn; een deel daarvan is opgetekend in OPNW. De waardering is deels afhankelijk van de ouderdom, wegen die vóór 1850 zijn aangelegd en nog in goede staat aanwezig zijn krijgen een hogere waardering dan recenter aangelegde wegen; dat heeft te maken met de zeldzaamheid. Ook in de 20^{ste} en 21^{ste} eeuw zijn er veel nieuwe wegen aangelegd, het gaat in veel gevallen om verbindingswegen om oude routes efficiënter te maken. De nieuwe wegen wijken af van het oude verkavelingspatroon, doorsnijden het landschap en worden meestal lager gewaardeerd.

Verdwenen wegen en paden

Verdwenen wegen zijn overgenomen uit de inventarisaties van het project OPNW en de CHK1 om een completer beeld te krijgen van de ontwikkeling van het wegennet in Súdwest-Fryslân. De wegen zijn niet verder beschreven en maken geen onderdeel uit van deze verdiepingsslag. In totaal zijn er 626 verdwenen wegen en paden op de kaart aangegeven.

Ontginningsassen

Ontginningsassen zijn overblijfselen uit de periode van de agrarische veenontginningen, die vanaf de middeleeuwen in grote delen van Fryslân hebben plaatsgevonden. Ontginningsassen zijn lijnen in het landschap waar vanaf de ontginning van het hoogveen werd geïnitieerd. Meestal was dat een waterloop. Loodrecht op de ontginningsas werden langgerekte sloten in het hoogveen gegraven. Veel oude ontginningsassen zijn vandaag de dag nog aanwezig als weg, meestal met lintbebouwing. Ontginningsassen zijn zeer kenmerkend voor het veengebied en komen veel voor. Ze zijn daarom niet zeldzaam te noemen. De ensemblewaarde is vaak hoog, omdat de historische verkavelingsstructuur waaruit de ontginningsgeschiedenis kan worden afgeleid nog aanwezig is. Wegen op oude ontginningsassen vinden we terug in het zuidoosten van de gemeente, zoals in de omgeving van Woudsend.

Wegen op/langs historische dijken

Doorgaand verkeer over land heeft zich tot halverwege de negentiende eeuw beperkt tot wegen over dijken en de hoger gelegen delen in het landschap. De vele (zee)polderdijken vormden belangrijke verbindingaders in het landschap. De wegen over historische dijken kennen vaak een hoge tot zeer hoge historische waarde. Deze waardering is afgeleid van de waardering van het dijklichaam, zoals die

in de Landschapsbiografie Súdwesthoeke is vastgesteld. Binnen deze categorie zijn 98 wegen en paden geïventariseerd. Goed bewaarde voorbeelden met een zeer hoge cultuurhistorische waarde zijn bijvoorbeeld de wegen op de moederpolderdijken en de Middelzeedijken.

Polderwegen

Polderwegen zijn wegen in droogmakerijen, die tussen de 17^e en 20^{ste} eeuw werden aangelegd. De polders worden gekenmerkt door een rationele, rechtlijnige blokverkaveling, waar ook het wegenpatroon deel van uitmaakt. Polderwegen kennen een zeer hoge ensemblewaarde en zijn bovendien zeer kenmerkend. Ook de gaafheid en zeldzaamheid liggen vaak relatief hoog. Dat maakt dat de polderwegen in de meeste gevallen hoog tot zeer hoog worden gewaardeerd. Er zijn momenteel nog 25 polderwegen aanwezig binnen de gemeente. Het best bewaarde ensemble vinden we in het Workumer Nieuwland, dat in de 17^e eeuw werd bedijkt.

Opritten (reed)

Een reed is een oprit naar een boerderij of een eenvoudige ontsluitingsweg tussen een boerderij en de aangrenzende landerijen. Voor een betere ontsluiting van de gronden werden tijdens de ruilverkavelingen veel van deze nieuwe wegen aangelegd. Vaak bestaan ze uit betonplaten of zijn ze half verhard met puin. Opritten komen op zeer grote schaal voor en zijn daarmee niet zeldzaam te noemen. Er zijn in de inventarisatie 467 opritten op de kaart gezet, waarvan een groot deel na 1950 is aangelegd. Wel kunnen ze een hoge waardering krijgen wanneer ze een hoge ouderdom kennen, zeer gaaf zijn en/of een zeer hoge ensemblewaarde kennen.

Voetpaden

Aan veel historische voetpaden kan geen specifieke functie worden toegekend. Ze werden voor allerlei doeleinden gebruikt en vormden belangrijke verbindingaders. Voetpaden lopen vaak dwars door de landerijen en volgen daarbij de makkelijkste weg door het landschap. Súdwest-Fryslân kende in het verleden een uitgebreid netwerk aan voetpaden, waarvan een groot deel in de afgelopen eeuw is verdwenen of omgevormd tot verharde weg. Dat maakt de nog aanwezige voetpaden uit de periode tot 1850 zeldzaam, zeker wanneer ze ook nu nog in gebruik zijn als voet- of fietspad en niet zijn omgevormd tot reed of weg. Ook na 1950 zijn er nog nieuwe voet- en fietspaden aangelegd. Ze kennen meestal een recreatieve functie en hebben geen bijzondere cultuurhistorische waarde. Voetpaden zijn echter niet kenmerkend, omdat het meeste verkeer hier over het water ging. De gaafheid en ensemblewaarde verschillen per element. Voetpaden die na 1900 zijn aangelegd krijgen meestal geen hoge waardering.

5. Conclusie en aanbevelingen

De gemeente Súdwest-Fryslân kent een uitgebreid netwerk aan historische wegen en paden. Een deel daarvan is de afgelopen decennia verloren gegaan door allerlei ruimtelijke ontwikkelingen. Desondanks zijn er nog veel oude paden terug te vinden in het landschap, die vaak een hoge cultuurhistorische waarde kennen. Met dit onderzoek hopen we een aanzet te geven voor de bescherming van dit waardevolle landschappelijke erfgoed binnen de gemeente. Ter afsluiting doen we enkele aanbevelingen voor de toekomst. Voor concrete handvatten voor de bescherming en ontwikkeling van historische wegen en paden verwijzen we naar de rapporten van het project OPNW, waarin al deze punten ook uitgebreid aan bod komen. Daarin worden bovendien concrete handvatten geboden voor het behoud en beheer van historische wegen en paden in Fryslân.

- Zorg voor een passende bescherming van wegen en paden met een (zeer) hoge cultuurhistorische waarde binnen het gemeentelijke beleid. Daarmee kan voorkomen worden dat deze elementen in de toekomst verdwijnen of over het hoofd worden gezien bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Verbetering van de toegankelijkheid. Veel oude wegen en paden zijn slecht toegankelijk of lopen dood. Vaak kunnen ze op relatief eenvoudige wijze weer toegankelijk gemaakt worden, bijvoorbeeld door ze te verbinden met bestaande wandelroutes. Zo wordt buitengebied via een fijnmazig netwerk opnieuw toegankelijk gemaakt voor bewoners en toeristen.
- Een betere informatievoorziening kan bijdragen aan meer bewustwording en waardering. Historische wegen en paden worden door de gebruikers vaak niet als zodanig herkend en gewaardeerd. Kijk bijvoorbeeld naar de Tillefonne, dat veel bezoekers trekt vanwege de bijzondere cultuurhistorische waarde die bij een breed publiek bekend is, in tegenstelling tot veel andere kerkenpaden.
- Betrek de omgeving en steun lokale initiatieven, bijvoorbeeld bij de aanleg van ommetjes of het herstellen van historische paden. Inwoners zijn vaak zeer betrokken bij hun leefomgeving kunnen hierbij een waardevolle rol innemen.
- Een betere digitalisatie en ontsluiting van de informatie uit het project OPNW is zeer wenselijk. Dit is echter iets wat op provinciaal niveau aangepakt dient te worden.

Bronnen

Literatuurlijst

Agentschap Onroerend Erfgoed Vlaanderen (2014). *Typologie van wegen met erfgoedwaarde inclusief methodologie voor waardering van erfgoedwaarden*.

Abrahamse, J.E., H. Baas, B. Groenewoudt & F. Niermeijer (2012). Historische wegen. Gids Cultuurhistorie, deel 20. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort.

Herck, H. & B. Vannieuwenhuyze (2016). *Historische wegen en hun erfgoedwaarde: Cultuurhistorische typologie en waardestellend kader toegepast op Hoogstraten*. M&L Monumenten, Landschappen en Archeologie.

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

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

Kijlstra R. *De kerkpaden in Friesland*.

Koppert I. (2017). *Hooiwegen. Interdisciplinair landschapsonderzoek naar de ligging, de ontwikkeling en het gebruik van historische hooi- en madewegen in Noord-Nederland vanaf de 18^e eeuw*. Masterscriptie Kenniscentrum Landschap Rijksuniversiteit Groningen

Landschapsbeheer Friesland (2008). *Oude Paden, Nieuwe Wegen. Toegankelijkheid (1). Paden en de ontsluiting van het landschap*

Landschapsbeheer Friesland (2008). *Oude Paden, Nieuwe Wegen. Toegankelijkheid (2). Het beheer en onderhoud van paden*

Landschapsbeheer Friesland (2008). *Oude Paden, Nieuwe Wegen. Leesbaarheid van het landschap. Oude paden in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen*

Landschapsbeheer Friesland (2008). *Oude Paden, Nieuwe Wegen. Gedeelte Verantwoordelijkheid. Over nieuwe vormen van lokaal beheer*

Noordpeil (2011). *Nieuwe Kijk op Wegen in het Landschap*. Ontwerponderzoek

Provincie Fryslân (1979). *Cultuurhistorische paden in Friesland. Resultaten van een inventarisatie*. Leeuwarden, 1979. Bijlage 1. Literatuurlijst 44.

Van der Werf, N. (2015). *Waterschap "De Nieuwelandsweg" te Oosterwierum*. Histoaryske kommisje De Easterwierrumer Freonerûnte.

Zandstra A. (2010). *Eindrapportage Onderzoek naar restanten van het klooster van St. Odulphus bij Stavoren*. Stichting Archeos Fryslân.

Geraadpleegde websites

<http://www.historischepad.nl/>

www.topotijdreis.nl

www.hisgis.nl

www.satellietdataportaal.nl

www.oudepadennieuwewegen.nl (via the internet archives)

Afbeeldingen

Foto's: Cultuurland Advies (zomer 2021)

Historische kaart: www.topotijdreis.nl