



CULTUURHISTORISCHE VERKENNING

Kasseiwegen Netersel, gemeente Bladel

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT



Cultuurhistorische Verkenning

Kasseiwegen Netersel, gemeente Bladel

In opdracht van	Gemeente Bladel, Dhr. T vd Eijnden
Opgesteld door	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant Wal 28, 5611 GG te Eindhoven Postbus 8035 5601 KA Eindhoven
Auteur	Wouter Kreike & Karel Leenders
Datum	16 Juli 2019
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Werkwijze	7
1.3	Leeswijzer	7
1.4	Plangebied.....	8
2	Cultuurhistorische Verkenning	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Landschap en toponiemen	9
2.3	Verharding plattelandswegen	11
2.4	Verhardingssoorten	15
2.5	Wegensoorten	19
2.6	Kasseiwegen in Nederland, Noord-Brabant en Bladel	22
2.6.1	Kasseiwegen in Nederland.....	22
2.6.2	Kasseiwegen in Noord-Brabant.....	23
2.6.3	De aanleg van de Neterselse kasseiwegen	26
2.6.4	De wegen in Netersel	28
2.7	Kasseiwegen en de archeologie	31
2.8	Kasseiwegen en de volkscultuur	34
3	Waardering	37
3.1	Hoe zeldzaam zijn de kasseiwegen in Netersel ?.....	37
3.2	Conclusie en aanbevelingen.....	38
4	Literatuur.....	40
4.1	Voetnoten.....	42

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Bladel heeft verzoek vanuit dorpsbewoners ontvangen om een gedeelte van de Kasseiweg in Netersel te vervangen, vanwege geluidsoverlast en trillingen door het auto- & vrachtverkeer.

De gemeente Bladel heeft de ODZOB het verzoek gedaan voor de uitvoering van een cultuurhistorische verkenning met waardenstelling voor de kasseiwegen in Netersel en deze wegenstructuur in het algemeen. Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden en randvoorwaarden, wordt in deze verkenning ingegaan op de cultuurhistorische aspecten van de kasseiwegen en ontwikkeling van de infrastructuur in het algemeen. Op basis van de uitkomsten kan het college van de gemeente Bladel een gemotiveerde beslissing nemen om de wijzigingen van de wegverharding al dan niet door te zetten.

1.2 Werkwijze

Doel van de cultuurhistorische verkenning is een beeld te geven van de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied in Bladel, de kwaliteiten van deze kasseiwegen en een waardering.

Om grip te krijgen op de ontstaans- en ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied is gericht onderzoek verricht naar de cultuur- & sociaalhistorische, archeologische en landschapshistorische-geografische aspecten. De verkenning resulteert in een uiteenzetting van de historische ontwikkeling aangaande de (boven) regionale en lokale wegenstructuren, door gebruik te maken van een serie toelichtende en aanschouwelijke kaarten en/of foto's op het gebied van:

- Landschap en geografie
- Archeologie
- Sociaalhistorische (volkskundige) aspecten

Op basis van de inzichten uit diverse bronnen en de beschrijvingen die daaruit volgen, geven we vanuit cultuurhistorisch perspectief een waardering over deze infrastructuur.

1.3 Leeswijzer

In dit rapport wordt een de algemene geschiedenis van de verharding van plattelandswegen in het Brabantse besproken, uiteraard gevolgd door details over de bestrating van de vier hierboven genoemde weggedeelten. Vervolgens wordt nagegaan hoe die wegen op de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant en Erfgoedkaart voor Zuidoost-Brabant uit 2012 zijn opgenomen. Een belangrijk aspect bij het waarderen van cultuurhistorische elementen is steeds hun zeldzaamheid. Het bleek mogelijk om niet alleen die zeldzaamheid te meten, maar ook te zien hoe snel die zeldzaamheid thans toeneemt. Men spreekt heel gemakkelijk over kasseiwegen, maar is dat wel terecht? Daarom wordt de betekenis van die term uiteengezet en wordt ook nagegaan welke steensoorten in die wegen verwerkt werden. Bij de vier wegvakken gaat het niet alleen om de verharding. Die wegen zelf zijn veel ouder. Daarom wordt die achtergrond beschreven en wordt gepeild in hoeverre die wegen nog op hun oude plek liggen, in hoeverre ze dus als weg nog historisch zijn. Bovendien kunnen oude wegen ook nog archeologische informatie verbergen. Bij het opstellen van de Erfgoedkaart voor Zuidoost-Brabant is ook geprobeerd de niet-materiele cultuur mee te nemen, voor zover die aan plaatsen in het landschap gebonden is. Daarbij ging de aandacht vooral uit naar (volks)verhalen. Tenslotte wordt er een waardenstelling uiteengezet voor de kasseiwegen in en rond Netersel.

Aan het eind van het rapport zijn lijsten van literatuur en archieven opgenomen waarnaar verwezen wordt vanuit de voetnoten. De illustratieverantwoording is bij de afbeeldingen aangegeven.

Bij het opstellen van dit rapport heb ik waardevolle hulp gekregen van de heren: K. Leenders, B. Beex, T. van den Eijnden, dr. A. Kappelhof, mevr. C. Snijder en het Regionaal Historisch Centrum in Eindhoven.

1.4 Plangebied

Het plangebied betreft de wegestructuur vanuit de dorpskern van Netersel waaronder: De Hoeve, De Mulen naar de omliggende kernen en buurtschappen.



Ligging van wegen op de Topografische kaart



Luchtfoto 2019

2 Cultuurhistorische Verkenning

2.1 Inleiding

Over de oorsprong van kasseiwegen is in essentie inhoudelijk weinig bekend en literatuur voor handen. De ouderdom van wegen is vaak moeilijk te bepalen. Aan de hand van diverse bronnen, archieven en historische kaarten is getracht om de ontwikkelingsgeschiedenis van de (boven) regionale en de lokale infrastructuur voor Bladel én Netersel inzichtelijk te maken. In de bronnen zijn oude vermeldingen van wegen schaars. Algemeen wordt in de wetenschappelijke onderzoeken 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.

2.2 Landschap en toponiemen

De toponiemen van plaatsnamen en namen van gebieden of wegen kregen veelal hun naam door de geografische verschijningsvorm, de persoon die er woonde, of een gebeurtenis die er plaatsvond. Geografische verschijningsvormen in plaatsnamen zijn te onderscheiden in landschappen (berg, duin, bos, akker), bodemgesteldheid (zand, veen, zout) en menselijke activiteit (weg, dam, kanaal).

(Bron: www.Wikipedia.nl)

In het dorp Netersel treffen we een aantal wegen aan met een dergelijke verwijzing naar geografische verschijningsvormen en haar ouderdom, mede in relatie tot de kasseiwegen.

- **Netersel**

Netersel is de naam van een dorp, vanaf 1571 parochie, dat tot 1811 een eigen bestuur had en daarna opgenomen werd in de nieuw gevormde gemeente "Bladel en Netersel". De oudste vermeldingen van de naam zijn: 1219 Netrusel 52, 1295 Neters 53, 1340 Neters 54, 1374 Neterssele 55 en 1403 Netersel 56. De naam is een samenstelling van sele, 'uit één ruimte bestaande woning' en een onduidelijk eerste deel dat misschien Germaans **netru-* 'netel' is en vergeleken kan worden met Nieuwzijslands *natra* 'brandnetel'. Namen op -sele worden in deze streek in den regel gedateerd in de 6e tot 10e eeuw.

- **Neterselse Weg of Neterselseweg**

Sprekende naam voor het eerste gedeelte van de weg van Bladel naar Netersel, tot de zuidgrens van Netersel.

- **De Muilen**

Naam voor het vervolg van de Neterselse Weg tot in Netersel. Oorspronkelijk de naam van een afgevlakt duingebied ten noorden van het Zwartven dat net onder Bladel lag. 57 Het noordelijke deel van deze weg heette vroeger De Vekestraat. Een veken is een hek dwars over de weg, hier als afsluiting van het centrale dorpsgebied. 58 Dit deel van de weg heette ook de Gruinstraat. Het zuidelijke deel van de weg heette de Bladelse Dijk: de weg naar Bladel. 59

De naam De Muilen verwijst naar los, mul, zand. 60 Het Etymologisch woordenboek bespreekt dit woord onder mul 1 bijvoeglijk naamwoord 'pulverig': In het Middelnederlands alleen in de samenstelling mullheit 'stoffigheid'. Nieuwnederlands mul 'pulverig' in "als te mul ende bros van natuure". Daarnaast staat het veel oudere Middelnederlandse zelfstandig naamwoord mul 'stof, zand, losse droge grond', Nieuwnederlands mul 'stof, gruis'. 61

- **De Hoeve**

De straatnaam herinnert aan de pachthoeve van de abdij Postel die op het oude burchterrein stond en teruggaat op de voorhof-hoeve van het kasteel van Netersel. Postel verwierf die hoeve in 1341.62 Op de

kadasterkaart en topografische kaarten is **De Hoef** de naam van het akkergebied ten zuiden van de straat. 63 De straat heet officieel **De Hoeve**, tot aan de Grote Beerze.

- **Kranenberg**

Dit is de naam van de straat De Hoeve tussen de Grote Beerze en de Westelbeerse Dijk onder Casteren, waar deze naam ook geldt voor de straat aan de noordkant van de kom. In 1955 werden ook voor Casteren officiële straatnamen vastgesteld, maar daar lijkt Kranenberg niet bij te horen.⁶⁴

De naam Cranenberch zou al in 1678 in Casteren voorkomen. Roymans wijst een hoogte even ten noorden van de straat Kranenberg aan als de Casterse Kranenberg. Mogelijk is deze naam samengesteld uit de vogelnaam 'kraan' en de terreinnaam 'berg'.

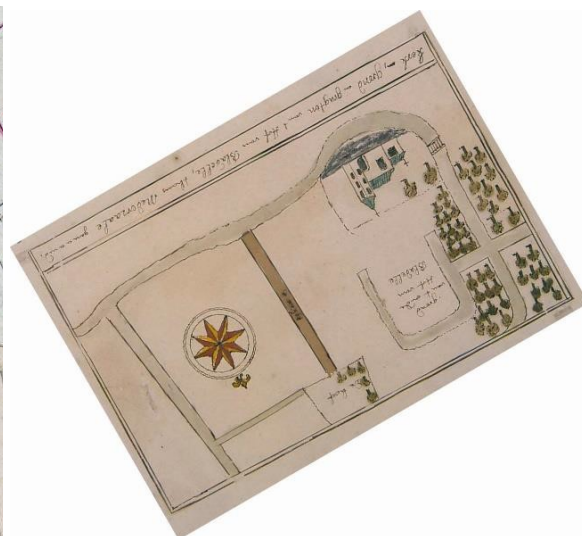
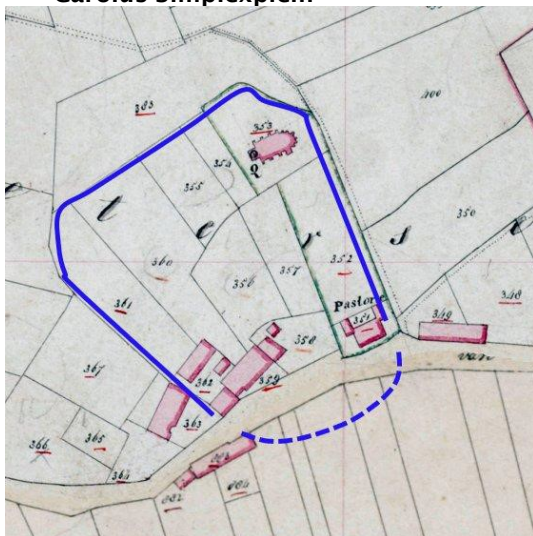
- **Grote Beerze of Aa**

De beek die Netersel aan de oostzijde begrenst heet op de topografische kaarten vanaf 1850 Grote Beerze. Die naam geldt nu vanaf de samenstroming van de Goorloop en het Dalemsstroompje, 500 meter ten zuiden van de provinciale weg tussen Hapert en Bladel. In het landgoed De Baest stroomt de Kleine Beerze uit in de Grote Beerze. Van daaraf heet de beek nu kortweg Beerze tot in Boxtel. Vanaf het Smalwater (een in de dertiende eeuw gegraven water naar de Dommel) stroomafwaarts is de naam Kleine Aa. De kadasterkaarten van Bladel noemen de beek kortweg De Aa. Dat is ook de naam in oudere archiefstukken.⁶⁵

Aa is een heel oude waternaam die vroeger overal in de Kempen voorkwam. De etymologie van A is duidelijk. Het woord komt in alle Germaanse talen voor. Al deze vormen gaan terug tot Oudgermaans *ahwō met de betekenis 'waterloop' dat beantwoordt aan Latijn aqua.⁶⁶

De waternaam Beerze is afgeleid van de terreinnaam Beers. Het grondwoord is *beers 'omhaagd gebied'. De oudste vorm Berses wordt geïdentificeerd met Oostelbeers, maar kan, als Latijnse meervoudsvorm, meerdere bijeengelegen locaties Beers aanduiden. Af te wijzen is de verklaring die de naam met behulp van de suizende -r- (vergelijk Deursen) terugvoert op *berne, samenhangend met Middelnederlands bernen 'branden'. Dit dialectisch verschijnsel is daarvoor te jong. 67 De terreinnaam slaat op het gebied van de vroegere gemeente Oost- West- en Middelbeers en is overgegaan op de twee daar samenstromende beken. Vervolgens is de naam stroomopwaarts toegepast op de Aa die tussen Casteren en Netersel stroomt, mogelijk omdat de naam Aa zo weinig onderscheidend is.

- **Carolus Simplexplein**



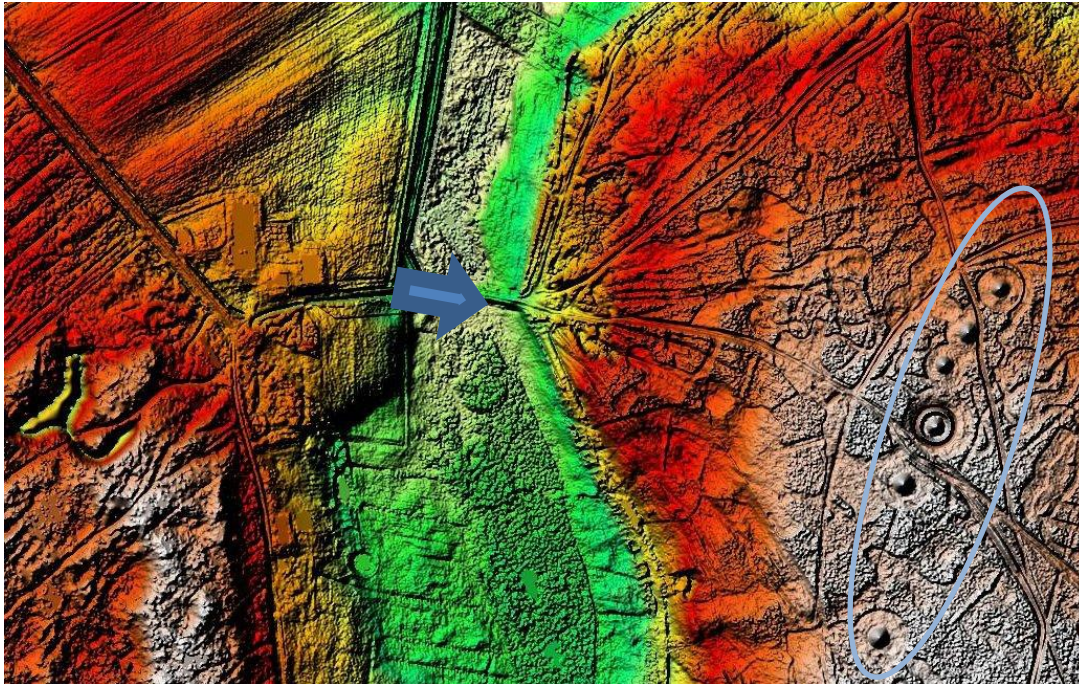
Het kasteelterrein van Netersel op de kadasterkaart Het kasteelterrein volgens Van Loon, 1734.

De naam Carolus Simplexplein herinnert aan de eeuwenlange wensdroom om Bladel genoemd te zien in het *Pladella Villa* waar de Franse koning Karel de Eenvoudige in 922 enkele kustgebieden in leen gaf aan ene Dirk. *Pladella Villa* blijkt echter in Frankrijk bij Compiègne te liggen. Het is een dorpje dat nu Bienville heet.⁶⁸ Nu is Bladel geen Netersel. De associatie met Netersel ontstond omdat de resten van het kasteel van Netersel al in de achttiende eeuw aangezien werden als de resten van de Koninklijke villa uit 922. Deze plek inspireerde Gerard van Loon in 1734 tot het maken van een kaartje van wat hij het kasteel van Bladel noemt. Als je dat kaartje 150 graden draait, kan het zowaar best het kasteelterrein van Netersel voorstellen. ⁶⁹ In 1922, niet toevallig 1000 jaar na de oorkonde, is de Leidse archeoloog Holwerda in Netersel gaan opgraven, maar de hooggespannen verwachtingen liepen op niets uit. Er werd slechts wat dertiende-eeuws muurwerk aangetroffen: vier eeuwen te jong!⁷⁰ En wat Romeinse muntjes van Julius Caesar, Vespasianus en Antoninus, maar die zijn dan weer acht eeuwen te oud.⁷¹

2.3 Verharding plattelandswegen

In de Romeinse tijd werden er voor het eerst wegen op het platteland verhard. Het betrof dan belangrijke doorgaande wegen. Binnen Zand-Brabant zijn dergelijke wegen wel heel vaak voorgesteld, maar nergens archeologisch aangetoond. ¹ De door Mennen voorgestelde Romeinse weg tussen Tongeren en Rossum bleef overigens 12 kilometer ten oosten van Netersel. ² In die tijd, in de tijden daarvoor en nog heel lang daarna waren alle wegen op het platteland van Zand-Brabant gewoon zandwegen.

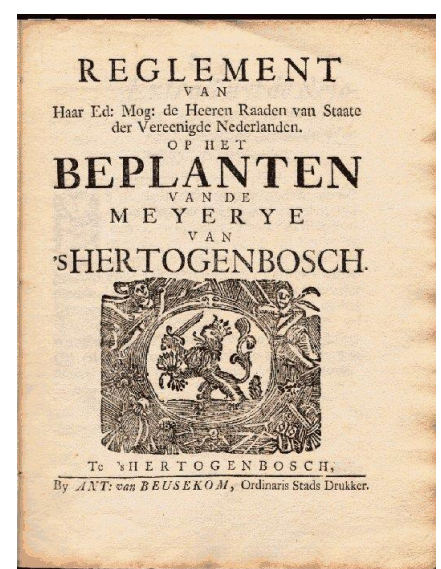
Vooraf bij de doorgaande verbindingen gold dat er niet één enkele duidelijk begrensde en begaanbare zandweg was. Zo'n verbinding bestond uit een reeks banenbundels als verbindingen tussen nauwe doorgangen. Die nauwe doorgangen waren bijvoorbeeld plaatsen waar men met paard en wagen een moeras, beek of rivier kon oversteken: de voordren, later vaak vervangen door bruggen. Of plekken waar men een reeks stuifduinen kon passeren: een soort poorten. Ook het cultuurland van dorpen en gehuchten functioneerde als een poort omdat de weg daar in de breedte beperkt werd door wallen en hagen. De bundels ontstonden doordat de voerman, als hij zag dat de baan voor hem er slecht aan toe was (los zand, modder, water) prompt door de hei ging rijden en zo een nieuwe en hopelijk makkelijker baan creëerde. Tot ook die kapotgereden was en er weer een nieuwe baan gebaad werd. Op de moderne zeer gedetailleerde hoogtekaart zijn die patronen soms nog fraai te zien, waarna ze in het terrein ook herkend kunnen worden. In extreme gevallen ontstonden er zelfs twee banenbundels, de een om in de zomer te gebruiken en de andere die in de winter begaanbaar was. Dan zie je namen als Zomerweg, Winterweg.



Uitwaaiering wegen ten oosten vd voorde bij de Rielse Hoef, met rechts enkele fraaie grafheuvels uit de Bronstijd. HOOGTEBEELD AHN.

In de steden die hier rond 1200 gevormd werden, werden de hoofdstraten vaak al in de dertiende eeuw verhard. Deels gebeurde dat met hout, deels met geïmporteerde natuursteen: met kasseien. In Breda werden vanaf 1290 straten met kasseien verhard.³ Tegen 1373 lijken alle hoofdstraten er verhard te zijn. De eerste verharding buiten de stad vond ik bij Geertruidenberg. In 1326 bleek de zuidelijke toegangsweg al over 5 kilometer lengte bestraat te zijn.⁴ Het duurt dan tot het einde van de zeventiende eeuw eer er meer wegen buiten de steden verhard werden. Bij 's-Hertogenbosch en Breda betrof dat de eerste paar kilometer van de voornaamste uitvalswegen. Bij Breda ging de verharding in 1715 nog verder: tot bijna 5 kilometer van de stad. Het echte platteland had daar dus niets aan.

In 1697 vaardigde de Haagse Raad van State voor de Meierij een plakkaat uit over het beplanten van dat gebied met bomen.⁵ Dit plakkaat bevat echter ook voorschriften voor het verbeteren van de wegen op het platteland. Die moesten rechtgetrokken worden, opgehoogd, tonrond opgemaakt en door sloten en boomrijen afgebakend worden. Dat was een aanpak die in de vijftig jaar ervoor al hier en daar uitgeprobeerd was, maar nu algemeen voorgeschreven werd. Het plakkaat werd haast ongewijzigd ook voor de Baronie uitgevaardigd en zowat om de twintig jaar herhaald. De lange rechte wegen met bomen erlangs die op de Meierijkaart uit 1794 van Verhees te zien zijn, zijn merendeels het resultaat van deze voorschriften. Dat waren nog steeds zandwegen, maar de banenbundels waren niet meer nodig. De Zandstraat (nu: Fons van der Heijdenstraat) en verder tot Diessen werd in 1764 op deze manier gemoderniseerd.⁶ Het gedeelte Dun – Netersel van de weg Breda – Maastricht volgde rond 1788.⁷ Daardoor kon de breedte van de Ruttestraat van 60 tot 12 meter teruggebracht worden. De straat De Hoeven ontsnapte nog aan deze verbeteracties.

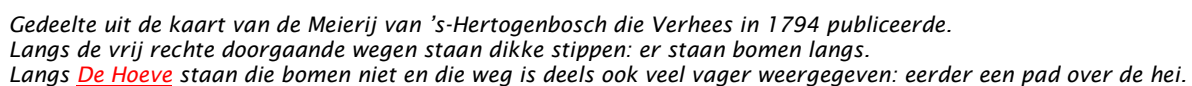


Midden achttiende eeuw kwam men op het idee deze rechte dijken te gaan bestraten. In de Meierij zien we dat het eerst bij de overigens geheel nieuw aangelegde weg van Vught naar Eindhoven en uiteindelijk naar

Luik. Al die stenen kostten veel geld en daarom werd er op die weg tol geheven. De aanleg begon in 1741 maar vlotte niet erg. Pas in 1806 bereikte de bestrating Eindhoven en pas in 1818 Luik! 8

Dit idee van kaarsrechte nieuwe met kasseien bestrate wegen die bij voorkeur van kerktoren naar kerktoren liepen werd ook toegepast bij de Napoleonwegen. In Noord-Brabant betrof dat alleen de weg Antwerpen – Breda – Gorinchem als onderdeel van de Route Nationale nr. 2 van Parijs naar Amsterdam.⁹ Onder koning Willem I werd deze weg voltooid er werd hij een rijksweg. Een nieuwe rijksweg werd dwars door Noord-Brabant aangelegd: van Bergen op Zoom via Breda en Tilburg naar Den Bosch en verder. Delen werden eerst met grind verhard en pas later met kasseien. Ook dit werden tolwegen om de aanlegkosten terug te verdienen. Pas in 1872 verdwenen in Noord-Brabant de tolleren op de rijks- en provinciale wegen.¹⁰

De rijksweg die het dichtste bij Netersel kwam was die van Den Bosch naar Eindhoven: 18 kilometer ver weg. Die rijkswegen bereikten het echte platteland uiteraard niet. Daar was het wachten op de aanleg van de provinciale wegen. Daar begon men in 1839 mee.¹¹ Daarbij ging het meestal niet om geheel nieuwe wegen, maar om de verbetering van de oude meestal middeleeuwse kronkelwegen. Wel werden al te rare kronkels hier en daar afgesneden. Deze wegen werden verbeterd en verhard met klinkers, steenslag of kasseien. Een flink deel kreeg een grinddek. In 1897 lag er in Noord-Brabant 768 kilometer aan provinciale wegen: 349 km grindwegen, 212 km klinkerwegen, 139 km steenslagwegen en slechts 68 km aan kasseiwegen: 9%.¹² De provinciale weg die het dichtste bij Netersel kwam was die van Eindhoven via het dorp Bladel naar Reusel. Deze kwam in 1857 gereed.¹³



Pagina 14 van 43

Tegenwoordig is er een vrijliggend geasfalteerd of betonplaten-fietspad achter de bomen. Het fietspad naar Bladel kwam in 1986 gereed, dat naar Casteren in 2009.¹⁸



De Hoeve met rechts het fietspad. Bron: Google streetview.

Pas na de Tweede Wereldoorlog werden andere wegen in Netersel verhard, nu met klinkers of asfalt. Bij de ruilverkaveling werden wegen opgeheven. Zo verdween een anderhalve kilometer lang stuk van de oude weg Breda – Maastricht tussen Dun en de Ruttestraat. Er werden ook nieuwe wegen aangelegd en de verharding bereikte zelfs het boerenland: de 3 meter brede ruilverkavelingswegen.

De verharding met kasseien van de Neterselse Weg, De Muilen, De Hoef en Kranenberg past in de geleidelijke ontsluiting van het platteland met verharde wegen, die in de jaren 1920 – 1935 tot stand gebracht werd. Het zijn mogelijk de laatste verhardingen met kasseien. Latere verhardingen gebeurden vooral met klinkers of asfalt.

2.4 Verhardingssoorten

In de middeleeuwen is men begonnen met het verharderen van wegdekken met grote op maat gehakte natuursteenblokken, de zogenaamde kasseien. Het Etymologisch Woordenboek van het Nederlands zegt over het woord *kassei* het volgende:⁴⁵

Het Middelnederlandse woord *cautsiede* betekende ‘bestrate weg’. Het aanleggen van zo’n weg werd *cautsieden* genoemd. Zo werden die woorden rond 1280 gebruikt. Er waren vele vele vorm- en spellingvarianten, zoals *cauchide*, *cassiede* en in 1290 in Breda: *cauchideghelt*: belasting op het gebruik van de straat die geheven werd om de *cauchide* te houden ende te betren: voor het onderhoud en verlenging van de bestrating.⁴⁶ Het woord betekent in 1450 duidelijk ‘straatkei’ in van *calseyden* en *oirdune* dat is: ‘van kasseien en arduinen stenen’.

Het woord is ontleend aan het Oudpicardische woord *cauchie* ‘bestrate weg’, het equivalent van Oudfrans *chaucie* en Nieuwfrans *chaussee*. Het heeft zich ontwikkeld uit de verkorting van vulgair Latijn **calciata* ‘bestrate weg’. Hierin betekent het bijvoeglijk naamwoord **calciata* ‘bestraat’, dat is het verleden deelwoord van het werkwoord **calciare* ‘bestraten’. Oorspronkelijk gebeurde dat waarschijnlijk door het bedekken met steenslag en kalk. Bij het verharderen van sommige wegen, met name in moerassige gebieden, gebruikten de Romeinen namelijk kalk. De benaming zou dan bij uitbreiding zijn toegepast op alle soorten verharde wegen.

De vroeger zeer veel voorkomende spelling *kassij* is etymologisch correct omdat de eindklank teruggaat op ouder -ie. De officiële spelling is tegenwoordig *kassei*. Eerder kwam ook *casseye* wel voor. Wellicht

heeft analogie met kei een rol gespeeld, of met *karwei*, waarvan de uitgang eveneens teruggaat op vulgair Latijn -ata.



Echte kasseien. Foto M. Sargentini, 2014.

Het woord kassie kwam oorspronkelijk alleen voor in het Zuid-Nederlandse taalgebied. In het Vlaams is *kasseien* het gewone woord voor natuurstenen bestrating; in het Noord-Nederlands is het woord vooral uit de wielertaal bekend, maar beduidend minder gangbaar. Bovendien kunnen Noord-Nederlandse kasseien ook van beton zijn gemaakt.

Een ander woord dat voor hetzelfde soort straatkeien gebruikt wordt is *kinderkopje*. Dit woord is in veel woordenboeken echter amper te vinden, maar wie het gebruikt als zoekwoord in Google-afbeeldingen ziet onmiddellijk dat men er nu hoofdzakelijk de straatsteen mee bedoelt (en veel minder het hoofd van een kind). De echte kasseien waren van kalksteen en ze waren betrekkelijk bol. Vandaar de gelijkenis met een kinderkopje. Het woord kinderkopje werd in de negentiende eeuw overigens ook gebruikt voor een klein drinkbekertje voor kinderen, en voor kunstzinnige afbeeldingen of beeldjes van een of meer kinderhoofdjes. Blijkbaar vonden ze kinderkopje geen net woord. Daarom werd *kinderhoofdje* ingevoerd als alternatief. In de betekenis van kassei lijkt dat woord geen succes geworden te zijn.

Het woord kinderkopjes voor kasseien komt in de kranten voor het eerst voor in 1909 als het Nieuwsblad van het Noorden schrijft: *dat wij dan niet tot onvrijwillige modderbaden verplicht zijn, en het ideaal van alle plaveisels, de kinderkopjes, ons geen gevoelige voeten meer bezorgt*.⁴⁷ In 1922 schetst de schrijver Herman Teirlinck (1879 – 1967) een aardig straatbeeld: *In het oude Brussel – waar de straten zijn gemaakt van keien als kinderkopjes, waar de Ardennen-kolossen de karren met de vaten “Geus” van “Brasserie Zus” of “Brasserie Zoo” langzaam voorttrekken*...⁴⁸ Pas vanaf 1925 komt het woord kinderkopjes in de betekenis van kasseien regelmatig voor in de kranten.



De Hoeve in Netersel was ca. 1950 nog bestraat met hobbelige kasseien en er waren nog geen randjes met klinkers. De fietser (geheel links) reed in de grasberm. FOTO JOS PÉ, RHCE, N.V. HANDELSVENNOOTSCHAP JOS-PE (TOEGANG 20019), INV. NR. 11767.

De eerste bestrating op De Hoeve en op de Muilen bestond uit Zweedse granietstenen. Na 75 jaar lijken die stenen door het verkeer wat omgetuimd te zijn, waardoor de hoeken boven kwamen en de weg een erg hobbelig karakter kreeg. In de jaren 2006-2008 is alles opnieuw bestraat. Op een deugdelijk fundament werden in strak verband de oude kasseien en de gebakken klinkers gelegd. Alles lijkt daardoor veel beter te blijven liggen. Het oude wegprofiel (kasseienweg met aan weerszijden rabatstroken bestaande uit klinkers) werd hierbij gehandhaafd.⁴⁹ Gezien de platte bovenkant van de kasseien kun je ze echter geen kinderkopjes noemen.

In de periode 1920 – 1935 sprak men over keiwegen: wegen die met keien verhard waren. Voor de twee kasseiwegen van Netersel weten we dat die keien van Zweeds graniet waren.⁵⁰ Het leken – gezien foto's en herinneringen – vrij bolle stenen, nogal hobbelig om over te rijden. De 3 of 4 meter brede kasseistrook werd begrensd door een rij koperslakken. In het voorjaar en de zomer van 1962 werd aan weerszijden nog een 1 meter brede rabatstrook van rode klinkers aangelegd. Bij de herbestrating in de jaren 2006-2008 werd eerst een 30 centimeter dikke funderingslaag van door walsen verdicht gebroken puin aangelegd.⁵¹



De huidige structuur van de bestrating. FOTO B. BEEEX, 2012.



Het oostelijk einde van de kasseienstrook op de straat Kranenberg. FOTO STREETVIEW.



De indrukwekkende steengroeve te Lessen – Lessines. Hier kwamen vanouds veel kasseien vandaan. Foto J.-P. GRANDMONT 14 OKTOBER 2005, NR. CC BY 3.0.

2.5 Wegensoorten

Al in 1368 werd in het hertogdom Brabant, waartoe ook Netersel behoorde, voorgeschreven hoe breed de openbare wegen minimaal moesten zijn. Het voorschrift werd keer op keer herhaald en is vooral leerzaam voor het uiteenlopend gebruik van wegen. Met een Heer-Straet werd een grote doorgaande verkeersweg bedoeld. Die moest dus minimaal 40 voeten, dat is 12 meter, breed zijn.

Een Drijf-Wegh verbond belangrijke veemarkten. Over die wegen, die 7,2 meter breed moesten zijn, dreef men het vee voort.

Gewone verbindingswegen tussen dorpen, hier Leyde-Wegh genoemd, moesten 4,8 meter breed zijn, net als een Ridder-wegh waarover goederen vervoerd werden.

Een Conter-gat was niet zo zeer een weg als wel een toegang tot een omheind akkergebied, een kouter-gat. Die moest 3,6 meter breed zijn.

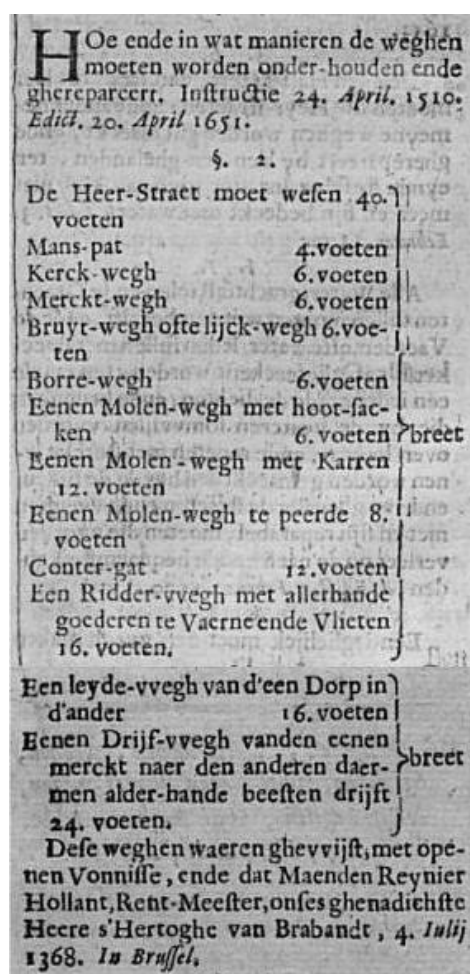
Molens waren belangrijk omdat men daar zijn graan kon of zelfs moest laten malen. De oudste molens waren watermolens, zoals de Casterse Watermolen vlakbij Netersel. Voor mensen die te voet met een zak op de rug naar de molen gingen moest er een 1,8 meter breed pad zijn. Wie met zijn paard naar de molen ging, moest een weg van 2,4 meter breed vinden, maar voor wie met paard-en-wagen ging moest de weg 3,6 meter breed zijn.

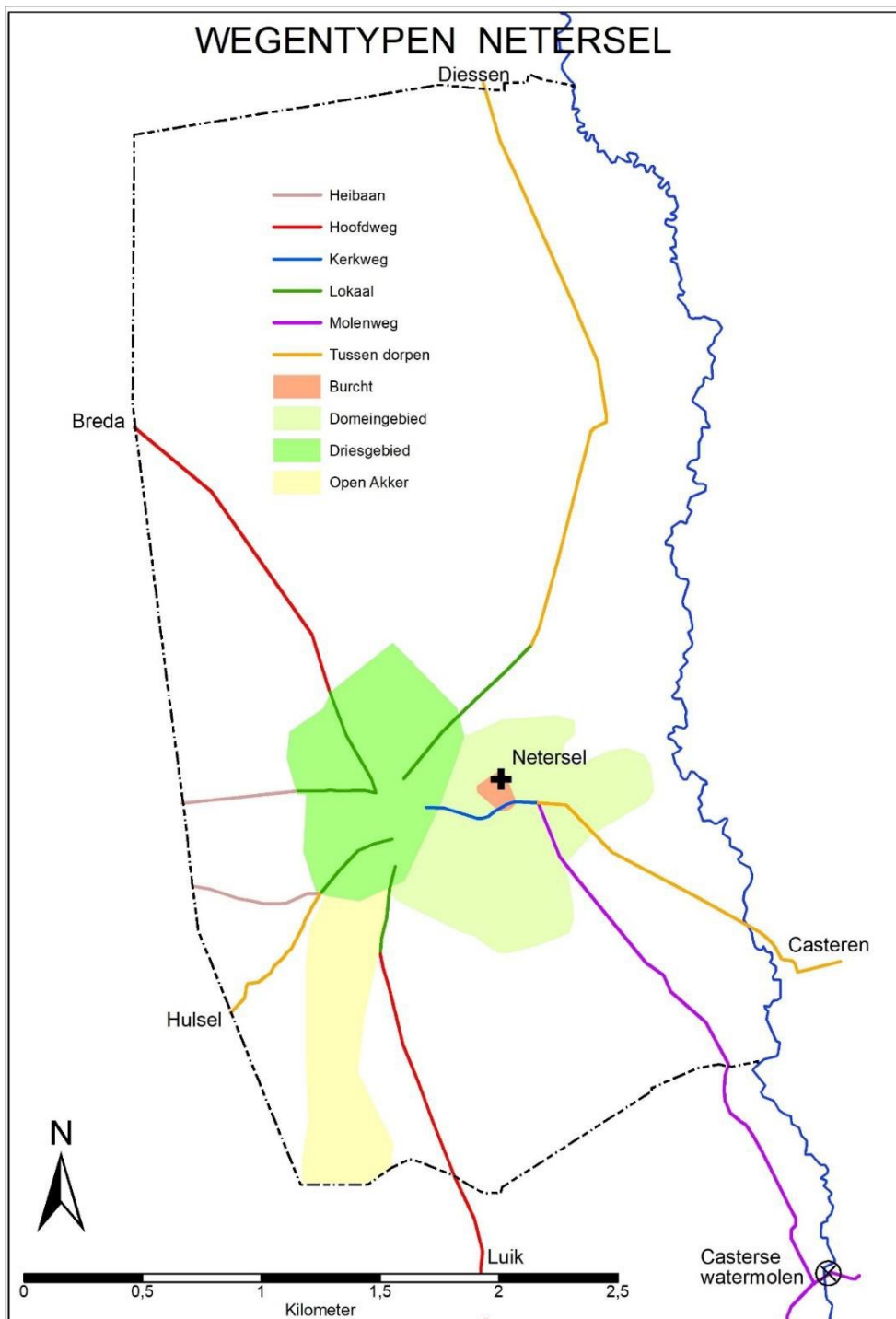
Weggetjes van 1,8 meter breed werden als Kerck-wegh, Merckt-wegh, Bruyt-wegh, Lijck-weg of Borre-wegh getypeerd. Een Borre-wegh leidde naar een bron of openbare waterput. In Netersel mogen we dan aan de Poel denken, een nu verdwenen waterplas aan de noordoosthoek van het Carolus Simplexplein. Tenslotte was er het eenvoudige voetpad, het Mans-Padt, dat maar 1,2 meter breed hoefde te zijn.

De dorpelingen moesten deze wegen onderhouden en daarbij deze minimale breedten aanhouden.

We kunnen de kasseiwegen van Netersel volgens deze indeling typeren. De Muilen en de Neterselse Weg zullen samen oorspronkelijk de kerkweg (bruidweg, lijkweg) van Netersel naar de parochiekerk in Bladel geweest zijn, met een minimale breedte van 1,8 meter. Zodra de kapel van Netersel in 1571 zelf parochiekerk werd, verviel deze functie uiteraard. Het bleef echter een weg tussen twee dorpen met een breedte van minimaal 4,8 meter. Zodra deze weg echter opgenomen werd in de grote weg van Breda op Maastricht, gold daarvoor de minimale breedte van 12 meter. De straat De Hoeve was aanvankelijk vanaf het Carolus Simplexplein tot waar nu de Oude Pastorie staat de weg van het gebied met boerderijen naar de burcht en kapel van Netersel. De burcht verdween en de kapel werd in 1571 een parochiekerk. Dit weggedeelte mogen we dus als een kerkweg zien, minimaal 1,8 meter breed. Het was bovendien onderdeel van de route naar de in 1944 verwoeste watermolen van Casteren.

De 2½ kilometer lange molenweg die op de kaart hierna aangegeven staat, is merkwaardigerwijs wel te zien op de manuscript-topografische kaart die hier omstreeks 1837 opgenomen werd en op de daarvan afgeleide kaarten tot en met 1928. Op de kadasterkaart is die weg echter niet te vinden. Blijkbaar was dit in juridische zin een informele molenweg die in het terrein voor de boeren en de militaire waarnemers echter goed te zien was. Vanaf de burcht is de straat De Hoeve in een latere tijd doorgetrokken over de heide en door het dal van de Grote Beerze en werd ze een verbinding met Casteren. Als verbindingsweg tussen dorpen zal er een breedte van 4,8 meter vereist geweest zijn.





Typering van de oude wegen in Netersel. TEKENING K. LEENDERS, 2019.

Het wegenpatroon in Netersel is in hoofdzaak middeleeuws. Vanuit het centrale gebied, waar de boerderijen en de omheinde akkers en weiden waren, liepen er lokale wegen in alle richtingen, waaronder een die naar de kapel op het burchtterrein liep. Verlengden van deze wegen lopen naar buurdorpen als Diessen, Casteren, Bladel of Hulsel. Twee wegen maakten onderdeel uit van de interregionale route van Breda naar Maastricht of Luik. Alleen het pad naar de Casterse watermolen verdween. De weg vanaf de burcht naar Casteren is mogelijk wat jonger dan de rest.

2.6 Kasseiwegen in Nederland, Noord-Brabant en Bladel

2.6.1 Kasseiwegen in Nederland

Tijdens een recente publicatie van een inventarisatie door een fietsorganisatie, is er via het internet (weblog) een oproep gedaan om alle bekende kasseiwegen in Nederland aan te melden met de opmeting van het aantal meters. Na enkele jaren verzamelen blijkt uit de resultaten dat er in Nederland ongeveer 77km aan kasseiwegen zijn overgebleven, waarvan velen slechts enkele honderden meters lang zijn en verborgen in bosgebieden of landerijen. In de onderstaande kaart zijn ze groen aangeven. De meeste voor zover bekende kasseiwegen liggen in Drenthe en Noord-Brabant; beiden een totaal van 30km.



<https://joostfietst.com/2019/02/13/kasseien-in-nederland/>

Een ander voorbeeld van de unieke status van kasseiwegen in Nederland is de Munnikenweg in Alkmaar. In Alkmaar is de kasseiweg van 1,2 km sinds 2018 officieel aangewezen tot beschermd gemeentelijk monument. Het is de enige kasseiweg van ons land met deze beschermde status. Ook hier worden jaarlijks wielervoertuigen verreden.

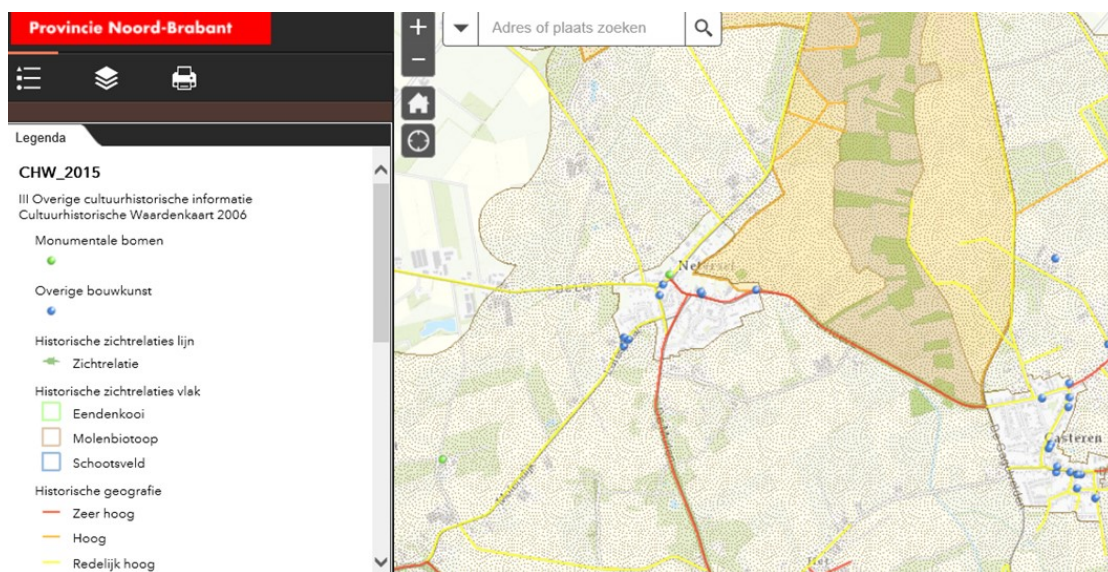


<http://hetiskoers.nl/het-ek-alkmaar-koersen-over-een-kasseienmonument/>

2.6.2 Kasseiwegen in Noord-Brabant

In de jaren 1983 - 1995 werd voor heel de provincie Noord-Brabant een cultuurhistorische inventarisatie uitgevoerd die uitmondde in een reeks regio-rapporten. In dezelfde tijd liep ook het Monumenten Inventarisatie Project, dat vooral op gebouwen gericht was. Op basis van al die gegevens is uiteindelijk voor heel de provincie een Cultuurhistorische Waardenkaart samengesteld.⁴⁴ De provincie Noord-Brabant heeft in deze kaart en 'Verordening Ruimte', óók "cultuurhistorische, aardkundige en archeologische landschappen" en "cultuurhistorische complexen" aangeduid.

Dit zijn representatieve en relatief gave delen van de verschillende Brabantse cultuurlandschappen met een groot potentieel aan archeologische en cultuurhistorische waarden. De historische vlakken (gelegen binnen de cultuurhistorische landschappen) zijn vanuit de provinciale Verordening Ruimte bindend voor de gemeenten.



Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant

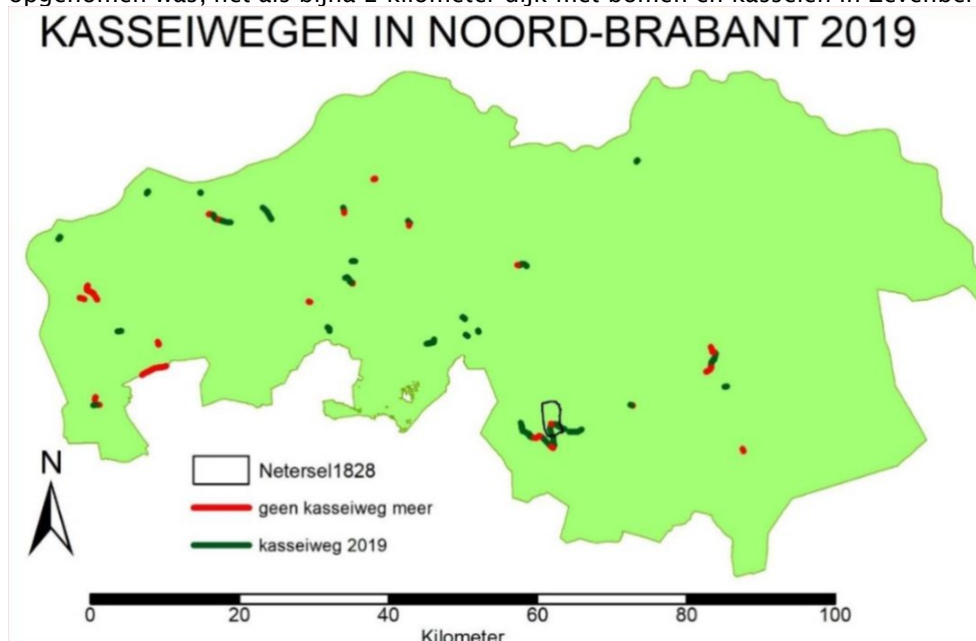
De Verordening Ruimte (art. 22) bepaalt dat de gemeente in het bestemmingsplan – waar nodig – bescherming moet bieden aan de expliciet genoemde waarden en kenmerken van de cultuurhistorische vlakken. Plannen, projecten of handelingen zijn niet toegestaan indien zij de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten. Dit betekent dat het bestemmingsplan moet voorzien in een beschermende regeling zoals een vergunningstelsel en waar nodig verbodsbepalingen.

Ten oosten van Netersel maakt de kasseiweg De Hoeven deel uit het cultuurhistorisch waardevolle gebied, zoals aangeduid op de waardenkaart van de provincie Noord-Brabant. De begrenzing van het cultuurhistorische gebied is gelegen op doorgaande kasseiweg De Hoeven. Dit waardevolle gebied omvat onder andere de structuren; de wegenstructuren waaronder de kasseiwegen.

Voor wat betreft de kasseiwegen zijn in de rapportages gegevens in tabelvorm beschikbaar, en ze zijn meestal als “zeer hoog” gewaardeerde categorie wegen aangeduid; “*Historische Geografische lijn van zeer hoge waarde*”. De daarbij behorende laanbeplanting met Amerikaanse Eiken als (historische) groenstructuur behoort hier eveneens bij.

In heel de provincie waren er 32 wegen en wegjes als “kasseiweg” aangemerkt, met een gezamenlijke lengte van 39 kilometer. Slechts 8 kasseiwegen waren langer dan 2 km, de langste was 4,2 km. Vier waren tussen 1 en 2 km lang en twintig waren korter dan 1 km.

Deze gegevens zijn nu dus bijna dertig jaar oud. Daarom zijn deze 32 kasseiwegen via Streetview geïnspecteerd. De Streetviewfoto's dateren uit de jaren 2010 – 2018 en in slechts één geval kon de aard van het wegdek niet vastgesteld worden. De 32 kasseiwegen zijn opgedeeld in stukken met een gelijk wegdek. Zo levert deze inspectie 51 weggedeelten op, nog steeds samen 39 kilometer lang. Daarvan is nog slechts 25 kilometer ook nu nog een kasseiweg, verdeeld over 26 stukken. Vijf kilometer werd een klinkerweg, 3 kilometer werd asphalt, één weg bleek over 2,6 km een hal verhard karrespoor te zijn en twee wegen bleken nu een zandweg te zijn. Het is de vraag of deze drie vroeger wel echt een kasseiweg geweest zijn. Vier kasseiwegen bleken geheel verdwenen te zijn. Verder werd er bij Hoge Mierde nog een flink stuk kasseiweg van 1340 meter opgemerkt dat niet in de Noord-Brabantse cultuurhistorische inventarisatie opgenomen was, net als bijna 2 kilometer dijk met bomen en kasseien in Zevenbergen.



Kasseiwegen (geel) in Noord-Brabant volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant, versie 3, (Na Controle in 2019). TEKENING EN CONTROLE K. LEENDERS, 2019.

Uitsnede uit de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant

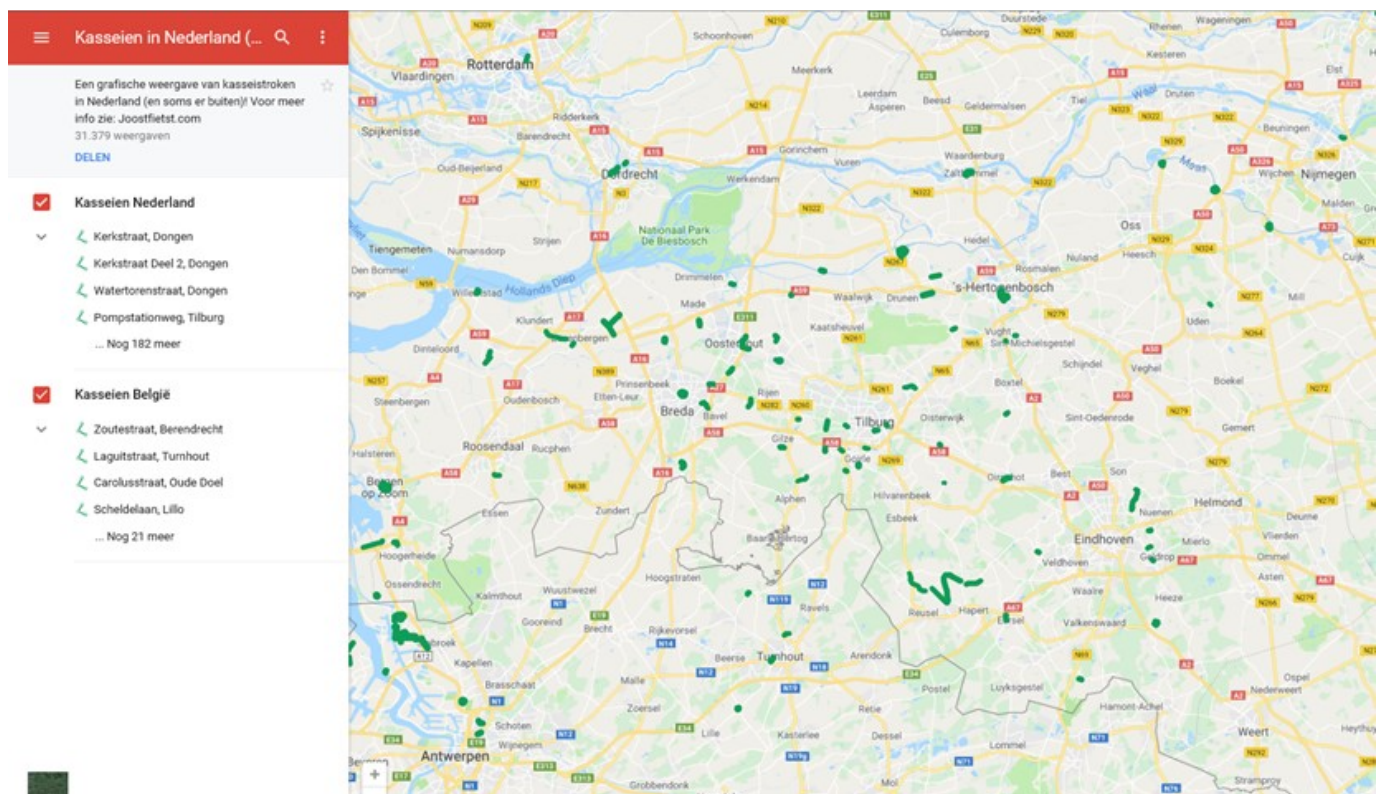
Legenda

Zwart omlijnd : Netersel.

Groen : waarschijnlijk nog bestaande gedeelten.

Rood : verdwenen gedeelten.

Een andere inventarisatie naar kasseiwegen leverde de onderstaande (grotendeels overlappende) gegevens op en zijn hieronder voor Noord-Brabant weergegeven. De meeste wegen zijn slechts enkele honderden meters lang, enkele uitzonderingen daargelaten.



<https://joostfietst.com/2019/02/13/kasseien-in-nederland/>

Noord-Brabant:

1. Soeterbeekseweg Nuenen
2. Stationsweg Nuenen
3. Hint/Markt Eersel
4. Casterseweg Hoogeloon
5. Neterselseweg Bladel
6. Bladelsedijk Hulsel
7. Vooreind Lage Mierde
8. Rijkeluistraat Oirschot
9. Hooistraat Berkel
10. Friezenlaan Tilburg
11. Pompstationweg Tilburg
12. Oude Rielseweg Tilburg

13. Zandeind Riel
14. De Fokmast Goirle
15. Watermolenstraat Goirle
16. Oude Rielseweg Alphen
17. Klaverstraat Gilze
18. Galderseweg Galder
19. Watertorenstraat Dongen
20. Kloosterdreef Oosterhout
21. Leijsenstraat Oosterhout
22. Galgestraat Teteringen
23. Dordrechtseweg Den Hout
24. Schansstraat Terheijden
25. Hoge Zeedijk Langeweg
26. Hamseweg Langeweg
27. Schenkeldijk Langeweg
28. Huizersdijk Zevenbergen
29. Klundertseweg Zevenbergen
30. Zevenbergseweg Zevenbergen
31. Apelaarseweg Fijnaart
32. Wittoucksingel Bergen op Zoom
33. Hogewaardpolder Woensdrecht
34. Vijdtpolder Ossendrecht
35. Armendijk Ossendrecht
36. Bossestraat Woensdrecht (omhoog)
37. Centrum Bergen op Zoom
38. Centrum Heusden
39. Centrum Ravenstein
40. Centrum Megen
41. Kapelstraat Mill

2.6.3 De aanleg van de Neterselse kasseiwegen

Al eind negentiende eeuw werd gepleit voor de aanleg van allerlei verharde wegen om de dorpen in deze omgeving uit hun isolement te verlossen. Dat leidde tot niets. Op Sinterklaasavond van 1911 richtten een aantal inwoners van Casteren, Netersel en Hulsel een dringend verzoek aan de provinciale staten van Noord-Brabant om middels verharde wegen met de rest van de wereld verbonden te mogen worden. Meer dan het voorstel van de gemeente Hooge en Lage Mierde om met Bladel en Hoogeloon te gaan praten had de Goede Sint echter niet te bieden. Pas na de Eerste Wereldoorlog kwam er beweging in het plan.¹⁹ In 1921 werd een project voorgesteld om vier klinkerwegen aan te leggen op kosten van het Rijk en de provincie Noord-Brabant. Het betrof:

1. van Casteren via Hapert naar Dalem.
2. van Netersel naar Bladel.
3. van Lage Mierde over Hulsel naar Bladel.
4. van Lage Mierde via Netersel en Casteren naar Hoogeloon.

Het Rijk wilde echter alleen meebetalen als er een doorgaande verbinding tot stand zou komen, hetgeen niet het geval was. Het Rijk wilde wel de wegen 2 en 3 subsidiëren, maar de gemeentebesturen besloten om alleen de weg van Lage Mierde over Hulsel naar Bladel met klinkers te verharderen. Dat wegvak was 8

kilometer lang en zou 309.000 gulden kosten, waarvan het Rijk 40% en de provincie 55% zou betalen.²⁰ Deze weg werd in feite niet met klinkers verhard, maar met kasseien die er voor een groot deel nog steeds liggen.

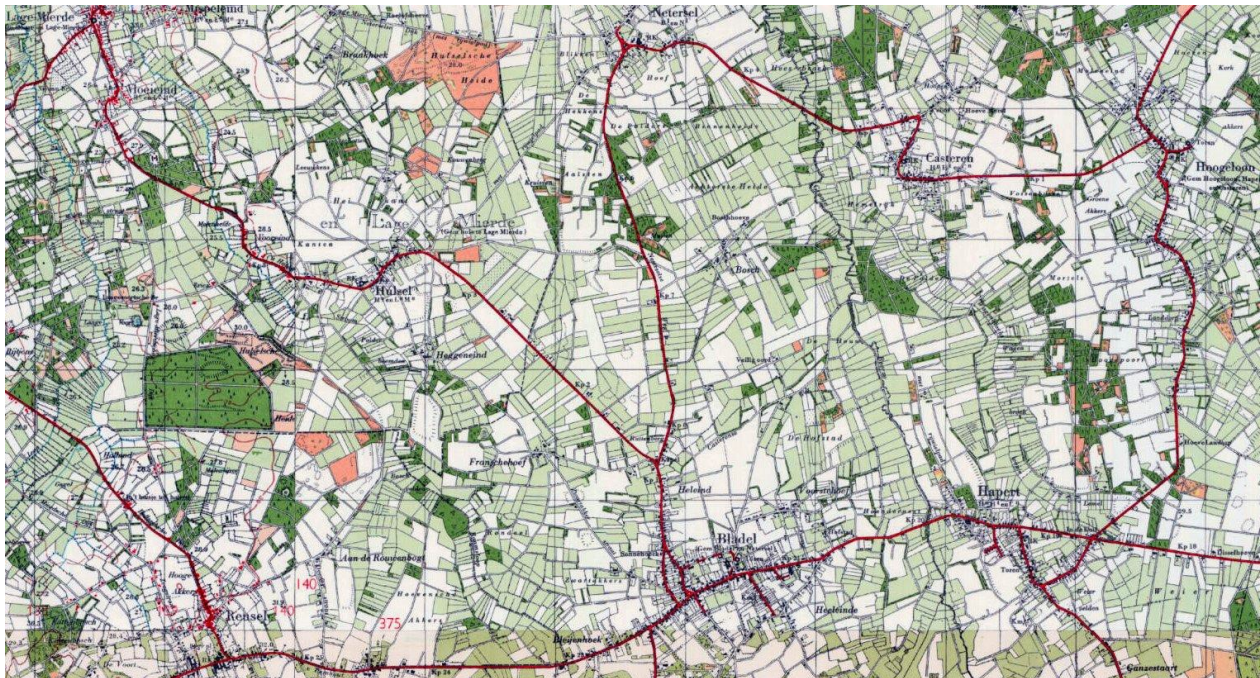
Daarna gebeurde er jaren niets aan de weg over Netersel en begon het volk te morren. In 1926 werd geklaagd dat bij hoog water de weg Casteren – Netersel over meer dan honderd meter onder water stond. Dat moet dus aan de Grote Beerze geweest zijn.²¹ Het jaar daarop mopperde een briefschrijver: we betalen aan de provincie belasting voor de wegen, terwijl er in uitgestrekte gebieden helemaal geen verharde wegen zijn.²² En warempel, eind van dat jaar kwam er weer schot in de zaak.

In december 1927 stelden Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten voor om alsnog 55% subsidie te verlenen aan het bestratingsproject Hoogeloon – Casteren – Netersel – Bladel, nu het Rijk toch bereid was daarin 40% bij te dragen. Het voorstel werd zonder stemming door Provinciale Staten aangenomen.²³ Het plan kon nu uitgewerkt worden. De gemeente Hoogeloon kocht in 1929 nog wat grond aan voor de weg.²⁴ Op 16 april 1929 werd de uitvoering ervan op gemeentehuis van Hoogeloon aanbesteed. Het ging om 8370 meter aarden baan met verharding en een betonnen brug: de brug over de Grote Beerze. Voor de verharding waren er twee opties: Zweeds graniet of “Grès”. Hierop reageerden 28 inschrijvers uit het hele land. De laagste inschrijver was de firma J.H. Doesselaar en Joh. Van den Broek uit Eindhoven voor f279.300 (Zweeds graniet) of f 266.300 (Grès).²⁵ Het werk werd door de gemeentebesturen van Hoogeloon c.a., en Bladen en Netersel aan deze firma gegund, die voor de bestrating Zweeds graniet moest gebruiken.²⁶

Aan de uitvoering van het werk werd snel begonnen, maar in januari 1931 moest het werk een tijdje worden stilgelegd wegens overvloedige regenval.²⁷ Wanneer het werk gereed was is niet zo duidelijk maar mogelijk kon de bisschoppelijke auto er in oktober 1932 al over rijden toen de nieuwe kerk van Netersel ingewijd moest worden.²⁸ In de lente daarop organiseerde de wielclub “de Greelouw” een Ronde van Bladel. Daarin reed men onder andere via Lage Mierde en Netersel naar Casteren. Het rondje moest twee of drie maal gereden worden en bekende Hollandse en Belgische wegrenners, alsook enkele Duitse renners van naam deden er aan mee.²⁹

In augustus 1933 werd Netersel ook opgenomen in de honderd kilometer lange “Brabantse Veldrit” die op gewone fietsen binnen acht uur gereden moest worden.³⁰ Aan het eind van dat jaar werd zelfs voorgesteld om de buslijn van Tramweg Maatschappij “de Meierij”, die al via Zeelst, Oerle, Wintelre en Vessem naar Hoogeloon reed, door te trekken via de kerkdorpen Casteren en Netersel naar Bladel. Daar kon dan aangesloten worden op de buslijnen Tilburg – Eindhoven en die naar Antwerpen. Zo zouden deze kerkdorpen uit hun isolement worden verlost, zoals dat toen heette.³¹ In de herfst van 1934 werd het werk aan de weg afgerond met het planten van bomen.³² Het eerste ongeval op de nieuwe weg was toen al gebeurd: in december 1933 was een auto door de gladheid de sloot in gereden. De bestuurder kwam met de schrik vrij, maar zijn auto was beschadigd.³³ In 1935 lag er in Netersel plots een nummerplaat op straat. Die was op de kasseien van een auto afgerammeld.³⁴

De verharding van de weg Casteren – Netersel – Bladel betekende voor Netersel niet alleen een verlossing uit het aloude isolement, ze markeerde een heuse sprong de moderne tijd in. In 1931 werd besloten om Netersel te “electrificeren”, ofwel om het dorp op het stroomnet van de PNEM aan te sluiten.³⁵ De nieuwe kerk kwam in 1932 gereed, de oude werd in 1934 afgebroken.³⁶ Zelfs werd het dorp in dat laatste jaar aangesloten op het openbaarvervoer.³⁷ De traditie van het wielrennen begon in 1933.³⁸



Topografische kaart uit 1953, met daarop de provinciale weg Hapert – Bladel – Reusel uit 1857; de in 1921-1922 bestrate weg van Bladel naar Lage Mierde en de in 1931-33 bestrate weg van Hoogeloon over Casteren en Netersel naar Bladel. TOPOGRAFISCHE KAART 1:25.000, EDITIE 1953.

2.6.4 De wegen in Netersel

Voor een groot gebied rond Eindhoven werd in de jaren 2009-2012 een Erfgoedkaart samengesteld, met daarbij allerhande documentatie en een mooie website.³⁹ Daarbij zijn ook de wegen van Netersel beschreven.

De Muilen en de **Neterselse Weg** worden daar beschreven als onderdeel van de middeleeuwse hoofdweg Breda – Maastricht en Luik.

2.12.4.002 Breda – Maastricht, Bredase baan

Bladel lag aan de belangrijke handelsbaan die de steden Breda en Bergen op Zoom verbond met Maastricht, Luik en Keulen. De weg was druk in gebruik vanaf de late middeleeuwen. De Bredase Baan in Bladel werd in de 18e eeuw gemoderniseerd en als een kaarsrechte baan aangelegd. Hij is daarmee de stille getuige van de internationale politiek ten tijde van de Republiek, het Prinsbisdom Luik, de Oostenrijkse Nederlanden en de disputen over de grenzen van Bladel, Reusel en Postel.⁴⁰ De baan is het best herkenbaar en geconserveerd daar waar de ontwikkelingsdruk beperkt is gebleven en in het bijzonder daar waar de ondergrond nog steeds niet (her)verkaveld en niet in cultuur is gebracht. Dan hebben we het, op Bladels grondgebied, vooral over de natuurgebieden Misperleindsche en Hapertsche heide. Daar vormt zij nog een altijd goed waarneembare circa 11,3 meter brede aarden baan; al naar gelang de ondergrond waar te nemen als verdiepte, ingesloten door brede sloten, of verhoogde 'streep in het landschap'.⁴¹ De weg Hilvarenbeek – Bladel, onderdeel van de grote route Breda – Maastricht, volgt hier het tracé volgens de kaart van Verhees, 1794. Dat is in het noorden van Lage Mierde en Netersel erg recht: mogelijk was ook die weg al rechtgetrokken of is dat een geheel nieuwe baan?⁴²

De weg komt nogmaals terug onder het thema “Doorgaande wegen” vanwege de bestrating met kasseien:

2.13.1.004 Kasseiweg De Muilen, Neterselse Weg

Kasseiweg tussen twee oude dorpskernen. De kasseibestrating met rabatstroken uit gebakken klinkers dateert uit de periode 1930-1940. De weg is onderdeel van een groter complex aan klinker- en kasseiwegen, dat kenmerkend is voor de gemeenten Bladel en Reusel-De Mierden.

Ook onder het thema “Laanbeplanting” is deze weg opgenomen:

2.13.15.003 Laanbeplanting Neterselse Weg, De Muilen

Laanbeplanting van Amerikaanse eiken. Het geheel dateert overwegend uit de periode 1900-1920.



De Muilen (Bron Google streetview)

De straat **De Hoef**, met haar verlengde **Kranenberg** wordt beschreven onder de Thema's “Doorgaande wegen” en “Laanbeplanting”

2.13.1.008 (ten dele) De Hoef (Hoeve) (Netersel)

Afbeelding van de doorgaande weg naar Casteren. In 1930 verhard.⁴³

2.13.1.014 (ten dele) Kasseiweg De Hoeve

Kasseiweg tussen twee oude dorpskernen. De kasseibestrating met rabatstroken uit gebakken klinkers dateert uit de periode 1930-1940. De weg is onderdeel van een groter complex aan klinker- en kasseiwegen, dat kenmerkend is voor de gemeenten Bladel en Reusel-De Mierden.

2.13.15.001 Laanbeplanting De Hoeve

Laanbeplanting van Amerikaanse eiken, langs een doorgaande weg tussen twee oude dorpskernen. Het geheel dateert overwegend uit de periode 1900-1930.

Bovenstaande dateringen zijn gebaseerd op wat de opeenvolgende edities van de topografische kaart weergeven. Inmiddels weten we dat de kasseibanen van Netersel in 1931-33 zijn aangelegd. Dat is zichtbaar met vertraging op die topografische kaarten aangegeven. De laanbeplanting dateert van de herfst

van 1934 of iets later, al lijken de bomen langs een deel van De Mulen op het oog toch een stuk ouder te zijn.

In bovenstaande beschrijvingen komt de volgende zin voor: “De weg is onderdeel van een groter complex aan klinker- en kasseiwegen, dat kenmerkend is voor de gemeenten Bladel en Reusel-De Mierden.” Daar wordt mee bedoeld dat de Neterselse kasseiwegen onderdeel zijn van een **ensemble**, een samenhangende groep cultuurhistorische elementen. In dit geval bestaat dat ensemble uit een groep haast aaneensluitende kasseiwegen van Lage Mierde over Hulsel, het Helleneind bij Bladel, door Netersel en Casteren naar Hoogeloon. De kasseistroken van dit ensemble zijn ongeveer 12 kilometer lang.

Het betreft vier weggedeelten in de gemeente Bladel (lengten bij benadering):

- De Neterselse Weg, vanaf huisnr. 3 tot de oude grens Bladel-Netersel: 1.636 meter.
- De Mulen, van de oude grens met Bladel tot het Carolus Simplexplein: 1.550 meter.
- De Hoeve, van het Carolus Simplexplein tot de Grote Beerze: 1.461 meter.
- Kranenberg, van de Grote Beerze tot de Westelbeerse Dijk: 440 meter.

In totaal een lengte van 5.087 meter met kasseien.

De kasseiwegen rondom Netersel-Casteren en naar Lage Mierde (Reusel) blijken de langst aaneengesloten kasseiwegen in Nederland te zijn. Eveneens worden ze tot een van de mooiste routes gerekend. Deze samenhang verhoogt de cultuurhistorische waarde van de Neterselse kasseiwegen.

KASSEIWEGEN IN NETERSEL 2019



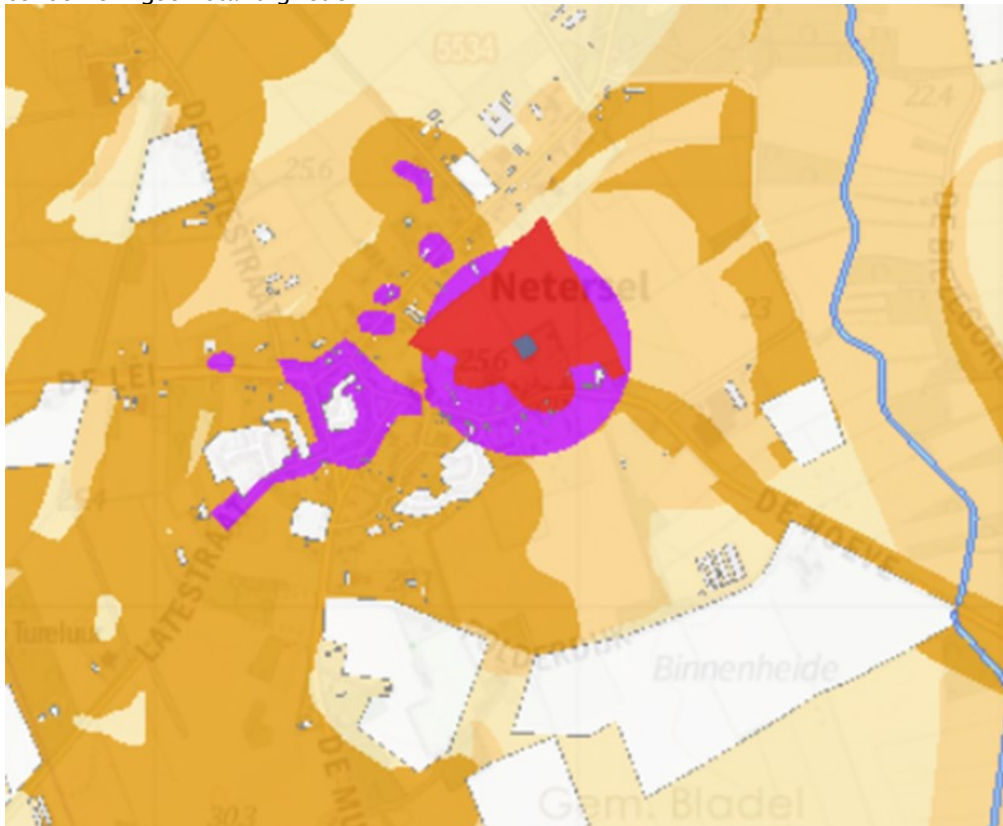
Ligging van de besproken kasseiwegen.

Tekening K. Leenders, 2019.

2.7 Kasseiwegen en de archeologie

Archeologiebeleid Bladel

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Bladel is het gebied van de kasseiwegen grotendeels aangeduid met een hoge archeologische verwachting. Deze terreinen liggen in zones van het landschap waar op basis van geomorfologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relictten de meeste archeologische vindplaatsen verwacht mogen worden. Dat wil zeggen dat in deze gebieden sprake is van een hoge concentratie archeologische vindplaatsen met goede conserveringsomstandigheden.



Archeologische beleidskaart Bladel

Het betreft voor de kasseiwegen in en rondom Netersel de volgende categorieën:

Categorie 2: Gebied van archeologische waarde. (Rood)

In deze gebieden is bij eerdere onderzoeken reeds aangetoond dat er concentraties archeologische resten voorkomen die als behoudenswaardig gekarakteriseerd kunnen worden. In deze gebieden is dus sprake van vastgestelde archeologische waarden. De archeologische resten op deze terreinen zijn echter minder geconcentreerd dan bij de vorige categorie en bovendien is vaak niet exact bekend waar de resten zich bevinden. Bodemingrepen zijn in principe niet toegestaan. Vanwege de aanwezige archeologische waarden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten van projectgebieden die groter zijn dan 100 m² en dieper gaan dan 0,3 m onder maaiveld.

Categorie 3: Gebied met een hoge archeologische verwachting, historische kern. (Paars)

Het gaat hier om de oude en de vermoedelijk nog oudere verschoven woonkernen en gehuchten, waar op basis van historische bronnen, oude kaarten en nog aanwezige bebouwing een hoge archeologische

verwachting geldt. Dat wil zeggen dat in deze gebieden sprake is van een hoge concentratie archeologische vindplaatsen met goede conserveringsomstandigheden. De kans op het aantreffen van archeologische vondsten bij bodemingrepen is dus zeer groot. Om die reden is een vergunning vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten van projectgebieden die groter zijn dan 250 m² en dieper gaan dan 0,3 m onder maaiveld.

Categorie 4: Gebied met een hoge archeologische verwachting. (Bruin)

In deze gebieden geldt op basis van geomorfologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een hoge archeologische verwachting. Dat wil zeggen dat in deze gebieden sprake is van een hoge concentratie archeologische vindplaatsen met goede conserveringsomstandigheden. De kans op het aantreffen van archeologische vondsten bij bodemingrepen is dus zeer groot. Om die reden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten die groter zijn dan 500 m² en dieper gaan dan 0,3 m onder maaiveld of 0,5 m onder maaiveld bij esdek en agrarisch bestemde gronden.

Daarmee is zowel inhoudelijk als beleidsmatig een archeologisch (voor)onderzoek en/of begeleiding bij wijzigingen van deze wegdelen veelal noodzakelijk.

Het is duidelijk geworden dat de kasseibanen van Netersel op Middeleeuwse wegen liggen.

Bij het leggen van de kasseien zal daar een deel van uitgegraven zijn om een goede bedding voor de kasseien te kunnen maken. In 2006-2008 werd onder de kasseien een wegcunet van 30 centimeter diep met aangewalst steengruis aangelegd. Zou men de kasseien willen vervangen, dan zal opnieuw een goede ondergrond gemaakt moeten worden, met nieuw graafwerk als gevolg. De vraag is of er dan aan archeologische waarden geraakt kan worden.

In de bodem manifesteren middeleeuwse wegen zich als zones vol karresporen die elkaar oversnijden en verder de sporen van modderpoelen en stuifzandplekken. Dat is een lastig onderzoeksgebied voor archeologen. Daar komt bij dat er weinig materiële vondsten zijn: een enkel muntje, een gesneuveld kannetje. Dat maakt alles ook nog lastig om te dateren. Misschien dat overdekte moerassige plekken of diepten in karresporen materiaal opleveren dat via stuifmeel of C-14 dateerbaar is.

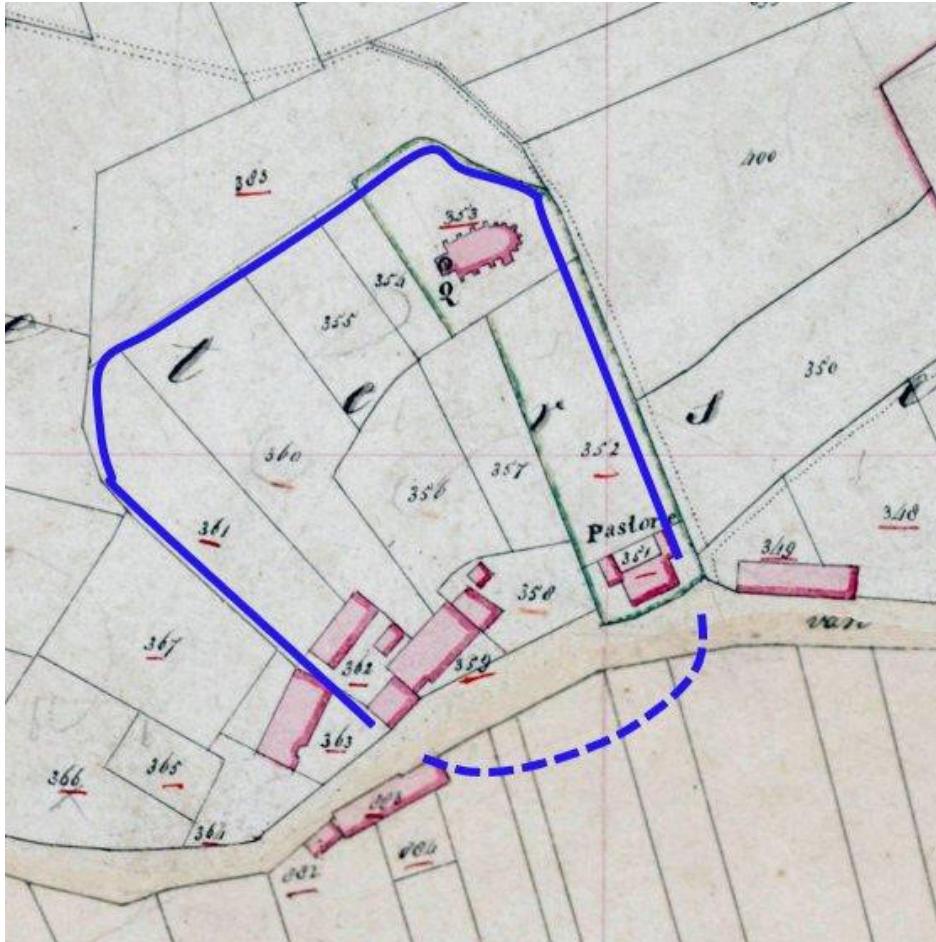
- Voor de weg De Muilen – Neterselse Weg kan archeologisch de onderzoeksvraag gesteld worden of er iets te vinden is dat op gebruik als onderdeel van de weg Breda – Maastricht wijst. Breedte van het karrespoor, vondsten, ouderdom?
- Voor de weg De Hoeven tot aan De Oude Pastorie geldt als vraagstelling: hoe oud is dit pad? Immers in eerste aanleg lijkt het de toegang tot de burcht geweest te zijn.
- Voor de weg De Hoeven ten oosten van de Oude Pastorie en de weg Kranenberg is de voornaamste vraag wanneer deze verbinding tot stand kwam. Door het dal van de Grote Beerze ligt de weg op een dam. Hoe oud is die?
- Voor alle drie geldt dat ze vrijwel geheel door een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde lopen.

Oude burcht (De Hoeve)

Naast deze algemene archeologische uitgangspunten is speciale aandacht vereist voor het stukje van De Hoeve ter hoogte van de oude burcht. Hoogstwaarschijnlijk wordt de weg twee maal gekruist door de burchtgracht. Die gracht kan heel goed materiaal bevatten dat dateerbaar is op basis van stuifmeel, C-14 of materiële vondsten. Daarmee wordt dan een indicatie voor de ouderdom van (deze uitbreiding) van de burcht van Netersel verkregen. Tussen beide grachtresten ligt de weg De Hoeve op de voorhof van de

burcht. Dat is in principe een nederzettingsterrein waar allerlei vondsten verwacht kunnen worden, tenzij de bodem er al eens flink afgegraven werd. Plaats en archeologisch belang van dit stuk kunnen gepreciseerd worden nadat de opgraving uit 2018 volledig uitgewerkt is.

Van belang is vast te stellen dat het “terrein met archeologische waarde” aan de straatzijde veel te klein is vastgesteld.⁷² Het is waarschijnlijk dat de oude burchtgracht tot ten zuiden van de straat doorliep en het gedeelte straat en een strook ten zuiden ervan zouden dus bij dat archeologisch monument gevoegd moeten worden.



Schets van het burchtterrein. Tekening K. Leenders, 2019.

Voor de geschiedschrijving van Netersel is een betere datering van de burcht van het grootste belang, temeer omdat er een grote discrepantie is tussen de ouderdom van de nederzittingsnaam Netersel (6e-10e eeuw?) en de eerste schriftelijke vermelding van de burcht (eind 13e eeuw.). Hierin is het advies om nader onderzoek te verrichten.

2.8 Kasseiwegen en de volkscultuur

In het begin van de vorige eeuw gingen de mensen ook aan andere zaken vrijetijd besteden. Het uitoefenen van deze tijd in de vorm van recreatie-toerisme, sport was in die tijd nog relatief ongewoon voor de gewone burger. De sociaal-maatschappelijke en economische ontwikkelingen zorgen hiervoor. In Netersel speelt er rond de kasseiwegen iets bijzonders: een wielercultuur die naar nu blijkt direct na het leggen van de kasseien al opbloede en heden ten dage nog springlevend is.

Wielersportliefhebbers zijn blijkbaar verzot op kasseien. In Vlaanderen bewaart en koestert men de kasseistroken, die geregeld deel uitmaken van de route van gerenommeerde koersen als *De Hel van het Noorden*. Het mooist vindt men de stroken die onmenselijk steil de heuvel op gaan: dat heet dan *De Muur van Geraardsbergen* (of een andere plaatsnaam).⁷³ Zonder die koersen zou Vlaanderen Vlaanderen niet zijn.

Dit geldt ook voor de Tour de France als we onderstaand citaat lezen.

‘Iedereen kan tijd verliezen op de kasseien! De kasseien maken deel uit van de geschiedenis van de Tour de France, net als de bergen en de afdalingen. Wanneer de Tour door het Noorden gaat, gaan we ze niet opzettelijk uit de weg. We willen geen koers waarin alles gereguleerd en voorspelbaar is.’

– Christian Prudhomme, directeur van de Société du Tour de France

M. Sargentini, Koersen over kasseien en kiezelstenen in Nederland, 2018

In Noord-Brabant is het niet zo erg als in Vlaanderen, maar ook hier koesteren wielrenners/fietsers de kasseien. De kasseibanen van Netersel waren amper klaar, of in 1933 werden de eerste koersen al georganiseerd. De recreatieve fietsers fietsten toen nog over de grasstroken langs deze weg.⁷⁴ Dat was het begin van De Acht van Bladel: wedstrijden waarin zowel Nederlanders als zuiderburen aan de start komen van een koers over 105 kilometer. Een fragment uit het boek *De Negende Zaligheid*, waarin Charel Baelemans herinneringen ophaalt aan het Bladel van voor de oorlog, toont hoe gemoedelijk het er in die tijd aan toe ging.⁷⁵

‘Het volgende gebeurde in de jaren dertig op de dag dat de Acht van Bladel weer eens zou verreden worden. Minstens 130 renners stonden al klaar om te vertrekken. Jantje Dijkmans stond met de vlag vooraan om het startsein te geven. Daar komt me ineens een wielrenner uit de richting van Reusel met een vaart op Jantje aan en roept: “Hé, menieër, mag ik begot nog meeraaien, want ik ben van waaid gekomen, hieëlemaal allieën uit Aarschot!” Dijkmans zei: “Allee, verreut dan, gao mor gauw in da café daor bij Sooi Vosters oe aaien verklejen. We wochten vijf minuten.”

Toen de wedstrijd eenmaal goed aan de gang was, zagen wij dat de Aarschotse telaarcomer in de kopgroep zat. Hij zat daar ook nog in de tweede ronde. En in de derde ronde, die tevens de laatste was, kwam hij als eerste over de meet, met een minuut voorsprong op de anderen. Maar toen hij de finish gepasseerd was, ging hij pas voorgoed aan het sprinten. Jantje Dijkmans riep: “Wat doet hij nou toch, potverdomme!” En dan tot Peerke Daniëls: “Verreut Peer, doet hem van achterna mee oewen auto.” En Peer met een vaart weg. Ongeveer aan de Muilen haalde hij hem in.

“Stoppen,” riep Peer. De renner stapte af, verbaasd. “Worroem,” vroeg hij. “Ik zit toch nie oep ne verkieërde weg?!” “Neenee,” lachte Peer. “Maar de koers is afgelopen en gij hebt ze gewonnen met een minuut voorsprong.” “Is da echt waar?! Wel begot, ik docht zeker da’k nog nen toer moest doen.” “Bende dan nie muug?” wilde Peerke weten. “Muug menieër? Ik ken gin muugte als er 50 gulden te winnen zèn!”

Dit typische beeld van de koers in lang vervlogen dagen zal ook na de oprichting van Toer- en Wielclub *Het Snelle Wiel* in 1949 nog een tijdlang voortleven. Soms zijn er zoveel deelnemers dat de organisatie te weinig officiële rugnummers op voorraad heeft. Van de nood wordt een deugd gemaakt met verknipte witte lakens waarop ontbrekende nummers worden toegevoegd. Renners van wijd en zijd reizen naar het Kempenland af om er zich op jonge leeftijd met de sterksten van hun jaargang te meten. De Acht krijgt zijn officiële status.

Als Gerard Wesseling in 1958 de Acht van Bladel wint, schrijft Frits van Griensven in het verslag:

‘Die jonge Wesseling uit Halfweg heeft momenteel, let wel momenteel, de capaciteiten om een knappe wielrenner te worden. Hij is goed gebouwd, zit zo nodig gespannen op zijn fiets en verbruikt zijn kracht met verstand. Dat heeft hij zondag in de jaarlijkse Acht van Bladel laten zien, de grootste nieuwelingenwedstrijd, die dit seizoen in ons land verreden is. Een sterke wedstrijd op een lastig parcours, die tegen een gemiddelde van veertig over 105 kilometers werd afgelegd. Tegen een gemiddelde van veertig op een vast verzet!’

Nog altijd worden er koersen gereden die ook door Netersel komen, of zelfs Netersel als centrum hebben. Zo werd op 5 mei 2019 de *“Hel van Netersel”* verreden: een koers voor 7 jeugdcategoryën.⁷⁶ Die naam *“Hel van Netersel”* verwijst nadrukkelijk naar de kasseien en die kasseien zijn ook hét symbool van deze wedstrijden.



Symbolen en de jonge helden van de Hel van Netersel uit 2019.

<https://www.knwu.nl/wegwielrennen/evenement/113843>

Ook voor de volwassenen is er een Neterselse koers. Die wordt tijdens de kermis verreden onder de fraaie naam ‘Presto Pedale’. In 2019 ging die op 4 juni jl. alweer voor de 42ste keer door, met wedstrijden voor

(semi/prof) wielrenners, zowel mannen als vrouwen, maar ook voor gewone fietsen (“op dikke banden”) en zelfs een wedstrijd voor niet-geregistreerde renners, met op het podium een heuse rondemiss. 77

Kortom; de kasseien van Netersel zijn al bijna 90 jaar een onderdeel van de volkscultuur!

3 Waardering

3.1 Hoe zeldzaam zijn de kasseiwegen in Netersel ?

De gemeente heeft de vraag gesteld of de kasseiwegen van Netersel een cultuurhistorische waarde hebben. In het onderzoek blijkt dat de bepaling van cultuurhistorische waarden van deze wegen aan de hand van meerdere factoren worden bepaald.

De waarde worden bepaald door onder andere de herkenbaarheid van de ontwikkelingsgeschiedenis en gebruik van de wegen in relatie tot het omliggende historische landschap nog beleefbaar aanwezig is. Daarbij wordt ook de gaafheid en zeldzaamheid van deze wegen op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau afgewogen.

- landschap en historische geografie
- archeologie
- sociaalhistorische (volkskundige) aspecten

Zeldzaamheid

Uit de inventarisaties blijkt dat er in Nederland nog weinig kasseiwegen voorkomen en in de laatste dertig jaar 36% van deze kasseiwegen zijn verdwenen, als we in lengte rekenen. In de provincie Noord-Brabant ligt nu nog ongeveer 30 kilometer aan kasseiwegen en ook constateren we dat het aantal kilometers kasseiwegen sterk afneemt.

De kaart laat zien dat er juist in en bij Bladel een opmerkelijke groep kasseiwegen ligt: het hiervoor al opgemerkte ensemble van zes stukken met een gezamenlijke lengte van 12,2 kilometer, is half in de gemeente Bladel en half in Reusel – De Mierden. Deze 12,2 kilometer is dus 43% van wat er in heel Noord-Brabant nog resteert. Daarvan maken de twee stukken die in dit rapport centraal staan 5,3 kilometer uit. De cultuurhistorisch landschappelijke waarde van deze Neterselse kasseiwegen is zeer hoog, vanwege de ensemblewaarde en de hoge zeldzaamheid op alle eerder genoemde niveaus.

Technische waarde / Gaafheid

De kasseiwegen hebben cultuurhistorische waarde vanwege de kenmerkende materiaaltoepassing, afmetingen, hardheid, kleur en vormaspecten. De intrinsieke waarde van het materiaal 'Zweeds graniet' is hoog, mede doordat de materialen nog oorspronkelijk zijn en in een goede onderhoudsstaat verkeren. De materialen zijn desondanks vervangbaar (als bestaand).

Landschapshistorische waarde

De infrastructuurle ontsluiting van de Neterselse Weg, De Muilen, De Hoef en Kranenberg hebben hoge landschapshistorische en geografische waarde, vanwege de geleidelijke functionele ontwikkeling van wegen

Het wegenpatroon met de kasseiwegen heeft een contextwaarde aangezien ze deel uitmaken van het netwerk van (veld)wegen, dat de dorpen verbond en naar landbouwgronden rondom Netersel leidde. Het patroon is in hoofdzaak middeleeuws en de verharding past in de geleidelijke ontsluiting van het platteland van zandwegen naar verharde wegen.

De kasseiwegen hebben ensemblewaarde als onderdeel van de landschappelijke structuren en laanbeplating als verbindingslijn tussen de dorpskernen van Netersel-Casteren-Bladel.

Deze wegen zijn de laatste verhardingen met kasseien in de provincie; de latere verhardingen werden met klinkers of in asfalt uitgevoerd.

Belevingswaarde

De kasseiwegen hebben een hoge belevingswaarde en beeldkwaliteit, vanwege het bijzondere karakter en het uiterlijk van de wegprofielen in samenhang met het omliggende historische landschap en de oorspronkelijke laanbeplanting langs de wegen.

Archeologische waarde

De ondergrond van kasseiwegen hebben archeologische en wetenschappelijke waarde, vanwege het ongeschonden historisch wegtracé en de nog aanwezige relict en sporen onder de bestaande weg, onder meer het kasteel van Netersel (eind 13e eeuw) en (Middeleeuwse) wegenstructuren. De burcht aan De Hoeven ligt tussen de dorpskernen van Netersel en Casteren en het tracé doorsnijdt de aanwezige grachten en het voorhof.

Sociaalmaatschappelijke – culturele waarde

De kasseiwegen staan symbool voor de nieuwe sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen in de Kempen. De verharding van wegen hebben cultuurhistorische waarden vanwege de bijdrage aan de sterke sociaal-economische én sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van dorpen in de Kempen. De verharding van de weg Casteren-Netersel-Bladel in 1931-1933 zorgde voor een doorontwikkeling in Netersel naar de moderne tijd. Netersel werd o.a.; op het stroomnet van de PNEM aangesloten, de bouw van de nieuwe kerk werd gerealiseerd en ten slotte het dorp werd aangesloten op het openbaar vervoer. In 1933 startte men met wielrenwedstrijden; een nieuwe vorm van tijdsbesteding. Deze wedstrijden worden tot op dit moment nog steeds georganiseerd.

3.2 Conclusie en aanbevelingen

Het gemeentelijke als het provinciaal beleid gaat uit van behoud, versterking en inpassing van de aanwezige cultuurhistorische kwaliteiten. Versterking of vernietiging van deze waarden moet zoveel mogelijk worden voorkomen. De kasseiwegen in Bladel genieten planologische bescherming via de het bestemmingsplan en de provinciale Verordening Ruimte.

Het onderzoek maakt duidelijk dat de kasseiwegen in Bladel cultuurhistorische waarden hebben waarmee rekening gehouden dient te worden.

Op basis van deze cultuurhistorische verkenning kunnen we concluderen dat we de kasseiwegen **hoge cultuurhistorische waarden** toekennen, vanwege:

- zeldzaamheid
- technische waarde & gaafheid
- belevingswaarde en karakteristieke uitstraling
- (landschappelijke) ensemblewaarde
- archeologische & wetenschappelijke waarde
- sociaal-maatschappelijke waarde.

Vanuit oogpunt van de monumentenzorg adviseren wij deze unieke wegen een extra bescherming te bieden en als monument aan te wijzen. Voor het vergroten van de bewustwording kan worden gedacht aan het inzetten van communicatieve instrumenten.



4 Literatuur

- Aa, J.H.W.E. van der, W.A. Hendriks. De Neterselse akker- en weidebenamingen. *Jaarboek van de Heemkundige Kring Pladella Villa* 7 (1996) 135 – 158.
- Beex, B.. Kilometerpaal “19M” herinnert aan realisatie provinciale weg Eindhoven-Reusel. *De Rosdoek* 33 (2005) nr. 116, 12-14.
- Beex, B.. Bredase Baan Bladel – streep in het landschap. *De Rosdoek* 36 (2008) 128.
- Beex, B.. *Aanleg kasseiwegen gemeente Bladel niet zonder hobbels*. Ongepubliceerd, 29 februari 2012.
- Camps, H.P.H.. *Oorkondenboek van Noord - Brabant tot 1312. Deel I, De Meierij van 's - Hertogenbosch (met de heerlijkheid Gemert)*. Den Haag, 1979.
- *Catalogus Cultuurhistorische Inventarisatie Erfgoedkaart Bladel Versie 2018*. Eindhoven, 2018.
- Corten, J.P. (hfdred.). *Lijnen door het Brabantse land. 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996*. Zwolle (Waanders), 1997.
- Crijns, A.H., F.W.J.Kriellaars. *Het gemengde landbouwbedrijf op de zandgronden in Noord-Brabant 1800 - 1885*. Tilburg, 1987 (Bijdragen LXXII).
- Daniëls, M.P.C.. *Bladel en Netersel in oude ansichten, deel 2*. Zaltbommel, 1985.
- Dillo, M., G.A.M. van Synghel, m.m.v. E.T. van der Vlist. *Oorkondenboek van Noord-Brabant tot 1312. II, de heerlijkheden Breda en Bergen op Zoom*. Den Haag, 2000.
- Durme, L. van. Koppige kasseien en mythische bergen. IN : Coleman, T., J. De Caluwe, V. De Tier, A.-S. Ghyselen, L. Triest, R. Vandenberghe, U. Vogl (red.). *Woorden om te bewaren - Huldeboek voor Jacques Van Keymeulen*. Gent, 2018, 347 – 358.
- Gysseling, M.. *Toponymisch woordenboek van België, Nederland, Luxemburg, Noord Frankrijk en west Duitsland voor 1226*. Gent, 1960.
- Heijden, P.J. van der (red.). *Romeinse wegen in Nederland*. Utrecht (Matrijs), 2016.
- Hermans, C.R.. *Noord-Brabantsche Oudheden*. Den Bosch, 1865.
- Holwerda, J.H., in: *Oudheidkundige Mededelingen uit 's Rijksmuseum van Oudheden te Leiden, Nieuwe Reeks* 5 (1924).
- Horn - Van Nispen, M.-L. Ten. Infrastructuur, vervoersstromen en waterstaat. IN: Eerenbeemt, H.F.J.M. van den (red.). *Geschiedenis van Noord-Brabant, Deel I, Traditie en modernisering 1796 - 1890*. Amsterdam/Meppel, 1996, 152-165.
- Kempeneers, P.C.T., K.A.H.W. Leenders, V. Mennen, B. Vannieuwenhuyze. *De Vlaamse waternamen. Verklarend en geïllustreerd woordenboek. Deel I. De provincies Antwerpen, Limburg, Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Leuven (Peeters), 2016. Werken van de KCTD. Vlaamse Afdeling, nr. 29.
- Leenders, K.A.H.W.. Romeinse wegen ten noordoosten van Antwerpen. *Brabants Heem* 35 (1983) 201 – 206.
- Leenders, K.A.H.W.. De aanleg van de Napoleonsweg Antwerpen - Breda. Parallellen met het verleden (Romeinen) en het heden (HSL). *Eigen schoon en de Brabander* 101 (2018) 385 – 400.
- Lendering, J., A. Bosman. *De rand van het Rijk. De Romeinen en de Lage Landen*. Amsterdam (Anthenaeum - Polak & Van Gennep), 2010.
- Van Loon, G.. *Aloude Hollandsche Historici, deel II*. Den Haag, 1734.
- Mennen, J.. Een Romeinse weg door het Dommelgebied van Tongeren naar Rossum? *Noordbrabants Historisch Jaarboek* 20 (2003) 10 - 46.
- Nieuwenhuijsen, K.. *Strijd om West-Frisia. de ontstaansgeschiedenis van het graafschap Holland: 900-1100*. Utrecht (Omniboek), 2016.
- Nieuwenhuijsen, K.. Het ontstaan van het graafschap Holland. Twee oude bronnen opnieuw bezien. *Holland* 50 (2018) 217 - 226.

- *Ordre en Reglement van den Raed van State der Vereenigde Nederlanden op het beplanten van de Meyerie van 's-Hertogenbosch*. Den Haag, 1697.
- Philippa, M., F. Debrabandere, A. Quak, T. Schoonheim, N. van der Sijs. *Etymologisch Woordenboek van het Nederlands*. Amsterdam, 2003-2009.
- Provincie Noord-Brabant. *Geactualiseerde Cultuurhistorische waardenkaart*. Den Bosch, 2006.
- Roymans, N., J. van der Heyden, Ch. Baelemans, F. Verachttert. *De Negende Zaligheid – Cultuurhistorisch beeld van Bladel en Netersel in de Acht Zaligheden*. Bladel en Netersel (VVV), 1975.
- Roymans, N.. Een bijdrage tot de Geschiedenis en Voorgeschiedenis van Bladel en Netersel (van Prehistorie tot en met de Middeleeuwen). In: Roymans, N., J. van der Heyden, Ch. Baelemans, F. Verachttert. *De Negende Zaligheid – Cultuurhistorisch beeld van Bladel en Netersel in de Acht Zaligheden*. Bladel en Netersel (VVV), 1975, 7-116.
- Sargentini, M. Koersen over de kasseien en kiezelstenen in Nederland, 2018.
- <https://joostfietst.com/2019/02/13/kasseien-in-nederland/>

Archieven (waarnaar wordt verwezen)

ARAB Algemeen Rijksarchief Brussel

- Leenhof van Brabant

BHIC Brabants Historisch Informatiecentrum Den Bosch

- Archief van de abdij van Postel, 1138-1797 (toegang 2114)
- Archief van de Raad en Rentmeester Generaal der Domeinen (toegang 9)
- Collectie kaarten en tekeningen van het Rijksarchief in Noord-Brabant (toegang 343)
- Provinciaal Bestuur Noord-Brabant, 1814 - 1920 (toegang 17)

RHCe Regionaal Historisch Centrum Eindhoven

- Archief van het Gemeentebestuur Bladel, 1926-1969 (toegang 10545)
- Archief van het Gemeentebestuur Hoogeloon c.a., 1811-1932 (toegang 15287),
- N.V. Handelsvennootschap Jos-Pé (toegang 20019)

Kaartmateriaal (waarnaar wordt verwezen)

- Kaart van Hendrik Verhees uit 1794: Kaart figuratief van het grootste gedeelte van Bataafsch Brabant (de Meierij van 's-Hertogenbosch)
Orig : Nationaal Archief Den Haag, FIDZ 457 met twee titelbladen, waarvan één "Noord-Brabant".
Afdrukt : Gedrukt bij Mortier Covens en zoon, Amsterdam, uitgevers. O.a. gevoegd bij Crijns en Kriellaars, 1987;
- GBKN en de kadastrale ondergrond (gemeente);
- Google Maps;
- Actuele topografie: Top10 kaart van Topografische Dienst Nederland;
- Actueel Hoogtebestand Nederland, AHN-2;
- Geomorfologische kaart (schaal 1:50.000);
- Bodemkaart (schaal 1:50.000);
- Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant, editie 2006 en 2010;
- Aardkundige waardenkaart van Noord-Brabant;
- Kadaster 1832, geraadpleegd via Watwaswaar.nl;
- Topografie ca 1845: Voordt-Pieck, L. van der, M. Kuijl. Statistiek der provincie Noord-Brabant volgens de uitkomsten van het kadaster bij deszelfs invoering. Maastricht, 1845
- Kadaster Topotijdreis;

- Topografie kaarten TDN (Bonnekaartjes) ca 1900 en 1930. Historische Atlas van Noord-Brabant. Chromotopografische Kaart des Rijks oorspronkelijke schaal 1:25.000. Afgedrukt in: Wieberdink, G.L. (samensteller). Historische Atlas van Noord-Brabant. Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000.

4.1 Voetnoten

- 1 Leenders, 1983; Lendering en Bosman, 2010; Van der Heijden, 2016.
- 2 Mennen, 2003.
- 3 1290, april 25: Dillo en Van Synghel, 2000, nr. 1272.
- 4 1326, december 15: NAG, Archief graven van Holland, inv. nr. 290 f 53r: "de steenwech van den Berghe".
- 5 Ordre en Reglement, 1697.
- 6 BHIC, Archief van de Raad en Rentmeester Generaal der Domeinen (toegangsnummer 9), inv.nr. 43: Register van brieven gericht aan plaatselijke autoriteiten en personen 18 september 1764 tot en met 3 september 1777-1 deel, folio 21, 21 december 1764.
- 7 BHIC, Collectie kaarten en tekeningen van het Rijksarchief in Noord-Brabant (toegang 343), inv. nr. 7046.
- 8 Ten Horn - Van Nis
- 9 Leenders, 2018.
- 10 Corten, 1997, 55. Elders in Nederland werden deze tolln pas in 1899 opgeheven. pen, 1996, 152.
- 11 <https://www.brabantserfgoed.nl/page/7392/infrastructuur-in-brabant>; Corten, 1997, 53; Ten Horn - Van Nispen, 1996, 153.
- 12 Corten, 1997, 55.
- 13 <http://www.hskdeachtzaligheden.nl/tng/showrepo.php?repoID=DUIZEL%20KASTEEL&tree=hsk>; Beex, 2005.
- 14 BHIC, Provinciaal Bestuur Noord-Brabant, 1814 - 1920 (toegang 17), inv.nr. 6426: Ingekomen en minuten uitgaande stukken, 1881 juni 23 (nr. 40) - juni 30, waaronder: Ontwerp voor een kunstweg van Bladel naar Diessen met een zijtak naar Middelbeers. Bijlage 1 kaarten; Bijlage 2: profielen. Dit is de weg Neterselse Weg - De Muilen - Zandstraat - Spreeuwel en dan splitsing Middelbeers / Diessen.
- 15 RHCE, Archief van het Gemeentebestuur Bladel, 1926-1969 (toegang 10545), inv.nr. 557: Weg Bladel-Netersel-Casteren-Hoogeloon. 1920-1931.
- 16 Zie hierna.
- 17 Zie foto's door Jos Pé van rond 1950: RHCE, N.V. Handelsvennootschap Jos-Pé (toegang 20019), inv. nrs. 11751, 11752 en 17767.
- 18 Aldus herinneringsbord en herinneringssteen langs die fietspaden.
- 19 Beex, 2012.
- 20 Nieuwe Tilburgsche Courant 15 november 1921.
- 21 Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant 18 juni 1926.
- 22 Tilburgsche Courant 19 januari 1927.
- 23 Tilburgsche Courant 9 december 1927; Nieuwe Rotterdamsche Courant 13 januari 1928.
- 24 RHCE, Archief van het Gemeentebestuur Hoogeloon c.a., 1811-1932 (toegang 15287), inv. nr. 1067.
- 25 Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant 18 april 1929.
- 26 Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant 22 mei 1929.
- 27 De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad 23 januari
- 28 *Nieuwe Tilburgsche Courant* 8 en 11 oktober 1932.
- 29 Het Volk: dagblad voor de arbeiderspartij 21 april 1933.
- 30 Nieuwe Tilburgsche Courant 11 augustus 1933.
- 31 Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant 6 december 1933.
- 32 Bredasche Courant 28 september 1934.
- 33 Nieuwe Tilburgsche Courant 14 december 1933.
- 34 Nieuwe Tilburgsche Courant 18 oktober 1935.

- 35 Eindhovens Dagblad 6 juni 1931.
- 36 Nieuwe Tilburgsche Courant 11 oktober 1932; Nieuwe Tilburgsche Courant 27 maart; 16 april en 8 mei 1934.
- 37 Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant 6 december 1933.
- 38 Het Volk: dagblad voor de arbeiderspartij 21 april 1933.
- 39 *Catalogus Cultuurhistorische Inventarisatie Erfgoedkaart Bladel Versie 2018*.
- 40 Voor een overzicht van deze geschiedenis: Beex, 2008, 128.
- 41 Beex, 2008. Thans is in de ontgonnen Mispelendse Heide juist helemaal niets meer te zien!
- 42 Inmiddels is duidelijk dat de weg in 1788 rechtgetrokken, opgehoogd en beplant werd.
- 43 Daniëls, 1985, nrs. 35, 37.
- 44 Provincie Noord-Brabant. *Geactualiseerde Cultuurhistorische waardenkaart*. Den Bosch, 2006.
- 45 Philippa e.a., 2003-2009, onder "kassei".
- 46 1290 april 25: Dillo en Van Syngel, 2000, nr. 1272.
- 47 *Nieuwsblad van het Noorden* 3 januari 1909.
- 48 *Algemeen Handelsblad* 22 april 1922.
- 49 Bericht van dhr. T. van den Eijnden, Openbare Werken gemeente Bladel, 27 juni 2019.
- 50 *Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant* 22 mei 1929.
- 51 Beex, 2012.
- 52 Gysseling, 1960, 734.
- 53 Camps, 1979, nr. 526.
- 54 NGN 2 (1892) 27.
- 55 ARAB, Leenhof van Brabant 4 f 210r.
- 56 NGN 2 (1892) 27.
- 57 Kadastrale gemeente Bladel en Netersel, sectie A, nrs. 1130 – 1148. Toponiemenkaart Roymans.
- 58 Toponiemenkaart Roymans.
- 59 Toponiemenkaart Roymans.
- 60 Van der Aa en Hendriks, 1996, 149.
- 61 Philippa e.a., 2003-2009, op 'mul'.
- 62 1341 januari 7 (zaterdag in de octaaf van 13 dagen 1340): BHIC, Archief van de abdij van Postel, Charter Netersel 1.
- 63 De naamsverklaring die Van der Aa en Hendriks, 1996, 145 geven is hier niet van toepassing.
- 64 <http://hesperdum.blogspot.com/2011/12/straatnamen.html>
- 65 Kadastrale gemeente Bladel en Netersel, de Verzamelkaart en de bladen 2, 3 en 4 van sectie A. Van der Aa en Hendriks, 1996 noemen de naam van de beek niet.
- 66 Kempeneers e.a., 23.
- 67 Philippa e.a., 2003-2009, op Middelbeers.
- 68 Nieuwenhuijsen, 2016; 2018.
- 69 Van Loon, 1734.
- 70 Holwerda, 1924. Roymans, 1975, 76.
- 71 Hermans, 1865, 86
- 72 Monumentnummer 3012. <https://atlas.odzob.nl/erfgoed/> archeologisch landschap, thema 41.
- 73 Van Durme, 2018, 352: De Muur van Geraardsbergen was eerst een aarden voetweg die rond 1950 gekasseid is, juist om er koersen over te laten rijden.
- 74 *Het Volk: dagblad voor de arbeiderspartij* 21 april 1933. *Nieuwe Tilburgsche Courant* 11 augustus 1933.
- 75 <http://www.cyclingfanatics.nl/historie-acht-van-bladel/> (geraadpleegd 16 juni 2019). Roymans e.a., 1975.
- 76 <https://www.knwu.nl/wegwielrennen/evenement/113843>.
- 77 <http://www.tcnetersel.nl/>