

De Lange Weg

De ontwikkeling van de polder-inrichting in westelijk Noord-Brabant

J. CUIJPERS

De inpolderingsgeschiedenis van Nederland mag zich verheugen in een toenemende belangstelling. Die belangstelling geldt overwegend de ‘natte’ techniek; de techniek van bedijking, sluizenbouw en dergelijke. De ‘droge’ aspecten van de inpolderingen krijgen relatief weinig aandacht. Daarbij moet gedacht worden aan de verkaveling, slotenaanleg, de wegeaanleg, kortom datgene wat we vandaag de dag zouden betitelen als de landinrichting (zie Baars, 1979, 1980). De methoden, de technieken van de landinrichting van polders laat in de loop van de tijd een ontwikkeling zien. Vooral de veranderingen op het breukvlak van Middeleeuwen naar de Nieuwe Tijd blijken in West-Brabant afleesbaar in de thans nog aanwezige polders.

De (her)inpoldering van het zeekele gebied van West-Brabant nam een aanvang tegen het eind van de 15e eeuw, nadat grote delen van het gebied (onder meer als gevolg van de St. Elisabethsvloed van 1421) waren overstroomd. In de tussenliggende jaren had zich een laag klei op het onderliggende veen afgezet. Die kleilaag maakte dat het gebied, na inpoldering, bijzonder geschikt was voor akkerbouw. Toen de graanprijzen stegen, nam de behoefte aan goede akkerbouwgrond toe en werd inpoldering steeds lucratiever. In West-Brabant waren het vooral de plaatselijke heren, met name de heer van Bergen op Zoom (na 1533 markies) en de heer van Breda, die zich op de ‘booming business’ van de inpoldering stortten. Algemeen wordt aangenomen dat het vooral Zeeuwen en Zuid-Hollanders waren die de nodige kennis verstrekten (de Klerk, 1991, Renes, 1985). In die delen van het land bestond er aan het eind van de 15e eeuw immers al een lange traditie van inpolderingen. Opgemerkt moet worden dat de bekendste 16e-eeuwse inpolderingstechnici, Andries Vierlingh – die ons een handboek voor de polderaanleg heeft nagelaten (Vierlingh, uitgave 1920) – en Jan Symonsz – de stamvader van de dynastie van inpolderaars Symonsz/Indervelde (Baars, 1979), uit respectievelijk Steenbergen en Oud Gastel kwamen, dus uit West-Brabant. De techniek van inpoldering is bekend (v.d. Ven, 1991): in één seizoen werd een gors omringd met een dijk. Daarvoor waren grote aantallen dijkwerkers nodig die soms van grote af-

stand toestroomden om zich als dagloner te verhuren. Kritiek punt in het proces was de afsluiting van de hoofd-stroomgeul. Deze afsluiting moest in één keer tijdens eb voltooid zijn. De polder kwam daardoor droog te liggen. De afwatering van de polder geschiedde vervolgens via een sluis, die automatisch dichtsloeg bij vloed en openklapte bij eb.

Vervolgens werd de polder ingericht. Belangrijke elementen in de polderinrichting waren: de afwatering (toevoersloten naar de sluis), de wegen en de verkaveling.

De samenhang tussen ontsluitingsstructuur en verkavelingsmogelijkheden was bekend. Men hield zich in het algemeen aan de traditie zoals die van meester op leerling was overgedragen en vernieuwingen werden slechts in bescheiden tempo doorgevoerd.

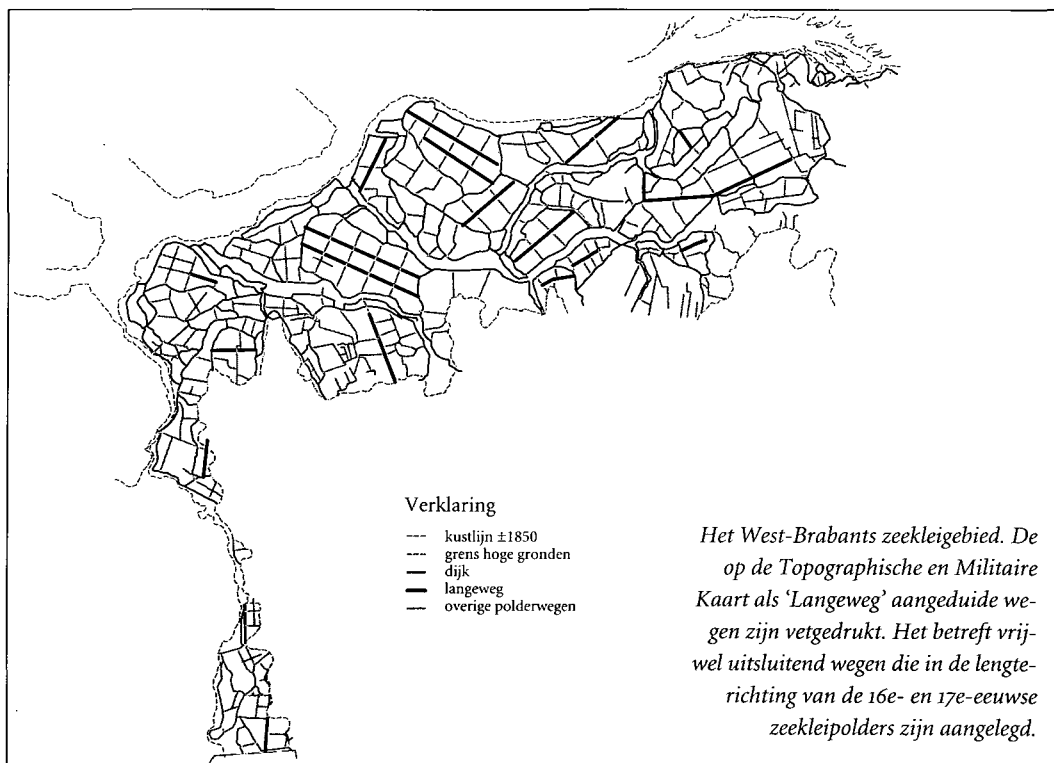
In het algemeen werd er onderscheid gemaakt tussen opwaspolders en aanwaspolders. Opwaspolders betroffen gorzen die temidden van het water waren kwamen ‘opzetten’, gorzen die (zo goed als) aan alle kanten door water omringd waren. De daar aangelegde polders waren in het algemeen groter van omvang en hadden een min of meer ovale plattegrond. De dijk werd buitenom het gors gelegd, waardoor de polder eenzelfde min of meer ovale plattegrond kreeg. De wegenstructuur in de nieuwe opwaspolder was even simpel als doeltreffend: in de lengte van de ovaal werd een hoofdontsluitingsweg aangelegd (gewoonlijk ‘Langeweg’ genoemd) en min of meer loodrecht daarop secundaire ont-

sluitingswegen (veelal 'kruisweg' genoemd). Deze manier van inrichting was, op het moment dat deze in West-Brabant werd geïntroduceerd, al eeuwen oud: de Zwijndrechtsewaard (Zuid Holland, ingepolderd 1337; Pons, 1998) werd al voorzien van een langeweg die over de gehele lengte van de polder liep (Wouda, 1998). Aanwaspolers werden aangelegd op aanwasen: gorzen die door verlanding en aanslibbing aan het bestaande hoge land of aan bestaande polders groeiden. Deze gebieden werden schil voor schil ingepolderd. Ze waren smal, langwerpig van plattegrond. De dijk werd hier als enige, of althans als voornaamste, ontsluitingsweg gebruikt. De polderwegen betroffen zelden meer dan incidentele tussenverbindingen. In figuur 1 is het West-Brabants zeekleigebied aangegeven. De dijken en polderwegen zijn ingetekend. De wegen die op de Topographische en Militaire kaart (1840-1856) zijn genoemd als

'Langeweg' zijn vet afgebeeld. Het aantal 'Langewegen' is opvallend. In het zanddeel van Brabant komt de naam Langeweg vrijwel niet voor. De betekenis lijkt dan ook niet te zijn dat de weg letterlijk lang is (er zijn immers veel langere wegen), maar dat de weg in de lengterichting van de polder loopt. Tegenwoordig heten een dorpskern ten oosten van Zevenbergen en een buitenwijk van Bergen op Zoom 'Langeweg'. Beide ontleen hun naam aan de naam van de weg waaraan ze gelegen zijn.

HET OUDLAND VAN STANDDAARBUITEN

Het Oudland van Standdaarbuiten werd ingepolderd in 1525. Het was een typische opwaspolder. Nadat de heren van Bergen op Zoom en van Breda in 1518 overeenstemming hadden bereikt over het verloop van de grens tussen hun gebieden temidden van de rivieren en opwassen in deze omgeving (van Ham, 2000), was het de



Bij de bedijking van het Oudland van Standdaarbuiten leverde de afdamming van een grote kreek problemen op. De dijk maakt hier een grote bocht landinwaarts. In de bocht ontstond later het gehucht Kreek. De foto toont het binnendijkse deel van de kreek in 1984; nadien is de kreek gedempt en het terrein geëgaliseerd.

heer van Bergen op Zoom die als eerste zijn nieuw verworven gebied te gelde maakte. Bij de inpoldering werd gebruik gemaakt van de hiervoor kort aangegeven techniek die men zich al eeuwen eerder, vooral in Zeeland en Zuid-Holland, eigen had gemaakt. Men had de technische problemen van de sluisbouw onder de knie gekregen en men wist hoe grote projecten als deze opgezet en georganiseerd moesten worden. Dit alles geschiedde in het algemeen onder verantwoordelijkheid van een driekoppig bestuur met een dijkgraaf als voorzitter. Het bestuur huurde een landmeter als deskundige in. De landmeter was niet alleen belast met het opmeten van het gebied, zoals de moderne landmeter, maar ook met de technische begeleiding en uitwerking van de dijkaanleg en de inrichtingswerkzaamheden. Hij was dus een civielingenieur avant la lettre. Over de landmeter die in Standdaarbuiten voor de heer van Bergen op Zoom werkzaam was, Adriaan de Cater (van Nispen, 1988), is verder weinig bekend.

Het dichten van het laatste stroomgat was, zoals hiervoor beschreven, een van de moeilijkste fasen van het droogleggingsproces, omdat men de totale breedte van het stroomgat moest dichten gedurende één periode van dood tij. Het laatste stroomgat van de Standdaarbuitense polder heeft waarschijnlijk gelegen ter plaatse van de Kreekdijk. De oude kreek, waardoor het water bij elke vloed naar binnen stroomde, is tot enkele jaren geleden bewaard gebleven in het beloop van de sloten. De dijk maakt daar een curieuze bocht naar binnen. De afstand tussen beide vakken bedraagt ruim 600 meter, veel te groot om in een dag te overbruggen. De landmeter heeft daarom van beide zijden uit de dijk meer landinwaarts gebogen, over de hogere



ruggen langs de kreek. Daardoor kon de afstand verkleind worden tot 180 meter. Ook nog een hele afstand, maar blijkbaar niet onoverkomelijk.

Toen de gronden definitief waren drooggevalen werd het gebied ingericht. Er werden wegen aangelegd, de meeste kreekken werden dichtgegooid, het terrein werd geëgaliseerd, de gronden werden verkaveld en er werden sloten gegraven om de afwatering te garanderen.

Het wegenstelsel in de nieuw gerealiseerde polder van Standdaarbuiten was eenvoudig en doeltreffend: in de lengterichting van de polder werd de lange ontsluitingsweg aangelegd (hier daadwerkelijk Langeweg genoemd). Dwars daarop werden twee wegen gelegd (Eerste en Tweede Kruisweg genoemd). De beide kruiswe-

gen verdeelden de polder in drie delen, de zogenaamde 'panden': Het Voorste Pand, het Middelpand en het Achter Pand (Kadastraal minuutplan 1819). Deze naamgeving wijst op een samenhang met de waterhuishouding. Ieder pand werd voorzien van een eigen sluis. De wegen werden volgens de regelen der middeleeuwse landmeterskunst gericht op vaste, in het terrein zichtbare richtpunten: kerktorens, opvallende bomen, molens en dergelijke. De al genoemde Langeweg door de Zwijndrechtse Waard was gericht op de Tolhuistoren te Dordrecht (Pons, 1998). De Langeweg in de Standdaarbuitense polder begon bij een knikpunt in de grenslijn met het land van de heer van Breda en was gericht op de kerktoren van Kruisland. Bekend is dat deze kerk in of vlak na 1487 werd opgericht in de nieuwe polder Kruisland (Vervloet, 1976; Brekelmans, 1956). Deze kerktoren was dus zeker al aanwezig op het tijdstip van de aanleg van de Standdaarbuitense polder.

De Tweede Kruisweg was gericht op de kerktoren van Etten (die in 1525 eveneens zeker al op deze plaats aanwezig was; Huisinga, 1986).

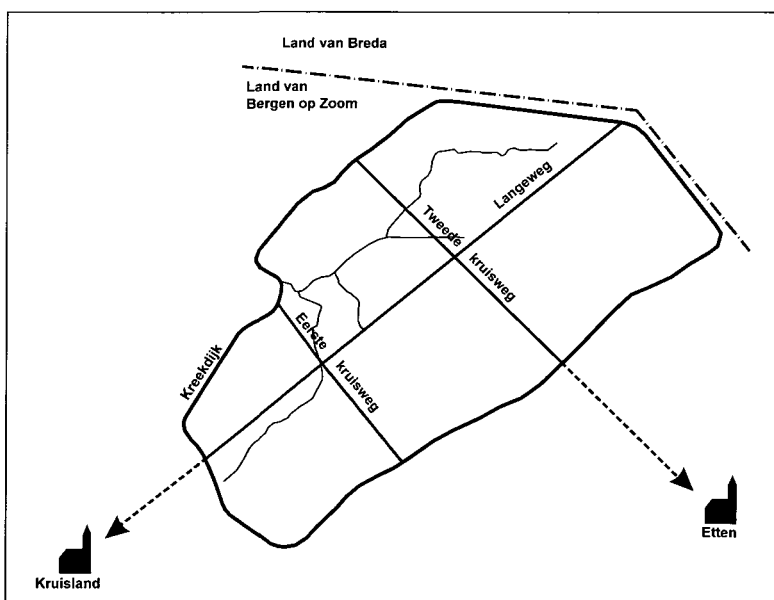
De Eerste Kruisweg is geknikt en is blijkbaar op twee verschillende punten gericht. Helaas zijn deze niet meer te achterhalen. Het kunnen toentertijd zichtbare, maar inmiddels verdwenen richtpunten als boerderijen of bomen geweest zijn.

Wie nu in het landschap ter plaatse rondkijkt zal zich erover verbazen, dat men zulke verafgelegen richtpunten koos als de kerktoren van Kruisland op 8 km afstand en de kerktoren van Etten op 8,5 km afstand. In de huidige situatie zijn beide richtpunten absoluut niet te zien. Daarbij moet men bedenken, dat er toentertijd omstandigheden heersten die vergelijkbaar zijn met die in het huidige waddengebied: uitgestrekte, boomloze vlakten met verre horizons, waar kerktorens vanaf vele kilometers zichtbaar zijn.

LATERE VOORBEELDEN

De bedijking 'Vrouw Jacobsland, alias den Fijnaert' (later Fijnaart genoemd; van Ham, 1979) kwam in 1548 gereed, ruim twintig jaar na Standdaarbuiten. De wegenstructuur lijkt op die van Standdaarbuiten: een Langeweg in de lengte van de polder en twee Kruiswegen lood-

De wegen in de polder van Standdaarbuiten. De Langeweg begon bij een knikpunt in de grenslijn en was gericht op de kerktoren van Kruisland. De Tweede Kruisweg was gericht op de kerktoren van Etten.





Dinteloord op de Topographische en Militaire Kaart (circa 1880). Duidelijk zijn de twee parallelle langewegen te onderscheiden (Noord Lange Weg en Zuid Lange Weg). Van de loodrecht daarop staande kruiswegen heetten er twee nog zo (Eerste Kruisweg en Tweede Kruisweg). De oorspronkelijk als Derde en Vierde Kruisweg aangeduide wegen heetten ruim twee eeuwen na de inpoldering respectievelijk Molenweg en Dorpsweg.

recht daarop. Het lijkt alsof een van de kruiswegen gericht is op de kerktoren van Standdaarbuiten (welke kerk omstreeks dezelfde tijd generaliseerd werd als de polder van Fijnaart). Voor het overige zijn er geen richtpunten te achterhalen. In ieder geval is de structuur geometrischer dan die van Standdaarbuiten, want de langeweg en de kruiswegen staan loodrecht op elkaar. Enige jaren later kwam de bedijking van Ruijgenhil tot stand, een groot platengebied grenzend aan de polder van Fijnaart. De voorbereiding begon in 1556. In de zomer van 1564 kwam zij gereed. Voor de dichting van het immense

gat van de Tonnecreek heeft men nog de hulp en deskundigheid van Andreas Vierlingh ingeroepen (Vierlingh, 1920). De polderinrichting was weer net iets anders dan die van Fijnaart. De grote breedte van de polder vroeg om twee parallelle langewegen, omdat anders de lengte van de kavels te groot werd. De langewegen werden om onduidelijke redenen niet parallel aan elkaar gelegd. Daarnaast waren er drie kruiswegen, die wel loodrecht op de ene langeweg stonden, maar dus niet op de andere. De bedijking Prinsensland (later Dinteloord genoemd) werd drooggelegd in 1605. Er werd vervolgens een net van polderwegen aangelegd: in de lengte van de polder een tweetal parallel gelegen langewegen (de Noord-Langeweg en de Zuid-Langeweg), rechthoekig gesneden door vier kruiswegen. Twee daarvan behielden tot de dag van vandaag de naam Kruisweg. Dat deze namen er reeds dadelijk, bij de aanleg, aan gegeven waren, blijkt uit het oudste polderboek met een *Memorie vande aenstaende wercken, die*

Tabel: Langewegen in de West-Brabantse polders

Polder	jaar	aantal Langewegen	evenwijdigheid Langewegen	aantal Kruiswegen	hoek Langeweg- Kruisweg
Standdaarbuiten	1525	1	nvt	2	96°
Fijnaart	1548	1	nvt	2	90°
Ruigenhil	1561	2	nee	3	90°
Dinteloord	1605/1606	2	ja	4	90°

noodich gemaect moeten wesen tegens de aenstaende somer 1606 (Hallema, 1955). Het gaat over heulen (in dit geval duikers; Danner, 1994) die gemaakt moeten worden in de dan al bestaande polderwegen. Hierover staat: *Ierst beginnende aende Noortlangenwech int westen aen Dijk-heul....* verder eerste, tweede, derde en vierde *Cruyswech... item voorde wegen die noch nyet volmaect en sijn*. De derde en vierde kruisweg zijn later van naam veranderd in respectievelijk Molenweg en Dorpsweg. De Langewegen lagen parallel aan elkaar en de Kruiswegen loodrecht daarop. Het wegenstelsel vormde daardoor exacte rechthoeken die eenvoudig verdeelbaar waren in rechthoekige percelen.

CONCLUSIE

In de wijze waarop de wegenstructuur in de zee-kleipolders in West-Brabant werd vormgegeven, is een zekere ontwikkeling herkenbaar. De Standdaarbuitense polder kende één langeweg en twee kruiswegen, die niet precies loodrecht op elkaar stonden, maar gericht waren op in het terrein zichtbare richtpunten. Bij de Fijnaartse polder is er sprake van loodrecht op de langeweg staande kruiswegen. Richtpunten zijn niet te achterhalen.

Bij de inrichting van de polder van Ruigenhil (Willemstad) koos men ervoor twee kruiswegen aan te leggen, die echter niet precies parallel liepen. Bij de polder Dinteloord was dat wel het geval: de beide langewegen liepen parallel en de kruiswegen stonden er loodrecht op, waardoor het land werd verdeeld in rechthoekige blokken.

Er is sprake van een ontwikkeling: de eerste polder werd op de traditionele manier voorzien van een langeweg en kruiswegen, die gericht waren op punten in de omgeving. Geleidelijk werd de vormgeving van het wegenpatroon steeds geometrischer: rechte hoeken, parallelle en rechte, ongeknipte wegen.

Buiten West-Brabant ging de ontwikkeling nog even door. In Borssele (Zuid-Beveland) waren de onderlinge afstanden van langewegen en kruiswegen gelijk, waardoor het land werd verdeeld in zuivere vierkanten. Hier werd het dorp ook opgenomen in deze structuur en via een hoekverdraaiing in een gulden-sneeverhouding verbonden aan het totaal.

De ontwikkeling in de inrichting van de West-Brabantse polders illustreert de neiging om niet te experimenteren en liever binnen de traditie te werken (maar daar wel geleidelijk veranderingen in aan te brengen). Tevens lijkt deze ontwikkeling parallel te lopen aan ontwikkelingen in de tijdgeest van de 16e en vroege 17e eeuw (Cuijpers, 2001): de overgang van de middeleeuwse, op toevallige plaatselijke omstandigheden gerichte inrichting naar een nieuwe, meer conceptuele geometrische vormgeving.

De Lange weg (the 'Long road'). The development of the polder plan in the western part of the province of Noord-Brabant

Most of the western part of the province of North Brabant has been drained since the 16th and 17th century. After the polders were reclaimed, they were laid out in accordance with the requirements

of the time. A 'Langeweg' (long road) was built along the length of the polder, with 'kruiswegen' (cross roads) at right angles to it. We can see that the layout method has changed over time: when the earlier polders were laid out, fixed points such as church steeples were used to align the roads. As a result, the roads were not quite perpendicular to one another. In later times, the layout became more and more geometric.

LITERATUUR

- BAARS, C. (1979). Geschiedenis van de bedijking van het deltagebied. In: Landbouwkundig Tijdschrift 91, nr. 2, pp. 29-36.
- BAARS, C. (1980). Geschiedenis van de dijkbouw in het deltagebied. In: Landbouwkundig Tijdschrift/pt 92, nr. 1, pp. 15-23.
- BAARS, C. (1980). De oorspronkelijke verkaveling van de polders in het deltagebied. In: Landbouwkundig Tijdschrift/pt 92, nr. 12, pp. 416-423.
- BREKELMANS, F.A. (1956). Uit de eerste jaren van Kruisland 1487-1492. In: Jaarboek De Ghulden Roos 16, pp. 126-129.
- CUIJPERS, J.J. (2001). Hollandse renaissancetuinen. In: Blauwe Kamer, nr. 4, p. 51.
- CUIJPERS, J.J. (2002). Van landmetersschets tot bestemmingsplan. De Bloemendaler, geschiedenis van een doodgewone sloot. In: H. BAAS E.A. (RED.). Landschap in Archieven, Historisch-geografisch Tijdschrift 20e jaargang, nr. 3, pp. 44-47.
- DANNER, H.S., B.K. VAN RIJSWIJK, C. STREEFKERK, F.D. ZEILER (1994). Glossarium van Waterstaatstermen, lemma 'heul'. In: Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis, 3e jaargang nr. 2, p. 87.
- HALLEMA, A. (1955). Geschiedenis van de gemeente Dinteloord en Prinsenland. Breda.
- HAM, W.A. VAN (1979). De vroegste jaren van Fijnaart, alias Vrouw Jacobsland. In: A. DELAHAYE (RED.). Publikaties van het archivariaat Nassau-Brabant nr. 50-52. De Heren XVII van Nassau Brabant, pp. 29-40.
- HAM, W. VAN (2000). Macht, water en modder. Politieke geschiedenis en het West-Brabantse zeekleilandschap (twaalfde-zestiende eeuw). In: Brabants Heem, pp. 45-61.
- HUISINGA, I. EN R. WOLS (1986). De Oude Kerk te Etten. Zutphen.
- KLERK, A.P. DE (1991). Het Zuidwestelijk Zeekleilandschap. In: S. BARENDS E.A. (RED.). Het Nederlandse landschap. Utrecht, pp. 67-76.
- NISPEN, C. VAN E.A. (1988). 't Sandt daer buyten. Geschiedenis van Standdaarbuiten en Noordhoek, z.pl., z.d. (Standdaarbuiten 1988).
- PONS, L.J. (1998). De oorspronkelijke hoevenverkaveling van de Ambachtsheerlijkheden van de Zwijndrechtse Waard. In: Zwijndrechtse wetenswaardigheden II, pp. 203-338; Zwijndrecht.
- RENES, J. (1985). West-Brabant. Een cultuurhistorisch landschapsonderzoek. Waalre.
- RIJKSARCHIEF IN NOORD-BRABANT (1819). Kadastraal Minuutplan Gemeente Standdaarbuiten, in 8 bladen, opgenomen door P. van Driel, landmeter der eerste klasse.
- Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000, blad 43 (uitg. 1856/57), blad 44 (uitg. 1840) en blad 49 (uitg. 1854).
- VEN, G.P. V.D. (RED.) (1993). Leefbaar Laagland. Geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland, Utrecht.
- VERVLOET, J. (1976). Steenberg in de Middeleeuwen, Steenberg.
- VIJLINGH, A. (1920). Tractaet van Dyckagie. uitg. 's-Gravenhage.
- WOUDA, B. (1998). De Langeweg. Verkeer en vervoer door de Zwijndrechtse Waard. In: Zwijndrechtse wetenswaardigheden II, pp. 9-72, Zwijndrecht.