

# Vluchtpaden in Buggenum

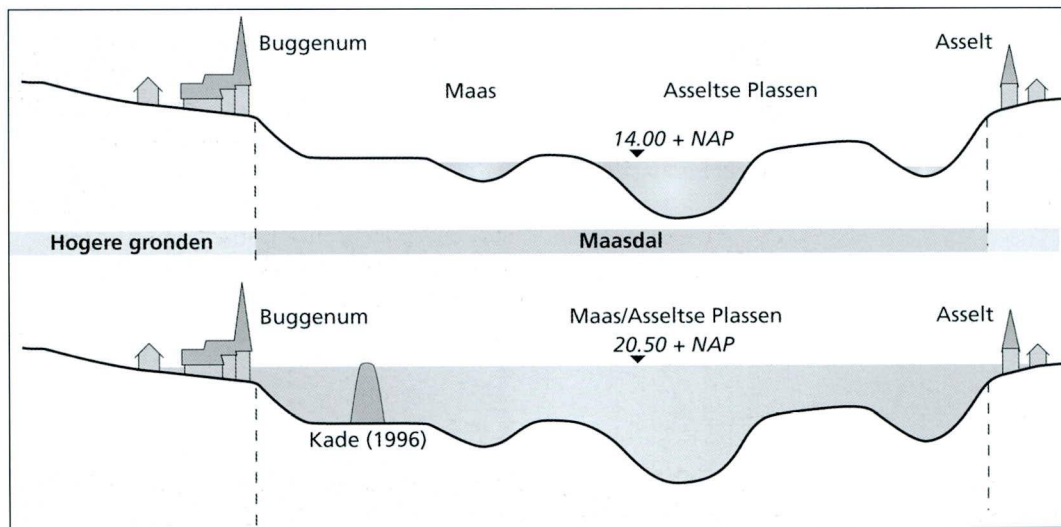
HANS RENES EN  
HARRIE SLEUTELS

Het Maasdorp Buggenum werd tot voor kort regelmatig getroffen door overstromingen van de rivier. Om zich aan dit ongemak aan te passen hebben de bewoners een systeem van vluchtpaden aangelegd. Het padenstelsel kreeg voor het eerst cultuurhistorische erkenning toen een project hierover in 2000 de provinciale wedstrijd 'Erfgoed al goed' won. Aangemoedigd door deze erkenning vroeg de Stichting Buggenum door de Eeuwen Heen (SBddEh), samen met de Gemeente Haelen, in 2001 een Belvederesubsidie aan om de vluchtpaden voor de toekomst veilig te stellen. Nadat de subsidie was verkregen begon de Stichting Instandhouding Kleine Landschapselementen in Limburg (IKL) aan de restauratie. In dit artikel beschrijven we de belangrijkste resultaten van dat project en van het onderzoek dat daarvoor heeft plaatsgevonden<sup>1</sup>. Een interessante vraag was daarbij hoe bijzonder deze paden zijn.

Het Maasdal in Limburg neemt een eigen plaats in binnen het Nederlandse rivierenlandschap. In het Midden-Nederlandse rivierengebied hebben de rivieren het landschap opgebouwd. Het landschap bestaat daar uit oeverwallen en komgronden. De nederzettingen liggen op de oeverwallen en zijn in de loop van de middeleeuwen steeds beter be-

schermd door een stelsel van dijken. In Limburg heeft de Maas zich echter juist in oudere afzettingen ingesnedd. Omdat dat in een aantal fasen gebeurde, ontstond een reeks van terrassen. Het laagste deel van het landschap, het huidige winterbed van de Maas, wordt aan weerszijden begrensd door terrasranden waarop of waarin vanouds de dorpen zijn gesitueerd. Die dorpen waren tot voor kort niet beschermd door aaneengesloten rivierdijken. Wel bestond een systeem van leidijken die het water afwendden van de meest kwetsbare dorpen (Renes, 1995).

*Schematische dwarsdoorsnede door het Maasdal ter hoogte van Buggenum-Asselt. Naar informatiepaneel op het kerkplein te Buggenum, Stichting Buggenum door de Eeuwen heen*





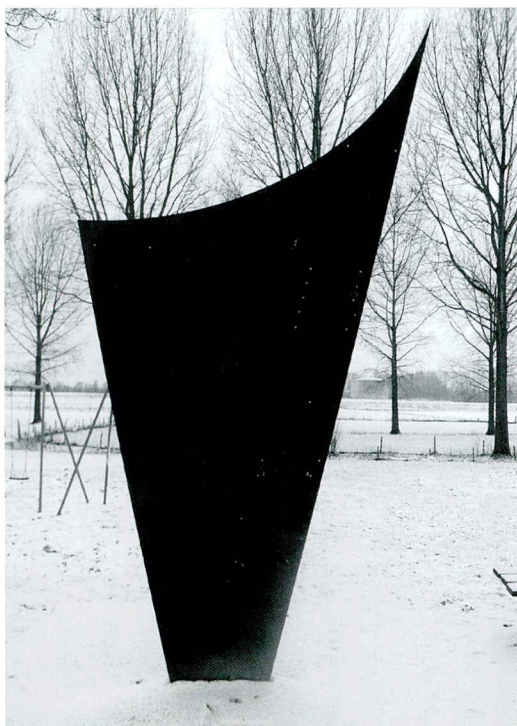
*Boerderij Dorpsstraat 86 tijdens een van de hoge waterstanden in 1993/1995 (links) en in een normale periode. Foto's Jos Boonen (†) en Harrie Sleutels.*

De Maas is een grillige regenrivier met extreme fluctuaties in afvoer – het debiet schommelt tussen 10 en 3500 m<sup>3</sup> per seconde – en bijgevolg ook in waterstand. Zo is het stuwpeil 14,10 m +NAP en was de hoogste waterstand bij de recente overstromingen circa 20,50 m +NAP. De rivier kon grote gebieden overstromen maar er waren ook perioden dat men er doorheen kon waden. Na een extreem hoge stand in 1926 is de rivier gereguleerd door een aantal stuwen te bouwen en bochten af te snijden. Daarmee is

wel het hele jaar scheepvaart mogelijk geworden, maar de hoge waterstanden zijn er niet mee opgelost. Dat bleek bijvoorbeeld in de twee opvolgende winters van 1993/1994 en 1994/1995, toen de Maas weer zeer hoge standen bereikte en veel dorpen en steden onder water kwamen te staan. Aansluitend werden in ijlt tempo kades aangelegd om woonbebouwing tegen overstroming te beschermen. De kade in Buggenum begint bij de spoordijk, volgt het koelwaterkanaal en buigt voorbij de laatste woning aan de Dorpsstraat af en verloopt daar in de hogere gronden. De Dorpsstraat kruist de kade door een coupure. Naast de vele vloedstenen (waterstenen) in de gebouwen herinnert sinds de aan-

*Coupure in de nieuwe kade die na het hoge water van 1995 is aangelegd. Rechts verloopt de kade in de hogere gronden. Foto Harrie Sleutels.*





*Hoogwatermonument op het kerkplein te Buggenum; ontwerp Lei Hermans Nunhem. Foto Henk Emonts.*

leg van de kade een hoogwatermonument op het kerkplein aan de grillen van de rivier de Maas. Op het monument staat een aantal bijzondere waterhoogten met bijbehorende jaartallen. Het extreme hoogwater uit 1926 was nog ruim 0,5 m boven de kruin van de aangelegde kade.

In dit artikel willen we een bijzondere aanpassing aan de hoge(re) waterstanden bespreken, namelijk systemen van vluchtpaden waarover de bewoners een veilig heenkomen konden vinden of de woningen via de achtererven bereiken. Het mooiste systeem van dergelijke vluchtpaden is te vinden in het dorp Buggenum, een langgerekt dorp op de westelijke oever van de Maas in Midden-Limburg, iets ten noorden van en tegenover de stad Roermond, pal langs de spoorlijn Weert-Roermond.

#### BUGGENUM EN DE MAAS

De oudst bekende vermelding van Buggenum stamt uit 1230 (*Bugnem*; Hanssen, 1983, p. 3), maar het dorp moet aanzienlijk ouder zijn: de -heemnaam wijst op een vroegmiddeleeuwse ouderdom en de oudste kerk is op zijn laatst in het begin van de 11e eeuw gebouwd (Stoepker, 1990, p. 216). Kaarten uit het begin van de 19e eeuw, zoals de Tranchotkaart en het kadastrale minuutplan, laten zien dat het huidige dorp Buggenum toen bestond uit drie groepjes bebouwing: het dorp zelf en de buurtschappen het Einde ('t Inj) en de Berik. De meeste boerderijen stonden aan de noordzijde van de Dorpsstraat. Daarnaast was er enige bebouwing aan de Bergstraat, die uitliep op een driehoekig pleintje. Ten noordoosten van de kerk was het bebouwingspatroon complexer, met bebouwing aan zijstraten en aan de Holstraat (vroeger Bovenstraat geheten). De laatste ligt hoger op het plateau en loopt parallel aan de Dorpsstraat. Waarschijnlijk is die bebouwing jonger, maar een van de huizen aan de Holstraat bevat wel het jaartal 1676.

De langgerekte vorm van het dorp hangt samen met de ligging op de terrasrand. Aan de lage zijde van het dorp ligt het winterbed van de rivier, met dicht tegen het dorp de restanten van een voormalige Maasbedding. Deze lage ligging van het winterbed is er de oorzaak van dat Berikstraat en Dorpsstraat maar eenzijdig bebouwing hebben gekregen. Hieraan ontleent Buggenum het gezegde *In Buggenum bakt men de koek maar aan één kant*.

Vanuit dat winterbed loopt het terrein met een steilrand op naar de Dorpsstraat en de Berikstraat. Aan de andere zijde van deze straten loopt het terrein geleidelijk verder op naar het achterliggende (bouwland)gebied. De dorpsbebouwing staat dus weliswaar hoog boven het winterbed van de Maas, maar is niet altijd vrij van overstroming. Bij zeer hoge waterstanden van de Maas kon de bebouwing van dorp, Einde en Berik onderlopen. De topografisch kaart met overstromd gebied laat zien dat het water

bij de hoge waterstanden in 1993 en 1995 als het ware 'achterom' naar het dorp terugkwam. Op verschillende gebouwen zijn vloedstenen ingemetseld, lokaal bekend als *waterstenen*, die aangeven hoe hoog het water tegen de gevel heeft gestaan. Een mooie reeks van deze stenen vinden we in het huis Dorpsstraat 68, verwijzend naar de hoge waterstanden in onder andere 1850, 1880, 1920 en 1926, andere in Dorpsstraat 60 en in de muur rond het kerkhof. Soms ook markeerde men eenvoudig door een kras in het stucwerk (bijvoorbeeld Boonstraat 2).

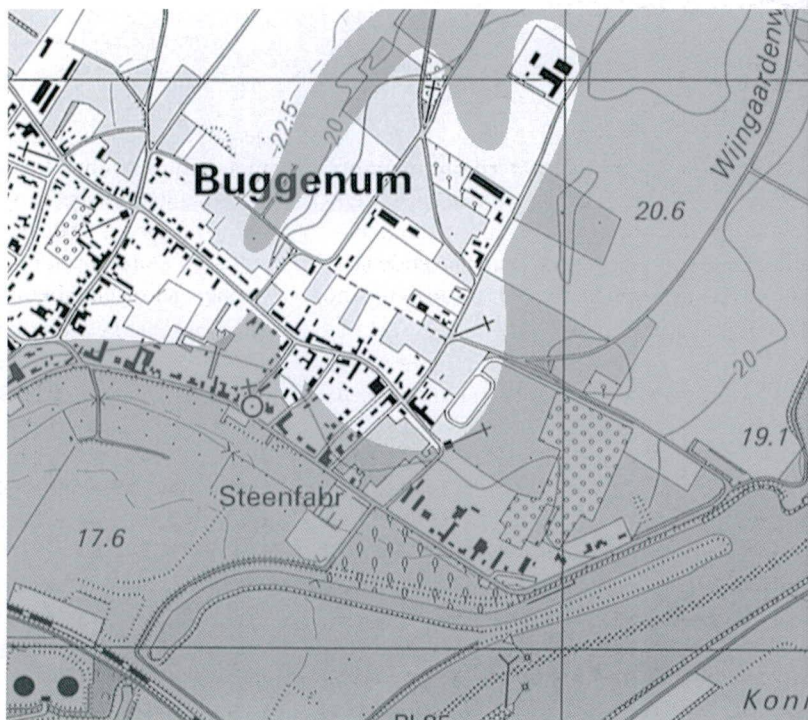
In de jaren 1970 (Sleutels, 2001, p. 14) werd een eerste beschermingsmaatregel tegen hoog water genomen door de Berikstraat en de Dorpsstraat met 0,5 tot 1 m op te hogen. De verhoogde ingangspartijen van de meeste woningen aan die straten (Van Bilsen & Florack, 1984, p. 156) werden daardoor verkleind en de bebouwing bleef aan de straatzijde langer bereikbaar.

#### EEN SYSTEEM VAN VLUCHTPADEN

Een zeer interessante aanpassing aan de wateroverlast vormt een net van paden op de achtererven van de eerste rij bebouwing, waarlangs de bewoners zich op de hoger gelegen achterzijde van het dorp in veiligheid konden brengen. Bij minder hoge waterstanden werden de paden gebruikt in het dagelijks leven, onder meer als kerkpaden.

Dit systeem van vluchtpaden is voor een belangrijk deel nog aanwezig en heeft bij het hoge water van 1993 en 1995 nog gefunctioneerd. De term vluchtpaden is in de plaatselijke overlevering bekend en wordt enkele malen genoemd in lokale historische publicaties (Van Bilsen & Florack, 1984, p. 156; Sleutels, 2001), maar is (nog) niet in oudere schriftelijke bronnen aangetroffen. Wel staan de paden op oude kaarten. Binnen de kern van Buggenum liggen drie groepen vluchtpaden die op het kaartje op pagina 107 zijn aangeduid met de letters A, B en C:

*Topografisch kaartfragment met overstroomd gebied 1993/1995. Het water bereikte een stand van 20,5 meter +NAP. Naar: Wandelroute Buggenum; Maasdorp met verborgen schoonheden. Stichting Buggenum door de Eeuwen Heen, Buggenum, 1996.*





*Pand Dorpsstraat 78 vóór en ná de ophoging van de straat. Foto's Jo Smeets en Harrie Sleutels.*

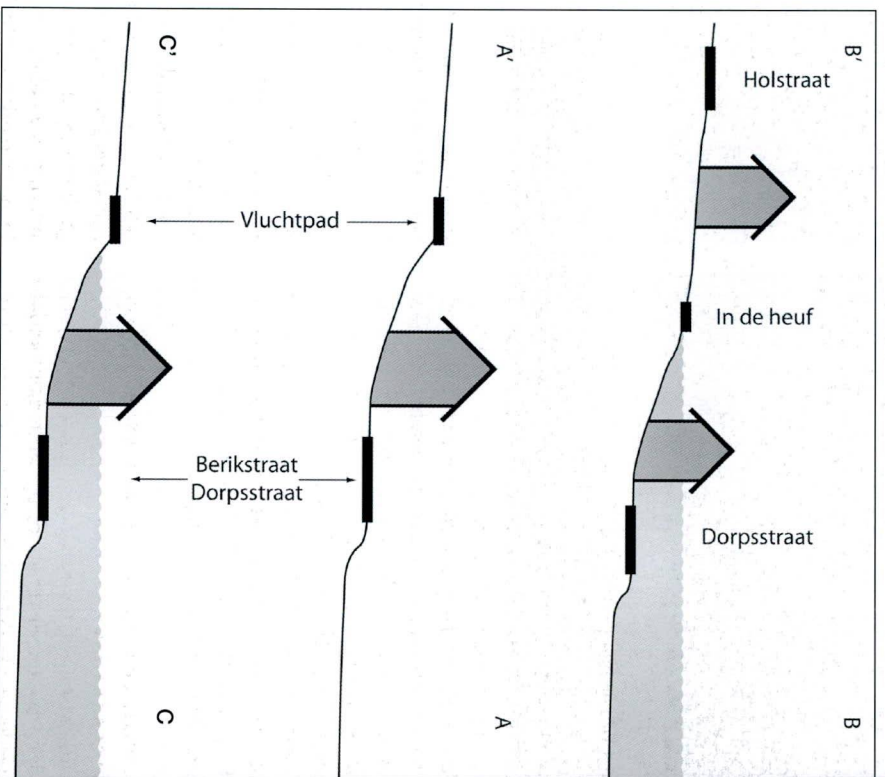
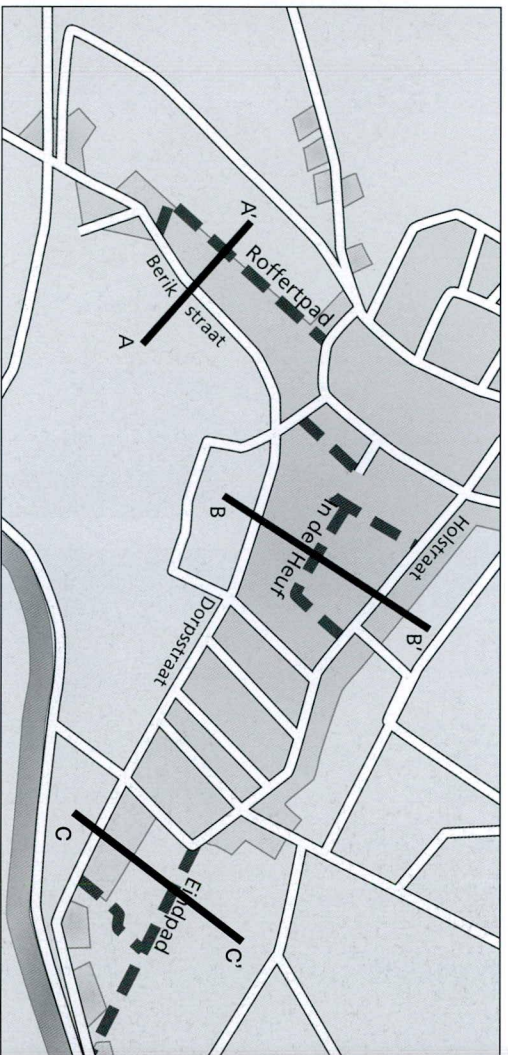
A. Het Roffertpad in Berik (het westelijke deel van de dorpskern Buggenum), evenwijdig aan de Berikstraat.

B. Een stelsel van paden in de binnenterreinen tussen Dorpsstraat, Nussestraat, Holstraat en Bergstraat ('In de Heuf').

C. Het Eindpad ('Inj paad'), evenwijdig aan de Dorpsstraat aan de oostzijde van het dorp.

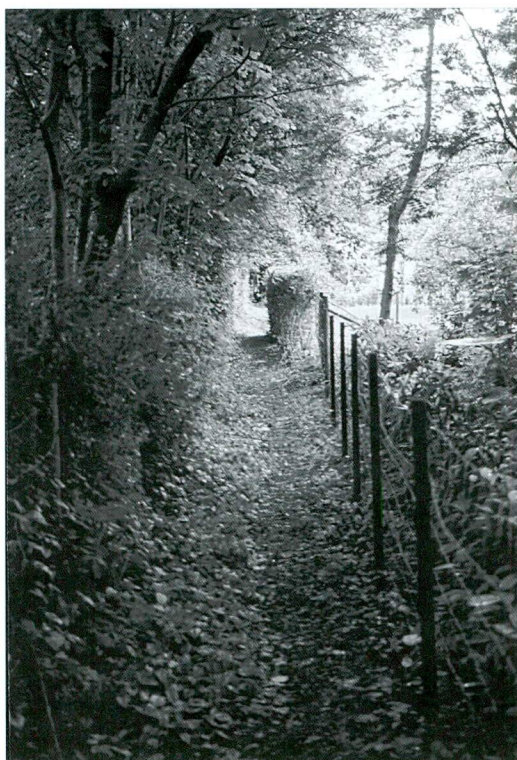
Een aantal dorpsbewoners, verenigd in de Stichting Buggenum door de Eeuwen Heen, heeft de vluchtpaden recent onder de aandacht gebracht. In 2000 won de Stichting een eerste prijs in de competitie 'Erfgoed al goed' (Sleutels, 2001). Het jaar erna diende de Stichting, ondersteund door de Gemeente Haelen, een plan voor herstel van

paden in bij de subsidieregeling Belvedere. Het voorstel werd gehonoreerd als Belvedereproject. Beide auteurs hebben in deze periode enig historisch onderzoek verricht (Sleutels, 2001; Rennes, 2003). Dat onderzoek is vooral gebaseerd op de studie van oude en moderne topografische kaarten en van de oudste kadastrale minuutplannen, aangevuld met veldwerk en gesprekken met bewoners en betrokkenen. Het onderzoek is zeer beperkt geweest, zowel door de geringe beschikbare tijd als door de weinige bronnen. Daarnaast is enig archiefonderzoek verricht, dat echter weinig opleverde. Het blijkt buitengewoon lastig om gegevens over paden terug te vinden in schriftelijke bronnen. Meestal



Plattegrond van Buggenum met vluchtpadenstelsel en schematische dwarsdoorsnedes. De hoofdliegers geven de vluchtpaden aan:

A = Roffertpad, B = In de Heuf, C = Eindpad. Uit: Wandelroute Buggenum; Maasdorp met verborgen schoonheden. Stichting Buggenum door de Eeuwen Heen, Buggenum, 1996.  
Doorsnede A-A' loopt door de Berik, met de Berikstraat en het Roffertpad, doorsnede B-B' loopt door het stelsel 'In de Heuf'.



*Een van de paden 'in de Heuf'. Foto Harrie Sleutels.*

zal er slechts in geval van ruzie iets opgeschreven zijn. In dit korte onderzoek zijn we geen gegevens tegengekomen. In 1952 maakten vijftig bewoners van Buggenum bezwaar tegen een plan om een van de paden in de Heuf af te sluiten. Ze gaven aan dat ze het pad regelmatig gebruikten en meldten tevens dat de bewoners van het gehucht de Berik het pad bij hoge Maasstanden gebruikten als kerkpad. De raad van de gemeente Haelen wees daarop de afsluiting van het pad af, maar later is dit pad alsnog aan openbaar gebruik onttrokken.

#### CARTOGRAFISCHE GEGEVENS OVER DE VLUCHTPADEN

De oudste gedetailleerde gegevens over de vluchtpaden stammen uit de eerste helft van de 19e eeuw. Uit deze periode beschikken we over



*Pad door de kwekerij 'in de Heuf'. Foto Harrie Sleutels.*

topografische kaarten en kadastragegevens, die elkaar goed aanvullen. Bij de instelling van het Kadaster in 1832 werd de uitgangssituatie vastgelegd op kaarten (minuutplannen) en in bijbehorende registers. Omdat latere wijzigingen op afzonderlijke bladen werden aangetekend, is het uitgangsmateriaal in de oorspronkelijke toestand bewaard gebleven. We beschikken daardoor over kaarten van het grondbezit in 1832, veelal op schaal 1:2500, met de bijbehorende gegevens over grondgebruik, eigenaren en waarde van grond en gebouwen.

Op de minuutplannen zijn enkele paden, waaronder het Eindpad, met een dubbele getrokken lijn aangegeven. Deze paden waren, net als de grotere wegen, eigendom van de gemeente en we vinden ze dan ook later terug in de wegenlegger. Het overgrote deel van de paden staat

echter met een onderbroken lijn langs een kavelsgrens getekend, wat inhoudt dat het pad toebehoorde aan de eigenaar van het betreffende perceel. In ieder geval mogen we uit het kadastrale minuutplan concluderen dat het padensysteem in de eerste helft van de 19e eeuw bestond. Uit mondelinge overlevering konden we optekenen dat voor het padenstelsel een schouwplicht (onderhoudsplicht) heeft bestaan. Deze is echter na de Tweede Wereldoorlog langzamerhand verwaterd.

De belangrijkste topografische kaarten zijn de kaart van Tranchot, die omstreeks 1806 is opgenomen<sup>2</sup>; de topografische kaart van Limburg, schaal 1:25.000, die in manuscript in de jaren 1837-1844 werd vervaardigd<sup>3</sup> en de kaart op schaal 1:50.000, die rond dezelfde tijd als de bovengenoemde kaart 1:25.000 werd opgenomen<sup>4</sup>. De kaarten zijn, voor zover bekend, onafhankelijk van elkaar vervaardigd. Informatie die op elk van de drie kaarten staat, zal dan ook hoogstwaarschijnlijk met de werkelijkheid overeenkomen. Lastiger is het, om conclusies te trekken uit het ontbreken van objecten. Zo zijn de paden opvallend onvolledig weergegeven. De Tran-

shotkaart is de enige van de drie kaarten die het Roffertpad toont en het Eindpad staat alleen op de topografische kaart 1:25.000. Voor aanvullende gegevens hebben we de wegenleggers, die een overzicht bieden van openbare wegen en paden, bestudeerd. De versies van 1940 en 1956, aanwezig op het toenmalige Gemeentehuis van Buggenum, respectievelijk Haelen boden slechts enige informatie over het Eindpad<sup>5</sup>. De legger vermeldt dat het onderhoud van dat pad berustte bij de gemeente Buggenum. De andere paden staan niet in de wegenlegger, wat waarschijnlijk betekent dat ze particulier eigendom waren. Dit komt grotendeels overeen met de situatie in 1832.

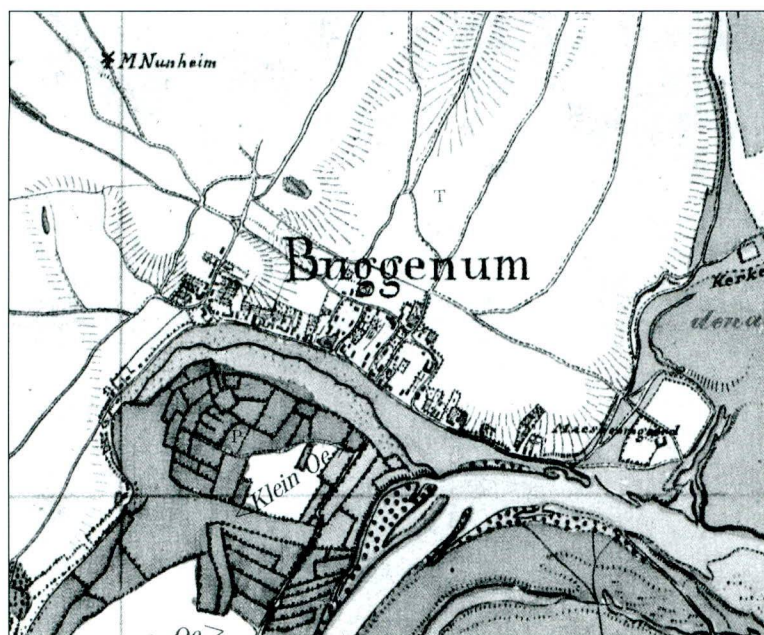
#### DE PADEN IN HET LANDSCHAP

We kunnen het wegen- en padenstelsel in de kern van Buggenum in twee groepen verdelen. Ten eerste zijn er de wegen en paden die van de boerderijen naar de hogere gronden in het veld lopen, dwars op de hoogtelijnen. Ten tweede zijn er de verbindende wegen en paden, die ongeveer evenwijdig aan de hoogtelijnen en aan de boerderijenreeks lopen. Een deel van de wegen kan ooit als voetpad zijn begonnen.



*Eindpad bij de St. Aldegundiskapel hoek Holstraat/Crompvoetsstraat. Foto Harrie Sleutels.*





*Buggenum op de kaart van Tranchot, circa 1817/18. Op deze kaart is het Eindpad niet ingetekend.*

*Buggenum op de manuscript-topografische kaart 1:25.000, 1837-1844. Het Eindpad is duidelijk zichtbaar als een enkele lijn.*



De beide dwarsdoorsneden laten zien dat de paden aanzienlijk hoger liggen dan de Dorpsstraat/Berikstraat. Bij de meeste hoogwaterstanden zullen de paden droog zijn gebleven. In 1926, toen zelfs het bebouwde deel van de Holstraat (Bovenstraat) onderliep, zal echter ook een groot deel van het vluchtpadenstelsel onder water hebben gestaan.

De paden zijn op verschillende wijzen afgeschermd van de aangrenzende tuinen of landbouwgrond. Naast prikkeldraad, gaas en andere metalen hekwerken, die alle tamelijk recent moeten zijn, vonden we ook nog meidoornheggen. Een aantal meidoornstruiken maakt een oude indruk. Het gebruik van meidoorn wijst erop dat de paden ook door vee werden ge-

bruikt. Dat hoeft niet alleen bij hoog water te zijn geweest. Een deel van de paden vormde ook in normale omstandigheden de meest logische verbinding van de akkers, waar vee waarschijnlijk vroeger na de oogst mocht grazen, naar de boerderijen.

Toch is het de vraag of alle paden op deze wijze waren afgezet. De topografische kaarten uit de eerste helft van de 19e eeuw tonen een landschap dat werd gedomineerd door open bouwlandvlakten. Alleen de kleine percelen grasland bij de huizen en een deel van de graslandpercelen in het winterbed van de Maas zijn volgens deze kaart begrensd door heggen.

Opvallend is, dat een deel van de vluchtpaden niet op deze kaart staat aangegeven. De topografische kaart staat bekend als zeer betrouwbaar en nauwkeurig. Omdat de kaart vooral een militair doel diende, mogen we aannemen dat paden, maar ook heggen (die immers dekking konden bieden aan vriend of vijand), exact in kaart zijn gebracht. Bovendien komen de verschillende topografische kaarten goed met elkaar overeen. We kunnen op basis van deze informatie concluderen dat de graslanden rond de huizen waren afgezet met heggen, maar dat daarbuiten die heggen ontbraken, ook langs de paden. In dat open landschap waren de paden blijkbaar moeilijk zichtbaar. Uit mondelinge overlevering is bekend dat delen van de paden in het Veld jaarlijks werden doorploegd om vervolgens als voetspoor weer te worden gebruikt (bijvoorbeeld het *Witsenpaedje* ofwel het *Wilgenpaadje*).

De meeste paden waren smal. Ze waren bruikbaar voor voetgangers en vee, maar niet voor wagens. De Wijzigingslegger 1956 vermeldt dat het Eindpad vanaf het begin over een lengte van 290 meter tot een breedte van 0,70 meter was verhard met sintels, de rest was onverhard. De verharding moet toen nog recent zijn geweest, want de Wegenlegger 1940 beschrijft het hele pad nog als onverhard. De 70 cm zullen echter niet de hele breedte van het pad hebben gevormd. Bij ons veldwerk troffen we regelmatig

een breedte van circa 1,30 meter aan. Het Weytjesvoetpad (dat overigens geen vluchtpad is) en een deel van het Roffertpad hebben deze breedte. In zijn onderzoek naar de maatvoering van wegen en paden in oude landrechten vond Harmsen (1958/1959) een breedte van 3 tot 4 voet (circa 90 tot 120 cm) als de gebruikelijke maat voor voetpaden.

#### WAARDERING

Welke waarde vertegenwoordigt een dergelijk padenpatroon? Bij een waardering van cultuurhistorische objecten wordt meestal een vaste reeks criteria gebruikt: zeldzaamheid, herkenbaarheid (gaafheid), kenmerkendheid en samenhang (Renes, 1999, hoofdstuk 17). We kunnen die criteria op twee schaalniveaus toepassen.

Bij de vraag naar *zeldzaamheid* gaat het vooral om de vraag of soortgelijke systemen ook elders voorkomen. In de literatuur kwamen we vluchtpaden alleen tegen in enkele dorpen aan de Maas in Noord-Brabant. Van Diepen noemt in dit verband de dorpen Haren, Lithoijen en Lith (Van Diepen, 1952, p. 172). Het betreft hier paden die hoger liggen dan hun omgeving (Van Diepen spreekt daarom ook wel van vluchtka- des) en die het voor de dorpsbewoners mogelijk moesten maken bij hoog water de dijk te bereiken. Enkele jaren geleden beschreef Cuijpers de paden in Lith (Cuijpers, 1998). Bijzonder is hier dat de huizen met de voorzijde naar de paden staan, wat maakt dat de paden meer dan in de meeste gevallen de dragers zijn van de stedenbouwkundige structuur. Cuijpers twijfelt aan de vluchtfunctie van deze *woonpaden*, omdat de paden tussen het dorp en de dijk niet overal opgehoogd zijn. De woonpaden, waarvan hij er ook een in Lithoijen vond en die in de 19e eeuw ook in Maren, Macharen en Haren voorkwamen, zijn volgens hem typisch voor het Maas-kantgebied.

Vervolgens hebben we op kaarten van het Limburgse Maasgebied, een gebied dat vanouds geen doorgaande rivierdijken kende en waar

dorpen daardoor regelmatig met wateroverlast te kampen hadden, gezocht naar vluchtpaden. Tot op heden is een systeem van vluchtpaden nog nergens beschreven, wat niet wil zeggen dat het nergens anders voorkomt. De situering van het dorp, niet op het hoogste punt maar op een lager deel van het terras, is echter zeker ongebruikelijk, hoewel waarschijnlijk niet uniek. In Asselt, aan de overzijde van de Maas bij Swalmen, liggen de boerderijen eveneens op de terrasrand en ook hier ligt een hoger deel van het terras achter de boerderijen. In dit geval wordt de situatie nog gecompliceerder doordat de boerderijen van dat hogere gebied gescheiden zijn door een langgerekte laagte achter de boerderijen. Ook dit is een situatie waar een systeem van vluchtpaden nuttig zou zijn geweest, maar het beschikbare kaartmateriaal toont dergelijke paden niet. Andere voorbeelden zijn ons niet bekend en vooralsnog gaan we daarom uit van een zeer hoge zeldzaamheid.

Wat de andere criteria betreft scoort het systeem hoog op *herkenbaarheid* (gaafheid). Het gehele stelsel is nog goed herkenbaar en heeft zelfs in 1993 en 1995 nog gefunctioneerd. Het systeem scoort daarnaast hoog op *samenhang*. De paden hangen zowel samen met de natuurlijke gesteldheid als met het bewoningspatroon. Het bijzondere van de situatie is dat de boerderijen en woningen niet op absoluut veilige hoogte staan. Voor de situering van de bebouwing, op de grens van de graslanden in het winterbed van de Maas en de bouwlanden op het plateau, lijken de agrarische mogelijkheden doorslaggevend te zijn geweest. Dat het dorp af en toe overstroomde, lijkt op de koop toe te zijn genomen. Daarmee zijn de paden zeer sterk gebonden aan de lokale situatie.

Op een lager schaalniveau kunnen we kijken naar de afzonderlijke paden. Daarbij valt op dat de paden op 19e-eeuwse kaarten allemaal nog in het terrein te vinden zijn. Wel zijn enkele stukken afgesloten, maar ook die zijn nog gemakkelijk in het terrein te herkennen. Grotere verschillen bestaan in de detaillering van de pa-

den. Vooral de begroeiing is op veel plaatsen verdwenen en vervangen door niet altijd even fraaie hekwerken.

Naast deze waardering van deskundigen, kunnen we ook de vraag stellen naar de waarde die de lokale bevolking aan de paden toekent. Door de aandacht die de heemkunde stichting de afgelopen decennia aan het padenstelsel heeft gegeven, blijkt dat de oudere generatie zeer goed bekend is met de aanwezigheid en het gebruik van de paden, ook buiten de perioden van overstroming. Bij excursies met jongeren bleken dezen minder bekend met hun aanwezigheid en doel. Wel noemden ze telkens het bijzondere en aantrekkelijke van de paden.

#### CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Het stelsel van vluchtpaden in de kern van Buggenum blijkt zeer bijzonder. Grote delen van het stelsel zijn nog aanwezig en toegankelijk. Enkele afgesloten paden zijn nog goed te herkennen. Bovendien is hun functie nog altijd actueel, zoals bij de hoge waterstanden in 1993 en 1995 bleek. Naar onze mening is er voldoende reden om de paden te behouden. Het onderzoek van enkele jaren geleden bevatte daarom aanbevelingen voor hun bescherming, beheer en herstel.

Wat het eerste betreft: voor bescherming van voetpaden bestaan enkele wettelijke mogelijkheden. In theorie is bescherming via de Monumentenwet mogelijk. Bij de uitvoering van de Monumentenwet op rijksniveau is de gewoonte gegroeid om bescherming grotendeels te beperken tot gebouwen en archeologische terreinen, maar de laatste jaren lijkt de wet ruimer geïnterpreteerd te worden. Voor de aanwijzing van gemeentelijke monumenten bestaat een grotere vrijheid en een dergelijke aanwijzing biedt zeker mogelijkheden.

Daarnaast is er de mogelijkheid van planologische bescherming. In een gemeentelijk bestemmingsplan kunnen paden positief worden bestemd. Belangrijker is, dat bij de geplande nieuwbouw in open gebieden binnen de dorps-

kern rekening wordt gehouden met de paden. Door bijvoorbeeld de huizen met de voorzijde naar de paden te bouwen en alleen van de achterzijde te ontsluiten voor auto's, krijgen de paden een functie als woonpad. Daarmee ontstaat een dorpsbeeld dat aansluit bij andere dorpen in het rivierengebied. In zo'n situatie is het van belang dat de gemeente of de historische vereniging in een vroeg stadium van het ontwerpproces wijst op de padenstructuur. Verplaatsing van paden is vanuit cultuurhistorisch gezichtspunt slechts beperkt mogelijk, omdat niet alleen het pad zelf, maar ook het tracé historisch is en omdat de ligging van de paden in hoge mate landschappelijk bepaald is door de relatie met de oude bebouwing en met de hoogtelijnen. Naast hun oorspronkelijke functie en het cultuurhistorische belang hebben de paden ook recreatieve mogelijkheden, vooral voor de bewoners van Buggenum. In dat verband valt te wijzen op de vele Nederlandse dorpen waar de laatste jaren met grote lokale inbreng zogenaamde *ommetjes* zijn aangelegd, wandelroutes die dorpen met het aangrenzende buitengebied verbinden en die in een grote behoefte blijken te voorzien. Dat is een reden te meer om zuinig om te gaan met de situaties waar dergelijke paden nog bestaan.

Om de recreatieve functie beter te kunnen vervullen verdient het aanbeveling een aantal knelpunten op te heffen. Daarbij kan gedacht worden aan herstel van (deels) verdwenen paden. Verder zouden enkele afgesloten paden weer toegankelijk kunnen worden gemaakt door obstakels weg te halen en toegangshekken te plaatsen of te herstellen. Bij de aanvraag voor Belvederesubsidie heeft de Gemeente Haelen al toegezegd het onttrokken gedeelte in de Heuf bij gelegenheid te herstellen.

In enkele gevallen zijn paden versmald door uitbreiding van aangrenzende tuinen. We bevelen hier aan te streven naar herstel van de oorspronkelijke breedte, die meestal rond de 1,30 meter lijkt te hebben bedragen. Ook verdient het aanbeveling om beplanting te herstellen. Zoals we

hierboven al aangaven, lijken lang niet alle paden in het verleden een duidelijke afrastering te hebben gehad. Waar dat wel het geval was, namelijk waar de paden grensden aan tuinen en huisweiden, lijkt vooral meidoorn te zijn gebruikt. Paden die door het open bouwland liepen zijn waarschijnlijk niet afgerasterd geweest. Door de toegenomen bebouwing komt dit echter minder voor dan in het verleden. We bevelen aan enige afwisseling in de afrasteringen aan te houden: tegen tuinen en huisweiden aan herstel van meidoornheggen, waar een dichte afrastering nodig is aanplant van meidoornheggen en waar een afrastering niet strikt noodzakelijk is deze ook niet aanbrengen. Met de aanplant van heggen is intussen al een begin gemaakt. Tenslotte is nader onderzoek wenselijk. Paden zijn landschapselementen, waarover historische bronnen maar weinig informatie bieden. Toch is het goed mogelijk dat paden in archiefstukken genoemd worden, bijvoorbeeld in beschrijvingen van perceelsgrenzen.

#### A system of refuge paths in the village of Buggenum (province of Limburg)

*The village of Buggenum is located in the Meuse Valley in Limburg. Although situated on a terrace, part of the village is flooded in case of high river water levels. For such situations, the population developed a system of refuge paths, to be able to flee to a higher part of the river terrace behind the village. The age of these paths is unclear, but they certainly existed at the beginning of the 19th century. Parts of this system of paths are still intact and even functioned when the levels of the river water became extremely high in the 1990s. A local initiative brought these paths under the attention of local and regional authorities.*

#### NOTEN

- 1 De auteurs danken de heren R. v.d. Enden (IKL) en J. Droesen (†) (SBddEh).
- 2 De kaart is grotendeels samengesteld door Franse legerofficieren onder leiding van luitenant Tran-

- chot in de jaren 1803-1813, op schaal 1:10.000. Nadien is de kaart door Pruisische officieren aangevuld en onder leiding van Leutnant Kasch op nieuw getekend op schaal 1:20.000. In 1969 bracht het Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen de kaart in druk uit op schaal 1:25.000. Buggenum staat op blad 39 Swalmen.
- 3 Gepubliceerd als Grote Historische Provincie Atlas 1:25.000; Limburg 1837-1844. Wolters-Noordhoff, Groningen, 1992.
  - 4 Gepubliceerd in de Grote Historische Atlas van Nederland 1:50.000, deel 4 Zuid-Nederland 1838-1857. Wolters-Noordhoff, Groningen, 1990.
  - 5 Gemeente Buggenum: Legger ingevolge de Wegenwet opgemaakt, van de wegen, gelegen buiten de door Gedeputeerde Staten van Limburg bij besluit van 30 december 1938, La. 16180/8 x, 4e afdeeling, ingevolge artikel 27, tweede lid, van de Wegenwet vastgestelde bebouwde kom, van de wegen, bedoeld in art. 28 van de Wegenwet, welke deels binnen, deels buiten die bebouwde kom zijn gelegen, alsmede van de toegangswegen naar stations, als bedoeld bij artikel 70 van de Spoorwegwet. Aldus opgemaakt door Burgemeester en Wethouders der gemeente Buggenum den 1 Maart 1940. Tevens bekeken we de Wijzigingslegger van 1956.
- LITERATUUR**
- BILSEN, L.G.P. VAN & M.D. FLORACK (1984). Buggenum door de eeuwen heen; gedenkboek uitgegeven bij gelegenheid van het 13e eeuwfeest van de parochiepatrones St. Aldegundis en de viering van het 1000-jarig bestaan van Buggenum. Stichting Feestcomitee Parochiefeesten '84, Buggenum.
- BILSEN, L.G.P. VAN & H.S.J. PIJLS (1991). Buggenum in beeld; oude aanzichten en straatbeelden 2. Stichting Buggenum door de Eeuwen Heen, Buggenum.
- CUIJPERS, J.J. (1998). Woonpaden in Lith. *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 16, pp. 81-88.
- DIEPEN, D. VAN (1952). De bodemgesteldheid van de Maaskant. Staatsdrukkerij, 's-Gravenhage (De Bodemkartering van Nederland 13; Verslagen van Landbouwkundige Onderzoekingen 58.9).
- HANSSEN, J.H. (1983). De Spik te Haelen. *Rondom het Leudal*, nr. 32, pp. 16-20.
- HARMSSEN, T.W. (1958/1959). De landmeetkunde in het gebied van de tegenwoordige Nederlandse provincie Limburg voor 1794. *Publ. de la Soc. Hist. et Arch. dans le Limbourg* 94/95, pp. 353-469.
- RENES, H. (1995). Dijken langs de Limburgse Maas. *Historisch-Geografisch Tijdschrift* 13, pp. 1-8.
- RENES, J. (1999). Landschappen van Maas en Peel; een toegepast historisch-geografisch onderzoek in het streekplangebied Noord- en Midden-Limburg. Eisma, Leeuwarden (Maaslandse Monografieën, groot formaat, 9).
- RENES, J. (2003). De vluchtpaden van Buggenum; verslag van een kortlopend onderzoek naar een padensysteem in Buggenum (Midden-Limburg). Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Utrecht.
- SLEUTELS, H. (2001). Buggenum, vervlochten gegroeid in de oever van de Maas. *Rondom het Leudal* 26, pp. 11-14, 31-33.
- STOEPKER, H. (1990). Church archaeology in the Netherlands; problems, prospects, proposals. In: J.C. BESTEMAN, J.M. BOS & H.A. HEIDINGA (EDS). *Medieval archaeology in the Netherlands; studies presented to H.H. van Regteren Altena*. Van Gorcum, Assen/Maastricht, pp. 199-218.