

Alle wegen leiden naar Brussel Bestemmingshodonymie als kapstok voor de studie van het historische wegennet⁽¹⁾

Inleiding

De geschiedenis van het Belgische wegennet is een braakliggend onderzoeksterrein. Om de zoveel tijd signaleren wetenschappers dan ook dat onze kennis over de vorming en de evolutie van het wegennet in de Zuidelijke Nederlanden grote lacunes vertoont (bijvoorbeeld: Génicot 1948: 3-5; Thoen 1996: 172; Tys 2004: 57). Die vaststelling geldt trouwens niet alleen voor het grondgebied in zijn geheel: overzichtswerken over het historische wegennet in de diverse landsheerlijkheden of provincies bestaan al evenmin.

Op chronologisch en thematisch vlak vallen weliswaar enkele belangrijke uitzonderingen aan te stippen. De indrukwekkende reeksen steenwegen die respectievelijk tijdens de Romeinse

⁽¹⁾ De voltooiing van deze bijdrage was niet mogelijk zonder de hulp van een aantal personen en instellingen, die ik hier uitdrukkelijk wens te bedanken. Ik ben vooral Magda Devos zeer erkentelijk, omdat ze tijd vrijmaakte om een eerste – en rudimentaire – versie van deze tekst onder handen te nemen en op uiterst gedetailleerde wijze van commentaren en opmerkingen te voorzien. Een deel van het onderzoek werd gevoerd in de bibliotheek van het Meertens Instituut te Amsterdam, waar ik een maand aan de slag kon dankzij een reiskrediet toegekend door het FWO-Vlaanderen. Dankzij Ronny Keulen kon ik de licentiaatsverhandelingen van het voormalige Instituut voor Naamkunde van de KU Leuven in alle rust raadplegen. Bart De Wit, Tineke De Pauw en Liesbet Triest zorgden voor de nodige technische ondersteuning bij de aanmaak van het kaartmateriaal. Informatie over lokale Brussel-hodoniemen werd mij kosteloos doorgespeeld door Bernard Roobaert, Paul Kempeneers, Patrice Gautier, Thomas Coomans en het personeel van het provinciedomein Huizingen. Bart De Smet trok er ten slotte op mijn vraag op uit om een foto van de Brusselsepoort in zijn voormalige thuisstad Mechelen te maken.

overheersing en in de achttiende eeuw werden aangelegd, vormden al meermaals het voorwerp van diepgaand onderzoek (bijvoorbeeld: Génicot 1938-1939, 1946 & 1947; Mertens 1957; Van Buyten 1980; Meulemeester 2004). Een aantal historici bestudeerden de geschiedenis van het wegennet vanuit een economische invalshoek (bijvoorbeeld: Bautier 1991; Blondé 1995, 1997 & 1998; Blondé & Van Uytven 1999; Stabel 1999). En uiteraard werd het historische wegennet op lokaal vlak reeds grondig onderzocht: toponymisten en lokale historici hebben al talloze boeken en artikels gepubliceerd over de historische plaats- en straatnamen van een specifieke gemeente en stonden daarbij meestal ook stil bij (de historische evolutie van) het lokale stratenpatroon.

De redenen voor het feit dat er geen overzichtsstudies bestaan, zijn legio. Er is natuurlijk een bronnenprobleem: niet zozeer de bronnenschaarste, maar wel de heterogeniteit van het bronnenmateriaal vormt een belangrijke hinderpaal. Informatie over het historische wegennet vindt men nu eenmaal niet in één specifieke soort bron terug. Integendeel, de onderzoeker vindt zijn informatie terug in een breed gamma aan historische documenten en kan daarnaast ook nog archeologische gegevens, (historisch en actueel) kaartmateriaal, plaatsnamen en landschapsrelicten in rekening brengen. Die heterogeniteit van het bronnenmateriaal houdt tevens verband met een tweede probleem: de heterogeniteit van de invalshoeken. De geschiedenis van het wegennet kan namelijk vanuit landschappelijke, economische, politieke, toponymische, archeologische, verkeerskundige, fiscale, stedenbouwkundige, geografische, stedelijke, rurale en nog tal van andere invalshoeken worden benaderd. Een derde hinderpaal is natuurlijk de omvang van het onderzoek: een diepgaand overzichtswerk vereist natuurlijk dat de resultaten van de bestaande thematische en lokale studies onderling vergeleken en met elkaar in verband worden gebracht. Dat gebeurt helaas veel te weinig.

Uit de voorgaande paragraaf zou men kunnen concluderen dat onderzoek naar de geschiedenis van het bovenlokale wegennet tot mislukken gedoemd is. Met dit artikel wil ik echter aantonen dat

dat niet noodzakelijk het geval is. Zo'n onderzoek is wel enkel succesvol als een gepaste methodologie wordt toegepast. Die moet het mogelijk maken om de geschiedenis van het bovenlokale wegennet systematisch te bestuderen door de resultaten van het reeds gevoerde thematische en lokale onderzoek in te zetten in een breder perspectief. Aangezien zo'n methodologie eigenlijk niet bestaat, tracht ik in dit artikel een eerste aanzet te geven. Omwille van de beperkte ruimte werk ik ze uit voor één specifieke casus, het historische invalswegennet van de stad Brussel. Volgens de Poolse historica Dunin-Wasowicz (1982: 284) is dergelijk casuonderzoek trouwens een onontbeerlijke basis voor de studie van het historische wegennet.

De methodologie neemt de microtoponymie als vertrekpunt. Wie het (historische) wegennet bestudeert, kan er immers niet omheen om de wegen die er deel van uitmaken nauwkeurig te identificeren, te definiëren en te lokaliseren. Een weg is in de eerste plaats een geografisch gegeven en staat in voor de verbinding tussen twee of meer plaatsen.⁽²⁾ Aangezien er diverse types wegen bestaan en deze bovendien diverse soorten plaatsen met elkaar verbonden, is de mens deze wegen gaan benoemen om ze gemakkelijk van elkaar te onderscheiden. Dergelijke namen van wegen (en straten) worden in het jargon hodoniemen genoemd.⁽³⁾ Er bestaan natuurlijk diverse soorten hodoniemen, maar één specifiek type alludeert vrij direct op de verbindende functie van de benoemde weg: de bestemmingshodoniemen.⁽⁴⁾ Vanuit het standpunt van de naamgever geven deze

(2) Zie de woordverklaring in het WNT: "Relatief smalle strook grond, zich in een landschap over een min of meer aanzienlijken afstand uitstreckende, gebruikt en meestal ook geschikt gemaakt om zich van de eene plaats, buurt, stad e.d. naar de andere te begeven; verbinding door eenig landschap ten behoeve van het verkeer tusschen twee of meer plaatsen, buurten, steden e.d., meestal verhard, geplaveid of op een andere wijze van een hard dek voorzien" (geconsulteerd via de website van de Geïntegreerde Taalbank, <http://gtb.inl.nl/>).

(3) De studie van de namen van wegen en straten is de hodonymie, een term die voor het eerst werd gebruikt in Carnoy 1953: 297.

(4) In wat volgt gebruik ik meestal de term 'bestemmingshodoniemen', maar er bestaan ook nog andere plaatsnamen – *in casu* namen van stadspoorten – die verwijzen naar de bestemming van wegen. Ze komen verder in het artikel ook kort ter sprake.

hodoniemen uitdrukking van de verbinding tussen twee plaatsen: enerzijds het beginpunt (waar zich de naamgever bevindt) en de (eind)bestemming van de benoemde weg.

Room (1992: 60) deelde de bestemmingstoponiemen (die hij *directional names* noemde) op in drie groepen: toponiemen die verwijzen naar een dorp of stad, toponiemen die verwijzen naar een natuurlijk topografisch element (bijvoorbeeld een heuvel of een bos) en toponiemen die verwijzen naar een gebouw of een ander menselijk 'object'. Ikzelf opteer hier voor een tweeledige onderverdeling. Bij de eerste categorie namen – die 'plaatselijke bestemmingshodoniemen' zouden kunnen worden genoemd – wordt de bestemming op generische wijze aangeduid, zoals bijvoorbeeld in Kerkstraat ('straat die naar de kerk leidt') of 'Kouterweg' ('weg die naar de kouter leidt'). In de meeste gevallen ligt de benoemde bestemming zeer dichtbij en daarom levert de identificatie van de bestemming de naamgever geen of weinig problemen op. Meestal is er op een bepaalde plek slechts één enkele kerk en één kouter en loopt daar een specifieke weg naartoe. In de tweede categorie namen wordt de bestemming aangeduid door middel van een eigennaam of het daarvan afgeleide adjectief, zoals bijvoorbeeld in Gentweg ('weg die naar Gent leidt') of Kalmthoutsesteenweg ('steenweg die naar Kalmthout leidt'). Deze bestemmingen zijn meestal nederzettingen (gewoonlijk steden en dorpen) met een eigen naam, die vanuit het standpunt van de naamgever verderaf gelegen zijn. Ze liggen temidden van andere nederzettingen en daarom doet de naamgever een beroep op de eigennaam bij de aanduiding van de bestemming. In dit artikel staan deze 'bovenlokale bestemmingshodoniemen' centraal.

Het uitgangspunt van het artikel – en dus van de methodologie – is dat de studie van deze bovenlokale bestemmingshodoniemen een belangrijke basis vormt voor een breder onderzoek naar het historische wegennet. De bovenlokale verbindingswegen vormen hiervan immers de belangrijkste component, aangezien ze instonden voor het landtransport tussen de diverse nederzettingen. In de Zuidelijke Nederlanden is het gros van die nederzettingen ontstaan tijdens de vroege en hoge

middeleeuwen. Tussen die nederzettingen ontstonden verbindingswegen, die het bestaande stelsel van prehistorische en Romeinse landwegen aanvulden of vervingen. Dorpen en steden waarvan het belang toenam, werden in de daaropvolgende eeuwen ontsloten door nieuwe verbindingswegen, terwijl nederzettingen waarvan het belang afnam geïsoleerd geraakten. Verbeteringen in het transport- en verkeerswezen leidden uiteraard ook tot aanpassingen. De mazen van dit bovenlokale verbindingswegennet werden opgevuld met de lokale wegen.

Een aantal van de bestemmingshodoniemen heeft de tand des tijds doorstaan. Andere zijn verdwenen of werden vervangen door nieuwe namen. Wie die (nog bestaande en reeds verdwenen) bovenlokale bestemmingshodoniemen bestudeert, zou dus in staat moeten zijn om het stelsel van verbindingswegen binnen een bepaald gebied te reconstrueren en kan daarmee de funderingen leggen van een diepgaander onderzoek naar het historische wegennet. Hoe dit concreet in zijn werk gaat, welke heuristische en methodologische problemen daarbij opduiken en welke reserves men moet inbouwen, wordt verderop in een methodologisch punt uiteengezet. Daarna worden de resultaten van het casusonderzoek gepresenteerd en besproken en ten slotte worden suggesties voor verder onderzoek aangeduid. In het hierna volgende punt wil ik echter eerst kort ingaan op de historiografie, de afbakening en het potentieel van de geselecteerde casus.

Het historische wegennet van Brussel en omgeving

Brussel wordt beschouwd als een stad van de tweede middeleeuwse generatie, die haar opgang dankte aan de ontwikkeling van handel en industrie tijdens de hoge middeleeuwen (Billen 2000: 36). Na een belangrijke aanloopfase in de elfde en twaalfde eeuw, waarbij de eerste tekenen van stadswording zichtbaar werden op ruimtelijk, demografisch en economisch vlak, zette Brussel vooral in de dertiende en veertiende eeuw een enorme stap vooruit en groeide uit tot de belangrijkste stad van het

hertogdom Brabant. Onder Bourgondisch en Habsburgs bewind werd Brussel de zetel van het landsheerlijkse bestuur van de Zuidelijke Nederlanden, een positie die het – op enkele korte intermezzo's na – niet meer zou afgestaan. Sinds Brussel in de negentiende eeuw hoofdstad van het koninkrijk België werd, is ze met voorsprong de grootste stad van het land, zowel wat oppervlakte als bevolkingsaantal betreft.

Het historische Brussel was uiteraard geen eiland. Van de dertiende eeuw (toen voor het eerst een stenen stadsomwalling rondom de stad werd aangelegd) tot de eerste helft van de negentiende eeuw (toen de tweede stadsomwalling werd ontmanteld) was de stad weliswaar fysiek gescheiden van het omliggende platteland. Ook al bemoeilijkte dit de communicatiemogelijkheden, toch stonden stad en stedelingen in die periode continu in contact met de 'buitenwereld'. Transport gebeurde in de pre-industriële periode zowel over land als via het water, maar tot in de negentiende eeuw nam verkeer over land de belangrijkste plaats in binnen het verkeerswezen (Abeels 1989: 232-233).⁽⁵⁾ Gezien het belang van Brussel als zetel van het landsheerlijk bestuur en commerciële en industriële aantrekkingspool, mogen we dan ook veronderstellen dat de stad gedurende het Ancien Régime was voorzien van een uitgebreid net van in- en uitvalswegen, die de stad met de omliggende dorpen en verderaf gelegen steden verbonden. Omwille van hun belang voor het bovenlokale verkeer, mogen we ze dan ook beschouwen als de primaire componenten van het wegennet rondom de stad.

Over de geschiedenis en evolutie van dat Brusselse wegennet is echter niet bijster veel bekend. Enkele prehistorische en Gallo-Romeinse wegen doorkruisten het gebied (voor een

(5) Brussel was per schip bereikbaar vanuit het noorden via de Zenne en sinds de zestiende eeuw ook via de *Nieuwe Schipvaart*, het kanaal naar Willebroek. Watertransport blijft in dit artikel buiten beschouwing, maar het zou bijzonder interessant zijn om – al dan niet samen met een studie van het historische wegennet van Brussel en omgeving – diepgaander onderzoek te voeren naar de organisatie, modaliteiten en intensiteit van het watertransport van en naar Brussel, want daarover is heel weinig bekend. Ook het debat in verband met de bevaarbaarheid van de Zenne stroomopwaarts is nog lang niet afgesloten (zie in dit verband Deligne 2003: 65).

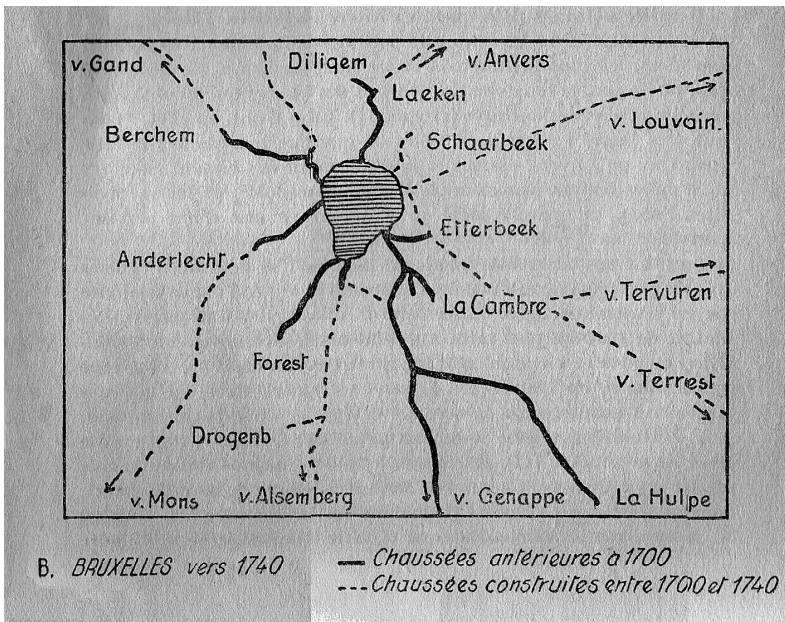
overzicht, zie Verbesselt 1995), maar deze hadden geen uitstaans met de latere stad. Over de middeleeuwse wegen in het gebied is geen enkel overzicht voorhanden, al bestaan er weliswaar een reeks case-studies over specifieke gemeenten en dorpen (bijvoorbeeld: Dons 1987 voor Sint-Gillis). Uit onderzoek is wel bekend dat er vanuit de stad minstens op twee momenten op systematische wijze uitvalswegen werden aangelegd. In de dertiende eeuw werden een reeks *Rechte straten* aangelegd, mogelijk parallel met de bouw van de poorten van de eerste stadsomwalling (Vannieuwenhuyze 2010-2011: 12-21), en in de achttiende eeuw verschenen de reeds vermelde steenwegen (Zylbergeld 1995). Maar het staat vast dat er ook op andere momenten verbindingswegen tussen de stad en haar omgeving ontstonden, al blijft het onduidelijk wanneer en hoe dat precies gebeurde. Die verbindingswegen worden vrij vaak als het 'organisch gegroeide wegennet' bestempeld, om ze zodoende te onderscheiden van de geplande, kunstmatig aangelegde wegen.

De beperkte historiografie kenmerkt zich verder door een vrij enge blik op het onderwerp. In de lokale werken over de (geschiedenis van) het wegennet en de (historische) toponymie wordt meestal niet buiten de grenzen van de gemeente gekeken. Publicaties waarin in algemene termen wordt gesproken over de historische verbindingswegen van Brussel zijn dan weer geschreven vanuit een sterk stedelijk perspectief. Men treft dan een summier lijstje van uitvalswegen aan, die rechtstreeks worden gekoppeld aan de zeven poorten van de tweede stadsomwalling. Zo vermeldden Dickstein-Bernard (1989: 127) en Charruadas (2008: 32) dat het Brusselse stadsbestuur in het midden van de vijftiende eeuw verantwoordelijk was voor het onderhoud van en het toezicht op twaalf uitvalswegen (aftakkingen inbegrepen) die vertrokken aan de poorten van de tweede stadsomwalling (tabel 1). Abeels (1989: 233) schetste de achttiende-eeuwse situatie op analoge wijze, terwijl Génicot (1948: 10) een kaart maakte waarop het begin van de uitvalswegen aan de stadspoorten op schetsmatige wijze is voorgesteld (afbeelding 1).

De Brusselse historici dwongen hun analyse in een strak topografisch keurslijf: Brussel telde tot in de negentiende eeuw

Tabel 1. – De twaalf Brusselse uitvalswegen uit de vijftiende eeuw, volgens Dickstein-Bernard (1989: 127) en Charruadas (2008: 32).

<i>stadspoort</i>	<i>bestemming(en) van de uitvalswegen</i>
Vlaamse poort	Sint-Agatha-Berchem – Merchtem Jette – abdij Dielegem Dilbeek
Lakenpoort	Laken
Keulse poort	Schaarbeek – Diegem Ralenbeek
Leuvense poort	Sint-Joost-ten-Node – Linthout
Coudenbergpoort	Elsene
Obbrusselsepoort	Ukkel Vorst Nieuwmolen – Ruisbroek
Anderlechtsepoort	Kuregem – ter Biest – Veeweide – ter Vleest

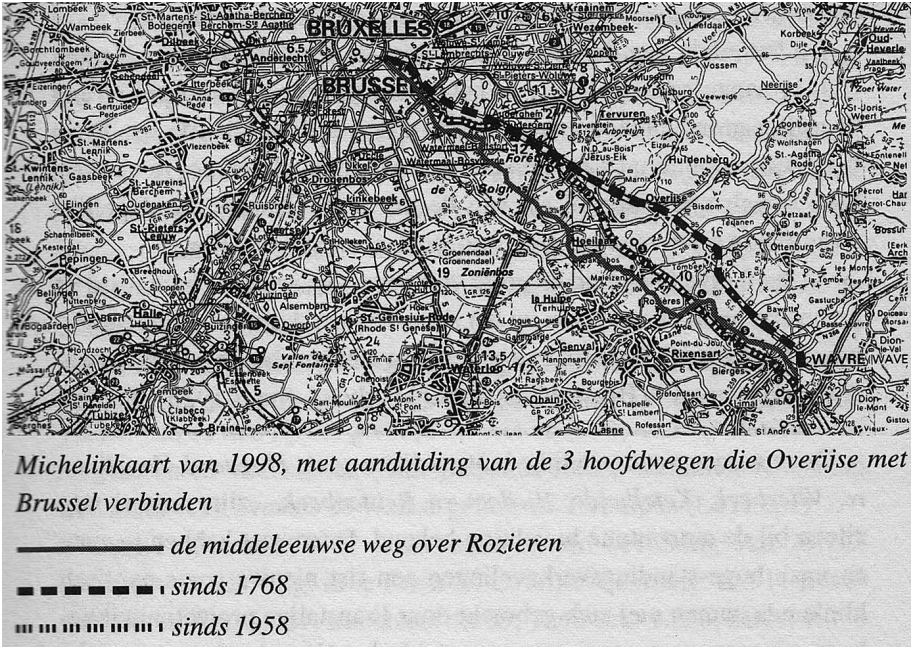


Afbeelding 1. – De achttiende-eeuwse steenwegen van Brussel en hun voorlopers volgens Génicot (1948: 10).

zeven grote stadspoorten en dus ook zeven grote uitvalswegen, elk voorzien van één of meerdere vertakkingen. Vooral de aansluiting met de stad (via de stadspoorten) was in hun ogen belangrijk; het precieze tracé, de uiteindelijke bestemming(en), de verdere opsplitsingen en de rurale penetratie van de wegen waren dat veel minder. Drie decennia terug waarschuwde Dunin-Wasowicz (1982: 284) voor deze aanpak en riep ze de onderzoekers op om die eenvoudige schematische lijnen te vervangen door lijnen die de reële loop van de wegen voorstellen.

Een ander probleem met deze werkwijze is dat het verdere verloop van de verbindingswegen, zowel binnenin de stad als op het platteland, volledig buiten beschouwing wordt gelaten. Eerder onderzoek naar het middeleeuwse Brusselse wegennet *intra muros* toont trouwens aan dat niet alle historische uitvalswegen door de stadspoorten van de tweede stadsomwalling passeerden (Vannieuwenhuyze 2009-2010: 21-24). Bij de bouw van die stadsomwalling in de veertiende eeuw werden sommige oudere verbindingswegen immers onderbroken, aangepast en/of vervangen. Ook op het platteland traden er door de tijd heen veranderingen op. Vande Putte (1999: 17) maakte dat bijvoorbeeld duidelijk toen hij de drie opeenvolgende verbindingswegen tussen Brussel en Overijse op kaart weergaf: de middeleeuwse weg via het gehucht Rozieren, de achttiende-eeuwse steenweg en de twintigste-eeuwse autosnelweg E411 (afbeelding 2).

We mogen dus stellen dat de eenvoudige oplijsting en de rudimentaire kartering van een beperkt aantal uitvalswegen tekort doet aan de geografische rijkwijdte, de complexiteit en de dynamiek van het netwerk van historische verbindingswegen. In dit artikel wil ik die statische, rudimentaire en eng-stedelijke aanpak omzeilen door een nieuwe methodologie uit te werken om het stelsel van de historische verbindingswegen van Brussel vanuit een breder perspectief te reconstrueren. Het studiegebied overstijgt de lokale grenzen en strekt zich veel verder uit dan de stad en haar zeer nabije omgeving. De bestemmingshodonymie en een acturate cartografie vormen daarbij het uitgangspunt. Hoe we deze specifieke data kunnen inzetten voor dit onderzoek, wordt in het volgende punt uiteengezet.



Afbeelding 2. – De drie opeenvolgende verbindingswegen tussen Brussel en Overijse (overgenomen uit Vande Putte 1999: 17).

Methodologie

De historische bestemmingshodonomie vormt het basismateriaal van dit onderzoek. In dit punt wordt uitgelegd hoe dit materiaal is opgespoord en geselecteerd voor de uitwerking van de Brusselse casus, hoe het vervolgens werd aangewend voor het bredere onderzoek naar de geschiedenis van het bovenlokale wegennet en welke methodologische problemen daarbij opdoeken. Het materiaal kan relatief eenvoudig en snel worden verzameld, maar dat betekent uiteraard niet dat de gegevens exhaustief en zonder meer inzetbaar zijn. Daarom is het noodzakelijk om een aantal heuristische richtlijnen te volgen en het toponymische materiaal aan te vullen met andere soorten gegevens, in de eerste plaats topografisch kaartmateriaal.⁽⁶⁾

De bestemmingshodonymie van Brussel en omgeving valt op te delen in twee grote groepen, waarbij de benoemde bestemming het onderscheidend bestanddeel vormt. Een eerste groep hodonimen bevat het bestanddeel 'Brussel' of adjectivistische afleidingen daarvan: namen als *Brusselstraat*, *Brusselbaan*, *Brusselse weg*, *Brusselsepoort*, enzovoort.⁽⁷⁾ Al deze namen verwijzen naar Brussel als uiteindelijke bestemming of verkeersrichting van de benoemde weg. In wezen gaat het hier dus om Brusselse invalswegen, dit wil zeggen wegen die naar Brussel lei(d)den.

⁽⁶⁾ Bij verder onderzoek is het uiteraard wenselijk om ook nog andere bronnen, data en onderzoeksresultaten toe te voegen, zoals historische informatie, archeologische resultaten of landschapsrelicten, maar dat valt buiten het beperkte kader van dit artikel.

⁽⁷⁾ In onze toponymie hebben dergelijke namen in de regel twee morfologische gedaanten: ofwel hebben ze de nederzettingsnaam zelf als voorbepaling (zoals in *Brusselstraat*, door Beele (1978) en Claes (1979) type I genoemd), ofwel worden ze gevormd met het van de bestemming afgeleide adjectief (zoals in *Brusselsestraat*, door Beele en Claes type II genoemd). Gysseling (1969: 14) rekende deze laatste vormen tot de oudste types 'geografische namen en appellatieven met een nederzettingsnaam als eerste lid'. Bestemmingshodonimen met een van een nederzettingsnaam afgeleid adjectief behoren volgens deze taalkundige tot een jonger type, dat zijn intrede deed in het derde kwart van de dertiende en vooral vanaf het midden van de veertiende eeuw. Etymologisch maakt het echter geen verschil uit of de ene dan wel de andere vorm werd gebruikt. In beide gevallen betreft het immers straten die naar de genoemde plaats lopen of deel uitmaken van een verbindingsweg naar die plaats.

Deze groep bestemmingshodoniemen vormt het basismateriaal van dit artikel.

In de regio Brussel vinden we echter nog een tweede groep bestemmingshodoniemen terug: straatnamen die wijzen op een andere bestemming dan Brussel (bijvoorbeeld *Gentsesteenweg*, *Jetteselaan*, *Hallepoort*, *Schaarbeeksestraat*, *Diegemvoetweg*, enzovoort). Deze bestemmingshodoniemen duiden meestal – maar niet altijd – uitvalsassen van de stad aan. Ze zijn echter veel minder gemakkelijk opspoorbaar omdat er niet systematisch kan worden gezocht: het aantal bestemmingen valt moeilijk af te bakenen (en is dus te groot) en bovendien is het veel moeilijker vast te stellen of het hier wel steeds gaat om uitvalswegen van Brussel.⁽⁸⁾ Om deze twee redenen blijft deze groep hodoniemen in dit artikel buiten beschouwing. Het spreekt uiteraard voor zich dat ze bij diepgaander en/of comparatief vervolgonderzoek wel geïntegreerd moeten worden.

De historische Brussel-namen kunnen vrij eenvoudig en efficiënt worden verzameld. Daarbij werd geopteerd voor de regressieve (of retrogressieve) aanpak, waarbij het historische wegennet wordt gereconstrueerd vertrekkend vanuit de hedendaagse toestand en vervolgens wordt afgedaald in de tijd. Net als alle andere plaatsnamen zijn de bestemmingshodoniemen op een welbepaald tijdstip ontstaan en bleven ze geruime tijd in gebruik. Sommige zijn ondertussen verdwenen en enkel nog opspoorbaar via historisch bronnenmateriaal (historische teksten en legenda bij kaarten of afbeeldingen). Andere namen zijn echter nog steeds in gebruik, ook al worden de benoemde straten niet noodzakelijk meer gebruikt voor het bereiken van de vermelde bestemming. De regressieve aanpak houdt in dat eerst de nog bestaande bestemmingshodoniemen worden verzameld. Dat materiaal wordt vervolgens aangevuld met de verdwenen bestemmingshodoniemen.

Voor de verzameling van de nog bestaande namen deed ik een beroep op de stratenlijst uit het Centraal Referentie Adressen

⁽⁸⁾ Zo kwam de Mechelsesteenweg op grondgebied Sterrebeek (circa 12 km van Brussel-stad) bijvoorbeeld niet van Brussel, maar uit de richting van Teruren en Nijvel.

Bestand (CRAB). Dit is een referentiedatabank van het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) met de geografische positie van adressen in Vlaanderen, die 80.000 Vlaamse en 60.000 Brusselse en Waalse straatnamen bevat.⁽⁹⁾ Via een eenvoudige zoekopdracht kunnen de straatnamen met het bestanddeel 'Brussel' uit deze lijst worden gefilterd. Op die manier werden niet minder dan 84 namen opgespoord en per gemeente gerangschikt (bijlage 1). Om het onderzoek te beperken, werd beslist om enkel te filteren op het Nederlandstalige bestanddeel 'Brussel' en niet op het Franstalige bestanddeel 'Bruxelles'. Dit zou immers nog een 60-tal extra namen opleveren. Bij vervolgonderzoek kan dit materiaal vanzelfsprekend toegevoegd worden.

Verdere afslanking van deze lijst is echter noodzakelijk, want ze bevat nog een reeks namen die geen bestemmingshodonimen zijn. Zo dienen er een aantal vernoemingsnamen te worden weggefilterd. Volgens Rentenaar (1985: X-XI) is een vernoemingsnaam 'een plaatsnaam die ontstaan is doordat men op basis van eraan verbonden bijbetekenissen of "secundaire connotaties" bewust een elders voorkomend toponiem uitgekozen heeft om, zonder dat er van topografische samenhang sprake is, voor de benoeming van een andere lokaliteit opnieuw als naam te functioneren'. Dit geldt voor een aantal straatnamen uit de lijst: de straten werden vernoemd naar Brussel, maar van enige 'topografische samenhang' tussen de straat in kwestie en Brussel is geen sprake: de *Brusselstraten* te Antwerpen, Bredene, Hoogstraten, Oostende en Zeebrugge. Deze wegen leid(d)en dus helemaal niet naar Brussel, hetgeen trouwens ook werd bevestigd door de toponymische literatuur en/of de lokalisatie op kaart (voor de argumentatie, zie bijlage 1). Vaak zijn in de onmiddellijke omgeving trouwens gelijkaardige straatnamen te vinden.⁽¹⁰⁾

⁽⁹⁾ De gegevens werden verzameld op basis van de databank van 1 januari 2008; ondertussen is een recentere *update* voorhanden. Voor meer informatie, zie www.agiv.be.

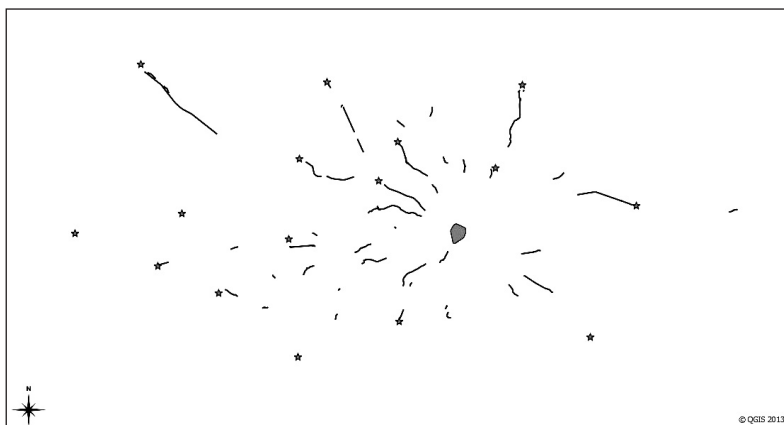
⁽¹⁰⁾ Zo ligt de Brusselstraat van Bredene in de nabijheid van de Aalststraat, de Antwerpenstraat en de Gentstraat. In Antwerpen besliste men in 1876 om

Andere namen horen evenmin thuis in de lijst. Dat geldt in de eerste plaats voor zes straatnamen die genoemd zijn naar personen: de *Frans van Brusselstraat* te Stekene, de *Rue Joseph Van Brusselt* te Gerpennes, de *J. Brusselmanslaan* te Evere, de *J.B. Brusselmansstraat* te Dilbeek en de *Brusselmansstraat* te Buggenhout. Dit zijn allemaal herdenkingsnamen, gecreëerd ter herinnering aan personen van een zekere – in deze gevallen: lokale – faam, een fenomeen dat vooral sinds de tweede helft van de negentiende eeuw enorme opgang heeft gemaakt (Bouvier 2007: 80-81). Ook het *Brusselaarsplein* te Jette, om onduidelijke redenen vernoemd naar ‘de Brusselaars’, mag weggelaten worden. De volgende straatnamen zijn evenmin bestemmingshodonimen: *Galerij Oud Brussel* in Brussel zelf is een winkelgalerij tussen de Grijpstraat en de Korte Beenhouwersstraat, het *Park van Brussel* is de officiële benaming van het Warandepark en wijst op een bezitsrelatie, de *Kerkhof van Brussellaan* te Evere leidt naar de Begraafplaats van Brussel en de *Klein Brusselstraat* te Gooik en te Pepingen zijn genoemd naar een groep huisjes. Voor de volledigheid geeft ik nog mee dat ook de namen van autosnelwegen en de namen afgeleid van een spoor- of waterweg uit de lijst werden geweerd.

Uiteindelijk blijft een lijst van 62 straatnamen met het bestanddeel ‘Brussel’ over waarvan met vrij grote zekerheid mag worden verondersteld dat het bestemmingshodonimen zijn. Via de *open source* routeplanner *Google Maps* werd vervolgens nagegaan welke straten deze namen dragen. Vier straten werden helaas niet teruggevonden: de *Brusselsestvg.* te Dendermonde, de *Brusselbaan* te Grimbergen, de *Brusselsebaan* te Kampenhout en de *Brusselsestraat* te Ravels. Mogelijk gaat het hier om fouten in de CRAB-databank of in *Google Maps*. De overige 58 straten konden wel precies gelokaliseerd worden en werden vervolgens in kaart gebracht met behulp van het *open*

een aantal straten van het Zuid naar Belgische steden te vernoemen (Vande Weghe 1977: 131), hetgeen in 1902 werd nagevolgd in Zeebrugge waar een hele reeks nieuwe straten werd vernoemd naar Antwerpen, Bergen, Namen, Doornik, Luik, Mechelen, Leuven en Brussel (Schouteet 1977: p. 37).

source GIS-programma *Quantum GIS*, met de actuele topografische kaart op schaal 1:10.000 van het Nationaal Geografisch Instituut als onderlegger.⁽¹¹⁾ Uit het kaartbeeld blijkt overduidelijk dat de namen betrekking hebben op wegen die in de richting van het stadscentrum van Brussel lopen (afbeelding 3).



Afbeelding 3. – Kartering van de nog bestaande bestemmingshodonimen met het element 'Brussel'.

Het spreekt echter voor zich dat de verzameling nog bestaande bestemmingshodonimen en het kaartbeeld niet volstaan om het historische invalswegennet van Brussel te reconstrueren. Enerzijds is het nog niet duidelijk uit welke periodes deze namen stammen en anderzijds bleven de verdwenen bestemmingshodonimen logischerwijze buiten het bereik van de zoekactie. Het is dan ook noodzakelijk om de blik in de tweede fase van het onderzoek te richten op de historische straatnamen. Het selectie criterium blijft hetzelfde: er is gezocht naar historische

⁽¹¹⁾ Omwille van de duidelijkheid en omwille van resolutieproblemen is de onderlegger weggelaten uit de afbeeldingen 3, 4 en 6. Om de duidelijkheid van de afbeeldingen te verhogen, werd de stad Brussel voorgesteld als de zogenoemde Vijfhoek (het territorium binnen de voormalige tweede stadsomwalling) en de omliggende steden door middel van sterretjes.

bestemmingshodoniemen die het bestanddeel ‘Brussel’ (of afleidingen daarvan) bevatten. Daarbij werden niet alleen de namen weerhouden, maar ook omschrijvingen van wegen waaruit duidelijk blijkt dat Brussel de uiteindelijke bestemming was. Meestal gaat het om formuleringen in de trant van ‘de weg richting Brussel’, ‘de baan naar Brussel’, ‘de straat tussen Brussel en ...’ of ‘de weg waar[langs] men naar Brussel gaat’.

De zoektocht naar al deze namen en omschrijvingen is uiteraard veel moeilijker en arbeidsintensiever dan de zoektocht in de gedigitaliseerde CRAB-databank. Een systematisch overzichtswerk of digitale databank van de historische microtoponymie van de Brusselse regio – laat staan van heel Vlaanderen of België – bestaat immers niet. Daarom werd een beroep gedaan op de vele monografieën, scripties en artikels waarin de historische microtoponymie van de gemeenten en dorpen wordt opgelijst en verklaard. Een bibliografie van deze werken is helaas niet voorhanden, maar gelukkig kon ik in dit kader voortbouwen op het onderzoek naar de kompastonymie in de Zuidelijke Nederlanden, waarvoor collega Andy Ramandt en ikzelf enkele honderden microtoponymische studies consulteerden en oplijstten (Ramandt & Vannieuwenhuyze 2012).

Het was uiteraard niet relevant om al deze studies te raadplegen voor het onderhavige onderzoek naar de Brusselse bestemmingstoponymie. Daarom werd gekozen voor een geografische afbakening, die werd bepaald door de resultaten uit de eerste fase van het onderzoek: de grootste concentratie aan Brusselse bestemmingshodoniemen bevindt zich binnen een straal van 25 à 30 km rond Brussel. Steden als Ninove, Aalst, Dendermonde, Mechelen en Leuven liggen op deze perimeter. De beschikbare microtoponymische studies die betrekking hebben op gemeenten binnen dit gebied werden systematisch onderzocht op Brusselse bestemmingshodoniemen.⁽¹²⁾

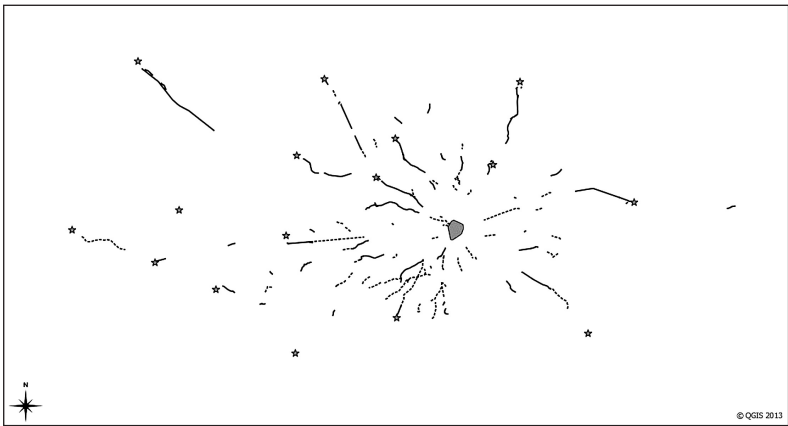
⁽¹²⁾ Met name: Aalst, Alsemberg, Anderlecht, Asse, Baarddegem, Beersel, Beert, Beigem, Bekkerzeel, Bellingen, Berg (bij Kampenhout), Bogaarden, Borchtlombeek, Brussegem, Drogenbos, Duisburg, Dworp, Elsene, Eizeringen, Gaasbeek, Ganshoren, Herne, Heverlee, Huizingen, Jette, Kampenhout, Koekeberg, Kortenberg, Laken, Leuven, Linkebeek, Lippeloo, Londerzeel,

Het is weliswaar belangrijk om voor ogen te houden dat de kwaliteit en het opzet van de geconsulteerde studies zeer sterk uiteenlopen. Soms worden de toponymische attestaties geda-teerd, soms helemaal niet. In bepaalde monografieën wordt een poging gedaan om zo veel mogelijk attestaties op te lijsten, ter-wijl in andere studies vooral aandacht wordt besteed aan de etymologie. Bepaalde werken bevatten een gedetailleerde kaart en een intern verwijzingsstelsel, andere niet. Soms wordt alleen (of vooral) aandacht besteed aan de historische microto-ponymie, terwijl elders enkel de contemporaine toponymie wordt behandeld, al dan niet voorzien van historische duiding. Bepaalde werken gaan in op de hele plaatsnamenvoorraad, ter-wijl in andere enkel de straatnamen worden besproken. En ten slotte zijn er natuurlijk een reeks geografische hiaten: een aantal gebieden zijn immers nog niet systematisch bestudeerd. Zo is het gebied ten zuidoosten van Brussel, waar zich het Zoniën-woud uitstrekt, nog braakliggend onderzoeksterrein. Uiteraard lagen hier wel veel minder nederzettingen en verbindingswegen en kon de – weliswaar vrij oppervlakkige – licentiaatsverhande-ling van Dequick uit 1944 wat soelaas bieden. Andere hiaten konden worden opgevuld dankzij licentiaatsverhandelingen waarin het nagelaten toponymisch materiaal van Jan Lindemans en A.H. Van Dijck werd geïnventariseerd (Van Echelpoel 1967; Claes 1969; Chaltin 1972; Claes 1973; Mertens 1977). Verder werden nog een aantal toevalsvondsten in de literatuur en his-torische bronnen toegevoegd.

De resultaten van de zoektocht naar de historische bestem-mingshodonimen met het bestanddeel 'Brussel' worden weer-gegeven in bijlage 2. In dit overzicht worden de benoemde wegen chronologisch gerangschikt op basis van hun oudste attestatie. Ook de recentere attestaties (of omschrijvingen), de lokalisatie (dorp, gemeente of stad waar het toponiem is gelokaliseerd) en

Lubbeek, Mechelen, Merchtem, Nederokkerzeel, Oppem, Opwijk, Ossel, Over-ijse, Ruisbroek, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem, Sint-Gillis-bij-Dender-monde, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Kwintens-Lennik, Sint-Lambrechts-Wo-luwe, Sint-Martens-Lennik, Sint-Pieters-Leeuw, Strombeek-Bever, Ukkel, Vilvoorde, Vorst, Vossem, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Wolvertem en Zemst.

duiding over de ligging komen in het overzicht aan bod. De precieze lokalisatie van de hodoniemen werd opgezocht aan de hand van de literatuur en in de mate van het mogelijke in kaart gebracht met behulp van *Google Maps* en de topografische kaart van het N.G.I. (afbeelding 4). Een reeks historische namen kon op die manier worden vereenzelvigd met nog bestaande bestemmingshodoniemen: in de bijlage kregen ze lettercode X. Een aantal historische namen kon niet gelokaliseerd of in kaart gebracht worden, hetzij omdat de plaatselijke toestand dermate is gewijzigd, hetzij omdat de auteur van het werk waaruit de gegevens afkomstig zijn te weinig duiding verschafte. Het is ten slotte nog belangrijk om te benadrukken dat de reconstructiekaart een samenvattend en in zekere zin ‘a-chronologisch’ beeld van de historische Brusselse invalswegen verschaft. Om chronologische verschillen en evoluties weer te geven, is een verdere verfijning van het kaartbeeld noodzakelijk.



Afbeelding 4. – Kartering van de nog bestaande (volle lijnen) en historische bestemmingshodoniemen (stippellijnen) met het element ‘Brussel’.

Vooraleer de bespreking van de resultaten aan te vatten, wil ik nog kort de aandacht vestigen op een aanverwante categorie bestemmingstoponiemen, die hoofdzakelijk voorkomen in stedelijke context: de poortnamen. Het gaat hier uiteraard niet om

hodontiemen, maar om namen van een specifiek type van gebouwen: stadspoorten. Steden als Leuven, Vilvoorde, Halle, Dendermonde, Gent, Waver, Mechelen en Maastricht bezaten één of meerdere stadspoorten waarvan de naam het bestanddeel 'Brussel' of 'Brusselse' bevatte. De meeste van die stadspoorten zijn ondertussen afgebroken en hun namen zijn verdwenen. In enkele gevallen leeft de naam wel verder als straatnaam (*Brusselsepoortstraat* in Gent), buurtnaam (*Brusselpoort* in Halle), naam van een bushalte (*Brusselse poort* in Leuven) of van een winkelcentrum (*Brusselsepoort* in Maastricht). De Mechelse *Brusselsepoort* bestaat nog steeds (afbeelding 5).

De relatie van deze poortnamen met de bestemmingshodontiemen spreekt voor zich: via deze poorten verlieten de stedelingen de stad en bereikte men de uitvalsweg richting Brussel. De benaming *porte de Bruxelles* voor één van de poortgebouwen van de voormalige cisterciënzerabdij van Villers-la-Ville toont trouwens aan dat ook andere types poorten op die wijze werden benoemd. De poort, aanvankelijk de unieke toegang tot de abdij, werd in de middeleeuwen *nova porta* en vervolgens *porta monasterii* genoemd, maar op achttiende-eeuwse gravures verschijnen de namen *porta exterior versus Bruxellas* en *Porte de Bruixellea*.⁽¹³⁾ Het is mij echter niet bekend of andere abdijen en aanverwante complexen uit het Brusselse hinterland een specifieke poort met uitvalsweg richting Brussel bezaten.

Men moet wel steeds waakzaam blijven bij de interpretatie van dergelijke poortnamen, zoals de casus van de Bossche *Brusselpoort* aantoont. Het is de laatmiddeleeuwse naam voor een noordelijke stadspoort die deel uitmaakte van de dertiende-eeuwse stadsomwalling. Toch kan het hier niet gaan om een bestemmingstoponiem, aangezien we logischerwijze mogen aannemen dat reizigers met bestemming Brussel de stad verlieten via de zuidelijke stadspoort en bijhorende uitvalsweg. De *Brusselpoort* heette oorspronkelijk trouwens *Orthenpoort* en gaf uit op de Orthenstraat, de uitvalsweg in de richting van het dorpje Orthen enkele kilometers ten noorden van de stad.

⁽¹³⁾ Met dank aan Thomas Coomans voor de mededelingen.



Afbeelding 5. – De Brusselsepoort in Mechelen, gebouwd in de veertiende eeuw, met centraal de poortdoorgang die aansluit op de uitvalsweg richting Brussel (foto Bart De Smet).

Brusselsepoort was hier dus een vernoemingsnaam, net zoals de namen van de twee andere dertiende-eeuwse Bossche stadspoorten *Leuvensepoort* en *Antwerpsepoort*. Deze benamingen alludeerden op het feit dat Brussel, Leuven en Antwerpen elk de bouw van een poort bekostigden omdat zij er belang bij hadden dat een verstrekte stad in het noorden van het hertogdom Brabant eventuele aanvallen kon afslaan (Glaudemans & van Tussenbroek 1999: 9).

De resultaten van het toponymisch-cartografisch onderzoek

Het toponymisch-cartografische onderzoek naar de nog bestaande en historische Brusselse bestemmingshodoniemen leverde een goudmijn aan gegevens op: enerzijds een uitputtende lijst van Brussel-hodoniemen uit heden en verleden, waaraan dankzij het literatuuronderzoek een reeks geografische, topografische en historische gegevens zijn gekoppeld; anderzijds een synthetisch kaartbeeld van de historische invalswegen richting Brussel, gebaseerd op een topografische onderlegger. Het bijeengesprokkelde materiaal is voldoende omvangrijk om er een eerste beeld van het historische invalswegennetwerk van onze huidige hoofdstad uit te distilleren. In dit punt wil ik daarom kort ingaan op de belangrijkste vaststellingen die uit het materiaal naar voor komen. Ik richt de aandacht eerst op de naamgeving en vervolgens op de ruimtelijke distributie, die uit kaartbeeld 2 naar voor komt.

Een eerste vaststelling houdt in dat de voorraad bestemmingshodoniemen vrij divers is. De heterogeniteit van de namen schuilt uiteraard niet in de bepaling 'Brussel' of 'Brusselse' (want dit was de unieke zoekterm), maar wel in de grondwoorden en bijkomende bepalingen. Beide verschaffen informatie over de fysische eigenschappen en over het gebruik van de benoemde invalswegen⁽¹⁴⁾, maar tonen ook aan dat het

⁽¹⁴⁾ Informatie over dergelijke aspecten van het historische wegennet kan men ook aantreffen in historische teksten die handelen over de dagdagelijks

invalswegenstelsel een hiërarchie kende en aan verandering onderhevig was. Indien we dit inzicht combineren met de reconstructiekaarten, dan blijkt dat het historische invalswegen-net van Brussel veel uitgebreider, diverser en complexer is dan tot hiertoe in de literatuur en op de bestaande reconstructiekaarten werd gesuggereerd.

Laat ons eerst een blik werpen op de grondwoorden. Zoals uit tabel 2 blijkt, gebruikten de tijdgenoten verschillende woorden om de invalswegen van Brussel aan te duiden. Een invalsweg met bestemming Brussel werd dus niet steevast op dezelfde manier benoemd. Dat is wellicht deels te wijten aan dialectologische verschillen⁽¹⁵⁾, maar uiteraard speelden ook de inherente eigenschappen van de benoemde wegen een rol. Zo valt het op dat ‘steenweg’ het meest voorkomende grondwoord in de nog bestaande bestemmingshodoniemen is, terwijl dat element in de historische namen verhoudingsgewijs veel minder aanwezig is. Dat is ongetwijfeld te wijten aan de grootschalige aanleg van steenwegen in de loop van de achttiende eeuw. Verscheidene namen van die steenwegen zijn vandaag de dag trouwens nog steeds in gebruik. Toch werd het woord ‘steenweg’ al eerder dan de achttiende eeuw gebruikt ter aanduiding van invalswegen: de oudste attestatie van een steenweg naar Brussel stamt uit de zestiende eeuw (Calderon 1993: 55). In Brussel-stad werd ‘de Steenweg’, de naam voor de uitvalsweg richting Vlaanderen, zelfs al geattesteerd in 1222 (Vannieuwenhuyze 2008: bijlage I, lemma *Steenweg*).

Het gebruik van het grondwoord ‘steenweg’ wijst ontegensprekelijk op het feit dat de benoemde invalsweg geplaveid was. Dat geldt evenzeer voor het grondwoord ‘kassei’, dat enkele

reis- en vervoerspraktijken en over weganaanleg. Dergelijke teksten zijn echter zeer moeilijk op te sporen: ze zitten immers verspreid over diverse archieven en archieffondsen, die vaak amper geïnventariseerd zijn. Het zou een titanenwerk vergen om dergelijke archiefdocumenten voor een bepaald territorium en chronologisch tijdsegment op te sporen.

⁽¹⁵⁾ In het Woordenboek van de Brabantse Dialecten is vooralsnog geen aandacht besteed aan de benamingen voor wegen. Het is dus bijzonder moeilijk om op dit vlak uitspraken te doen.

Tabel 2. – Grondwoorden uit de bestemmingshodontiemen en hun attestaties.

<i>Grondwoord</i>	<i>Historische vorm(en)</i>	<i>Actuele frequentie</i>	<i>Historische frequentie</i>	<i>Oudste attestatie</i>
baan	<i>baen, bane, baene, baan, route</i>	8	41	1655
baantje	<i>baantje</i>	1	/	/
dreef	<i>dreve</i>	/	1	1794
gat	<i>gadt, gat</i>	/	1	1720
heerbaan	<i>dheerbane, heerbane, herbaene</i>	/	12	1537
heerstraat	<i>sheeren straete</i>	/	2	1627
heerweg	<i>heerwech, herwech, herrewich, heerewich</i>	1	4	1583
kassei	<i>causieden, casseyde, casseijde, cassijde, chaussée, chaussé</i>	/	6	1421
laan	<i>avenue, laan</i>	/	1	1906
pad	<i>pat, semitam</i>	/	2	1447
steenweg	<i>steenweg, steenwech, steenwegh</i>	25	15	16 ^{de} eeuw
straat	<i>strate, straete, strate, straet, straten, straat, straate, rue</i>	19	58	1376
straatje	<i>straettien</i>	/	2	1718
straatweg	<i>straatweg</i>	/	1	s.d.
vaarweg	<i>vaeren wech, vairweigh, vaerwegh</i>	/	2	1677
voetpad	<i>voetpat</i>	/	1	ca. 1500
voetweg	<i>voetwech, voet wecht [sic], voetwegh, voetweg</i>	/	11	1633
wagenweg	<i>wagenwegh</i>	/	1	1595
weg	<i>weg, wech, wegh, weegh, wege, chemin, via</i>	4	63	1233
wegel	<i>wegel</i>	/	1	1841

keren voorkomt in de lijst.⁽¹⁶⁾ Het is echter de vraag of we die conclusie ook mogen verbinden aan het gebruik van het grondwoord ‘straat’, dat zowel in de actuele als in de historische bestemmingshodonien zeer frequent voorkomt. Het woord is afgeleid van het Latijnse *via strata*, dat ‘verharde/geplaveide weg’ betekent. Uit onderzoek blijkt echter dat er ook heel veel ongeplaveide ‘straten’ bestonden, zodat we kunnen besluiten dat het betekenselement ‘verhard’ uit het Nederlandse woord is verdwenen en dat al vanaf de oudste attestaties in de teksten. De betekenis van ‘straat’ verschilde eigenlijk amper van ‘weg’, het andere grondwoord dat heel sterk vertegenwoordigd is. Niet geheel onverwacht waren ‘weg’ en ‘straat’ met voorsprong de meest courante woorden om invalswegen richting Brussel aan te duiden, en dat ten laatste sinds de dertiende en veertiende eeuw. Opvallend is wel dat het grondwoord ‘weg’ amper is overgeleverd in de lijst met actuele bestemmingshodonien (slechts vier attestaties). De diverse *Brussel(se)wegen* uit het verleden zijn hetzij verdwenen, hetzij van naam veranderd, hetzij vervangen door andere invalswegen.

Een min of meer gelijkaardige vaststelling kunnen we doen voor ‘baan’, een element dat vrij frequent voorkwam in de historische bestemmingshodonien (41 maal) maar in veel mindere mate (acht maal) in de huidige namenvoorraad. Het gebruik van ‘baan’ als grondwoord voor Brusselse invalssassen vond echter pas ingang vanaf het midden van de zeventiende eeuw. In die periode moet het erg in trek zijn geweest ter benoeming van invalswegen richting Brussel, mogelijk tot het moment waarop de achttiende-eeuwse steenwegen werden aangelegd en het grondwoord ‘steenweg’ – samen met het reeds veel gebruikte ‘straat’ – de overhand zou gaan halen.

In de lijst met historische bestemmingshodonien komen nog een aantal grondwoorden voor die de tand des tijds amper

⁽¹⁶⁾ Volgens het MNW luidt de betekenis ‘straat, bestrate of geplaveide weg, straatweg, steenweg’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *cautsiede*); volgens het Brabants Etymologisch Woordenboek ‘straatsteen, straatkei, straatweg, bestrate weg’ (Debrabandere 2010: 242, lemma *kassij*).

hebben doorstaan. Dat geldt onder meer voor ‘heerbaan’, ‘heerstraat’ en ‘heerweg’, die vanaf de zestiende eeuw werden gebruikt ter aanduiding van Brusselse invalssassen, zij het in relatief beperkte mate. Vandaag de dag herinnert enkel de *Brusselscheerweg* in Ninove nog aan het gebruik van deze groep grondwoorden. Initieel alludeerden deze woorden op het feit dat de benoemde weg diende voor de passage van een leger, maar al snel evolueerde de betekenis naar ‘grote, brede verkeersweg’.⁽¹⁷⁾ Het gebruik van andere grondwoorden wees daarentegen op de smalheid van de invalsweg: ‘pad’, ‘voetpad’, ‘voetweg’ en ‘wegel’ worden gebruikt ter aanduiding van smalle wegen of wegjes, die vooral (of soms uitsluitend) door voetgangers konden worden gebruikt.⁽¹⁸⁾ De weinige keren dat men expliciet wou benadrukken dat de invalssas voor rijwagens geschikt was, gebruikte men ‘vaarweg’ of ‘wagenweg’.⁽¹⁹⁾

Tot slot wijs ik nog kort op het eenmalige en dus zeer beperkte gebruik van de grondwoorden ‘dreef’, ‘gat’, ‘laan’ en ‘straatweg’. Het is uiteraard bijzonder moeilijk om hieraan algemene vaststellingen of conclusies te koppelen. De *Brusseldreef*, geattesteerd in 1794, was een met bomen omzoomde baan naast de staatsbaan Antwerpen-Brussel, die dus eveneens in de richting van Brussel liep en waarop men zich in het paardrijden kon oefenen (Van den Broeck 1959: 96). De *Brussellaan* te Strombeek-Bever is de vroeg-twintigste-eeuwse benaming voor de

⁽¹⁷⁾ Zie de betekenisomschrijvingen in het MNW: ‘legerweg’, maar in technische zin ‘breede, gebaande, openbare verkeersweg; groote, “koninklijke”, weg’ of in het bijzonder ‘een bij de wet aangewezen weg langs welken het geoorloofd is in- of uitvoer van goederen over de rijksgrenzen te doen plaats hebben’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *heirbaan*); ‘legerweg, heerweg, heerbaan; ook breede (voor een leger geschikte) straat, groote weg’, maar ‘ook weg in het algemeen’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *heerstrate*) ‘legerweg, heerbaan; ook breede weg, groote weg’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *heerwech*).

⁽¹⁸⁾ Zie de betekenisomschrijvingen in het MNW: ‘pad, smalle weg, voetpad; ook weg’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *pat D*); ‘smalle weg alleen voor voetgangers, voetpad’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *voetwech*); ‘weggetje, pad’ vanaf de 16^{de} eeuw (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *wegele*).

⁽¹⁹⁾ Zie de betekenisomschrijvingen in het MNW: ‘rijweg’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *vaerwech*); ‘wagenweg, rijweg’ (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *wagenwech*).

met bomen afgezette Kasteelstraat. Het *Brusselgat* te Vossem was een weg die in de richting van Brussel liep, zoals de oudste attestaties laten uitschijnen. En de ongedateerde attestatie *straatweg van Brussel naar Leuven* werd gebruikt ter aanduiding van de steenweg Brussel-Leuven.

Niet alleen de grondwoorden, maar ook de toegevoegde adjectieven vertellen iets over het uitzicht, de aanleg of het gebruik van de invalswegen. De toevoeging van het adjectief 'oud' spant de kroon: 23 bestemmingshodoniemen bezitten die kwalificatie. Dit toont enerzijds de relictwaarde van dergelijke namen aan (ze verwijzen namelijk naar vroegere of voormalige invalswegen richting Brussel), maar ook dat het invalswegennet aan verandering onderhevig was. Het gebruik en/of de aanleg van nieuwe invalswegen zorgde ervoor dat vroegere exemplaren hun functie verloren, maar die bleef desalniettemin in de naamgeving voortbestaan. In theorie zou er dus in de buurt van elke 'oude' Brusselse invalsweg één of meer recente exemplaren te vinden moeten zijn. Die vernieuwing van het wegennet weerspiegelt zich echter amper in de naamgeving, want slechts tweemaal wordt het adjectief 'nieuw' expliciet toegevoegd: de *nie Bruselse straet* (Leuven 1762) en de *nieuwe steenweg Halle-Brussel* (Halle s.d.); verder is er ook nog *de Brussel ofte Nieuwstraete* (Groot-Bijgaarden 1792).

Bij de stadspoorten nemen we dezelfde fenomen waar. Naarmate de steden in de late middeleeuwen groeiden, voorzagen ze zich vaak van nieuwe, veel ruimere stadswallingen en bijhorende stadspoorten. De verschuiving van de toegangspoorten tot de stad liet ook sporen na in de naamgeving, zoals de Leuvense casus aantoont. De eerste stenen stadswalling van Leuven bezat reeds een *Brusselsepoort*, die eveneens *Biestpoort* werd genoemd. Toen de primaire functie van die poort verdween na de aanleg van de tweede stadswalling in de veertiende eeuw, veranderde haar naam in *Brusselse Binnenpoort* (Van Even 2001: I, 109). De uitvalsweg richting Brussel, die passeerde via de leprozerie Ter Bank en Tervuren, bleef echter bestaan en dus kreeg de tweede stadswalling ook een *Brusselsepoort*, die eveneens de namen *Groefpoort*, *Ter Bankpoort* en

Tervuursepoort droeg (De Man s.d.: I, 169-170). Na de aanleg van de Brusselsesteenweg ter hoogte van de *Wijngaardenpoort*, *Biest buitenpoort* of *Vilvoordsepoort* aan het begin van de achttiende eeuw, kreeg ook deze poort de naam *Brusselsepoort* of zelfs *Nieuwe Brusselsepoort* (Van Even 2001: I, 149; De Man s.d.: III, 716). De verschuivingen in de poortnamen zijn dus overduidelijk een weerspiegeling van veranderingen in het wegennet en van stedenbouwkundige ingrepen.

In beperkte mate worden nog enkele andere adjectieven aan de Brusselse bestemmingshodoniemen toegevoegd. Het adjectief 'groot' onderstreept de belangrijkheid, zoals in *grooten herbane van Bruessele naer Gendt* (Zellik 1667), *grooten herwech loopende naer Dermonden* (Zellik 1668), *grote Brusselsche straet* (Groot-Bijgaarden negentiende eeuw) of *grand chemin d'Audenaeken à Bruxelles* (Oudenaken s.d.). In de samenstelling 'varende voetweg' (Zellik 1633) wordt dan weer het verkeers- of reisaspect benadrukt.⁽²⁰⁾ Ten slotte vinden we ook eenmaal het in onze woordenschat verdwenen adjectief *ordinaris* terug, met name in *d'ordinarissche baene loopende van dese onse stadt Brusselse door Sellick* (Zellik 1662). Wellicht wordt hiermee aangegeven dat de weg in kwestie de gebruikelijke verbindingsweg tussen Brussel en Zellik vormde. Is het trouwens toeval dat bijna al deze toevoegingen voorkomen in de Zellikse bestemmingshodoniemen?⁽²¹⁾ Mogelijk was het invalswegennetwerk hier zo dicht dat extra bepalingen werden toegevoegd in de namen om de wegen van elkaar te onderscheiden.

Met deze laatste hypothese ben ik aanbeland bij het tweede punt van dit onderdeel: de ruimtelijke distributie van de Brusselse bestemmingshodoniemen en invalswegen. Het is evident dat deze invalswegen zich rondom Brussel bevinden. Nieuw is echter

⁽²⁰⁾ Zie de betekenisomschrijvingen in het MNW: 'Varen is de algemeene term voor het zich begeven van een levend wezen, vooral van een mensch, van de eene plaats naar de andere'; 'het beteekent vooral de drie wijzen van zich ergens heen begeven: te voet, te paard en te water' (Verwijs & Verdam 1885-1952: lemma *varen*).

⁽²¹⁾ Ook de *grote Brusselsche straet* in Groot-Bijgaarden, vlak naast Zellik gelegen, mogen we daaraan toevoegen.

dat we op basis van het kaartbeeld iets kunnen zeggen over de densiteit en over de penetratiegraad: waar komen die hodoniemen het meest voor en tot waar vinden we ze terug? De densiteit is het hoogst binnen een straal van ongeveer 15 km rondom de historische stad en tot een afstand van zo'n 30 km blijven ze geregeld voorkomen. Maar ook verder vinden we ze nog terug: de *Brusselsepoortstraat* (en voormalige *Brusselsepoort*) te Gent en de *heerweg van Brussel naar Oudenaarde* ter hoogte van Edelare, Mater en Horebeke bevinden zich bijvoorbeeld op meer dan 50 km van de stad, terwijl ook de afstand van Brussel tot de *Brusselstraat* in Lubbeek en de *Brusselsestraat* in Brakel (op meer dan 40 km) redelijk groot is.⁽²²⁾ Dit zegt niet alleen iets over de omvang, complexiteit en penetratiegraad van het Brusselse invalswegennet, maar onrechtsteeks ook over de uitstraling en aantrekkingskracht die de stad uitoefende. Voor de naamgevers primeerde de bestemming Brussel op lokale benoemingsmotieven en op andere – eventueel dichterbij gelegen – bestemmingen.

Naarmate de afstand tot de stad groter wordt, neemt de densiteit aan Brusselse bestemmingshodoniemen echter gevoelig af. Tegelijkertijd neemt de kans toe dat we bij het voorkomen van dergelijke namen te maken hebben met vernoemingsnamen. Dat bleek al voor de *Brusselstraten* te Antwerpen (op 45 km van Brussel gelegen), Hoogstraten (op 70 km), Oostende, Bredene en Zeebrugge (alle drie op meer dan 100 km). Mogelijk geldt dat ook voor de *Brussel-voetweg* en de *Brusselstraat*, die midden negentiende en begin twintigste eeuw bestonden te Harelbeke (op ruim 75 km van Brussel gelegen). Het is echter niet mogelijk gebleken om deze wegen precies te lokaliseren, zodat geen uitspraken kunnen worden gedaan over hun oriëntatie (in de richting van Brussel of niet).

Kijken we naar de nabije omgeving van de stad, dan valt op dat er binnen de grenzen van het huidig Brussels Hoofdstelijk

⁽²²⁾ Indien we de perimeter van het onderzoek zouden uitbreiden buiten de grenzen van het huidige Vlaanderen, dan zouden we ook de *rue de Bruxelles* in Namen (op meer dan 60 km) en de *Brusselseweg* en *Brusselsestraat* in Maastricht (op meer dan 100 km van Brussel) kunnen toevoegen.

Gewest slechts één enkel bestemmingshodoniem is blijven voortbestaan: de *Brusselse Steenweg* in Vorst. Geen enkele van de overige achttien gemeenten van het Gewest bezit vandaag (nog) een *Brussel(se)straat* of een *Brussel(se)weg*. In de lijst met historische bestemmingshodoniemen vinden we ze nochtans wel terug. Om maar enkele voorbeelden te noemen: Anderlecht bezat een *Brusselseweg*, Schaarbeek telde ‘twee straten naar Brussel’, in Sint-Stevens-Woluwe lag een *Brusselstraat*, terwijl Ukkel een *Brussels pad* kende. Wellicht hebben meerdere factoren ervoor gezorgd dat deze namen zijn verdwenen. In de eerste plaats denken we aan de enorme stedenbouwkundige uitdijning van de binnenstad in de negentiende en twintigste eeuw, die ervoor zorgde dat de oude weg- en perceelstructuren verdwenen en werden vervangen door een nieuw, vaak geometrisch aangelegd stadswefsel (voor een recent overzicht, zie Jaumain 2008). Samen met het rurale landschap verdwenen ook honderden microtoponiemen. Het is dan ook een hele opgave om bijvoorbeeld de voormalige *Brusselstraat* en *Brusselweg* van Boondaal in het huidige stadswefsel te lokaliseren.

Daarnaast kunnen we nog een andere reden aanstippen voor de afwezigheid van Brussel-hodoniemen rondom de historische stad. Zoals reeds eerder vermeld, biedt de nieuwe reconstructiekaart een uitgebreider, diverser en complexer beeld van het invalswegennet rondom Brussel dan datgene dat de bestaande kaarten weergaven. Maar langs de andere kant is ze er in zekere zin ook complementair aan: terwijl de bestaande reconstructiekaarten vooral een (beperkt aantal) invalswegen vertrekkend van aan de stadspoorten tonen, biedt de nieuwe reconstructiekaart vooral een beeld van de invalswegen op het dieperliggende platteland. Opvallend genoeg reiken slechte enkele van de invalswegen tot aan de stad (en haar stadspoorten). Aangezien het tracé van die wegen vanzelfsprekend doorliep, roept dit de vraag op of er hier geen ander(e) naamgevingssysteem (of-systemen) bestonden.

Het antwoord is deels positief en deels negatief. Voor de hedendaagse situatie is het antwoord niet zo ver te zoeken. Vandaag is het grootste deel van het Brussels Hoofdsteljk Gewest verstedelijkt. Binnen dat gebied heeft het naamkundig noch

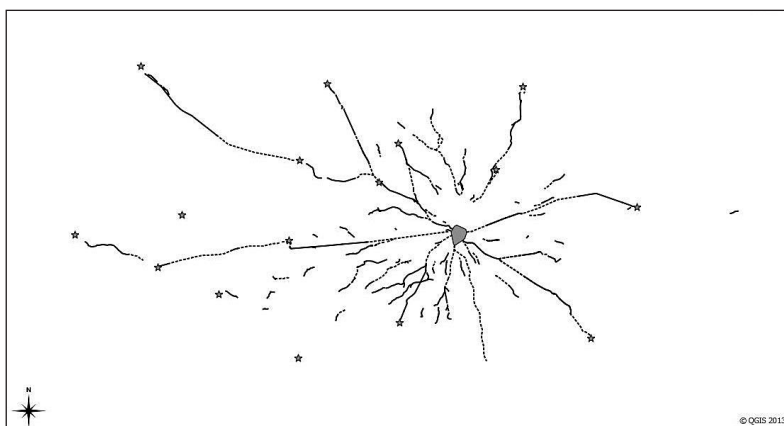
administratief zin om Brussel-hodoniemen te hebben of te behouden: binnen de Brusselse agglomeratie is de betekenis van een ‘straat of weg in de richting van Brussel’ immers zinloos en bovendien schept een te groot aantal gelijke of gelijkaardige namen administratieve verwarring. Dat verklaart waarom men binnen het Gewest geen nieuwe Brussel-hodoniemen creëert en men de oude heeft vervangen. De *Brusselsesteenweg* in Vorst is de spreekwoordelijke uitzondering die de regel bevestigt.

Maar welke namen droegen de invalswegen dan vóór de stedenbouwkundige uitdijning van Brussel? Het antwoord is tweeledig: enerzijds droegen ze namen die rechtstreeks of onrechtstreeks alludeerden op hun functie als belangrijke verkeersweg zonder dat daaraan een specifieke bestemming werd gekoppeld (bijvoorbeeld: *Heerweg*, *Steenweg*, *Postweg*, *Grote Baan*, enzovoort); anderzijds werden ze genoemd naar een bestemming, maar dan vanuit Brussels perspectief. Het gaat hier om de eerder vermelde groep hodoniemen als *Gentsesteenweg*, *Jetteselaan*, *Hallepoort*, *Schaarbeeksestraat*, *Diegemvoetweg* enzovoort, die in grote getale voorkomen en -kwamen in de omgeving van de stad Brussel. Het vergt weliswaar een titanenarbeid om al deze namen op te sporen: daartoe zouden alle straatnamen, zowel de huidige als de historische, per gemeente systematisch moeten worden uitgekamd.

Reconstructiekaart 2 is dus ontegensprekelijk onvolledig: de uitvalswegen van Brussel staan er niet op aangeduid, net zo min als alle andere (stukken van) verbindingswegen die niet naar een bestemming werden genoemd.⁽²³⁾ Indien al deze namen opgespoord en aan de kaart toegevoegd kunnen worden, kan het beeld vervolledigd worden. Dat was binnen het beperkte kader van dit onderzoek en bij gebrek aan digitale repertoria niet mogelijk. Er bestaat echter wel een manier om, op vrij eenvoudige wijze, een stap in die richting te zetten. De bestemmingshodoniemen, zowel de nog bestaande als de historische, duiden in de regel slechts onderdelen van de invalswegen aan. In werkelijkheid liepen die wegen natuurlijk door. Welnu, de ‘vervolgstukken’ van die wegen

⁽²³⁾ Uiteraard ontbreken ook alle niet lokaliseerbare Brussel-hodoniemen op de kaart.

zijn in een reeks gevallen nog steeds afleesbaar op de gebruikte topografische kaart (op schaal 1:10.000 van het N.G.I.). Waar de invalswegen op de kaart een duidelijk continu vervolg kenden, in de richting van Brussel⁽²⁴⁾, heb ik de kaartreconstructie verder aangevuld (afbeelding 6). Ook al gaat het hier in zekere zin om een hypothetische reconstructie (vandaar de stippellijnen), het is momenteel de meest volledige overzichtskaart van de historische invalswegen van Brussel.



Afbeelding 6. – Kartering van de bestemmingstoponiemen met het element 'Brussel' (volle lijnen) en hun hypothetische vervolgtrajecten richting de stad (stippellijnen).

Besluit en pistes voor verder onderzoek

Dit artikel beoogde vooral om een nieuwe aanzet te geven tot de studie van het historische wegennet op bovenlokaal vlak, nog steeds een braakliggend onderzoeksterrein in Vlaanderen. De hoofdaandacht ging uit naar de voorstelling en toepassing van een methodologie die het mogelijk maakt om via de verzameling, identificatie en kartering van nog bestaande en verdwenen

⁽²⁴⁾ Aangezien het vertrekpunt van deze wegen onduidelijk is (enkel hun eindbestemming Brussel is expliciet gekend), is het uiteraard niet mogelijk om de tracés ook in andere richting door te trekken.

bestemmingshodoniemen een basis te leggen voor de reconstructie van het historisch wegennet op regionale schaal. De studie van de Brusselse bestemmingshodoniemen en invalswegen fungeerde als casus.

Het belangrijkste resultaat van het onderzoek is de reconstructiekaart van de historische invalswegen van de stad, die werden getraceerd op basis van de Brussel-hodoniemen die sinds de late middeleeuwen in de teksten en op kaarten worden vermeld. Dat kaartbeeld laat toe om te stellen dat het historische invalswegennet van Brussel veel complexer, dener en omvangrijker was dan het tot hiertoe werd voorgesteld. De invalswegen hoeven niet meer op rudimentaire wijze te worden voorgesteld als een (beperkt) aantal tentakels die vertrekken aan de stadspoorten, maar eerder als complex netwerk dat – zo getuigen de hodoniemen – hiërarchisch was opgebouwd, geografisch zeer ver kon doordringen en geregeld aan evolutie onderhevig was.

Omwille van tijds- en plaatsgebrek werd de casus bewust beperkt gehouden. Er is dus nog veel ruimte voor aanvullingen. Ik doe vier concrete suggesties. In de eerste plaats is er de implementatie van de Franstalige bestemmingshodoniemen. Via de CRAB-databank kunnen al zo'n 60 hedendaagse Brussel-hodoniemen worden opgespoord (al zal het onderzoek moeten uitwijzen of dat allemaal bestemmingshodoniemen zijn) en op basis van het bibliografisch overzicht van Germain (2011) kunnen ook lokale microtoponymische studies worden geselecteerd en uitgekamd. Minstens even noodzakelijk, maar weliswaar veel moeilijker, is de integratie van de bestemmingshodoniemen 'van de omgekeerde richting'. Dat zou toelaten om ook de Brusselse uitvalswegen en hun bestemmingen te identificeren en te karteren. Bij ontstentenis aan digitale microtoponymische databanken zit er voorlopig helaas niet veel anders op dan de systematische uitpluizing van de microtoponymische monografieën en scripties.⁽²⁵⁾

⁽²⁵⁾ De digitale ontsluiting van die werken, in de geest van het Corpus Molemans-Thiry uit de jaren 1970 en naar analogie met de digitalisering van

In derde instantie zou het historisch kaartenmateriaal actiever in dit onderzoek ingezet moeten worden. De negentiende-eeuwse *Atlas der Buurtwegen* en *Atlas Cadastral Parcellaire de la Belgique* van P.C. Popp bieden systematische overzichten van het wegennet – inclusief de hodonymie – op gemeentelijk vlak. Ook oudere cartografische documenten, zoals de landboeken en militaire of topografische kaarten kunnen zeer nuttig zijn, want ook zij bevatten in de regel een groot aantal straatnamen. En tot slot zou de informatie vervolledigd en aangevuld kunnen worden via de consultatie van de talloze dorpsmonografieën en studies over de lokale historische geografie, want ook daarin vindt men meestal beschrijvingen van het wegennet en informatie over lokale plaatsnamen terug. De accuratesse van deze werken laat soms wel te wensen over, zeker wat betreft de geschiedenis van het wegennet, dus voorzichtigheid blijft bij dit soort onderzoek steeds geboden.

Tot slot van dit artikel wens ik enkele suggesties voor verder onderzoek aan te duiden. In de eerste plaats zou het onderzoek – al dan niet met de zopas geschetste aanvullingen – kunnen worden toegepast om het invalswegennet van andere steden te reconstrueren en aldus eventuele gelijkenissen en verschillen vast te stellen. Indien dit voor naburige steden gebeurt (bijvoorbeeld Leuven, Vilvoorde, Mechelen, Halle, Aalst), dan kan worden nagegaan in welke mate het Brusselse invalswegennet daarop aansloot. Ook de penetratiegraad van het invalswegennet van die steden kan worden nagegaan en vergeleken, en op die basis kunnen dan weer uitspraken worden gedaan over stedelijke invloedssferen, contactmogelijkheden en verhoudingen. De structuur van het transport- en communicatiewezens en de wijzigingen die daarin optraden vormen immers een weerspiegeling van de opbouw van het stedelijke netwerk en van de hiërarchie en de typologie van de steden die er deel van uitmaken (Van Uytven 1995: 218). Recent historisch onderzoek in Nederland bevestigde alleszins dat gunstige transportmogelijkheden

de dialectwoordenboeken, zou dit soort onderzoek een enorme stap vooruit helpen.

en infrastructures een belangrijke rol speelden in de totstandkoming van middeleeuwse stedenpatronen en economische relaties (Brand 2011).

Daarnaast verdient het aanbeveling om de informatie over het buitenstedelijke invalswegennetwerk te koppelen aan de kennis over het binnenstedelijke uitvalswegennet (Vannieuwenhuyze 2009-2010 en 2010-2011). Dat zal niet alleen nieuwe inzichten opleveren over de landschappelijke relaties tussen stad en platteland, maar ook over de ruimtelijke morfologie van de binnenstad en de aanspraken van het stedelijke bestuur over het hinterland. Wat het platteland betreft, kan een historisch-geografisch micro-onderzoek meer duidelijkheid verschaffen over de manier waarop deze wegen in het landschap ingebed zijn en hoe ze de vorming of transformatie van andere landschappelijke componenten – in het bijzonder de nederzettingen – hebben beïnvloed en *vice versa*. Van Buyten (1980: 22) stelde reeds dat de aanleg van de achttiende-eeuwse steenwegen een revolutie in het landschap, in de bewoning en in de lokale sociaal-economische situaties teweegbracht. Hetzelfde mag ongetwijfeld worden gezegd van de verbindingsassen van vóór de achttiende eeuw, al waren de landschappelijke en socio-economische veranderingen toen wellicht minder drastisch.

Een laatste piste die verdere aandacht verdient – en waaraan ik in dit artikel amper aandacht heb geschonken – is de evolutie van het (invals)wegennetwerk door de tijd heen. Een dergelijke studie is echter allesbehalve gemakkelijk, want vaak zijn het precieze ontstaan en de verdere transformatie van wegen wegens een gebrek aan adequaat bronnenmateriaal moeilijk te dateren (Tys 1993: 57). De oudste attestaties van de hodoniemen kunnen een aanknopingspunt vormen, maar dienen met kritische zin te worden gebruikt (de benoemde weg is gewoonlijk veel ouder dan zijn oudste vermelding) en om die reden best te worden gecombineerd met gegevens uit andere bronnen (bijvoorbeeld ordonnanties, rekeningen, archeologische resultaten, historisch kaartmateriaal).

Bijlage 1. – Straatnamen uit het CRAB-bestand met het bestanddeel ‘Brussel’

<i>Gemeente</i>	<i>Straatnaam</i> ⁽²⁶⁾	<i>Duiding</i>
Aalst	Brusselbaan	Bestemmingstoponiem.
Aalst	Brusselse steenweg	Bestemmingstoponiem.
Affligem	Brusselbaan	Bestemmingstoponiem.
Antwerpen	Brusselstraat	Vernoemingsnaam: “Bij C. B. [collegiaal besluit] van 19 mei 1876 worden enkele straten van het Zuid genoemd naar <i>Belgische steden</i> . De oorspronkelijke vorm ‘Brusselsestraat’ (zonder de bijgedachte aan een straat die naar Brussel leidt) wordt omstreeks de eeuwwisseling Brusselstraat. Na de tweede wereldoorlog werd het opnieuw Brusselsstraat – alle wegen leiden naar Brussel –, maar in de officiële stratenlijst van 1968 opteert men definitief voor ‘Brusselstraat.’” (Vande Weghe 1977: 131)
Asse	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Beersel	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Beersel	Brusselweg	Bestemmingstoponiem.
Brakel	Brusselsestraat	Bestemmingstoponiem.
Bredene	Brusselstraat	Ongetwijfeld een vernoemingsnaam: vlakbij liggen eveneens de Aalststraat, Antwerpenstraat en Gentstraat.
Brussel	Galerij oud Brussel	Naam van een winkelgalerij tussen de Grijpstraat en de Korte Beenhouwersstraat (en niet tussen de Zilverstraat en het Martelaarsplein, zoals door <i>Google Maps</i> wordt aangegeven), gebouwd naar de plannen van architect Sorée in 1963 (<i>Bouwen</i> 1993: 279). Deze vernoemingsnaam is wellicht een

(26) Bron: CRAB stratenlijst, AGIV (toestand 01/01/2008).

<i>Gemeente</i>	<i>Straatnaam</i> ⁽²⁶⁾	<i>Duiding</i>
Brussel	Park van Brussel	nostalgische verwijzing naar het middeleeuwse Brussel, vol trapgevels en kronkelige straten, dat in de jaren 1960-1970 enkel mocht blijven bestaan binnen een duidelijk afgebakende zone rondom de Grote Markt, het zogeheten <i>Ilot Sacré</i> .
Buggenhout	Brusselmansstraat	Geen bestemmingstoponiem; verwijst naar een bezitsrelatie (het park in bezit van de stad Brussel) en/of verduidelijkt de ligging (het park in de Brussel).
Dendermonde	Brusselsestraat	Naam verwijst naar een persoonsnaam.
Dendermonde	Brusselsestweg.	Bestemmingstoponiem.
Dilbeek	Brusselsesteenweg	Ligging onbekend; gelijk aan Brusselsestraat?
Dilbeek	Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Dilbeek	Brusselweg	Bestemmingstoponiem.
Dilbeek	J. B. Brusselmansstraat	Naam verwijst naar een persoonsnaam.
Evere	J. Brusselmanslaan	Naam verwijst naar een persoonsnaam.
Evere	Kerkhof van Brussellaan	Geen bestemmingstoponiem; verwijst naar een bezitsrelatie (het kerkhof in bezit van de stad Brussel).
Galmaarden	Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Gent	Brusselsepoortstraat	Bestemmingstoponiem.
Gent	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Gent	Oude Brusselseweg	Bestemmingstoponiem.
Gent	Brussel A10 Oostende	Naam van een twintigste-eeuwse autosnelweg.
Geraardsbergen	Brusselsestraat	Bestemmingstoponiem.
Gerpinnes	Rue Joseph Van Brusselt	Naam verwijst naar een persoonsnaam.

<i>Gemeente</i>	<i>Straatnaam⁽²⁶⁾</i>	<i>Duiding</i>
Gooik	Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Gooik	Klein Brusselstraat	Naam afgeleid van een nabijgelegen groepje huizen (mededeling van Bernard Roobaert).
Grimbergen	Brusselbaan	Ligging onbekend; gelijk aan Brusselsesteenweg?
Grimbergen	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Halle	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Herent	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Herzele	Brusselbaan	Bestemmingstoponiem.
Hoelaart	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Hoogstraten	Brusselstraat	Ongetwijfeld een vernoemingsnaam: in de buurt bevinden zich ook een Londenstraat, Amsterdamstraat en Parijsstraat.
Jette	Brusselaarsplein	Naam verwijst naar een groep personen (de Brusselaars).
Kamphenhout	Oude Brusselsebaan	Bestemmingstoponiem.
Kamphenhout	Brusselsebaan	Ligging onbekend; gelijk aan Oude Brusselsebaan?
Kraainem	Steenweg op Brussel	Bestemmingstoponiem.
Lebbeke	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Lennik	Brusselsestraat	Bestemmingstoponiem.
Lennik	Oude Brusselsestraat	Bestemmingstoponiem.
Leuven	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Leuven	Brusselsestraat	Bestemmingstoponiem.
Londerzeel	Brusselsestraat	Bestemmingstoponiem.

<i>Gemeente</i>	<i>Straatnaam⁽²⁶⁾</i>	<i>Duiding</i>
Lubbeek	Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Mechelen	Brusselsepoortstraat	Bestemmingstoponiem.
Mechelen	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Mechelen	Oude Brusselsestraat	Bestemmingstoponiem.
Meise	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Melle	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Melle	Oude Brusselse Weg	Bestemmingstoponiem.
Merchtem	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Merchtem	Brusselbaantje	Bestemmingstoponiem.
Nimove	Brusselseheerweg	Bestemmingstoponiem.
Nimove	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Nimove	Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Nimove	Oude Brusselbaan	Bestemmingstoponiem.
Nimove	Oude Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Oostende	Brusselstraat	Wellicht een vernoemingsnaam: gelegen in de oksel van de Leopold II-laan en Koningstraat.
Opwijk	Stwg. op Brussel	Bestemmingstoponiem.
Overijse	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Pepingen	Brusselbaan	Bestemmingstoponiem.
Pepingen	Klein Brusselstraat	Naam afgeleid van nabijgelegen groepje huizen (mededeling van Bernard Roobaert).

<i>Gemeente</i>	<i>Straatnaam⁽²⁶⁾</i>	<i>Duiding</i>
Ravels	Brusselsestraat	Ligging onbekend.
Roosdaal	Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Sint-Pieters- Leeuw	Brusselbaan	Bestemmingstoponiem.
Sint-Pieters- Leeuw	Oude Brusselbaan	Bestemmingstoponiem.
Stekene	Frans van Brusselstraat	Naam verwijst naar een persoonsnaam.
Ternat	Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Ternat	Oude Brusselstraat	Bestemmingstoponiem.
Tervuren	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Vilvoorde	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Vorst	Brusselse Steenweg	Bestemmingstoponiem.
Wemmel	Steenweg op Brussel	Bestemmingstoponiem.
Wetteren	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.
Zeebrugge	Brusselstraat	Vernoemingsnaam: "In 1902 werden verscheidene nieuwe straten te Zeebrugge aangelegd, waarvan het merendeel door het schepencollege naar belangrijke Belgische steden genoemd werden. Benevens de Brusselstraat, zo op 7 nov. 1902 gedoopt, ontstonden toen ook de Antwerpenstraat, de Bergenstraat, de Namenstraat, de Doornikstraat, de Luikstraat, de Mechelenstraat en de Leuvenstraat. Met uitzondering van de Brusselstraat, zijn intussen al deze andere straatnamen gewijzigd." (Schoutet 1977: p. 37)
Zemst	Brusselsesteenweg	Bestemmingstoponiem.

Bijlage 2: historische Brussel-hodoniemen

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1233	<i>semitam quo itur Bruxellam</i> (1233); <i>route de Bruxelles à Merchtem</i> (1842)	Strombeek-Bever	“baan die min of meer overeenkwam met de huidige Meiselaan”; “ze scheidde Bever van Strombeek”; “zie ook baan van Meise naar Brussel” (Buelens 1978: 18)
Y	eind 13 ^{de} eeuw	<i>Bruecelle wech</i> (eind 13 ^{de} eeuw); <i>vairweigh van Erps naer Brussel</i> (1677); <i>Brusselschen wegh</i> (1688); <i>vaerwegh van Erps naer Brussel</i> (1689); <i>Vieux chemin de Bruxelles a Erps Querps</i> (1836); <i>Ouden Brusselschenweg</i> (1836)	Kortenberg	“nu Erpsestraat” (Schepers 1969: 56)
	1319	<i>juxta viam Bruxellensem</i> (1319)	Melsbroek	“2 bonniers de terre allodiale situés à Melsbroek (<i>Melthroe</i>) en 2 pièces, dont l’une est voisine de la route vers Bruxelles (<i>juxta viam Bruxellensem</i>)” (Martens 1966: 154)
	1321	<i>juxta viam versus Bruxellam</i> (1321)	Sint-Genesius-Rode / Alsemberg	Martens 1958: 153
X Y	1376	<i>Brueselstrate</i> (1376); <i>Brusselstraete</i> (1608-1640); <i>Brusselstraete ontrent de</i>	Sint-Kwintens-Lennik	“straat van St.Kwintens-Lennik naar Brussel” (Van Dessel 1936: 96)

⁽²⁷⁾ Indien de historische namen overeenkomen met een nog bestaande straatnaam, dan treft men in deze kolom een X aan; indien het historische bestemmingshodoniem op kaart gelokaliseerd kon worden, dan treft men hier een Y aan.

Kaart ⁽²⁷⁾	Oudste attestatie	Attestaties	Lokatie	Duiding
X	14 ^{de} eeuw	<i>Merckt</i> (1686-1787); <i>Brusselsche straete</i> (1727); <i>Brussel baen</i> (1920); <i>Brusselstraat</i> (1926) <i>weg naer Brusselle</i> (14 ^{de} eeuw)	Sint-Martens-Lennik	"loopt van de Slagvijverbeek tot aan de Laarbeek. Bij Vandermaelen heet ze Bruggestraat vanaf de beek tot aan het dorp en Kwadwegsche baan vanaf de Gaasbeeksestraat tot de grens met Vlezenbeek" (Borremans & De Beul 2002: 38-39)
X	1421	<i>ten hende van der causieden daer men te Bruel wert uut treet</i> (1421); <i>Bruels wech</i> (1424); <i>Bruesschelschen wech</i> (1425); <i>Bruiselwech</i>	Aalst	"deze weg naar Brussel was tot aan de grens van Aalst-Erembodegem nagenoeg dezelfde als de huidige Brusselse steenweg" (Haers van der Meulen 1961: 27)
Y	1424	<i>Bruesselstrate</i> (1424 – 1436 – 1484 – 1860)	Boondaal	"twee groote wegen verbonden Boendaal met de stad [Brussel]: de <i>Brusselsestraat</i> en de <i>Boendaalsche steenweg</i> "; "is de heden-daagse avenue de l'Hippodrome, in de XVIIIe eeuw ook CRUYAGEN GADT [...] begin XIXe eeuw; ELSSEN BLOCK (Popp), avenue Adolphe Buyl en rue de Bruxelles" (Van Loey 1931: 61)
	1432	<i>rue de Bruxelles</i> (1432); <i>Bruesselstrate</i> (1452); <i>rue de Bruxelles</i> (1609)	Edingen	schriftelijke mededeling Bernard Roobaert
	1434	<i>Bruelsche weegh</i> (1434)	Hekelgem	Colruyt 1961: 96

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1440	<i>Brusselweg</i> (1440)	Wolvertem	“De Brusselweg die in 1440 reeds opgetekend werd is verdwenen en gedeeltelijk vervangen door de laan Brussel Antwerpen, gedeeltelijk vernietigd in 1926”; “het was de weg van Wolverthem naar Meise die vóór het dorp doorgetrokken werd tot aan het kapelleken in de Hoogstraat”; “zie ook oude Brusselbaan” (Van Hove s.d.: 114)
	1447	<i>den Bruesschelschen pat</i> (1447-1483)	Ukkel	Lindemans & Van der Linden 1931: 8
	1451	<i>Brusselstrate</i> (1451); <i>Bruessel strate</i> (1513); <i>Brussels straat</i> (1677); <i>Brusselsche straat</i> (1834)	Vilvoorde	Janssens 1940: 76
Y	1470	straat van Brussel naar Dworp (1470 – 1566 – 1598 – 1601 – 1604 – 1607 – 1634 – 1681 – 1710 – 1720 – 1730 – 1739 – 1767)	Linkebeek	“ws. te vereenzelvigen met de huidige Grote Baan (dicht bij Kalevoet), vroeger ook Donkerstraat genoemd” (Smoes 1969: 389)
X	1471	<i>Oude Brusselstrate</i> (1471)	Mechelen	“aan de Egmond- en de O. L. Vrouwestraat, en eindigt aan de Schuttersvest” (van Caster 1882: 58) van Caster 1901: 64
	1472	<i>Bruesselsche straete</i> (1472)	Leefdaal	Mertens 1977: 18
X	1474	<i>Bruesselsche wech</i> (1474)	Londerzeel	“nu nog bestaat de “Brusselstraat””; “straat die naar Brussel leidt” (Bosman 1965: 31)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1478	<i>strate als men van Bruessel te Loven weert ghaet oft rijt</i> (1478)	Sterrebeek	Archief van de Stad Brussel, Oud Archief, cartularium XXIV, f° 53 v° Ligging: <i>ter Coudertavernen</i> : de <i>Koudertaverne</i> was een voormalige afspanning ter hoogte van het kruispunt van de Mechelsesteenweg en de Oude Baan te Sterrebeek (Cosyn 1926: 246)
Y	1490	<i>strate gheheten de Brusselsstrate</i> (1490); <i>Brusselstraat</i> (1647); <i>Brusselsche strate</i> (1775); <i>strate loopende van Reymelgem naer Brussel genoemd de Brusselschesstrate</i> (1788)	Sint-Stevens-Woluwe	“het is de huidige Keibergstraat”; “deze straat werd naar haar richting genoemd”; “in de oudste teksten staan we voor een samenkoppeling van twee naamwoorden [...] in 1775 echter vinden we de verbogen vorm van de geadjectiveerde stadsnaam” (Vanbegin 1971: 62)
	1495	straat van Brussel naar Alseberg (1495 – 1502 – 1507 – 1508 – 1522 – 1560 – 1566 – 1569 – 1589 – 1592 – 1596 – 1600 – 1641 – 1671 – 1677 – 1678 – 1695 – 1701 – 1709 – 1711 – 1713 – 1714 – 1715 – 1719 – 1720 – 1727 – 1728 – 1733 – 1735 – 1736 – 1743 – 1744 – 1753 – 1755 – 1762 – 1763 – 1765 – 1766 – 1767 – 1790)	Linkebeek	“het gaat om de oude baan Brussel/Kalevoet/Linkebeek/ Alseberg” (Smoes 1968: 388-389)
	1500	<i>Brusselstraten</i> (1500); <i>wegh van Kaerloo tot Briusselle</i> (16 ^{de} eeuw)	Ukkel	“door al deze landen liep van den Dribunderweg naar Carloo de: Carloosche baan” (Van Loey 1931: 204)
	ca. 1500	<i>Brusselschen voetpat</i> (ca. 1500)	Brussegem	Lindemans 1967: 19

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1529	<i>weg van Boesdale te Bruessele veerts</i> (1529); <i>weg gaende van Boesdale naer Bruessele</i> (1544)	Linkebeek	“Brusselse weg naar (of van) Rode” (Smoes 1969: 418-419)
X	1529	<i>strate nae Bruessel weert gaende</i> (1529); <i>casseyde van Waver naer Brussel</i> (1659); <i>casseyde van Waver op Brussel</i> (1749); <i>c'(hemin) Bruxelles à Wavre</i> (1775); <i>chaussée de Bruxelles à Isque</i> (1817); <i>chaussée de Bruxelles à Wavre</i> (1817); <i>chaussée d'Isque à Bruxelles</i> (1817); <i>chaussée de Wavre à Bruxelles</i> (1817 – 1825); <i>steenweg van Brussel naer Wavre</i> (1825); <i>steenweg van Brussel naer Waver</i> (1825); <i>steenweg van Brussel naer Wavre</i> (1825); <i>route de Bruxelles à Wavre</i> (1845); <i>chaussée de Bruxelles à Wavre</i> (1850); <i>chaussée de Bruxelles</i> (1880-1900); <i>steenweg Brussel</i> (1965); <i>straat naer Brussel</i> (s.d.)	Overijse	“onder dit lemma [Steenweg – reeds geattesteerd vanaf 1350-1400] hebben we dus de excerpten samengebracht die zowel de Steenweg binnen de Oude Vrijheid betreffen, als de verschillende benamingen van de steenweg erbuiten” (Vande Putte 1968: I, 359)
X	1537	<i>dheerbane van Bruissele</i> (1537); <i>heerbane van Bruisele n(aer) Asche</i> (1537); <i>heerbane die van Bruisele naer Aelst ghaet</i> (1537); <i>bane van Bruisele naer Aelst</i> (1537); <i>strate loopende van Bruisele naer Assche</i> (1574); <i>vaeren weg gaen(de) van Brussel naer Assche</i> (1622); <i>vaeren(de) voetwech gaende van Asch naer Bruisele</i> (1633); <i>voetwech van</i>	Zellik	“i.d. met heerbaan, kassei, steenweg” (Torisaen 1980: 55)

Kaart ⁽²⁷⁾	Oudste attestatie	Attestaties	Lokatie	Duiding
X	1544	<p><i>Brussel naer Aelst</i> (1645); <i>ordinarissche baene loopende van dese onse stadt Brusselle door Sellick</i> (1662); <i>grooten herbane van Bruessele naer Gendt</i> (1667); <i>voet wecht [sic] van Bruessele naer Gendt</i> (1667); <i>voetwech van Assche naer Brussel</i> (1693); <i>voetweegh van Zelliga naer Brussel</i> (1722); <i>route de Gand à Bruxelles</i> (1844); <i>steenweg van Gent naer Brussel</i> (19^{de} eeuw)</p> <p><i>Brusselstrate</i> (1544-1749)</p>	Mechelen	<p>“aan de Egmond- en de O. L. Vrouwe-straat, en eindigt aan de Schuttervest” (van Caster 1901: 64)</p> <p>Mertens 1977: 18</p>
	1547	<p><i>wegh daer men van Zaventhem te Brussel weerts gaet</i> (1547)</p>	Sint-Stevens-Woluwe	
	1566	<p><i>strate commende van Beerssele ... naer Bruessele</i> (1566 – 1598 – 1601 – 1604 – 1607); <i>straete commende van Beerssel ... naer Bruessele</i> (1598); <i>straete loopende van Brussel naer Beerssele</i> (1701)</p>	Linkebeek	<p>“ws. te vereenzelvigen met de Kalevoetstraat” (Smoes 1969: 387)</p>
Y	1570	<p><i>Brusselschen [sic] wech</i> (1570)</p>	Wemmel	<p>“de weg die naar Laken loopt langs de Vanderzijpenstraat en de Bogemans straat” (Van den Broeck 1959: 96)</p>

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1574	<i>Istrate loopende van Brusselle naer Merchten</i> (1574); <i>straete van Brussel naer Merchten</i> (1650); <i>weg Merchtem naer Brussel</i> (19 ^{de} eeuw)	Zellik	“de heerbaan van Brussel naar Dendermonde liep vermoedelijk langs deze weg over Merchtem naar Dendermonde”; “huidige naam is Oude Merchtemse baan en deels Frans Thirrystraat” (T'Orisaen 1980: 136)
	1580	<i>Brussel straete</i> (1580); <i>Bruessel strate</i> (1586); <i>Bruesselstrate</i> (1601); <i>Bruyssel-sche straete</i> (1641); <i>Bruysselsche straete</i> (1644)	Borgerhout	“straat tusschen de Kroonstraat en de Vuilbeek?” (Wils 1946: 25)
Y	1583	<i>Brusselschen heerwech</i>	Sint-Gillisbij-Dendermonde	“van den overweg tot aan de Vondelbeek, nu van de Breestraat tot aan de beek” (Bovyn 1949: 34) – Bovyn vermeldt tevens een oudere vermelding van deze weg uit de 14 ^{de} eeuw: <i>in Sancto Egidio prope steenwech quo itur versus Lebbeke</i> (Bovyn 1949: 34)
	1587	<i>strate daer men gaet van Lond. nae. Bruessele geh. de Meys vonderstrate</i> (1587)	Londerzeel	Lasure 1966: 66
	1591	<i>Brussel wegh</i> (1591); <i>Bruissel wegh</i> (1591); <i>Bruisselwegh</i> (1746 – 1747 – 1750 – 1751 – 1752 – 1753 – 1755 – 1756 – 1757 – 1758); <i>Bersel wegh</i> (1759 – 1760 – 1761 – 1762 – 1763 – 1764 – 1765); <i>Berselwegh</i> (1762); <i>Beerselle wegh</i> (1766 – 1767); <i>Beersselwegh</i> (1768 – 1769 – 1770 – 1771)	Linkebeek	“Brusselweg en Beersselweg doelen op één en dezelfde straat”; “Beersselweg zal ws. een schrijffout zijn!”; “deze straat komt uit Rode en loopt over het Boesdalveld naar Brussel” (Smoes 1969: 88)

Kaart ⁽²⁷⁾	Oudste attestatie	Attestaties	Lokatie	Duiding
	1595	<i>Bruessel wagenwegh</i> (1595)	Buizingen	<i>boven den molen aan deyceke</i> (Bosquet 1968: 50 – naar Lindemans)
Y	1596	<i>herbaene naer Brussel</i> (1596)	Asse	“grote verkeerswegen, waarvan de aanleg soms zeer oud is [...], van meer dan lokaal belang” (Lindemans 1952b: 120)
X Y	16 ^{de} eeuw	<i>Brusselsesteenweg</i> (16 ^{de} eeuw)	Vilvoorde	“de <i>Brusselsesteenweg</i> begint aan de kade van de oude vaartbrug (hoek Grimbergsesteenweg) en loopt langs de linkerover van het kanaal tot aan de grens met Nederover-Heembeek”; “deze steenweg werd in de 16 ^e eeuw aangelegd om langs de Willebroekse vaart van <i>De Drie Fonteynen</i> naar het centrum van Vilvoorde te gaan”; “omdat hij ook diende als verbinding tussen Mechelen en Brussel werd in 1698 het stuk Mechelen – Drie Fonteynen door de Mechelaars gekasseid”; “het andere gedeelte werd in 1713 van kasseien voorzien”; “gedurende de Franse bezetting heette de steenweg <i>Route impériale de Paris à Amsterdam</i> (Keizerlijke Baan van Parijs naar Amsterdam) en rond 1900 heette hij nog <i>Steenweg naar Breda</i> ” (Calderon 1993: 55)
Y	tweede helft 16 ^{de} eeuw	<i>Brusselsestræte</i> (tweede helft 16 ^{de} eeuw); <i>rue de Bruxelles</i> (begin 20 ^{ste} eeuw)	Vilvoorde	“de oudste naam die men voor deze straat kan opsporen is <i>Mosselpointstræte</i> ”; “ <i>Mosselstraat</i> wordt ook gebruikt, maar

Kaart ⁽²⁷⁾	Oudste attestatie	Attestaties	Lokatie	Duiding
	1600	<i>Brusselschen wech</i> (1600-1874 – 1881 – 1841-1915); <i>Brusselschen wegel</i> (1841)	Herent	vanaf de tweede helft van de 16 ^e tot het begin van de 20 ^e eeuw noemde men haar <i>Brusselschestraete</i> ; “op 1 augustus 1904 werd op voorste van Schepen Campion beslist de naam <i>rue de Bruxelles</i> (Brussel-sestraat) te wijzigen en de straat in twee delen te verdelen: een eerste zou <i>rue de Flandre</i> heten, het andere deel <i>rue de Malines</i> ; “de <i>Vlaanderenstraat</i> loopt vanaf de vaart van Willebroek, waar vroeger de Grimbergsesteenweg, tot aan het kruispunt met de <i>Nolet de Brauwerstraat</i> ; “daar gaat zij over in de <i>Mechelsestraat</i> ” (Calderon 1993: 361)
	1601	<i>herbaene die van Antwerpen naer Bruessel loopt</i> (1601)	Grimbergen	“weg loopende van den Wijgmaalschen steenweg naar den Tildonkschen steenweg” (Heremans 1936: 84) Bosquet 1968: 421 – naar Lindemans
Y	1605	<i>wech die van Bruessele naer Dermonden [sic] loopt</i> (1605); <i>herwech die van Brusselse naer Dermonden loopt</i> (1605); <i>voetwech van Brussel naer Dendermonde</i> (1636); <i>grooten herwech loopende naer Dermonden</i> (1668)	Zellik	“de heerbaan van Brussel naar Dendermonde liep vermoedelijk langs deze weg over Merchtem naar Dendermonde”; “huidige naam is Oude Merchtemse baan en deels Frans Thirrystraat” (Torijsaen 1980: 136)
	begin 17 ^{de} eeuw	<i>Brusselstrate</i> (begin 17 ^{de} eeuw – 1763)	Kampenhout	“kwam tegen het Kwaadbosch en op de Geelroede” (Van Ingelgom 1926: 90)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1617	<i>Brussel wech</i> (1617)	Leerbeek	Chaltin 1972: 48
Y	1620	<i>straat van Brussel naer Werbeke</i> (1620)	Galmaarden	Verbouwe 1953b: 165
Y	1620	<i>straete van Brussel naer Galmare</i> (1620)	Galmaarden	Verbouwe 1953b: 165
Y	1627	<i>sheeren straete gaende van Elingen naer Brussel</i> (1627)	Elingen	Laasure 1966: 66
X	1631	<i>Brusselstraete</i> (1631 – 1664); <i>Brusselstraete</i> (+/- 1636 – 1643 – 1647 – 1659); <i>Brusselschestraete</i> (1649); <i>Brusselstraete</i> (1669 – 1680); <i>Brusselsche straete</i> (1670 – 1791); <i>Brusselstraat</i> (1700); <i>Brufelsche</i> [sic] <i>straete</i> (1792); <i>Brussel ofte Nieuwstraete</i> (1792)	Groot-Bijgaarden	“zij loopt doorheen het dorp, leidt naar Sint-Agatha-Berchem en Ternat, zij is een vroegere heirbaan” (De Wandeleer 1967: 28)
X	1632	<i>heirwegh ofte Brusselstraat</i> (1632); <i>herbane v. Aelst naer Brussel</i> (1650)	Hekelgem	Chaltin 1972: 105
X	1645	<i>Brusselwech</i> (1645)	Heikruis	“vgl. Brusselbaan” (Chaltin 1972: 48)
X	1645	<i>Brusselstraete</i> (1645); <i>grootte Brusselsche straat</i> (19 ^{de} eeuw)	Groot-Bijgaarden	Bosquet 1968: 50 – naar Lindemans
	1648	<i>chemin de Bruxelles-Dieghem-Malines</i> (1648)	Evere	Cnops 1952: 225
	1648	<i>chemin de Bruxelles à Louvain</i> (1648)	Evere	Cnops 1952: 225
	1648	<i>chemin de Bruxelles à Opvoluwe</i> (1648)	Evere	Cnops 1952: 225
Y	1651	<i>Brusselstrate oft Craenenstraete</i> (1651)	Borchtlombeek	“straat van het dorp naar Brussel toe” (Lindemans 1952a: 361)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1655	<i>baene van Brusselle</i> (1655); <i>baene loopende naer Brusselle</i> (1660); <i>de Brusselbaene</i> (1688)	Strombeek-Bever	“voor deze gevallen is het moeilijk uit te maken om welke van de twee Brusselbanen het gaat” (Buelens 1978: 19)
	1659	<i>Bruessels straete</i> (1659)	Laken	“ligging onbekend” (Van Nieuwenhuysen 2009: 127)
Y	1650-1670	<i>herrewich van Brußel naer Audenaerde</i> (1650-1670); <i>heerewich van Bruyssel naer Aedenaere</i> (1650-1670); <i>herrewich van Brußele naer Aedenaerde</i> (1650-1670)	Edelare – Volkegem – Mater – Sint-Maria-Horebeke – Sint-Cornelis-Horebeke	Oudenaarde, privé-bezit familie Fredericq, kaartenarchief abdij van Enname ⁽²⁸⁾
	1674	<i>Oude Brusselsche straete boven het Capelleblock</i> (1674)	Heverlee	Peigneur 1942: 186
	1675	<i>Brusselschen wegh naer Rode</i> (1675); <i>Brusselschen wegh naer Roo</i> (18 ^{de} eeuw); <i>Brusselschen wegh van Rode</i> (18 ^{de} eeuw)	Linkebeek	Smoes 1969: 87
	1680	<i>Brusselstraete</i> (1680)	Galmaarden	mededeling Bernard Roobaert

⁽²⁸⁾ Online raadpleegbaar: http://www.oudenaarde.be/nl/inwoners/Vrijetijd/Archief/Archieven_in_het_stadsarchief/Kaartenarchief_abdij_van_Ename.html.

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1684	<i>straat gaende van Linchenbeek naer Brussel</i> (1684); <i>Brusselstraete</i> (1701 – 1712 – 1745 – 1747); <i>Brusselse straet</i> (1710 – 1730 – 1739 – 1761)	Linkebeek	“het gaat om een deel van de oude baan Alseberg. – Linkebeek – Kalevoet – Brussel en meer bepaald om het deel tussen Linkebeek en Kalevoet (= de huidige: Linkebeekstraat)” (Smoes 1969: 87–88)
	1685	<i>Brusselsche straet</i> (1685); <i>Brussel straete</i> (1732); <i>Brusselchre straete</i> (1753)	Strombeek-Bever	“waarschijnlijk identiek met Brusselbaan 2)” (Buelens 1978: 19)
	1688	<i>Brusselsche baene</i> (1688 – 1784); <i>Brusselschen wegh</i> (1718); <i>Brusselwegh</i> (1751 – 1754); <i>Brusselbaene</i> (1752); <i>Brusselwegh baene</i> (1782); <i>Brusselsche baene</i> (1788); <i>stweg. op Brussel</i> (1955); <i>Brusselsche steenweg</i> (1958)	Wemmel	“de weg naar Sint-Pieters Jette die vertrekt van aan het Tramstation”; “vroeger lag die weg meer naar links”; “men ging nl. over de Kaasmarkt en dan volgde men een weg parallel gelegen met de huidige Brusselsesteenweg”; “aan de Spons vallen de twee wegen samen” (Van den Broeck 1959: 96)
	1692	<i>Brusselbaan</i> (1692); <i>Brusselsche zweg</i> (1925)	Nederokerzeel	“eene baan gaande van Nederokerzeel naar Kortenberg, Humelgem en Steenockerzeel, vroeger ook veelal Brusselsche weg geheeten”; “deze baan was de verbindingsweg met Brussel” (Van Ingelgom s.d.: 31)
Y	1692	<i>Brusselschen wege</i> (1692); <i>Brusselwegh</i> (1726); <i>Brusselwegh ofte Galgestraete</i> (1731); <i>Galgstraat of Brusselsche baene</i> (1762)	Sint-Pieters-Leeuw	Van Bever 1971: 37
Y	1696	<i>Brusselstraet</i> (1696); <i>straete commende van de heijde naer Brussel</i> (1698)	Beersel	“de heerweg Brussel-Halle, over Meigemheide” (Lindemans 1935: 15)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1699	<i>Brusselbane</i> (1699)	Steenhuffel	Lasure 1966: 66
Y	17 ^{de} eeuw	<i>Brusselstraete</i> (17 ^{de} eeuw)	Gookik	Bosquet 1968: 50 (naar Lindemans)
	1700	<i>Brusselstraete</i> (1700); <i>Brusselsche straete</i> (1710 – 1716 – 1794)	Sint-Pieters-Leeuw	Van Bever 1971: 37
Y	1705	<i>baene van Meijs naer Brusselle</i> (1705); <i>route de Bruxelles</i> (1813)	Strombeek-Bever	“baan die komt van Meise, Wolvertem en Londerzeel en loopt naar Laken”; “deze baan vormt eveneens de grens tussen Strombeek en Bever”; “zelfde als Brusselbaan 1), Meiselaan, Meisestraat 1), Meise-weg” (Buelens 1978: 4)
Y	1706	<i>voetvech lopende van Dendermonde op Brussel</i> (1706)	Mazenzele	Lasure 1966: 286
	1706	<i>tsheeren strate wesende de herbaene van Engien naer Brussel</i> (1706)	Pepingen	Chaltin 1972: 105
X	1708-1710	<i>chaussée de Bruxelles</i> (1708-1710)	Leuven	“de nos ci-devant Portes urbaines partent sept belles chaussées, établies toutes au XVIII ^{me} siècle: celle de Bruxelles, vers 1708-1710” (Van Even 2001: I, 175)
X	1713	<i>steenvech van Brussel naer Mechelen</i> (1713); <i>steenvegh van Vilvoorden naer Mechelen</i> (1756); <i>steenweg van Brussel op Mechelen</i> (1840); <i>steenweg van Brussel naar Mechelen</i> (1930); <i>Brussel-schensteenweg</i> (1940 – 1950); <i>Brusselse steenweg</i> (1958); <i>steenweg op Brussel</i> (1959 – 1976); <i>Brusselsest(een)w(e)g</i> (1960)	Zemst	“relatief late (1694) verbindingsweg tussen Mechelen en Brussel via Vilvoorde” (Keller 1978: I, 217)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1714	<i>oude herbaene van Brussel op Loven</i> (1714); <i>oude herbaene van Loven naer Brussel</i> (1750); <i>oude baen van Brussel naer Leuzen</i> (+/- 1840)	Sint-Stevens-Woluwe	“Oude Baan”; “die bestaat nu nog”; “algemene benaming voor de gedeelten van vroegere heerwegen, die, na het aanleggen van de nieuwe steenwegen, bleven voortbestaan buiten het nieuwe tracé” (Vanbegin 1971: 183-184)
Y	1718	<i>Brusselstraectien</i> (1718)	Borchtlombeek	“voetweg, door het Bosveld, van Liedekerke naar B.-L. [Borchtlombeek] en verder naar Brussel” (Lindemans 1952a: 361)
Y	1719	<i>Brusselschen wegh die van Botsfort comt naer Hoolaert</i> (1719); <i>Brussel straete</i> (1844); <i>Brusselsche straet</i> (1844)	Bosvoorde – Hoelaart	“wordt bij V.d.M. Kapelle derfke genoemd” (Dequick 1944: I, n° 283)
Y	1719-1787	<i>Brussel straete</i> (1719-1787); <i>Brusselsche strate</i> (1778)	Dworp	“straat van Dworp, over Solheide en Reekveld naar Kesterbeek, waar zij de oude verkeersweg Halle-Brussel ontmoet”; “in B [Atlas der Buurtwegen] en bij Popp: Solheydestraat” (Lindemans & Theys 1948: 31)
Y	1720	<i>Brussels gadt reg. de Vueresche herstraete ter eenre ende den wegh van Vossem naer Brusselsche ter tweedere</i> (1720); <i>wegh ofte Brussels gat</i> (1780); <i>Brussel gat</i> (1834); <i>Brusselgat</i> (1844)	Vossem	“thans Sint-Pauluslaan”; “id. met Kerkstraat” (Walckiers 1979: 22)
Y	1722	<i>oude herbane van Brussel naer Loven</i> (1722); <i>oude baene van Brussel naer Loven</i> (1743); <i>herbaene van Brussel naer Loven</i> (1758); <i>ancien chemin de Bruxelles</i> (19 ^{de} eeuw)	Sterrebeek	Cosyn 1926: 246, 248, 272 & fig. 44; zie ook Van Echelpoel 1967: 346

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1723	<i>houde baene loopende van Brussel naer Dendermonde (1723); oude baene loopende van Brussel naer Dendermonde (1763); oude steenweg (1844); ancienne route de Bruxelles à Termonde (19^{de} eeuw)</i>	Zellik	“bij KP heet deze baan OUDE STEENWEG en is gelegen op een deel van de huidige DENDERMONDESTRAAT” (Tortosaen 1980: 155)
Y	1724	<i>langs Brusselbaen tot aen de Strombeek lindeboom (1724); Brusselbane loopende van Grimberghen naer de Strombeek-sche linde, passerende verbij de kercke aldaer ende soo voorts naer Brussel (1758)</i>	Strombeek-Bever	“deze baan kwam van Grimbergen en liep, via het centrum van Strombeek, naar Brussel toe”; “thans wordt het gedeelte Grimbergen – kerk van Strombeek Grimbergse steenweg, en het gedeelte kerk van Strombeek – Brussel St-Amandstraat genoemd”; “identiek met Brusselsestraat” (Buelens 1978: 18)
	1725	<i>tevee straeten naer Brussel (1725)</i>	Schaarbeek	Theys 1950: 321
	1727	<i>Brusselsche baen (1727)</i>	Pepingen	Verbesselt 1991: 130
	1728	<i>Brusselschen steenvech (1728)</i>	Winksel	Van Echelpoel 1967: 36 (naar Lindemans)
	1729	<i>casseyde van Brussel op Naemen (1729)</i>	Elsene	Theys 1950: 319
Y	1739	<i>oude herbaene van Gent naer Brussel (1739)</i>	Asse	“algemene benaming voor de gedeelten van de vroegere heerwegen die, na het aanleggen van de nieuwe steenwegen, bleven voortbestaan buiten het nieuwe tracé” (Lindemans 1952b: 168)
Y	1740	<i>Brusselstraete (1740 – 1757 – 1765); Brusselsche baan (1840); Brusselweg (s.d.); straete van Huyssinghen naer Brussel (s.d.); straete leydende van Huyssinghen naer Brussel (s.d.)</i>	Huizingen	“deze straat vertrok vanaf de brug over de Meerbeek, bij de Rode Poort, waar ze nu Lindendreef heet”; “vanaf de Drie Sparren lag ze waar nu de Populierendreef ligt; buiten het domein sneed ze de

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1749	<i>Brussel baen</i> (1749-1845); <i>Brusselsche baene</i> (1780); <i>Brussel baene omtrent O.L.Vr. Lombeke</i> (1794); <i>Brussel-Baen</i> (1833); <i>Brussel baan</i> (1920)	Sint-Kwintens-Lennik	Kesterbeeklaan"; "vanaf de Kesterbeeklaan wordt die straat nu verkeerdelijk Menisberg genoemd"; "Menisbergstr is juister"; "deze straat eindigt nu op de grens met Lot, nabij Sollenberg" (Bal 1979: 16)
	1750	<i>Brusselbaen</i> (1750)	Sint-Laureins-Berchem	"Oude Geeraardsbergsche Baan van Brussel naar Geeraardsbergen" (Van Dessel 1936: 96)
	1754	<i>baene komende van Brussel naer Beevere linde</i> (1754)	Strombeek-Bever	Lasure 1966: 66
Y	1754	<i>Brusselsche straete comende van Ninove naer Brussel</i> (1754); <i>Brusselsche straat</i> (1806-1920)	Sint-Kwintens-Lennik	"hiermee wordt de Schapenbaan bedoeld, die men thans Romeinsesteenweg noemt" (Buelens 1978: 4)
Y	1756	<i>oude baene van Brussel naer Mechelen</i> (1756)	Zemst	"steenweg van Brussel naar Ninove, ook genoemd de grote kasseide, Ninovesche Steenweg" (Van Dessel 1936: 96)
	1757	<i>oude baene op Brussel</i> (1757)	Heverlee	"volgens KP 2387 gaat het hier om de Oude Grimbergschaan en de Leopoldstraat" (Keller 1978: II, 413)
	1758	<i>voetwegh naer Brussel</i> (1758)	Sterrebeek	Peigneur s.d.: 185 Cosyn 1926: 248 (zie ook Van Echelpoel 1967: 346)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1760	<i>Oude Brusselsche straete</i> (1760)	Sint-Stevens-Woluwe	“zie Brusselse Straat” (Vanbegin 1971: 184)
X	1761	<i>Brusselsche straete</i> (1761)	Merchtem	“oude straat naar Brussel, over Brussegem en Wemmel, thans vervangen door de Provinciale Steenweg, aangelegd in 1837”; “vroeger ook bekend onder verschillende benamingen. Zie Stoofstraat” (Lindemans s.d.: 24)
X	1762	<i>Nie Bruselse straet</i> (1762); <i>Nief Brusselsese straet</i> (1762)	Leuven	“doelt op het aanleggen van den steenweg op Brussel [...], op verbetering en verbreding” (De Man s.d.: III, 716)
Y	1766	<i>Brusseluegh naer Huysinghen</i> (1766)	Dworp	“andere benaming van de heerbaan Halle-Brussel” (Lindemans & Theys 1948: 32)
Y	1766	<i>Brusselueg</i> (1766)	Strombeek-Bever	“wordt sinds 1909 Hendrik Drapsstraat genoemd” (Buelens 1978: 19)
Y	1769	<i>Brussel Straete</i> (1769)	Borchtlombeek	Verbouwe 1953a: 103
Y	1762	<i>Ade Bruselse straet</i> (1762); <i>dAbruselse straet</i> (1763); <i>Oude Brusselsche straete</i> (1774); <i>Oude Brusselsche-straat</i> (1794)	Leuven	“identisch met Groefstr. Of Tervuursche str.” (De Man s.d.: III, 749-750 – zie ook De Man 1937: 158 & 325; De Man s.d.: I, 169)

Kaart ⁽²⁷⁾	Oudste attestatie	Attestaties	Lokatie	Duiding
Y	1777	<i>aerde baene van Drogenbosch op Brussel</i> (1777)	Drogenbos	“gedeelte van den ouden heerweg van Halle op Brussel, komende van Ruisbroek over de Eerdbrug of Mastelbrug (een <i>eerd</i> of <i>hert</i> aldaar [...]); van daar de volksetymologische vormen <i>herstraete</i> en <i>aerde baene</i> ”; “die vroeger meer belangrijke verkeersweg geraakte in onbruik door het aanleggen van den steenweg Brussel-Halle-Bergen (1704) en, wat Drogenbosch en Beersel betreft, van den Alsenbergschen steenweg (1741)” (Lindemans & Theys 1942: 9) – de auteurs citeren inderdaad oudere attestaties: <i>op de Zenne ane de Herstrate</i> (1406), <i>aen de Heerstrael oft Brockstrael</i> (1534), enz. (Lindemans & Theys 1942: 9)
	1781	<i>baene ofte wegh van Grimberghen naer Brussel</i> (1781)	Strombeek-Bever	“hiermee wordt de Schapenbaan bedoeld, die men thans Romeinsesteenweg noemt” (Buelens 1978: 4) – het is niet zeker of deze identificatie klopt
Y	1784	<i>Brusselle straete</i> (1784)	Sint-Pieters-Woluwe	“het is niet heel duidelijk om welke straat het gaat”; “de belangrijkste [weg naar Brussel?] was de Terkamerenstraat van ‘Tervuren naar Brussel’” (De Coninck 1972: 27)
Y	1785	<i>steenweg van Brussel op Loeven</i> (1785)	Sint-Stevens-Woluwe	Mertens 1977: 18

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1786	<i>baene van Quareghen ofte van Brussel naer Geernaertsbergen</i> (1786)	Sint-Martens-Lennik	“tweesprong van de «Baene van Quaweghen ofte van Brussel naer Geernaertsbergen» en de dreef naar het hof [van Alsinghen], een driehoekig pleintje, de «Alsinghen driesch»” (Verbouwe 1953c: 248)
Y	1775	<i>Brusselschen voetwegh</i> (1775 – passim 17 ^{de} -18 ^{de} eeuw); <i>Brusselweg</i> (s.d.); <i>Brusselbaan</i> (s.d.)	Opwijk	“voetweg naar Brussel, loopend over het Hoogstichel en den Rouwakker”; “kortste binnenweg naar Brussel” (Lindemans 1930: 42)
	1794	<i>Brussel dreeve</i> (1794)	Wemmel	“naast de staatsbaan Antwerpen-Brussel liep er een baan met bomen afgezet, waar men zich in het paardrijden kon oefenen” (Van den Broeck 1959: 96)
	1802	<i>Brusselbaene</i> (1802)	Sint-Pieters-Leeuw	Van Bever 1971: 37
	1829	<i>Brusselsche vest</i> (1829-1874)	Leuven	“naam toegekend aan de vest tusschen de Tervuursche en de Brusselsche Poort door Coll. Besl. [collegiaal besluit] van 9 Juni 1829 en van 26 Mei 1874; het is de huidige Edouard Remy Vest” (De Man s.d.: I, 170)
Y	1835	<i>Brusselsche baen</i> (1835); <i>Brusselsche steenweg</i> (1938)	Vilvoorde	Janssens 1940: 76
Y	1842	<i>Brussel voetweg</i> (1842-1849)	Strombeek-Bever	“wordt sinds 1909 Hendrik Drapsstraat genoemd” (Buelens 1978: 19)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1843	<i>Oude Brusselweg</i> (1843)	Sint-Pieters-Leeuw	Van Bever 1971: 136
	1843	<i>Brusselstraatje</i> (1843); <i>Brusselstraat</i> (1971)	Binkom	“straat van Tiensesteenweg naar de Cubastraat”; “de oude naam was Bessems-straatken of Bossenstraatken” (Kempe-neers 2011: 190)
	1844	<i>Brusselweg</i> (1844)	Sint-Lambrechts-Woluwe	“voetpad van Ter Kamerenstraat naar Etterbeek” (Van Obbergen 1959: 66)
Y	1844	<i>Brusselweg</i> (1844)	Dworp	“voetweg van Dworp naar Brussel toe” (Lindemans & Theys 1948: 32)
	1844	<i>Brusselbaan</i> (1844)	Ruisbroek	Lindemans & Theys 1940: 69
	1845	<i>Brusselstestraet</i> (1845); <i>Brusselsche straat</i> (ca. 1850); <i>rue de Bruxelles</i> (eind 19 ^{de} eeuw-1912); <i>Brusselsche straat</i> (1910-1920)	Laken	“de Brussel(se)straat verbond Heembeek met Brussel eerst via Laken-dorp, vóór de aanleg van het huidige Koninklijke Park, en daarna via de Kolk(t)straat, de Vaartdijk en de Lakenburg”; “de Brussel(se)straat werd bij de aanleg van de Jules van Praetlaan afgesneden”; “kort na de aanhechting van Neder-Over-Heembeek door Brussel (1921) werd de Brussel(se)straat eerst Mathieu Desmaré- en in 1922 definitief Heembeekstraat herdoopt” (Van Nieuwenhuysen 2009: 128)
Y	1845	<i>chemin de Bruxelles</i> (1845)	Duisburg	“de huidige Tervurensteenweg, alsook de Heidestraat, werden in [sic] de 19 ^e eeuw Brusselssteenweg of –straat genoemd” (Wynants 1972: 123)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	1845	<i>Brusselweg</i> (1845)	Sint-Kwintens-Lennik	“weg loopende naar de Brusselstraat” (Van Dessel 1936: 97)
Y	1846	<i>Brusselweg</i> (1846)	Sint-Jans-Molenbeek	“weg van de Anderlechtschestraet naar de Groenvoortstraat” (Van Nieuwenhuysen 1979: 54)
Y	1846	<i>Brusselweg</i> (1846)	Sint-Jans-Molenbeek	“weg van Koekelberg naar Ganshoren” (Van Nieuwenhuysen 1979: 54)
	1846	<i>Brusselke's voetweg</i> (1846); <i>Brussel-Voetweg</i> (1902-1904)	Harelbeke	“een voetpad te Harelbeke” (de Flou 1914-1938: II, 960)
Y	1849	<i>Brusel Voetweg</i> (1849)	Strombeek-Bever	“wordt sinds 1909 Hendrik Drapsstraat genoemd” (Buelens 1978: 19)
Y	1850	<i>Brusselsche weg</i> (1850)	Anderlecht	“voetweg die het centrum van Anderlecht verbond met de Bergensesteenweg” “deze weg volgde ongeveer het tracé van de huidige Wayezstraat” (Jacobs 1995: 31)
	1860	<i>Brusselweg</i> (1860)	Impde	“andere benaming voor de Brusselbaan” (Boonants 1986: 122 – naar Verbesselt)
Y	1869	<i>Oude Weg naar Brussel</i> (1869)	Vilvoorde	“de <i>Koepoortstraat</i> is een éénrichtingsstraat die te bereiken is langs de Stationlei en die uitgaat op de Schaarbeeklei”; “zij ligt tevens in het verlengde van de Witherenstraat”; “in 1869 heette deze straat <i>Oude Weg naar Brussel</i> ” (Calderon 1993: 172)
	1874	<i>boulevard de Bruxelles</i> (1874); <i>Brussel-sevest</i> (1874)	Leuven	“entre les ci-devant portes de Bruxelles et de Malines” (Van Even 2001: I, 240)

<i>Kaart⁽²⁷⁾</i>	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	1883	<i>Brusselstraatbeek</i> (1883)	Wezembeek- Oppem	Caluwaerts 1967: 163
Y	1895	<i>route de Bruxelles</i> (1895)	Leuven	Van Even 2001: I, 165, 510
	19 ^{de} eeuw	<i>Ch. de Bruxelles à Sterrebeek</i>	Sterrebeek	Cosyn 1926: fig. 44
	eind 19 ^{de} eeuw	<i>Brusselbaan</i> (eind 19 ^{de} eeuw)	Erembode- gem	Guyot s.d.: 53
	eind 19 ^{de} eeuw	<i>Brusselstraat</i> (eind 19 ^{de} eeuw)	Strijtem	Guyot s.d.: 53
	1902	<i>Brussel-voetweg</i> (1902)	Harelbeke	Guyot s.d.: 53
	1905	<i>Brusselstraat</i> (1905)	Harelbeke	“een weg te Harelbeke” (de Flou 1914- 1938: II, 960)
Y	1906	<i>Avenue de Bruxelles</i> (1906); <i>Brussellaan</i> (1909)	Strombeek- Bever	“sinds 1906 is dit de nieuwe benaming voor de vroegere Kasteelstraat” (Buelens 1978: 19)
Y	1932	<i>Brusselsche steenweg</i> (1932)	Herent	“de steenweg van Leuven naar Brussel, die gedeeltelijk de grens vormt tussen Herent en Winksele” (Heremans 1936: 84)
Y	s.d.	<i>Brusselstraat</i> (s.d.)	Sint- Kwintens- Lennik	“straat loopende van de Hallestraat naar Vijvershenen”; “deze straat wordt ook Langestraat genoemd” (Van Dessel 1936: 96)
	s.d.	<i>Oude Brusselbaan</i> (s.d.)	Wolvertem	Van Hove s.d.: 284
	s.d.	<i>weg v. Itterbeek n. Brussel</i> (s.d.)	Dilbeek	Bosquet 1968: 420 (naar Lindemans)
	s.d.	<i>steenweg v. Brussel n. Campenhout</i> (s.d.)	Evere	Bosquet 1968: 420 (naar Lindemans)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	s.d.	<i>chemin de Bruxelles à Vilvoorde</i> (s.d.)	Evere	Bosquet 1968: 420 (naar Lindemans)
Y	s.d.	<i>steenweg v. Brussel n. Leuven</i> (s.d.)	Evere	Bosquet 1968: 420 (naar Lindemans)
Y	s.d.	<i>steenweg v. Ninove n. Brussel</i> (s.d.); <i>steenweg v. Brussel n. Ninove</i> (s.d.)	Pamel	Bosquet 1968: 426 (naar Lindemans)
Y	s.d.	<i>oude weg v. Meerbeke n. Brussel</i> (s.d.)	Pamel	Bosquet 1968: 426 (naar Lindemans)
Y	s.d.	<i>Brusselsche straat</i> (s.d.); <i>rue de Bruxelles</i> - <i>les</i> (s.d.)	Leuven	“begint Grootte Markt 1-15 en eindigt op den Brusselschen steenweg langs waar het verder naar Brussel gaat”; “de str. Wordt oorspronkelijk ingedeeld naar drie verschillende benamingen die, beginnend op Grootte Markt, luiden: Steenstr., Bieststr., Wijngaardstr.” (De Man s.d.: I, 170) “A la Grand’Place, l’angle de la rue de Malines forme également l’angle de la RUE DE BRUXELLES. La partie de cette voie qui s’étend depuis la place jusqu’à la rue des Dominicains, se désignait autrefois sous le nom de <i>rue aux Pierres</i> ou <i>Steenstræt</i> , par le motif, comme l’atteste Diveus, qu’elle formait, au commencement du XIV ^{me} siècle, la seule route pavée que possédait la commune. La partie qui s’étend depuis la rue des Dominicains jusqu’à la rue des Chevaliers, était jadis connue sous l’appellation de <i>Bieststræt</i> , attendu qu’elle conduisait à l’endroit de ce nom, tandis que celle qui

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
				va de là jusqu'à la porte s'appelait <i>rue des Vignobles</i> ou <i>Wingardenstraat</i> , parce qu'elle était située au milieu des vignobles." (Van Even 2001: 1, 213)
Y	s.d.	<i>weg van Merchtem naar Brussel</i> (s.d.)	Zellik	'Torisaen 1980: kaart in bijlage
Y	s.d.	<i>Brusselsestraat</i> (s.d.); <i>rue de Bruxelles</i> (s.d.)	Vilvoorde	"oude namen waren o.a. <i>Steenvecht</i> (mischien als deel van een oude Romeinse steenweg), <i>Rue des Thérésiennes</i> of <i>Theresienstraat</i> (1869-1934), <i>Brusselsestraat</i> (<i>rue de Bruxelles</i>); "sinds 1934 draagt zij de naam van <i>Witte-Heerenstraat</i> of in de nieuwe spelling <i>Witherenstraat</i> "
	s.d.	<i>weg v. Mechtem n. Brussel</i> (s.d.)	Relegem	Bosquet 1968: 427 (naar Lindemans)
	s.d.	<i>voetweg v. Hamme n. Brussel</i> (s.d.)	Relegem	Bosquet 1968: 427 (naar Lindemans)
Y	s.d.	<i>straatweg v. Brussel n. Leuven</i> (s.d.)	Evere	Bosquet 1968: 420 (naar Lindemans)
	s.d.	<i>grand chemin d'Audenaeken à Bruxelles</i> (s.d.)	Oudenaken	Bosquet 1968: 424 (naar Lindemans)
	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Merchtem	"voetwegen naar Brussel (van de Steenhuffelstraat naar de Kerselaarstraat, en van deze straat naar Brussegem)" (Lindemans s.d.: 24)
Y	s.d.	<i>Oude Brusselbaan</i> (s.d.)	Merchtem	"zie Brusselsestraat" (Lindemans s.d.: 109)
Y	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Boondaal	"de Boendaalsche steenweg (die nu op Elsene nog bestaat) heette vroeger ook wel: Watermaelstrate [...]"; "een tak ervan op

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	s.d.	<i>cassijde van Gendt naar Brussel</i> (s.d.)	Sint-Jans-Molenbeek	Boendael bij Popp: de Brusselweg"; "een andere (nu de avenue de Visé): de Grootte Karren baen"; "die <i>Brusselweg</i> komt uit op den Dieweg aan het: Kommeerstraetjfe (Popp)" (Van Loey 1931: 61-62)
Y	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Sint-Jans-Molenbeek	"Gentsesteenweg" (Maurissen 1980: 25)
Y	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Sint-Jans-Molenbeek	"weg van de Anderlechtstraet naar de Groenvoortstraet (Vierwindenstr. Naar de Ransfortstr.); "de Verrept-De Keyserstr. En de Ev. Pierronstr. Ligggen ongeveer op zijn tracé" (Maurissen 1980: 25)
	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Sint-Jans-Molenbeek	"weg van Ganshoren naar Koelbeerg en verderop naar Brussel"; "op Molenbeek thans de Normandiëstraat" (Maurissen 1980: 25)
	s.d.	<i>Brusselbaan</i> (s.d.); <i>Brusselse baan</i> (s.d.); <i>Brusselweg</i> (s.d.); <i>Oude Brusselbaan</i> (s.d.)	Meise – Wolvertem – Imde – Rossem Meuzegem	"van aan de Linde beneden de Hasselberg, richting Imde [waar ze voor de kerk over de Molenbeek gaat] en van hier uit tot aan de Drie Linden, waar zij de andere Brusselbaan over Meuzegem vervoegt, die aldaar de Merchtem-Brussel-baan ontmoet" "te Meuzegem-richting Londerzeel: andere benaming voor de Heerbaan" (Boonants 1986: 121-122 – naar Verbesselt)
	s.d.	<i>Brusselstraat</i> (s.d.)	Rossem	Boonants 1986: 122 (naar Verbesselt)

<i>Kaart⁽¹²⁷⁾</i>	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	s.d.	<i>Oude Brusselbaan</i> (s.d.)	Rossem	“andere benaming voor de Brusselbaan” (Boonants 1986: 326 – naar Verbesselt)
	s.d.	<i>Brusselzoetweg</i> (s.d.)	Kobbegeg	Boonants 1986: 122 (naar Verbesselt)
Y	s.d.	<i>Brusselstraat</i> (s.d.)	Heikruis	mededeling Bernard Roobaert
	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Gook	mededeling Bernard Roobaert
	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Heikruis	mededeling Bernard Roobaert
	s.d.	<i>Brusselweg</i> (s.d.)	Leerbeek	mededeling Bernard Roobaert
	s.d.	<i>oude herbaene van Halle en Ruijsbroeck naar Brussel</i> (s.d.)	Vorst	“er zijn twee banen met dezen naam [Herbaene]: de eene loopt in het dal van de Zenne, de andere, op halve hoogte van de helling, bijna evenwijdig met de eerste”; “we hebben hier te doen met de oudste verbindingswegen van de gemeente, van Zuid naar Noord”; “de eerste wordt « Oude Herbaene van Halle en Ruijsbroeck naar Brussel » [...] genaamd”; “de eerste is de huidige <i>Hertstraat</i> ” (Vermiers 1943: 241-242)
JA	s.d.	<i>oude herbaene van Stalle naar Brussel</i> (s.d.)	Vorst	“er zijn twee banen met dezen naam [Herbaene]: de eene loopt in het dal van de Zenne, de andere, op halve hoogte van de helling, bijna evenwijdig met de eerste”; “we hebben hier te doen met de oudste verbindingswegen van de gemeente, van Zuid naar Noord”; “de tweede [woordt] « Oude Herbaene van Stalle naar Brussel »

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
				genaamd”; “de tweede [is] de huidige Gatti de Gamondstraat en Domeinlaan” (Verniers 1943: 241-242)
	s.d.	<i>promenade ou tour de Bruxelles</i> (s.d.)	Leuven	Van Even 2001: I, 134
Y	s.d.	<i>herbaene die loopt van Bruesselle naer Dendermonde</i> (s.d.)	Mazenzele	Lasure 1966: 286
	s.d.	<i>Brusselzweg</i> (s.d.)	Asse	“2 voetwegen naar Brussel” (Lindemans 1952b: 103)
Y	s.d.	<i>Brussel baene omtrent O.L.V. Lombeek</i> (s.d.)	Sint-Kwintens-Lennik	“andere benaming voor de Oude Ger-aardsbergsbaan” (Borremans & De Beul 2002: 15)
Y	s.d.	<i>Oude Brusselbaan</i> (s.d.); <i>Oude Brussel-sestraat</i> (s.d.)	Sint-Martens-Lennik	“onder deze afwisselende benamingen [Oude Gerardsbergsstraat of Oude Brusselbaan] loopt deze oude baan van de Scheestraat te Sint-Martens-Lennik tot aan het Nelleken. Bij Vandermaelen loopt deze baan verder via de huidige Nellekenstraat tot aan de grens met O.-L.-V.-Lombeek.” (Borremans & De Beul 2002: 28 & 48)
Y	s.d.	<i>Brusselsestraat</i> (s.d.); <i>Brusselbaan</i> (s.d.)	Sint-Martens-Lennik	“loopt van de Slagvijverbeek tot aan de Laarbeek. Bij Vandermaelen heet ze Bruggestraat vanaf de beek tot aan het dorp en Kwadewegsche baan vanaf de Gaasbeeksestraat tot de grens met Vlezenbeek” (Borremans & De Beul 2002: 38)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
Y	s.d.	<i>Brusselsche straat</i> (s.d.)	Londerzeel	“Brusselstraat” (Sacré 1933-1934: 11)
Y	s.d.	<i>Brusselbaan</i> (s.d.)	Hekelgem	“cfr. Heirbaan” (Chalrin 1972: 47)
Y	s.d.	<i>Brussel straat van het dorp n. St Kzo.-Lennik</i> (s.d.)	Leerbeek [?]	Chalrin 1972: 47-48
Y	s.d.	<i>weg van Gaesbeek naar Brussel</i> (s.d.); <i>Brusselsche straat</i> (s.d.); <i>d'heerbane van Brussel naar Engien</i> (s.d.)	Vlezenbeek	“Het eerste deel van de [Beersbrug]straat tot aan het kruispunt voorbij de brug over de Zobbroekbeek vormde vroeger een deel van de <i>Weg van Gaesbeek naar Brussel</i> , (als tweede oostwest weg vernoemd in deel 1 blz. 7). Op de oude kadasterkaart wordt ze vermeld als <i>Brusselsche Straet</i> . In het kaartenboek van de Abdij van Ter Kameren wordt deze weg aangeduid als <i>d'heerbane van Brussel naar Engien</i> (Edingen).” (Van Poucke 2005: 13)
Y	s.d.	<i>grote weg van Oudenaeken naar Brussel</i> (s.d.); <i>Brusselbaan</i> (s.d.)	Oudenaeken	“Het eerste deel [van de Schamelbeekstraat] tot aan de Frans Weyenbergstraat heette vroeger <i>Grote weg van Oudenaeken naar Brussel</i> en het tweede deel tot aan de Pelikaanberg heette <i>Guytensstraete</i> . Daarna werd het Brusselbaan. Deze benaming werd in de gemeenteraad van 8 september 1977 gewijzigd on Schamelbeekstraat; er bestaat immers nog een Brusselbaan van Leeuw-Centrum naar het Negenmanneke.” (Van Poucke 2005: 105)

<i>Kaart</i> ⁽²⁷⁾	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	s.d.	<i>Casseyde Halle naar Brussel</i> (s.d.); <i>nieuwe steenweg Halle-Brussel</i> (s.d.)	Sint-Pieters- Leeuw	“De Bergensesteenweg, de voornaamste verkeersas in de gemeente en oorspronkelijk de nieuwe Steenweg Halle-Brussel geheten, werd in 1708 aangelegd. Hij volgt een ouder tracé van “de Casseye Halle naar Brussel”.” (Bosmans e.a. 2002: 14)
	s.d.	<i>steenweg van Edingen naar Brussel</i> (s.d.); <i>oude Brusselbaan</i> (s.d.)	Sint-Pieters- Leeuw	“Aan het Mechelsgat begint de “Galgstraat” (de oude Steenweg van Edingen naar Brussel, ook nog oude Brusselbaan en Hollestraat genoemd). Zij volgt de huidige Pepingensesteenweg (tot het kruispunt Hof ten Reken) vervolgens de Galgstraat richting Zuun tot de Dikke Linde en vervolgens de Petrus Basteleusstraat (oude Hollestraat) om aan de Koning van Spanje de Bergensesteenweg te kruisen en verder richting Ruisbroek te volgen langs de Ruisbroeksesteenweg (oude Hollestraat) naar de Zennebrug, langs de huidige Stationsstraat en de Beemptstraat.” (Bosmans e.a. 2002: 14)

<i>Kaart⁽²⁷⁾</i>	<i>Oudste attestatie</i>	<i>Attestaties</i>	<i>Lokatie</i>	<i>Duiding</i>
	s.d.	<i>Brusselbaan</i> (s.d.)	Sint-Pieters- Leeuw	“Een tweede Oude Brusselbaan begint aan de Brabantsebaan te Beisberg aan de linkerover van de Zuun onder de benaming Hoogstraat. Zij is de voortzetting van een weg komende van Gooik, Lennik, Elingen en Oudenaken en loopt over Volsen langs het Hof te Zellik naar het Negenmanneke waar zij de Bergensesteenweg vervoegd. [...] De Hoogstraat is over gans het tracé een grote verkeersweg geweest. Men kan haar volgen van uit de richting Vlaanderen over Denderwindeke, Neigem, Gooik, Elingen en Oudenaken.” (Bosmans e.a. 2002: 14-15)
	s.d.	<i>Oude Brusselsche baan</i> (s.d.)	Ternat	“De <i>Oude Brusselsche baan</i> van Ternath-Dorp naar Sint-Martens-Bodeghem, langs het Noorden van 't gehucht Terlinden.” (Poodt 1896: 19)

Bibliografie

- ABEELS, G. 1989: 'De verkeerswegen in en naar Brussel tijdens de 19de en 20ste eeuw'. In: SMOLAR-MEYNART, A. & STENGERS, J., red. *Het Gewest Brussel. Van de oude dorpen tot de stad van nu*, Brussel, pp. 232-245.
- AERTS, J. 1957: *Toponymie van Jette en Ganshoren*. s.l. (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- BAL, A.M.M. 1979: *Huizingen. Toponymische studie*. s.l.
- BAUTIER, R.-H. 1991: *Sur l'histoire économique de la France médiévale: la route, le fleuve, la foire*. s.l.
- BEELE, W. 1978: 'Bruggestraat contra Brugse straat in West-Vlaanderen'. In: *Naamkunde*, jg. 10, p. 150-153.
- BILLEN, C. 2000: 'Episoden'. In: BILLEN, C. & DUVOSQUEL, J.-M., red. *Brussel*. Antwerpen, pp. 34-139.
- BLONDÉ, B. 1995: 'De transportwegen en de economische ontwikkeling in de regio Antwerpen-Mechelen-Lier (1710-1790)'. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, jg. 78, pp. 93-105.
- BLONDÉ, B. 1997: 'Steenwegen, transportkosten, tijdsbesef, economische ontwikkeling en verkeerscongestie in de eeuw van de Verlichting'. In: *Tijdschrift voor Ecologische Geschiedenis*, jg. 2, pp. 18-26.
- BLONDÉ, B. 1998: 'Aux origines de la révolution des transports: l'exemple des chaussées 'belges' au dix-huitième siècle'. In: CURVEILLER, S., red. *Les champs relationnels en Europe du Nord, 18^{ième}-20^{ième} siècles: deuxième colloque européen de Calais*, Balinghem, pp. 17-40.
- BLONDÉ, B. & VAN UYTVEN, R. 1999: 'Langs land- en waterwegen in de Zuidelijke Nederlanden. Lopend onderzoek naar het preïndustriële transport'. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, jg. 82, pp. 135-158.
- BORREMANS, P. & DE BEUL, J. 2002: 'Toponymie van Lennik. Sint-Kwintens-Lennik, Eizeringen, Sint-Martens-Lennik, Gaasbeek'. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis van Lennik*, jg. 6, p. 7-77.
- BOSMAN, Th. 1965: *Toponymie van Londerzeel (tot 1600)*. Brussel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- BOSMANS, F., PATERNOSTER, A., PERSOONS, J. & VAN POUCKE, E. 2002: 'Wegen en straten Leeuw-Centrum'. In: *Lewe*, jg. 21, 1-4, pp. 5-142.
- BOSQUET, E. 1968: *Bijdrage tot de Brabantse Toponymie (van A tot R) volgens het nagelaten materiaal van Dr. Jan Lindemans*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- BOUVIER, J.-C. 2007: *Les noms de rues disent la ville*. Parijs.
- Bouwen 1993: *Bouwen door de eeuwen heen in Brussel. Brussel binnenstad*. Luik.

- BOVYN, M. 1949: *Toponymie van Sint-Gillis-bij-Dendermonde*. Dendermonde.
- BRAND, N. 2011: 'Waterwegen en stedelijke belangen. De invloed van infrastructuur op het Hollandse stedenpatroon (1200-1560)'. In: *OverHolland 10*, pp. 126-147.
- BUELENS, M. 1978: *Bijdrage tot de toponymie van Strombeek-Bever*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- CALDERON, A. 1993: *Historiek der straten van Vilvoorde*. s.l.
- CALUWAERTS, R. 1967: 'Toponymie van Wezembeek – Oppem'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 50, p. 153-187.
- CARNOY, A. 1953: 'Toponymie des chaussées romaines en Belgique et dans les régions avoisinantes. Essai d'hodonymie'. In: *L'Antiquité Classique*, jg. 22, p. 297-321.
- CHALTIN, L. 1972: *Bijdrage tot de Brabantse toponymie (Essene, Heikruis, Hekelegem, Leerbeek, Meldert, Pepingen) volgens het nagelaten materiaal van Dr. Jan Lindemans*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- CHARRUADAS, P. 2008: 'Brussel en zijn gemeenten: de wording van een gewest'. In: JAUMAIN, S., red. *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Tielt – Brussel, pp. 13-50.
- CLAES, F. 1979: 'Tiensestraat contra Tienenstraat in Oost-Brabant'. In: *Naamkunde*, jg. 11, p. 145-151.
- CLAES, H. 1969: *Bijdrage tot de Brabantse toponymie (Meise – Merchtem – Mollem) volgens het nagelaten materiaal van Dr. Jan Lindemans*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- CLAES, M. 1973: *Bijdrage tot de Brabantse toponymie (Huldenberg, Loonbeek, Neerijse, Ottenburg, St-Agatha-Rode, St-Joris-Weert) volgens het nagelaten materiaal van de heer A.H. Van Dyck*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- CNOPS, P. 1952: 'Het is al op rapen uit'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 35, p. 224-229.
- COLRUYT, M. 1961: *Bijdrage tot de toponymie van de Vlaamse bezittingen van de abdij van Affligem*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- COSYN A. 1926: 'Sterrebeek. Histoire du village. – Ses châteaux'. In: *Folklore brabançon*, jg. 5, pp. 225-330.
- DEBRABANDERE, F. 2010: *Brabants etymologisch woordenboek. De herkomst van de woordenschat van Antwerpen, Brussel, Noord-Brabant en Vlaams-Brabant*. Zwolle – Leuven.
- DE FLOU, K. 1914-1938: *Woordenboek der Toponymie van Westelijk Vlaanderen, Vlaamsch Artesië, het Land van den Hoek, de graafschappen*

- Guines en Boulogne, en een gedeelte van het graafschap Ponthieu.* Brugge.
- DELIGNE, Ch. 2003: *Bruxelles et sa rivière. Genèse d'un territoire urbain (12^e – 18^e siècle)*. Turnhout.
- DE MAEYER, PH. 2008: *Cartografie*. Gent.
- DE MAN, L. 1937: *Toponymie van Leuven*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- DE MAN, L.J. s.d.: *Toponymie der stad Leuven*. s.l. (onuitgegeven doctoraatsverhandeling).
- DE WANDELEER, J. 1967: *Toponymie van de Gemeente Groot-Bijgaarden; Brussel* (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- DEQUICK, A. 1944: *Toponymie van het Zoniënwoud*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- DICKSTEIN-BERNARD, C. 1989: 'Zichtbare en onzichtbare banden tussen de stad en de omliggende dorpen'. In: SMOLAR-MEYNART, A. & STENGERS, J., red. *Het Gewest Brussel. Van de oude dorpen tot de stad van nu*. Brussel, pp. 118-129.
- DONS, R. 1987: 'Obbrussel-Saint-Gilles et son réseau de communications. Des origines à 1900 environ'. In: *Cahiers bruxellois*, jg. 28, pp. 5-40.
- DUNIN-WASOWICZ, T. 1982: 'Les routes médiévales en Europe centrale: bilan et perspectives'. In: *L'Homme et la Route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes. Deuxièmes Journées internationales d'histoire 20-22 septembre 1980*. Auch, pp. 283-288.
- GÉNICOT, L. 1938-1939: 'Études sur la construction des routes en Belgique'. In: *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques*, jg. 10, pp. 421-451.
- GÉNICOT, L. 1946: 'Études sur la construction des routes en Belgique'. In: *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, jg. 12, pp. 495-559.
- GÉNICOT, L. 1947: 'Études sur la construction des routes en Belgique'. In: *Bulletin de l'Institut de Recherches Économiques et Sociales*, jg. 13, pp. 477-505.
- GÉNICOT, L. 1948: *Histoire des routes belges depuis 1704*. Bruxelles.
- GLAUDEMANS, R. & VAN TUSSENBOEK, G. 1999: *De Moerasdraak. Achthonderd jaar Bossche vestingwerken*. Zwolle.
- GYSSELING, M. 1969: 'Het straatnaamtype Gentstraat'. In: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie*, jg. 43, pp. 14-15.
- GUYOT frères s.d.: *Nouveau dictionnaire des communes, hameaux, charbonnages, carrières, mines, hauts-fourneaux, chateaux [sic], fermes,*

- moulins, etc. du royaume de Belgique rédigé sur les documents officiels.* Bruxelles.
- HAERS VAN DER MEULEN, A. 1961: *Toponymie van Aalst tot het einde der 15e eeuw*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- HEREMANS, T. 1936: *Toponymie van Herent*. s.l. [Leuven], (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- JACOBS, M. 1995: *Toponymie van Anderlecht*. Anderlecht.
- JANSSENS, E.A. 1940: *Toponymie van Vilvoorde*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- JAUMAIN, S. (red.): *Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. Tielt – Brussel.
- KELLER, R. 1978: *Bijdrage tot de toponymie van Zemst*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- Kempeneers 2011: 'Binkomse Plaatsnamen'. In: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie*, jg. 83, pp. 109-234.
- LASURE, M. 1966: *Bijdrage tot de Brabantse toponymie volgens het nagelaten materiaal van Dr. Jan Lindemans*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- LINDEMANS, J. 1930: *Toponymie van Opwijk*. Brussel, 1930.
- LINDEMANS, J. 1935: *Brabantsche Plaatsnamen. V. Beersel*. Leuven – Brussel.
- LINDEMANS, J. 1952a: 'Toponymie van Borchtlombeek'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 35, pp. 353-377.
- LINDEMANS, J. 1952b: *Toponymie van Asse*. Tongeren.
- LINDEMANS, J. 1967: *Brabantse Plaatsnamen. XIV. Brussegem - Oppem en Ossel*. Leuven – Brussel.
- LINDEMANS, J. s.d.: *Toponymie van Merchtem*. s.l. (onuitgegeven handschrift).
- LINDEMANS, J. & THEYS, C. 1940: *Plaatsnamen te Ruisbroek*. Leuven, 1940.
- LINDEMANS, J. & THEYS, C. 1942: *Brabantsche Plaatsnamen. IX. Drogenbosch*. Leuven – Brussel.
- LINDEMANS, J. & THEYS, C. 1948: *Brabantse Plaatsnamen. X. Dworp*. Leuven – Brussel, 1948.
- LINDEMANS, J. & VAN DER LINDEN, E. 1931: *Het Cijnsboek van Duyst. Excerpten en aantekeningen*. Leuven – Brussel.
- MARTENS, M. 1958: *Le censier ducal pour l'ammannie de Bruxelles de 1321*. Brussel.
- MARTENS, M. 1966: 'Les chartes relatives à Bruxelles et à l'ammannie conservées aux Archives de la ville de Bruxelles 1307 – 1326'. In: *Tablettes du Brabant*, jg. 6, pp. 121-168.

- MAURISSEN, A.-W. 1980: *Bijdrage tot de geschiedenis van Sint-Jans-Molenbeek*. Puurs.
- MERTENS, J. 1957: *Les routes romaines de la Belgique*. Bruxelles.
- MERTENS, R. 1977: *Bijdrage tot de Brabantse toponymie volgens het materiaal van de heer A. Van Dyck*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- MEULEMEESTER, J.-L. 2004: *Alle wegen leiden naar ... Romeinse wegen in Vlaanderen*. Oudenburg.
- PEIGNEUR, J. s.d.: *Toponymie van Heverlee*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- POODT, Th. 1896: *Geschiedenis van Ternath*. Ternat.
- RAMANDT, A., & VANNIEUWENHUYZE, B. 2012: 'Kompastoponymie in de Zuidelijke Nederlanden tijdens het ancien régime'. In: *Handelingen van de Koninklijke Commissie voor Toponymie & Dialectologie*, jg. 84, pp. 185-240.
- RENTENAAR, R. 1985: *Vernoemingsnamen. Een onderzoek naar de rol van de vernoeming in de Nederlandse toponomie*. Amsterdam (tweede druk).
- ROOM, A. 1992: *The street names of England*. Stamford.
- SACRÉ, M. 1933-1934: *Plaatsnamen te Londerzeel*. Leuven.
- SCHEPERS, N. 1969: *Toponymisch onderzoek over de gemeente Kortenberg*. Brussel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- SCHOUTEET, A. 1977: *De straatnamen van Brugge. Oorsprong en betekenis*. Brugge.
- SMOES, O. 1969: *Bijdrage tot de toponymie van Linkebeek*. Brussel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- STABEL, P. 1999: 'Schipppers, wagenvervoerders en kruiers. De organisatie van de stedelijke vervoerssector in het laatmiddeleeuwse Vlaanderen'. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, jg. 82, pp. 159-186.
- THEYS, C. 1950: 'Uit het oude Brussel'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 33, pp. 314-323.
- THOEN, E. 1996: 'Cartografie en historisch onderzoek'. In: ART, J., red., *Hoe schrijf ik de geschiedenis van mijn gemeente? Deel IIIb. Hulpwetenschappen*. Gent, pp. 131-185.
- TORISAEN, G. 1980: *Bijdrage tot de toponymie van Zellik*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- TYS, D. 2004: 'Middeleeuwse wegen en transport. Een beknopt overzicht van de problematiek, en een overzicht van de ontwikkeling van het wegennetwerk na de Romeinse periode'. In: MEULEMEESTER, J.-L. *Alle wegen leiden naar ... Romeinse wegen in Vlaanderen*. Oudenburg, pp. 57-62.

- ULENS, L. s.d.: *Toponymie van Lubbeek*. s.l. (onuitgegeven handschrift).
- VANBEGIN, J. 1971: *Bijdrage tot de toponymie van Sint-Stevens-Woluwe*. Brussel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VAN BEVER, M. 1971: *Een bijdrage tot de toponymie van Sint-Pieters-Leeuw*. Brussel (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VAN BUYTEN, L. 1980: 'Een steenwegstudie'. In: *Arca Lovaniensis*, jg. 9b, pp. 7-22.
- VAN CASTER, G. 1882: *Histoire des rues de Malines et de leurs monuments*. Malines.
- VAN CASTER, W. 1901: *Namen der straten van Mechelen en korte beschrijving humer vorige of nog bestaande oude gebouwen*. Antwerpen.
- VAN DEN BROECK, A. 1959: *Toponymie van Wemmel*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VAN DESSEL, R. 1936: *Toponymie van Sint-Kwintens-Lennik*. Sint-Kwintens-Lennik (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VAN ECHELPOEL, L. 1967: *Bijdrage tot de Brabantse Toponymie (van L tot W) volgens het nagelaten materiaal van Dr. Jan Lindemans*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VAN EVEN, E. 2001: *Louvain dans le passé & dans le présent: formation de la ville, événements mémorables, territoire, topographie, institutions, monuments, oeuvres d'art*. Leuven (facsimile; oorspronkelijke uitgave uit 1895).
- VAN HOVE, J. s.d.: *Toponymie van de gemeente Wolverthem*. s.l. (onuitgegeven handschrift).
- VAN INGELGOM, A. 1926: *Toponymische studie over de gemeente Kampenhout*. s.l. (onuitgegeven handschrift).
- VAN INGELGOM, A. s.d.: *Toponymie van Nederockerzeel*. s.l. (onuitgegeven handschrift).
- VAN LOEY, A.C.H. 1931: *Studie over de Nederlandsche plaatsnamen in de gemeenten Elsene en Ukkel*. Leuven.
- VAN NIEUWENHUYSEN, P. 1979: *Bijdrage tot de toponymie van Sint-Jans-Molenbeek*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VAN NIEUWENHUYSEN, P. 2009: *Historische toponymie van Laken*. Brussel.
- VAN OBBERGEN, L. 1959: *Toponymie van Sint-Lambrechts-Woluwe*. Gent (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VAN POUCKE, E. 2005: 'Wegen en straten van Vlezenbeek, Sint-Laureins-Berchem en Oudenaken'. In: *Lewe*, jg. 24, 3-4, pp. 3-118.
- VAN UYTVEN, R. 1995: 'Transport- en verbindingsmiddelen voor de Brabantse steden 1500-1850. Een voorlopige balans'. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, jg. 78, pp. 217-224.

- VANDE PUTTE, G. 1968: *Toponymie van Overijse*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- VANDE WEGHE, R. 1977: *Geschiedenis van de Antwerpse straatnamen*. Antwerpen.
- VANNIEUWENHUYZE, B. 2009-2010: 'Wegen in beweging. De in- en uitvalswegen van middeleeuws Brussel vóór de 13de eeuw'. In: *Cahiers bruxellois*, jg. 41, pp. 7-29.
- VANNIEUWENHUYZE, B. 2010-2011: 'Wegen in beweging (deel 2). De in- en uitvalswegen van laatmiddeleeuws Brussel (13de-15de eeuw)'. In: *Cahiers bruxellois*, jg. 42, pp. 3-32.
- VERBESSELT, J. 1991: 'De structuur en verdeling van het agglomeraat Pepingen-Beringen-Bellingen-Bogaarden en Beert'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 73, pp. 121-170.
- VERBESSELT, J. 1995: 'Het Oud wegennet in Zuid-West en Midden-Brabant'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 78, pp. 119-128.
- VERBOUWE, A. 1953a: 'Iconografie van Vlaams-Brabant. Gezichten, Plannen en Kaarten uit vorige eeuwen. VIII. – Kanton St-Kwintens-Lennik'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 36, pp. 101-117.
- VERBOUWE, A. 1953b: 'Iconografie van het Kanton Lennik (Vervolg van bl. 117)'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 36, pp. 165-179.
- VERBOUWE, A. 1953c: 'Iconografie van het Kanton Lennik (Vervolg van blz. 179)'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 36, pp. 238-257.
- VERNIERS, L. 1943: 'Toponymie van Vorst-bij-Brussel (Vervolg van bl. 142)'. In: *Eigen Schoon en de Brabander*, jg. 26, pp. 241-246.
- VERWIJS, E., VERDAM, J. & STOETT, F.A. 1885-1952: *Middelnederlandsch Woordenboek*. 's-Gravenhage (online raadpleegbaar via <http://gtb.inl.nl/>).
- WALCKIERS, L. 1979: *Bijdrage tot de toponymie van Vossem*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- WILS, D. 1946: *Toponymie van Deurne – Borgerhout*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- WYNANTS, M. 1972: *Toponymie van Duisburg*. Leuven (onuitgegeven licentiaatsverhandeling).
- ZYLBERGELD, L. 1995: 'Bruxelles et les demandes d'octrois de construction de routes en Brabant au 18^e siècle. Aspects économiques et sociaux de la construction de la chaussée Louvain-Malines (premier tiers du 18^e siècle)'. In: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, jg. 78, pp. 171-203.