

## **Cultuurhistorische analyse van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg en omgeving in de gemeenten Katwijk en Wassenaar**



### **Lantschapstudies 162**

**lantschap**  
adviesbureau voor landschap en  
cultuurhistorie

Herenstraat 19a  
4175 CC Haafden  
tel 0418-594141  
www.lantschap.nl

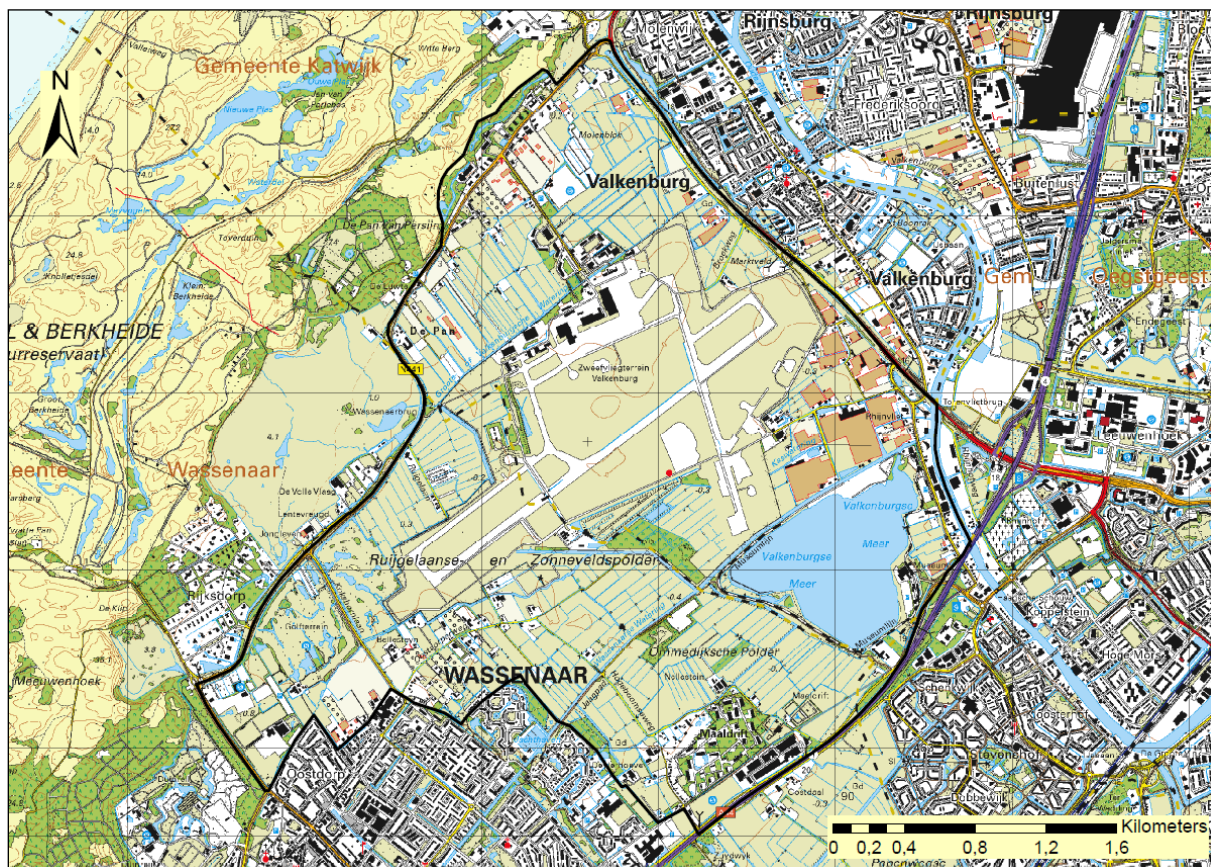
#### **Het onderzoek is uitgevoerd door:**

Drs. Adriaan Haartsen (Lantschap)  
Dr. Ing. Ronald Stenvert (BBA)  
Drs. Klaas Jan Wardenaar (Smartland)  
Ir. André Viersen (BBA)  
Ing. Rutger de Groot (Optifield)

25 juli 2019  
Opdrachtgevers: Gemeente Katwijk en Gemeente  
Wassenaar



## Cultuurhistorische analyse van het voormalige Marinevliegveld Valkenburg en omgeving in de gemeenten Katwijk en Wassenaar



Begrenzing van het onderzoeksgebied, geprojecteerd op de meest recente topografische kaart.

Inventarisatie en waardering van cultuurhistorische elementen in het gebied tussen Wassenaar en Katwijk en aanbevelingen voor behoud en ontwikkeling. Bij dit rapport hoort de digitale Cultuurhistorische Waardenkaart Marinevliegveld Valkenburg en omgeving. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Gemeente Katwijk en de Gemeente Wassenaar, met subsidie van de Provincie Zuid-Holland in het kader van de Erfgoedlijn Atlantikwall.



## Inhoud

Samenvatting	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 4
<b>Deel 1. Historische analyse</b>										
1. Inleiding	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 11
2. Bodem en reliëf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 13
3. Bewoning en ontginning	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 17
4. Landbouw	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 20
5. Kastelen en buitenplaatsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 26
6. Infrastructuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 32
7. Militair erfgoed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 35
7.1 Tweede Wereldoorlog	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 35
7.2 Marinevliegkamp Valkenburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 53
7.3 Het MOB-complex	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 55
<b>Deel 2. Aanbevelingen</b>										
1. Erfgoedbeleid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 59
2. Cultuurhistorische essentie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 63
3. Het vooroorlogse landschap	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 66
4. Het militaire landschap	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 75
4.1 Het vliegveld	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 75
4.2 Het Barakkendorp	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 75
4.3 De Atlantikwall	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 77
4.4 Marinevliegkamp Valkenburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 78
4.5 Het MOB-complex van Maaldrift	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 80
5. Overige cultuurhistorische aspecten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 82
Bijlage 1. Bronnen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 84
Bijlage 2. Verantwoording	-	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 86





## Samenvatting

Het onderzoeksgebied van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg en zijn omgeving kent een lange bewoningsgeschiedenis. Telkens als er archeologisch onderzoek plaatsvindt worden er hoofd-stukken en paragrafen aan de prehistorische, Romeinse en middeleeuwse geschiedenis van het gebied toegevoegd<sup>1</sup>. Deze bewoningssporen bevinden zich over het algemeen in de bodem. Ze zijn niet het onderwerp geweest van deze inventarisatie. Ons onderzoek richtte zich op het huidige landschap, zoals dat zich vanaf de middeleeuwen heeft ontwikkeld. Het richtte op de elementen en structuren die nu nog zichtbaar zijn en ons iets kunnen vertellen over de manier waarop men hier in het verleden gewoond en gewerkt heeft. Deel 1 van dit rapport gaat hierop in. In deel 2 worden voorstellen gedaan hoe de waardevolle cultuurhistorische kenmerken van het gebied als inspiratiebron kunnen dienen voor de nieuwe ontwikkelingen in het landschap.



Achttiende-eeuwse boerderij Voorschoterweg 52 in Valkenburg.

### De geschiedenis van het gebied kort samengevat

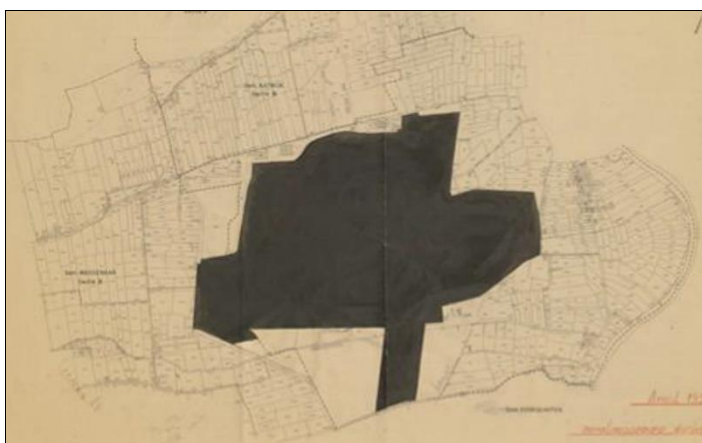
De bodem en de hoogteverschillen in het gebied worden bepaald door de strandwallen (de Oude duinen) en de tussenliggende strandvlakte. In het onderzoeksgebied liggen drie strandwallen: bij Maaldrift, bij Wassenaar-Oostdorp en tussen Rijksdorp en Katwijk aan de Rijn. Het grootste deel van het gebied wordt ingenomen door een laaggelegen strandvlakte, waarin het vliegveld is aangelegd. De strandvlakte wordt aan de noordoostzijde afgesloten door de oeverwal van de Oude Rijn, en aan de noordwestzijde door de Jonge duinen, die de strandwal van Rijksdorp-Katwijk grotendeels hebben overstoven.

<sup>1</sup> Een prachtige illustratie hiervan vormt het boek van Robert van Lit uit 2015: Rijk aan bodemvondsten. De archeologie van Wassenaar.



Tot in de Romeinse tijd was de Oude Rijn de belangrijkste tak van het Rijnsysteem. Daarna werden de Lek en de Waal belangrijker. De monding van de Oude Rijn bij Katwijk verzandde geleidelijk. De opbouw van de oeverwallen van de Oude Rijn stagneerde en de vorming van de Jonge duinen begon. Het onderzoeksgebied kwam in de oksel van de duinen en de Rijnoeverwal te liggen en door het kwelwater uit de duinen ontstond er een drassig terrein. Het gebied werd ontgonnen vanuit de oeverwallen van de Oude Rijn en vanuit de strandwallen van Maaldrift en Wassenaar/Oostdorp. Men legde zuidwest-noordoost lopende wateringen aan waar sloten op werden aangesloten, die kleine strookvormige percelen begrensden. Het overtollige water werd geloosd in de Oude Rijn, vanaf de zestiende eeuw met behulp van poldermolens. De agrarische bebouwing was schaars en beperkte zich grotendeels tot de randen van de strandwallen en de oeverwal van de Oude Rijn. Op enkele plaatsen zijn in de middeleeuwen omgrachte stenen huizen gebouwd, zoals Zonneveld, Torenvliet en Bellesteyn. In de loop van de zestiende en zeventiende eeuw werd er een nieuwe component aan het agrarische landschap toegevoegd. Rijke inwoners uit de naburige steden stichtten buitenplaatsen, vooral op de strandwallen en in de binnenduinrand (Rijksdorp, Kokshorn). Sommige hiervan zijn verwoest tijdens het beleg van Leiden en werden herbouwd, zoals Bellesteyn en Torenvliet. In de achttiende eeuw zijn enkele buitenplaatsen verbouwd tot boerderijen. Voorbeelden hiervan zijn Torenvliet, Rijnvliet en Zonneveld. Vanouds was de strandvlakte in gebruik als grasland, op de strandwallen en in de binnenduinrand lagen de akkers. Rond 1900 veranderde het agrarische landschap. Op de strandwallen en in de binnenduinrand kwam de bollenteelt op, met name aan de Katwijkseweg, de Hoge Klei en de Oostdorperweg. De perceelranden van de smalle strookvormige akkers beplante men met bomen en struiken om verstuiwing tegen te gaan. Er werden tal van bollenschuren gebouwd. Veel zijn er afgebroken, andere zijn verbouwd omdat ze een andere functie kregen nadat de bollenteelt minder belangrijk was geworden.

Een grote wijziging deed zich voor in het midden van de twintigste eeuw. In 1939 werd een militair vliegveld aangelegd. Het centrale deel van het onderzoeksgebied is toen geëgaliseerd en kreeg een totaal andere inrichting. Er werd opeens als het ware een forse hap genomen uit het geleidelijk gegroeide landschap, dat een grote samenhang vertoonde tussen bodem en reliëf enerzijds en de inrichting en bodemgebruik door de mens anderzijds. De ingreep die in 1939 plaatsvond wordt treffend geïllustreerd door het onderstaande kaartje uit 1955, waar het vliegveld uit veiligheidsoverwegingen zwartgemaakt is.



Kaart van het bemalingsgebied van het vliegveld Valkenburg, 1955<sup>2</sup>.

Toen de Duitsers ons land in mei 1940 binnenvielen was het vliegveld nog niet gereed. Zij legden startbanen aan en bouwden een vliegekamp met dienstgebouwen en manschapsonderkomens.

<sup>2</sup> Bron: archief Hoogheemraadschap van Rijnland, archiefnummer P-0303.

Luchtafweerbatterijen moesten het vliegveld beschermen tegen geallieerde aanvallen. Voor de manschappen werden legeringsgebouwen, maar ook een kapel, een hospitaal, ontspanningsruimten en een badhuis gebouwd. Ze camouflerden dit nieuwe dorpje aan de Wassenaarseweg door het de vorm van een esdorp te geven. De structuur van dit dorpje en veel van de gebouwen, loopgraven, wegen en pleintjes zijn bewaard gebleven. In de loop van 1942 werden het vliegveld en de omgeving ervan opgenomen in de Stützpunktgruppe Katwijk – Noordwijk, onderdeel van de Atlantikwall. Ten zuiden en westen van het vliegveld legden de Duitsers verdedigingswerken aan die deel uitmaakten van het zogeheten Landfront van de Stützpunktgruppe. In de duinen en op Lentevreugd bouwden ze een 'droge' tankversperring in de vorm van een betonnen muur en drakentanden, in het lage terrein ten westen van het vliegveld werd een tankgracht gegraven die hierop aansloot. In het zuiden kwam de tankgracht uit in de Wassenaarse Watering, die ten behoeve van de verdedigingsfunctie verbreed en rechtgetrokken werd. Ook de bedding van de Oude Rijn maakte deel uit van deze natte verdedigingszone. Buiten het onderzoeksgebied liggen nog diverse militaire objecten en complexen van de Stützpunktgruppe, zoals de bunkers bij De Pan en bij de watertoren.



**De tankgracht bij de aansluiting op de Wassenaarse Watering.**

Na de Tweede Wereldoorlog behield het vliegveld tot 2005 zijn militaire bestemming, nu onder de naam Marinevliegveld Valkenburg. Veel van de gebouwen in het Barakkendorp werden opnieuw gebruikt voor de huisvesting van het marinepersoneel. Aan de 1<sup>e</sup> Mientlaan bouwde men nieuwe manschappenverblijven: de oudste uit 1952, de meest recente uit het begin van deze eeuw (Castor en Pollux). Op het vliegveld verrezen hangars, kantoren en het VIP-gebouw. Een van de hangars wordt nu gebruikt als de Theaterhangar waar 'Soldaat van Oranje' gespeeld wordt. Een belangrijke bouwphase vond plaats in het begin van de jaren '80 van de vorige eeuw. Uit deze tijd stamt ook de verkeertoren, een belangrijke landmark en herinnering aan het Marinevliegveld.

Twee andere ensembles versterken het militaire karakter van het gebied. Dit zijn het Mobilisatiecomplex van de Koninklijke Landmacht aan de Maaldrift (MOB-complex), dat nog in gebruik is, en het



Munitiemagazijncomplex (MMC) De Kom van de Koninklijke Marine. Het MMC ligt buiten het gebied, aan de Laan van Rhemen van Rhemenschuizen.



Het Valkenburgse Meer heeft een groot deel van de Ommedijkse Polder in beslag genomen.

Grote delen van het gebied waren door de aanwezigheid van het vliegveld niet toegankelijk. Er was weinig ruimte voor woningbouw en ook de mogelijkheden voor landbouwkundige ontwikkeling waren beperkt. Er ontwikkelden zich andere functies, zoals tuincentra, maneges, volkstuintcomplexen en een milieustraat. In het noordoosten kwam een kassengebied (Zijlhoek) tot ontwikkeling bij het Valkenburgse Meer. Deze zandwinplas, ook wel Gat van Legendijk genoemd, is in de afgelopen decennia uitgegroeid tot ruim 50 ha. Ook de golfbaan aan weerskanten van de Kokshornlaan en de uitbreidingen van Wassenaar en Valkenburg hebben aan het oorspronkelijke landschap geknabbeld.

Samenvattend kunnen we stellen dat het onderzoeksgebied een bijzondere historische gelaagdheid heeft die aan de hand van verschillende elementen en structuren kan worden verteld. Deze gelaagdheid komt tot uiting in de volgende cultuurhistorische aspecten:

Het vooroorlogse landschap:

- **Bebouwingspatroon.** Draggers: historische boerderijen en boerderijplaatsen aan de randen van de strandwallen en op de oeverwal van de Oude Rijn, het onderscheid tussen besloten strandwallen en de open strandvlakte.
- **Percelering:** een kleinschalig, tamelijk onregelmatig strookvormig kavelpatroon.
- **Patroon van waterlopen.** Draggers: Grote Watering, Kleine Watering, Kaswatering, Wassenaarse Watering en Korte Watering.
- **Patroon van wegen.** Draggers: Katwijkseweg/Wassenaarseweg, Oostdorperweg, Ruigelaan, Ammonslaantje, Voorschoterweg, Maaldrift, Hogeboomseweg, Oude Trambaan en Zonneveldsloot.
- **Bodemgebruik:** bouwland en bollenvelden in de binnenduinrand en op de strandwallen, bouwland op de oeverwal van de Rijn, grasland in de strandvlakte.

Het militaire landschap:

- 1939-2005: het vliegveld.
- 1940-1942: Duits militair vliegveld. Draggers: het Duitse barakkendorp, schuilloopgraven, bunkers aan de randen van het vliegveld.
- 1942-1945: Atlantikwall. Draggers: de telefoonbunker, de tankgracht, verdedigingswerken in en bij het bunkerbos.
- 1945-2005: Vliegekamp Valkenburg. Draggers: manschappenruimten aan de 1<sup>e</sup> Mientlaan, VIP-gebouw, hangars, verkeerstoren.
- 1952-nu: het MOB-complex in Maaldrift.



Schuilloopgraven en één van de barakken bij de telefoonbunker.

### Behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden

Door de voorgenomen bouw van een groot aantal woningen op het voormalige vliegveld en de herinrichting van de directe omgeving gaat het landschap van het onderzoeksgebied drastisch veranderen. Dit beïnvloedt uiteraard de cultuurhistorische waarden in het gebied. In de cultuurhistorische waardenkaart zijn de belangrijkste cultuurhistorische objecten aangegeven<sup>3</sup>. In deel 2 van dit rapport zijn voorstellen gedaan hoe met de cultuurhistorische aspecten in het nieuwe landschap kan worden omgegaan.

Als eerste thema is gekozen voor landschappelijke en ecologische versterking van het nog subtiel zichtbare onderscheid tussen de strandwallen en de strandvlakte. Met de geplande bebouwing en

<sup>3</sup> Voor een volledig beeld van de cultuurhistorisch waardevolle objecten en gebieden wordt verwezen naar de bij dit rapport horende cultuurhistorische waardenkaart.



verregaande verdichting van het vliegveld als gegeven is het vanuit de cultuurhistorische betekenis van het gebied belangrijk dat het geleidelijk gegroeide landschap aan de randen van deze nieuwe bebouwing wordt bewaard en versterkt, zowel in landschappelijke als in ecologische zin. Dit betekent onder meer verdichting van de strandwallen door beplanting, behoud van doorzichten naar de duinen en behoud van de openheid, percelering en de waterlopenstructuur van de strandvlakte.

Het tweede thema is versterking van de ruimtelijke karakteristieken van de situatie 1939-1945. Dit is een belangrijk thema omdat hiermee een aantal waardevolle cultuurhistorische kenmerken van het onderzoeksgebied met elkaar verbonden kunnen worden: ten eerste het vliegveld (met de oude contouren en landingsbanen als structurerende elementen), ten tweede het bijzondere Barakkendorp voor de manschappen van het vliegveld en ten derde de gehele tankgracht/tankmuur met bunkers en munitieopslagplaatsen, onderdeel van de Atlantikwall.



De Kleine Watering bij de Kooltuinweg, met op de achtergrond de overgang van de strandvlakte naar de binnenduinrand en de kassen van Tuincentrum Moerkerk.

## Deel 1. Inleiding en historische analyse



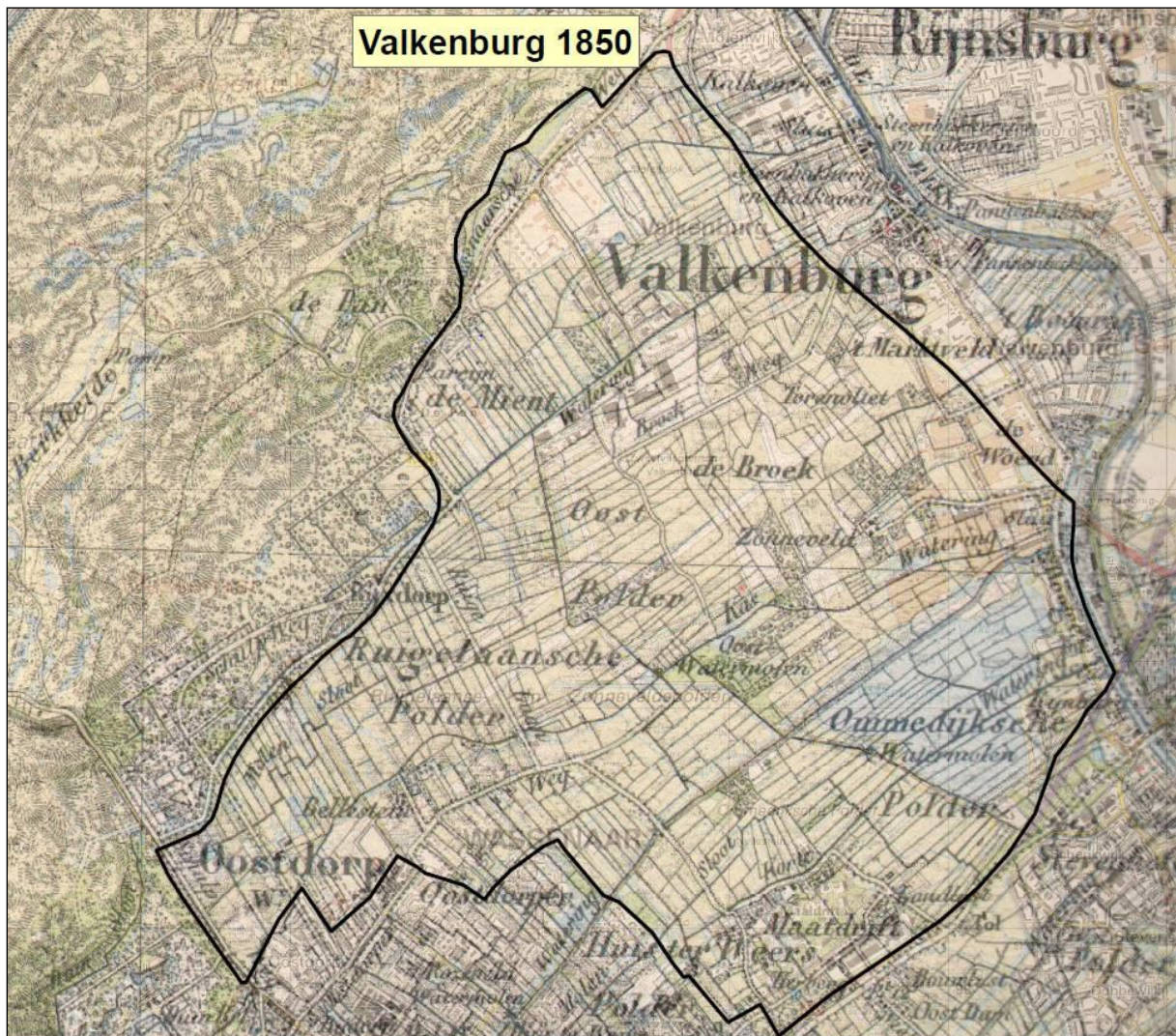
Kaart van Wassenaar en Valkenburg, J.P. Dou 1622<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Bron: [www.erfgoedleiden.nl](http://www.erfgoedleiden.nl), archiefnummer PV9100.



## 1. Inleiding

In opdracht van de gemeenten Katwijk en Wassenaar is cultuurhistorisch onderzoek verricht in het gebied van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg en de directe omgeving ervan. Aanleiding is de grote verandering die het gebied zal ondergaan door de nieuwbouw van ca 5000 woningen op het voormalige vliegveld en de inrichting van een groen buffergebied – de ‘Groene Zone’ – tussen deze nieuwbouw en de bestaande bebouwing van Wassenaar.



De grenzen van het gebied, geprojecteerd op de kaart van 1850.

Het gebied wordt begrensd door de Oude Rijn, de N206, de binnenduinrand, de Zonneveldweg met de noordelijke bebouwing van Wassenaar, en de A44. Het is een gevarieerd gebied met landbouw, glas-tuinbouw, recreatie en bedrijvigheid. Een deel van de oppervlakte wordt ingenomen door de gebouwen en de – inmiddels verwijderde – start- en landingsbanen van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg.

### De opdracht

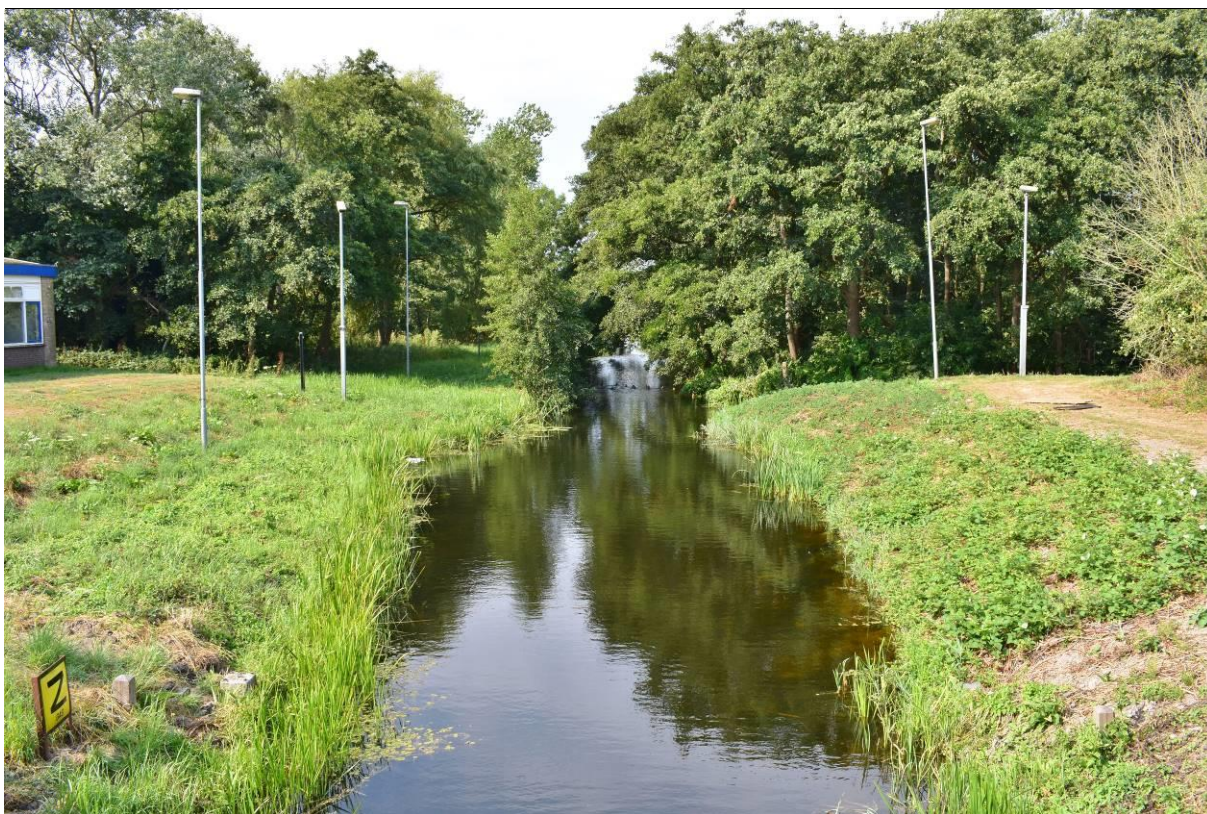
De Gemeente Katwijk en het Rijksvastgoedbedrijf hebben in 2013 een masterplan<sup>5</sup> voor de ontwikkeling van het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg en omgeving opgesteld. De gemeenten Katwijk en

<sup>5</sup> BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling, 2013. Masterplan locatie Valkenburg.



Wassenaar hebben vervolgens in 2018 een Integrale Ruimtelijke Verkenning (IRV) van het gebied laten opstellen<sup>6</sup>. Voordat concretere invulling aan de plannen wordt gegeven is het van belang dat de cultuurhistorische waarden van het gebied worden geïnventariseerd en gewaardeerd. Het onderzoek omvat de volgende onderdelen:

1. Het schrijven van een (beknopte) geschiedenis van het gebied om de historisch geografische en ruimtelijke ontwikkeling beter te begrijpen;
2. Inventarisatie en waardering van de cultuurhistorische elementen en ensembles en de daarbij behorende landschappelijke en stedenbouwkundige samenhang;
3. Het maken van een digitale cultuurhistorische waardenkaart;
4. Aanbevelingen voor behoud, herstel en ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden in de toekomst;
5. Communicatie: overleg met medewerkers van de gemeenten en presentatie van de conceptresultaten aan de erfgoedcommissies van beide gemeenten.
6. Verdiepend onderzoek naar de mogelijkheden om de cultuurhistorische waarden van de tankgracht (rijksmonument) te versterken en beter beleefbaar te maken en de cultuurhistorische en ecologische waarden op elkaar af te stemmen.



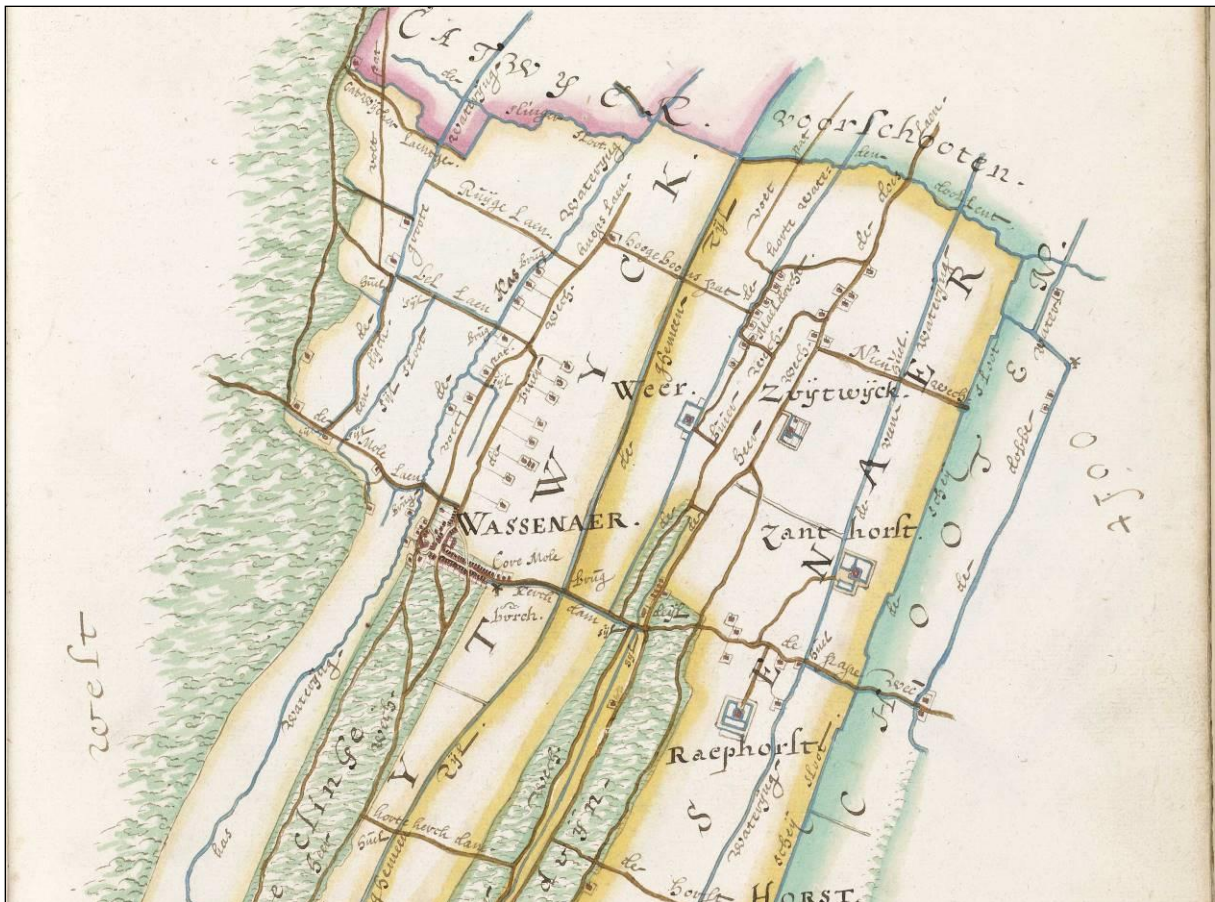
De waterlopen, zoals de Grote Watering, zijn belangrijke structuurelementen in het landschap.

<sup>6</sup> Strootman Landschapsarchitecten, 2018. Integrale verkenning gebied tussen Katwijk en Wassenaar.



## 2. Bodem en reliëf

De vele archeologische vindplaatsen en terreinen hebben aangetoond dat het gebied al duizenden jaren voor de komst van de Romeinen bewoond werd. De manier waarop het gebied bewoond en gebruikt werd was sterk afhankelijk van de natuurlijke omstandigheden, die hier in het mondingsgebied van de Rijn voortdurend aan verandering onderhevig waren. Er is een nauwe relatie tussen de prehistorische vindplaatsen en het krekpatroon in de ondergrond. In de Romeinse tijd was de bewoning vooral geconcentreerd op de oeverwal van de Oude Rijn. In de middeleeuwen kwamen de dorpen Katwijk aan de Rijn, Valkenburg en Wassenaar tot ontwikkeling. Ook de overwegend agrarische bebouwing van Maaldrift en Oostdorp, gelegen op de uitlopers van strandwallen, dateert uit deze periode.



Kaart van Wassenaar van Floris Baltazar (ca 1615)<sup>7</sup>. De strandwal van Maaldrift en met de latere buitenplaatsen 't Weer en Zuidwijk ligt tussen de Veenwatering en de Zijlwatering of Wassenaarse Watering, de strandwal van Wassenaar-Oostdorp tussen de Zijlwatering en de Kaswatering. Bij Oostdorp (ten noorden van Wassenaar) is mooi te zien dat de boerderijen een eindje van de Oostdorperweg afliggen, op de grens van strandwal en strandvlakte.

### Strandwallen

De jonge duinen en de oude strandwallen ten oosten hiervan zijn kenmerkend voor het gebied. De ontstaanswijze is sterk gerelateerd aan de zeespiegelstijging in het Holoceen. Vanaf 5000 jaar geleden zijn de eerste strandwallen ontstaan. De oudste liggen landinwaarts, bij Voorschoten. Doordat er veel zand in de Noordzee beschikbaar kwam verschoof de kust in westelijke richting en werden er nieuwe strandwallen gevormd. Op deze strandwallen ontstonden door verstuiwing duinen (de Oude duinen), die echter lang niet zo hoog waren als de huidige Jonge duinen: hooguit 5 meter hoog. De ontwikkeling van

<sup>7</sup> Een van de kaarten van het 'Caertboek van Rijnland'. Archief Hoogheemraadschap van Rijnland, toegangsnummer 155.



strandwallen en duinen ging door tot in de Romeinse Tijd. In het onderzoeksgebied liggen twee uitlopers van strandwallen: bij Maaldrift en bij Oostdorp. Bij Maaldrift ligt een strandwal waarvan alleen het noordwestelijke deel in het huidige onderzoeksgebied ligt. Oostdorp en de oude kern van Wassenaar liggen op een smalle strandwal die ter hoogte van de Ruigelaan eindigt en daar overgaat in de laaggelegen strandvlakte. De verder noordwestelijk gelegen strandwal die van Rijksdorp naar Katwijk aan de Rijn loopt is onderdeel van de binnenduinrand en is gedeeltelijk overstoven door de Jonge duinen.



**Bodemkaart 1: 50.000<sup>8</sup>**. De bodemkaart geeft een beeld van het ontstaan van het gebied. De beide strandwallen van Maaldrift en Oostdorp zijn aangegeven in geel en lichtbruin, net als de binnenduinrand tussen Rijksdorp en Katwijk aan de Rijn. Langs de Oude Rijn liggen oeverwallen van klei en zavel (helder groen). Het laaggelegen centrale deel van het gebied bestaat uit kleibodems (vaalgroen). De pijltjes geven aan waar de klei deels is afgegraven. De bruine kleuren op de strandwallen en op de oeverwal van de Oude Rijn zijn akkergronden met een dikke opgebrachte bovenlaag, het gevolg van langdurige bemesting.

<sup>8</sup> Stichting voor Bodemkartering, 1982.



## Afzettingen van de Oude Rijn

Bij Katwijk is de strandwallengordel onderbroken door de loop en de monding van de Oude Rijn. Tot in de late middeleeuwen mondde de hoofdtak van het Rijnsysteem (de huidige Oude Rijn) hier in zee uit. Langs de rivier zijn zandige ruggen afgezet die we oeverwallen noemen. Op de zuidelijke oeverwal van de Oude Rijn vond de voornaamste Romeinse bewoning plaats. Omdat de Oude Rijn geleidelijk minder water ging voeren (de Waal en de Lek namen de afvoerfunctie over) verzandde de monding. Vanaf 1122 stagneerde de aanvoer van Rijnwater geheel doordat de Kromme Rijn in Wijk bij Duurstede werd afgedamd. Inmiddels was de vorming van de jonge duinen begonnen, de hoge en op sommige plaatsen brede duingordel die we nu nog kennen. Het centrale deel van het huidige onderzoeksgebied is dus grotendeels door hogere gronden omsloten: strandwallen in het zuiden, jonge duinen in het westen en oeverwallen van de Rijn in het noorden. In deze laagte konden kleilagen tot afzetting komen als de Rijn het gebied overstroomde en het water lang bleef staan, zodat de klei kon bezinken.

De verschillende geologische processen leidden tot een natuurlijk landschap dat bestaat uit de laaggelegen strandvlakte met daarin de uitlopers van de strandwallen van Maaldrift en van Wassenaar-Oostdorp. Aan de noordwestkant wordt het gebied begrensd door de oude strandwal van Rijksdorp en Katwijk, die gedeeltelijk overstoven is door het zand van de Jonge duinen. Aan de noordoostkant van de strandvlakte ligt de linker oeverwal van de Oude Rijn. De laaggelegen strandvlakte ontving veel kwelwater vanuit de duinen. Dit water werd afgevoerd naar de Oude Rijn. Bij de opgravingen van het Marktveld en De Woerd zijn geulen uit de Romeinse tijd gevonden die het water uit het achterliggende gebied op de Rijn loosden. Later werd het water afgevoerd via deels natuurlijke en deels gegraven waterlopen als de Kaswatering en de Wassenaarse Watering. De kronkelige delen van deze waterlopen zijn natuurlijk, de rechte stukken heeft men in de 13<sup>e</sup>-15<sup>e</sup> eeuw gegraven<sup>9</sup>. De kleilaag, die is afgezet voordat de monding van de Rijn dichtslabde, is in de achttiende en negentiende eeuw vrijwel helemaal afgegraven ten behoeve van de pannen-, estrik- en steenbakkerijen aan de Oude Rijn bij Valkenburg en Katwijk aan de Rijn.



Langs de Wassenaarse Watering ligt een smalle kade. Het land erachter ligt lager als gevolg van kleiwinning.

<sup>9</sup> Dik Parlevliet, 2018. Een ambacht aan de Rijnmond, pagina 40.

## Menselijke ingrepen in bodem en reliëf

Door menselijke activiteiten is de bodemgesteldheid veranderd en zijn de hoogteverschillen sterk afgenomen. De oude duinen en de binnenduinrand zijn op de veel plaatsen vanaf de zeventiende eeuw afgezaand. Bij Rijksdorp is tot in de jaren '50 van de twintigste eeuw zand gewonnen. In de lagere delen van het onderzoeksgebied vond op grote schaal kleiwinning plaats<sup>10</sup>. Bij Zonneveld en Torenvliet zijn vaarten aangelegd die gebruikt zijn voor de afvoer van de afbraakproducten van de buitenplaatsen en voor het kleitransport. Verdere nivellering van het aanwezige kleinschalige reliëf vond plaats vanaf 1939. Bij de aanleg en uitbreiding van het vliegveld vond op grote schaal egalisatie plaats.



In het archief van het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn tientallen verzoeken tot ontgronding te vinden, zoals bovenstaande aanvraag uit 1823 voor het winnen van klei in een perceel aan de Kaswating bij de buitenplaats Zonneveld. In het groengekleurde perceel staat de tekst: *Land van Jacobus Verhoeff dat zoude worden uitgeaerd (afgegraven) groot volgens meting 990 roeden*. Over het algemeen werden de ontgrondingsaanvragen gehonoreerd door het hoogheemraadschap, vaak onder voorwaarde dat een brede strook langs een belangrijke wating, zoals in dit geval de Kaswating, niet vergraven mocht worden.

<sup>10</sup> Bij boerderij Weltevreden, Oude Broekweg 35, zijn steilrandjes te zien die het gevolg zijn van de kleiwinning.



### 3. Bewoning en ontginning

#### Prehistorie en Romeinse tijd

Er zijn talrijke sporen gevonden van prehistorische bewoning. Op de strandwallen in het gebied zijn sporen gevonden uit de jonge steentijd. In de bronstijd en ijzertijd was waarschijnlijk vrijwel het gehele strandwallengebied en het mondingsgebied van de Rijn bewoond. In de Romeinse tijd waren het onderzoeksgebied en directe omgeving van groot belang omdat de Rijn als noordgrens van het Romeinse rijk werd ingericht en het castellum *Praetorium Agrippinae* in het huidige Valkenburg (ca 40 na Chr.) werd gebouwd. Bij de aanleg van de N206 zijn diverse opgravingen verricht waarbij bewoningssporen, restanten van gebouwen, kades en Romeinse wegen zijn blootgelegd<sup>11</sup>.

#### Overzicht van de archeologische perioden

Nieuwe tijd	1500 na Chr. – heden
Late middeleeuwen	1000 – 1500 na Chr.
Vroege middeleeuwen	450 – 1000 na Chr.
Romeinse tijd	0 – 450 na Chr.
IJzertijd	800 voor Chr. – 0
Bronstijd	1800 – 800 voor Chr.
Neolithicum (jonge steentijd)	4000 – 1800 voor Chr.
Mesolithicum (midden steentijd)	8000 – 4000 voor Chr.
Paleolithicum (oude steentijd)	ouder dan 8000 voor Chr.

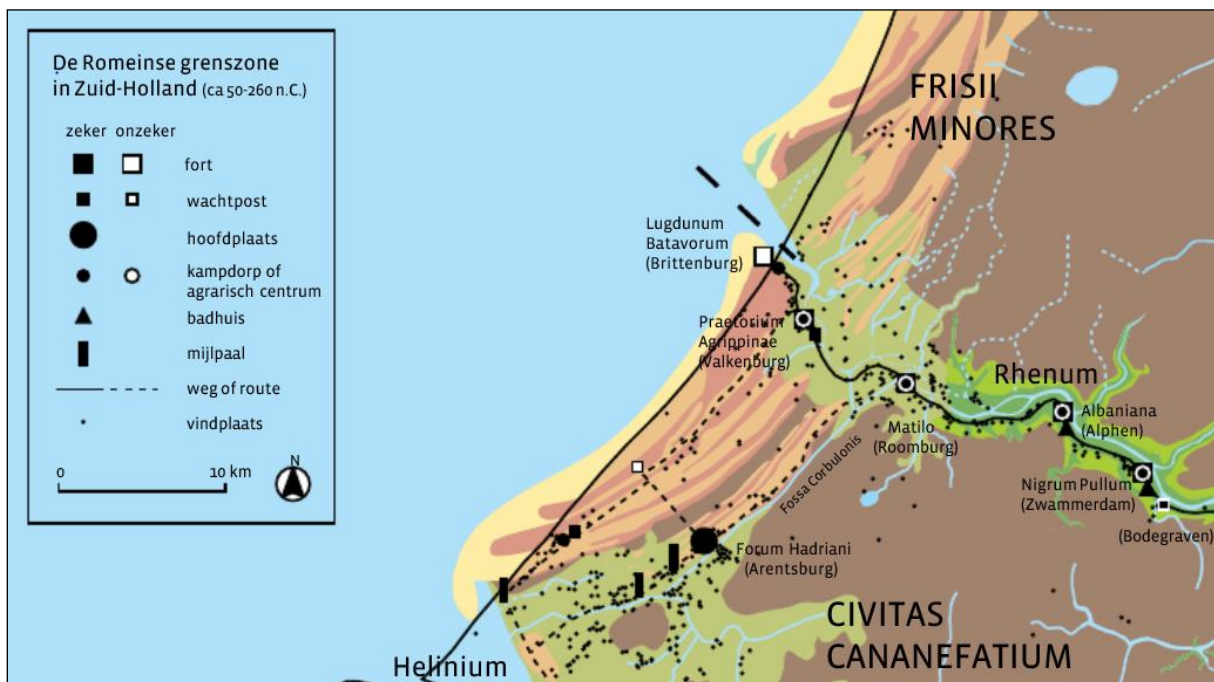
Recent zijn door het Archeologisch Dienstencentrum (ADC) nieuwe opgravingen gestart in verband met de aanleg van de Rijnlandroute en de voorgenomen bouw van woningen op het vliegveld. Dit leidde onder meer tot de vondst van een gedeelte van de Romeinse weg die de verschillende forten op de linkeroever van de Oude Rijn met elkaar verbond.



Palen van de beschoeiing van de Romeinse weg tussen de Achterweg en de N206, blootgelegd in 2018 door archeologen van het ADC.

<sup>11</sup> Epko Bult & Daan Hallewas, 1986, 1987 en 1989.

In de eerste eeuw na Christus legden de Romeinen de noordgrens van hun rijk langs de huidige Oude Rijn, toen de belangrijkste tak van het Rijnsysteem. Deze grens, de zogenaamde *Limes*, bestond uit versterkingen en controleposten op de linkeroever van de Rijn die door een weg met elkaar werden verbonden. In eerste instantie was deze weg zeer bescheiden, net hoog genoeg om geen last te hebben van natte voeten bij hoog water, doch vanaf circa 20 na Chr. werd de weg aanzienlijk uitgebreid, verbeterd en verhard. Op strategische locaties langs de Limes bouwden de Romeinen forten (in het Latijn *castellum* geheten, meervoud *castella*) van circa één tot drie hectare. Tussen de castella stonden houten wachttorens met tussenafstanden van 500 tot 1500 meter. Op Nederlands grondgebied lagen ongeveer twintig castella, waaronder de castella *Praetorium Agrippinae* bij Valkenburg, Brittenburg bij Katwijk (*Lugdunum Batavorum*), en *Matilo* of *Matilone* bij Leiden. Het eerste fort te Valkenburg dateerde uit circa 40 na Chr. en was geheel van hout. Het fort is diverse keren verbouwd tot het omstreeks 180 in steen werd opgetrokken. Bij het fort lagen ook civiele gebouwen en een grafveld. In het huidige Valkenburg zijn in het straatwerk van het Castellumplein de contouren van dit laatste Romeinse fort aangegeven. Ook de omtrek van de Romeinse nederzetting is in het dorp aangeduid. Aan het begin van de vijfde eeuw, misschien al eerder, kwam een eind aan de Romeinse invloed. De bewoning in en om het onderzoeksgebied nam af of verdween.



De Romeinse limes en vindplaatsen in de 2<sup>e</sup> eeuw na Chr.<sup>12</sup>

### Middeleeuwen en nieuwe tijd

In de vroege middeleeuwen vond opnieuw bewoning plaats in het gebied. Deze concentreerde zich aanvankelijk op de oeverwallen langs de Rijn, zoals de nederzettingen Katwijk, Valkenburg en Leiden. De bebouwing aan de Voorschoterweg in Valkenburg is hier een voortzetting van<sup>13</sup>. Ook de strandwallen werden al in de middeleeuwen bewoond, zoals blijkt uit vroegmiddeleeuwse vondsten op de hoek van de Oostdorperweg en de Kokshormlaan<sup>14</sup>. De buurtschappen Maaldrift en Oostdorp worden in de veertiende

<sup>12</sup> Menno Dijkstra, 2011, pagina 69.

<sup>13</sup> Voor een overzicht van merovingische en karolingische vindplaatsen wordt verwezen naar Dijkstra, 2011, pagina 85.

<sup>14</sup> Robert van Lit, 2015. Rijk aan bodemvondsten, pagina 132.



eeuw vermeld. Men koos de randen van de strandwallen om de boerderijen te bouwen. De oudste stenen boerderijen dateren uit de zestiende eeuw, zoals Oostdorperweg 210<sup>15</sup>.



Bewoning op de grens tussen strandwal en strandvlakte in Oostdorp. Op deze topografische kaart uit ca 1920 is de 'geest' of strandwal van Wassenaar-Oostdorp duidelijk te herkennen aan het grondgebruik: op de strandwal akkerbouw en bollenteelt, in de strandvlakte grasland. De oude boerderijen en historische boerderijplaatsen liggen op de rand van de strandwal en zijn met insteekwegen verbonden met de Oostdorperweg.

De uitlopers van de strandwallen laten een ijl lint van boerderijen zien waar de strandwallen overgaan in de strandvlakte. Dit was een logische plek: de boerderijen stonden hier tussen het bouwland op de strandwal en de hooi- en weilanden in de strandvlakte. In Oostdorp liggen de meeste oude boerderijen of historische boerderijplaatsen aan weerskanten op enige afstand van de Oostdorperweg, die midden over de strandwal loopt. Vanaf deze weg, op oude kaarten als Buurtweg of Buurweg aangegeven, liepen insteekwegen naar de oude boerderijen. Deze situatie is nog steeds aanwezig. In de afgelopen anderhalve eeuw vond weliswaar verdichting van de bebouwing plaats direct aan de Oostdorperweg, maar er zijn nog verschillende boerderijen en boerderijplaatsen te vinden die aan de oorspronkelijke bewoningsstructuur herinneren. De boerderijen Oostdorperweg 197 (Bellesteyn), 201 en 206 zijn hier mooie voorbeelden van. Ook bij Maaldrift is de oorspronkelijke bebouwingssituatie nog enigszins te herkennen aan de boerderijen Ammonslaantje 40 en Maaldrift 5 en 9.

De strandvlakte, het laaggelegen deel van het gebied, bleef grotendeels vrij van bebouwing. Uitzonderingen waren de van oorsprong middeleeuwse huizen, later boerderijen Torenvliet en Zonneveld. Het is dan ook geen wonder dat deze vrijwel onbebouwde vlakte in 1936 werd uitgekozen als mogelijke locatie van een militair vliegveld.

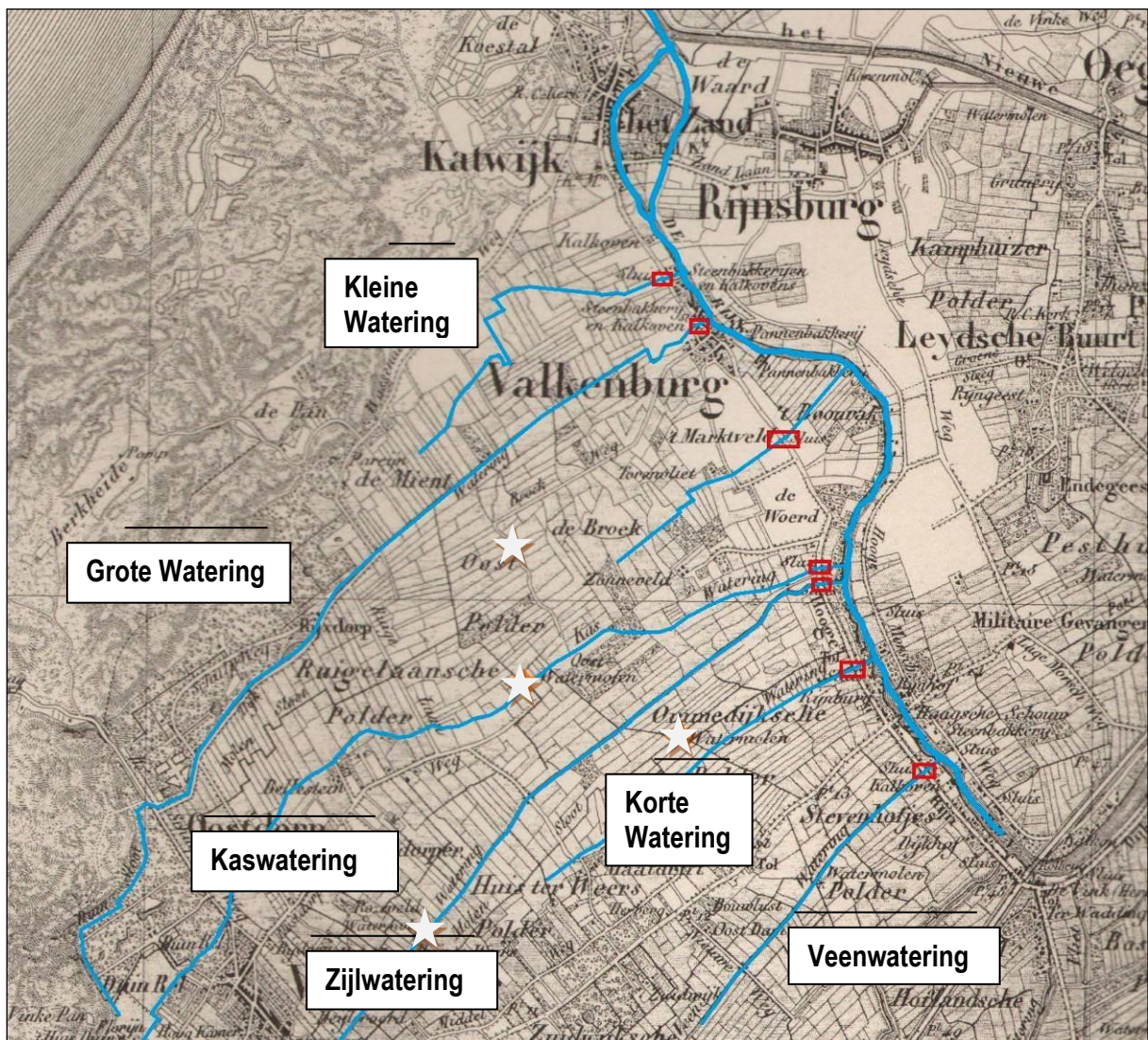
<sup>15</sup> Carla Scheffer & Robert van Lit, 2006. Boerenerfgoed. Het boerderijenboek van Voorschoten en Wassenaar.



## 4. Landbouw

### Percelering en afwatering

In de loop van de middeleeuwen is het hele gebied ontgonnen en door boeren in gebruik genomen. De hoger gelegen zandruggen van de strandwallen werden ontbost en vooral als bouwland gebruikt, terwijl de laaggelegen strandvlakte als weiland en hooiland in gebruik was. Ze werden respectievelijk geest- en broekgronden genoemd. Sommige terreinen werden gemeenschappelijk gebruikt. De naam Mient herinnert nog aan de meent, de gemeenschappelijke weidegronden, van Katwijk. De oude strandwallen zijn het eerst ontgonnen, mogelijk al in de vroege middeleeuwen, later gevolgd door ontginning van de lager gelegen strandvlakte. Loodrecht op de lengterichting van de strandwallen werden sloten gegraven die vrij regelmatige strookvormige percelen begrepsden. In de strandvlakte was de percelering veel onregelmatiger. Ook de brede oeverwal van de Oude Rijn bij de Woerd en 't Marktveld werd gebruikt als bouwland.



De belangrijkste waterlopen in het onderzoeksgebied op de Topographische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden uit ca 1850. De rode rechthoekjes zijn sluizen in de Rijndijk, de witte sterren poldermolens van ca 1880. De waterloop van Torenvliet naar de Oude Rijn (gegraven in 1662) stond bekend als de Torenvlietswatering of Slotswatering. De Zijlwating wordt ook wel Wassenaarse Watering of Wassenaarse Vaart genoemd.



Afwatering van de landbouwgronden vond plaats via duinbeken en waterlopen (hier wateringen genoemd) die deels natuurlijk en deels gegraven zijn. Het overtollige water werd afgevoerd naar de Oude Rijn. De Kaswatering en de Zijlwatering of Wassenaarse Watering ontwateren een groter gebied: zij beginnen in de buurt van Den Haag. In het onderzoeksgebied zijn verder nog de Kleine Watering, de Grote Watering en de Korte Watering aanwezig. Al deze waterlopen loosden hun water met behulp van keersluizen in de Oude Rijn. In 1731 werd de Kaswatering afgedamd omdat de sluis bouwvallig was geworden. De Kaswatering werd toen verbonden met de Wassenaarse Watering<sup>16</sup>. Het land tussen de waterlopen was opgedeeld in kleine, vrij onregelmatig gevormde percelen die door sloten van elkaar gescheiden werden. In de zestiende en zeventiende eeuw werden delen bebouwd en vond uitwatering plaats met behulp van poldermolens. Binnen het onderzoeksgebied waren rond 1880 drie molens aanwezig: de Peijzermolen van de Ommedijkse Polder, de Oostmolen van de gecombineerde Ruigelaanse Polder en Zonneveldspolder<sup>17</sup>. De derde, een klein molentje, stond aan de Broekweg. De Oostdorperpolder had een poldermolen aan de Wassenaarse Watering, buiten het onderzoeksgebied gelegen.



Het landschap van de Ommedijkse Polder ten noordwesten van Maaldrift. Links op de achtergrond de laanbeplanting van de Hogeboomseweg, rechtsachter de beplanting bij de milieustraat aan de Wassenaarse Watering.

## Bodemgebruik

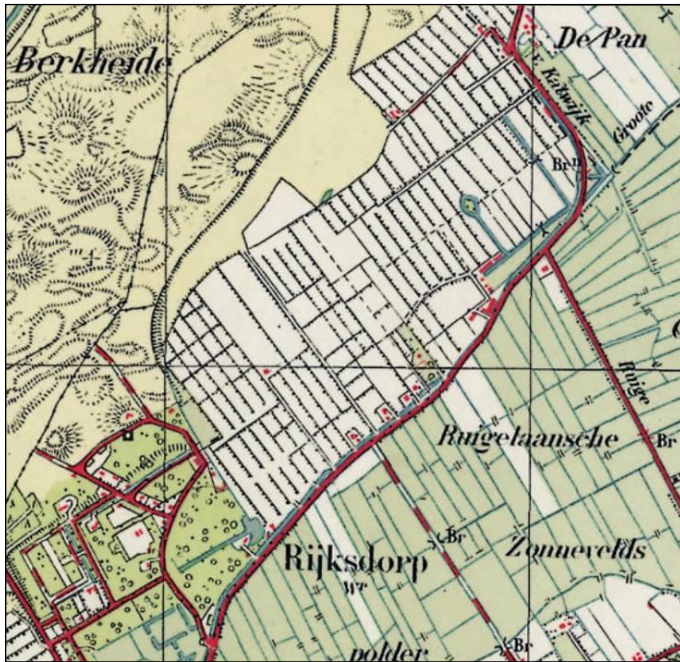
Op de strandwallen werden naast graan en aardappelen verscheidene gewassen verbouwd, onder andere raapzaad en groenten als wortelen en bonen. Daarnaast teelde men vanaf de zestiende eeuw hop, die

<sup>16</sup> D. Parlevliet, 1993. Historische atlas Katwijk en Valkenburg 1620, pagina 6.

<sup>17</sup> De Oostmolen heette vroeger Ruigelaanse molen en bemaalde alleen de Ruigelaansepolder. Toen de Ruigelaansepolder en de Zonneveldspolder samengevoegd werden waren er aanvankelijk twee molens: de Oostmolen en de Westmolen bij de boerderij Zonneveld. Toen de Oostmolen in 1820 werd vervangen door een bovenkruier werd de Westmolen overbodig en is enkele jaren later afgebroken.

geleverd werd aan de bierbrouwerijen in de steden Leiden en Haarlem, vlas als grondstof voor de linnennijverheid en de lijnoliemolens in Leiden en hennep voor de touwslagerijen in Katwijk en Leiden.

De Jonge duinen waren minder geschikt voor bewoning en landbouw. Vanaf de late middeleeuwen werden de duingebieden ingericht als jachtgebied van de adel, die grote delen van de duinen in bezit had. Ook fungeerden de duinen als fokplaats van konijnen. Deze dieren kwamen hier van nature niet voor en zijn in de veertiende eeuw geïntroduceerd voor de bonthandel. In de achttiende en negentiende eeuw zijn enkele landbouwpercelen in duinpannen aangelegd, zoals de Koestal bij Katwijk, Duysent Schelt (nu de Pan van Persijn geheten) en Klein en Groot Berkheide, maar deze liggen buiten het onderzoeksgebied.



### Bollenteelt

De tulp is in Nederland geïntroduceerd door Carolus Clusius die in 1560 een tulpenbol uit Turkije in bezit kreeg. Hij merkte dat de bloemen bijzonder goed groeiden op kalkrijke zandgrond. Hiermee begon de teelt van tulpen, narcissen en hyacinten, met name op geëgaliseerde strandwallen. Vanaf het eind van de negentiende eeuw vond er in het onderzoeksgebied bollenteelt plaats.

Bollenland op het voormalige landgoed Rijksdorp: kleine percelen omringd door houtsingels of heggen van haagbeuk. Topografische kaart 1 : 25.000, 1932.

Tal van boeren in Oostdorp gingen zich toeleggen op de bollenteelt. Voor de opslag en het drogen van de bollen zijn speciale schuren gebouwd, aanvankelijk met een mansardekap en grote vensters voor het drogen, vanaf ca 1920 met een plat dak en kleinere vensters omdat het drogen gebeurde met verwarming en mechanische ventilatie. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) zijn nog tal van bollenschuren aangetroffen. Ze stonden op het erf of vrijstaand in de bollenvelden. Veel van deze schuren zijn echter verbouwd of verdwenen. Een van de mooiste is de vroegere bollenschuur bij Bellesteyn (Oostdorperweg 199), inmiddels verbouwd tot woning.



Oostdorperweg 199.



Bollenschuur aan de Katwijkseweg.



In 1920 werd het landgoed Rijksdorp, dat toen ook de buitenplaats Kokshorn omvatte, ontmanteld. Het zuidwestelijke deel veranderde in het villapark Rijksdorp, het noordoostelijke deel (*Lentevreugd*) werd ingericht voor de bollenteelt. Het vroegere park van Kokshorn verdeelde men in smalle lange percelen; om verstuiving van de bodem tegen te gaan plantte men lage struiken, veelal haagbeuken op de perceelscheidingen. De bollenteelt in Lentevreugd behoort inmiddels tot het verleden, een oude bollenschuur aan de Katwijkseweg herinnert nog aan de vroegere bedrijvigheid. Het gebied wordt nu als natuurgebied beheerd.

Op het hoogtepunt van de bollenteelt (ca 1930) waren er meer dan 200 bollentelers in het onderzoeks-gebied, voornamelijk aan de Oostdorperweg, de Katwijkseweg en de Hoge Klei.



**De bollenteelt is niet geheel verdwenen: op de strandwal van Oostdorp zijn verschillende bollenpercelen te vinden, zoals hier bij de Verlengde Hoge Klei.**



Het gebied ten noorden van het Valkenburgse Meer ontwikkelde zich tot het glastuinbouwgebied Zijlhoek. De eerste kassen verschenen hier omstreeks 1950; thans beslaan de kassen een groot deel van de oppervlakte in dit gebied.

**Kassen aan de Achterweg.**



## De boerderijen<sup>18</sup>

De boerderijen in het onderzoeksgebied zijn vanouds van het hallenhuistype, met een doorlopend dak over het woon- en bedrijfsgedeelte. De gebintconstructie zorgde voor een indeling in drie beuken. In de stal stonden de koeien in de zijbeuken en bleef het midden vrij voor het voeren van de dieren. Opmerkelijk is dat veel boerderijen al vroeg geheel of gedeeltelijk in baksteen zijn opgetrokken. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat veel boerderijen in eigendom waren van stedelingen, die tegen een bestaande boerderij een stenen herenkamer lieten bouwen waar zij 's zomers verbleven. Zo'n herenkamer of opkamer werd vaak boven een halfverzonken kelder gebouwd. Door deze ontwikkeling ontstonden de boerderijen met een L-vormige plattegrond.



Oostdorperweg 201 is een voorbeeld van een L-vormige boerderij.

Voor en tijdens het beleg van Leiden (1573-1574) zijn veel boerderijen verwoest. Men paste de tactiek van de verschroeide aarde toe en in de ruime omgeving van de stad werden de stenen gebouwen afgebroken om de vijand gelegenheden om beschutting te zoeken te ontnemen. Toen de Spaanse troepen uit de regio verdwenen waren kon de wederopbouw van de boerderijen beginnen. Over het algemeen werden toen langhuisboerderijen met een inpandige opkamer en kelder gebouwd. Hiervan zijn Oostdorperweg 206 en 208 en Maaldrift 9 voorbeelden. De kelder en de woonvertrekken zaten in het voorhuis en tussen de stal en de woonvertrekken was een grote keuken waar ook de kaasbereiding plaatsvond. De driebeukige stal had een lemen of bestraat middeldeel (de 'pleegvloer') met aan weerskanten een drinkgoot of drinkbakken voor het vee. De koeien stonden op een vloer van aangestampte aarde of grasplaggen. Achter de koeien bevond zich de grup of het 'koeriool'.

Op de boerenerven bevonden zich diverse bijgebouwen, zoals boenhokken, karnhuizen, hooibergen en wagenschuren. Sommige boerderijen kregen een zomerhuis, waar de kaasbereiding plaatsvond en waar soms ook in het zomerhalfjaar werd gewoond.

<sup>18</sup> Deze paragraaf is voor een belangrijk deel ontleend aan Carla Scheffer & Robert van Lit, 2006. Boeren erfgoed. Het boerderijenboek van Voorschoten en Wassenaar.



In de Tweede Wereldoorlog, en vooral tijdens de hevige gevechten in de meidagen van 1940, zijn diverse boerderijen ernstig beschadigd. Na afloop zijn deze herbouwd in traditionele Delftseschoolstijl. Voorbeelden zijn Voorschoterweg 20, Ruigelaan 1 en Zonneveldslaan 2-4.



Oostdorperweg 206 is omstreeks 1650 gebouwd. Het voorhuis is aanzienlijk hoger dan de stal, wat het belang van de kaasmakerij aangeeft.



De Johanneshoeve, Oostdorperweg 208, oorspronkelijk gebouwd omstreeks 1630. Na een brand in 1932 is het voorhuis herbouwd.



Wassenaarseweg 85 is een achttiende-eeuwse langhuis-boerderij met karnhuis.



Een bijzondere boerderij met een groot voorhuis is Veldzicht, Voorschoterweg 52 in Valkenburg. Het is gebouwd in de tweede helft van de achttiende eeuw.



Ruigelaan 1 is een boerderij uit 1947. De voorganger van de boerderij werd in 1940 ernstig beschadigd. Architect A. Bontenbal ontwierp de nieuwe boerderij in traditionele stijl.

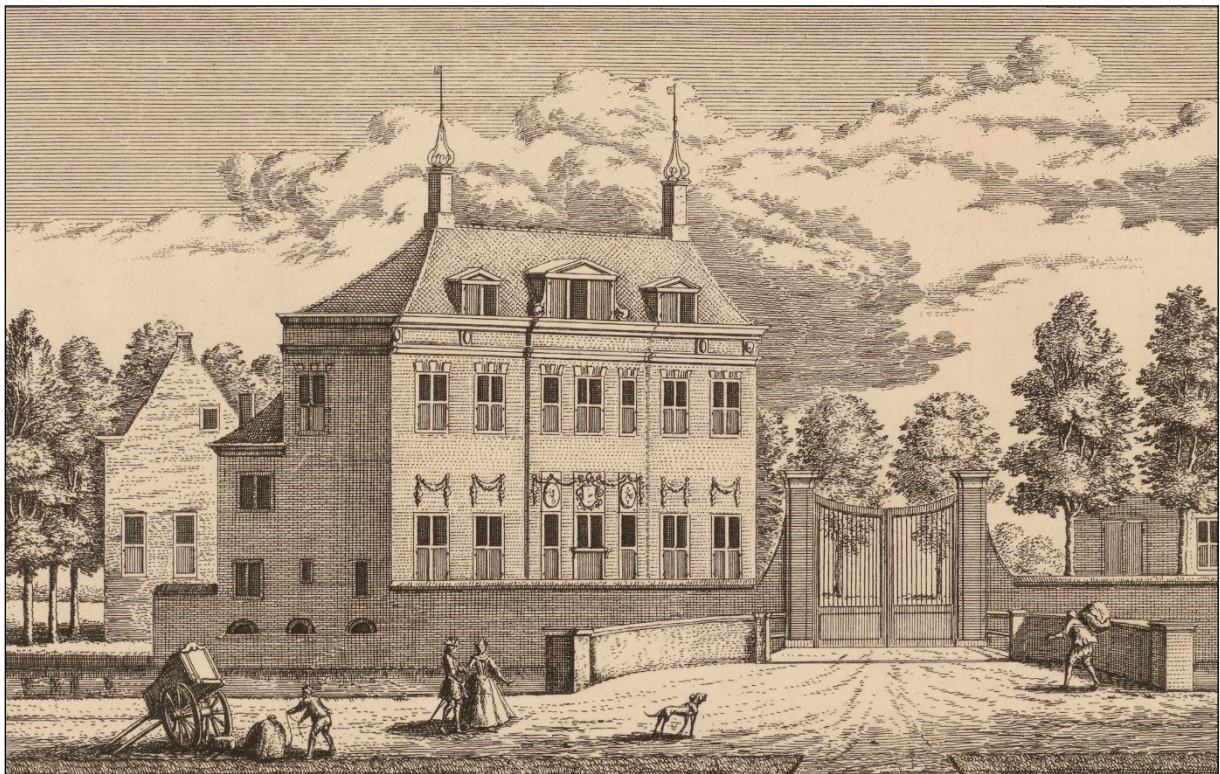


Op de plaats van de oude buitenplaats Zonneveld is in 1951 deze boerderij gebouwd. De voorganger werd tijdens de Tweede Wereldoorlog verwoest.



## 5. Kastelen en buitenplaatsen

In het onderzoeksgebied hebben verschillende middeleeuwse adellijke huizen gestaan. Na de val van Antwerpen (1585) gingen welgestelde stedelingen investeren in het platteland. Rond de steden in Zuid-Holland verrezen steeds meer buitenhuizen van regenten en rijke burgers. Soms ging het om nieuwe locaties, in andere gevallen werd een soms vervallen middeleeuws huis of middeleeuwse boerderij ingrijpend gemoderniseerd. Een voorbeeld van het laatste is 'huize Zonneveld' vlak bij Valkenburg. Zonneveld<sup>19</sup> was oorspronkelijk een boerderij die in 1281 voor het eerst werd vermeld toen graaf Floris V van Holland het goed in leen uitgaf aan Floris Nannenzoon. Het wordt dan een 'woning' genoemd, waaronder in Holland zowel een boerderij als een edelmanshuis bedoeld kan zijn. In een belening uit 1372 werd de naam Zonneveld voor het eerst genoemd. Een jaar later werd Rudolf Paats met Zonneveld beleend. Het was toen 22 morgen (18,7 ha) groot en was dus iets groter dan de doorsnee boerderij in Holland, die in die tijd 16 morgen (11,6 ha) omvatte. Het huis is waarschijnlijk in het begin van de 80-jarige oorlog verwoest, mogelijk tijdens het beleg van Leiden. In ieder geval was het in 1632 verdwenen. Rond het midden van de zeventiende eeuw werd een langgerekt blokvormig landhuis in Hollands-classicistische stijl gebouwd.



Buitenplaats Zonneveld bij Valkenburg, 1732. Kopergravure van Abraham Rademaker.<sup>20</sup>

Het huis was van een dubbele omgrachting voorzien, die in verbinding stond met de Kaswating. Op de gravure van Rademaker is het huis in zijn zeventiende-eeuwse gedaante te zien. In de achttiende eeuw raakte Zonneveld in verval. Het gebouw deed enige tijd dienst als boerenwoning en werd ten slotte omstreeks 1784 afgebroken. De naam ging over op de boerderij.

<sup>19</sup> Zonneveld werd ook wel geschreven als Sonneveldt of Sonneveldt. We hebben in dit rapport de naam Zonneveld aangehouden.

<sup>20</sup> Bron: Archief Hoogheemraadschap van Rijnland, archiefnummer KGV-000213.





Torenvliet en Zonneveld in het begin van de zeventiende eeuw, getekend door Jan Pietersz Dou, ca 1620. Kaart met landerijen bij Valkenburg en Katwijk uit een kaartboek van het Sint Elisabeth Gasthuis.<sup>21</sup> Het noorden is rechts.

Vlakbij Zonneveld lag Torenvliet. Mogelijk was Torenvliet de oude hof van de heerlijkheid Valkenburg-Katwijk, die omstreeks 1320 door de graaf van Holland aan de heren Van Wassenaer was geschonken. Vervolgens is de heerlijkheid door de Van Wasse-naers in leen uitgegeven. Sinds in 1452 Jan Boissairt, secretaris en griffier van Philips van

Bourgondië, ermee werd beleend, werd het Thoorvliet genoemd. Het herenhuis dateerde uit het midden van de zestiende eeuw, en bestond uit twee bouwlagen met op de hoek linksvoor een achtkante toren. Voor 1632 is het verwoest. Het is in 1656 herbouwd met toevoeging van een dienstvleugel en in de achttiende eeuw kreeg het huis een aanbouw van twee bouwlagen met erkerkamer. Het werd bij de verkoop in 1735 omschreven als 'de singel, een woning met woonhuis, stal en bergen, groot 21 morgen'. Torenvliet is in 1738 afgebroken en de naam ging over op de boerderij die erbij hoorde. In 1959, toen het vliegveld naar het oosten werd uitgebreid, is ook de boerderij afgebroken.



Het huis Torenvliet, eigendom van Cornelis Wittert, heer van Valkenburg. Kopergravure uit 1732 van Abraham Rademaker.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Bron: [www.erfgoedleiden.nl](http://www.erfgoedleiden.nl), archief-nummer PV7155580.

<sup>22</sup> Bron: Archief Hoogheemraadschap van Rijnland, archiefnummer KGV-000212.





Kaart van Valkenburg uit 1769<sup>23</sup> met de gerechtplaats (galg) van de hoge heerlijkheid Valkenburg, bij de pijl aan het einde van 'die Broeck wech'. Zuidoostelijk daarvan ligt de Dolendsloot, een eeuwenoude landscheiding die nu de grens vormt van de gemeenten Wassenaar en Katwijk.

Bellesteyn is een boerderij met een grote onderkelderde opkamer. De gevelsteen geeft aan dat het in 1806 gebouwd of verbouwd is, maar de kern is ouder. De boerderij hoorde bij het versterkte huis Bellesteyn, dat in 1472 wordt omschreven als een 'huys met graften ende een cleyn boomgaertken' en was toen eigendom van Jacob Bossairt van Belle. Het huis werd omstreeks 1796 afgebroken, enkele

jaren later is de boerderij verbouwd.



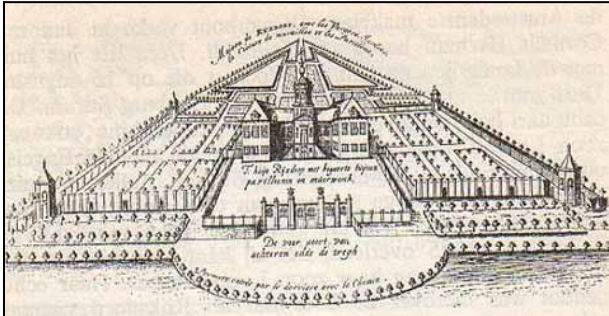
Bellesteyn (rijksmonument).

In de binnenduinrand werden enkele buitenplaatsen gesticht: Rijksdorp, Couwenhoven en Kokshorn. Van het huis Kokshorn of Coxhorn is niet veel bekend. Het heeft gestaan bij de plaats waar de huidige Kokshornlaan uitkomt op de Katwijkseweg. Het huis is voor het eerst vermeld in 1553. In de achttiende eeuw

<sup>23</sup> Archief Hoogheemraadschap van Rijnland, archiefnummer A-0410.



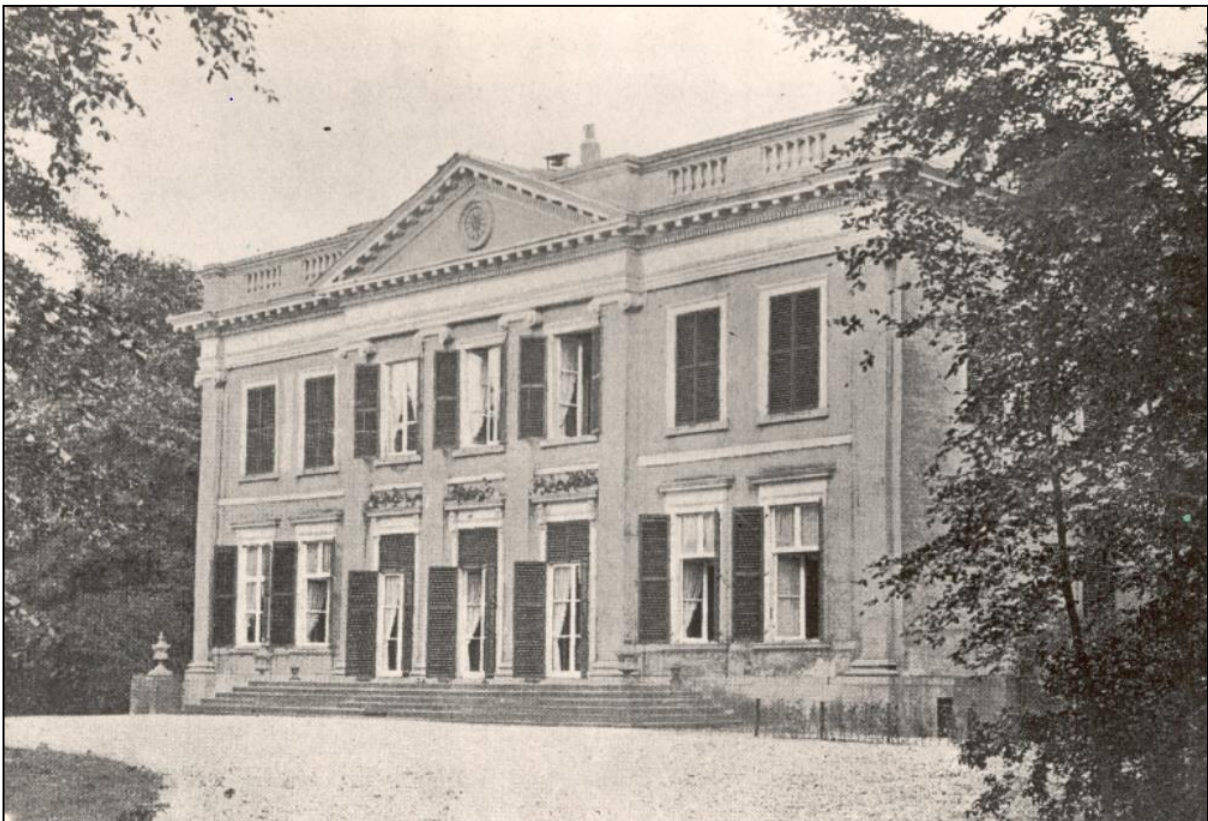
wordt het genoemd als boerenwoning en menagerie. Het huis Couwenhoven stond aan de Katwijkseweg, bij het huidige huis De Luwte. Het wordt voor het eerst genoemd in 1611 en was vanaf 1637 in handen van de familie Persijn. Het huis bestaat niet meer, maar de naam Pan van Persijn herinnert nog aan de vroegere eigenaars.



Rijkdorp was een grote buitenplaats ten noordwesten van de Katwijkse-weg. Het huis werd gebouwd op de plaats van een middeleeuwse boerderij. Pieter Post ontwierp het landhuis dat in 1663 is gebouwd voor Amelis van Bouchorst, onder meer dijkgraaf van Rijnland.

#### Buitenplaats Rijkdorp.

Het uitgestrekte park besloeg in de negentiende eeuw een lange strook langs de Katwijkseweg met waterpartijen en watervallen die gevoed werden door duinbeekjes. In het begin van de negentiende eeuw is het huis afgebroken en vervangen door een nieuw landhuis, dat op zijn beurt omstreeks 1920 is afgebroken.



Buitenplaats Rijkdorp omstreeks 1900. Het huis is gebouwd in het begin van de negentiende eeuw.<sup>24</sup>

Omstreeks 1920 werd het villapark Rijkdorp aangelegd op het westelijke deel van het terrein. Het wegenpatroon van het villapark gaat terug op de structuur van de buitenplaats en is ontworpen door architect Co Brandes. Bij de bouw van de villa's zijn diverse gerenommeerde architecten betrokken geweest. Lentevreugd, het oostelijke deel van het landgoed werd in gebruik genomen door bollentelers, waardoor de

<sup>24</sup> Bron: Gemeentearchief Wassenaar, identificatienummer 02763.

parkaanleg snel verdween. Een bollenschuur, een boerderij en enkele arbeiderswoningen aan de Katwijkseweg herinneren aan de bollenteelt. De smalle bollenakkers zijn inmiddels verdwenen en Lentevreugd is omgezet in vronland met een natuurdoelstelling.



Het huis Persijn (Couwenhoven), de boerderij Ons Genoegen (Wassenaarseweg 85) en de landschappelijke aanleg van de buitenplaats Kokshorn die in landgoed Rijksdorp is opgegaan. Kaart uit 1854<sup>25</sup>.

Er waren vroeger meer versterkte huizen en buitenplaatsen. Aan de Kaswating, op het land van de boerderij Oostdorper-weg 203 zijn in 1995 de fundamenten gevonden van de buitenplaats Vinkenburg, later Oostdorp en Lindenhof geheten. Deze buitenplaats is omstreeks 1780 gesloopt<sup>26</sup>. Nog ouder zijn de resten van een veertiende-eeuws omgracht stenen huis (een zogeheten *begraven hofstad*), die zijn opgegraven aan de Achterweg<sup>27</sup>. Dit terrein, dat net buiten het onderzoeksgebied ligt, werd onderzocht in het kader van de opgravingen die vooraf gingen aan de aanleg van de N206. Mogelijk heeft er ten zuidwesten van Zonneveld aan de Kaswating nog een 'begraven hofstad' gelegen<sup>28</sup>.

Ter plaatse van de wederopbouwboerderij Voorschoterweg 24 heeft de zeventiende-eeuwse buitenplaats Rijnvliet gestaan. De naam Rijnvliet is overgegaan naar het hoveniersbedrijf aan de overkant van de weg. Van de buitenplaats Duin en Laan in Maaldrift is weinig bekend. Deze buitenplaats heeft geen sporen achtergelaten, met uitzondering van een schelpvormige vijver bij boerderij Maaldrift 5<sup>29</sup>.

## Jacht

Een belangrijk tijdverdrif van buitenplaatsbezitters en hun bezoekers was de jacht. In het gevarieerde landschap van de duinen, de binnenduintrand en de strandvlakten hield zich een rijke dierenwereld op. Om hun jachtgebieden te begrenzen plaatste men speciale jachtpalen<sup>30</sup> op markante punten in het

<sup>25</sup> L.A.C. van Aken. "Kaart van de Hofstede Rijksdorp, met aanhoorigheden gelegen onder de Gemeente Wassenaar, Katwijk en Valkenburg. Zoodanig die ten overstaan van Notaris F.M. Schmolck zal worden geveild en verkocht te 's Gravenhage den 19de en 26ste October 1854." Schaal 1 : 5000. Bron: [www.erfgoedleiden.nl](http://www.erfgoedleiden.nl), archiefnummer PV92081.

De kaart is gemaakt ter gelegenheid van de veiling van de hofstede Rijksdorp met aanhoorigheden in 1854.

<sup>26</sup> Robert van Lit, 2015. Rijk aan bodemvondsten. De archeologie van Wassenaar. Hollandse Rading.

<sup>27</sup> Bult en Hallewas, 1990. Graven bij Valkenburg 3, pagina 189-197.

<sup>28</sup> Dik Parlevliet (2018) meldt de vondst van een brede ronde sloot, mogelijk een omgrachting. Pagina 47.

<sup>29</sup> TasT, 2012. Gebiedsinventarisatie. Cultuurhistorische waarden Ammonslaantje- Maaldrift.

<sup>30</sup> Bron: [www.grenspalen.org](http://www.grenspalen.org)



landschap. In het onderzoeksgebied vinden we enkele jachtpalen van Prins Frederik uit het midden van de negentiende eeuw.



Links: jachtpaal bij de tennisbanen aan het Ammonslaantje met de tekst 'Eigenjagt van Z.K.H. Prins Frederik'. Rechts: jachtpaal van Otto baron van Wassenaer van Catwijck op de hoek van de Oostdorperweg en de Kokshornlaan.

Prins Frederik, jongere broer van Koning Willem II heeft in de periode 1838-1843 diverse landgoederen in Voorschoten en Wassenaar gekocht, en creëerde zo een groot aaneengesloten jachtgebied.

Een andere fervente jager was Otto baron van Wassenaer van Catwijck. Ook hij bakende zijn jachtgebied in het midden van de negentiende eeuw af met jachtpalen. Het opschrift op de palen luidt: 'Baron van Wassenaer van Catwyck eigen jagt'.

De jachtpalen moeten niet worden verward met de twee palen die de gemeentegrens aangaven. Eén staat er langs de Voorschoterweg, waar deze de Wassenaarse Watering kruist. De andere is verplaatst en staat op de kruising van Maaldrift en Oude Trambaan.

## 6. Infrastructuur

### Landwegen

Belangrijke doorgaande wegen waren de weg Wassenaar-Leiden (de huidige A44), de weg van Katwijk naar Leiden over de Hoge Rijndijk (nu Voorschoterweg) en de weg van Wassenaar naar Katwijk via de binnenduinrand (Katwijkseweg/Wassenaarseweg). De andere wegen waren van lokaal belang en werden buurwegen of lijtwegen genoemd<sup>31</sup>. Het wegenpatroon in het onderzoeksgebied is de afgelopen eeuwen weinig veranderd, maar dat geldt niet voor de wegen zelf, die vaak verhard, verbreed of rechtgetrokken zijn. De Katwijkseweg/Wassenaarseweg is omstreeks 1970 verbreed en kreeg bij Rijksdorp een nieuw tracé, iets zuidelijk van de oorspronkelijke Katwijkseweg.

De Bellelaan loopt nu dood bij Bellesteyn; de verbinding tussen de Oostdorperweg en de Katwijkseweg wordt sinds ongeveer 1960 verzorgd door de nieuwe Kokshornlaan. De Oostdorperweg heeft zijn karakter als smalle buurweg behouden. Dat geldt ook voor de Hogeboomseweg, die vanouds de strandwallen van Maaldrift en Oostdorp verbindt. De weg is genoemd naar een voetgangersbrug (een kwakel of hoge boom genoemd) die vroeger over de Wassenaarse Watering lag. Het Ammonslaantje en de Maaldrift herinneren qua tracé en wegprofiel aan de vroegere situatie, hoewel Maaldrift verbreed is door de bermsloot te dempen.



De Hogeboomseweg heeft zijn wegprofiel behouden.

De oude doorgaande weg van de Haagse Schouw naar Den Haag is omgevormd tot snelweg (A44); men is thans bezig de weg verder te verbreden en in de vorm van de Rijnlandroute een verbinding tussen de A4 en de A44 te realiseren. De Middelweg in Maaldrift is al in het begin van de twintigste eeuw rechtgetrokken ten behoeve van de aanleg van de trambaan van Leiden naar Den Haag. Deze Middelweg heet nu Oude Trambaan. De Voorschoterweg (op oude kaarten als Heerweg of Rijndijk aangegeven) is

<sup>31</sup> Dik Parlevliet, 2018. Een ambacht aan de Rijnmond, pagina 37-38.



de oude verbindingsweg over de linkeroever van de Oude Rijn. Door het viaduct van de A44 en de aansluitingen op de N206 heeft de weg aan karakter ingeboet.

De Achterweg liep voor de aanleg van de N206 van de Zonneveldslaan door tot in de kern van Valkenburg. Thans zijn delen van de weg verdwenen; de nieuwe Kooltuinweg vormt de ontsluiting van het kassengebied bij het Valkenburgse Meer. De Zonneveldslaan, de oude toegangsweg naar de buitenplaats en later de boerderij Zonneveld, is rechtgetrokken en heeft geen laanbeplanting meer. De Broekweg was een ontsluitingsweg die vanuit Valkenburg tot in het centrum van de strandvlakte doorliep en eindigde bij de vroegere gerechtsplaats van de hoge heerlijkheid Valkenburg. De Broekweg is door het vliegveld een heel stuk ingekort en heet nu Oude Broekweg. De verlenging van de startbaan van het vliegveld in zuidwestelijke richting heeft de Ruigelaan in 1959 in tweeën geknipt. In 1939 is de 1<sup>e</sup> Mientlaan verbreed en verhard voor de ontsluiting van het vliegveld vanuit de Wassenaarseweg. Een tijdlang heeft deze weg Kampweg geheten. Voor de aanleg van het vliegveld was de 1<sup>e</sup> Mientlaan een oude doodlopende weg die vanuit de Wassenaarseweg het broekgebied inliep. Ook de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> Mientlaan gaan terug op dergelijke oude doodlopende ontsluitingswegen.

## Vaarwegen

De Wassenaarse Watering of Zijlwatering is al in de zeventiende eeuw verbreed en als vaarweg ingericht. In het dorp leidde een zijkanaal naar de haven. Het jaagpad is – ondanks het feit dat de naam anders doet vermoeden – pas onlangs als fietspad aangelegd. Sommige andere wateringen en enkele speciaal aangelegde vaarten waren van lokaal belang en dienden vooral voor kleivletten die de afgegraven klei naar de steenfabrieken en pannembakkerijen vervoerden<sup>32</sup>.



De Wassenaarse Vaart kruist hier de Voorschoterweg, vlak bij de uitmonding in de Oude Rijn.

<sup>32</sup> Andere vaarten waren de vaart naar Zonneveld en de Slotswatering naar Torenvliet, beide gebruikt voor het vervoer van klei naar de vele pannembakkerijen en steenfabrieken op de oevers van de Oude Rijn. De Slotswatering is in eerste instantie aangelegd voor de afvoer van puin van buitenplaats Torenvliet.

## Spoorwegen

In 1925 werd de tramlijn tussen Leiden en Den Haag geopend. Bij de Haagse Schouw stak de tram de Oude Rijn over en volgde de rechtgetrokken Middelweg door Maaldrift (nu Oude Trambaan). In Maaldrift, Deijlroord en Wassenaar waren haltes. De tramlijn is opgeheven in 1961, de trambrug bij de Haagse Schouw is nog aanwezig. De Oude Trambaan is nu ingericht als fietspad. In de jaren '30 van de twintigste eeuw is langs de Katwijkseweg een smalspoor aangelegd naar de Haven in Wassenaar voor de afvoer van zand uit het gebied Lentevreugd.

Net buiten het onderzoeksgebied lag nog een spoorlijn. In 1878 startte de Leidsche Duinwater Maatschappij met het winnen van duinwater in het gebied tussen de Wassenaarse Slag en Katwijk. Het circa 4 km lange aanvoerkanaal voerde het water naar het pompstation van de watertoren bij Katwijk. Langs het kanaal lag een smalspoor voor het vervoer van materiaal. Tijdens de Tweede Wereldoorlog is dit spoor gebruikt voor het vervoeren van bouwmaterialen voor de aanleg van bunkers. Na 1970 werd het spoor gebruikt door vrijwilligers van de Nederlandse Smalspoorweg Stichting, die hier een toeristische stoomtram lieten rijden. Aan het eind van de jaren '80 besloot het Staatsbosbeheer dat de toeristentram niet meer door het duingebied mocht rijden. De provincie Zuid-Holland stelde toen een terrein aan het Valkenburgse Meer ter beschikking, en sindsdien kunnen belangstellenden een rit in de stoomtram maken langs het meer. Sinds 2015 heet de museumlijn Stoomtrein Katwijk Leiden.

## Het vliegveld

Voordat in 1939 werd begonnen met de aanleg van het Marinevliegveld lag er een klein vliegveld bij Maaldrift. Dit werd gebruikt door de KLM voordat de maatschappij in 1920 naar Schiphol verhuisde. Daarna heeft het vliegveld van Maaldrift nog een tijdlang dienst gedaan als zweefvliegveld. Na de Tweede Wereldoorlog is op het vliegveld het MOB-complex aangelegd.

De geschiedenis van het Marinevliegveld Valkenburg is beschreven in het volgende hoofdstuk.



De contouren van het vliegveld van zijn nog duidelijk herkenbaar aan het hek rondom het terrein. De start- en landingsbanen van het Marinevliegveld zijn inmiddels ontdaan van hun verharding, in afwachting van de komende woningbouw. Aan de luchthaven herinneren de hangars, de VIP-ruimte en de overige gebouwen aan de 60-jarige geschiedenis van het vliegveld. Belangrijk oriëntatiepunt en tastbare herinnering aan het vliegveld is de verkeerstoren uit 1982.

De verkeerstoren van het Marinevliegveld Valkenburg is in 1982 in gebruik genomen. Het markante achtkantige gebouw is een landmark die in de wijde omtrek te zien is. Samen met de hangars is de toren ook een belangrijke herinnering aan het vliegveld en de rijke geschiedenis die hieraan verbonden is.



## 7. Militair erfgoed

### 7.1 Tweede Wereldoorlog

In het midden van de jaren dertig van de vorige eeuw nam de oorlogsdreiging toe en werden er door defensie vier militaire vliegvelden gepland in het westen van het land, waarvan er drie binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie lagen. Naast de twee bestaande vliegvelden Schiphol en Ypenburg ging het om twee nieuwe: Bergen en Valkenburg. In 1937 begon men met de aanleg van het vliegpark Bergen bij Alkmaar dat in 1939 gereed kwam. Begin 1939 zijn de benodigde gronden voor vliegveld Valkenburg gekocht. Kort daarop startte men, in de vorm van een werkverschaffingsproject, met de aanleg van het vliegveld met afmetingen van ongeveer 1000 bij 1000 meter (100 ha). Het terrein werd geëgaliseerd en gedraineerd. De 1<sup>e</sup> Mientlaan vormde de ontsluiting vanaf de Wassenaarseweg en kreeg de naam Kampweg. Tegenwoordig heet de weg weer 1<sup>e</sup> Mientlaan. In de meidagen van 1940 was men weliswaar een eind gevorderd, maar de grasbanen waren nog niet stevig genoeg om vliegtuigen op te laten starten en landen. Ook de vijf hangars, gebouwd door de firma De Vries Robbé uit Gorinchem, waren nog niet geheel gereed. De totale kosten van de aanleg bedroegen 2,5 miljoen gulden en de opening van het vliegveld was gepland op 1 juli 1940.

#### Flugplatz Katwijk

Het onvoltooide vliegveld werd in de ochtend van 10 mei 1940 door Duitse parachutisten aangevallen. Later die middag landden Duitse Junkers JU52 transportvliegtuigen op het vliegveld met Duitse infanteristen aan boord. Het was de bedoeling om vervolgens weer op te stijgen om plaats te maken voor een nieuwe golf vliegtuigen.<sup>33</sup> De vliegtuigen bleven echter in de drassige bodem steken, waardoor de tweede golf vliegtuigen genoodzaakt was om noodlandingen uit te voeren op het nabijgelegen Katwijkse strand. Ook bij Wassenaar zijn noodlandingen uitgevoerd. Er vonden rond het vliegveld hevige gevechten plaats waarbij het Nederlandse leger het vliegveld heroverde.



Een van de Junkers transportvliegtuigen die in de modder is blijven steken.<sup>34</sup>

Na de capitulatie werden de vliegtuigwrakken verwijderd en is de oorlogsschade hersteld. Men verbeterde de landingsbanen ten behoeve van de Duitse Luftwaffe. Dit geschiedde onder leiding van de Bauleitung

<sup>33</sup> [www.katwijkinoorlog.nl/junkers-ju52-de-noodlandingen-op-het-strand](http://www.katwijkinoorlog.nl/junkers-ju52-de-noodlandingen-op-het-strand) (geraadpleegd 1-11-2018)

<sup>34</sup> Beeldbank Gemeentearchief Wassenaar-Voorschoten, identificatienummer 13163.

der Luftwaffe Katwijk. Twee Luftwaffen-Bau-Battalionen voerden het feitelijke werk uit. De oorspronkelijke grasbanen voldeden niet en werden vervangen door een driehoekig stelsel van start- en landingsbanen, een bijbehorende ringrolbaan en een opstelveld. De kortste baan werd in beton uitgevoerd en de beide andere banen bestonden uit houten platen op een puinbedding. De platen werden bedekt met groen geschilderde houtwol op een onderlaag van teer. Tevens kwamen er veertien grote en 39 kleine opstelplaatsen voor vliegtuigen. Het militaire terrein werd flink uitgebreid, waartoe men 180 hectare grond vorderde.<sup>35</sup> Hierop kwamen de manschapsonderkomens en de overige gebouwen voor het personeel te staan: het Barakkendorp aan de Wassenaarseweg.



Op 9 september 1941 arriveerde de Japanse generaal Hiroshi Oshima op Flugplatz Katwijk. Hij werd opgewacht door General der Flieger Friedrich Christiansen, Wehrmachtbefehlshaber in den Niederlanden. Samen inspecteerden ze de bewakingstroepen van het vliegveld<sup>36</sup>.

Van herfst 1940 tot begin augustus 1942 is de 'Flugplatz Katwijk'<sup>37</sup> vol in bedrijf geweest. Vanaf het vliegveld werden Jagdgeschwaders (jachteskaders) ingezet om de Nederlandse kustlijn te bewaken en om Duitse schepen te beschermen. In eerste instantie was de Gruppe JG1 onder bevel van Erik Mix hier gestationeerd. Zij vlogen met Focke-Wulfs. Later werden ze afgelost door een tweede Gruppe JG bestaande uit 28 Messerschmitt Bf109. Op hoogtijdagen van het vliegveld waren in die jaren tegen de 800 personen aanwezig.

De veelvuldige geallieerde aanvallen op vliegvelden aan de kust deden de Duitsers in 1942 besluiten Flugplatz Katwijk buiten gebruik te stellen en de vliegtuigen verder landinwaarts te stationeren. Begin

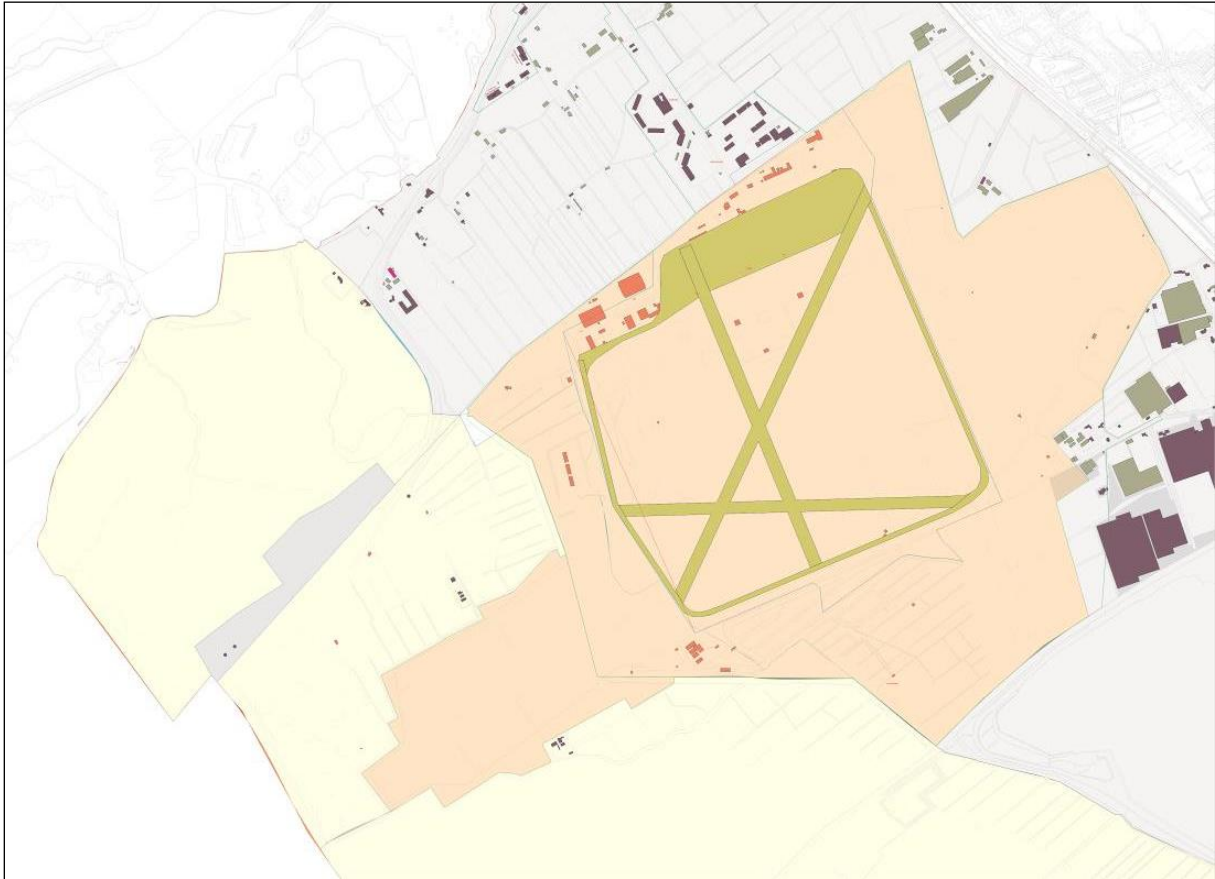
<sup>35</sup> [www.katwijkinoorlog.nl/flugplatz-katwijk](http://www.katwijkinoorlog.nl/flugplatz-katwijk) (geraadpleegd 1-11-2018)

<sup>36</sup> [www.katwijkinoorlog.nl](http://www.katwijkinoorlog.nl)

<sup>37</sup> Net als bij Deelen en andere Duitse militaire vliegvelden wordt er bij Katwijk ook wel over 'Fliegerhorst' gesproken.



augustus 1942 werd het vliegveld operationeel uit gebruik genomen. Daarna streken er nog slechts incidenteel vliegtuigen neer. In 1944 maakten de Duitsers de start- en landingsbanen onklaar. Intussen was sinds 1942 actief gebouwd aan de Atlantikwall. Het vliegveld en de bijbehorende gebouwen gingen deel uitmaken van de Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk.



Het huidige vliegveld (roze) met daarop ingetekend de Duitse start- en landingsbanen en de ringrolbaan.

## Het Barakkendorp

Zoals gebruikelijk bij Duitse militaire vliegvelden werden de personeelsonderkomens om veiligheidsredenen op enige afstand van het vliegveld gebouwd. Bij grotere vliegvelden ging het daarbij om meerdere 'Lagers' of barakkenkampen. In Valkenburg kwam er slechts één tot stand, aan de noordwestzijde van het vliegveld ter weerszijden van de Wassenaarseweg. In de zomer en herfst van 1940 verrees daar in hoog tempo bebouwing.

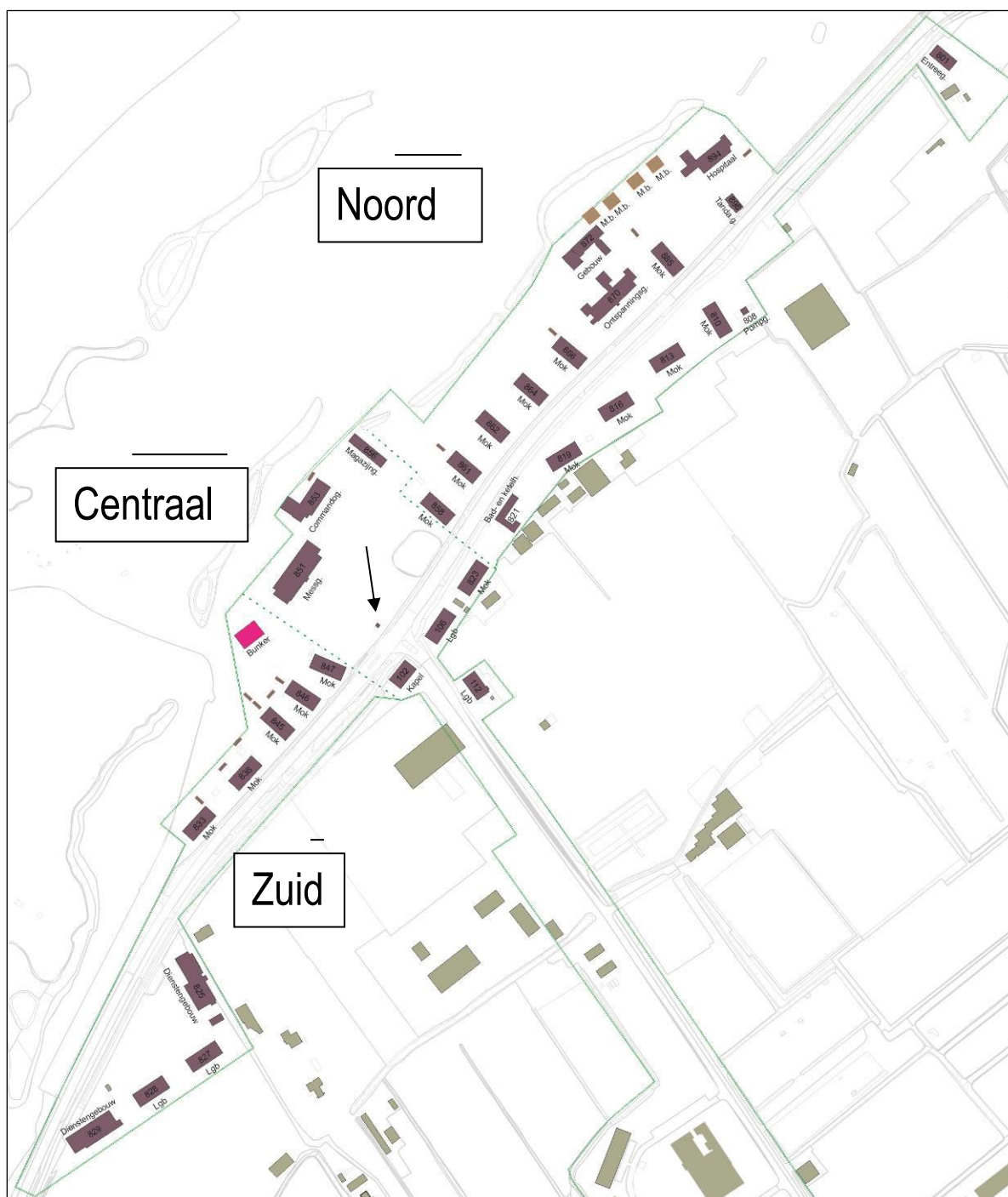
Het stedenbouwkundig ontwerp was zowel eenvoudig als doeltreffend. Het was er volledig op gericht om het Barakkendorp op een bestaand, niet militair dorp te laten lijken. De op langhuisboerderijen gelijkende gebouwen zijn nonchalant gepositioneerd langs de Wassenaarseweg, met een centraal rechthoekig plein als een soort brink in het midden. De architectuur werd bewust bescheiden en landelijk gehouden met afwisselend parallel aan en haaks op de weg staande bebouwing met verschillende dakvormen. De gebouwen bestaan uit één bouwlaag, opgetrokken van machinale baksteen en gesmoorde pannen als dakbedekking. Gesmoorde pannen vallen uit de lucht minder op dan rode. De landschappelijke inpassing werd versterkt door een zorgvuldige groenaanleg rondom de bebouwing.

In de literatuur wordt dit soort kampbebouwing door de Duitsers vaak beschouwd als uitgevoerd volgens de principes van de Stuttgarter Schule. In grote lijnen is dit zeker zo, maar ook de toepassing van traditionele vormen en schuine daken werd rond deze tijd veel toegepast. Daarom is het Barakkendorp als geheel een (vage) verwijzing naar deze meer 'hogere' principes, maar sluit ook aan op de traditionele boerderij- en woonhuisbouw. De basisstructuur van het Barakkendorp betreft overwegend identieke gebouwen. Aan de duinzijde staan de gebouwen voornamelijk met de nok haaks op de weg en aan de vliegveldzijde met de nok evenwijdig aan de weg.



De onderkomens 827 en 828 voor (onder)officieren zijn riant gelegen aan een driehoekig pleintje met een beukenlaan en een vijver.





Het Barakkendorp met gebouwen, bunkers en schuiloopgraven. De gemeentelijk monumenten zijn paars gekleurd, de telefoonbunker (roze) en het schakelstation (bij de pijl) zijn rijksmonument.

Het Barakkendorp bestaat uit drie delen: een noordelijk deel, een centraal deel en een zuidelijk deel. Alle drie delen bestonden uit zowel gestandaardiseerd ontworpen bebouwing als daarvan afwijkende specifieke bouwwerken. De meeste gebouwen zijn de legeringsonderkomens (Unterkünfte), die in de literatuur zowel manschapsonderkomens als legeringsgebouwen genoemd worden.<sup>38</sup>

<sup>38</sup> Het onderscheid daartussen is niet duidelijk. Wel was er een duidelijk onderscheid tussen de onderkomens en kantines van officieren, onderofficieren en manschappen.



Het noordelijke deel. Mok en Lgb = manschapsonderkomens, M.b. zijn munitie- of voorraadberg-plaatsen, tanda = tandarts.

In het noordelijke deel staan zes manschapsonderkomens aan de noordzijde (885, 866, 864, 862, 861, 858) en vier aan de zuidzijde van de Wassenaarseweg (810, 813, 816, 819). We vinden hier ook een aantal specifieke gebouwen. Aan de noordzijde is dat een wachtgebouw (801)<sup>39</sup>, een pompgebouw voor de watervoorziening (808), een hospitaal (894) en een gebouw waarin de tandarts (898) zijn praktijk uitoefende. Centraal in dit deel staat het ontspanningsgebouw voor personeel (870)<sup>40</sup> met daarachter een tweede gebouw met een algemene, maar tot dusverre onbekende bestemming (872). Dicht bij de brink in het centrum is het bad- en ketelhuis geplaatst (821). Vanuit dit ketelhuis werd een aantal manschapsonderkomens verwarmd. De aanwezigheid van centrale verwarming nam niet weg dat verscheidene gebouwen ook van schouwen en schoorstenen voorzien werden. Mede door de aanwezigheid van de verschillende specifieke functies lijkt het erop dat deze onderkomens bestemd waren voor het ondersteunende vliegtuigpersoneel.

<sup>39</sup> Het specifieke wachtgebouw zelf, gebouw 806, is in 1994 afgebroken. Gebouw 801 deed na de oorlog dienst voor de Koninklijke Marechaussee (Kmar).

<sup>40</sup> Later verblijf voor de korporaals (Kpl).





Links: originele deur van het gebouw van de tandarts nr. 898. Rechts: entreegebouw nr. 801.



Ingang ontspanningsgebouw nr. 870.

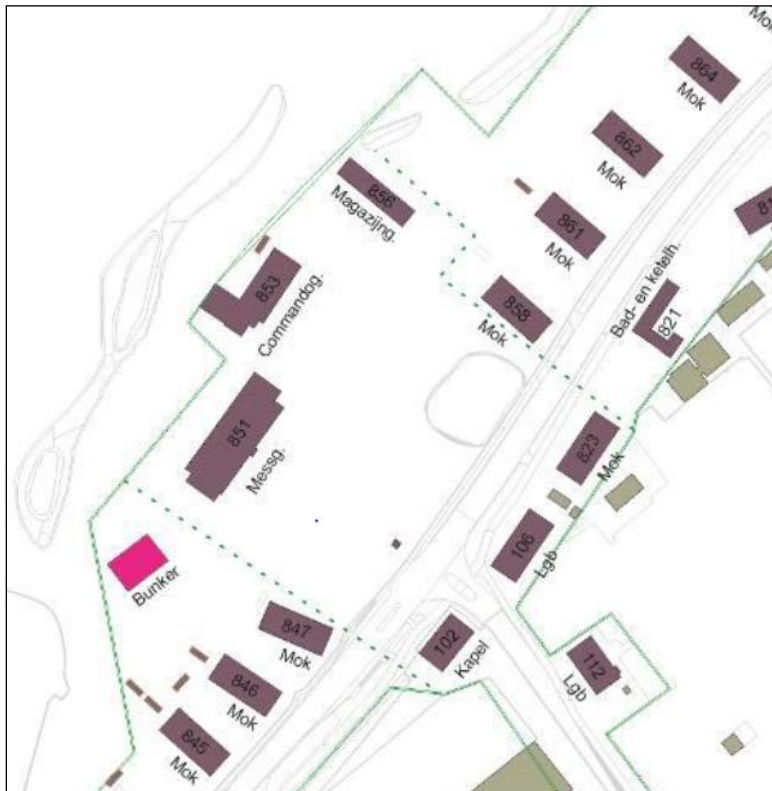


Pompgebouw nr. 808.



Bad- en ketelhuis, nr. 821.





Het centrale deel van het Barakken-dorp.

Het centrale deel wordt gevormd door de bebouwing bij de kruising van de Wassenaarseweg met de 1e Mientlaan. De gebouwen staan gegroepeerd aan een rechthoekige pleinvormige ruimte die lijkt op een met gras, bomen en struiken begroeide dorpsbrink, compleet met brandvijver. Naast enkele legeringsgebouwen stonden hier belangrijke panden als het commandogebouw, de mess en de kapel. In het verlengde van de 1e Mientlaan staat op een heuveltje een gecamoufleerde schakelpost voor telefonie in de vorm van een trafogebouwtje (849). Iets westelijker van dit schakelhuisje staat de telefoon-bunker van het type 616. Beide gebouwen zijn

onder één nummer gerangschikt als beschermd Rijksmonument. Aan de zuidzijde van de weg staan drie legeringsgebouwen (823, 106 en 112).<sup>41</sup> Op de zuidhoek bevindt zich de kapel van het kamp (102). De noordkant wordt gevormd door het messgebouw (851), later Valkenhorst genoemd. Daarnaast staat het commandogebouw (853) en op korte afstand het magazijngebouw (856).



Schakelpost voor telefonie (nr 849, links), vermomd als trafohuisje op een heuvel tegenover de 1e Mientlaan (rijksmonument). Rechts: de kapel op de hoek van de Wassenaarseweg en de 1e Mientlaan (nr 102).

<sup>41</sup> Schuin tegenover 112 stond nog een vergelijkbaar legeringsgebouw dat later is gesloopt.





Commandogebouw nr 853.



Magazijngebouw nr. 856.



Het zuidelijke deel van het Barakkendorp.

Het zuidelijke deel wordt gevormd door twee afzonderlijke groepen gebouwen. Aan de noordzijde zijn dat vijf gestandaardiseerde manschapsonderkomens (847, 846, 845, 836 en 833). Iets verderop aan de zuidoostzijde van de Wassenaarseweg staan nog vier andere gebouwen aan twee zijden van een driehoekig pleintje. Ook hier was een vijver aanwezig, een halfcirkelvormig water dat nog gedeeltelijk bewaard is gebleven. Aan dit pleintje staan twee legeringsgebouwen (828 en 827), geflankeerd door twee dienstgebouwen (829 en 825). Het meest zuidwestelijke gebouw (829) stond na de oorlog bekend als 'longroom' (messgebouw voor officieren). en het andere (825) als verblijf voor onderofficieren. De wat afzonderlijke ligging van deze vier gebouwen doet veronderstellen dat ze bedoeld waren voor officieren en onderofficieren.



Dienstgebouw nr 825.



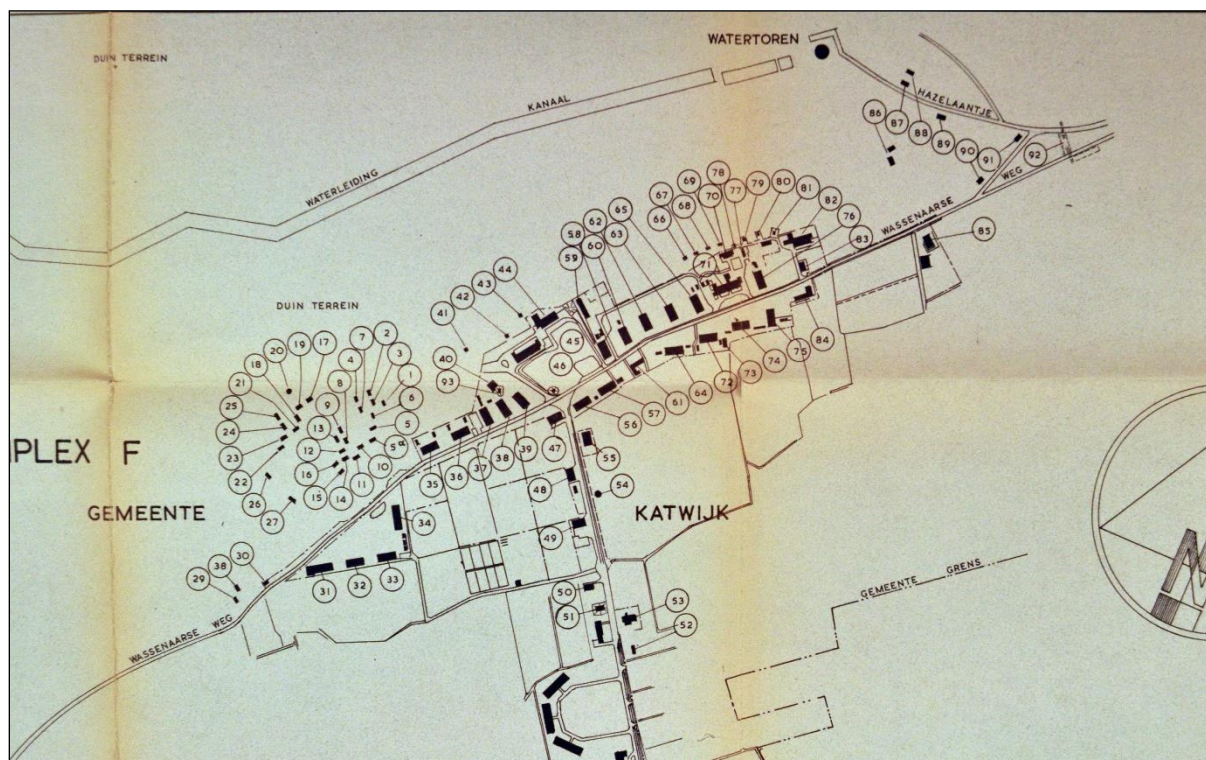
Twee stedenbouwkundige structuren in het Barakkendorp: boven het driehoekige pleintje, onder de 'brink' in het centrum. RAF-foto's uit september 1944.<sup>42</sup>



<sup>42</sup> Bron: <https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>, nrs 324067 en 324068.



## De gebouwen



Na de oorlog zijn de Duitse verdedigingswerken op en rond het vliegveld nauwkeurig geïnventariseerd en gekarteerd, zoals ook 'complex F', het Barakkendorp.<sup>43</sup>

De bebouwing van het Barakkendorp is in korte tijd gerealiseerd. De gebouwen zijn van herfst 1940 tot herfst 1942 zoals bedoeld in gebruik geweest. Daarna nam de militaire betekenis van het vliegveld af, maar de het Barakkendorp behield zijn militaire functie.<sup>44</sup> De gebouwen zelf zijn opvallend eenvoudig. Ze zijn niet scherfwerend uitgevoerd zoals bij de verder landinwaarts gelegen vliegvelden Deelen en Soesterberg. Daar bouwde men bakstenen muren met een standaarddikte van 2½ steen (55 cm), een 20 cm dikke gewapend betonnen verdiepingsvloer en stalen vensterluiken en buitendeuren. De Duitsers noemden zulke onderkomens 'Feldmäsig ausgebaut' (de lichtste bunkercategorie).

Niets van dit alles is in Katwijk te vinden. Hier bestaan de buitenmuren uit een spouwmuur. Het buitenste spouwblad is opgetrokken van baksteen (vormbaksteen) in halfsteens verband en afgewerkt met een platte voeg. Het binnenblad is uitgevoerd in aan de binnenzijde gepleisterde kalkzandsteen. De tussenmuren zijn halfsteens en op de begane grond is een betonvloer aangebracht (vermoedelijk een systeemvloer; bijvoorbeeld Siegartbalken). De beschoten kap wordt gedragen door eenvoudige houten spanten met gordingen en gedekt door gesmoorde verbeterde Hollandse dakpannen.<sup>45</sup>

De gestandaardiseerde manschappenonderkomens hebben een paviljoenachtige structuur met een centrale middengang en aan weerskanten legeringskamers. Bij de ingang is een portaal dat door dubbele

<sup>43</sup> Bron: Nationaal Archief.

<sup>44</sup> Na de oorlog zijn de gebouwen gebruikt voor het Marinevliegkamp Valkenburg.

<sup>45</sup> Het gaat om een soort 'springwerk' met een gebintconstructie met vanaf de voet schuine schoren die de nokgording dragen en een makelaar die vanuit de nokgording in het midden met de gebintdekbalk is verbonden.

zwenkdeuren wordt begrensd. Aan weerszijden van het portaal liggen twee kleine kamers. Op het portaal sluit de brede centrale gang aan met tien kamers.



Manschapsonderkomen met zadeldak, nr. 846.



Interieur gang gebouw nr. 846.

Alle gebouwen bezitten aan beide zijden een in- en uitgang. De zolders werden slechts ten dele gebruikt, vermoedelijk enkel voor opslag en zijn daar ter plekke afgetimmerd. Aan de achterzijde bevinden zich de sanitaire ruimten. De onderkomens werden verwarmd door radiatoren gevoed door een vroeg soort 'wijkverwarming' waarvan de ketels in het bad- en ketelhuis, bij het hospitaal en bij het ontspanningsgebouw stonden. Op enkele plekken zijn aanvullend schouwen aangebracht, mogelijk mede om die vertrekken meer status te verlenen.

In de gevels zijn de vensters gelijkmatig over de gevelvlakken verdeeld. Er werden enkelvoudige tweeruits of vierruits vensters toegepast. Op diverse plekken zijn twee vensters tegen elkaar aan geplaatst tot een grotere vensteropening. De vensters hebben aan de bovenzijde een bakstenen rollaag en aan de onderzijde keramische vensterbanktegels. Aan de zijde van de sanitaire ruimten zijn de vensters minder hoog uitgevoerd. In de topgevels heeft men kleine vierruitsvensters geplaatst om de zolder te verlichten. Deze gevels zijn van bakstenen, steeds dikke schouderstukken voorzien. De topgevels eindigen in een steeds rollaag met gevelpannen. Ter afwisseling zijn enkele onderkomens voorzien van wolfseinden op de kopgevels. Bij de niet gestandaardiseerde gebouwen werden aanbouwen onder zadeldak of schilddak toegepast. Het gebruik van terugliggende ingangen in portieken met vierkante houten kolommen is eveneens karakteristiek voor Katwijk. Rondom de gebouwen ligt een tegelpad bestaande uit enkele rijen betontegels. De standaardlegeringsgebouwen, waarvan er achttien stuks gebouwd zijn, komen in drie varianten voor: met zadeldak (106, 810, 823, 845, 846, 847, 859, 861, 862, 864, 866); met wolfseinden (de gebouwen 813, 816, 819, 833 en 837) en een type met wolfseinden, maar met anders ingedeelde kopgevels (de gebouwen 827 en 828). De onderkomens zijn 29 meter lang, 12,5 meter breed en 8 meter hoog, wat binnen de categorie van Luftwaffe-onderkomens groot is.<sup>46</sup>

<sup>46</sup> Vosseveld 2009.





Sanitaire groep van gebouw nr. 826.

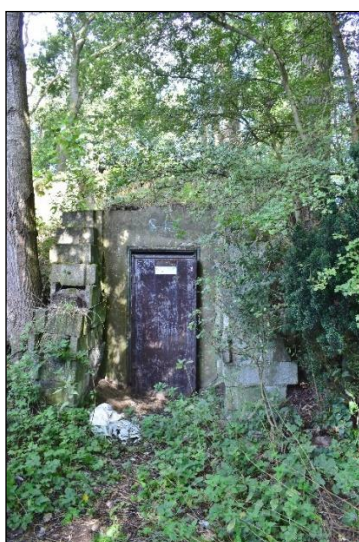


Kapconstructie van gebouw nr. 826.

In het Barakkendorp staan enkele bunkers. Naast het hospitaal vinden we vier kleine gebouwen die deels in de duinrand zijn ingegraven. Het westelijke is een licht gewapend betonnen object, waarschijnlijk gebruikt voor de opslag van munitie. De drie andere objecten zijn opgemetseld en hebben waarschijnlijk als bergplaats gediend. Zuidelijk van het messgebouw, centraal in het Barakkendorp staat een andere bunker. Het gaat hierbij om een zogeheten telefoonbunker (rijksmonument nr. 531148) van het type 616.<sup>47</sup> De bunker is in de herfst van 1942 gebouwd toen het Barakkendorp deel ging uitmaken van de Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk, als complex F. De telefoonbunker was verbonden met het schakelstation aan de Wassenaarseweg, tegenover de 1<sup>e</sup> Mientlaan. Dit gebouwtje maakt onderdeel uit van het rijksmonument en is bijzonder omdat het eruitziet als een transformatorhuisje. Voor de telefoonbunker ligt een bunker waarvan de functie niet bekend is.



Telefoonbunker.



Ingang munitiebergplaats.



Schakelstation

Aan de oostkant van de 1<sup>e</sup> Mientlaan ligt een perceel grasland met daarin een aantal kleine, ongeveer 1 meter hoge munitiebergplaatsen.

<sup>47</sup> Daarvan zijn er 21 gebouwd, waarvan er nog tien resten. De vergelijkbare telefoonbunker in Den Helder is als museum ingericht.

## Schuilloopgraven

Doordat de onderkomens de 'Feldmäßig ausbau' ontbeerden waren de gebouwen kwetsbaar. Daarom werden bij de onderkomens losse overdekte schuilloopgraven aangebracht. In totaal zijn er in het Barakkendorp 31 van dergelijke loopgraven gebouwd.<sup>48</sup> Daarvan zijn er nog twaalf over, die alle aan de noordzijde van de Wassenaarseweg liggen.<sup>49</sup> De schuilplaatsen boden onderdak aan acht tot tien personen. Ze zijn in 1939 ontworpen door J.J. Meulenkamp en waren bedoeld om als civiele schuilplaats te dienen.<sup>50</sup> De gemeente Rotterdam plaatste er vóór de oorlog 300 in de stad.<sup>51</sup> Omdat het om prefab schuilplaatsen gaat, ligt het voor de hand dat de Bauleitung bestaande schuilplaatsen uit Rotterdam, of nog niet gebouwde exemplaren uit voorraad heeft gebruikt. Katwijk is het enige plek in ons land waar deze schuilplaatsen te zien zijn.

De schuilplaatsen zelf hebben een rechthoekige plattegrond en bestaan uit een rij schuin tegen elkaar geplaatste gewapend betonnen prefab-elementen, uitgevoerd in schoonwerk. De elementen hebben aan de bovenzijde een horizontaal deel en worden door een stalen H-profiel met elkaar verbonden, waarbij de elementen tussen de flenzen van de stalen balk passen. De zijkanten van de elementen sluiten met een visbek in elkaar. Kort onder de top worden de tegenover elkaar gelegen elementen met een draadeind bij elkaar gehouden. Aan de onderzijde rusten de elementen op een gemetseld fundament. De vloer van de schuilplaats is verdiept onder het maaiveld aangelegd. De schuilplaats is aan de achterzijde van een bakstenen afsluiting in halfsteens metselverband met ventilatiesleuven voorzien.



Buitenzijde schuilloopgraaf.



Interieur schuilloopgraaf.

<sup>48</sup> Vosseveld 2009, pagina 15.

<sup>49</sup> Hetgeen doet vermoeden dat alle schuilloopgraven aan de zuidzijde op een bepaald moment na de oorlog zijn opgeruimd.

<sup>50</sup> Meulenkamp, J.J., *Bouw en inrichting van Schuilplaatsen tegen Luchtaanvallen*, Amsterdam 1939. Meulenkamp was technisch ambtenaar eerste klas bij de gemeentelijke technische dienst, afdeling Bouwpolitie in Rotterdam.

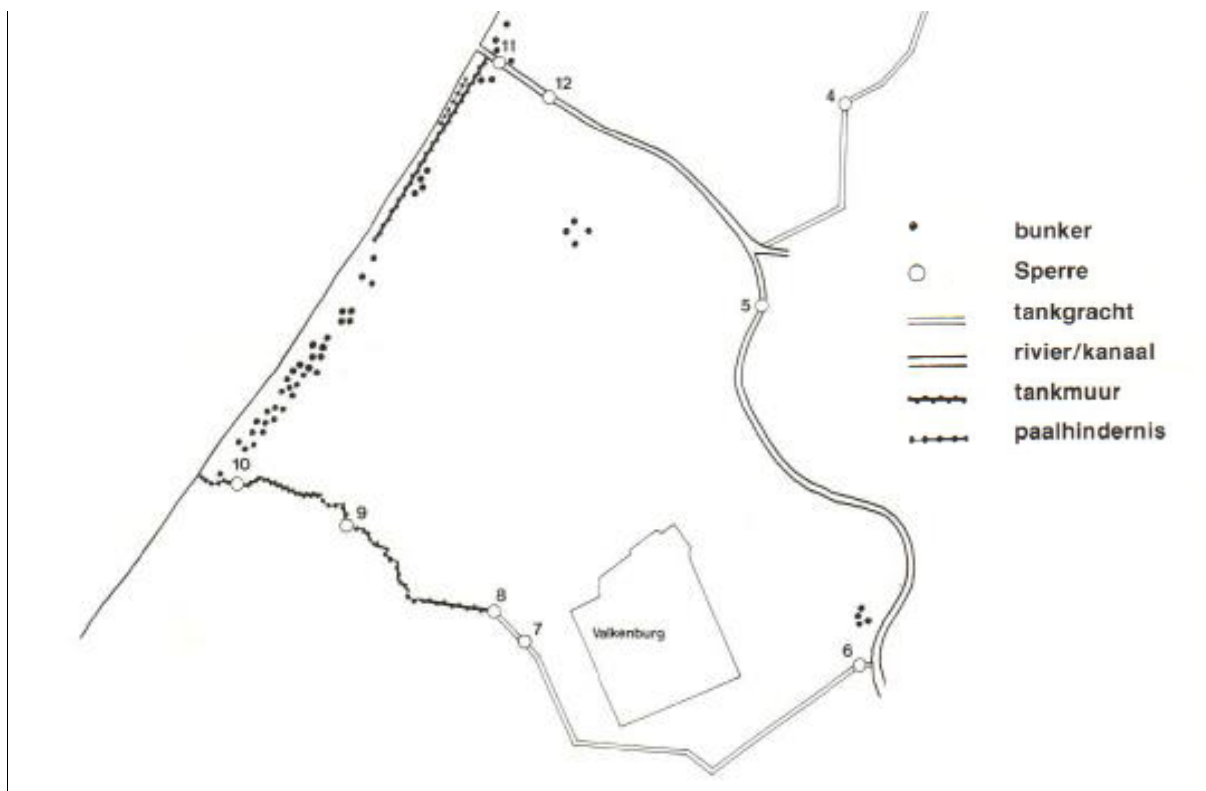
<sup>51</sup> *Het Vaderland*, 19-10-1939. Voor zover bekend zijn ze voor civiele doelen enkel in Rotterdam geplaatst.



## Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk

Voor de aanval op Rusland in de zomer van 1941 waren ook veel van de in het westen gelegerde troepen nodig. Om de kust goed te beschermen kondigde Hitler de bouw van de Neue Westwall aan, later Atlantikwall genoemd. Deze sterke linie kon door minder soldaten verdedigd worden.

De kustverdediging bestond uit een aantal autonoom functionerende 'vestingen'. De belangrijkste vestingen in Nederland waren Den Helder, IJmuiden, Hoek van Holland (de toegang tot de havens van Rotterdam) en Vlissingen. Deze havens kregen het predicaat 'Verteidigungsbereich' of 'Festung'. Daartussen lagen op strategische plekken 'Stützpunktgruppen'. Aanvankelijk werden er acht van deze steunpunten ingericht: Katwijk-Noordwijk, Scheveningen, Goeree, Schouwen, Moerdijk, Zijpe, Ooltgensplaat en Breskens. In de loop van 1944 kwamen er nog meer Stützpunktgruppen.



Het zuidelijke deel van Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk<sup>52</sup>.

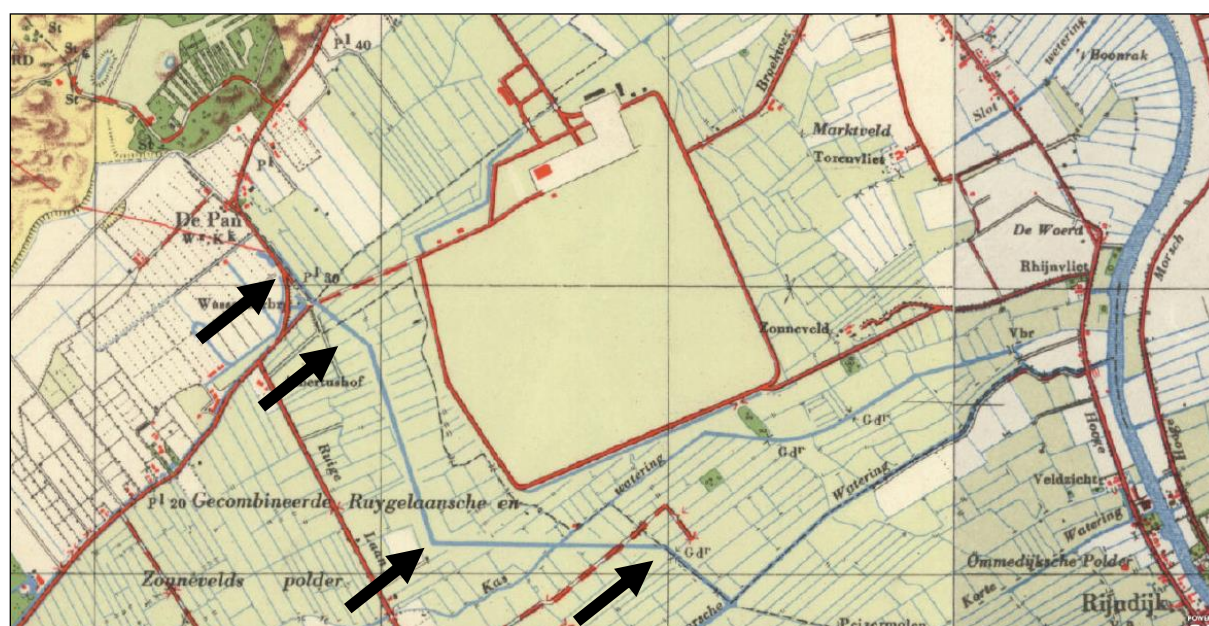
Deze Verteidigungsbereiche en Stützpunktgruppen werden zodanig ingericht dat ze een land-, zee- of luchtaanval en een langdurige belegering zelfstandig zouden kunnen weerstaan. Ze moesten lang genoeg stand kunnen houden om versterkingen van elders te kunnen aanvoeren. Rondom zo'n strategisch hoofdpunt werd een sterke verdedigingslinie ingericht. Deze Hauptkampflinie (HKL) moest onneembaar zijn voor tanks en pantservoertuigen. De HKL bestond uit een 'Seefront' en een 'Landfront'. Het Seefront had zware tankmuren en paalhindernissen, zoals op de boulevards van Noordwijk en Katwijk. Luchtafweerstellingen moesten de gebieden tegen geallieerde luchtaanvallen beschermen. Men moest echter ook beducht zijn op een aanval over land, en daarvoor werd het Landfront ingericht, met hindernissen voor tanks en pantservoertuigen. Op de hogere gronden bestonden deze uit antitankmuren, drakentanden, betonnen en ijzeren palen, loopgraven, prikkeldraadversperringen en mijnevelden. In de lagere terreindelen werd een natte hindernis aangelegd. Hiervoor gebruikte men bestaande waterlopen

<sup>52</sup> Bron: Sneep, Treu en Tydeman, 1982, pagina 140.

en op plaatsen waar deze niet aanwezig waren groef men tankgrachten met een karakteristiek hoekig tracé.



Op deze luchtfoto van de RAF, genomen op 30 november 1944<sup>53</sup>, is een deel van de tankgracht te zien. Bij de Wassenaarseweg liep de gracht verder door dan tegenwoordig en sloot daar aan op de antitankmuur die de bollenvelden toen doorsneed. Het noorden is links.



Vliegveld en tankgracht (bij de pijlen) op de topografische kaart van 1952.

De Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk besloeg een uitgestrekt terrein rond de beide dorpen. Het vliegveld kwam binnen de begrenzing te liggen. Op de boulevards legde men als onderdeel van het Seefront twee meter hoge betonnen muren aan. Het strand werd verboden terrein en er werden in Katwijk ruim 100 huizen gesloopt. Het landfront van Katwijk-Noordwijk had twee droge antitank-hindernissen: in

<sup>53</sup> Bron: <https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>.



het duingebied tussen Wassenaar en Katwijk en ten noordoosten van Noordwijk. De hindernis tussen Katwijk en Wassenaar was bijna 1,5 kilometer lang en bestond uit een betonnen antitankmuur en drakentanden. Een groot deel van de muur is bewaard. De tankmuur bij Noordwijk was veel korter omdat de duinstrook daar smaller is. Ten oosten van Noordwijk richtten de Duitsers een natte hindernis in die deels gegraven is en waarvoor deels van bestaande wateren, zoals de Maandagse Watering, gebruik werd gemaakt. Bij de samenvloeiing van de Oude Rijn en het Oegstgeester Kanaal kwam de verdedigingslijn uit bij de Oude Rijn. Vanaf dat punt behoorden de Oude Rijn en de Wassenaarse Watering tot de natte hindernis rondom de 'vesting'. Vanaf de Wassenaarse Watering groef men een tankgracht die ten noorden van de Grote Watering aansloot op de droge tankversperring in het duingebied van Lentevreugd. De Wassenaarseweg liep tussen de tankgracht en de tankmuur door.



De tankgracht bij de aansluiting op de Wassenaarse Watering (op de voorgrond). Rechts is het Bunkerbos te zien.

Binnen de grenzen van de Stützpunktgruppe zijn diverse verdedigingswerken aangelegd, waaronder 98 zware bunkers, onderdelen van de kustbatterijen en luchtafweerstellingen. Op het vliegveldterrein en in de onmiddellijke nabijheid lagen de volgende complexen<sup>54</sup>:

- Het Barakkendorp uit de eerste fase (1940-1941, grotendeels gemeentelijk monument) met telefoonbunker uit 1942 (rijksmonument).
- Luchtafweerstelling in het Bunkerbos. Aan de westkant van het vliegveld lag naast de tankgracht een lichte lucht doelbatterij. Bijna alle werken lagen onder een gezamenlijke aarddekking en waren onderling verbonden door gemetselde loopgraven. Vier stukken luchtafweergeschut waren opgesteld op de daken van vier woonschuilplaatsen. De overige werken waren woonschuilplaatsen of bergplaatsen. De verdedigingswerken zijn na de oorlog onaangeroerd

<sup>54</sup> Bron: [www.atlantikwallplatform.eu](http://www.atlantikwallplatform.eu)

blijven liggen in een uithoek van het vliegveld. Het complex is in 1990 ingeplant met bomen en struiken. Vrijwel alle onderdelen van het complex zijn rijksmonument.

- Luchtafweerstelling bij de Westpoort. Op het vliegveldterrein lag een lichte lucht doelbatterij vlakbij de slinger in de Wassenaarseweg ten westen van het vliegveld. Op vier van de zes woonschuilplaatsen stond geschut opgesteld. Een bergplaats (of aggregaatgebouw), een levensmiddelen-bergplaats en een Tobruk<sup>55</sup> completeerden het complex, dat omstreeks 1998 geheel gesloopt is wegens bouwvalligheid. De fundering van een geschutskoepel is bewaard gebleven.



Fundering van de geschutskoepel bij de tankgracht.<sup>56</sup>

- Luchtafweerstelling aan de zuidoostkant van het vliegveld. Van deze stelling resteren twee bunkers: een aan de Zonneveldslaan en een vlakbij de Kaswatering.
- Luchtafweerstelling bij Bellesteyn. Deze stelling bestond uit 11 objecten, waaronder een woonschuilplaats, munitiebergplaatsen, drie tobruks, een privaat, een badhuis en twee open geschutopstellingen. Van deze stelling resteert een bunker bij Oostdorperweg 199.
- Luchtafweerstelling in het Panbos. In het duin ten noorden van het Panbos, dichtbij het Barakkendorp lag in een duintop een lichte lucht doelbatterij, gericht tegen laagvliegende toestellen. Van de tien gebouwen in deze stelling waren er vier woonschuilplaatsen met een geschutbedding op het dak. Verder waren er nog drie woonschuilplaatsen, een privaat, een dubbele bergplaats, een waterbergplaats en een Tobruk. De werken zijn aangewezen als rijksmonument.
- Luchtafweerstelling bij de Watertoren. Niet ver van de watertoren lag in een duintop een batterij licht lucht doelgeschut. Het complex bestond uit achttien werken, waarvan er vier naast de duintop lagen. De stelling omvatte vijf woonschuilplaatsen met een bedding voor het geschut op de daken. Verder omvatte het complex woonschuilplaatsen, bergplaatsen, twee keukens en drie privaten. In de uiterste westpunt van de stelling lag een Tobruk. Ten slotte bezat de batterij een remise voor een zoeklicht. Omdat de stelling na de oorlog niemand hinderde bleef zij grotendeels intact bewaard. De zoeklichtremise, de Tobruk, een privaat en een woonschuilplaats werden gesloopt.

<sup>55</sup> Een tobruk of tobroek is een betonnen schuttersput.

<sup>56</sup> Foto: Vosseveld, 2009.



## 7.2 Marinevliegkamp Valkenburg



Het vliegveld met de nieuwe banen uit 1959.

Op 1 januari 1946 begon het Bureau Aanleg Beheer en Onderhoud van Vliegvelden (BABOV) met het beheer van de Nederlandse vliegvelden.<sup>57</sup> De Militaire Commissie Luchtvaartterreinen wees in 1948 de toekomstige militaire velden met hun grenzen aan. Een jaar eerder was Valkenburg al toegewezen aan de Marine Luchtvaartdienst (MLD) en kreeg het de naam Marinevliegkamp Valkenburg (MVKV). Op 15 oktober 1947 vond de indienststelling plaats. De Marine Luchtvaartdienst zelf was in 1917 opgericht en had vliegveld De Kooy bij Den Helder als uitvalsbasis.

MVKV werd in eerste instantie bestemd als de thuisbasis van de vliegtuigen die vanaf 1946 op het vliegdekschip de Hr. Ms. Karel Doorman waren gestationeerd. De zogenaamde boord-squadrons van het vliegdekschip werden op Valkenburg onderhouden. Die functie hield op te bestaan toen het vliegdekschip in 1968 buiten bedrijf werd gesteld.

<sup>57</sup> Beemt e.a. 1988, 156-168, 171-172. De BABOV is later opgegaan in de Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen (DGWT).

In 1959 kreeg het Marinevliegkamp Valkenburg een compleet nieuw banenstelsel. Er moest een langere start- en landingsbaan komen van bijna drie kilometer en dat kon niet worden gerealiseerd met de bestaande, door de Duitsers aangelegde banen. Om de verlenging toch mogelijk te maken werd het nieuwe banenstelsel gedraaid ten opzichte van de vroegere situatie en werd het vliegveld aan de zuidwest- en noordoostkant uitgebreid. De belangrijkste nieuwe start- en landingsbaan werd in 1959 aangelegd en ging van noordoost naar zuidwest lopen.

Aan de noordzijde, waar ook de Duitse gebouwen hadden gestaan, legde men een technisch arsenaal met hangars, werkplaatsen en magazijnen aan. Daaronder bevinden zich in 1947 gebouwde hangars van het type T2.<sup>58</sup> Ook verrees er een ketelhuis met kolenbunker (gebouw 312) en het gebouw met VIP-platform (gebouw 238). In de jaren vijftig is de hangar 6, de huidige Theaterhangar gebouwd. Ook kwamen er opslagfaciliteiten voor olie en brandstof, de zogeheten POL-producten (petrol, oil and lubrication).



Hangars 1 (groen) en 2 (blauw) uit 1947, achtergevels.

In 1953 werd het MVKV aangewezen als coördinatiecentrum van de hulpverlening door de lucht van door de watersnood in Zeeland en Zuid-Holland getroffen bevolking. Tot 1988 bleef Search and Rescue (SAR) een belangrijke neventaak op het vliegveld. Aan de zuidzijde van het vliegveld (bij Maaldrift) was al sinds februari 1940 de Luchtvaartafdeling, de onderhoudsafdeling van de LVA gevestigd. Het op het vliegveld ondergebrachte Depot Electronisch Materieel (DELM) verhuisde in 1956 van Valkenburg naar Rhenen.

Na de uitdienstneming van het vliegdekschip Karel Doorman bood het vliegveld na 1968 nog enkel plaats aan op land gestationeerde langeafstandspatrouillevliegtuigen. In die tijd werd gevlogen met Lockheed Neptunes en Brequets Atlantics. Een tijdlang was het vliegveld ook een basis voor helikopters, maar in 1973 verplaatste men alle hefschroefvliegtuigen van Valkenburg naar De Kooy.

Valkenburg werd in 1977 de thuisbasis van de Groep Maritieme Patrouillevliegtuigen (MARPAT). In 1978 werd het langeafstandsverkenningvliegtuig PC-3 Orion ingevoerd. De eerste van in totaal dertien Orions arriveerde in 1982. Voor het onderhoud daarvan werd een nieuw werkplaatsgebouw (W5) gebouwd met bijbehorende kantoorvleugel. Het gebouw heeft een betonconstructie waarvan alleen de fundering en de kolommen in het werk zijn gestort. De rest is als prefab onderdelen aangevoerd.<sup>59</sup> Ook kwam er een

<sup>58</sup> Voor heel Nederland werden er in totaal achttien hangars van dit type gekocht. De acht hangars in Soesterberg zijn bij de bouw van het nieuwe militaire museum alle gesloopt. Ook in Deelen is er recent een gesloopt.

<sup>59</sup> Beemt e.a. 1988, pagina 171-172.



nieuwe hangar (H7) met plaats voor drie Orion vliegtuigen. In dezelfde bouwcampagne van 1982 volgde ook de bouw van een nieuwe verkeerstoren aan de oostzijde van het terrein. Daarnaast werden de baankoppen en de baankruising vernieuwd. In 1987 bouwde men op Valkenburg het operationeel trainingscentrum Sirius (gebouw achter de sportaccommodatie).

Langs de 1<sup>e</sup> Mientlaan kwam een groot eetzaal/kombuisgebouw voor de manschappen, een legeringsgebouw voor Mariniers en de Grondschool voor de Marine Luchtvaartdienst. Als laatste werden de legeringsgebouwen Castor en Pollux gebouwd.

Na de sluiting van vliegveld Ypenburg bij Den Haag in 1990 kreeg Valkenburg een neventaak als regeringsvliegveld. Op 14 januari 2005 werden de MLD squadrons 320 en 321 buiten dienst gesteld en daarmee was het vliegveld gesloten.

### 7.3 Het MOB-complex



Militaire vrachtwagens vertrekken van het MOB-complex (2018).

Tussen de Oude Trambaan, Ammonslaantje en Maaldrift ligt een Mobilisatiecomplex van de Koninklijke Landmacht (MOB-complex). Al aan het eind van de negentiende eeuw had dit terrein een militaire functie: er was een exercitieterrein met schietbanen. In 1916 werd hier een noodvliegveld aangelegd en omstreeks 1920 gebruikte de KLM het vliegveld, tot de maatschappij vertrok naar Schiphol. Een oude KLM-hangar is lange tijd in gebruik geweest bij de tennisvereniging. Het vliegveld werd tot in de jaren '30 van de vorige eeuw als zweefvliegveld gebruikt. Na de Tweede Wereldoorlog is de grondslag van het MOB-complex gelegd.

De meeste van deze MOB-complexen stammen uit de tijd van de Koude Oorlog. In de periode 1951-1961 zijn ongeveer 100 van deze complexen gebouwd in heel het land. In die tijd was de legerleiding beducht voor een inval van strijdkrachten van de Sovjetunie en haar bondgenoten van het Warschaupact. Om

zo'n inval te pareren werden parate en mobilisabele infanterie-eenheden opgericht. De MOB-complexen waren bedoeld om een snelle bevoorrading van de mobilisabele eenheden mogelijk te maken. Hier werden munitie, voedsel en medicijnen opgeslagen en waren voertuigen voorhanden om deze voorraden snel te kunnen transporteren.

Het complex in Wassenaar is bijzonder vanwege de vele gebouwen uit de eerste bouwphase van 1952 en 1953. Toen zijn munitieopslagplaatsen, twee transformatorhuisjes, een voertuigenwasplaats en een dienstwoning gebouwd. Ook zijn magazijnen en het wachtgebouw tot stand gekomen<sup>60</sup>. Volgens sommige onderzoekers is de aanleg van het complex al door de Duitse bezetters is begonnen<sup>61</sup>, maar luchtfoto's van de RAF tonen aan dat het terrein aan het eind van de oorlog nog onbebouwd was. .



Luchtfoto van het MOB-complex. Bron: [www.google.maps](http://www.google.maps).

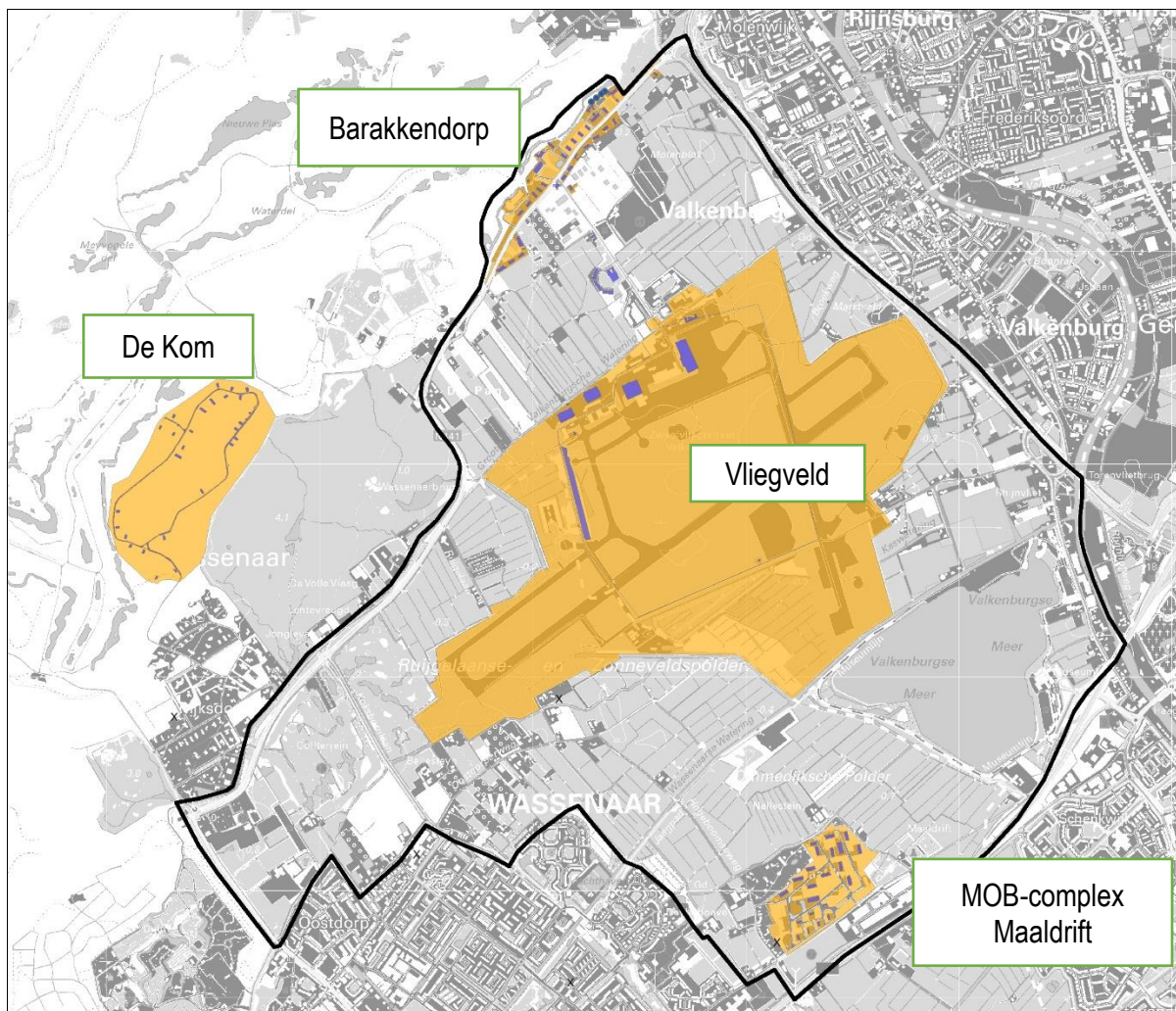
De entree van het terrein bevindt zich bij het wachthuis aan de Oude Trambaan, aan de kant van het Ammonslaantje. Op het terrein zijn twee lusvormige wegen en enkele zijwegen die de verschillende gebouwen ontsluiten. Aan de Maaldrift is een tweede toegang tot het complex. De munitiemagazijnen zijn omgeven door een greppel en een aarden wal met opgaande begroeiing, om de gevolgen van een mogelijke explosie zoveel mogelijk te beperken. Door de vroege aanleg en de vele gebouwen uit 1952-1953 heeft het complex in 2007 een hoge waardering gekregen van de toenmalige Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (nu de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).

<sup>60</sup> TasT, 2012/2013. Hoofdkenmerken en waardering van waardevolle cultuurhistorische gebouwen en objecten in de gemeente Wassenaar.

<sup>61</sup> Bron: Kruidenier, Michiel, 2007. Militair Erfgoed Categoriiaal Onderzoek Wederopbouw 1940-1965. Zeist.



Buiten de begrenzing van het onderzoeksgebied bevindt zich het Munitiemagazijncomplex (MMC) De Kom. Deze munitiebergplaats van de Koninklijke Marine stamt uit de Koude Oorlog en bestaat uit een aantal bunkers en een communicatiemast. Het complex zou in 2014 worden gesloten<sup>62</sup>.



Naoorlogse militaire terreinen en gebouwencomplexen.

<sup>62</sup> Bron: [www.forten.info](http://www.forten.info). Volgens drs. Carla Scheffer heeft de sluiting (in 2019) nog steeds niet plaatsgevonden.



## Deel 2. Aanbevelingen





# 1. Erfgoedbeleid

## Rijk en Provincie

In de beleidsnota 'Belvedere' uit 1999 zijn de in cultuurhistorisch opzicht belangrijkste gebieden van Nederland aangewezen. Een van deze gebieden is het gebied Den Haag-Wassenaar, waarbinnen het onderzoeksgebied valt. Dit gebied is door de Provincie Zuid-Holland aangewezen als provinciaal landschap Duin, Horst en Weide. De kenmerken van het gebied en de ambities van de provincie zijn vastgelegd in het 'Gebiedsprofiel Duin, Horst & Weide', vastgesteld op 15 juli 2014<sup>63</sup>. Hierin zijn onder meer de volgende ambities geformuleerd:

### Ecologische en recreatieve verbindingen:

- Ruimte geven aan de doorontwikkeling van de natte en droge ecologische verbinding tussen de kust en het Groene Hart aansluitend/passend bij de kenmerken van het landschap.
- Versterken van de recreatieve verbinding tussen de kust en het Groene Hart, door aanleg van een samenhangend netwerk van routes en het ontwikkelen van bijbehorende voorzieningen.
- slechten van barrières voor mens en dier (zoals de A44, spoorlijn, A4 etc.) door aanleg van ecopassages (faunatunnels, ecoducten etc., waaronder de ecopassage bij Maaldrift). Combineer deze waar mogelijk met recreatieve verbindingen.
- Behoud van de landschappelijke verbinding door ongewenste versnippering, verrommeling en verdere verstedelijking van het landschap aan te pakken en op korten en lange termijn te voorkomen.

### Atlantikwall:

- Instandhouding van de Atlantikwall en het barakkendorp.
- Herkenbaarheid en beleefbaarheid vergroten door kennisverbreding en door de verschillende onderdelen van de Atlantikwall, inclusief het barakkendorp met elkaar te verbinden in een recreatief netwerk.
- Waar mogelijk zoeken naar passende nieuwe gebruiksvormen en de openstelling verruimen. Hierbij aandacht voor de natuurwaarden van de bunkers ten behoeve van het vleermuisreservaat (de bunkers aan de Wassenaarse Slag en bij Rijksdorp kunnen worden opengesteld).

### Strandvlaktes:

- Behoud en versterking van de openheid, rust en stilte van de strandvlaktes in contrast met de besloten strandwallen en stedelijke agglomeraties.
- Ruimte bieden voor een vitale landbouw als drager/beheerder van het open weidelandschap en de landelijke identiteit. Schaalvergroting en verbreding zijn mogelijk. Nieuwe ontwikkelingen passen binnen het open en landelijke karakter.
- Vergroten van de beleefbaarheid van de strandvlaktes zonder de rust te verstoren, bijvoorbeeld door aanleg van een beperkt aantal informele (boerenland-/natuur-)paden in combinatie met een passende bestemming zoals een vogelkijkhut. Eventueel alleen met een gids te bezoeken. Afsluiting tijdens broedseizoen mogelijk. Geen doorgaande fietsroutes.
- Behoud van het kenmerkende (opstreckende) verkavelingspatroon.
- Broed- en foerageergebieden voor de weidevogels behouden en versterken.
- Integrale gebiedsontwikkeling van Vliegveld Valkenburg tot aantrekkelijk woon-, werk- en recreatiegebied.

<sup>63</sup> H+N+S Landschapsarchitecten & Enno Zuidema Stedebouw, 2014. Gebiedsprofiel Duin Horst en Weide.



Het landschap van de Ommedijkse Polder ten noorden van Maaldrift.

#### Wegen:

- De lokale wegen zijn kleinschalig en een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap. In de landgoederenzone zijn de wegen onderdeel van het lommerrijke landschap, waarbij het bestaande karakter van bochtige wegen, laanbomen, hagen en grasbermen wordt behouden. In het weidelandschap zijn de wegen over het algemeen onbeplant, met uitzondering van het geriefhout langs de oprijlanen van de boerderijen. Het kenmerkende profiel handhaven.
- Het wegprofiel is eenvoudig en ingetogen met zo weinig mogelijk verkeerstechnische ingrepen (rotondes, verkeersdrempels, bebording, verlichting, etc.). Hierbij ook rekening houden met het medegebruik van en de oversteekbaarheid voor langzaam (recreatief) verkeer.
- Op de strandwallen inzetten op het herstel van verdwenen laanstructuren met streekeigen beplanting.
- In het weidelandschap het luwe en autovrije karakter zoveel mogelijk behouden en alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer.

#### Waterlopen:

- Een beleefbaar waterstelsel als dragende structuur: verbeteren van de zichtbaarheid, toegankelijkheid en uitstraling van het water.
- Behoud en herstel van de kenmerkende historische structuur van de wateringën parallel aan de strandwallen.
- Versterken van de ecologische betekenis door de aanleg van natuurvriendelijke oevers, verbetering van de waterkwaliteit en door verbindingen in het ecologisch netwerk te herstellen.
- Versterken van de beleefbaarheid en recreatieve betekenis door waar mogelijk de wateringën op te nemen in het recreatief vaarnetwerk (kano's, fluisterbootjes) en informele (gras)paden langs de wateringën aan te leggen. Dit met respect voor de rust, ecologische waarden en agrarische betekenis van de strandvlakten (zie ook strandvlakte).
- De Wassenaarse Watering ontwikkelen als recreatieve structuurdrager, van waaruit het buitengebied goed bereikbaar is.



## Erfgoedbeleid gemeenten Katwijk en Wassenaar

De gemeenten Katwijk en Wassenaar hebben beide een erfgoedvisie vastgesteld, waarin het erfgoedbeleid voor de komende jaren is vastgelegd.

Erfgoedvisie Katwijk (vastgesteld 2017)<sup>64</sup>:

*Erfgoed is een essentieel onderdeel van een leefomgeving waar mensen zich thuis voelen, bedrijven zich graag vestigen en bezoekers van genieten. Gebouwen met een monumentenstatus worden beschermd, maar voor andere gebouwen en objecten waar bijzondere verhalen en herinneringen aan hangen, is nog beperkt aandacht.*

*Doelstelling: We willen het roerend, onroerend en immaterieel erfgoed benutten bij het behoud en de verbetering van de omgevingskwaliteit. Voor monumenten geldt dat we duurzaam gebruik willen stimuleren en leegstand willen tegengaan.*

*Strategie: We willen roerend, onroerend en immaterieel erfgoed inzetten om de gemeenschap en te versterken, de omgevingskwaliteit te verbeteren en de aantrekkingskracht van Katwijk op bezoekers en bewoners te vergroten.*



Schuilloopgraaf bij de telefoonbunker.

Erfgoedvisie Wassenaar 2018-2024 (vastgesteld 2018)<sup>65</sup>:

*De visie van de gemeente op het erfgoedbeleid is dat Wassenaar 'Landgoed aan zee' een breed spectrum aan bijzondere cultuurhistorische kwaliteiten bezit. Het vertegenwoordigt een groot kapitaal en is een sterk merk. Zij wil het koesteren en er op een zorgvuldige en toekomstgerichte manier mee omgaan. Zo kunnen ook volgende generaties er van genieten. Ontwikkelingen dienen de eigen identiteit en authenticiteit als 'Landgoed aan zee' te waarborgen en waar mogelijk te versterken. De kwaliteit en de diversiteit van Wassenaar is onze kracht. Erfgoed is als economische factor van belang voor de vitaliteit*

<sup>64</sup> Gemeente Katwijk, 2017. Verbindend Erfgoed. Erfgoedvisie en uitvoeringsagenda 2017-2022

<sup>65</sup> Gemeente Wassenaar, 2018. Naar een erfgoedzorg voor iedereen. Erfgoedvisie Wassenaar 2018-2024.

van onze gemeente. Het draagt bij aan de aantrekkingskracht van de fysieke leefomgeving en dat willen we zo goed mogelijk benutten.

In het uitvoeringsprogramma is het volgende geformuleerd:

- *Cultuurhistorische inventarisatie uitvoeren voor het benoemen van ontbrekende thema's in het Verhaal van Wassenaar. Het gaat in ieder geval om het militaire erfgoed, gedenkmonumenten, het cultuurlandschap, personen en gebeurtenissen. Nadat het Verhaal van Wassenaar is aangevuld, benoemen we integraal binnen het beleidsveld cultuurhistorie de kernkwaliteiten- en erfgoedwaarden als input voor de op te stellen Omgevingsvisie en het Omgevingsplan.*
- *Bij ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving door de cultuurhistorische kwaliteiten te behouden, te versterken en te benutten.*
- *We benutten cultuurhistorie als inspiratiebron tijdens het ontwerpproces. We laten zien hoe materiële en immateriële erfgoed als bindmiddel en inspiratiebron kan worden gebruikt bij (ruimtelijke) ontwikkelingen en initiatieven.*
- *Voor het behoud en versterking van de cultuurhistorische kwaliteiten wordt bij planontwikkelingen een gebiedsgerichte specifieke cultuurhistorische verkenning opgesteld als onderdeel van een beeldkwaliteitsplan of ruimtelijke onderbouwing. Daarmee wordt invulling gegeven aan de zorgplicht voor het erfgoed en zijn omgeving. Vanuit de doelen van de Omgevingswet staat de zorg voor het monument en de omgeving centraal.*

Beide gemeenten hebben regels opgesteld voor behoud, bescherming en beheer van cultureel erfgoed. In hun erfgoedverordeningen. De Erfgoedverordening van de gemeente Wassenaar is vastgesteld in 2016<sup>66</sup>, net als die van de gemeente Katwijk<sup>67</sup>.

<sup>66</sup> Bron: Gemeente Wassenaar, 2016. Erfgoedverordening Wassenaar 2016.

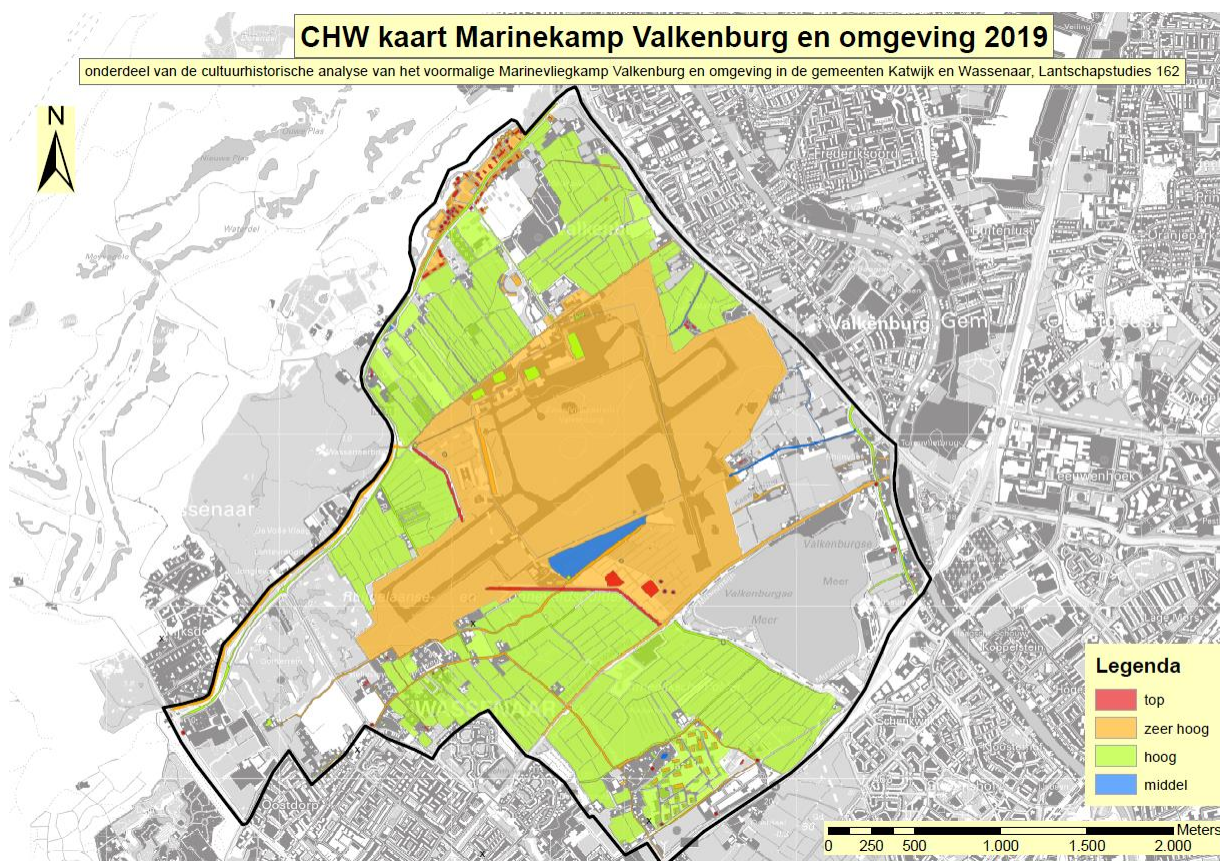
<sup>67</sup> Bron: Gemeente Katwijk, 2016. Erfgoedverordening Gemeente Katwijk.



## 2. Cultuurhistorische essentie

In het eerste deel van dit rapport zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen geschetst die aan het huidige landschap van het onderzoeksgebied ten grondslag liggen. Het onderzoeksgebied heeft een lange bewoningsgeschiedenis. Al in de prehistorie woonden hier mensen. In de Romeinse tijd was de Oude Rijn de grens van het rijk. De zuidelijke oever van de rivier en het daaraan grenzende achterland was een dichtbevolkt gebied – gemeten naar de toenmalige maatstaven. Het huidige landschap heeft geleidelijk vorm gekregen vanaf de middeleeuwen, met een patroon van wegen en waterlopen, vormen van percelering en bodemgebruik die nauw samenhangen met de fysisch-geografische gesteldheid (bodem, waterhuishouding en hoogteligging).

Het geleidelijk gegroeide landschap is af te lezen aan de boerderijen, de percelering, de bebouwingsstructuur, het patroon van wegen en waterlopen en de verdeling van open en meer besloten ruimten. In 1939 is hier een nieuw element ingebracht – het vliegveld met de daarmee samenhangende militaire objecten – die een eigen vormenwereld met zich mee bracht. Het zijn deze twee aspecten die de cultuurhistorische essentie van het onderzoeksgebied bepalen.



De cultuurhistorische objecten (vlakken, lijnen en punten) in het onderzoeksgebied zijn beschreven en gewaardeerd. Deze afbeelding is een verkleining van de Cultuurhistorische Waardenkaart die als separate bijlage bij dit rapport is gevoegd.

Nu het vliegveld niet meer gebruikt wordt en de verharding van de landingsbanen is verwijderd, is dit gebied een structuurloos terrein dat wacht op een nieuwe inrichting. Voor de invulling van het vliegveldterrein en de aansluiting op het oude landschap zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. In de ontwikkelingsschets van de Integrale Ruimtelijke Verkenning is weinig gedaan met de vormtaal van het vliegveld: er is gekozen voor het reconstrueren van het prehistorische krekensysteem als drager van het nieuwe landschap. Naar ons idee zit de cultuurhistorische essentie van het onderzoeksgebied – naast

de elementen van het vooroorlogse landschap – vooral in het vliegveld en de gebouwen en structuren die daarmee samenhangen.

De historische gelaagdheid komt tot uiting in de volgende ruimtelijke aspecten:

#### Het vooroorlogse landschap:

- Bebouwingspatroon. Dragere: historische boerderijen en boerderijplaatsen aan de randen van de strandwallen en op de oeverwal van de Oude Rijn, het onderscheid tussen besloten strandwallen en de open strandvlakte.
- Percelering: een kleinschalig, tamelijk onregelmatig strookvormig kavelpatroon.
- Patroon van waterlopen. Dragere: Grote Watering, Kleine Watering, Kaswatering, Wassenaarse Watering en Korte Watering.
- Patroon van wegen. Dragere: Katwijkseweg/Wassenaarseweg, Oostdorperweg, Ruigelaan, Ammonslaantje, Voorschoterweg, Maaldrift, Hogeboomseweg, Oude Trambaan en Zonneveldslaan.
- Bodemgebruik: bouwland en bollenvelden in de binnenduinrand en op de strandwallen, bouwland op de oeverwal van de Rijn, grasland in de strandvlakte.



Het open landschap in het Molenblok tussen de 1<sup>e</sup> Mientlaan en de N206.

#### Het militaire landschap:

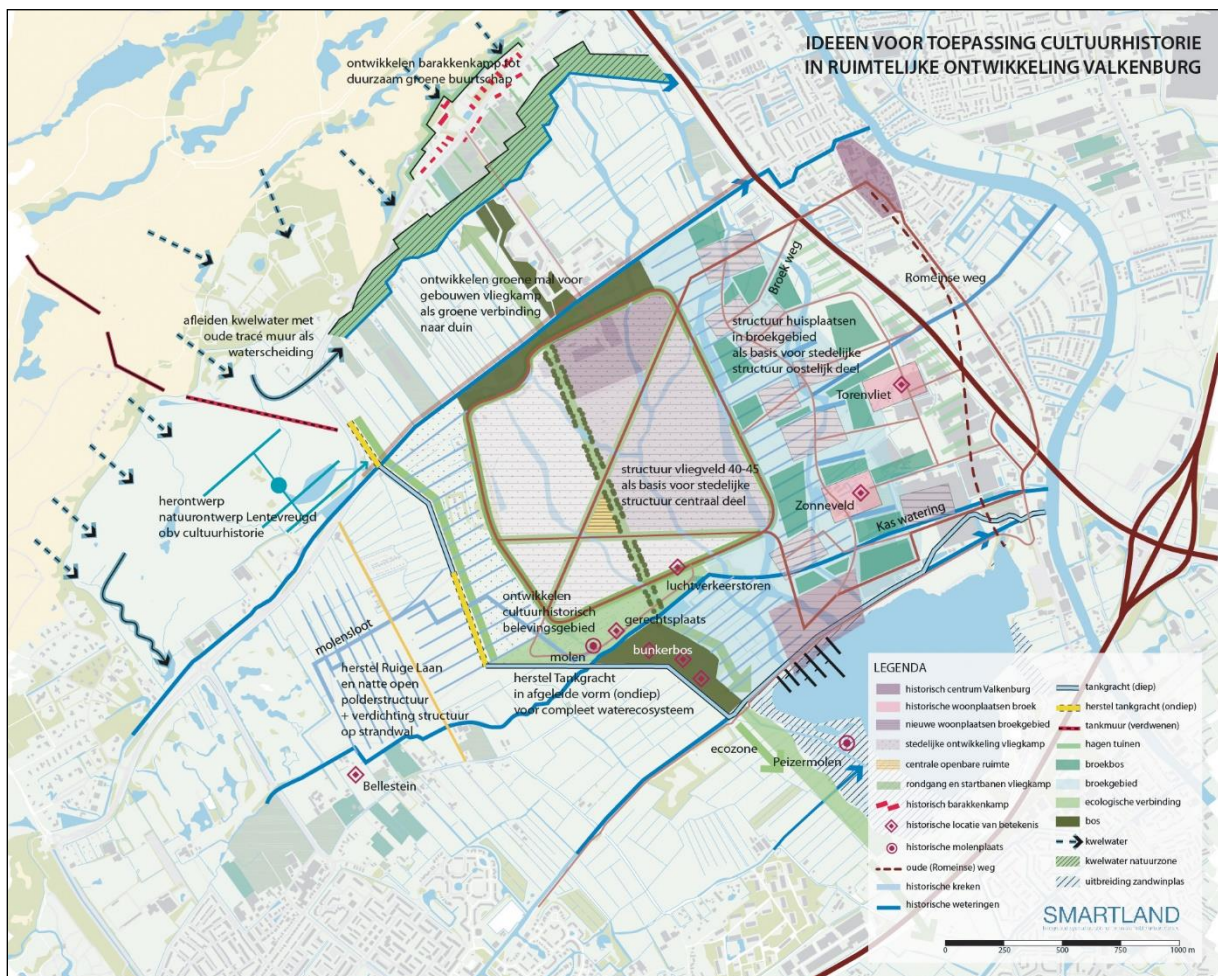
- 1939-2005: het vliegveld.
- 1940-1942: Duits militair vliegveld. Dragere: het Duitse barakkendorp, schuilloopgraven, bunkers aan de randen van het vliegveld.



- 1942-1945: Atlantikwall. Draggers: de telefoonbunker, de tankgracht, verdedigingswerken in en bij het bunkerbos.
- 1945-2005: Vliegveld Valkenburg. Draggers: manschappenruimten aan de 1<sup>e</sup> Mientlaan, VIP-gebouw, hangars, verkeerstoren.
- 1952-nu: het MOB-complex in Maaldrift.

Voor het behoud en de verdere ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden is gekozen voor twee hoofdthema's. Het eerste thema is de landschappelijke en ecologische versterking van het nog subtiel zichtbare onderscheid tussen strandwallen, binnenduinrand en strandvlakte. Met de geplande bebouwing en verregaande verdichting van het vliegveld als gegeven is het vanuit de cultuurhistorische betekenis van het gebied belangrijk dat het geleidelijk gegroeide landschap aan de randen van deze nieuwe bebouwing wordt bewaard en versterkt, zowel in landschappelijke als in ecologische zin. Dit betekent onder meer verdichting van de strandwallen en behoud van de openheid en de waterlopenstructuur van de strandvlakte.

Het tweede thema is versterking van de ruimtelijke karakteristieken van de situatie 1939-1945. Dit is een belangrijk thema omdat hiermee een aantal wezenlijke historische kenmerken van het onderzoeksgebied met elkaar verbonden kunnen worden: ten eerste het vliegveld (met de oude landingsbanen als structurerende elementen), ten tweede het gecamoufleerde Barakkendorp voor de manschappen van het vliegveld en ten derde de gehele tankgracht/tankmuur met bunkers en munitieopslagplaatsen.



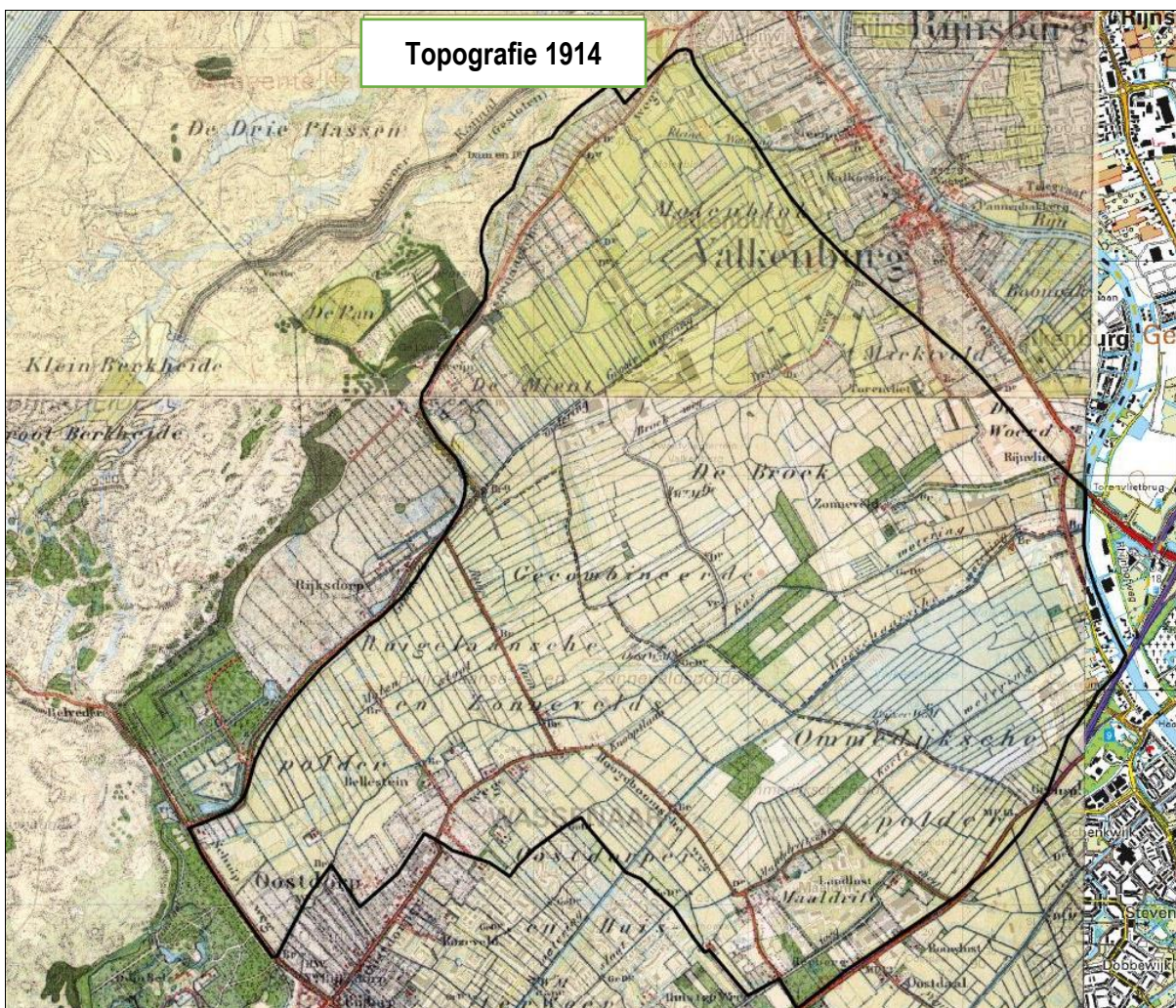
Voorstellen voor behoud en versterking van cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkeling.



### 3. Het vooroorlogse landschap

#### Landschapsbeeld

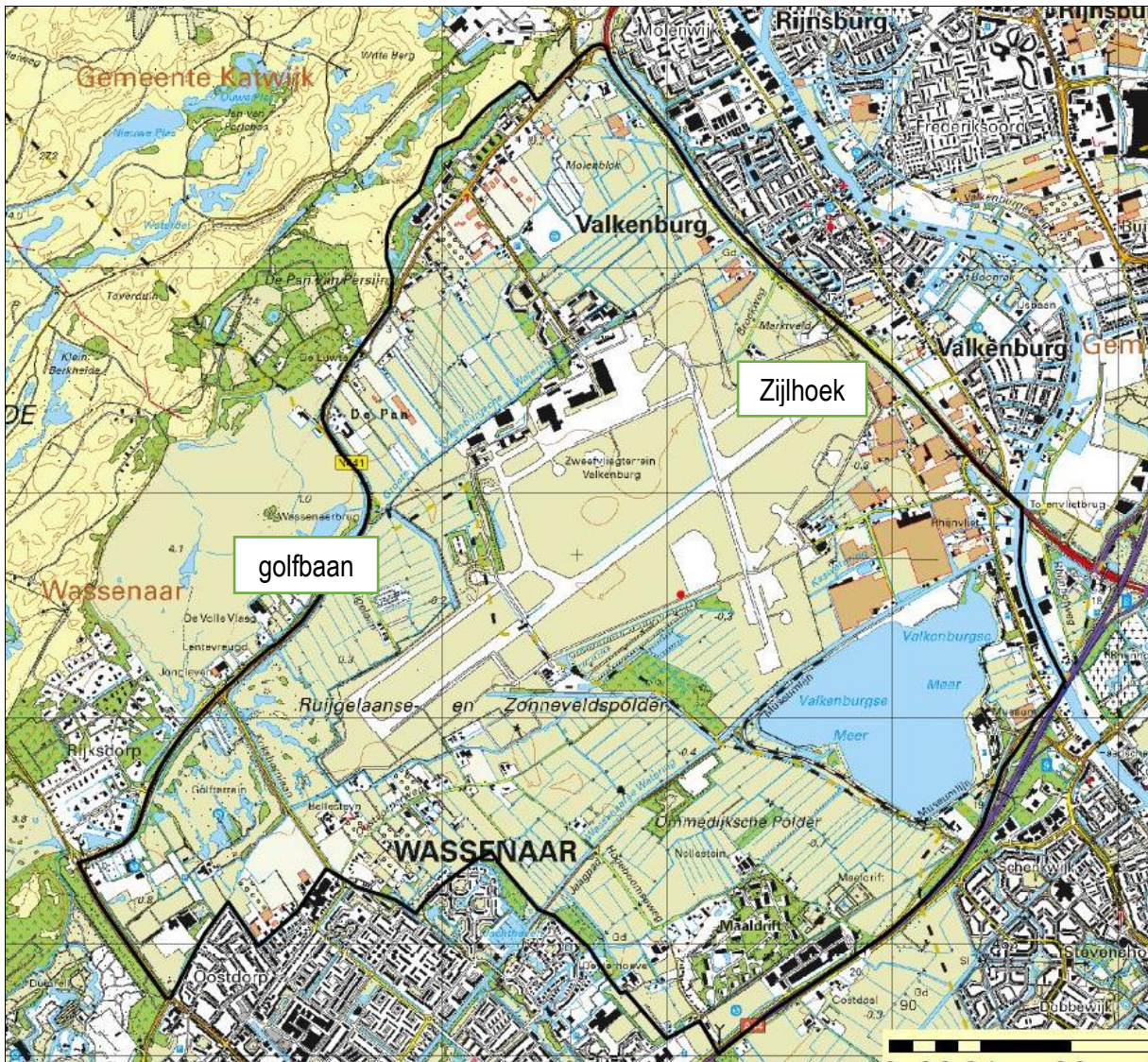
Vanouds was er een verschil in openheid en beslotenheid tussen de strandvlakte en de oeverwal van de Oude Rijn enerzijds en de strandwallen en de binnenduinrand anderzijds. De strandvlakte was een open graslandgebied. De enige gebouwen omstreeks 1900 waren de boerderijen Torenvliet, Zonneveld en Oude Broekweg 35 en de drie poldermolens. Opgaande begroeiing was schaars, maar niet geheel afwezig: bij Zonneveld en ten noorden van Maaldrift lagen grienden, vaak op afgevlakte percelen. Ook de laanbeplanting van de Hogeboomseweg onderbrak de openheid. De oeverwal van de Oude Rijn bestond uit grote open akkercomplexen van 't Marktveld en De Woerd en enkele huizen en boerderijen aan de huidige Voorschoterweg. In de binnenduinrand was het landschap meer besloten van karakter: hier waren de bossen en lanen van Rijksdorp en bij de Pan van Persijn. Ook de beide strandwallen waren relatief besloten. Bij Maaldrift lagen bospercelen aan weerskanten van de Middelweg, erfbeplanting van de oude boerderijen aan de rand van de strandwal en laanbeplanting van de Middelweg, de Maaldrift en het Ammonslaantje. De strandwal van Wassenaar-Oostdorp was besloten door de kring van boerderijen, de laanbeplanting van de Oostdorperweg en de insteekwegen naar de boerderijen. Veel (bollen)akkers hadden perceelsrandbegroeiing.



In het begin van de twintigste eeuw was de strandvlakte een open gebied met slechts enkele gebouwen en bospercelen. De strandwallen van Maaldrift, Wassenaar-Oostdorp en de binnenduinrand waren relatief besloten.



Door de aanleg van het vliegveld (1939) en de ontwikkelingen daarna is de openheid van de strandvlakte sterk afgenomen. Het vliegveld zelf bleef uiteraard open, maar aan de randen vond verdichting plaats. Deze verdichting bestaat uit bebouwing aan de 1<sup>e</sup> Mientlaan en aan de randen van het vliegveld (hangars en andere gebouwen), bospercelen langs de tankgracht (het Bunkerbos), houtsingels aan de zuid- en westkant van het vliegveld en bospercelen aan de 1<sup>e</sup> Mientlaan.



De meest recente topografische kaart laat de grote veranderingen in het landschapsbeeld zien, waarbij de vroegere openheid van de strandvlakte sterk is afgenomen en het uitzicht op de duinen op veel plaatsen is verdwenen.

In De Mient Kooltuin en het Molenblok, ten zuiden van de Wassewaarseweg, zijn diverse gebouwen en kassen gebouwd. Het gedeelte van de strandvlakte tussen Rijksdorp en Oostdorp wordt nu ingenomen door het golfterrein aan weerskanten van de Kokshoornlaan. De Oostdorper- en Huis ter Weerpolder is grotendeels in beslag genomen door de uitbreidingswijken van Wassenaar. Aan de oostkant van het gebied liggen de kassen van Zijlhoek en de bosjes en houtsingels rond het Valkenburgse Meer. We kunnen dus stellen dat het vanouds zo open gebied van de strandvlakte sterk aan openheid heeft ingeboet en dat deze openheid nog maar op enkele plaatsen te ervaren is, namelijk in delen van de Ommedijkse Polder, de Ruijgelaanse- en Zonneveldspolder en het Molenblok. Door de verdichting is op veel plaatsen ook het vrije uitzicht op de duinen verdwenen.



### Percelering

De kleinschalige percelering in het gebied stamt uit de middeleeuwen. In de binnenduinrand en op de strandwallen waren de percelen vrij regelmatig strookvormig, met sloten die het water naar de lagere delen van het gebied afvoerden. In de strandvlakte was de percelering onregelmatig blokvormig. Door de aanleg van het vliegveld is een flinke hap genomen uit de middeleeuwse percelering van het gebied. In het Molenblok en de Mient Kooltuin is de oorspronkelijke strookvormige percelering nog grotendeels onaangetast. We bevelen aan hier de percelering zoveel mogelijk te handhaven. In de Ruigelaanse en Zonneveldspolder en in de Ommedijkse Polder zijn restanten van de percelering aanwezig<sup>68</sup>. Deze liggen in het gebied van de Groene Zone, handhaving van de sloten ligt hier, gezien de toekomstige ecologische functie, voor de hand.



Kleinschalige strookvormige percelering in de Ommedijkse Polder. Kaartbeeld 2016.

### Wegen

Van de oude, vaak tot in de middeleeuwen teruggaande wegen zijn de Oostdorperweg, Ammonslaantje, Maaldrift en Hogeboomseweg het meest authentiek gebleven. Het is van belang dat het beloop, de breedte en de profilering bewaard blijven. De Ruigelaan is in tweeën gedeeld bij de uitbreiding van het vliegveld in de jaren '60; aanbevolen wordt om deze weg weer door te trekken. Reconstructie van andere historische wegen, zoals de Bellelaan en de Oude Broekweg, ligt niet voor de hand maar kan wel worden overwogen. Het behoud van bestaande en aanleg van nieuwe wegbeplanting op de strandwallen is belangrijk voor het markeren van het onderscheid tussen strandwallen en strandvlakte. De wegen in de strandvlakte zouden bij voorkeur niet van laanbeplanting moeten worden voorzien. In het verlengde hiervan kan overwogen worden de bomen aan de Hogeboomseweg – als ze kaprijp zijn – niet te vervangen.

<sup>68</sup> Hierbij moet worden aangetekend dat het Valkenburgse Meer nog verder naar het zuidwesten wordt uitgebreid, waardoor er slechts een schamel restant van de Ommedijkse Polder overblijft. Ook de molenplaats van de Peijzermolen en de historische grenssloot de Dolend zullen verdwijnen als deze uitbreiding wordt gerealiseerd.



### De oeverwal van de Oude Rijn

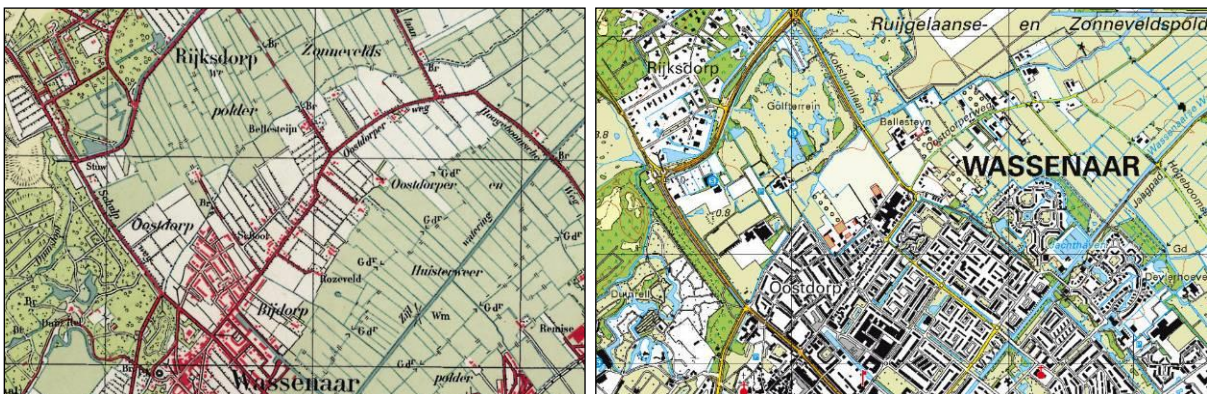
De oeverwal van de Oude Rijn is vrijwel niet meer als zodanig te herkennen. De akkercomplexen van de Woerd en Marktveld zijn verloren gegaan door de aanleg van de N206 en de uitbreidingswijken van Valkenburg, voor het overige is de oeverwal van de Oude Rijn veranderd in het glastuinbouwgebied Zijlhoek. Alleen langs de Voorschoterweg is het oorspronkelijke landschap nog enigszins te herkennen in de vorm van de Korte Watering, de Wassenaarse Watering en de boerderijen Voorschoterweg 24, 52 en 73. Op enkele plaatsen is het uitzicht vanaf de weg naar het achterland bewaard gebleven. Aanbevolen wordt om deze zichtlijnen te behouden en hier geen verdichting van de bebouwing toe te staan.



De Korte Watering bij de Voorschoterweg, vlakbij de vroegere uitmonding in de Oude Rijn.

### De strandwallen

De strandwal van Wassenaar-Oostdorp is voor een deel in beslag genomen door de buiten het onderzoeksgebied gelegen uitbreidingswijk Weteringpark. Binnen het onderzoeksgebied zijn de meeste houtsingels langs de percelen verdwenen. Ook veel laanbeplanting is verdwenen, de bebouwing aan de Oostdorperweg is verdicht.



De strandwal van Wassenaar-Oostdorp, op topografische kaarten uit 1930 en 2016.



Bijzondere aandacht vragen we voor het wegenstelsel op de strandwal van Oostdorp. De boerderijen aan de rand waren niet - zoals bij sommige andere strandwallen, zoals Maaldrift, het geval was – door een weg met elkaar verbonden. Vanaf de Oostdorperweg liepen insteekwegen met laanbeplanting naar de oude boerderijen. Deze situatie is nog steeds aanwezig, zij het dat de laanbeplanting niet overal gehandhaafd is.



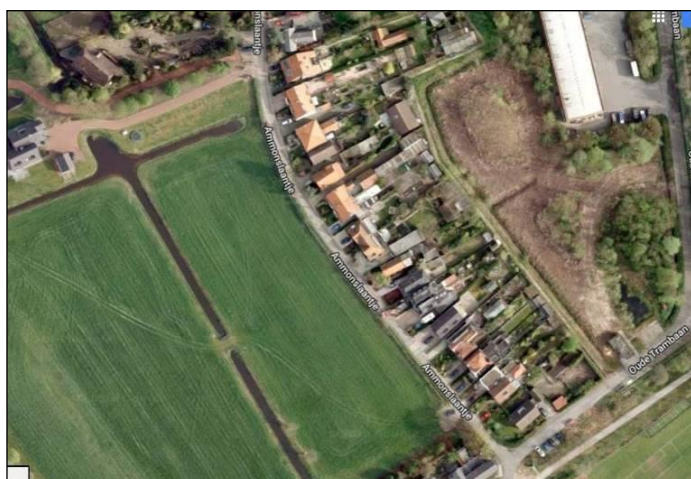
De toegangswegen naar Oostdorperweg 201 (links) en Oostdorperweg 206 (rechts).



De Oostdorperweg en het stelsel van insteekwegen. Kaartbeeld 1952.

Bij Maaldrift is de strandwal sterk verdicht door de gebouwen en de beplanting van het MOB-complex en door de bebouwing van het bedrijventerrein. Het wegenpatroon is voor een deel oorspronkelijk: Maaldrift aan de voet van de strandwal, de Oude Trambaan die vroeger Middelweg heette en midden over de strandwal loopt, en het Ammonslaantje die de beide wegen met elkaar verbindt. Het behoud van dit wegenpatroon is van cultuurhistorisch belang.



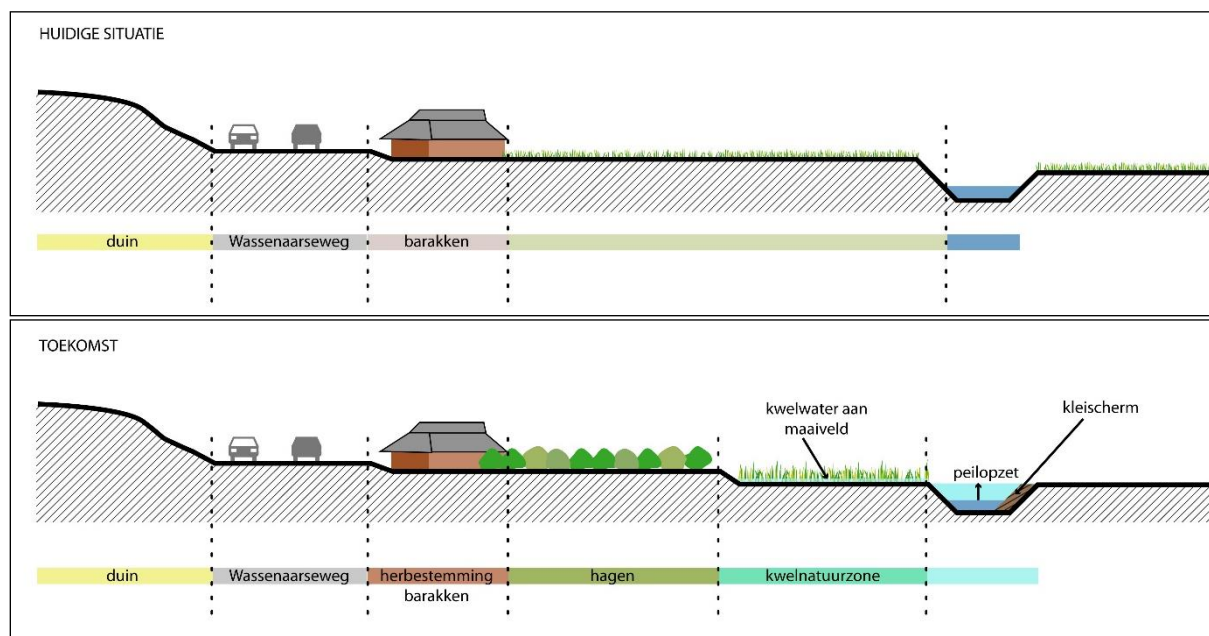


Luchtfoto van het Ammonslaantje<sup>69</sup>.

Aan de oostkant van het Ammonslaantje zijn vanaf 1910 middenstandswoningen gebouwd tot er gaandeweg een vrij dichte bebouwing ontstond. De westkant behield zijn open agrarische karakter. Deze twee gezichten, samen met de waardevolle bebouwing en de laanbeplanting verlenen het licht slingerende laantje grote cultuurhistorische betekenis. Aanbevolen wordt de westkant van de straat niet verder te bebouwen en de straat en bebouwing aan te wijzen als beschermd dorpsgezicht.

### De binnenduinrand

Het Barakkendorp langs de Wassenaarseweg zorgde voor verdere verdichting in de binnenduinrand. Belangrijk is dat het gebied ten noorden van de Grote Watering (Molenblok en Mient Kooltuin) zoveel mogelijk open blijft om de overgang van de strandvlakte naar de binnenduinrand herkenbaar te houden. We stellen voor het grondwaterpeil in een deel van het gebied op te zetten om een natuurzone te creëren met kwelwater-afhankelijke levensgemeenschappen, die zich in de richting van de duinen geleidelijk verdicht door perceelsrandbegroeiing.



Voorstel voor landschappelijke en ecologische herinrichting van de overgang van de duinen (links) naar strandvlakte (rechts).

<sup>69</sup> Bron: [www.google.nl/maps](http://www.google.nl/maps).

Hoewel Lentevreugd buiten het gebied ligt heeft het relaties met de cultuurhistorische betekenis van het onderzoeksgebied. We stellen voor enkele elementen van de landgoedstructuur te reconstrueren als herinnering aan het uitgebreide parken van de buitenplaatsen Rijksdorp en Kokshorn. Tevens vinden we het van belang het noordelijke deel van de tankgracht te herstellen en de verbinding tussen de tankgracht en de bestaande tankmuur in de duinen zichtbaar en beleefbaar te maken, bijvoorbeeld in de vorm van land art of speciale beplanting.



We stellen voor enkele elementen van de landgoedstructuur te reconstrueren als herinnering aan het uitgebreide parken van de buitenplaatsen Rijksdorp en Kokshorn. Tevens vinden we het van belang het noordelijke deel van de tankgracht te herstellen en de verbinding tussen de tankgracht en de bestaande tankmuur in de duinen zichtbaar en beleefbaar te maken, bijvoorbeeld in de vorm van land art of speciale beplanting.

### De Groene Zone

De Groene Zone vormt het zuidwestelijke deel van de strandvlakte met overgangen naar de strandwallen en de binnenduinrand. Het is een te ontwikkelen groene en recreatieve bufferzone tussen de bestaande bebouwing van Wassenaar en de nieuwe woonwijk op het vliegveldterrein. In de Groene Zone is van belang dat het onderscheid tussen de beslotenheid van de binnenduinrand en de beide strandwallen en de openheid van de strandvlakte ertussen wordt benadrukt, zodat de oorspronkelijke structuur van de strandwallen, met hun bebouwing en beplanting, beter beleefbaar wordt. Behoud van de openheid is niet alleen van belang vanwege de relatie tussen bodem, hoogteligging en historisch landgebruik, maar houdt ook verband met de vroegere militaire betekenis van het gebied. De verdedigingswerken rondom het vliegveld moesten een vrij schootsveld hebben. Een belangrijk element in de Groene Zone is de tankgracht. Deze kan worden ontwikkeld tot een waardevol landschaps- en belevingselement. In een afzonderlijk rapport zijn hiervoor voorstellen gedaan<sup>70</sup>.

### De strandvlakte

Het grootste deel van de strandvlakte wordt ingenomen door het voormalige vliegveld. De voorgenomen bouw van grote aantallen woningen betekent dat de openheid van het centrale deel van het onderzoeksgebied verloren gaat. Behalve de openheid waren het patroon van waterlopen en de kleinschalige percelering belangrijke kenmerken van het gebied.

De middeleeuwse ontginning van het gebied ging gepaard met het verbeteren van de afwatering. Duinbeken en oude krekken van de Oude Rijn werden vergraven en nieuwe (delen van) wateringen werden aangelegd. Het overtollige water werd afgevoerd naar de Oude Rijn via een stelsel van zuidwest-noordoost lopende waterlopen. Al deze waterlopen loosden hun water met behulp van keersluizen in de Oude Rijn. Van deze waterlopen hebben de Kleine Watering, de Grootte Watering en de Wassenaarse Watering of Zijlwatering hun oude tracé grotendeels behouden. De Kaswatering is voor een deel uit het zicht verdwenen door de aanleg van het vliegveld; de Korte Watering of Maaldriftse Watering is onderbroken door het Valkenburgse Meer.

Om de herkenbaarheid van het cultuurlandschap te behouden en de relatie van de nieuwe bebouwing met de omgeving te versterken wordt aanbevolen de bestaande waterlopen een prominente positie in het nieuwe landschap te geven en de Kaswatering te herstellen. Het middeleeuwse afwateringsstelsel is van belang omdat het nauw samenhangt met het reliëf en de bodemopbouw en omdat het ook de verdere indeling van de ruimte in de vorm van de percelering heeft bepaald. Het verdichten van het patroon van waterlopen door het reconstrueren van prehistorische waterlopen, zoals wordt voorgesteld in de integrale

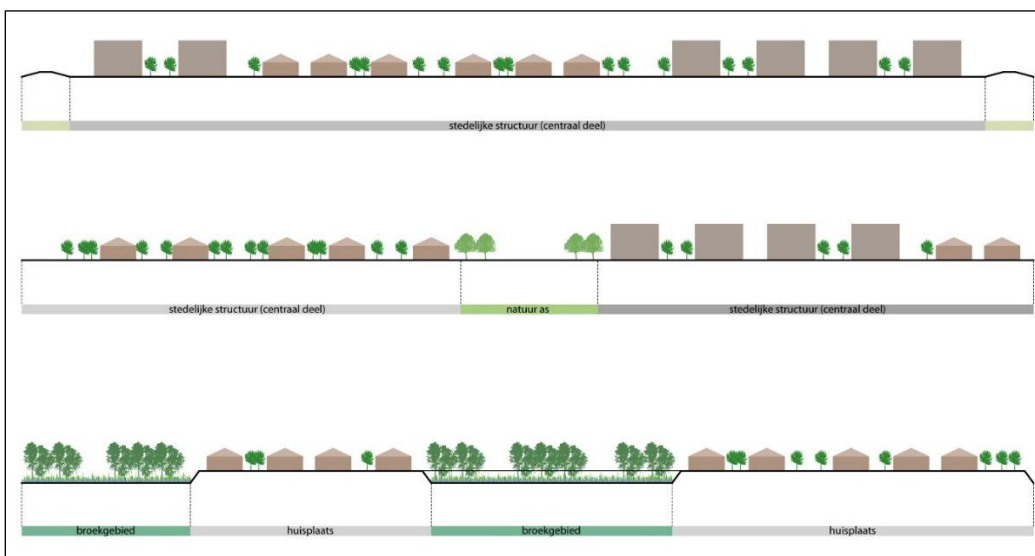
<sup>70</sup> Haartsen e.a, 2019.



ruimtelijke verkenning, doet ons nogal kunstmatig aan en vertroebelt de historische structuur van het onderzoeksgebied. De prehistorische waterlopen horen bij fysisch-geografische omstandigheden van voor de dichtslibbing van de Rijnmond en hebben voor het huidige landschap geen relevantie.

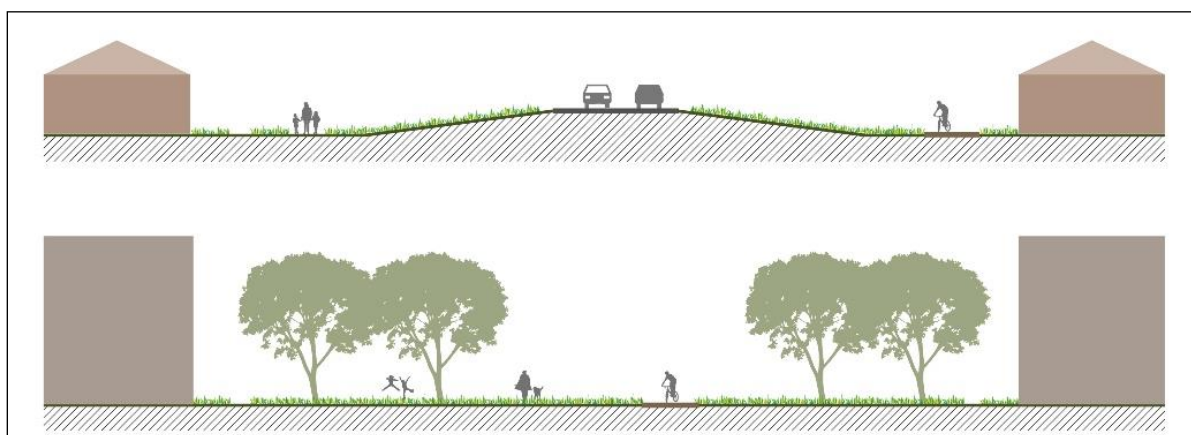


In het nieuwe stedelijke gebied zou een onderscheid kunnen worden aangebracht in dichte stedelijke bebouwing op het oude vliegveld van 1939-1945 en bebouwing op 'huisplaatsen' te midden van lagere en nattere terreinen in het vroegere broekgebied.



Voorstel voor verschillen in bebouwing van het centrum en het oostelijke deel van het vliegveld. In het centrum geconcentreerde bebouwing en een centrale natuuras volgens één van de oude startbanen, in het oosten een afwisseling van 'huisplaatsen' en broekgebieden.

We stellen voor om het onderscheid tussen het oude vliegveld en het broekgebied tussen het vliegveld en de N206 tot uitdrukking te brengen in de bebouwing: dichte stedelijke bebouwing op het oude vliegveld en een afwisseling van bouwblokken ('huisplaatsen') en 'broekgebieden nieuwe stijl' ten oosten daarvan. Het voormalige vliegveld verbindt de overige onderdelen van het militaire landschap. Als het vliegveld geheel uit het landschap verdwijnt komen de overige onderdelen geïsoleerd en zonder context te zitten. Om de herinnering aan het vliegveld in stand te houden stellen we voor de contouren van 1939-1945 en de landingsbanen een plaats in het nieuwe stedelijk landschap te geven. De min of meer noord-zuid lopende landingsbaan kan als natuuras een centrale groene rol vervullen tussen het bunkerbos en een te ontwikkelen groene mal achter de gebouwen van het vliegveld aan de 1<sup>e</sup> Mientlaan.



De natuuras in het centrale deel van het vroegere vliegveld.

De afwisseling van huisplaatsen en lager gelegen, natte terreinen (broekgebieden nieuwe stijl) herinnert enigszins aan de bebouwingssituatie van voor de Tweede Wereldoorlog. De middeleeuwse kasteel- en boerderijplaatsen van Zonneveld en Torenvliet en de boerderij Oude Broekweg 35 lagen iets hoger dan hun omgeving. Deels had dit een natuurlijke oorzaak, deels werd dit versterkt door de kleiwinning in de omgeving.



## 4. Het militaire landschap

Het militaire erfgoed is het meest bijzondere cultuurhistorische aspect van het onderzoeksgebied. Het vliegveld herinnert aan de hevige strijd die Nederlandse en Duitse troepen hier in de meidagen van 1940 hebben geleverd, aan de rol die de Duitsers het vliegveld hadden toegedacht bij de verovering van de Britse eilanden en aan de massieve kustverdediging van de Atlantikwall. De grote verliezen aan transportvliegtuigen worden door tal van auteurs als één van de redenen gezien dat de Duitsers de luchtslag om Engeland in de herfst van 1940 niet konden winnen.

### 4.1 Het vliegveld

Het voormalige vliegveld verbindt de verschillende onderdelen van het militaire landschap. We stellen voor, zoals in het vorige hoofdstuk uiteen is gezet, om de contouren van het oorspronkelijke vliegveld en de oude start- en landingsbanen als structurerende elementen in het nieuwe stedelijke landschap op te nemen.

### 4.2 Het Barakkendorp

Het barakkendorp aan de Wassenaarseweg is het meest waardevolle cultuurhistorische ensemble in het gebied. Dit als boerendorpje opgezette ensemble van gebouwen voor de soldaten en het burgerpersoneel is uniek. De goed bewaard gebleven bebouwing is nog vrijwel compleet en vormt samen met de aanwezige infrastructuur en beplanting een bijzondere combinatie.

Van alle gebouwen op het terrein van het Barakkendorp hebben er eenenvijftig een beschermde status. Daarvan zijn de telefoonbunker en het als elektriciteitshuisje vermomde schakelstation rijksmonument, de andere negenveertig zijn gemeentelijk monument. Het gaat om vier (munitie)bergplaatsen, twaalf schuilloopgraven en achttien standaardlegeringsgebouwen. De overige vijftien objecten zijn gebouwen die een specifieke functie hadden, zoals hospitaal en kapel.

De schuilloopgraven zijn heel bijzonder omdat ze nergens anders in het land voorkomen. Ze waren ontworpen voor Rotterdam, maar hebben daar beperkt nut gehad. De exemplaren in Katwijk zijn bewaard gebleven, maar zijn wel kwetsbaar geworden. Alle exemplaren aan zuidkant van de Wassenaarseweg zijn verdwenen.



Het Barakkendorp (schematisch weergegeven) nodigt uit tot hergebruik.

De manschapsonderkomens zijn wat vormgeving betreft vergelijkbaar met andere kampen bij Duitse militaire vliegvelden in Nederland. In constructieve zin wijken ze daar van af, omdat ze lichter zijn geconstrueerd en daarmee meer overeen komen met de traditionele woningbouw. Mede hierdoor zijn ze goed te herbestemmen en aan te passen aan de huidige duurzaamheidsnormen.

De andere gebouwtjes op het terrein van het Barakkendorp zijn ofwel na de oorlog toegevoegd, ofwel betreft het vervanging van oudere gebouwen. Dat geldt onder meer voor het CV-gebouw (826) naast gebouw 825, dat op zich op een keurige traditionalistische manier is vorm gegeven, maar niet de kwaliteit heeft om aanvullend een gemeentelijk monument te worden. Ditzelfde geldt ook voor de andere gebouwen, zoals de naoorlogse trafohuisjes 108, 805, 822.

De meeste gebouwen staan al enige tijd leeg en vragen om een goede invulling. Het complex is bijzonder vanwege de omvang, de gaafheid en het feit dat niet alleen de bebouwing, maar ook de hele infrastructuur van straten en pleinen bewaard is gebleven. We stellen voor het hele complex gedetailleerd in kaart te brengen en daarbij ook onderzoek te doen naar de beplantingsstructuur, als basis voor de nieuwe inrichting en gebruik van het gebied. Aanwijzing als beschermd dorpsgezicht ligt hierbij voor de hand.



De structuur van wegen, paden en pleintjes is nog herkenbaar aanwezig.



In de legeringsbarakken is enige variatie aangebracht, zoals in de kozijnen en de vorm van de daken.



De schuilloopgraven zijn uniek.



### 4.3 De Atlantikwall

Vanaf 1942 maakten het vliegveld en de militaire bebouwing deel uit van de Atlantikwall en wel van de Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk. De Duitsers vreesden voor een geallieerde landing en brachten overal aan de kust verdedigingswerken aan. In de Katwijkse duinen bouwde men diverse bunkers en een tankhindernis bestaande uit een muur en drakentanden, op het strand werd onder meer een houten versperring aangelegd om een eventuele landing te bemoeilijken. Binnen het onderzoeksgebied bestaan de verdedigingswerken uit de telefoonbunker en het schakelstation in het Barakkendorp, een aantal kazematten rondom het vliegveld en de tankgracht die zigzagsgewijs loopt van de Wassenaarseweg tot de Wassenaarse Watering.

#### De tankgracht

De tankgracht tussen de Pan van Persijn en de Wassenaarse Watering is gegraven in 1942. De lengte is ruim 2,5 kilometer. Onmiddellijk na afloop van de oorlog is het noordelijke deel van de tankgracht (bij de Wassenaarseweg) gedempt. Ook de tankmuur in Lentevreugd is verwijderd omdat deze een belemmering vormde voor de bollenteelt. In de jaren '50 is zuidelijker een deel van de tankgracht in de Ruigelandsepolder gedempt toen er een bijna drie kilometer lange start- en landingsbaan op het vliegveld werd aangelegd. Het is van cultuurhistorisch belang deze gedempte delen weer te herstellen voor de vergroting van de herkenbaarheid en de cultuurhistorische samenhang met de andere onderdelen van het militaire complex. Bij de aanleg lag de tankgracht in open gebied, voorgesteld wordt daarom om de omgeving van de te reconstrueren delen ook open te houden.



De tankgracht met restanten van een tankversperring bij de Westpoort van het vliegveld, ten zuiden van de Wassenaarseweg.

Onmiddellijk na afloop van de oorlog is het noordelijke deel van de tankgracht (ten noorden van de Wassenaarseweg) gedempt. Ook de tankmuur in Lentevreugd is verwijderd omdat deze een belemmering

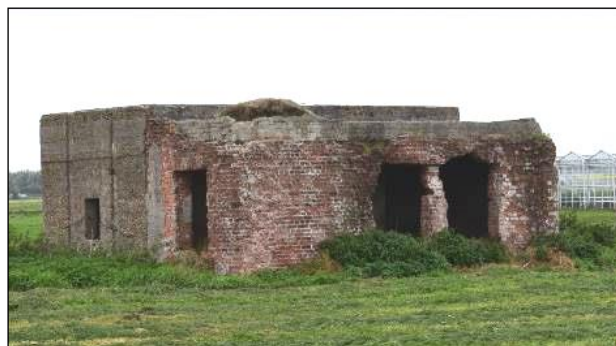
vormde voor de bollenteelt. In de jaren '50 is zuidelijker een deel van de tankgracht in de Ruigelaansepolder gedempt toen er een bijna drie kilometer lange start- en landingsbaan op het vliegveld werd aangelegd. Voorgesteld wordt deze gedempte delen weer te herstellen en de tankgracht een plek te geven in de Groene Zone tussen Wassenaar en de toekomstige bebouwing op het voormalige vliegveld. De voorstellen voor herstel en ontwikkeling van de tankgracht zijn beschreven in een afzonderlijk rapport<sup>71</sup>.

### Overige elementen

De telefoonbunker en het schakelstation zijn onderdeel van het Barakkendorp; ze zijn aangewezen als rijksmonument. Aan de oostkant van de 1<sup>e</sup> Mientlaan liggen een aantal munitiebergplaatsen. Deze kleine bergplaatsen zijn bijzonder door hun vormgeving en relatieve zeldzaamheid. Van de verdedigingswerken langs het vliegveld zijn – naast de objecten in het Bunkerbos – nog vier bunkers overgebleven: aan de Kooltuinweg, bij Oostdorperweg 199 en twee bij de Zonneveldslaan. De bunkers zijn aangelegd voor de verdediging van het vliegveld. Wij bevelen aan deze objecten aan te wijzen als beschermd gemeentelijk monument.



Munitiebergplaatsen.



Bunker aan de Zonneveldslaan.

## 4.4 Marinevliegkamp Valkenburg

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog is het vliegveld met behulp van de Engelsen hersteld en opnieuw in gebruik genomen als Marinevliegkamp. Uit de naoorlogse periode stammen diverse gebouwen die herinneren aan het vliegveld dat 60 jaar in gebruik is geweest. Een aantal daarvan is de moeite van het behouden waard<sup>72</sup>. Op het vliegveld zelf zijn dat in ieder geval de hangars 1 en 2 uit 1947, die landelijk gezien heel zeldzaam zijn. Ook het VIP-gebouw, met de Koninklijke wachtkamer, komt hiervoor in aanmerking. Aan een U-vormige zijweg van de 1<sup>e</sup> Mientlaan bevinden zich drie langwerpige voormalige manschapsonderkomens uit de jaren '50 van de vorige eeuw. In het midden van de U staat een multifunctioneel gebouw dat onder meer diende als ontspanningsruimte en kantine. De gebouwen vormen een interessant stedenbouwkundig ensemble.

<sup>71</sup> Haartsen e.a. 2019. Lantschapsstudies 163.

<sup>72</sup> Tijdens ons onderzoek hebben wij van het Rijksvastgoedbedrijf geen toestemming gekregen om de gebouwen in het westelijke deel van het vliegveld te bekijken. De waardering van deze gebouwen is gebaseerd op literatuur, luchtfoto's en waarneming op afstand.





Twee van de drie manschapsonderkomens aan de zijweg van de 1<sup>e</sup> Mientweg.



Het VIP-gebouw.



De laan bij het VIP-gebouw.

Het VIP-gebouw is een langgerekt eenlaags pand met een bitumen zadeldak. Het werd gebruikt als ontvangstruimte voor belangrijke gasten die via vliegveld Valkenburg reisden. Bij het gebouw is een laanvormige beplanting aangebracht.

De verkeerstoren van het Marinevliegveld Valkenburg is in 1982 in gebruik genomen. Het markante achtkantige gebouw is een landmark die in de wijde omtrek te zien is. Samen met de hangars is de toren ook de belangrijkste herinnering aan het vliegveld en de rijke geschiedenis die hiermee samenhangt.

Het behoud van beide objecten is van cultuurhistorisch belang.



## 4.5 Het MOB-complex van Maaldrift



Luchtfoto van het MOB-complex<sup>73</sup>.

Al aan het eind van de negentiende eeuw had Maaldrift een militaire functie als exercitieterrein. In 1916 werd een vliegveld aangelegd dat in de jaren '30 als zweefvliegveld werd gebruikt. Dit terrein is na de Tweede Wereldoorlog ingericht als mobilisatiecomplex van de Koninklijke Landmacht: een zogeheten MOB-complex. De MOB-complexen in ons land dateren uit de Koude Oorlog en zijn aangelegd in de periode 1951-1961. In 1952-1953 zijn op Maaldrift diverse gebouwen verrezen, zoals magazijnen, munitieopslagplaatsen, transformatorhuisjes, een voertuigenwasplaats, een dienstwoning en het poortgebouw<sup>74</sup>.

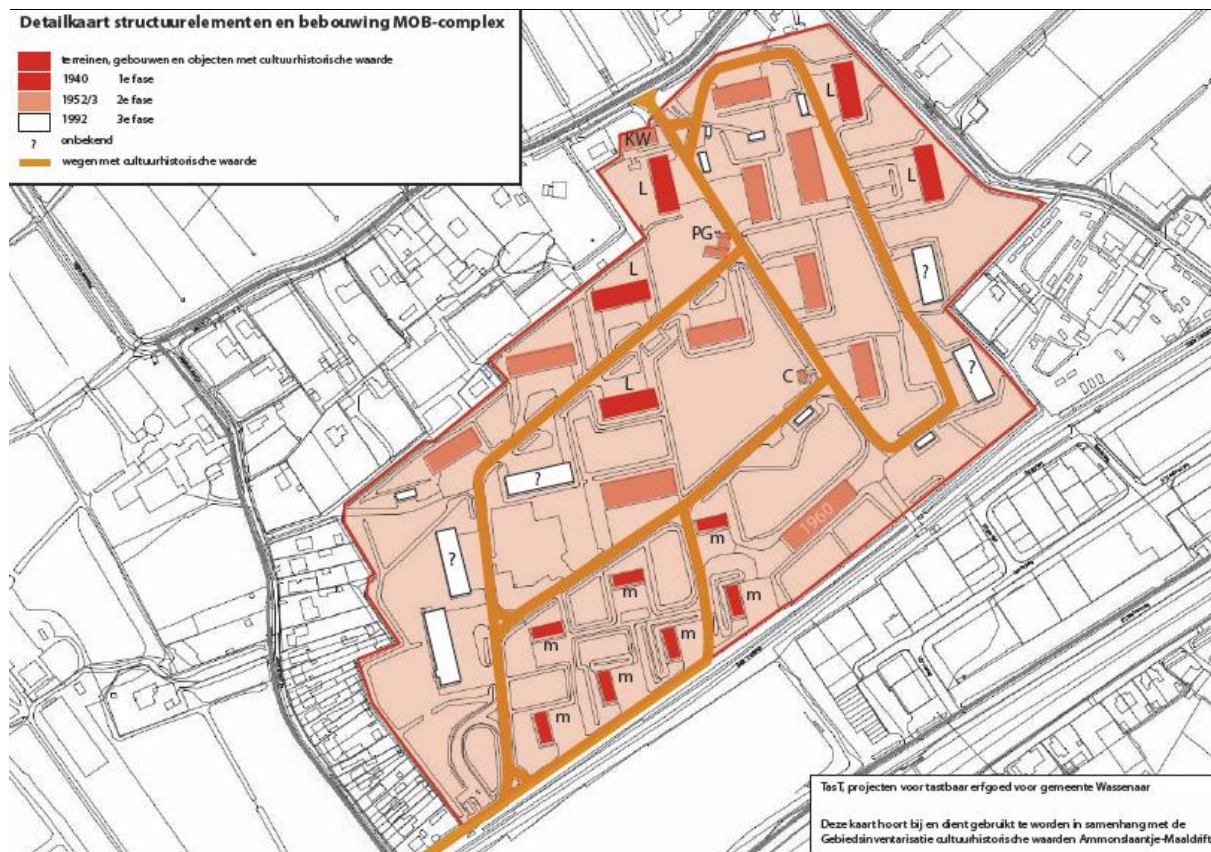
Op het terrein zijn twee lusvormige wegen en enkele zijwegen die de verschillende gebouwen ontsluiten. De munitiemagazijnen zijn omgeven door een greppel en een aarden wal met opgaande begroeiing, om de gevolgen van een mogelijke explosie zoveel mogelijk te beperken. Door de vroege aanleg en de vele gebouwen uit de beginperiode heeft het complex in 2007 een hoge cultuurhistorische waardering gekregen van de toenmalige Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (nu de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).

<sup>73</sup> Bron: [www.google.nl/maps](http://www.google.nl/maps).

<sup>74</sup> Tijdens het onderzoek kregen we geen toestemming het MOB-complex te bezoeken. Daarom zijn de individuele gebouwen niet beschreven en gewaardeerd.



In de integrale ruimtelijke verkenning wordt voorgesteld het MOB-complex te verplaatsen omdat Maaldrift in de Groene Zone ligt. Gezien de cultuurhistorische betekenis stellen wij voor om de gebouwen uit 1952-1953 en de bijbehorende infrastructuur te behouden.



Het MOB-complex met gebouwen uit 1940 (rood), 1952-1953 (roze) en na 1960 (wit). M= munitiebergplaats, L= magazijn, KW= kantoor en wachtlokaal<sup>75</sup>. Uit onderzoek van luchtfoto's van de RAF uit 1944 bleek echter dat het terrein in 1944 nog onbebouwd was. De gebouwen die toegeschreven zijn aan de bouwphase van 1940 moeten derhalve ook naorlogs zijn.

<sup>75</sup> Bron: TasT, 2012. Gebiedsinventarisatie. Cultuurhistorische waarden Ammonslaantje- Maaldrift.

## 5. Overige cultuurhistorische aspecten

### Voorstel voor aanwijzing als gemeentelijk monument

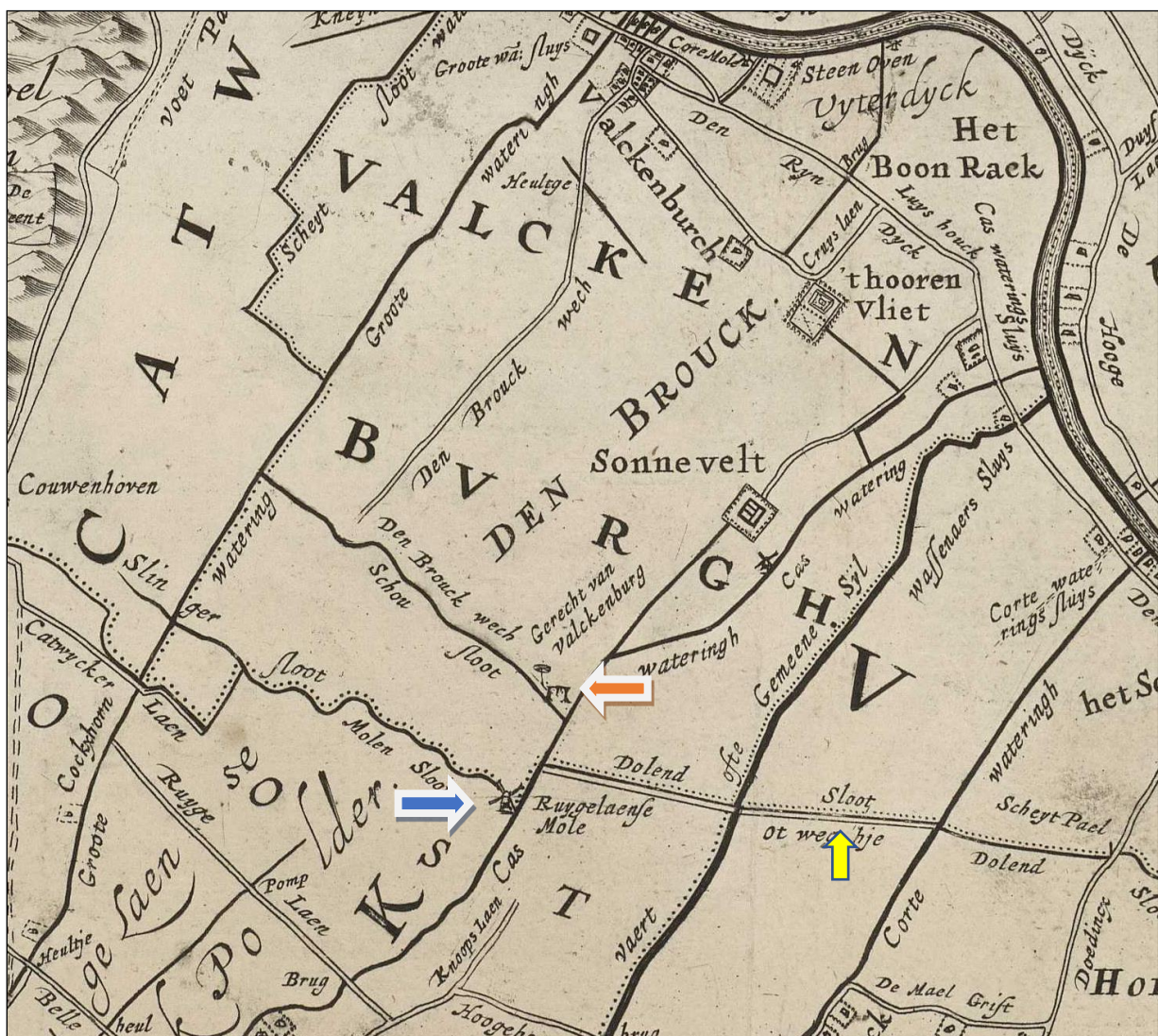
Van de panden die zijn geïnventariseerd in ons onderzoek hebben er een aantal een hoge of zeer hoge waardering gekregen. Deze panden verdienen een bescherming als karakteristiek pand of als gemeentelijk monument. De volgende panden worden in ieder geval voorgesteld om als gemeentelijk monument te worden aangewezen:

 	<p>Ammonslaantje bij 37. Het sportveld van Maaldrift kreeg in 1928 een bijzonder gebouw. Architect J. de Haan ontwierp een 'pergola met bergkelder bij een lawn-tennisgrasbaan te Wassenaar'. Het gebouw dient nog steeds als onderkomen voor bezoekers van het tenniscomplex De Oude Eik. Vanaf de verhoogde zitruimte heeft men uitzicht op de tennisbanen. Het pand heeft één bouwlaag onder een lessenaarsdak met bitumen. Opmerkelijk is de hoge paddenstoelvormige schoorsteen. Aanvankelijk was alleen de achterzijde in glas uitgevoerd, inmiddels zijn aan drie zijden glaswanden aangebracht.</p> <p>Het vooraanzicht van het ontwerp van J. de Haan.</p>
	<p>Ammonslaantje 40 is een langhuisboerderij onder een met grijze Hollandse pannen gedekt afgewolfd zadeldak. De nok staat haaks op de weg. Een kleine voortuin scheidt het pand van de openbare weg. De boerderij is gebouwd in 1879, op de plaats van een voorganger. De boerderijplaats maakt deel uit van het ijle lint van boerderijen rond de strandwal van Maaldrift. Deze boerderijen lagen alle op de grens van de strandwal en de strandvlakte.</p>
	<p>Ruigelaan 1. De boerderij is een mooi voorbeeld van de architectuur van de Wederopbouw en heeft cultuurhistorische betekenis. De voorganger van deze boerderij raakte zwaar beschadigd door de gevechten in mei 1940. In de oorlog werden de schuren opnieuw opgebouwd, in 1947 volgde de boerderij. In de voorgevel is een gevelsteen aangebracht met het symbool van de wederopbouw.</p>



## Verdwenen objecten

Door de aanleg van het vliegveld zijn enkele historische plekken verdwenen die een rol in de geschiedenis van het onderzoeksgebied hebben gespeeld. Mogelijk kunnen deze plaatsen een extra accent krijgen in het nieuwe stedelijke landschap. Het gaat om de plaats waar het kasteel, later de boerderij Torenvliet heeft gestaan, de restanten van de Oostmolen aan de Kaswating en de vroegere gerechtplaats van de hoge heerlijkheid Valkenburg. De beide laatstgenoemde plekken liggen vlakbij het Bunkerbos en de tankgracht en zouden kunnen worden opgenomen in een te ontwikkelen cultuurhistorisch belevingspark. De molenplaats van de Peijzermolen, die vroeger de Ommedijkse Polder bemaalde, loopt gevaar te verdwijnen bij de voorgenomen uitbreiding van de zandwinning van het Valkenburgse Meer. Voorgesteld wordt deze uitbreiding op een zodanige manier vorm te geven dat de molenplaats, de Dolendssloot en de kade hierlangs gespaard worden en worden ingericht voor recreatief medegebruik.



De gerechtplaats van de hoge heerlijkheid Valkenburg (oranje pijl), de Ruggelaense of Oostmolen (blauwe pijl) en de plaats van de Peijzermolen (gele pijl) op een kaart van 1769<sup>76</sup>.

<sup>76</sup> Bron: Archief Hoogheemraadschap van Rijnland, archiefnummer A-0410.

## Bijlage 1. Bronnen

### Literatuur

- Aa, A.J. van der Aa, 1845. Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden, deel 6 (I-K), Gorinchem.
- Acket, M.N., 1953. De Oude Rijn en zijn omgeving. Leidsch Jaarboek 45: 73-102.
- Alphen M. van e.a., 2007. Terg mij niet, de geschiedenis van Marinevliegkamp Valkenburg, Franeker.
- Alphen, M.A. van, 2006. Marinevliegkamp Valkenburg in retrospectief, Marineblad, jrg 116 nr 6, 26-29.
- Beemt, F.H. van den, D. Boekema & K.K. Thijssens (red.), 1988. 300 jaar bouwen voor de landsverdediging, 's-Gravenhage.
- Beenakker, J.J.J.M., E.W. Geels, J.H.J. Heus & E. Hoegge, 2001. De Duin- en Bollenstreek in 'caert' gebracht (Stichting Cultuur Historisch Genootschap Duin- en Bollenstreek i.s.m. Museum de Zwarte Tulp).
- Boerboom, J.H.A., 1958. Begroeiing en landschap van de duinen onder Wassenaar en Scheveningen van omstreeks 1300 tot heden; een historisch-vegetatiekundige studie. In: Beplanting en recreatie in de Haagse Duinen. ITBON Mededelingen 39. Arnhem.
- Bosch-Slabbers Landschapsarchitecten, 2007. Groene schakel tussen kust en Groene Hart. Ommedijkse polder en omgeving
- Bosch-Slabbers Landschapsarchitecten, 2017. Unmanned Valley Valkenburg. Ontwerpverkenning inpassing UMV Valkenburg.
- Bosman, A.V.A.J., 2016. Tussen de netels. Waardering van een Duitse bunker te Valkenburg (ZH). Military Legacy Rapport ML 64.
- Bult, E.J. & D.P. Hallewas (1986) Graven bij Valkenburg: het archeologisch onderzoek in 1985. Delft.
- Bult, E.J. & D.P. Hallewas (1987) Graven bij Valkenburg II: het archeologisch onderzoek in 1986 .Delft.
- Bult, E.J. & D.P. Hallewas (1990) Graven bij Valkenburg III: het archeologisch onderzoek in 1987 en 1988. Delft.
- BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling, 2013. Masterplan locatie Valkenburg.
- Dierendonck, R.M. van, D.P. Hallewas & K.E. Waugh, 1993. The Valkenburg excavations 1985-1988. Amersfoort.
- Dijkstra, Menno, 2011. Rondom de mondingen van Rijn en Maas. Landschap en bewoning tussen de 3e en 9e eeuw in Zuid-Holland, in het bijzonder de Oude Rijnstreek. Leiden.
- Fockema Andreae, S.J., 1976. Warmond, Valkenburg en Oestgeest; (herdruk van een viertal artikelen met een inleiding door D.P. Blok). Apparaat voor de Geschiedenis van Holland 7. Dordrecht.
- Gemeente Katwijk, 2017. Verbindend Erfgoed. Erfgoedvisie en uitvoeringsagenda 2017-2022
- Gemeente Katwijk, 2016. Erfgoedverordening Gemeente Katwijk.
- Gemeente Wassenaar, 2018. Naar een erfgoedzorg voor iedereen. Erfgoedvisie Wassenaar 2018-2024.
- Gemeente Wassenaar, 2016. Erfgoedverordening Wassenaar.
- Haartsen, Adriaan, Ronald Stenvert, André Viersen & Klaas Jan Wardenaar, 2019. Cultuurhistorische analyse van de tankgracht bij het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg en voorstellen voor toekomstige ontwikkeling. Lantschapsstudies 163, Haafden.
- Heijden, Paul van der (red), 2016. Romeinse wegen in Nederland. Utrecht.
- Herwaarden, G.W. van, e.a. (red), 1998. Buitenplaatsen. Jaarboek Monumentenzorg 1998. Zwolle.
- Hillebrand, W., 2010. De Leidse Lustwarande: de locatiekeuze van buitenplaatsen ten noorden en westen van Leiden in de periode 1600-1800, Masterthesis Rijksuniversiteit Leiden, Faculty of Humanities, Leiden.
- H+N+S Landschapsarchitecten in samenwerking met Over Morgen, 2014. Verkenning Groene Buffer en Tijdelijk Gebruik Locatie Valkenburg.
- H+N+S Landschapsarchitecten & Enno Zuidema Stedebouw, 2014. Gebiedsprofiel Duin Horst en Weide.
- Janson, E. M. Ch. M., 1972. Uit de geschiedenis van Wassenaar. 's-Gravenhage.
- Korbee, Peter, 2006. Marinevliegkamp Valkenburg 1947-2006: Herinneringen aan een vliegveld, Noordwijk.
- Kruidenier, Michiel, 2007. Militair Erfgoed: Categoriiaal onderzoek wederopbouw 1940-1965, Zeist.
- Lit, Robert van, 2015. Rijk aan bodemvondsten. De archeologie van Wassenaar. Wassenaar.
- Micklinghoff, Frans, 1999. Monumentaal groen in Wassenaar. Den Haag.
- Loeff, Karel, 2000. Quick scan Historische vliegveld-complexen (1910-1950) in Nederland. Laren.
- Parlevliet, D., 1993. Historische atlas van Katwijk en Valkenburg 1620. Katwijk.
- Parlevliet, D., 2018. Historische atlas van Katwijk en Valkenburg in de middeleeuwen.



- Parlevliet, Dik, 2018. Een ambacht aan de Rijnmond. Valkenburg en Katwijk in de middeleeuwen.
- Poort, W.A., 1951. Rondom de oude Rijnmond; Katwijk aan Zee in de kringloop der eeuwen. Katwijk.
- Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland, 1994. Jongere bouwkunst en stedebouw Wassenaar. Deel I, II en erratum. 's-Gravenhage.
- Renaud, J.G.N. & S. Fockema Andreae, 1952. Kastelen, ridderhofsteden en buitenplaatsen in Rijnland. Leiden.
- Scheffer, Carla & Robert van Lit, 2006. Boerenerfgoed. Het boerderijenboek van Voorschoten en Wassenaar. Hollandsche Rading.
- Schoorl, H., 1995. Het duinlandschap. In: S. Barends, J. Renes, T. Stol, J.C. van Triest, R.J. de Vries & F.J. van Woudenberg (red.), 1995. Het Nederlandse landschap: een historisch-geografische benadering, pp. 77-87
- Stenvert, R., Ch. Kolman, S. van Ginkel-Meester, E. Stades-Vischer & S. Broekhoven, 2004. Monumenten in Nederland: Zuid-Holland. Zeist/Zwolle.
- Steur, A.G. van der, 1968. De afzanding van de Hollandse binnenduinen in de 17e eeuw. Contactblad regionale en lokale geschiedenis Noord-en Zuid-Holland 1: 58-62.
- Stichting Menno van Coehoorn, 2003. Duitse militaire werken uit de Tweede Wereldoorlog - Zand erover?: Landelijke inventarisatie en selectievoorstel, Den Haag.
- Stichting voor Bodemkartering, 1982. Bodemkaart van Nederland 1 : 50.000. Blad 30: 's-Gravenhage. Wageningen.
- Stöver, Jos, e.a. (red), 2000. Kastelen en buitenplaatsen in Zuid-Holland. Leiden/Zutphen.
- Strootman Landschapsarchitecten, 2018. Integrale verkenning gebied tussen Katwijk en Wassenaar. Amsterdam.
- TasT, 2012. Gebiedsinventarisatie. Cultuurhistorische waarden Ammonslaantje – Maaldrift. Hollandsche Rading.
- TasT, 2012/2013. Hoofdkenmerken en waardering van waardevolle cultuurhistorische gebouwen en objecten in de gemeente Wassenaar. Hollandsche Rading
- Teixeira de Mattos, L.E, 1906-1961. De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland.
- Vosseveld, R.H., 2009. Vliegveld Valkenburg: Redengevende omschrijving gebouwenclusters Wassenaarseweg 75. Katwijk.
- Zagwijn, W.H., 1991. Nederland in het Holoceen. Geologie van Nederland, deel I. Den Haag.

## Geraadpleegde archieven

- Nationaal archief (NA):
- Archief Hoogheemraadschap van Rijnland
- Gemeentearchief Wassenaar

## Internet

<https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>.  
[www.atlantikwallplatform.eu](http://www.atlantikwallplatform.eu)  
[www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)  
[www.erfgoedleiden.nl](http://www.erfgoedleiden.nl)  
[www.forten.info](http://www.forten.info)  
[www.geheugenvannederland.nl](http://www.geheugenvannederland.nl)  
[www.grenspalen.org](http://www.grenspalen.org)  
[www.hogenda.nl](http://www.hogenda.nl)  
[www.katwijk.nl](http://www.katwijk.nl)  
[www.katwijkinoorlog.nl](http://www.katwijkinoorlog.nl)  
[www.molendatabase.org](http://www.molendatabase.org)  
[www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl)  
[www.wassenaar.nl](http://www.wassenaar.nl)

## Bijlage 2. Verantwoording



### Inleiding

In opdracht van de gemeenten Katwijk en Wassenaar is cultuurhistorisch onderzoek gedaan naar Vlieggkamp Valkenburg en de onmiddellijke omgeving ervan. Doel van het onderzoek is de gemeenten informatie te verschaffen die van belang is voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, met name de bouw van een groot aantal woningen op het voormalige vliegveld en de ontwikkeling van een groene bufferzone tussen deze nieuwe woonwijk en de bestaande bebouwing van Wassenaar.

### De opdracht

De opdracht omvatte de volgende aspecten

- Het schrijven van een (beknopte) geschiedenis van het gebied om de historisch geografische en ruimtelijke ontwikkeling beter te begrijpen;
- Inventarisatie en waardering van de cultuurhistorische elementen en ensembles en de daarbij behorende landschappelijke en stedenbouwkundige samenhang;
- Het maken van een digitale cultuurhistorische waardenkaart;
- Aanbevelingen voor behoud, herstel en ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden in de toekomst;
- Communicatie: overleg met medewerkers van de gemeenten en presentatie van de conceptresultaten aan de erfgoedcommissies van beide gemeenten.
- Verdiepend onderzoek naar de mogelijkheden om de cultuurhistorische waarden van de tankgracht (rijksmonument) te versterken en beter beleefbaar te maken en de cultuurhistorische en ecologische waarden op elkaar af te stemmen.



## Werkwijze

Op grond van literatuurstudie en kaartvergelijking en veldwerk is een voorlopig rapport over de geschiedenis van het gebied geschreven. Tevens is een conceptlijst (een catalogus in de vorm van een exceltabel) gemaakt van potentieel waardevolle objecten en stedenbouwkundige ensembles. Beide zijn bijgesteld aan de hand van veldwerk en bespreking in de monumentencommissies van beide gemeenten, waar vertegenwoordigers van de erfgoedorganisaties bij aanwezig waren. Wij danken de leden van de monumentencommissies voor de opmerkingen bij en de aanvullingen op het conceptrapport.

Twee werkbijeenkomsten zijn gehouden over de toekomstige inpassing en vormgeving van de tankgracht. Hierbij waren aanwezig: Carla Scheffer, Helena Meijer, Cathrina Draaisma, Wouter Minkhorst (Werkorganisatie Duivenvoorde), Jacqueline Rosbergen (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed), Rianne van Hilten (Gemeente Katwijk), Pieter Veen en Arjan van Duijvenboden (Circular Landscapes), Klaas Jan Wardenaar (Smartland), André Viersen (BBA) en Adriaan Haartsen (Lantschap).

## Waardering

De cultuurhistorisch interessante objecten zijn vervolgens gewaardeerd volgens de methode die door BBA/Lantschap is ontwikkeld, op basis van uitgangspunten van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze methode is vergelijkbaar met de waarderingsmethode van het MIP. Ook de rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten zijn in de catalogus opgenomen. Bij de totaalwaardering is aangesloten op de beleidspraktijk van beide gemeenten..

Waardering objecten		
belevingswaarde	herkenbaarheid	
	herinneringswaarde	
Waardering intrinsiek	zeldzaamheid	
	kenmerkendheid	
	gaafheid	
	architectuur	
Waardering context	samenhang (ensemblewaarde)	
	structureerende werking	
	gaafheid omgeving	
	Informatiewaarde	
Score per aspect		hoog/middel/laag/nvt
<b>Totaalwaardering</b>		<b>Top<sup>77</sup>/ zeer hoog/ hoog/ middel</b>

- Bij herkenbaarheid is gekeken in hoeverre de oorspronkelijke functie nog afleesbaar is aan het pand.
- Bij herinneringswaarde gaan we na of het pand verbonden is aan een bekende persoon, of het om een veelbezochte plek gaat (bijvoorbeeld scholen, kerken, winkels, kruisgebouwen, gemeentehuizen).
- Bij zeldzaamheid wordt beoordeeld in hoeverre het object op landelijke schaal zeldzaam is.
- Bij kenmerkendheid kijken we in hoeverre een object qua vorm of functie kenmerkend is voor de gemeente of de regio. Voorbeelden hiervan zijn legeringsbarakken en wateringen.

<sup>77</sup> De topwaardering is voorbehouden aan beschermde monumenten (rijksmonumenten en gemeentelijk monumenten).

- Bij gaafheid is de mate van authenticiteit van de oorspronkelijke vorm en detaillering beoordeeld. Vervanging in oude vorm van een gebouw krijgt geen hoge waardering voor dit aspect, net zo min als een oude boerderij met grote jaren '60 ramen.
- Bij architectuur is gekeken of een object bewust esthetisch is vormgegeven (detaillering, volumes, verhoudingen). Soms is hier de naam van een architect aan verbonden, soms een stijlperiode.
- Bij samenhang kan het gaan om een functionele relatie (zoals een boerderijplaats op de grens van strandwal en strandvlakte), een visuele relatie of een stedenbouwkundige structuur (zoals het Barakkendorp).
- Bij structurerende werking is beoordeeld in hoeverre een object de vormgeving en inrichting van de omgeving heeft bepaald. Voorbeelden hiervan zijn ontginningsassen, zoals de Voorschoterweg, en de kasteelplaatsen van Zonneveld en Torenvliet.
- De informatiewaarde geeft aan in hoeverre het object iets vertelt over de geschiedenis van de omgeving.
- De totaalwaardering is een gewogen oordeel over de cultuurhistorische betekenis van het object. Dit wil niet altijd zeggen dat een hoog gewaardeerd object voor alle aspecten een hoge score heeft. Soms zijn aspecten als zeldzaamheid, kenmerkendheid of architectuur doorslaggevend voor een hoge score.

## De database

Het resultaat van de inventarisatie bestaat uit een GIS-bestand en de catalogus, in de vorm van een exceltabel, die met elkaar verbonden zijn. In de exceltabel kunnen selecties gemaakt worden, bijvoorbeeld panden uit een bepaalde periode, of kenmerkende of zeldzame panden. Daarnaast biedt het GIS-bestand de mogelijkheid koppelingen te maken met andere GIS-matige informatie, zoals de kadasterkaart, de bodemkaart, de hoogtekkaart, de archeologische waardenkaart of de ecologische hoofdstructuur.

De catalogus bestaat uit een exceltabel waarin de ca 100 objecten en ensembles zijn opgenomen. De objecten en ensembles vormen de rijen in de tabel, terwijl verticaal (in de kolommen) de eigenschappen zijn weergegeven. Per element in de lijst zijn de volgende gegevens genoteerd:

- Identificatienummer (uniek nummer dat correspondeert met het GIS-bestand)
- Naam/adres
- Gemeente
- Thema: landschapsvormende functie (bijvoorbeeld wonen, landbouw, waterbeheer, defensie, bedrijvigheid, infrastructuur)
- Categorie (bijvoorbeeld boerderij, vrijstaand pand, landweg)
- Type (bijvoorbeeld langhuisboerderij, woning, doorgaande weg)
- Datering (bijvoorbeeld, 1650, 1930)
- Dateringsperiode (bijvoorbeeld 17<sup>e</sup> eeuw, 1926-1945)
- Status (rijksmonument, gemeentelijk monument, beeldbepalend, geen status)
- Totaalwaardering (top, zeer hoog, hoog en middel)
- Herkenbaarheid
- Herinneringswaarde
- Zeldzaamheid
- Gaafheid
- (Landschaps)architectuur
- Samenhang
- Structurerende werking
- Gaafheid omgeving



- Informatiewaarde
- Nadere informatie, waar opmerkingen geplaatst zijn als: 'gerestaureerd in 2005' of 'nader onderzoek nodig' of de naam van de architect van het gebouw.

Alle objecten zijn in de tabel van een hyperlink voorzien. Door op de hyperlink te klikken komt een achtergronddocument in beeld. Deze documenten hebben alle dezelfde structuur. De naam van het element, beeldmateriaal in de vorm van een foto (soms meerdere foto's), een kaartfragment of een luchtfoto, en nadere cultuurhistorische informatie zijn in het document opgenomen. In een tabel is aangegeven hoe de waardering tot stand is gekomen. Ook ensembles zijn in de exceltabel opgenomen met een hyperlink die toegang geeft tot de beschrijving.

## Resultaten

Het onderzoek heeft opgeleverd:

- Het rapport dat voor u ligt, met een beschrijving van de ruimtelijke geschiedenis van het gebied, aanbevelingen voor behoud en versterking van cultuurhistorische waarden
- Een afzonderlijk rapport met het resultaat van de verdiepingsslag ten aanzien van de versterking van de cultuurhistorische landschappelijke en belevingswaarde van de tankgracht (Lantschapstudies 163);
- een exceltabel met rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten en overige panden, landschapselementen en ensembles. Deze objecten zijn beschreven en gewaardeerd in achtergronddocumenten die met hyperlinks in de tabel kunnen worden aangeklikt. De gedigitaliseerde informatie is als shape files aan de gemeente aangeboden. De foto's die tijdens het veldwerk zijn gemaakt zijn eveneens ter beschikking gesteld.
- Een digitale cultuurhistorische waardenkaart;
- Shape files.

## Colofon

Bureau Lantschap heeft bij dit project samengewerkt met Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (BBA), Smartland en Optifield. BBA is één van de grootste adviesbureaus op het gebied van bouwhistorie. Ronald Stenvert coördineerde de inzet van BBA, dat zich vooral heeft beziggehouden met de beschrijving en waardering van de cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en stedenbouwkundige structuren. André Viersen van BBA onderzocht de tankgracht, bezocht het Nationaal Archief en was betrokken bij de verdiepingsslag over de rol van de tankgracht in de nieuw in te richten Groene Zone. Landschapsarchitect Klaas Jan Wardenaar van Smartland analyseerde de mogelijkheden voor behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden in relatie tot de nieuwe ruimtelijke functies en tekende daar mooie plaatjes bij. Rutger de Groot van Optifield verwerkte de data in shape files en maakte de cultuurhistorische waardenkaart. Lantschap zorgde voor bouwhistorische en historisch-geografische aspecten van het project. Adriaan Haartsen coördineerde het onderzoek en is eindverantwoordelijk voor de geleverde producten. Het project werd begeleid door mevrouw Rianne van Hilten van de gemeente Katwijk en Carla Scheffer van Werkorganisatie Duivenvoorde.