



Cultuurhistorische analyse van de tankgracht bij het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg en voorstellen voor toekomstige ontwikkeling



Landschapstudies 163


adviesbureau voor landschap en
cultuurhistorie

Herenstraat 19a

4175 CC Haften
tel 0418-594141
www.lantschap.nl

Het onderzoek is uitgevoerd door:

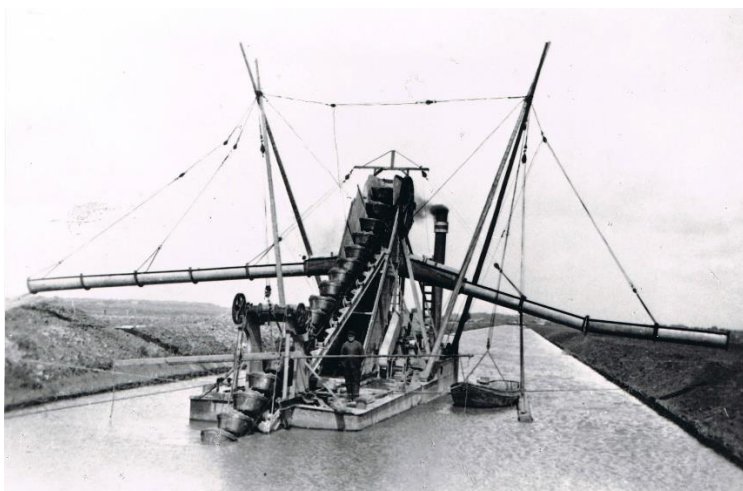
Drs. Adriaan Haartsen (Lantschap)
Dr. Ing. Ronald Stenvert (BBA)
Drs. Klaas Jan Wardenaar (Smartland)
Ir. André Viersen (BBA)

15 juli 2019

Opdrachtgevers: Gemeente Katwijk en
Gemeente Wassenaar



Cultuurhistorische analyse van de tankgracht bij het voormalige Marinevliegkamp Valkenburg en voorstellen voor toekomstige ontwikkeling



Inhoud

1. Inleiding	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 3
2. De Duitse kustverdediging	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 3
3. Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 7
4. De tankgracht bij het vliegveld	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 10
5. Huidige toestand van de Duitse tankgrachten in Nederland	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 13
6. Toekomstige ruimtelijke ontwikkeling	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 14
7. Aanbevelingen	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 16
Bronnen	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 22
Colofon	-	-	-	-	-	-	-	-	pagina 23

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.





1. Inleiding

Aanleiding voor de voorliggende cultuurhistorische analyse is de grote verandering die het onderzoeksgebied zal ondergaan door de stedelijke ontwikkeling van het voormalige Marinevliegveld Valkenburg en de inrichting van een groen buffergebied – de ‘Groene Zone’ – tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing van Wassenaar. Een belangrijk landschapselement is de tankgracht aan de westkant van het vroegere vliegveld. In opdracht van de gemeenten Katwijk en Wassenaar is onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische betekenis van deze tankgracht. Tevens zijn enkele voorstellen gedaan om de belevingswaarde van de tankgracht te vergroten.



Ligging van de restanten van de tankgracht op de meest recente topografische kaart 1 : 25.000.

Een tankgracht is een brede en vrij diepe gracht die is aangelegd om tanks en pantservoertuigen tegen te houden. De tankgracht bij het vliegveld maakte deel uit van de verdedigingslinie die in de Tweede Wereldoorlog rondom de Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk is aangelegd. De tankgracht is speciaal voor dit doel gegraven en had een lengte van ca 2,5 km. Verder maakten de Wassenaarse Watering en de Oude Rijn deel uit van deze natte verdedigingslinie bij het vliegveld. Grote delen van de tankgracht zijn bewaard gebleven; er zijn twee stukken gedempt. Onmiddellijk na afloop van de oorlog is het noordelijke deel van de tankgracht (ongeveer 300 meter langs de Wassenaarseweg ten noorden van de Grote Watering) gedempt. Ook de tankmuur in Lentevreugd, waar de tankgracht op aansloot, is verwijderd omdat deze een belemmering vormde voor de bollenteelt. In 1959 is zuidelijker een deel van de tankgracht (ongeveer 400 meter) in de Ruijgelaanepolder gedempt toen er een bijna drie kilometer lange start- en landingsbaan op het vliegveld werd aangelegd.

2. De Duitse kustverdediging

Na de verovering van de Noord- en Westeuropese landen was de kustlijn van Noorwegen tot Spanje de westgrens van het Derde Rijk. Aanvankelijk werden alleen verdedigingswerken aangelegd op



strategische plaatsen, zoals bij havens en riviermondingen. Andere installaties werden gebouwd om de verovering van de Britse eilanden te faciliteren. Deze slag om Engeland begon in juli 1940 maar liep niet voorspoedig voor de Duitsers, onder meer omdat veel Duitse oorlogsvliegtuigen bij de mislukte aanvallen op de vliegvelden rond Den Haag vernield of beschadigd waren. Eind oktober 1940 kwam een einde aan de grootscheepse luchtgevechten tussen de Luftwaffe en de Royal Air Force. De Duitse ambitie om Brittannië te veroveren werd uitgesteld.



De aanleg van de tankgracht in het Haagse Bos. Bron: www.atlantikwallplatform.eu

Door de aanval op Rusland in 1941 veranderde het militaire landschap in het westen. Het accent kwam te liggen op de kustverdediging zodat een groot deel van de hier gelegerde Duitse troepen aan het oostfront kon worden ingezet. Op 14 december 1941 gaf Hitler het bevel de Neue Westwall aan te leggen, de verdedigingslinie van het noorden van Noorwegen tot de Frans-Spaanse grens, die later de Atlantikwall werd genoemd. De bouwactiviteit van bunkers en andere verdedigingswerken kreeg een extra impuls na de mislukte geallieerde landingsoperatie bij de Franse havenstad Dieppe op 18 augustus 1942. Het plan was om zo'n 15.000 grote bunkers met ondersteunende luchtafweerbatterijen en radarstations te bouwen in Nederland, België en Frankrijk. Ondanks de enorme bouwactiviteit werd het streefgetal niet gehaald, maar toch waren er medio 1943 6000 zware bunkers gereed gekomen. In het gebied tussen Schiermonnikoog en Schouwen-Duiveland zijn tussen 1942 en 1944 gebouwd¹:

- 1106 permanente verdedigingswerken met een dekking van gewapend beton tussen 2 en 3,5 meter;
- 1596 kleinere betonnen werken
- 9810 bakstenen, houten of dun-betonnen bouwwerken.

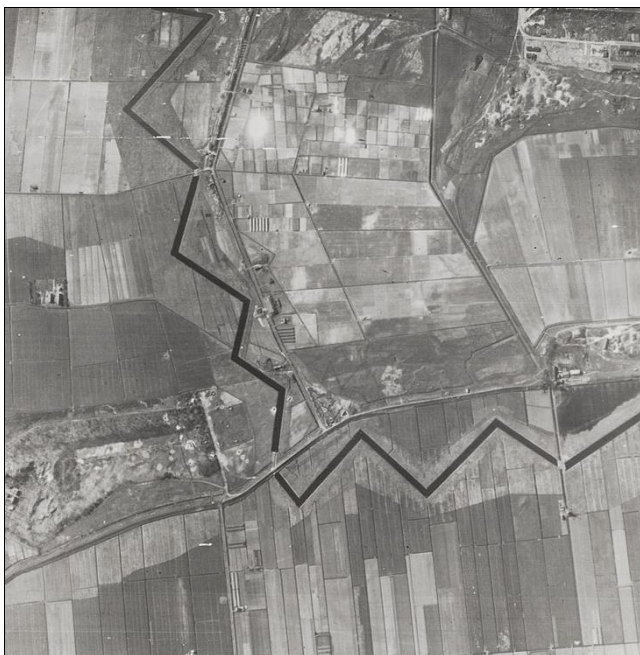
In totaal is toen in dit gebied ruim 1,2 miljoen kubieke meter beton verwerkt.

¹ Sneep, Treu en Tydeman, 1982, pagina 141.



De kustverdediging bestond uit een aantal autonoom functionerende 'vestingen'. De belangrijkste waren Den Helder, IJmuiden, Hoek van Holland (de toegang tot de havens van Rotterdam) en Vlissingen. Deze gebieden kregen het predicaat 'Verdedigingsbereich' 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.

Deze Verdedigingsbereiche 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, drakentandversperringen, betonnen en ijzeren palen, loopgraven, prikkeldraadversperringen en mijnevelden. In de lagere terreindelen werd een natte hindernis aangelegd. Hiervoor gebruikte men bestaande waterlopen en – op plaatsen waar deze niet aanwezig waren – groef men tankgrachten met een karakteristiek hoekig tracé.



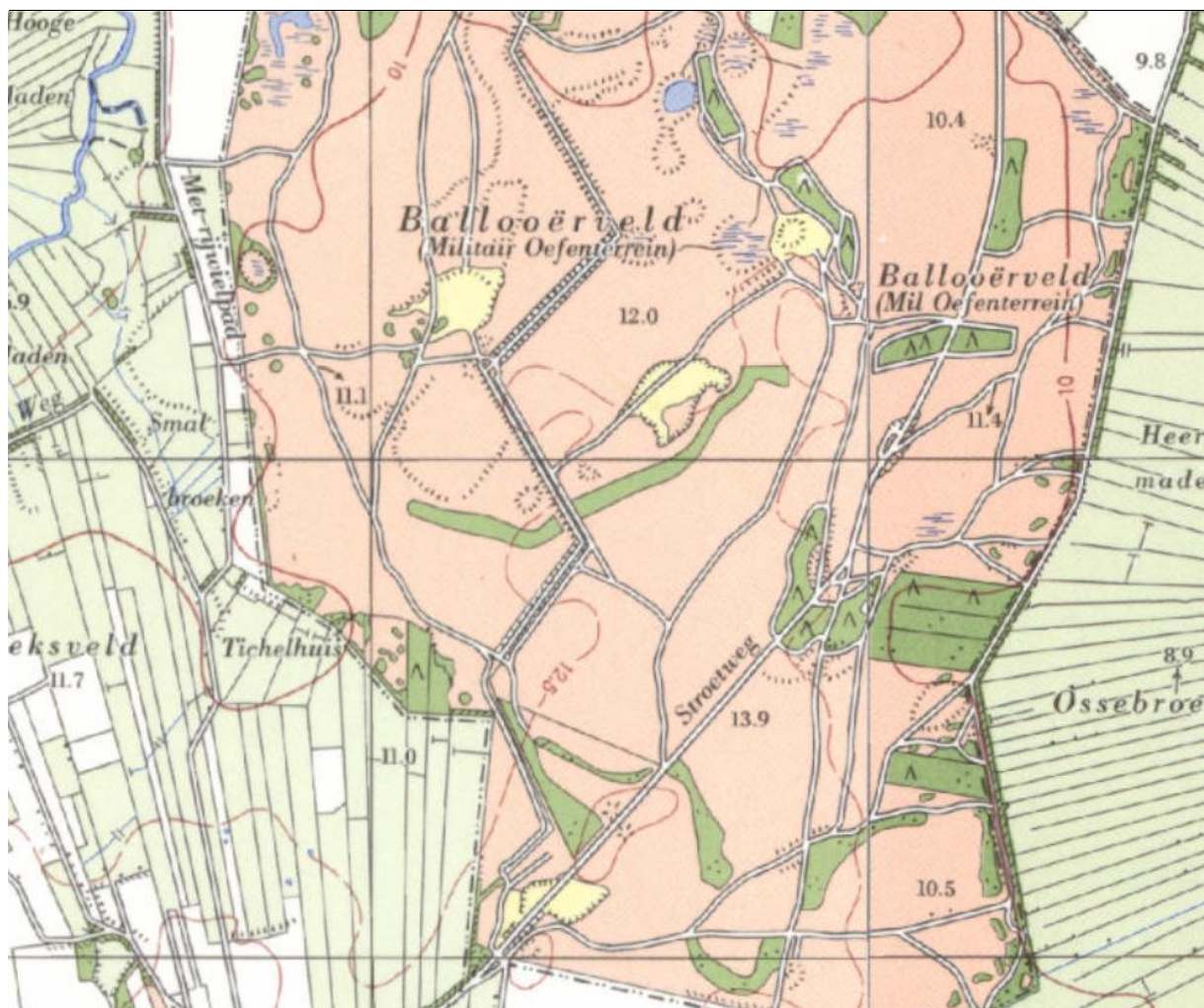
Links: de tankgracht bij Hoek van Holland, rechts: een deel van de tankgracht van Stützpunktgruppe Scheveningen.
Bron: <https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>

Niet alleen aan de kust, maar ook elders in ons land zijn tankgrachten aangelegd. In het najaar van 1944 werd het werk aan de Atlantikwall stopgezet. De manschappen werden ingezet om een meer landinwaartse gelegen verdedigingslinie in staat van paraatheid te brengen. Deze linie heette de Frieslandriegel, die ook wel Assener Stellungen werd genoemd². Het was een noord-zuid lopende verdedigingslinie die in het zuiden aansloot op de IJssellinie en in het noorden doorgetrokken moest worden tot aan Delfzijl. De linie is in het najaar van 1944 en het voorjaar van 1945 aangelegd vanwege

² Michiel Gerding, 2005. Frieslandriegel of Assener Stellungen.



het oprukken van de geallieerden. In die periode zijn kilometerslange tankgrachten, loopgraven, mitrailleurstellingen en bunkers aan weerszijden van de Drentsche Hoofdvaart en de Noord-Willemsvaart aangelegd. Deze liepen vanaf Meppel door langs de vaart tot Bovensmilde, vandaar door het Witterveld en het Asser Bos oostelijk van Assen, en verder over het Ballooërveld naar het noorden. De uitvoering berustte, net als bij de Atlantikwall, bij de Organisation Todt. Voor het spitwerk aan de linie werden vooral mensen uit de streek zelf ingeschakeld.

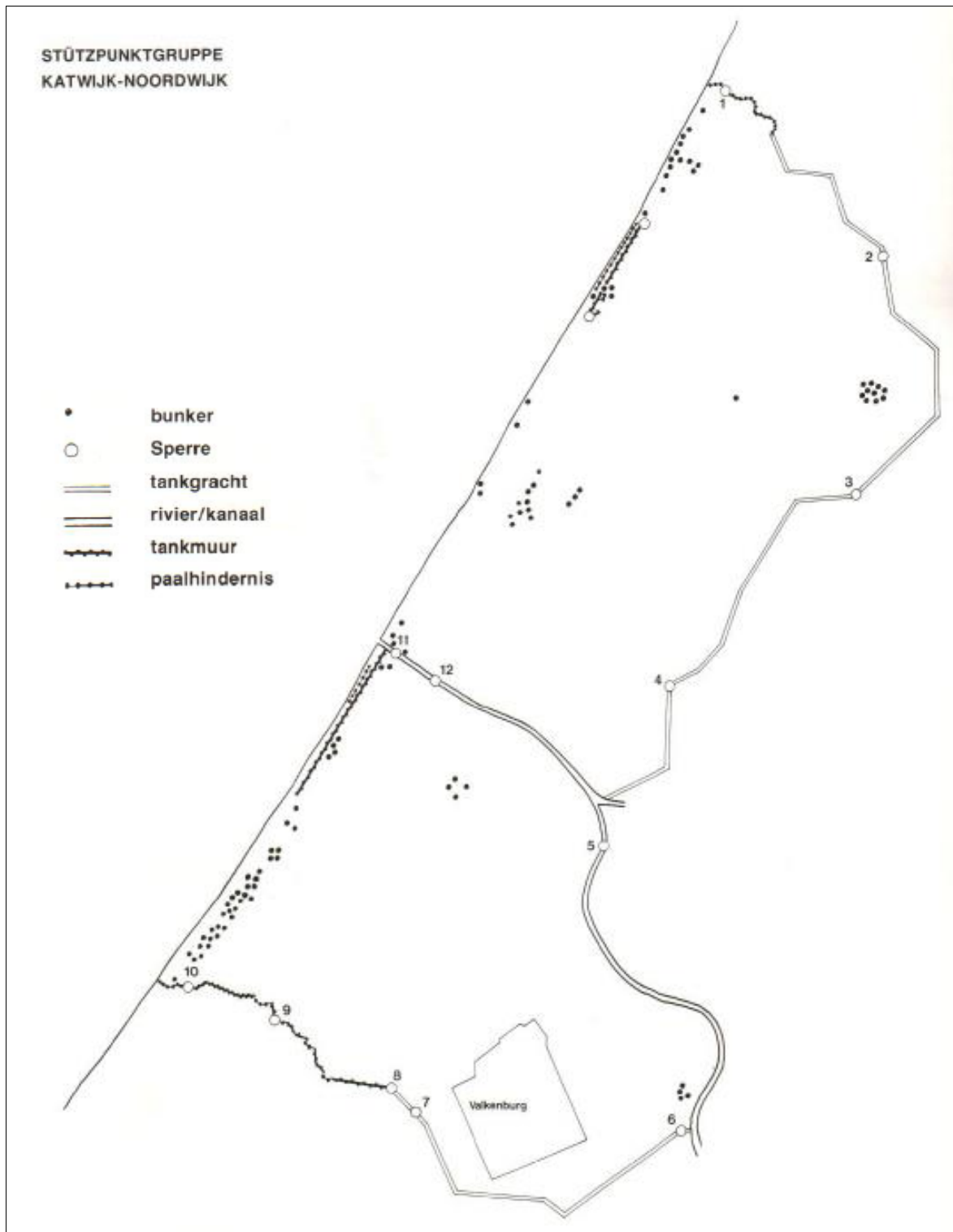


Restanten van de tankgracht van de Frieslandriegel in het Ballooërveld.

Daar waar de tankgrachten door cultuurgrond gegraven waren, werden zij meestal meteen dichtgeschoven door de geallieerden. Het Canadese leger had ook bulldozers bij zich. In natuurgebieden was het niet nodig de tankgrachten te dichten en daardoor zijn ze blijven liggen.



3. Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk



Stützpunktgruppe Katwijk-Noordwijk.³

³ Bron: Sneep, Treu en Tydeman, 1982, pagina 140.



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 antitankhindernissen in 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 waarin bestaande wateren, zoals de Maandagse Watering, zijn opgenomen. 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.



Op deze luchtfoto van de RAF, genomen op 30 november 1944⁴, 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.

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 complexen⁵:

- 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

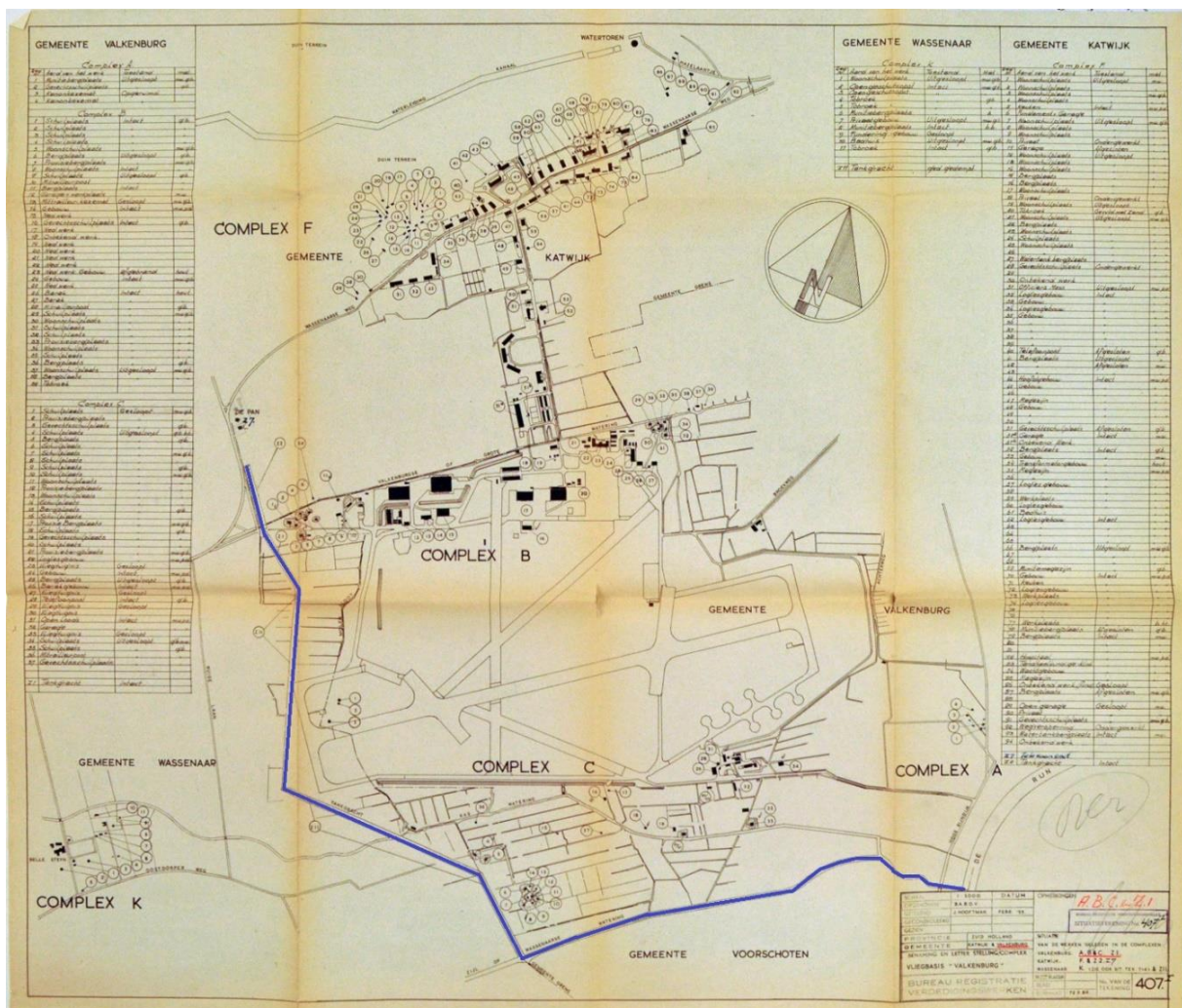
⁴ Bron: <https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>.

⁵ Bron: 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 luchtdoelbatterij 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 levensmiddelenbergplaats en een Tobruk⁶ completeerden het complex, dat omstreeks 1998 vrijwel geheel gesloopt is. De fundering van een geschutskoepel is bewaard gebleven.
- Luchtafweerstelling aan de zuidoostkant van het vliegveld. Van deze stelling resteren twee bunkers: een aan de Zonneveldslaan en een vlakbij de Kaswatering.



Na de oorlog zijn de door de Duitsers aangelegde verdedigingswerken nauwgezet in kaart gebracht. Behalve de grote concentratie aan gebouwen van het Barakkenkamp (complex F op de kaart) vallen de werken op het vliegveld zelf op (complexen B en C). Tot complex C behoren de verdedigingswerken in het Bunkerbos. Verder zien we versterkingen in het Panbos, bij de Wassenaarseweg/Katwijkseweg en – buiten het eigenlijke vliegveldterrein – bij Bellesteyn⁷. De tankgracht is blauw ingetekend.

- Luchtafweerstelling in het Panbos. In het duin ten noorden van het Panbos, dichtbij het Barakkendorp lag in een duintop een lichte luchtdoelbatterij, gericht tegen laagvliegende

⁶ Een tobruk of tobroek is een betonnen schuttersput.

⁷ Bron: Nationaal Archief.

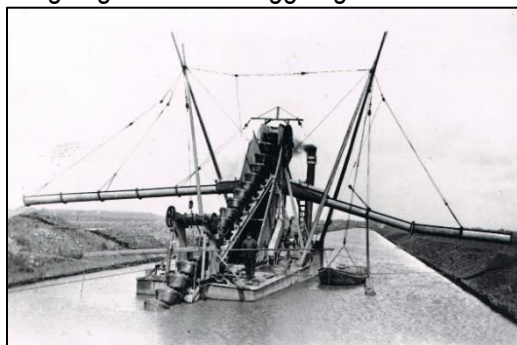


toestellen. Van de tien gebouwen in deze stelling waren er vier woonschuilplaatsen met een geschutbedding op het dak. Verder waren er nog drie woonschuilplaatsen, een privaat, een dubbele bergplaats, een waterbergplaats en een Tobruk. De werken zijn aangewezen als rijksmonument.

- Luchtafweerstelling bij de Watertoren. Niet ver van de watertoren lag in een duintop een batterij licht luchtdoelgeschut. 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 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.
- 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.

4. De tankgracht bij het vliegveld

Aan de westkant van het vliegveld werd de tankgracht aangelegd. Omdat de gracht aansloot op de bevaarbare Wassenaarse Watering kon men een baggermolen gebruiken. Het noordoostelijke deel van de Wassenaarse Watering tot de uitwatering in de Oude Rijn werd opgenomen in de verdedigingslinie. Mogelijk is de watering hier verbreed en verdiept. Vanaf de Wassenaarse Watering is de tankgracht aangelegd door de laaggelegen strandvlakte van de Ruigelaansepolder, waarbij men geen gebruik kon



maken van bestaande waterlopen. De gracht heeft hier de kenmerkende zigzagstructuur. Het noordelijke deel van de gracht liep langs de Wassenaarseweg en sloot daar aan op de droge tankhindernis die vanaf Lentevreugd door de duinen naar de kust liep.

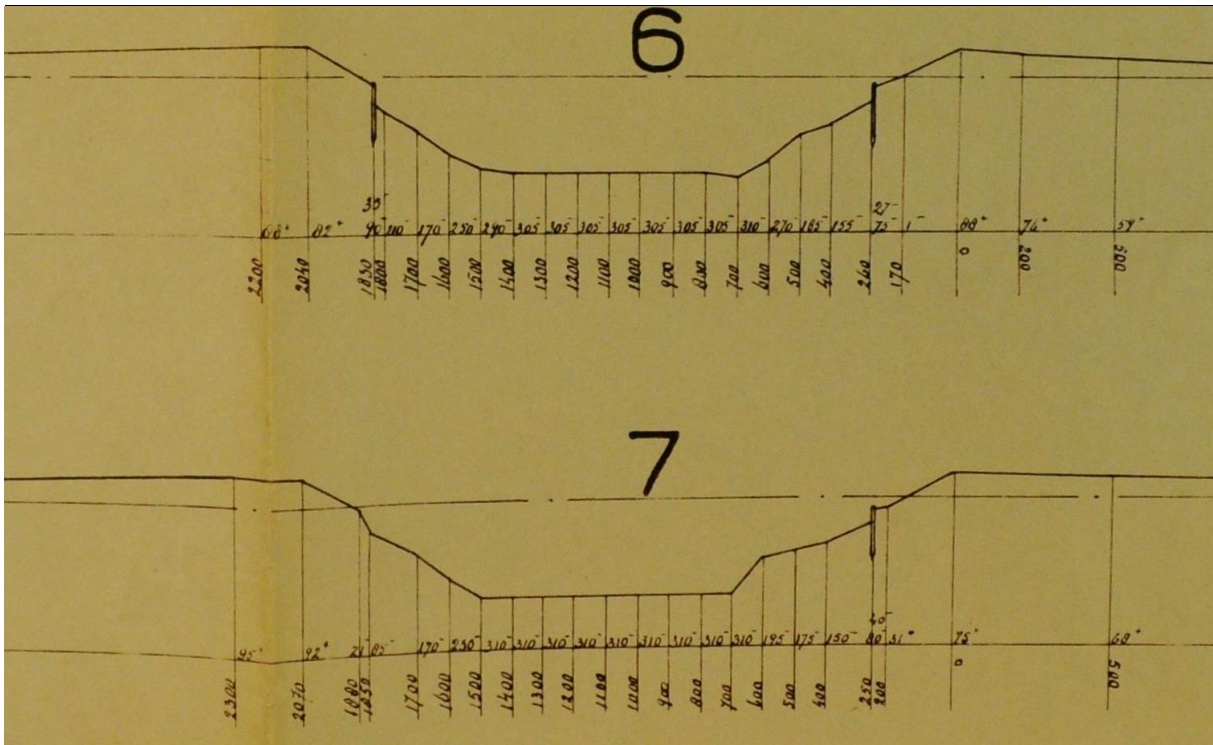
De tankgracht bij het vliegveld werd aangelegd met behulp van een baggermolen.



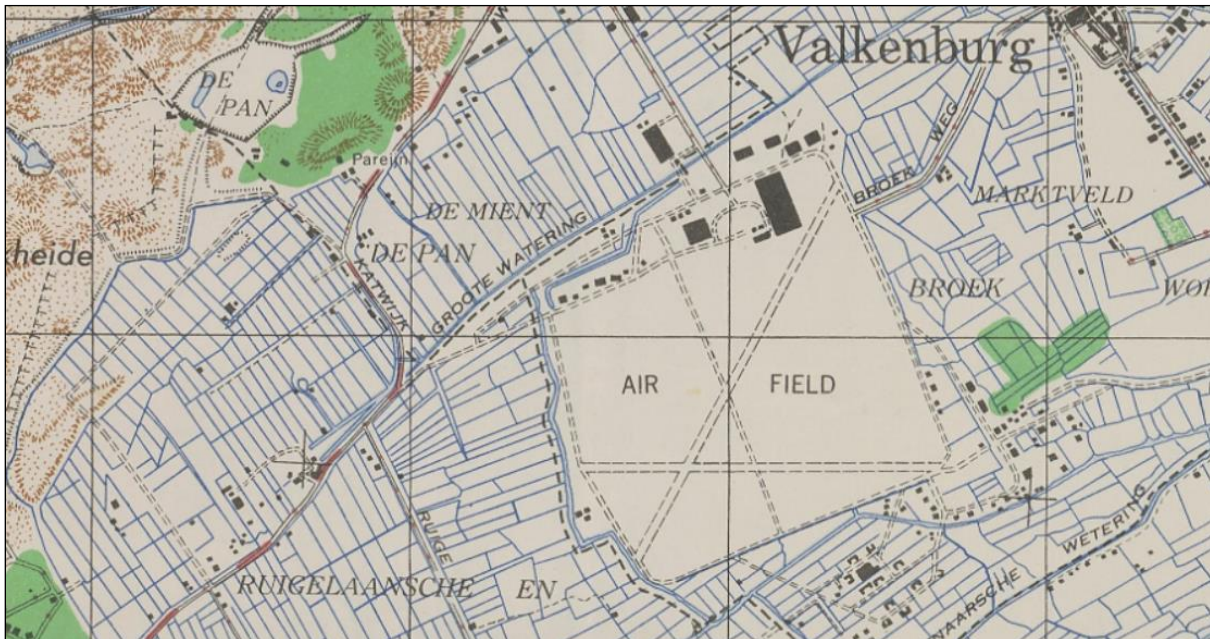
De tankgracht ten zuiden van de Wassenaarseweg.



De tankgracht had een breedte van zo'n 8 meter en was in aanleg 3 meter diep. De bodem was vlak en de gracht had vrij steile taluds, hier en daar verstevigd met beschoeiing.



Na de oorlog is ook de tankgracht onderzocht en zijn tal van doorsneden gemaakt. Hieruit blijkt onder meer dat de tankgracht op veel plaatsen beschoeiing had. De grond die bij de aanleg beschikbaar kwam heeft men niet gebruikt om een kade op te werpen, maar is in een brede zone over de oevers verdeeld.⁸



De tankgracht viel niet op in het landschap. Op deze kaart van het Amerikaanse leger uit 1944 is wel het vliegveld nauwkeurig ingetekend, maar de tankgracht heeft men kennelijk niet als zodanig herkend.⁹

⁸ Bron: Nationaal Archief.

⁹ Bron: www.erfgoedleiden.nl, nummer LEI001000258.



5. Huidige toestand van de tankgrachten in Nederland

Van de vele tankgrachten die de Duitsers hebben aangelegd is niet veel bewaard gebleven. Op grond van de informatie van www.atlantikplatform.eu, kaartvergelijking en literatuur is het volgende overzicht gemaakt van de tankgrachten bij de verschillende Verteidigungsbereiche, Festungen en Stützpunktgruppen aan de kust en de Frieslandriegel in Drenthe.

- Breskens: twee destijds al bestaande waterlopen die deel uitmaakten van de Hauptkampflinie zijn nog aanwezig, de gegraven tankgrachten zijn verdwenen.
- Vlissingen: enkele delen van de tankgracht, die grotendeels uit bestaande waterlopen bestond, zijn bewaard gebleven¹⁰.
- Ooltgensplaat: geen tankgracht aangelegd.
- Zijpe: geen tankgracht aangelegd.
- Moerdijk: ging later deel uitmaken van de Vordere Wasserstellung in Noord-Brabant. Voor de natte verdedigingslinie is voornamelijk van bestaande waterlopen gebruik gemaakt. Restanten van gegraven delen zijn opgenomen in het Mark-Vlietkanaal en niet meer herkenbaar¹¹.
- Schouwen: het landfront, dat hier geen tankgracht bevatte, is geheel verdwenen.
- Goeree: het landfront, dat hier geen tankgracht bevatte, is geheel verdwenen.
- Hoek van Holland: gegraven delen van de tankgracht zijn grotendeels verdwenen, bij Heenweg ligt nog een klein stuk (ca 300 meter).
- Scheveningen: de tankgracht had een lengte van in totaal 12,5 kilometer¹². Twee delen zijn bewaard gebleven: aan de noordoostkant van landgoed Clingendael (gegraven) met een lengte van 1,2 kilometer, en de Koninginnegracht (bestaand water in 1940: het Schevenings Kanaal).
- Katwijk-Noordwijk: bij Noordwijk zijn geen speciaal gegraven delen van de tankgracht bewaard gebleven, wel delen van bestaande waterlopen die vroeger deel uitmaakten van de verdedigingslijn: Haarlemmertrekvaart en Maandagse Watering. Bij Katwijk vormden de Oude Rijn, de Wassenaarse Watering en de gegraven tankgracht van ca 2,5 kilometer, waarvan twee stukken van 300 meter (bij de Wassenaarseweg) en 400 meter (uitbreiding vliegveld) zijn gedempt.
- IJmuiden: in de Heerenduinen liggen een aantal stukken (totaal ca 1,3 kilometer) van de verdedigingslinie van de vroegere Festung IJmuiden. De twee grootste delen worden door een antitankmuur met elkaar verbonden.
- Den Helder: de gegraven tankgracht ten zuiden van Julianadorp, tussen de duinen en het Noordhollands Kanaal (ruim 5 kilometer) is tussen 1960 en 1990 geleidelijk geheel gedempt en is niet meer herkenbaar.
- Frieslandriegel of Assener Stellingen: in enkele Drentse natuurgebieden zijn – meestal droge – delen van tankgrachten bewaard gebleven. Het grootste stuk tankgracht – meer dan twee kilometer lang – ligt in het Balloërveld.

Conclusie

Deze opsomming maakt duidelijk dat veel tankgrachten verdwenen zijn en dat aan de restanten van de tankwallen bij IJmuiden en bij het voormalige vliegveld van Valkenburg de grootste waarde kan worden toegekend, omdat zij nog grotendeels in hun oorspronkelijke setting liggen en de grootste omvang hebben. De tankgracht in Wassenaar/Katwijk heeft daarnaast een bijzondere extra ensemblewaarde door de aanwezigheid van het vliegveld en de vele militaire objecten die ermee verbonden zijn.

¹⁰ Hans Sakkers, 2012.

¹¹ D.C.H.Ross, 2011.

¹² Kees Ampt, 2012.



6. Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Ten oosten van de tankgracht zal het huidige landschap grote veranderingen ondergaan door de bouw van grote aantallen woningen en de inrichting van bedrijventerreinen. Tussen deze nieuwe stedelijke ruimte en de bestaande bebouwing van Wassenaar wordt een groen buffergebied – de ‘Groene Zone’ – ingericht. Dit gebied bestaat grotendeels uit de laaggelegen strandvlakte met uitlopers naar de binnenduinrand en de beide strandwallen. De tankgracht zal geheel of gedeeltelijk in deze Groene Zone komen te liggen. De tankgracht is een cultuurhistorisch waardevol element en is aangewezen als rijksmonument. Door behoud en ontwikkeling van de cultuurhistorische betekenis en de vergroting van de belevingswaarde kan de tankgracht worden ontwikkeld tot een waardevol landschaps- en belevingselement in deze Groene Zone.

Beleid van rijk, provincie en gemeenten

In de beleidsnota ‘Belvedere’ uit 1999 is het gebied Den Haag-Wassenaar aangewezen als één van de in cultuurhistorisch opzicht belangrijkste gebieden van Nederland. Dit gebied, waarbinnen het onderzoeksgebied valt, 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 2014¹³. Hierin zijn onder meer de volgende ambities geformuleerd:

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.

¹³ H+N+S Landschapsarchitecten & Enno Zuidema Stedebouw, 2014. Gebiedsprofiel Duin Horst en Weide.



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

Erfgoedvisie Katwijk (vastgesteld 2017)¹⁴:

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.

In het uitvoeringsprogramma van de Erfgoedvisie Wassenaar¹⁵ 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, gedenkmmonumenten, het cultuurlandschap, personen en gebeurtenissen. Nadat h¹⁶:et 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.*

¹⁴ Gemeente Katwijk, 2017. Verbindend Erfgoed. Erfgoedvisie en uitvoeringsagenda 2017-2022

¹⁵ Gemeente Wassenaar, 2018. Naar een erfgoedzorg voor iedereen. Erfgoedvisie Wassenaar 2018-2024.



7. Aanbevelingen

We hebben geconstateerd dat de tankgracht bij het voormalige vliegveld een grote cultuurhistorische waarde heeft door zijn zeldzaamheid, de relatieve gaafheid, de redelijk gaaf gebleven omgeving en de grote ensemblewaarde. We kunnen tevens vaststellen dat de verschillende overheidslagen groot belang hechten aan cultuurhistorische waarden en ze een rol toedichten in het landschap van de toekomst. Vanuit de grote cultuurhistorische betekenis van de tankgracht pleiten wij voor:

- behoud en ontwikkeling van de bestaande delen van de tankgracht,
- herstel van de gedempte delen,
- herstel van de verbinding met de droge tankhindernis in de duinen,
- een aangepaste inrichting van de omgeving,
- vergroting van de belevingswaarde.

Behoud en ontwikkeling van bestaande delen



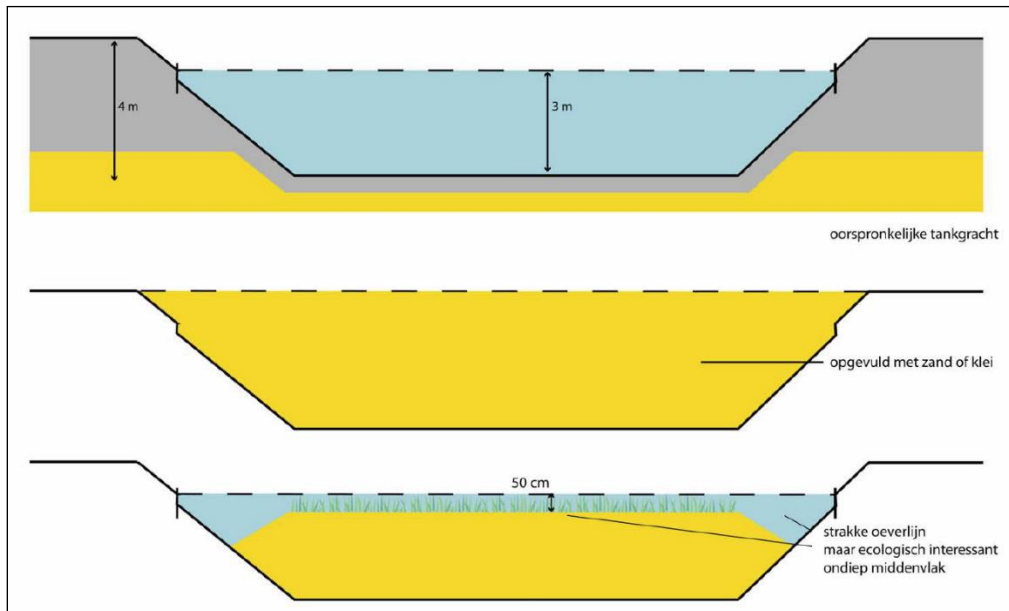
Kruising van de tankgracht (voorground) en de Grote Watering.

Kenmerk van de (gegraven) tankgrachten in het algemeen is het hoekige beloop en de strakke vormgeving van de oevers. Wij stellen voor dit zoveel mogelijk te handhaven. Plas-drassituaties en diervriendelijke oevers kunnen het strakke, kunstmatige karakter van de gracht aantasten. Deze situaties kunnen gecreëerd worden op plekken waar de gracht vanouds sloten of wateringen kruist. Overwogen kan worden plaatselijk beschoeiing aan te brengen.



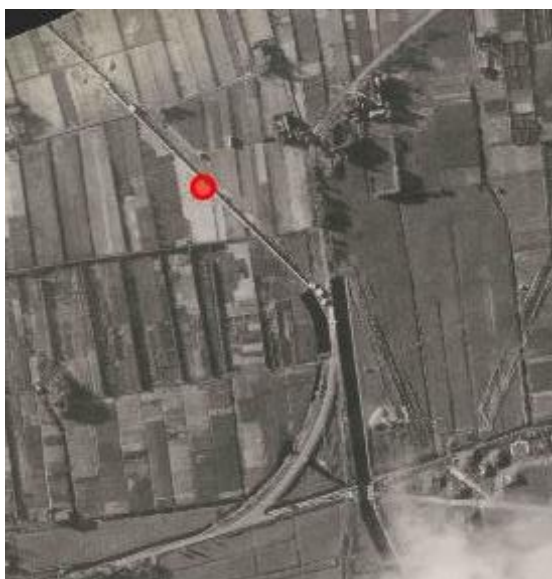
Herstel van gedempte delen van de gracht

Na de Tweede Wereldoorlog zijn twee delen van de tankgracht gedempt: een gedeelte van ongeveer 300 meter langs de Wassenaarweg en een gedeelte van ca 400 meter in de Ruigelaansepolder.



Voorstel voor de te reconstrueren delen van de tankgracht met een ecologische nevendoelstelling.

Het reconstrueren van de gedempte delen van de tankgracht is belangrijk voor de vergroting van de herkenbaarheid van de gracht zelf en voor versterking van de cultuurhistorische samenhang met de andere onderdelen van het militaire complex. Voorwaarde is dat de te herstellen gedeelten hetzelfde beloop en dezelfde breedte krijgen als voor de demping. We stellen voor de taluds van beschoeiing te voorzien, maar het middendeel minder diep te maken dan vroeger. Hierdoor kunnen zich hier waterplanten vestigen die de ecologische betekenis versterken. Bovendien wordt op deze manier zichtbaar welke delen van de gracht oorspronkelijk en welke delen gereconstrueerd zijn.



Herstel van de verbinding met de droge tankhindernis in de duinen

De tankgracht eindigde langs de Wassenaarweg, ongeveer halverwege de slingers in de weg. In de Tweede Wereldoorlog waren hier voorzieningen om de weg af te sluiten. Aan de westkant van de weg ging de verdedigingslinie verder als tankmuur. Deze is vlak na de oorlog verdwenen. Wij stellen voor het beloop van deze tankmuur weer zichtbaar te maken en daarmee de verbinding met het nog aanwezige deel van de tankmuur in de duinen te herstellen. Dit kan op verschillende manieren gerealiseerd worden: een aarden wal, een wandelpad, een landart project.

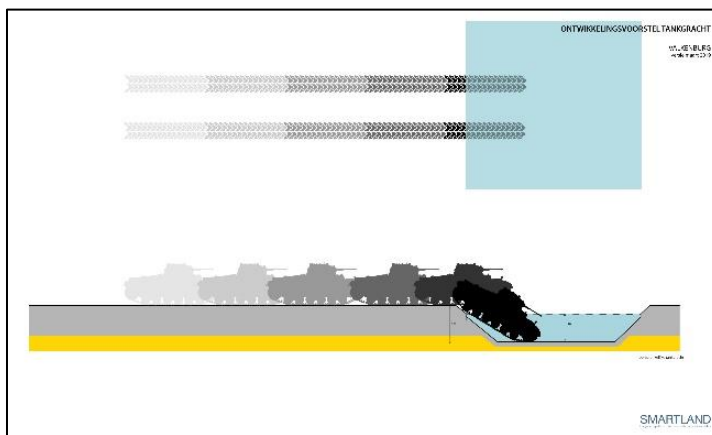


Aangepaste inrichting van de omgeving

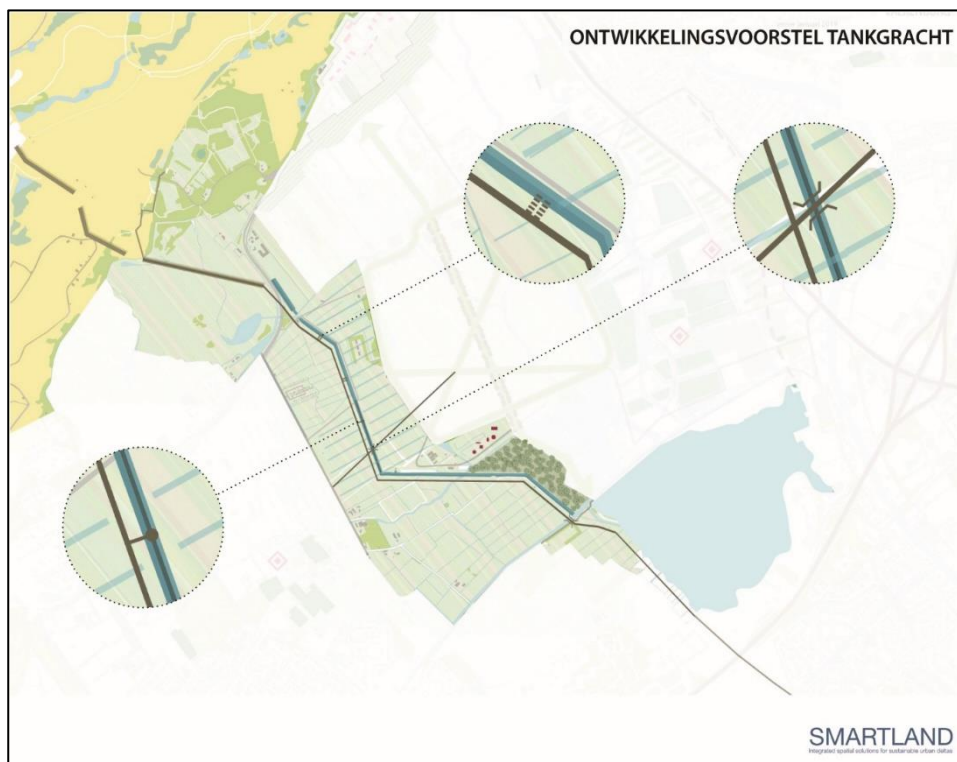
De meeste tankgrachten zijn aangelegd in open gebieden, en waar dat niet het geval was werden huizen gesloopt of bossen gekapt om de gewenste openheid te verkrijgen. Ten oosten van het zuidelijke deel van de tankgracht bevindt zich het Bunkerbos, waardoor de openheid hier al is aangetast. We stellen voor een zone langs de bestaande en te reconstrueren delen van de tankgracht open te houden. Aan de vliegveldzijde van de gracht kan een pad worden aangelegd, net zoals dat in de oorlog het geval was.

Vergroting van de belevingswaarde

Bovengenoemde maatregelen dragen op zich al bij aan de herkenbaarheid en de grotere belevingswaarde van het bijzondere landschapselement. Als het terrein van het voormalige vliegveld bebouwd wordt komen er veel mensen te wonen



waarvoor de tankgracht en omgeving een waardevol uitloopgebied wordt. Om de belevingswaarde te vergroten stellen we voor op drie punten voorzieningen te treffen om de vroegere functie op eigentijdse wijze te illustreren en beleefbaar te maken. De precieze locatie hiervan moet nog nader worden bepaald. De voorstellen zijn mede geïnspireerd op de sporen die een tank achterlaat.

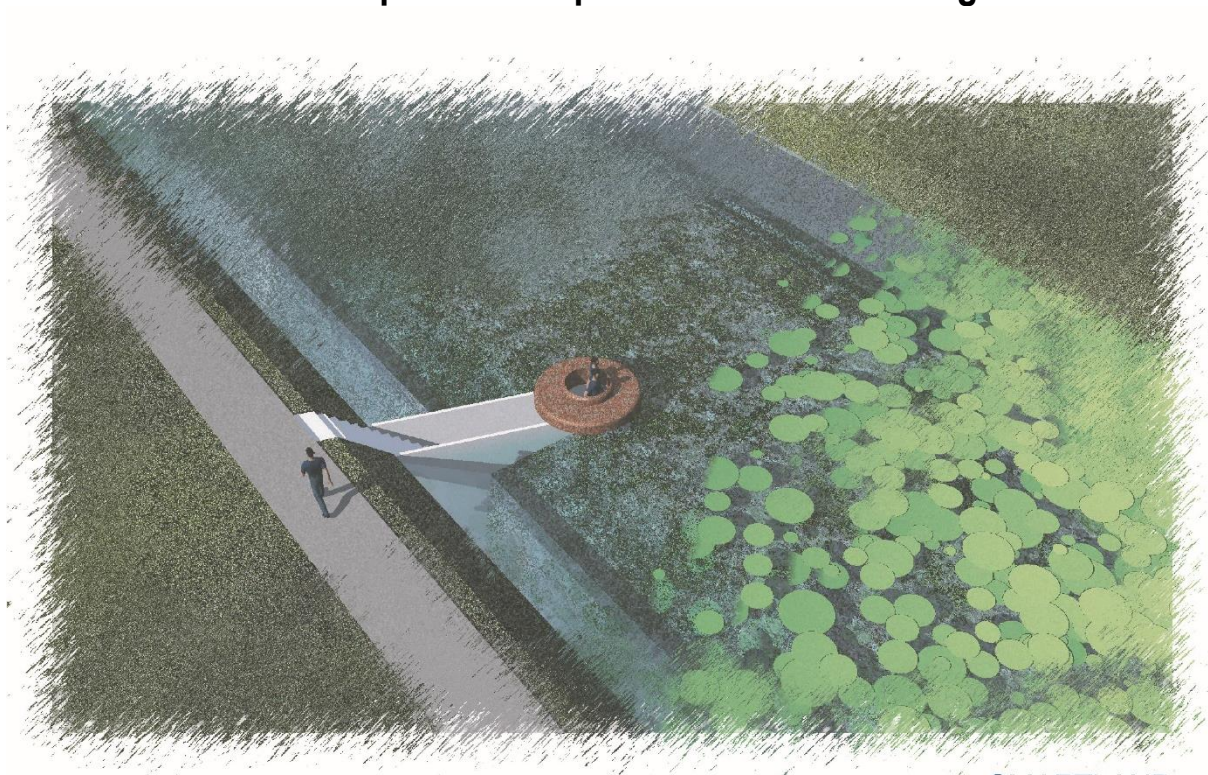


De drie voorstellen zijn:

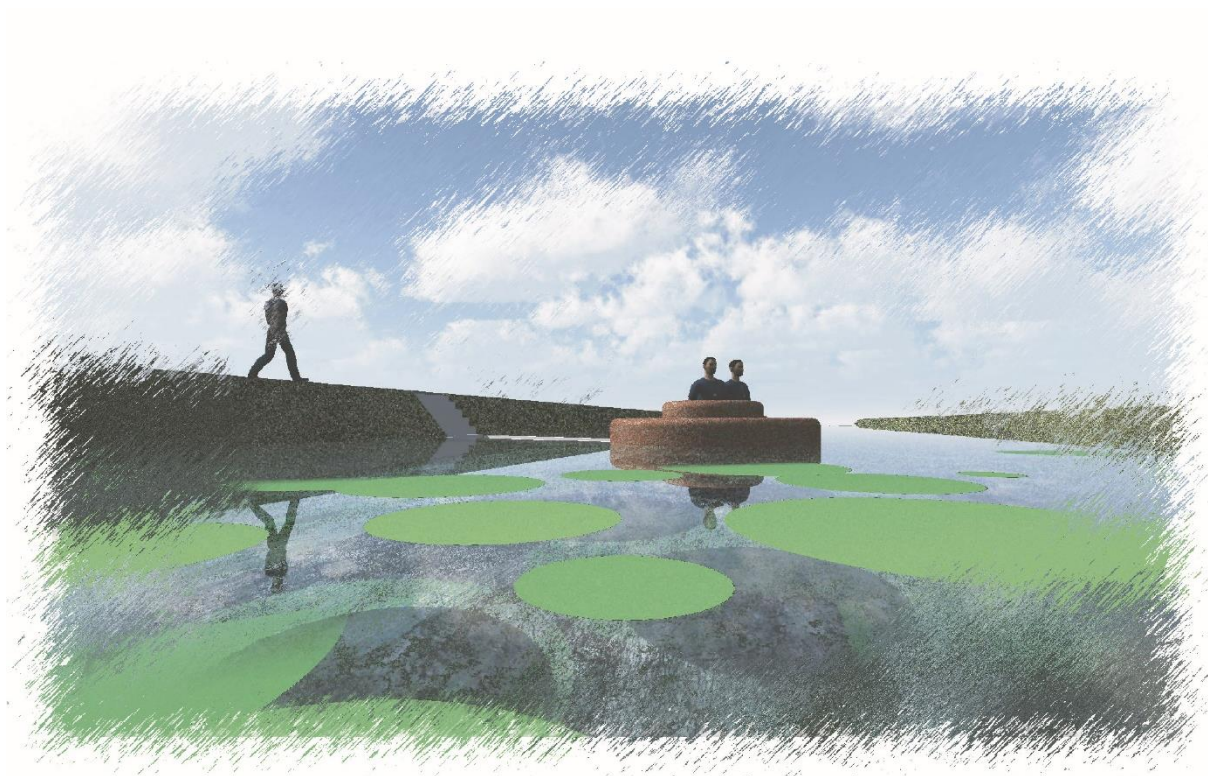
1. geschutskoepel
2. tankval
3. doorgang.



Geschutskoepel: uitzichtpunt midden in de tankgracht



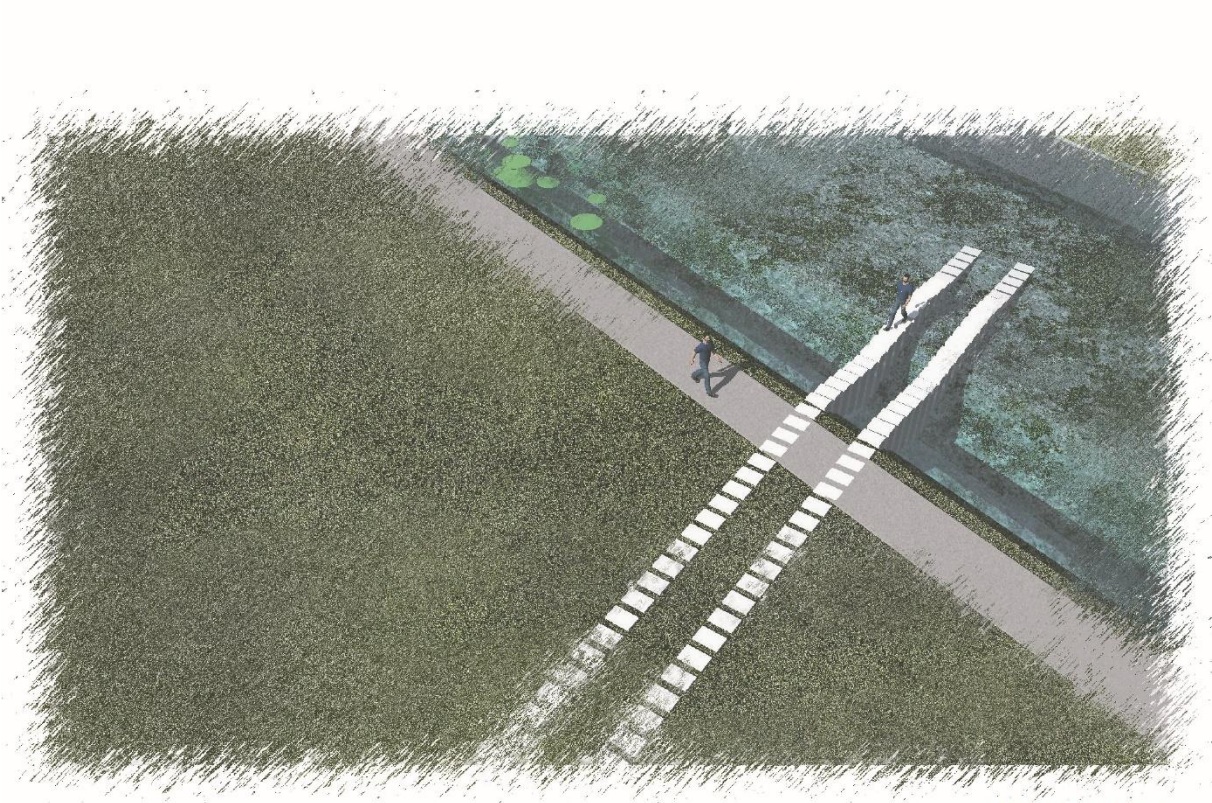
SMARTLAND
Integrated spatial solutions for sustainable urban deltas



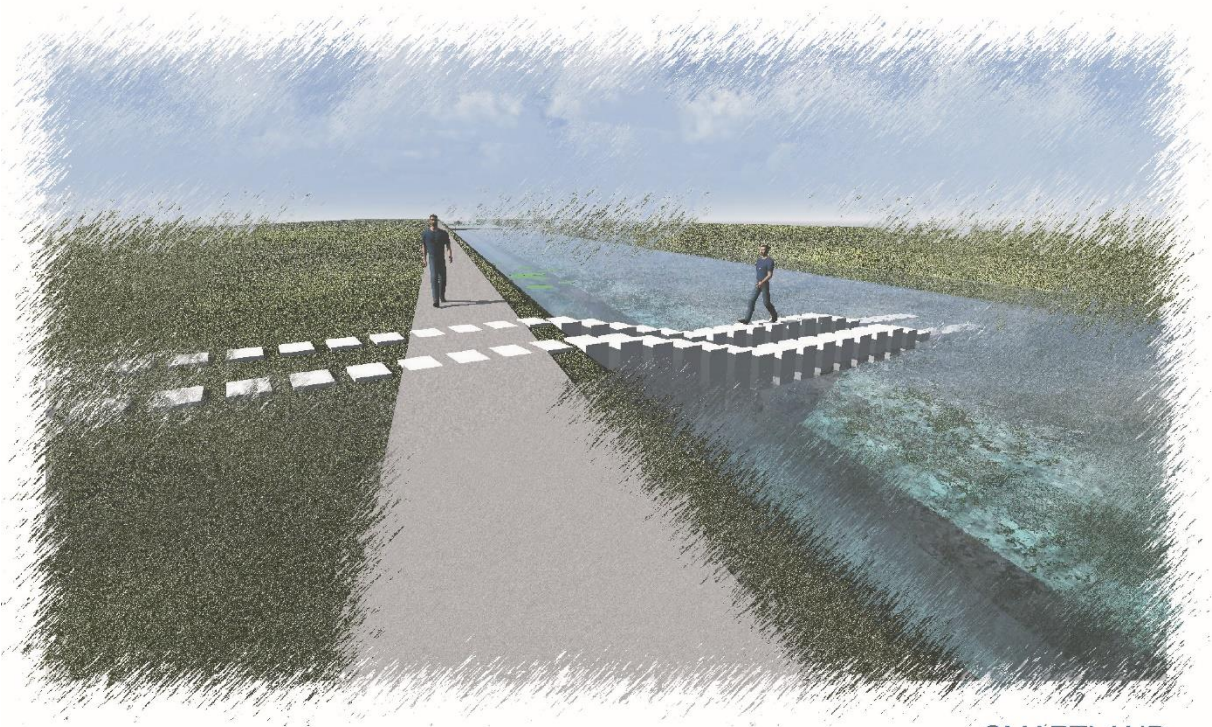
SMARTLAND
Integrated spatial solutions for sustainable urban deltas



Tankval: tanksporen die verdwijnen in de gracht



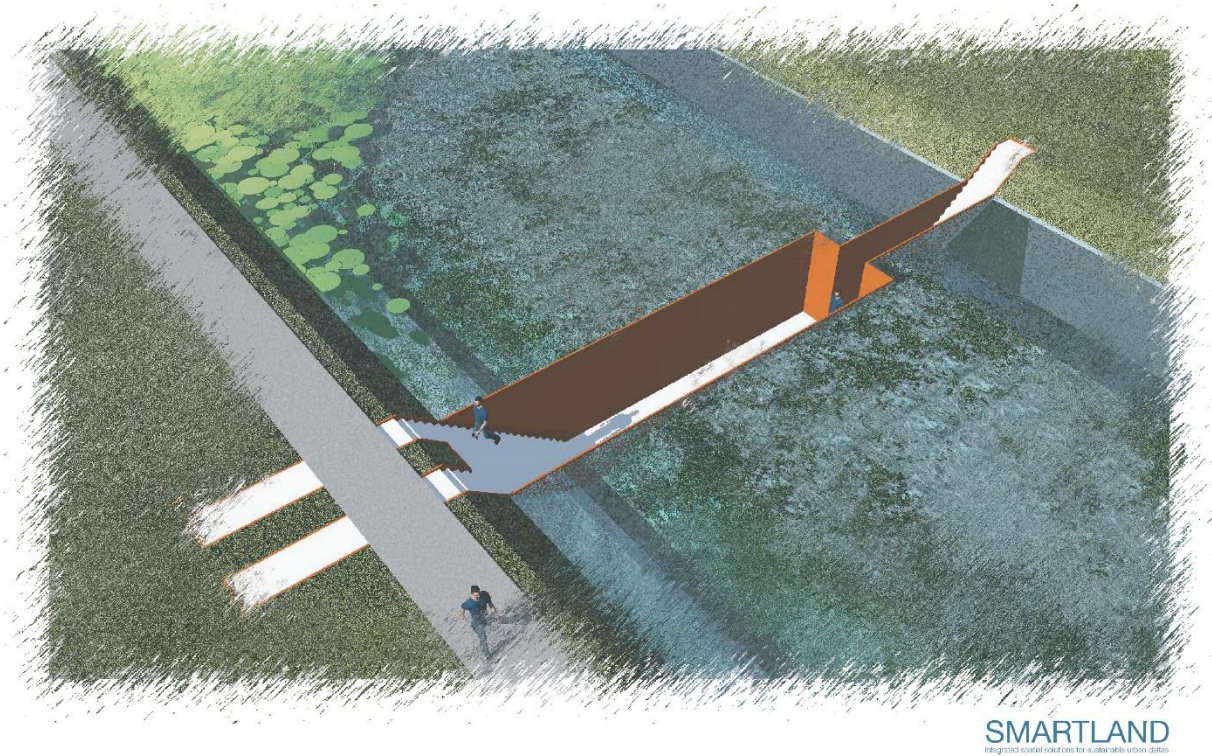
SMARTLAND
Integrated spatial solutions for sustainable urban deltas



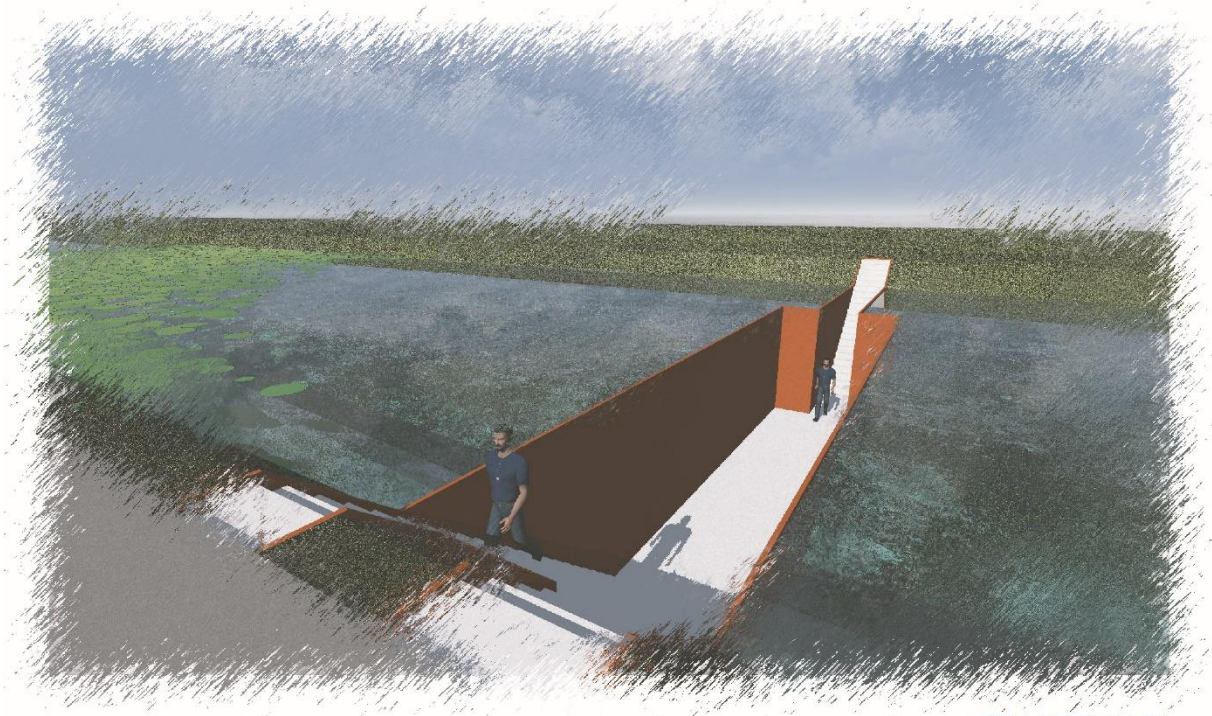
SMARTLAND
Integrated spatial solutions for sustainable urban deltas



Doorgang: het landschap op waterniveau



SMARTLAND
Integrated spatial solutions for sustainable urban deltas



SMARTLAND
Integrated spatial solutions for sustainable urban deltas



Bronnen

Literatuur

- 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.
- Ampt, Kees, 2012. DE Atlantikwall in Den Haag. In: Saillant nr.2, pp 45-50.
- Bosch Slabbers Landschapsarchitecten, 2017. Unmanned Valley Valkenburg. Ontwerpverkenning inpassing UMV Valkenburg.
- BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling, 2013. Masterplan locatie Valkenburg.
- 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.
- Gerding, Michiel, 2005. Frieslandriegel of Assener Stellingen. In: Noorderbreedte jrg 29, nr 5a, pagina 8-9.
- 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.
- Korbee, Peter, 2006. Marinevliegkamp Valkenburg 1947-2006: Herinneringen aan een vliegveld, Noordwijk.
- Loeff, Karel, 2000. Quick scan Historische vliegveld-complexen (1910-1950) in Nederland. Laren.
- Neissing, Kees, Geert-Jan Mellink, Raphaël Smid & Jeroen Rijpsma, 2016. Definiëring van de Atlantikwall. In: Saillant nr 3, pp 20-25.
- Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland, 1994. Jongere bouwkunst en stedebouw Wassenaar. Deel I, II en erratum. 's-Gravenhage.
- Ross, D.C.H., 2011. Duitse verdedigingslijnen in het westen van Noord-Brabant. In: Saillant nr 3, pp 7-13.
- Stichting Menno van Coehoorn, 2003. Duitse militaire werken uit de Tweede Wereldoorlog - Zand erover?: Landelijke inventarisatie en selectievoorstel, Den Haag.
- Sakers, Hans, 2012. Het Landfront Vlissingen. In: Saillant nr 4, pp 6-13.
- Sneep, J., H.A. Treu & M. Tydeman (red), 1982. Vesting. Vier eeuwen vestingbouw in Nederland. 's-Gravenhage.
- Strootman Landschapsarchitecten, 2018. Integrale verkenning gebied tussen Katwijk en Wassenaar. Amsterdam.
- Vosseveld, R.H., 2009. Vliegveld Valkenburg: Redengevende omschrijving gebouwenclusters Wassenaarseweg 75. Katwijk.

Geraadpleegde archieven

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

Internet

<https://library.wur.nl/WebQuery/geoportal/raf>
www.atlantikwallplatform.eu
www.erfgoedleiden.nl
www.forten.info
www.geheugenvannederland.nl
www.hogenda.nl
www.katwijk.nl
www.katwijkinoorlog.nl
www.topotijdreis.nl
www.wassenaar.nl



Colofon

Lantschap heeft bij dit project samengewerkt met Bureau voor Bouwhistorie en Architectuurgeschiedenis (BBA) en Smartland. BBA is één van de grootste adviesbureaus op het gebied van bouwhistorie. 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 de tankgracht in relatie tot de nieuwe ruimtelijke functies en tekende daar mooie plaatjes bij. Adriaan Haartsen van Lantschap coördineerde het onderzoek en is verantwoordelijk voor het eindproduct. Het project werd geleid door mevrouw Rianne van Hilten van de gemeente Katwijk en Carla Scheffer van Werkorganisatie Duivenvoorde.

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).