

Gemeente Delft

MER Spoorzone Delft

**themadocument
cultuurhistorie**

Witteveen +**Bos**

water
infrastructuur
milieu
bouw

Gemeente Delft

MER Spoorzone Delft

themadocument cultuurhistorie

RBOI
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
telefoon 010 - 413 06 20
telefax 010 - 412 10 39

DHV Milieu en Infrastructuur BV
Postbus 1076
3800 BB Amersfoort
telefoon 033 468 32 39
telefax 033 468 28 01

ARDEA Acoustics and Consult
Harmen Doumastraat 24
2321 JL Leiden
telefoon 071 572 58 45
telefax 071 572 58 47

Witteveen+Bos
postbus 233
7400 AE Deventer
telefoon 0570 69 79 11
telefax 0570 69 73 44

onze referentie	projectcode	status
DT178-4/eimt/108	DT178-4	definitief 01
projectleider	projectdirecteur	datum
drs. J.W.T.M. Imming	drs. D.J.F. Bel	1 september 2003

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	drs. D.J.F. Bel	



Het kwaliteit management systeem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001 : 1994

© Witteveen+Bos

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs b.v., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
2. BELEIDSKADER	3
2.1. Rijksbeleid	3
2.2. Provinciaal en regionaal beleid	5
2.3. Gemeentelijk beleid	5
2.4. Conclusie	6
3. BEOORDELINGSWIJZE	7
3.1. Beoordelingscriteria	7
3.2. Beoordelingsmethodiek	7
3.3. Conclusie	7
4. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	9
4.1. Huidige situatie	9
4.2. Autonome ontwikkelingen	18
4.3. Conclusie	18
5. MILIEUGEVOLGEN	21
5.1. Aantasting van archeologische waarden	21
5.2. Aantasting van bouwkundige waarden	21
5.3. Aantasting van cultuurhistorische (stads)patronen	21
5.4. Resumé beoordeling	22
6. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	23
7. LITERATUURLIJST	25
8. AFKORTINGEN EN BEGRIPPENLIJST	27
 laatste bladzijde	 27

1. INLEIDING

Cultuurhistorie is een verzamelnaam voor alle sporen (in het landschap) uit het verleden die verwijzen naar menselijke activiteit, onder te verdelen in drie categorieën. De eerste categorie bestaat uit *archeologische waarden*. Hieronder vallen de sporen uit het verleden die zich onder de grond bevinden, zoals funderingen, grondsporen, potscherven, vuursteentjes, sieraden, resten van nederzettingen. De tweede categorie wordt gevormd door de *historisch bouwkundige waarden*. Dit zijn oude gebouwen, zoals, molens, kerken, bunkers, forten, burchten, kastelen, sluizen, etc. Hieronder vallen ook de gebouwen met monumentale status. De *historisch geografische waarden* vormen de derde categorie. Deze zijn zichtbaar in het landschap zoals dat in de loop van vele eeuwen door mensen is gevormd. Voorbeelden hiervan zijn dijken, terpen, kavelpatronen, nederzettingvormen, wegen en de opbouw van dorpen en steden.

De gemeente Delft heeft een rijke historie waarvan nog steeds veel is af te lezen uit het huidige stadsbeeld (stratenpatroon, bebouwing). Ook in de bodem van de gemeente zijn veel waarden te verwachten. De plannen voor de spoorzone betreffen een gebied parallel aan de oude (middeleeuwse) stadsrand; een interessant gebied van veel menselijke activiteit door de eeuwen heen. Dit betekent dan ook dat in dit MER wordt gekeken of en hoe de plannen effect hebben op de aanwezige of te verwachten cultuurhistorische waarden in het plangebied.

2. BELEIDSKADER

Het rijksbeleid, het provinciaal en regionaal beleid en het gemeentelijk beleid zijn in onderstaande paragrafen uiteengezet op basis van literatuur. De beschreven beleidspunten staan in relatie tot de Spoorzone Delft.

2.1. Rijksbeleid

Verdrag van Valletta (Europese Unie, 1992)

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, kortweg 'het Verdrag van Malta', is op 16 januari 1992 te Valletta tot stand gekomen. Nederland heeft dit verdrag ondertekend en goedgekeurd. Nu wordt gewerkt aan de uitwerking van het verdrag via een wijziging van de Monumentenwet. Vanaf dat moment is het verplicht een archeologisch onderzoek uit te voeren in elke m.e.r.-procedure.

Uitgangspunt van het verdrag is dat zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan in het ruimtelijk beleid. In het afwegingsproces moet het als één van de belangen worden meegenomen. Om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de bouw van bijvoorbeeld nieuwe wijken te beperken wordt voorgesteld om steeds vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op deze manier kan daar bij de ontwikkeling van de plannen zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden. Bij veel grootschalige projecten, zoals de aanleg van VINEX-wijken of de Betuwelijn, gebeurt dat nu al.

In de spoorzone zijn veel archeologische waarden te verwachten en moet dan ook in het planproces worden meegewogen. Een archeologisch onderzoek is hier op zijn plaats.

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening 2000 - 2020 (VROM, 2000)

Met de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening heeft het rijk het ruimtelijk beleid voor Nederland tot 2020 uitgezet. Voor het stedelijk gebied streeft het Rijk naar vitaliteit en aantrekkelijkheid, waarbij de vraag naar meer ruimtelijke kwaliteit samengaat met de behoefte aan extra ruimte. In het transformatieproces dienen de bestaande waarden, die voor elke plek verschillend zijn en een andere betekenis hebben, herkenbaar te blijven en uitgangspunt te vormen. Op deze wijze kan de identiteit van Nederland worden versterkt en verder ontwikkeld. Bij ingrepen in het landschap of de ondergrond worden met het oog op de archeologische waarden de uitgangspunten van het verdrag van Malta gerespecteerd. De Vijfde Nota is nog niet vastgesteld.

Het gaat om een ruimtelijke transformatie in stedelijk gebied. Volgens de 5^e Nota moet deze zo worden vormgegeven dat de bestaande waarden de identiteit van Delft kunnen versterken.

Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VROM, 1991)

Het vigerend ruimtelijk beleid is vastgelegd in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX). Daarin wordt aangegeven dat voor de ruimtelijke kwaliteit de cultuurhistorische kwaliteit een aspect van grote betekenis is. Deze kwaliteit dient te worden behouden en versterkt, zodat de eigen identiteit van steden, dorpen en landschappen herkenbaar blijft. In geval van verstoring moet in ieder geval gedocumenteerd worden. In de nota Belvédère wordt deze beleidslijn uitgewerkt in een aantal concrete voorstellen. De Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra benadrukt dat vanaf het begin van een ruimtelijk planproces de cultuurhistorische kwaliteit integraal en herkenbaar in de planontwikkeling en besluitvorming moet worden betrokken.

De spoorzone heeft een grote cultuurhistorisch betekenis en dus moet de cultuurhistorische kwaliteit van de spoorzone integraal en herkenbaar in de planontwikkeling en besluitvorming moet worden betrokken.

Cultuurnota 2001 – 2004 (Ministerie OC&W, 2000)

Het Nederlandse cultuurbeleid wordt uiteengezet in de Cultuurnota. Met betrekking tot het cultureel erfgoed is het voornemen dat hier meer van wordt geprofiteerd, door de combinatie van cultureel erfgoed en ruimtelijke ordening, infrastructuur en omgeving te stimuleren. Hierbij zal nauw worden aangesloten bij de Nederlandse systematiek van ruimtelijke ordening. Archeologische waarden worden volwaardig meegenomen bij besluiten over bodemingrepen, waarbij behoud in de bodem het streven is. Rijk, provincies en gemeenten krijgen ieder hun eigen verantwoordelijkheid en er komt ruimte voor marktpartijen.

De cultuurnota onderschrijft het belang van het combineren van cultureel erfgoed en ruimtelijke ordening, infrastructuur en omgeving, dus ook bij de ontwikkeling van de spoorzone.

Monumentenwet (ministerie OC&W, 1988)

De monumentenwet voorziet in de bescherming van:

- gebouwen die ouder zijn dan vijftig jaar en die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarden, in de vorm van beschermde monumenten;
- groepen van onroerende zaken welke van algemeen belang zijn wegens de daar aanwezige gebouwen, hun betekenis wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang dan wel hun cultuurhistorische waarde, in de vorm van beschermde stads- en dorpsgezichten.

De monumentenwet is van toepassing op door het rijk aangewezen monumenten. Pas als een monument is aangewezen, heeft het een beschermde status. De monumentenwet regelt ook subsidies ten behoeve van het herstel en de instandhouding van beschermde monumenten.

In de spoorzone liggen een aantal rijksmonumenten (zie hoofdstuk 4). Daarnaast is de binnenstad van Delft aangewezen als 'Beschermd stadsgezicht'. De bedoeling van deze aanwijzing is het behoud van de historische karakteristieken en deze nadrukkelijk een plaats te geven in de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen. De gemeente is verplicht hiervoor een bestemmingsplan op te stellen als uitvloeisel van de aanwijzing. Het Bestemmingsplan Binnenstad is op 15 oktober 2002 ter goedkeuring aangeboden aan de gemeenteraad. Het beschermd stadsgezicht grenst aan het plangebied maar maakt er geen deel van uit.

Nota Belvédère (Ministeries OC&W, LNV, VROM, V&W, 1999)

De Nota Belvédère geeft een visie op de wijze waarop met cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan. Cultuurhistorie wordt daarbij beschouwd als van vitale betekenis voor de samenleving en de individuele burger. Het behoud en het benutten van het cultureel erfgoed voegt kwaliteit toe aan de culturele dimensie van de ruimtelijke inrichting. Een ontwikkelingsgerichte benadering staat daarbij centraal.

De Nota heeft Delft aangewezen als een in cultuurhistorisch opzicht belangrijke stad. Dit betekent dat vanuit cultuurhistorie extra beleidsmatige aandacht wordt gevraagd voor het instandhouden en ontwikkelen van de cultuurhistorische identiteit en de daarvoor essentiële historische elementen en structuren. Realisatie van dit beleid voor steden vindt plaats langs verschillende lijnen:

1. duurzame instandhouding van bestaande cultuurhistorische kwaliteiten door beleidsmatige verankering in bestemmingsplannen;
2. versterking van de cultuurhistorische identiteit door het benutten van kansen bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven in deze gebieden.

Voor de ontwikkeling van de spoorzone betekent het dus dat kansen voor cultuurhistorie moeten worden benut om de cultuurhistorische identiteit van Delft te versterken.

2.2. Provinciaal en regionaal beleid

Nota Planbeoordeling en Cultuurhistorische Hoofdstructuur (Provincie Zuid-Holland, 2003)

In 2003 is de CHS-kaart voor Delfland en Schieland vastgesteld. Op deze kaart zijn de archeologische, cultuurlandschappelijke en de stedenbouwkundige waarden voor dit gebied aangegeven. In de Nota Planbeoordeling is vastgelegd dat deze waarden worden betrokken bij de beoordeling van bestemmingsplannen, m.e.r.-procedures en artikel 19 procedures. Dit geldt dus ook voor de spoorzone.

herziening Streekplan Zuid Holland West (Provincie Zuid-Holland, 2001)

Deze beleidsnota is vigerend stelt dat de aanwezige cultuurhistorische waarden in het streekplangebied een belangrijke positieve bijdrage leveren aan de beleving ervan voor bewoners en bezoekers. Voor behoud en versterking van deze kwetsbare kwaliteiten is bescherming noodzakelijk. Dit geldt zeker wanneer sprake is van grote samenhang tussen elementen onderling en / of met aanwezige landschappelijke waardevolle structuren, zoals stads- en dorpsgebieden met cultuurhistorische waarden. De bescherming hiervan is aangewezen op het instrumentarium van de Ruimtelijke Ordening. Het is van belang dat de cultuurhistorische waarden als wegingsfactor worden meegenomen bij ruimtelijke veranderingen (infrastructuurbouw, stedenbouw, natuurbouw, enzovoorts). Dit om cultuurhistorische kwaliteiten zorgvuldig in te passen en onnodige schade te vermijden. Dit geldt dus ook voor de spoorzone.

ontwerp Streekplan Zuid Holland West (Provincie Zuid-Holland/2002)

Het nieuwe streekplan is in ontwerp gereed, maar nog niet vastgesteld en daarmee nog niet van kracht. Om alvast een doorkijk te geven naar het toekomstige ruimtelijk beleid voor het westelijke deel van de provincie Zuid Holland, is het beleidsdocument wel opgenomen in deze MER.

De waardevolle structuren en objecten in Zuid-Holland West zijn in kaart gebracht in de beleidsnota Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland. Het nieuwe streekplan gaat er vanuit dat cultuurhistorische waarden richtinggevend zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Dit betekent echter geen bevrozing van de huidige situatie. De opgave is om oude waarden samen met nieuwe ontwikkelingen een functie en plaats te geven.

Cultuurhistorische waarden zijn belangrijke elementen in de stads- en dorpsgebieden. Het beleid is gericht op behoud van kwaliteit en identiteit van waardevolle stadskernen. Nieuwbouw dient passend te zijn in de historische kernen en mag de historische bouwmassa niet aantasten. Bij de ontwikkeling van knopen in de stedelijke centra zal hier duidelijk aandacht voor moeten zijn. Een goede en 'Malta'-conforme archeologische monumentenzorg behoeft nadrukkelijk aandacht in de oude stads- en dorpskernen. In aanvulling op het Regionaal Structuurplan voor het stadsgewest Haaglanden (waar Delft binnen valt) legt het provinciebestuur de nadruk op planologische bescherming van cultuurhistorische elementen en archeologische waarden.

De opgave die het ontwerpstreekplan formuleert is bij uitstek van toepassing op de spoorzone. Voor de stedenbouwkundige opgave zijn de cultuurhistorische waarden richtinggevend. Er zal met name duidelijk aandacht moeten zijn voor de nieuwbouw in relatie tot historische bouwmassa op de Van Leeuwenhoeksingel.

2.3. Gemeentelijk beleid

De historische binnenstad, binnen de voormalige wallen, is aangewezen als 'beschermd stadsgezicht'. Ook is een groot deel van de objecten in de binnenstad aangewezen als rijksmonument. Beide vormen van 'aanwijzing tot bescherming' vallen onder het rijksbeleid en niet tot het gemeentelijk beleid. Het is echter wél de verantwoordelijkheid van de gemeente om beleid te formuleren hoe daar mee om te gaan.

bestemmingsplan (gemeente Delft, 2002)

Het bestemmingsplan houdt dan ook op planologisch niveau rekening met de aanwezige cultuurhistorische waarden. *Naast rijksmonumenten zijn er eveneens objecten aangewezen als gemeentelijk monument.* Deze worden beschreven in hoofdstuk 3: Huidige situatie en autonome ontwikkeling (§ 3.3).

Voor de binnenstad van Delft geldt dat nagenoeg alle terreinen een hoge kans op archeologische sporen hebben en archeologievergunningsplichtig zullen worden.

2.4. Conclusie

In tabel 2.1. staat een overzicht van de van belang zijnde beleidsdocumenten en de randvoorwaarden en uitgangspunten die zij bevatten.

Tabel 2.1. Overzicht beleidskader voor cultuurhistorie en archeologie

besluit/beleid	orgaan / datum	uitgangspunt/randvoorwaarde
Verdrag van Valletta	Europese Unie/1992	- archeologische waarden meewegen in planproces, archeologisch onderzoek.
5 ^e Nota Ruimtelijke Ordening-2000/2020	VROM/2000	- ruimtelijke transformatie spoorzone moeten de bestaande waarden en identiteit Delft versterken.
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)	VROM/1991	- cultuurhistorische kwaliteit integraal en herkenbaar in de planontwikkeling en besluitvorming betrekken.
Cultuurnota 2001 – 2004	Ministerie OC&W/2000	- combineren van cultureel erfgoed en ruimtelijke ordening, infrastructuur en omgeving.
Monumentenwet	Ministerie OC&W/1988	- onroerend cultureel erfgoed als beschermde rijksmonumenten
Nota Belvédère	Ministeries OC&W, LNV, VROM, VeW/1999	- binnenstad van Delft als Beschermd Stadsgezicht
Nota planbeoordeling en Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS-kaart)	Provincie Zuid-Holland/2003	- benutten van kansen om de cultuurhistorische identiteit te versterken.
Ontwerp Streekplan Zuid Holland West	Provincie Zuid-Holland/2002	- cultuurhistorische waarden worden betrokken bij de beoordeling van MER-procedures.
Streekplan Zuid Holland West	Provincie Zuid-Holland/2003	- cultuurhistorie is richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen.
Bestemmingsplan	Gemeente Delft/2002	- cultuurhistorische kwaliteiten zorgvuldig in passen en onnodige schade vermijden.
		- aanwezige cultuurhistorische waarden, archeologische vergunningsplicht.

3. BEOORDELINGSWIJZE

3.1. Beoordelingscriteria

Bij het inschatten van de effecten voor cultuurhistorie gaat het om de veranderingen in de cultuurhistorische structuren en objecten. De gemeente Delft heeft een rijke historie waarvan nog steeds veel is af te lezen in de huidige stadsbebouwing en -structuren en in de bodem. De beoordeling van de verschillende alternatieven betreft dan ook de drie velden van cultuurhistorie: archeologie, historische bouwkunde, historische geografie. In dit MER worden de effecten op de cultuurhistorische waarden ingeschat aan de hand van de volgende beoordelingscriteria:

- aantasting van archeologische waarden;
- aantasting van bouwkundige waarden;
- aantasting van cultuurhistorische (stads)patronen.

Daarbij wordt gekeken naar effecten als gevolg van de aanleg (bijvoorbeeld vergraving en bemaling) én het gebruik van de spoorzone (bijvoorbeeld geluid en trillingen).

3.2. Beoordelingsmethodiek

Om de cultuurhistorische betekenis van de spoorzone te begrijpen en te kunnen waarderen is het noodzakelijk om eerst een beeld te hebben van de bewoningsgeschiedenis van de stad Delft, met nadruk op de spoorzone. In dit themadocument staat een beschrijving van deze geschiedenis uitgaande van het huidige stadslandschap: Welke waarden zijn nu nog duidelijk zichtbaar? Welke tijdslaag is dominant? Door aan te geven waaruit de meest essentiële cultuurhistorische waarden bestaan en ze te waarderen ontstaat een beeld van de cultuurhistorische betekenis van de spoorzone. De onderdelen archeologie, historische bouwkunde en historische geografie worden in hun onderlinge samenhang behandeld. Hiervoor worden op de Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) van de gemeente Delft, de Rijks- en Gemeentelijke Monumentenlijst, het Monumenten Inventarisatie Programma (MIP), het Monumenten Selectie Programma, historische kaarten en beschrijvingen gebruikt. Vervolgens wordt (op basis van expert judgement) het ruimtelijk plan voor de Spoorzone beoordeeld op de positieve en/of negatieve gevolgen voor de cultuurhistorische waarden. Hierbij wordt de volgende redenering gehanteerd:

- wanneer de nu bestaande/huidig aanwezige waarden worden aangetast, is dat altijd negatief:
 - hoe negatief hangt voor archeologie af van de omvang van de schade (-- of -).
 - hoe negatief hangt voor historische bouwkunde af van het al dan niet schaden van monumenten (-- of -);
 - hoe negatief hangt voor historische geografie af van de mate waarin de (stads)patronen herkenbaar blijven (-- of -);
- wanneer oude, maar reeds verstoorde waarden kunnen worden gereconstrueerd of geaccentueerd, is dat positief. Omdat het alleen om het leggen van een accent gaat en je daarmee de oorspronkelijke waarde niet terugkrijgt, scoort het nooit meer dan één plus (+);
- wanneer geen waarden worden aangetast en ook niet (kunnen) worden geaccentueerd (of gereconstrueerd), scoort dit neutraal (0).

Ten slotte worden in aanbevelingen gedaan voor de versterking van de cultuurhistorische waarden of voor een betere inpassing van de Spoorzone en stationsgebied.

3.3. Conclusie

Bij het inschatten van de effecten gaat het om de veranderingen in de structuren en objecten binnen de drie velden van cultuurhistorie: archeologie, historische bouwkunde, historische geografie. De beoordeling vindt plaats op basis van expert judgement aan de hand van onderstaande beoordelingscriteria. De effecten worden getoetst aan het vigerende beleid en wet- en regelgeving.

In de navolgende tabel staat een overzicht van de in dit MER gehanteerde aspecten en beoordelingscriteria.

Tabel 3.1. Overzicht aspecten en beoordelingscriteria voor cultuurhistorie en archeologie

<i>aspect</i>	<i>criterium</i>	<i>eenheid / parameter</i>
archeologie	aantasting archeologische waarden	grootte van locatie met archeologische (verwachtings)waarde
historische bouwkunde	aantasting bouwkundige waarden	aantal historische gebouwen en monumenten
historische geografie	aantasting cultuurhistorische (stads)patronen	aantal en vorm structuren en patronen

4. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

4.1. Huidige situatie

In deze paragraaf worden eerst de zichtbare cultuurhistorische elementen in het plangebied beschreven, gevolgd door een beknopte ontstaansgeschiedenis van de stad, waarmee de kans op vindplaatsen uit bepaalde perioden duidelijk wordt gemaakt. De gegevens zijn grotendeels ontleend aan de volgende bronnen:

1. Cultuurhistorische aspecten Spoorzone, Notitie gemeente Delft. W.F. Weve, Delft, februari 1999.
2. Project Archeologie in de Spoorzone Delft - Een Standaard Archeologische Inventarisatie, Epko J. Bult, Delft, 16 oktober 2002.
3. De constructiewerkplaatsen der Artillerie te Delft, W. Annema, A.J. Vlaardingerbroek, Delft 1996 (Dienst Stadsontwikkeling Delft).
4. Grote Historische Atlas van Nederland 1:50:000, West-Nederland 1839 – 1859.
5. Grote Historische Provincie Atlas 1:25.000, Zuid-Holland 1849-1859.
6. MIP en MSP lijsten van gemeentelijke en rijksmonumenten.
7. Bestemmingsplan Delft, 2002.

cultuurhistorie in het stadslandschap

Het beeld van het studiegebied wordt gedomineerd door de aanwezigheid van het spoorviaduct. Daar ongeveer parallel aan liep tot in de negentiende eeuw de stadsomwalling van Delft. Een tweetal elementen van de oude vesting zijn nog in het huidige stadslandschap aanwezig, namelijk de Molen de Roos en één van de waltorens (Bagijnstoren). Daarnaast is de ligging van de bastions nog steeds in de ruimtelijke structuur te herkennen: opvallend schuin in het stratenpatroon liggende rooilijnen. Dit is het geval bij de vroegere Waterslootsepoort, tussen Hugo de Grootstraat en de Buitenwatersloot, en bij het JC van Markenplein, waar het plantsoen naast de spoorbaan de vroegere contouren van het bastion volgt. Van beide bastions zijn ook in de bodem waardevolle resten te vinden. Van andere onderdelen van de stadsomwalling (poorten, rondelen en torens) bevinden zich eveneens in de bodem nog resten, zoals van de Waterslootse Poort, Zeelandse toren en Hollandse toren (zie afbeelding 4.1.). De verwachtingskans op het treffen van bewoningssporen uit de Romeinse Tijd is redelijk tot (zeer) hoog (zie afbeelding 4.2.). Voor bewoningssporen uit de Middeleeuwen is de verwachtingskans in het plangebied laag tot redelijk (zie afbeelding 4.3.).

Aan de Phoenixstraat, de Spoorsingel en de Van Leeuwenhoeksingel staan meerdere historische dan wel karakteristieke gebouwen, waarvan een aantal als monument is beschermd, zoals het Prinsenhof, het gebouw van het Hoogheemraadschap, sociëteit Phoenix en de voormalige MULO. De Spoorsingel zelf is in oorsprong een weg gelegen aan de buitenzijde van de stadsgracht die om de stad heen liep. Veel straten ten westen van de stad, in de Olofsbuurt en Westerkwartier, zijn in oorsprong veel ouder dan de bebouwing eraan. Ze zijn ontstaan als lanen, paden met aan weerszijden een verkavelingssloot, in een landelijk gebied. Veel van deze structuren hebben ooit tot aan de Oude Delft doorgelopen. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de Buitenwatersloot die overgaat in de Binnenwatersloot. De oude stedenbouwkundige structuren zijn voor een belangrijk deel al door de aanleg van de stadsomwalling (wal, gracht, weg) doorsneden. Ook de aanleg van de constructiewerkplaats Houttuinen heeft oudere structuren verstoord. Het spoorviaduct is gesitueerd op een deel van de stadsbuiteweg en een gedempte strook van de stadsbuitengracht. Van de middeleeuwse dichtgegooide verkavelingssloten zijn ondergrondse sporen aanwezig. Van de constructiewerkplaats Houttuinen zijn ondergrondse structuren te verwachten die samenvallen met het gebruik van de grond van de Houttuinen. Van deze sporen is bekend dat de funderingen nog goed geconserveerd zijn. Ook kunnen delen van het Engelse Kerkhof nog in de bodem aanwezig zijn (zie afbeelding 4.1.).

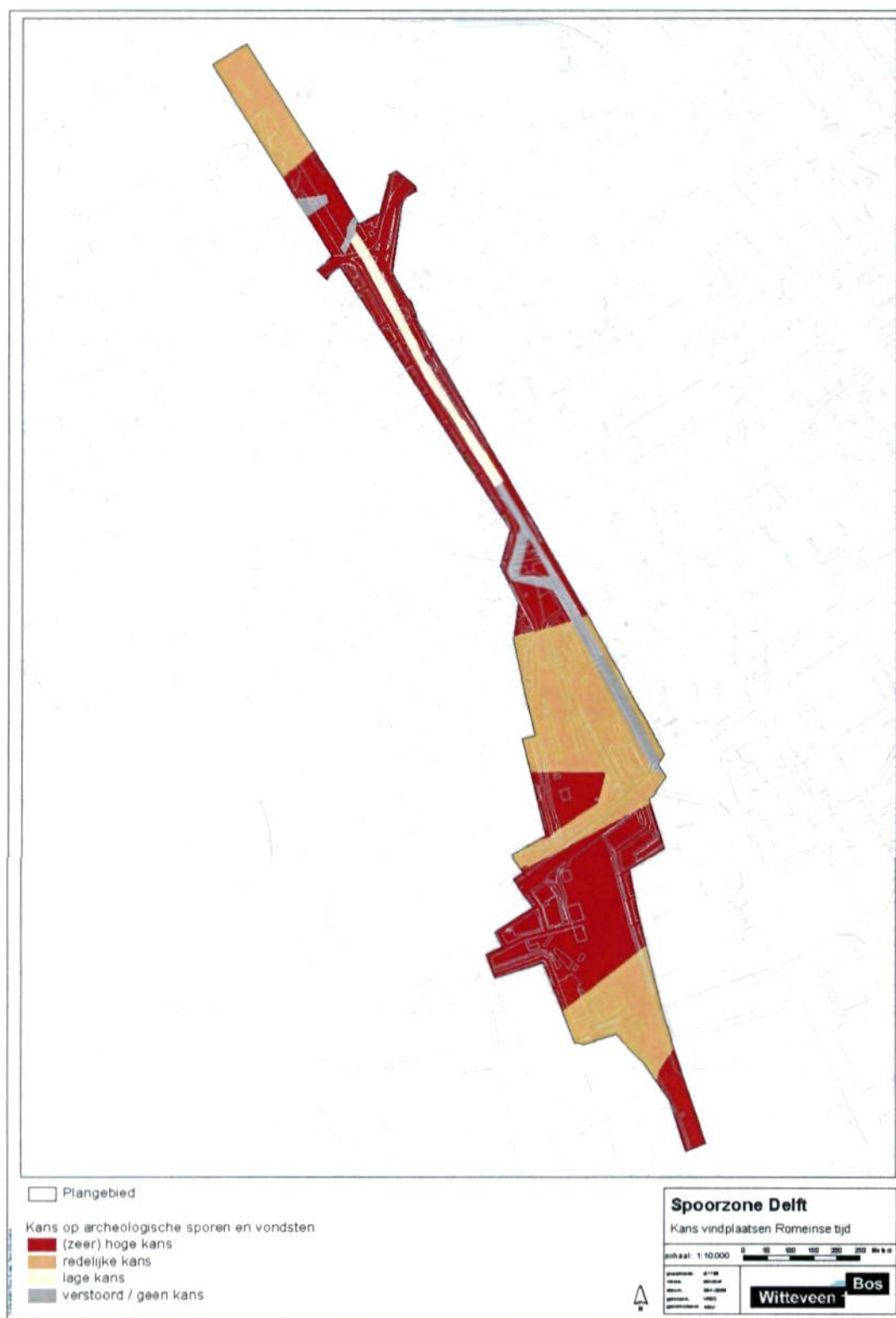
Van de historische gebouwen in het plangebied is er een aantal aangewezen als Rijks- of gemeentelijk monument. Er zijn in Delft géén provinciale monumenten. Enkele van de genoemde panden liggen met een gevel op de grens van het plangebied, er liggen ook monumenten volledig binnen de spoorzone. De huizen op de Van Leeuwenhoeksingel zijn representatief voor de bouwkunst uit de periode 1850-1940. Ze zijn dan ook meegenomen in het Monumenten Inventarisatie Programma (MIP). Dit is een programma om relatief jonge gebouwen de beschermde status van monument te geven.

Afbeelding 4.1. Ligging van historische bekende objecten



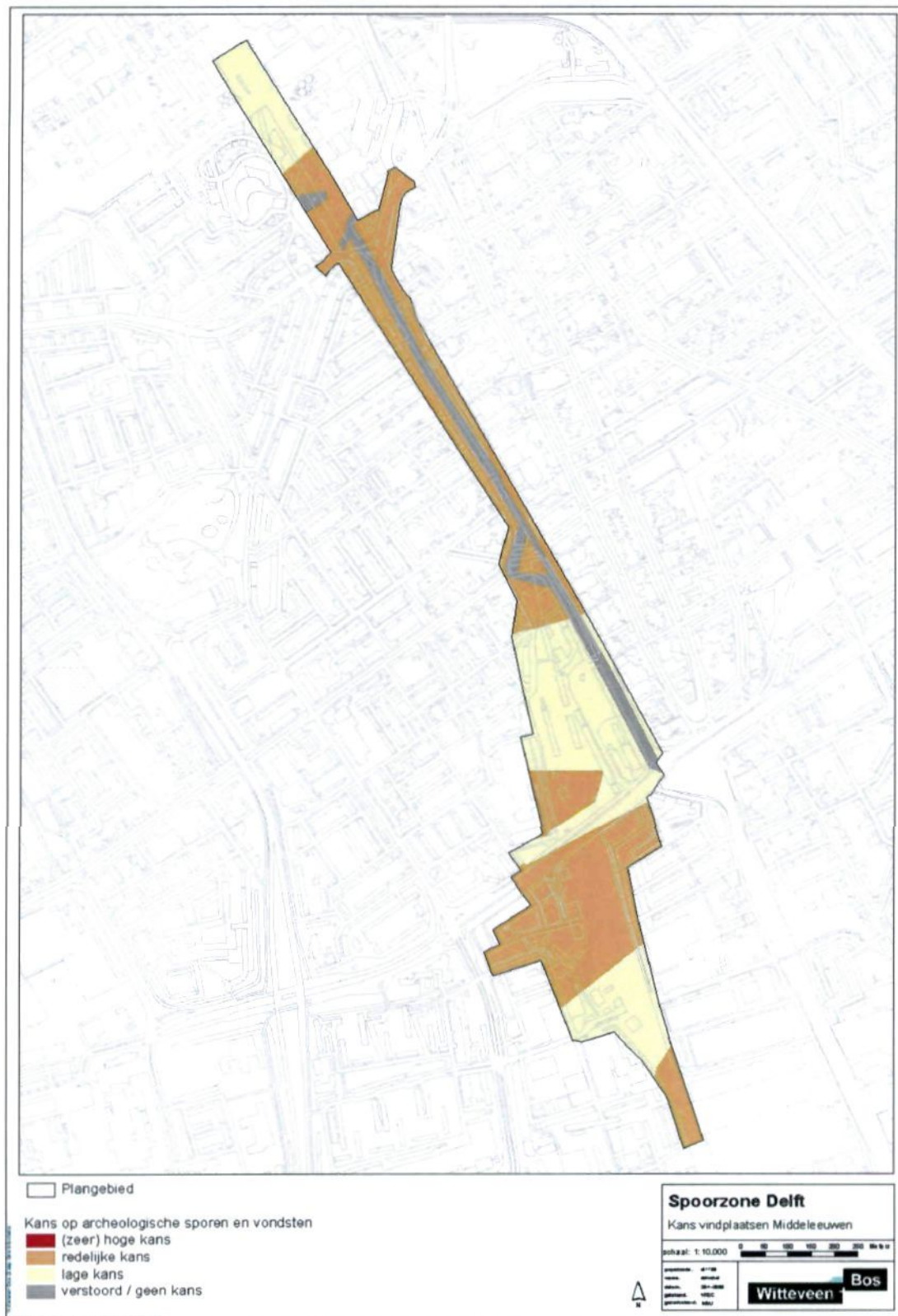
(Bron: Project Archeologie in de Spoorzone Delft, gemeente Delft, 2002)

Afbeelding 4.2. Kans op aantreffen vindplaatsen Romeinse tijd



(Bron: Project Archeologie in de Spoorzone Delft, gemeente Delft, 2002)

Afbeelding 4.3. Kans op aantreffen vindplaatsen Middeleeuwen tot 1250



(Bron: Project Archeologie in de Spoorzone Delft, gemeente Delft, 2002)

In het Monumenten Selectie Programma (MSP) dat volgt op het MIP, zijn de woningen aan de Van Leeuwenhoeksingel niet geselecteerd als Rijksmonument. In de navolgende tabellen is een overzicht gegeven van de beschermde objecten alsmede van de objecten binnen het plangebied die voorkomen op de MIP-lijst.

Tabel 4.1. Overzicht beschermde monumenten in plangebied

rijksmonumenten			gemeentelijke monumenten		
straat	huisnr.	omschrijving	straat	huisnr.	omschrijving
Phoenixstraat	30	Sociëteit Phoenix	Phoenixstraat	4C	mogelijk koetshuis of stalgebouw, momenteel restaurant The Dirty Nelly ¹
	85	Bagijnnetoren		50A	kantoorpand uit 1908, hoofdgebouw Nederlands Hervormd Rusthuis. ²
	111	Muldershuis met klokgevel, aan de voet van de molen (de Roos)		52	herenhuis in rijtje van 3 identieke herenhuizen, momenteel ook tandartsenpraktijk
	112	Korenmolen de Roos		54	herenhuis in rijtje van 3 identieke herenhuizen
St. Agathaplein	4	Middeleeuws Prinsenhofcomplex, met inrijhek uit 18 ^e eeuw en topgevel van langgerekte vleugel ³		56	herenhuis in rijtje van 3 identieke herenhuizen
Westvest	7	voormalig TH-gebouw, momenteel onderdeel complex IHE	Binnenwatersloot	8	winkelwoonhuis met voorgevel laatste kwart 19 ^e eeuw.
	9	voormalig TH-gebouw, momenteel Vrije Academie			
	41	voormalig Stedelijk Gymnasium			
Westvest-Phoenixstraat (overgang)	-	Waterslootsepoortbrug over Binnenwatersloot ⁴			
Spoorsingel	7	voormalige MULO			
	24-25	woonhuis uit 1875, momenteel Café Restaurant Hofman's Bodega			
van Leeuwenhoeksingel	41-42	stationsgebouw			

¹ Dit pand is een goed voorbeeld van de bebouwing zoals deze lange tijd langs de stadswal voorkwam.

² Het Rusthuis is ontstaan als Oude Mannen- en Vrouwenhuis. Hiervan is een ouder gedeelte aansluitend op het hoofdgebouw langs de Schoolstraat nog aanwezig en als rijksmonument beschermd.

³ Dit object heeft geen eigen adres aan de Phoenixstraat.

⁴ Dit object heeft geen eigen adres.

Tabel 4.2. Objecten binnen het spoorzone gebied die voorkomen op de MIP-lijst

straat	nummer	oorspronkelijke functie	huidige bestemming	bouwjaar
Coenderstraat	14 t/m 21 (even en oneven)	portiekwoningen	portiekwoningen	ca. 1900
	27, 28	woon/winkelpand	woon/winkelpand	1900
	32 t/m 51 (even en oneven)	beneden/bovenwoningen	beneden- / bovenwoningen	1886
	5, 6	dubbel woonhuis	dubbel woonhuis	1890
	9 t/m 12 (even en oneven)	dubbel en enkel gespec. woonhuizen	dubbel en enkel gespec. woonhuizen	1890
Houttuinen	52 t/m 54 (even en oneven)	dubbele woonhuizen	dubbele woonhuizen	1890
	2	woonhuis	woonhuis	1890
	3	woonhuis	advocaten architecten bureau	1890
	6	woonhuis	woonhuis	1890
	14	woonhuis	woonhuis	1905
	15	woonhuis	hotel	1852
	19 t/m 23 (even en oneven)	woon/bedrijfspanen	woon/bedrijfspanen	1910
	27	stationskoffiehuis	dansschool	1894
Leeuwen- hoeksingel, van	5	woonhuis	woonhuis	1880
	20, 21	geschakelde woonhuizen	geschakelde woonhuizen	1890
	32, 34	woonhuis	woonhuis	1890
	39	dubbele woonhuizen	geschakelde woonhuizen	1890
	40	dubbel woonhuis	bedrijfspan	1875
	50a, 51, 51a	woonhuis	rijwielstalling/woonhuis	1890
	52 t/m 55 (even en oneven)	dubbel woon/winkelpand	dubbele woon/winkelpand	1900
	57	woon/winkelpand	woon/winkelpand	1890
	6 t/m 17 (even en oneven)	geschakelde woonhuizen	geschakelde woonhuizen	1880
	18, 19	geschakelde woonhuizen	geschakelde woonhuizen	1870
	22 t/m 31 (even en oneven)	dubbele woonhuizen	dubbele woonhuizen	1890
	35 t/m 38 (even en oneven)	gespiegelde woonhuizen	gespiegelde woonhuizen	1890
	1 t/m 24 (even en oneven)	dubbele woonhuizen	dubbele woonhuizen	1890
Parallelweg				
Phoenixstraat	4c	mogelijk koetshuis of stal- gebouw	bedrijfspan	1800-1900
	92, 94	boven –en benedenwoning	boven –en benedenwoning	1904
	108, 110	woonhuis	woonhuis	1800-1850
	Dirk Langestraat 1 t/m 5 (even en oneven)			
Smitsteeg	9	bedrijfspan	bedrijfspan	1900

geschiedenis van het spoor

De eerste spoorlijn in Nederland, Amsterdam-Haarlem, werd in 1839 in gebruik genomen. Het vormde het eerste deel van een spoorverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. In het oorspronkelijke plan zou het gedeelte tussen Rijswijk en Schiedam in een rechte lijn worden aangelegd. Het station van Delft zou dan aan de Buitenwatersloot zijn komen te liggen (ongeveer ter hoogte van de huidige Van Bleijswijkstraat). Het gemeentebestuur van Delft vond die locatie te ver van de eigenlijke stad en maakte ernstig bezwaar tegen de tracékeuze. De gemeente eiste dat de spoorlijn direct langs de stad werd geleid, waardoor het station dicht bij de stad kwam. Het complex van de Artillerie Inrichtingen aan de Houttuinen mocht echter niet weg, want het militaire bedrijf was de grootste werkgever voor Delft. Het tracé werd uiteindelijk met een knik aangelegd en leidde langs de stad en langs het complex van de Artillerie Inrichtingen. Het spoortracé doorkruiste veel oost-west structuren (lanen, paden en sloten), die overigens reeds door de aanleg van de stadsomwalling waren verstoord. Het stationsgebouw werd gesitueerd op het voormalige bolwerk tussen de Buitenwatersloot en de Binnenwatersloot. De Waterslootse Poort werd gesloopt om een fraaie entree tot de stad te creëren. Op 31 mei 1847 werd het traject tussen Den Haag en Rotterdam in gebruik genomen.

In de negentiende eeuw nam het treinverkeer sterk toe en de locatie van het station (bij de voormalige Waterslootsepoort) voldeed steeds minder. Stilstaande lange treinen blokkeerden de overweg en er was geen ruimte voor uitbreiding van het spooremplacement. Al snel werden er plannen voor een nieuw en groter stationsgebouw ontwikkeld. Dit werd in 1885 in gebruik genomen en doet nog steeds dienst. Het gebouw is bijzonder vanwege zijn asymmetrische opzet, met voor het gebouw een groot bordes en de toepassing van een decoratieve neorenaissancestijl.

Sinds het einde van de negentiende eeuw werden er ten westen van de oude binnenstad steeds meer woningen gebouwd. Ook het wegverkeer door Delft (naar en van het Westland) nam steeds meer toe. De spoorlijn, vrijwel op maaiveld met enkele overgangen en voetgangerstunneltjes, vormde een steeds grotere belemmering voor het verkeer. Een extra belemmering waren de twee beweegbare bruggen over de Westsingelgracht. Om dit op te lossen is het huidige spoorwegviaduct aangelegd en in 1965 in gebruik genomen. Tijdens de bouw is gebruik gemaakt van een hulpspoorlijn, die op de daarvoor gedempte Westsingelgracht lag. De Irenetunnel is aangelegd om een goede verbinding met de zuidwestelijke stadsuitbreidingen en het Westland te hebben.

andere spoordiensten

Behalve voor personenvervoer diende de spoorlijn ook voor goederenvervoer. Na de sloop van het eerste station, werd langs de Coenderstraat een kleine spoorhaven gegraven. Deze stond in verbinding met de Buitenwatersloot en was zeer belangrijk voor het vervoer van verse groente voor de 'Delftsche Groentenveiling'. De betekenis van de spoorhaven verdween toen de veiling in het begin van de 20^e eeuw naar Den Hoon werd verplaatst. In 1912 werd een spoorverbinding tussen Delft en Den Hoon (en verder via Schipluiden het Westland in) geopend. Deze was voornamelijk bedoeld voor goederenvervoer en spoorwegmaterieel, maar werd ook gebruikt voor personenvervoer. Het personenvervoer werd in 1932 gestaakt.

de eerste eeuwen

De kans op sporen van prehistorische bewoning is klein. De oudste strandwalafzettingen lijken te ontbreken en als gevolg van erosie zijn sporen van bewoning op het veen uit de Bronstijd en de ijzertijd achter deze strandwallen verspoeld.

De middeleeuwse stad is ontstaan langs het gegraven water de Delf (Oude Delft). Dit water is voor een deel de kanalisatie van een natuurlijk water dat er als getidekreek vanaf 300 voor Chr. stroomde. Tot in de Romeinse Tijd bestond de ruimere omgeving uit nattigheid en veen. Bewoning was dan ook alleen mogelijk in de directe omgeving van geulen die het gebied ontwaterden. Langs de voormalige waterloop vormden zich zandige oeverwallen en geleidelijk aan vulden deze zich met klei.

Naar aanleiding van de vondsten langs de Oude Delft en rond het stadhuis, mag worden aangenomen dat daar goed bewoonbare oeverwallen aanwezig waren.

Tevens mag worden verwacht dat in het plangebied een redelijke tot (zeer) hoge kans bestaat op het aantreffen van nieuwe, nog onbekende sporen, zoals nederzettingen uit de Romeinse Tijd (zie afbeelding 4.2.). De beste conserveringskansen doen zich voor onder het lichaam van de stadswal. Hier heeft de opgeworpen grond al in een vroeg stadium een beschermende laag gevormd voor de eronder gele-

gen sporen. Verder gaat het hier om bijvoorbeeld om het gebied ten zuiden van de Prinses Irenetunnel (50-150 cm onder maaiveld) en tussen de Dirklangenstraat en de Schoolstraat. Deze Romeinse bewoningssporen kunnen ten dele verstoord zijn door menselijke activiteit in de Late Middeleeuwen. De percelen en erven op de oeverwallen werden afgewaterd met behulp van greppels en sloten op de restbedding van het geulsysteem uit of in een diepe sloot. Het aantal sloten dat werd gegraven nam in de tweede helft van de tweede eeuw toe en dit wijst er op een grote dynamiek in de waterhuishouding. De vernatting van het gebied nam toe en er moesten maatregelen worden genomen om het gebied bewoonbaar te houden. Deze vernatting zal er mede de oorzaak van zijn geweest dat de bewoning voor het midden van de derde eeuw afbrak. Vanaf de vroege twaalfde eeuw is het gebied waarschijnlijk opnieuw ontgonnen. De middeleeuwse bewoners vestigden zich vaak in de nederzetting Delft die zich al spoedig vormde. De trefkans op bewoningssporen uit de Middeleeuwen buiten het stedelijk rechtsgebied is daarom gering (zie afbeelding 4.3.).

de middeleeuwse stadsrand

De spoorzone valt ten dele samen met de middeleeuwse westelijke stadsrand, die bestond uit een omwalling met stadspoorten, waltorens, rondelen en een omgrachting. De omwalling kreeg haar uiteindelijke contour vanaf het einde van de veertiende eeuw, nadat deze weer mocht worden aangelegd na een verloren beleg van Albrecht van Beieren (in 1359). Aan de westzijde van de stad verreesen twee stadspoorten: de zeer zware Waterslootse Poort en de eenvoudigere Schoolpoort. Tot in de zestiende eeuw werden nog waltorens en rondelen gebouwd. De laatste versterkingen werden tijdens de Tachtigjarige Oorlog aangelegd. Op strategische punten kwamen driehoekige aarden bastions of bolwerken. Hierop konden kanonnen worden opgesteld. Aan de westzijde van de stad kwam een bastion voor de Waterslootse Poort en één op de noordwestelijke hoek van de stad. Van de middeleeuwse stadsomwalling zijn nog resten in de bodem aanwezig: bastions, poorten, rondelen en torens (zie afbeelding 4.1).

Langs de westrand van de middeleeuwse stad werden in de eerste helft van de vijftiende eeuw drie kloosters gesticht: het St. Agathaklooster (Prinsenhof), het St. Hiëronymusdal (parkeergarage Phoenixstraat) en het St. Barbaraklooster (Studentensociëteit Alcuin). Op enkele plaatsen werden overwelfde watergangen door de stadswal aangelegd. Het St. Agathaklooster had een dergelijke eigen waterverbinding met de stadsbuitengracht. Het is onbekend hoe deze verbinding was geconstrueerd.

Het gebied buiten de stadsbuitengracht, dat waarschijnlijk vanaf de vroege twaalfde eeuw is ontgonnen, had voornamelijk een agrarische functie. De oeverwallen van de verlande geulen zijn in de Middeleeuwen gebruikt voor de bouw van boerderijen. Aan de westzijde van de Oude Delft moest men in de loop der tijd als gevolg van klink het erf met kleine huisterpen ophogen om droge voeten te houden. De strokenverkaveling werd gekenmerkt door kavels met aan weerszijden oost-west georiënteerde sloten die zich uitstrekten tot de Oude Delft. De enkele boerderijen waren aanvankelijk met lanen verbonden met de Oude Delft. Later, na de aanleg van de stadswal met de stadsbuitengracht werden de boerderijen die buiten het grondgebied van de stad kwamen te liggen middels deze lanen verbonden met de randweg die aan buitenzijde om de stadsbuitengracht liep (de huidige Spoorsingel). Een van deze lanen was de Madelaan (huidige Ada van Hollandstraat, iets verlegd) die leidde naar het kasteel Made (Madeburcht). Later verdween het agrarische karakter. De ontginningskavels binnen de stadswal werden opgesplitst in kavels voor woningen langs de Oude Delft. Het patroon van de strokenverkaveling is tot in de negentiende eeuw in hoofdlijnen bewaard gebleven. Veel straten ten westen van de stad, in de Olofsbuurt en Westerkwartier volgen nog de oorspronkelijke verkaveling en lanen. De dichtgegooid verkavelingssloten (met west-oost oriëntatie) zullen ondergronds nog aanwezig zijn.

De eerste bebouwing van de oostzijde van de Oude Delft stamt uit de twaalfde tot en met de veertiende eeuw en had het karakter van een nederzetting met handelsfunctie. De bebouwing was georiënteerd op de nieuw gegraven gracht, de Nieuwe Delft, die dwars door deze nederzetting heen liep, parallel aan de Oude Delft. Ook hier werden de huizen op terpen gebouwd die in enkele fasen binnen honderd jaar werden opgehoogd tot het huidige straatniveau. De huisterpen groeiden aaneen tot een langgerekte terp tussen beide grachten. Hierdoor ontstond een karakteristiek reliëf waaraan het oudste deel van de nederzetting nog steeds valt te herkennen. De nederzetting met de kern nabij de Markt en het huidige

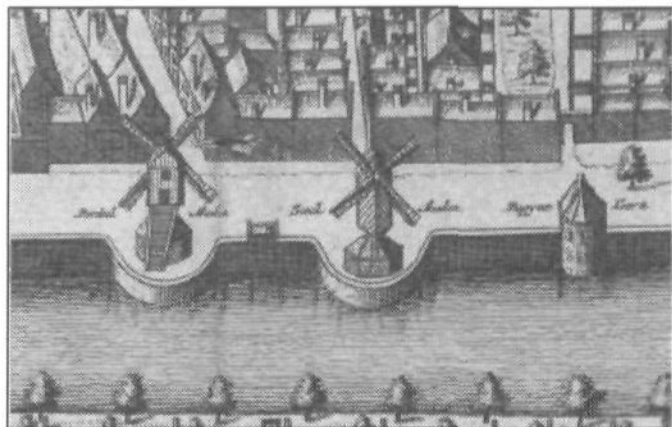
stadhuis, groeide in de loop van de dertiende eeuw uit. In 1246 kreeg Delft kreeg voor het eerst stadsrechten. Het stedelijk rechtsgebied heeft zich in drie fasen naar het westen uitgebreid tot in 1355 de stedelijke contour werd voltooid.

stedelijke groei

Rond 1700 stonden aan of op de wal verschillende molens en torens (zie afbeelding 4.4.). Ze werden bij voorkeur op de wal geplaatst om zoveel mogelijk wind te kunnen vangen en bij eventuele brand (bijvoorbeeld door blikseminslag) een zo gering mogelijk gevaar voor de bebouwing te betekenen. De Bagijnnetoren is de enige die daar nu nog van rest. Deze is rond 1500 opnieuw opgebouwd. Molen de Roos staat op plek waar aanvankelijk een houten molen heeft gestaan. De huidige molen heeft een zeskante gemetselde onderbouw. Deze vorm kreeg hij om een zeskante houten bovenbouw te kunnen dragen. De houten bovenbouw is later vervangen door een gemetselde bovenbouw met een ronde doorsnede. Dit was voor gemetselde molenrompen de optimale en meest toegepaste vorm. Het molenaarshuis is er later aangebouwd (1728).

Daar waar de spoorlijn van de binnenstad afbuigt, ligt de straat Houttuinen. Dit is in feite een gedeelte van de 'stadsbuitenweg', de weg rondom de stad, buiten de stadsgracht. Deze straat is genoemd naar het terrein dat (rond 1615) buiten de stad lag, bestemd voor de opslag en handel in hout: de houttuinen. Het waren omheinde 'omtuinde' terreinen die door particuliere handelaren werden gebruikt. Dit is hetzelfde terrein waar later het complex van de Artillerie Inrichtingen stond. Dit complex had aan de noord- en zuidzijde van de kade een fraai toegangshek met natuurstenen geblokte pilasters en sierlijke gesmede vleugels. Het noordelijk hek is gedemonteerd bij de aanleg van het stationsplein. Het dient nu als toegang tot het voormalige Artilleriemagazijn aan de Paardenmarkt. Het zuidelijk hek is nog steeds aanwezig (iets verplaatst). De schamppalen op de hoeken zijn ingegraven oude kanonnen. Te verwachten is dat er nog ondergrondse structuren zijn die samenvallen met het grondgebruik van de Houttuinen. De funderingen zijn in ieder geval nog goed geconserveerd aanwezig.

Afbeelding 4.4. Twee rondelen met molens en de Bagijnnetoren⁵



In de negentiende eeuw had de stadsomwalling definitief zijn verdedigende functie verloren. Het huidige gebouw van sociëteit Phoenix werd in 1877 gebouwd, en de nieuw aangelegde straat ervoor kreeg de naam Phoenixstraat, een naam die ook aan de erop aansluitende delen werd gegeven. Tussen straat en singel werd eind negentiende eeuw herenhuizen gebouwd. De meeste bebouwing direct ten westen van het spoor, dateert uit het eind van de 19^e eeuw en latere jaren. Kenmerkend zijn de negentiende-eeuwse herenhuizen aan de Coenderstraat en Spoorsingel, een schoolgebouw aan de Spoorsingel en enige winkelpanden aan de Havenstraat. Veel straten ten westen van de stad in de Olofsbuurt en Westerkwartier zijn in oorsprong veel ouder dan de bebouwing eraan. Ze zijn ontstaan als la-

⁵ Detail van de kaart Figuratief uit 1667.

nen, paden met aan weerszijden sloot, in een landelijk gebied. De bebouwing langs de Spoorsingel heeft zich in noordelijke richting uitgebreid. Dit is af te lezen uit de jaren '30-woningen vlakbij de Ruys de Beerenbroukstraat.

Ten westen van het Prinses Ireneviaduct heeft een begraafplaats van Engelse lakenhandelaren en immigranten gelegen. De straatnaam *Engels Kerkhof* herinnert hier nog aan, al ligt deze straat niet precies op de plek van het kerkhof. De handelaren waren verenigd in de Merchants Adventures die tot 1640 in Delft voorkomen. In hoeverre de begraafplaats nog intact is, is onbekend.

4.2. Autonome ontwikkelingen

In het plangebied staan geen grootschalige ontwikkelingen gepland die effecten kunnen hebben op de cultuurhistorische waarden van de spoorzone.

4.3. Conclusie

In het verleden bestond er vaak een nauwe relatie tussen de locatiekeuze voor nederzettingen en de bodemgesteldheid. Deze relatie was vaak sterker naarmate de natuur meer beperkingen voor het vestigen van de mens had. In West-Nederland was de aanwezigheid van droge grond één van de belangrijkste vestigingsfactoren in een gebied dat regelmatig door binnendringend zee- en rivierwater werd bedreigd. In de omgeving van Delft is het zeer aannemelijk dat mensen zich vestigden op de veilige hoger gelegen en vruchtbare afzettingen van de kreek. Rond de Oude Delft, die voor een deel een gekanaliseerde kreek is, zijn sporen uit de Romeinse Tijd gevonden (en te verwachten). Ook het karakteristieke reliëf van de middeleeuwse nederzetting is nog steeds zichtbaar. Parallel aan deze lijnstructuren liggen zowel de restanten van de middeleeuwse stadsmuur, als de negentiende eeuwse Phoenixstraat en (deels) gedempte Westsingelgracht met negentiende eeuwse stedenbouw aan weerszijden. De kans op waardevolle ontdekkingen rondom de stadsomwalling (muur, gracht, weg) is zeer groot, bijvoorbeeld met betrekking tot de overwelfde watergangen. Dit resulteert in een zeer positieve beoordeling (++) van de referentiesituatie voor het criterium archeologische waarden.

In het plangebied is een groot aantal historische panden aangewezen als Rijks- of gemeentelijk monument. Er zijn in Delft geen provinciale monumenten (++)). Het feit dat de bebouwing op de Van Leeuwenhoeksingel is geïnventariseerd in het MIP geeft aan dat ze een zekere cultuurhistorische waarde hebben, ze hebben echter noch door het Rijk, noch door de gemeente een beschermde status gekregen.

In de huidige situatie domineert de aanwezigheid van het spoorwegviaduct, aangelegd als oplossing voor het mobiliteits- en veiligheidsprobleem in de stad. Het spoor benadrukt de westelijke rand van de stad als lijn in het landschap. Het legt als het ware een accent op de doorkruising van de oude oost-west structuren: lanen, paden en sloten in een landelijk gebied, die ooit een relatie met het stadscentrum hadden. Deze zijn door de aanleg van de stadsomwalling en Houttuinen doorsneden. Van de dichtgegooide verkavelingssloten en de Houttuinen zijn ondergrondse sporen te verwachten. Het spoor zelf vertegenwoordigt haar eigen geschiedenis: een tracé met een knik om Houttuinen, de locatiekeuze voor het eerste stationsgebouw en het 'nieuwe' grootse stationsgebouw dat nog steeds dienst doet. Tegelijkertijd heeft de aanwezigheid van het spoor een visueel verstorende werking op het (historische) stadslandschap (zie ook themadocument Landschap). Dit levert voor dit criterium een positieve beoordeling op (+). De stapeling van waarden uit verschillende tijdslagen en de onderlinge relatie van deze waarden, zorgt voor een grote cultuurhistorische betekenis in het plangebied.

In de navolgende tabel staat een overzicht van de beoordeling van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen (-- = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief):

Tabel 4.3. Overzicht van huidige situatie voor cultuurhistorie

criterium	huidige situatie en autonome ontwikkelingen	beoordeling
archeologische waarden	grote kans op Romeinse en Middeleeuwse sporen rondom stadsomwalling, dichtgegooide verkavelingssloten, fundering Houytuinen, Engels Kerkhof	++
bouwkundige waarden	rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten, MIP-lijst, Van Leeuwenhoeksingel en overige historische gebouwen	++
cultuurhistorische (stads)patronen	oost-west structuren tussen stad en land, westelijke stadsrand als lijn in stadslandschap, tracé van spoor zelf	+

5. MILIEUGEVOLGEN

De aanleg van de spoortunnel heeft een positieve invloed op de beleving van het cultuurhistorische stadslandschap van Delft ten opzichte van de huidige situatie. De visueel verstorende werking van het spoorviaduct is namelijk verdwenen. De negentiende eeuwse herenhuizen aan de Phoenixstraat, Spoorringel (en Coenderstraat) zijn hierdoor meer in hun oorspronkelijke context te beleven (zie ook themadocument 'Stadslandschap').

De sloop van de Van Leeuwenhoeksingel ten behoeve van de stedenbouwkundige ontwikkeling lijkt mogelijkheden te bieden voor het oppakken van de cultuurhistorische patronen. Anders gezegd: het reconstrueren van structuren uit een bepaalde periode zal ten koste gaan van nog bestaande waarden. Aangezien dit afgeleide effecten zijn, zal in deze studie een dergelijke afweging niet worden gemaakt.

5.1. Aantasting van archeologische waarden

Alle alternatieven geven schade aan de (te verwachten) archeologische waarden en scoren negatief. Ten zuiden van de Prinses Irenetunnel zijn 50-150 cm onder het maaiveld archeologische waarden te verwachten, uit de Romeinse Tijd en Middeleeuwen. De zuidelijke tunnelmond bevindt zich bij de alternatieven met een lange tunnel ter hoogte van de Abtswoudseweg. Bij de alternatieven met een alternatieven met een korte tunnel komt de spoorlijn in het zuiden boven bij de Prinses Irenetunnel. In beide gevallen is er sprake van dezelfde mate van verstoring van archeologische waarden, die dicht onder het maaiveld worden verwacht. Dit betekent dat de keuze voor een korte of lange tunnel niet onderscheidend is.

De keuze voor een oostelijk of westelijk tracé (en stedenbouwkundige ontwikkeling) is wel van onderscheidend belang voor de mate van aantasting van archeologische waarden in de spoorzone. De omvang van de verstoring van de alternatieven met een oostelijk tracé is groter dan bij de alternatieven met een westelijk tracé. De alternatieven met een oostelijk tracé hebben namelijk te maken met verstoring van de te verwachten archeologische bewoningssporen uit zowel de Romeinse Tijd als de Middeleeuwen nabij de rooilijn Phoenixstraat. Bij de alternatieven met een westelijk tracé is daar geen sprake van. De effecten van de alternatieven met een oostelijk tracé zijn daarom beduidend negatiever dan de huidige situatie (en de alternatieven met een westelijk tracé).

5.2. Aantasting van bouwkundige waarden

Het stationsgebouw is een Rijksmonument. Deze status is ter bescherming en instandhouding van het (onroerend) cultureel erfgoed. De bouwkundige waarden van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel hebben geen monumentale status, maar zijn wel zeer kenmerkend voor de periode 1850-1940. In alle alternatieven blijft het stationsgebouw staan en is niet onderscheidend voor de beoordeling van de alternatieven. Wel onderscheidend is de sloop of behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel. Wanneer het stedenbouwkundig plan de sloop van deze historisch bouwkundige waarden betekent, is dit een negatief effect. De bouwkundige waarden gaan immers verloren. Omdat de schade geen monumenten betreft, is het geen ernstig negatief effect. Dit betekent dat de alternatieven waarbij de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel wordt gesloopt, negatief scoren ten opzichte van de huidige situatie. De alternatieven met het behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel scoren neutraal ten opzichte van de referentiesituatie. De karakteristieke bebouwing blijft behouden. De wijze waarop de bebouwing van de Van Leeuwenhoeksingel een plek krijgt in het stedenbouwkundig plan, wordt beoordeeld binnen thema Stadslandschap.

5.3. Aantasting van cultuurhistorische (stads)patronen

De keuze voor alternatieven met een lange dan wel korte tunnel is niet van invloed op de cultuurhistorische patronen. Op de locaties waar het spoortracé bovengronds komt en ligt, zouden dergelijke patronen kunnen worden aangetast. In alle alternatieven is de noordelijke entree van de tunnel op dezelfde plaats geprojecteerd. De locatie van de zuidelijke tunnelmond is bij de korte en lange alternatieven verschillend. Het verschil in lengte van de tunneltracés, is niet onderscheidend voor de effecten op de cultuurhistorische (stads)patronen, omdat zowel ten noorden als ten zuiden van de tunnel(mond) deze structuren en patronen niet (meer) aanwezig zijn.

De wijze van inpassing van de bouwblokken in de stedenbouwkundige ontwikkeling biedt aanknopingspunten om de zeer oude oost-west structuren tussen 'oude stad' en 'landelijk gebied' te accentueren. Dit betekent dat de lengte van de spoortunnel, met daaraan gekoppeld de stedenbouwkundige ontwikkeling niet onderscheidend is voor het al dan niet aantasten van cultuurhistorische (stads)patronen. Alle alternatieven bieden aanknopingspunten voor het versterken van de historische oost-west structuren. *Het leggen van een accent brengt echter nooit de oorspronkelijke waarde terug. Daarom scoren alle alternatieven positief (en niet zeer positief) ten opzichte van de referentiesituatie (zie ook thema Stads-landschap).*

5.4. Resumé beoordeling

In de navolgende tabel zijn de effecten voor het thema cultuurhistorie weergegeven in kwalitatieve scores (-- = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief)

Tabel 5.1. Overzicht van de milieugevolgen voor cultuurhistorie

cultuurhistorie en archeologie	LON	LOZ	LWN	LWZ	KWZ	LWN +VLS	LWZ +VLS	KWZ +VLS
aantasting archeologische waarden	--	--	-	-	-	-	-	-
beïnvloeding bouwkundige waarden	-	-	-	-	-	0	0	0
beïnvloeding cultuurhistorische (stads) patronen	+	+	+	+	+	+	+	+
totaal (ongewogen)	--	--	-	-	-	0	0	0

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de alternatieven met behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel een neutrale beoordeling hebben gekregen voor cultuurhistorie. De overige alternatieven betekenen een zekere mate van verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie. Hierbij worden de alternatieven met een oostelijk tracé het meest negatief beoordeeld.

Alleen op het criterium cultuurhistorische (stad)patronen is een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie te zien. Alle alternatieven bieden op vergelijkbare wijze aanknopingspunten voor het versterken van de historische oost-west structuren. Deze structuren zijn in de referentiesituatie wel aanwezig, maar niet goed zichtbaar.

Voor het criterium aantasting archeologische waarden geldt dat alle alternatieven een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie laten zien. Deze (te verwachten) waarden zullen door graafwerkzaamheden bij de aanleg van de tunnel worden verstoord. Voor dit criterium is een onderscheid te maken tussen de alternatieven met een oostelijk en een westelijk tracé. De omvang van de verstoring van de alternatieven met een oostelijk tracé is namelijk groter dan bij de alternatieven met een westelijk tracé, doordat deze alternatieven de te verwachten archeologische bewoningssporen nabij de rooilijn Phoenixstraat zullen verstoren. In de referentiesituatie is de (te verwachten) archeologische waarden als zeer hoog beoordeeld.

Ook voor het criterium bouwkundige waarden is een onderscheid te maken tussen de alternatieven. Hierbij gaat het alleen om de beoordeling van de bouwkundige waarde van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel. De alternatieven zonder behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel worden negatief beoordeeld; de bouwkundige waarde van deze panden gaat immers verloren. De alternatieven met behoud van de panden aan de Van Leeuwenhoeksingel worden neutraal beoordeeld, aangezien deze historische waarden hier niet verloren gaan. De overige monumentale panden van de Spoorzone zijn beschermd en worden derhalve in alle alternatieven gehandhaafd.

6. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Bij de aanleg van de spoortunnel is de kans op verzakking en scheuren van de historische bebouwing in de spoorzone aanwezig. Zeker omdat deze naar alle waarschijnlijkheid traditionele funderingen betreffen en dus niet zijn geheid. Maar niets kan hierover met zekerheid worden gezegd. Reeds aanwezige verzakkingen en scheuren kunnen eveneens de verzakking versnellen. Dit MER geeft hier geen inzicht in. Het verdient wel de aanbeveling om voordat de aanleg van de spoortunnel begint, een inventarisatie van bestaande verzakkingen en scheuren te doen. Om verzakkingen vroegtijdig te kunnen signaleren, zal een monitoring door het regelmatig inmeten van gebouwen moeten plaatsvinden.

Verder is in deze studie de focus met name gelegd op de spoorzone zelf. Over uitstralingseffecten op de historische kern van Delft, zoals bijvoorbeeld de kerk bestaat op dit moment een leemte in kennis.

Voor het aspect archeologie is voor deze m.e.r.-procedure een Standaard Archeologische Inventarisatie gedaan. Dat wil zeggen dat er een bureaustudie is gedaan om te achterhalen wat er van het gebied bekend is. In deze studie zijn een aantal bekende archeologische vindplaatsen aangetoond en hoge verwachtingen voor nog bekende archeologische waarden en vindplaatsen in de spoorzone. Meer kan in dit stadium niet worden gezegd. Op het moment dat er voor milieutechnisch onderzoek boringen verricht worden, verdient het aanbeveling ook een archeoloog de boorresultaten te laten analyseren om de leemte in kennis te vullen.

7. LITERATUURLIJST

1. Cultuurhistorische aspecten Spoorzone, Notitie gemeente Delft. W.F. Weve, Delft, februari 1999.
2. Project Archeologie in de Spoorzone Delft - Een Standaard Archeologische Inventarisatie, Epko J. Bult, Delft, 16 oktober 2002.
3. De constructiewerkplaatsen der Artillerie te Delft, W. Annema, A.J. Vlaardingerbroek, Delft 1996 (Dienst Stadsontwikkeling Delft).
4. Grote Historische Atlas van Nederland 1:50:000, West-Nederland 1839 – 1859.
5. Grote Historische Provincie Atlas 1:25.000, Zuid-Holland 1849-1859.
6. Monumenten Inventarisatie Project (MIP, 1995) en Monumenten Selectie Project (MSP, 2001) lijsten van gemeentelijke en rijksmonumenten, RDMZ en Ministerie van OC&W.
7. Bestemmingsplan Binnenstad Delft, Gemeente Delft, 2002.

8. AFKORTINGEN EN BEGRIPPENLIJST

begrip	omschrijving
Archeologische waarden	De sporen uit het verleden die zich onder de grond bevinden, zoals funderingen, grondsporen, potscherven, vuursteentjes, sieraden, resten van nederzettingen.
Beschermd stadsgezicht	De aanwijzing tot bescherming van een (stads- of dorps)gebied als een erkenning van het bijzondere historische karakter van het gebied. Doorgaans bestaat dit karakter uit een samenspel van de stedenbouwkundige structuur, het aanzien van de bebouwing en de wijze waarop grond en gebouwen worden benut.
CHS	Cultuur-Historische Hoofdstructuur bestaande uit kaart en toelichting. Op kaart zijn de archeologische, cultuurlandschappelijke en stedenbouwkundige waarden aangegeven.
Gemeentelijk monument	Onroerende zaak die, op grond van de Gemeentelijke monumentenverordening 1989, is aangewezen en wordt beschermd als gemeentelijk monument. In het kader van MSP/MRP kunnen gemeentelijke monumenten als rijksmonument worden aangewezen en daarmee de status van gemeentelijk monument verliezen.
Historisch bouwkundige waarden	Oude gebouwen zoals molens, kerken, bunkers, forten, burchten, kastelen, sluizen, etc. Hieronder vallen ook de gebouwen met monumentale status.
Historisch geografische waarden	Patronen die zichtbaar zijn in het landschap zoals dat in de loop van vele eeuwen door mensen is gevormd. Voorbeelden hiervan zijn dijken, terpen, kavelpatronen, nederzettingvormen, wegen en de opbouw van dorpen en steden.
MIP	Monumenten Inventarisatie Programma; een programma om relatief jonge gebouwen de beschermde status van monument te geven.
MIP-lijst	Lijst met gebouwen die mogelijk in de toekomst als monument kunnen kwalificeren
MSP	Monumenten Selectie Programma; dit programma volgt op het MIP. In het MSP worden gebouwen aangewezen die beschermd zullen worden als Rijksmonument.
Rijksmonument	Onroerende zaak die, op grond van de Monumentenwet 1988, is aangewezen en wordt beschermd als rijksmonument, van tenminste 50 jaar oud en van algemeen belang wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde.
SAI	Standaard Archeologische Inventarisatie