Quickscan
Historische vliegveld-complexen (1910-1950)

juni 1999

Quick scan

HISTORISCHE VLIEGVELD-COMPLEXEN (1910-1950)

In opdracht van de
Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Juni 1999

Karel Loeff
Architectuurhistoricus
Laren NH

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3
Inleiding	4
A: Ontwikkelingsgeschiedenis	**5**
1. De ontwikkeling van de luchtvaart	5
Pioniers	5
Groei van de luchtvaart	5
De vliegvelden voor 1939	6
2. De Duitse aanval en bezetting	6
Herbewapening van Duitsland	6
De oorlogsvoering	7
3. Bouwen voor de Luftwaffe	8
Bouwstijl en invloeden	8
Nederlandse invloed?	9
4. De verschillende typen Duitse vliegvelden	10
Fliegerhorsten	10
Ondersteunende vliegvelden	11
Schijnvliegvelden	11
5. De opzet en inrichting van Fliegerhorsten	11
Bereikbaarheid van de vliegvelden	11
De startbanen en directe omgeving	12
Splitterboxen en hangars	12
Het Gruppenlager	13
6. Duitse vliegveldarchitectuur bewaard	14
Inname en herstel door de geallieerden	14
Gebruik na de oorlog	15
B: Methodiek, inventarisatie en waardestelling	**16**
Methodiek en waardestelling	16
De geselecteerde vliegveld-complexen	17
Deelen	18
Eelde	23
Eindhoven	25
Gilze-Rijen	29
Havelte	32
Hilversum	34
Leeuwarden	37
Soesterberg	40
Teuge	43
Twente	44
Valkenburg	47
Venlo	49
Volkel	51
Woensdrecht	53
Conclusies en aanbevelingen	55
Appendix: aanbevelingen voor rijksbescherming	56
Literatuur	60
Afkortingen	64

Voorwoord

De quick scan historische vliegveld-complexen heeft tot doel na een relatief korte periode van onderzoek te komen tot een globaal overzicht van waardevolle objecten, ensembles en structuren op luchthavens in Nederland uit de periode 1910-1950. Dit mede naar aanleiding van een groot aantal ingediende verzoeken tot aanwijzing als beschermd monument van restanten van militaire luchtmachtbases uit de periode van de Duitse bezetting (1940-1945). De quick scan is uitgevoerd in opdracht en onder supervisie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ) en bestaat uit twee fasen: het doen van vooronderzoek (de verkennende fase) en de uitvoering van het feitelijke onderzoek.

Het onderzoek werd begeleid door een commissie van vertegenwoordigers van het Ministerie van Defensie: ir. G.W.O. Boissevain (beleidsadviseurarchitectuur en bouwkunde Centrale Directie DGW&T) en ing. K. Tonkes (architect Academie voor Bouwkunst) en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg: mevr. dr. M.C. Kuipers (consulent) en drs. P. Nijhof (coördinator Wederopbouw). Bij het veldbezoek waren eveneens één of meer leden van beide instanties aanwezig.

Dit rapport is de uitwerking van het onderzoek, dat werd uitgevoerd tussen april en juni 1999 op basis van het in maart 1999 voltooide vooronderzoek.

Laren NH, juni 1999 Karel Loeff

26 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Inleiding

Zoals eerder de Napoleontische werken uit de Franse Tijd tot ons gemeenschappelijk erfgoed werden gerekend ontstond eind jaren tachtig van de twintigste eeuw geleidelijk meer waardering voor het erfgoed uit de tijd van de Duitse bezetting. De Atlantikwall werd als één van de eerste structuren onderkend als een bijzondere uiting van een voorbije fase van oorlogvoeren.

Mede door de belangstelling vanuit verschillende provincies werd al tijdens het Monumenten Inventarisatie Project de aandacht gevestigd op de uitbreidingen van Nederlandse vliegvelden door de Duitse bezetter. Ondanks het gegeven dat de feitelijke grens van het project tot 1940 liep werden toch objecten en complexen, zoals een kamp op het Zonnestraalterrein te Hilversum of het Prinsenbosch te Chaam geïnventariseerd. Ook werden gebieden met bijzondere waarden toegekend, zoals in het geval van Valkenburg. Bij een aantal Provinciale teams leidde de inventarisatie tevens tot voorstellen in het kader van het Monumenten Selectie Project.

De vaak ontoegankelijke militaire bases bleven voor de documentalisten hermetisch gesloten. Een landelijk kader voor Duitse architectuur op vliegbases bleef echter uit. Door de wettelijke grens van vijftig jaar als minimale leeftijd voor een rijksmonument is het mogelijk gebouwen uit de Duitse bezettingstijd voor bescherming voor te dragen. Verschillende partijen voerden en voeren inventarisaties uit, zoals bijvoorbeeld de door Nederlandse Federatie voor Luchtvaart Archeologie (NFLA) en de Stichting Menno van Coehoorn, die hiervoor een speciale werkgroep heeft ingesteld. Enkele stichtingen dienden naar aanleiding van hun bevindingen en vanwege acute dreigingen tot sloop of wijziging aanvragen tot rijksbescherming in conform artikel 3 van de monumentenwet.

De Rijksdienst voor de Monumentenzorg heeft, met medewerking van Defensie toegang gekregen tot de militaire bases om een zogenaamde quick scan uit te voeren. Het onderzoek heeft niet de pretentie een volledig beeld te geven van alle militaire gebeurtenissen en bouwactiviteiten op en rond de Nederlandse vliegvelden. Gepoogd is met name een zo groot mogelijk aantal restanten van Duitse bezettingsarchitectuur binnen het gestelde tijdsbestek te bekijken en hiervan verslag te doen. Aan de hand van een beknopt literatuuronderzoek en de toepassing van inventarisatie- en waarderingsmethodieken is een landelijke waardestelling opgesteld.

Tot besluit van de inventarisatie zijn de verkregen gegevens beknopt op een rij gezet en zijn aanbevelingen gedaan voor een te voeren beschermingsbeleid op nationaal niveau.

A. ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

1. De ontwikkeling van de luchtvaart

Pioniers

De mogelijkheid om te vliegen oefende op de mensheid eeuwenlang een onweerstaanbare aantrekkingskracht uit. Het duurde tot de achttiende eeuw voordat proeven om zich in de lucht te verplaatsen daadwerkelijk slaagden. Op 21 november 1783 maakten de eerste mensen zich met een heteluchtballon los van de aarde. De ballon van de Franse gebroeders Montgolfier vloog 25 minuten boven Parijs. Nederland volgde al snel. De eerste Nederlandse ballonvaarder, Abraham Hopman, vloog in 1804 van Rotterdam naar Schiedam. Maar het zoeken naar andere vormen van luchtvervoer ging door. De Duitser Otto Lilientahl publiceerde in 1889 het boek 'der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst'. Het boek bleek een stimulans voor verder onderzoek door andere pioniers. Over het algemeen wordt aangenomen dat Orville Wright, met behulp van zijn broer Wilbur, op 17 december 1903 de eerste was die in een gemotoriseerd vliegtuig een –gecontroleerde- vlucht maakte.

Al in 1907 was in Den Haag de 'Koninklijke Nederlandsche Vereeniging' voor Luchtvaart opgericht. Maar pas twee jaar later, op 27 juni 1909, steeg bij Etten-Leur voor het eerst een 'vliegmachine' op. Een aantal maanden later werd door een groep uit Breda en omstreken de 'Eerste Nederlandsche Vliegvereeniging' opgericht. Dit voorbeeld is tekenend voor de vele experimenten die overal werden gehouden en uitmondden in de oprichting van verenigingen die tot doel hadden om eigen vliegterreinen in te richten. Op 25 juli 1909 vloog Louis Bleriot als eerste Europeaan met een vliegtuig het Kanaal over van Frankrijk naar Engeland. De vlucht betekende een verdere vooruitgang op het gebied van personen- en vrachtvervoer door de lucht, maar betekende ook voor defensie dat een nieuw gebied moest worden ontdekt: oorlogvoering via het luchtruim.

Defensie volgde de ontwikkelingen op de voet. Van oudsher hoorden technische ontwerpen bij Defensie tot de Genie. Ook nieuwe luchtvaartuigen vielen daaronder. Reeds in 1866 waren door de Regering een aantal kabelballons aangeschaft om luchtwaarnemingen te doen. In 1913 werd, als afzonderlijk onderdeel van de Nederlandse Strijdkrachten, de Luchtvaart Afdeeling (LVA) opgericht. Later groeide hieruit de Koninklijke Luchtmacht. Het legeronderdeel werd gestationeerd te Soesterberg en bestond uit vier vliegers, waaronder kapitein H. Wallaardt Sacré, die werd belast met het commando. In het oprichtingsjaar had men slechts de beschikking over één vliegtuig. Een jaar later groeide het aantal tot vijf. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden de toestellen ingezet ter bewaking van de landsgrenzen. Hiertoe waren extra terreinen aangekocht of gebruikt, zoals te Venlo en Gilze-Rijen.

Groei van de luchtvaart

Na de Eerste Wereldoorlog groeide de belangstelling voor de luchtvaart snel. De in 1919 op initiatief van Albert Plesman gehouden Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) was daarbij zeer belangrijk. In oktober 1919 werd de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM) opgericht.

De meeste vliegvelden werden voor meerdere doeleinden gebruikt. De meestal voor de sportvliegerij geopende terreinen gingen al snel dienst doen als burgerluchthaven en / of als militair vliegveld.

28 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Defensie beschikte voor 1939 zelf over een zeer beperkt aantal eigen luchtvaartterreinen. Soesterberg was als standplaats van de Luchtvaart Afdeling (LVA) het meest ontwikkeld. Al voor 1914 werden onder meer een directiegebouw, restaurant, constructiewerkplaats en vier vliegtuigloodsen opgericht. Bouwplannen voor een kazernement werden vertraagd door de Eerste Wereldoorlog. Wel werden tijdens de Eerste Wereldoorlog extra landingsterreinen aangelegd, zoals bij het fort Schiphol binnen de Stelling van Amsterdam en bij Oldebroek. Het vliegveld van Vlissingen werd vergroot en bij Schellingwoude kwam een landingsplaats voor watervliegtuigen. Ook werden terreinen te Gilze-Rijen en Venlo door de LVA in gebruik genomen. Ondanks bezuinigingen binnen Defensie vonden in 1920-1922 en 1935-1936 uitbreidingen plaats, met name op Soesterberg. Zo werd het vliegveld bijvoorbeeld uitgerust met nachtverlichting. De overige vliegvelden die gebruikt werden door Defensie waren echter zeer beperkt van opzet. Bij de mobilisatie in 1939 werd door Defensie dan ook dankbaar gebruik gemaakt van de infrastructuur en gebouwen op de civiele luchthavens, waar de ontwikkelingen een grotere vlucht hadden genomen.

De vliegvelden voor 1939

De binnenlandse burgerluchtvaart groeide sterk door de opening van binnenlandse lijndiensten. Met door de regering ingestelde subsidies ten behoeve van werkverschaffingsprojecten hoefden de gemeenten niet de gehele aanlegkosten van grote projecten te financieren. Op deze manier is een groot aantal vliegvelden tot stand gekomen zoals bijvoorbeeld Welschap (Eindhoven), Hilversum, Leeuwarden en Ypenburg (Den Haag). Al deze vliegvelden waren –voor hedendaagse begrippen- eenvoudig van opzet. De inrichting bestond meestal uit een gedraineerd grasveld met gefundeerde grasbanen en houten keten. In de loop van de dertiger jaren werden ook stenen stationsgebouwen en verkeerstorens neergezet. Ten behoeve van de passagiers bevonden zich voor 1939 stationsgebouwen op Eelde, Eindhoven, Haamstede, Leeuwarden, Schiphol, Twente, Waalhaven en Ypenburg. Vanwege de binnenlandse vluchten die werden uitgevoerd waren dit de belangrijkste vliegvelden. Aanvankelijk waren de vliegtuigen klein en licht maar geleidelijk werden ze groter en zwaarder, hetgeen meer eisen stelde aan de inrichting. Dit werd versterkt door de toename van het aantal vluchten, met name op Schiphol. Schiphol was voor de Tweede Wereldoorlog dan ook al het best geoutilleerde vliegveld: het was als enige luchthaven uitgevoerd met een verhard rolbanenstelsel.
Toch was de luchtvaart niet altijd even succesvol. Lijndiensten en bestemmingen werden als er geen belangstelling voor was snel gewijzigd of opgeheven. Rechtstreekse diensten tussen Twente, Leeuwarden en Eindhoven kwamen in 1935 te vervallen zodat vanaf Eindhoven alleen nog diensten naar Rotterdam en Brussel werden onderhouden. De in 1937 gestarte lijndiensten van Schiphol naar Leeuwarden kwamen in augustus 1939 te vervallen omdat de vliegers van de KLM werden opgeroepen voor de mobilisatie. In dezelfde maand werden alle Nederlandse vliegvelden gevorderd door defensie ten behoeve van de militaire luchtvaart.

2. De Duitse aanval en bezetting

Herbewapening van Duitsland

Na het verdrag van Versailles in 1919 had Duitsland zich moeten onthouden van verdere ontwikkeling van de militaire luchtvaart, zodat de pionierscomplexen rondom Berlijn enige jaren ongebruikt bleven. In de dertiger jaren werden de militaire activiteiten echter weer opgevoerd; ook in de luchtvaart. Met de herinvoering van de Wehrpflicht in 1935 zette

Duitsland de toon voor een nieuwe militaire politiek, die al snel zou uitlopen in ostentatief militair vertoon en uiteindelijk zou leiden tot de Tweede Wereldoorlog. In maart 1935 werd Hermann Göring aangesteld als opperbevelhebber van de Duitse luchtmacht. Behalve opperbevelhebber van de zogenaamde Luftwaffe was Göring tevens Rijksminister van de Luchtvaart en minister-president van Pruisen. Met de Marine (Kriegsmarine) en de Landmacht (Heeres) vormde de Luftwaffe de Duitse Wehrmacht. Vanaf de aanstelling van de opperbevelhebbers begon ook de strijd om de aanstelling van een 'Reichskriegsminister'. Uiteindelijk nam Hitler persoonlijk deze functie op zich. Hij benoemde Göring tot Generaal Veldmaarschalk en in 1940 tot 'Reichsmarschall'.

De Duitse luchtmacht werd -ondanks het verbod tot herbewapening- grondig georganiseerd. De Luftwaffe bestond uit Luftflotten die regionaal waren ingedeeld. Deze waren opgebouwd uit de Luftgaue, de grondorganisatie en de Fliegerkorpse en –divisionen. Elke divisie bestond uit een Geschwader (eskader), dat 120 vliegtuigen en bemanning telde. Een Geschwader bestond uit vier Gruppen van 30 toestellen, die weer waren onderverdeeld in drie Staffeln (escadrilles) van 9 tot 12 vliegtuigen. De kleinste gevechtseenheid was de Kette (afdeling), die uit drie tot vier vliegtuigen bestond. De Luftwaffe opereerde vanuit Duitse bases die vanaf 1933 overal in Duitsland werden opgetrokken. In totaal zouden er in heel Duitsland zo'n 200 bases zijn aangelegd.

Militaire bouwwerken namen tijdens de periode van het Nationaal-Socialisme een steeds belangrijker positie in. Tussen 1934 en 1938 bedroegen de uitgaven voor gebouwen zestig procent van het totale jaarbudget van Defensie. De drie onderdelen van de Wehrmacht werden daarmee tegelijkertijd de grootste (rijks)opdrachtgevers. Om de gronden te verwerven en de bouwopdrachten te leiden werd door de OHK (Oberkommando des Heeres) het 'Reichssiedlungsgesellschaft' opgericht. Göring's Luftwaffeministerie verstrekte verreweg de meeste opdrachten[1].

De oorlogsvoering

Centraal in de veroveringstechniek van de Duitsers stond de Blitzkrieg. De Luftwaffe werd opgezet als een tactische aanvalsmacht die met bommenwerpers het vijandelijke achterland moest aanvallen. Hierdoor werd de frontlijn van de vijand afgesneden en geïsoleerd.
De Duitse bezetting van Nederland, die gepaard ging met grote bombardementen, leidde tot tegenaanvallen van de Engelse geallieerden. De Britten bestookten Duitse industrie en transportlijnen vanuit grote hoogte en vooral bij nacht met bommen. De Duitsers reageerden hierop met luchtafweerschut: de zogenaamde FLAK (Flieger Abwehrkanone). Daarnaast werd door de Duitsers Nachtjagers in, die de vanuit Duitsland terugkerende Engelse bommenwerpers probeerden neer te halen. Deze Nachtjagerstrijd speelde zich vanwege de geografische positie voornamelijk boven Nederland af.
Vanaf augustus 1940 probeerden de Duitsers om vrede met Engeland af te dwingen. Hiertoe werd de Luftwaffe ingezet. De strategische bombardementen bereikten hun hoogtepunt in de Battle of Britain Day (15 september 1940). Tussen 1942 en 1945 voerden de Duitsers minder intensieve luchtaanvallen op Engeland uit, terwijl de aanvallen van de geallieerden juist toenamen. Om een invasie te vermijden had de Duitse bezetter langs de gehele Atlantische kust een keten ontworpen van forten en linies, de Atlantikwall. Door de nachtelijke luchtaanvallen werd de verduistering ingevoerd, die de oriëntatie van de vliegers moest

[1] Miller Lane, 99

30 ZUIDKAMP
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

bemoeilijken. Bij de aanleg van schijnvliegvelden werd daarentegen juist vaak express verlichting aangebracht om de geallieerden te misleiden.

3. Bouwen voor de Luftwaffe

Bouwstijl en invloeden

Bij het ontwerp van de Fliegerhorsten speelde voor de Duitsers mee dat ze -net als andere militaire objecten- 'wehrertügtigend' moesten zijn: de weerbaarheid bevorderend. 'De sterke geest moest in de bouwwerken tot uitdrukking komen', zoals Oberst Zieseniss, 'oberster Direktor' van de bouwinspectie van de landmacht in Berlijn stelde[2]. Bij de partij-verwante architectuur kwam dit tot uitdrukking in de toepassing van de Nationaal-Socialistische stijl en domineerde het neoclassicisme. De architectuur van Ernst Sagiebel, ontwerper van het Rijksluchtvaartministerie en het Berlijnse vliegveld Tempelhof sloot goed aan bij de voorliefde van Hermann Göring voor pompeuze projecten en objecten.
Bij de ontwerpen van Fliegerhorsten was deze toepassing echter niet gewenst, omdat de militaire functie van de vliegvelden juist een grote terughoudendheid in de architectuur vereiste. Volgens een ongeschreven wet werden de monumentale stijlelementen van het Nationaal-Socialisme niet toegelaten bij de troepenonderkomens[3]. Bij het Luftgaukommando in Dresden, in 1937-1938 gebouwd naar ontwerp van Wilhelm Kreis, is dit principe ten uitvoer gebracht. Alleen het commandogebouw vertoont neoclassicistische stijlkenmerken.

De meeste troepenonderkomens bij de in Nederland gebouwde Fliegerhorsten zijn opgetrokken in traditionele stijl. De legeringsgebouwen zijn opgetrokken in baksteen, voorzien van zadeldaken, soms met wolfseinden en de vensters zijn voorzien van luiken. Deze traditionele stijl werd ook in Duitsland toegepast en wordt daar vaak gerangschikt onder de term Heimatschutzstil.
De toepassing van het streekeigen karakter bij nieuwbouw in Duitsland vindt zijn oorsprong in de Deutsche Bund Heimatschutz, die in 1904 door Ernst Rudorff werd gesticht als koepelorganisatie voor lokale heemkundige kringen. De conservatieve organisatie hield zich onder meer bezig met monumentenzorg door te ijveren voor het behoud van lokale gebruiken, tradities en de vormentaal van gebouwen in het landelijk gebied. Vanaf 1925 namen de agrarisch-romantische en racistische ideeën binnen de bond toe. Deze werden door de voorzitter van de bond, de architect Paul Schultze-Naumberg op schrift gesteld en in 1938 onder de titel 'Kunst und Rasse' uitgegeven. Tijdens de periode van het Nationaal-socialisme werd de stijl geïncorporeerd en opgenomen als bouwrichtlijn door het Reichsheimstättenamtes in het Deutsche Arbeitsfront. De toepassing van het zadeldak, traditionele kruisvensters en luiken zijn illustratief voor de toepassing van de Heimatschutzstil. Deze elementen benadrukten volgens de ideologie de beslotenheid van het huis. Dakpannen, baksteen en pleisterwerk werden toegepast en droegen bij aan de stijlkenmerken.
Ook de architectuur van de Stuttgarter Schule liet zich makkelijk verbreden met de Blut- und Bodenideologie die de Nationaal-Socialisten hanteerden. De architecten Heinrich Tessenow en Paul Schmitthenner ontwierpen sobere woningbouwprojecten die aansloten bij de streekeigen bouwtrant. Hoewel Schmitthenner een groot aantal publicaties op zijn naam had staan die ook leunden tegen de Nationaal-Socialistische ideologieën werden echt grote opdrachten voorbehouden aan de 'hofarchitecten' Paul Ludwig Troost en Albert Speer.

---

[2] Citaat Oberst Zieseniss in: *Die Kunst im Dritten Reich*, 4. Jg./Folge 5, mei 1940, 77
[3] Petsch, 135

Nederlandse invloed?

Ook binnen Nederland was er al voor de Tweede Wereldoorlog belangstelling voor de 'streekeigen bouwstijl'. J.F. Berghoef was in de jaren '30 een pleitbezorger van de landelijke bouwkunst, daarbij gestimuleerd door de Bond Heemschut en de plaatselijke schoonheidscommissies. Vanaf 1924 ontwikkelde zich de Delftse School onder leiding van M.J. Granpré Molière. Architecten uit diens kring waren onder andere G. Friedhoff en A.J. Kropholler. Met name de werken van laatstgenoemd architect stemmen overeen met de vormentaal die is toegepast bij het Zuidkamp bij Twente. De anti-stedelijke bouw is terug te vinden in de ontwerpen voor de legeringsbarakken.

Bij een nadere beschouwing van de verschillende kampen valt op dat er soms werd gewerkt met materialen uit de omgeving. Zo is er rode Friese strengpersbaksteen toegepast in de gebouwen van het Burmaniakamp te Leeuwarden. Bij dit kamp werden versieringen met kopse stenen aangebracht, die doen denken aan de voorbeelden in de Bauentwurfslehre van Neufert. Deze manier van versieren van legeringsgebouwen werd alleen in Leeuwarden aangetroffen. Sobere typen barakken met liggende vensters komen redelijk vaak voor. De meest eenvoudige variant van dergelijke barakken zijn aan te treffen bij Valkenburg (ZH). De grauwe baksteen versterkt samen met de liggende vensters het sombere karakter van het complex.
Vaak is aan de ontwerpen van commandantsgebouwen en de mess meer aandacht besteed dan aan de legeringsbarakken, zowel wat betreft de vormentaal als de detailleringen. Zo is de Mess van het Wallaardt Sacrékamp te Soesterberg uitgevoerd met een entree met vakwerk, dat echter totaal a-typisch is voor de streek. Op het Prinsenbosch te Chaam is een torentje tegen het officierscasino gezet. Het enige bouwwerk op een Fliegerhorst dat in neoclassicistische is opgetrokken is het officierscasino aan de Kampweg te Soesterberg. In dit gebouw werd Italiaanse natuursteen toegepast. Volgens mondelinge overlevering zou het casino een geschenk van Mussolini aan Göring zijn geweest. De idee dat alle gebouwen in Heimatschutzstil werden opgetrokken en zijn aangepast aan de omgeving gaat dus niet in alle gevallen op.

Wie de ontwerpen leverde voor de gebouwen op de Fliegerhorsten is niet bekend. Er gaan verhalen dat in 1939 jonge Duitse architecten uit Darmstadt in Nederland zijn geweest ter bestudering van de Nederlandse architectuur. De mogelijkheid bestaat voorts dat er tekeningen van Fliegerhorsten bewaard zijn gebleven in het Bundesarchief van Freiburg[4]. Als er Duitse architecten aan het werk zijn geweest dan hebben ze zeker gekeken naar de Nederlandse bouwkunst in die dagen. Het zou ook mogelijk kunnen zijn dat Nederlandse architecten betrokken zijn geweest bij het ontwerpen van gebouwen op Fliegerhorsten. De mess en de kapel op het Zuidkamp te Twente vertonen verwantschap met de raadhuisontwerpen van A.J. Kropholler en diens ontwerpen voor kerkelijke architectuur. Kropholler was overigens één van de Nederlandse architecten met een omstreden reputatie, maar ook architecten als B. Merkelbach, S. van Ravesteyn en A. Staal ontwierpen tijdens de oorlog eveneens voor de Duitse bezetter. De bouw van een aantal vliegvelden ressorteerde onder het Luftgaukommando VI (Rüstungsinspektion VI) in Münster dat handelde in opdracht van het Reichsluftfahrtministerium, maar dat zegt niets over de betrokken architecten. Binnen het tijdsbestek van de quick scan was het niet mogelijk onderzoek te doen naar de ontwerpers van deze gebouwen. Onderzoek in het DGW&T-archief te Soesterberg

[4] Ab. A. Jansen 1976 deel 1, 9

leverde alleen opmetingstekeningen van de Nederlandse Genie op, daterend van na 1945. Mogelijk kan een vervolgonderzoek over deze vraag meer duidelijkheid geven.

4. De verschillende typen Duitse vliegvelden

Fliegerhorsten

Direct na de inval van de Duitsers in mei 1940 werden alle Nederlandse vliegvelden en landingsterreinen ingenomen en bestemd als militair gebied. De herbouw van de door de Nederlanders uit voorzorg onklaar gemaakte terreinen begon meteen. Gezien de snelheid waarmee de Duitsers te werk gingen moeten er al voor mei 1940 plannen hebben bestaan om in Nederland vliegvelden aan te leggen. Één van de achterliggende gedachten was dat de Nederlandse vliegvelden vanwege de gunstige ligging goed gebruikt konden worden in de strijd tegen Groot-Brittannië. Een andere reden dat de vliegvelden in Nederland werden aangelegd is het gegeven dat de vlakke Nederlandse gronden gemakkelijker te vorderen waren, aangezien het bezet gebied betrof.

De Duitsers gingen over tot de aanleg van verschillende typen vliegvelden. De belangrijkste was de Leitflugplatz, die meestal werd aangeduid als Fliegerhorst. Acht vliegvelden, te weten Deelen, Eelde, Eindhoven, Gilze-Rijen, Leeuwarden, Schiphol, Twente en Venlo werden vrijwel meteen omgebouwd tot Fliegerhorst. Hilversum werd ook als zodanig ingericht maar schijnt nooit als operationeel veld in gebruik te zijn geweest. De naam Fliegerhorst vinden we bij Hilversum dan ook niet terug.
Toen het in september 1940 voor Hitler al duidelijk was geworden dat hij de strijd tegen Engeland niet gemakkelijk zou kunnen winnen kreeg de aanleg van vliegvelden een extra prioriteit. Bestaande Fliegerhorsten als Leeuwarden en Venlo werden uitgebreid. Deelen kreeg een spoorlijnaansluiting en in 1942 werd besloten een nieuw vliegveld bij Havelte aan te leggen waarnaar een deel van de activiteiten van Schiphol zouden worden overgebracht. Gezien de grootse opzet moet het ook hier om een Fliegerhorst zijn gegaan.
Het verdient aanbeveling naar de ontstaansgeschiedenis, bouwperiode en functie van het vliegkamp Valkenburg verdere studie te verrichten, aangezien over de militair-historische achtergronden van dit kamp binnen het tijdsbestek van de quick scan geen nader onderzoek kon worden gedaan. Valkenburg is verweven met de Atlantikwall, en wellicht dat verder onderzoek uitsluitsel kan geven over de betekenis van dit vliegveld.
De grote Fliegerhorsten moesten uitgerust zijn voor alle soorten vliegtuigen en dus ook gemakkelijk kunnen worden gebruikt voor andere vliegtuigtypen en bijzondere gevechtseenheden, zoals bijvoorbeeld de Nachtjagd. Nachtjagers werden vanaf 1941 gestationeerd op Deelen, Leeuwarden, Twente en Venlo. Deze velden kregen daardoor in militair-historische zin een grote betekenis.

Ondersteunende vliegvelden

Het Duitse Quartiermeistervorschrift: 'Die Besorgung der Luftwaffe im Kriege' maakte onderscheid tussen andere, lagere categorieën velden dan de Fliegerhorst. Zo wordt melding gemaakt van termen als Einsatzplatz, Seeflugstutzpunkt, Gefechtslandplatz, Arbeitsplatz en Scheinflugplatz. Daarnaast kwamen voor vliegvelden ook benamingen voor als 'Kurierhafen' (als een veld gebruikt voor koeriersdiensten) en Feldflugplatz. Deze naam werd gegeven aan velden die bestemd waren voor lichtere eenheden die hun eigen organisatie met zich meebrachten.

Een voorbeeld van een kleiner vliegveld is Volkel, dat door de bezetter nieuw werd aangelegd op de plaats van een militair oefenterrein. Het veld was aanvankelijk bedoeld als Nachtlandplatz, maar telde tegen het einde van de oorlog maar liefst 24 hangars en 19 opstelplaatsen voor vliegtuigen, wat doet vermoeden dat de betekenis van Volkel tijdens de oorlog toenam.
De kleinere vliegvelden langs de kust werden meestal gebruikt als uitvalsbasis voor jachtvliegtuigen. Voorbeelden hiervan zijn De Kooy (Den Helder), Waalhaven (Rotterdam), Bergen, Haamstede en Woensdrecht. Ze werden niet uitgerust met een verharde startbaan, met uitzondering van Texel, Ypenburg (Den Haag) en Vlissingen, aangezien de bodemgesteldheid daar te slecht was om op gras te landen. Ook vliegveld Grave was zo'n eenvoudig veld dat niet was verhard. Grave was geschikt voor kleine vliegtuigen maar kon vanwege de ligging in de uiterwaarden alleen in de zomermaanden worden gebruikt. Slechts met moeite is thans een idee te krijgen van de voormalige startbaan[5]. Andere kleine vliegvelden zoals De Rips bij Sijp werden later verhard. Vanwege de hoge waterstand was dit vliegveld in de wintermaanden eveneens onbruikbaar. Sommige kleinere vliegtuigen beschikten over uitrustingen die werden ondergebracht in bunkers. Slechts een aantal was voorzien van barakken en dienstgebouwen. Zo'n vliegveld is bijvoorbeeld Teuge. Ook Peest bij Norg werd voorzien van gebouwen en apparatuur. Wellicht is Peest een vliegveld in aanbouw geweest, maar het kan ook alleen bedoeld zijn als uitwijkplaats voor vliegveld Eelde of als schijnvliegveld hebben gediend. Verder onderzoek kan hierover mogelijk uitsluitsel geven.

Schijnvliegvelden

Meestal werden bij een Fliegerhorst twee schijnvliegvelden aangelegd. Ze hadden als doel de geallieerden te misleiden en waren daartoe dan ook uitgerust met bijvoorbeeld verlichting (Menaldum) of houten vliegtuigen zoals op het schijnvliegveld bij Havelte, dat gelegen was in het oude Willemsveld te Diever.[6] Door de verlichting 's nachts te laten branden probeerde de bezetter Engelse verkenningsvliegtuigen te misleiden en de oriëntatie te verstoren. In Nederland zijn voor zover bekend geen herkenbare schijnvliegvelden bewaard gebleven. De schijnvliegvelden waren onder meer gelegen te Aalsmeer (Schiphol), Bozum (Leeuwarden), Brakel/Alphen, Het Dun (Eindhoven), Egmond Binnen (Bergen), Groote Keeten (De Kooy), Harskamp (Deelen), Irnsum (Leeuwarden), Landsmeer / Uitdam (Schellingwoude), Woudenberg (Soesterberg), Middenmeer (De Kooy), Ockenburg (Waalhaven), Oosterwolde (Oldenbroek), Oude Willemsveld (Havelte), Ouddorp (Gilze), Papendrecht, Rijerscop (Soesterberg), Saasveld (Twente), Schandelo (Venlo), Vogelenzang (Valkenburg), Voskamp (Volkel)[7].

5. De opzet en inrichting van de Fliegerhorsten

Bereikbaarheid van de vliegvelden

Bij de bouw van de nieuwe Fliegerhorsten werd door de bezetter pragmatisch gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur. De bestaande vliegveldterreinen bleken voor de Duitsers een goede ligging te hebben, al waren de meeste terreinen veel te klein voor het bouwprogramma. De oppervlakten van de terreinen werd daarom uitgebreid door vordering van extra gronden.

---

[5] Anoniem, After the battle, 42
[6] Ab. A. Jansen deel 3, 287
[7] gegevens NFLA.

34 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Volgens de Duitse normen moesten vliegvelden ook over land goed bereikbaar zijn. Zij maakten daarvoor grotendeels gebruik van bestaande wegen en spoorlijnen.
Voor de aanleg en bevoorrading legde de bezetter ook vele kilometers nieuwe spoorlijn aan. Deze lijnen van het type normaalspoor waren aftakkingen van het bestaande spoorwegnet. In totaal zijn zo'n 25 aansluitingen teruggevonden, waarvan een aantal aftakkingen naar vliegvelden betrof. De aansluitingen werden in het begin van de oorlog gemaakt en dienden voor de aanvoer van bouwmateriaal, brandstoffen en munitievervoer. Ook werden over het spoor werklieden vervoerd. Een voorbeeld is de aftakking van de voormalige spoorweg Aalsmeer-Hoofddorp naar het vliegveld Schiphol, die omstreeks 16 juni 1941 werd geopend. Met de lijn Wolfheeze-Deelen werd in juni 1941 begonnen. De oplevering vond plaats in februari 1942. Tijdens de spoorwegstaking in 1944-1945 werd het spoor gebruikt voor het vervoer van V1- en V2 wapens. Van de meeste aftakkingen zijn geen tekeningen gemaakt, men bekommerde zich niet over geschonden eigendomsrechten. De aanleg geschiedde op last van de Bahnbevollmächtigde (Bbv) van de Deutsche Reichsbahn in Nederland.
Na de oorlog werden bijna alle aansluitingen door Staatsdomeinen verkocht en opgeruimd. Slechts met moeite is een aantal tracé's in het veld te traceren. Alleen op de basis Leeuwarden ligt nog een stuk spoor, al is dat slechts enkele meters. De kaarten van D. v.d. Speck geven echter een goed beeld van de voormalige locaties[8].
Bij Deelen werd gezorgd voor een bijzondere vorm van transport voor personeel van- en naar de vliegbasis. De Geldersche Tramweg Maatschappij GETA werd belast met de exploitatie van een tramlijn van Arnhem naar Deelen. De Duitsers zorgden zelf vooraanleg. Voor de masten van de bovenleidingen werden boomstammen gebruikt. De halfuursdienst ging vanaf 1943 rechtstreeks naar de basis.

De startbanen en directe omgeving

De belangrijkste infrastructuur van de basis bestond uit de startbanen, het rolbanenstelsel en de wegen naar de basis. De startbanen waren veelal verhard met klinkers. Vanwege de gevoeligheid van de vliegtuigen voor wind werden er altijd drie aangelegd, die samen de letter A vormden. Om de startbanen waren parallelbanen en rolbanen aangelegd om de vliegtuigen te leiden naar de onderkomens en opstelplaatsen. De rolbanen waren meestal in een U-vorm rond de startbanen gelegen en ook verhard met klinkers. Dicht bij de start- en landingsstrip waren bouwwerken neergezet als commadobunkers, de verkeerstoren, de brandweergarage, een kompascompenseerschijf voor het ijken van de compassen en de 'Werft'. De Werft was een technisch onderhoudscomplex dat bij de meeste Fliegerhorsten direct langs de (rol)baan was gelegen. De Werft te Deelen is de enige complete Werft die in Nederland bewaard is gebleven. De in boerderij-stijl opgetrokken gebouwen op Vrijland dienden allemaal als onderhoudsgebouwen. Soms beïnvloedde de functie de architectuur. Zo werd om deze niet nat te laten worden, bij het vulgebouw voor de accu's een overstek op korbelen aangebracht.
Uitgekiende camouflagetechniek zorgde ervoor dat ook de overige bouwwerken rond de startbanen niet opvielen. Bunkers werden bijvoorbeeld afgedekt met netten, maar de verkeerstoren van Eindhoven werd zelfs gecamoufleerd als windmolen, compleet met wieken. Op de basis Gilze resteert nog een gebouw met een op de gevel geschilderde camouflage van bomen.
De commandant zetelde met zijn staf vaak eveneens dicht bij de startbanen. Bij stafgebouwen was de toepassing van statusverhogende elementen toegestaan. Een voorbeeld van zo'n Fliegerhorstkommandatur is gebouw C1 op vliegveld Twente. Bij dit gebouw werd in het in-

[8] in: Eeftens 1999

en exterieur natuursteen toegepast. Een gebouw met mogelijk eenzelfde functie bevindt zich nog op het terrein van de Van Oudheusdenkazerne te Hilversum. Dit gebouw is opgetrokken rond twee binnenplaatsen.

Splitterboxen en hangars

Elke Staffel diende op de Fliegerhorst te beschikken over een hal met voorterrein en landingsbanen. Soms werden er alleen zogenaamde splitterboxen gebouwd. Dit waren aarden wallen waartussen een constructie werd aangebracht die werd afgedekt met camouflagemateriaal. Deze resteren nog ten dele, onder andere te Havelte en Deelen en zijn nog slechts als heuveltjes herkenbaar.
Om de vliegtuigen veilig en goed te kunnen stallen werden een groot aantal permanente hangars gebouwd, waarvan er nog een beperkt aantal in gave toestand resteren. De zogenaamde Wärmehallen werden soms in de vorm van een boerderij of schuur opgetrokken en waren verwarmd om de vliegtuigen bij koude makkelijker te kunnen laten starten. Alleen op Deelen zijn Wärmehallen in boerderijstijl bewaard gebleven, die -paradoxaal genoeg- nu dienst doen als landbouwschuur.
Andere typen hangars zijn elders bewaard gebleven. Op Leeuwarden staan bakstenen hangars onder flauw hellend zadeldak. De kapconstructie bestaat, net als bij de Wärmehallen op Deelen, uit houten spanten. Ernst Neufert geeft in zijn Bauordnungslehre uit 1943 een aantal soortgelijke voorbeelden van kapspanten aan. Neufert's tweede standaardwerk is ontstaan door de praktijk, waarbij materiaalschaarste noopte tot nieuwe oplossingen.
Neufert beschrijft ook uitvoerig verschillende soorten overspanningen, zoals de boogoverspanningen en de toepassing van verplaatsbare hangars. Zo'n hangar is de Junkershalle, waarvan zich in Nederland nog twee exemplaren bevinden, namelijk te Gilze en op de Werft Vrijland te Deelen. De Junkershallen werden sinds 1933 gebouwd door de firma Hugo Junkers-Werke GmbH. Een ander type hal, de Hünnebeck-MW-Halle (gebouwd uit Mannesmann-Staalprofielen) kon zelfs zonder kraan of bokken opgericht worden. Dit type is voor zover bekend niet bewaard gebleven, al bevindt zich op Vrijland (Deelen) nog wel een booghal waarvan het interieur nadere bestudering verdient. Van een derde type hangar met stalen constructie is wel een voorbeeld bewaard gebleven, en wel op de vliegbasis Volkel. Deze hangar werd gebouwd door de firma Deisel uit Bochum / Düsseldorf en is inmiddels aangewezen als rijksmonument.

Het Gruppenlager

Voor het personeel op de basis werden verschillende onderkomens gebouwd. Ze bestonden uit legeringsgebouwen met garages en voorzieningen als een eetzaal, kapel en ontspanningsruimtes. De nieuwbouw werd in de vorm van een dorpje in de bestaande omgeving gevoegd. Meestal bouwde men deze in het bos, zoals bijvoorbeeld het Prinsenbosch bij Gilze. Soms werden de aanleg verweven in een bestaande structuur, zoals bij Klein- en Groot Heidekamp in Deelen). Bij Valkenburg werd een kamp half in de duinen gebouwd en voorzien van een nieuw ontworpen aanleg.
De kampen werden op enige afstand van het eigenlijke vliegveld aangelegd. Door de afstand en de aan de omgeving aangepaste bouw camoufleerde men de vliegvelden en maakte men de gebouwen zelf onopvallend. Bij een aanval op de banen bleef het personeel dan ook vaak letterlijk buiten schot. Toch werden de legeringsgebouwen extra zwaar gebouwd. De zogenaamde Splittersichere Unterkunfte werden opgetrokken door de muren minstens 55 centimeter dik te maken en te voorzien van stalen luiken. Bij sommige barakken werden

bovendien portalen gebouwd tegen de buitendeur om inslagen van bijvoorbeeld granaatscherven te voorkomen. Bij de opzet gingen de Duitsers uit van een drietal basisprincipes: onopvallendheid, zelfvoorzienendheid en bescherming biedend. Vrijwel alle legeringsgebouwen voor manschappen vallen onder de categorie Regelbauten, waarbij sprake is van een standaardontwerp dat werd aangepast aan bijzondere eisen en omstandigheden. Het was niet mogelijk binnen het kader van de quick scan te onderzoeken in hoeverre er bij de ontwerpen van legeringsbarakken in Nederland gestandaardiseerd is en volgens welke methoden dit gebeurde. Aan de Sonderbauten werd vaak meer aandacht besteed dan aan de Regelbauten. De mess-gebouwen voor de officieren zijn, in tegenstelling tot die voor de manschappen, bijna altijd unieke objecten die getuigen van een hogere ontwerpkwaliteit.

6. Duitse vliegveldarchitectuur bewaard

Inname en herstel door de geallieerden

Toen de geallieerden in 1944-1945 aan de winnende hand bleken werd er stevig gevochten om de vliegvelden. Daarbij speelde de combinatie tussen land- en luchtmachttroepen een grote rol. Na de inname werden de vliegvelden door de geallieerden provisorisch hersteld ten behoeve van de bevrijding van Noord-Nederland. De Duitsers richtten met de Operation Bodenplatte, op nieuwjaarsdag 1945, bij een aantal vliegvelden in het bevrijde deel van ons land grote vernielingen aan. Vermoedelijk liepen de kampen in de omgeving daarbij nauwelijks of geen schade op. De geallieerden pleegden herstel aan de start- en landingsbanen en legden nieuwe vliegvelden aan om verdere aanvallen te kunnen uitvoeren. Zij kwamen tot de conclusie dat alleen geperforeerde staalplaten (PSP) goed waren om snel een start- en landingsbaan me aan te leggen. Door materiaalschaarste was het echter niet mogelijk alle banen hiermee te voorzien. Bij de bevrijding van Zuid-Nederland richtten zij zich daarom op de reparatie van de vliegvelden Volkel en Eindhoven. Daarnaast besloten de geallieeerden bij Heesch een PSP- vliegveld aan te leggen en bij Helmond een landingsbaan van bakstenen te maken. Uiteindelijk zouden ook bij Petit-Brogel in België en bij Mill dergelijke PSP-vliegvelden worden aangelegd. De terreinen zijn nu niet meer herkenbaar.

Toen de capitulatie op handen was is door de Duitsers zelf een groot gebouwen opgeblazen of vernield. Dit is bijvoorbeeld het geval geweest op Venlo waar men met ladingen springstof de resterende gebouwen en infrastructuur onbruikbaar maakte. Op 6 september 1944, na het vertrek van de Luftwaffe, blies een Sprengkommando de hangars van de Fliegerhorst Volkel op[9]. Van de 24 hangars werd er één overgeslagen. Op Deelen bleef ook een aantal hangars gespaard. Hier werd wel het gehele interieur van de bunker 'Diogenes' vernietigd.

Gebruik na de oorlog

Na de oorlog bleef een aantal vliegvelden nog enige tijd in handen van de RAF en de RCAF (de Canadezen), waarna ze werden overgedragen aan de Nederlandse staat. Tijdens en na de bevrijding werd de Technische Dienst Vliegvelden van het Militair Gezag belast met het beheer van de vliegvelden. Een Rijkscommissie Luchtvaartterreinen adviseerde de Regering over de toekomstige bestemmingen van de velden. In 1948 wees de Militaire Commissie Luchtvaartterreinen de toekomstige militaire velden met hun grenzen aan. Tot 1950 bestonden de werkzaamheden voornamelijk uit onderhouds- en herstelwerkaamheden en werd het

[9] Bram Bouwens, 1996, 169

wegennet rond de velden aangepast. Op alle voormalige Fliegerhorsten werden vernielde gebouwen en andere ruines opgeruimd. Deze opruimacties werden soms van rijkswege gesubsidieerd. Voorbeeld hiervan zijn de fundamenten van hangars te Hilversum die men in de bodem liet zakken. De grote commandobunker bij het vliegveld bleef bewaard omdat deze meteen na de oorlog was verhuurd aan een champignonkwekerij. Vliegveld Venlo werd bijna geheel opgeruimd. Het betrof meer dan 100 gebouwen.

Op andere bases bleven wel gebouwen staan. Ze werden opgemeten door de Nederlandse Genie, hersteld (bijvoorbeeld de Deisel-hangar te Volkel) of herbouwd (de hangar te Soesterberg). De barakken werden geschikt gemaakt voor de legering van personeel of tot kantoorruimte verbouwd. Op 1 mei 1952 werd Eindhoven als tactische basis overgedragen aan de Luchtmacht. De NAVO stelde hoge eisen aan de nieuwe bases. Tijdens de periode van de Koude Oorlog gingen deze dan ook 'op slot'. Mede door de sobere en doelmatige instelling bij Defensie overleefden vele kampen en gebouwen de tand des tijds. Tegenwoordig is aan een aantal legeringskampen een nieuwe functie gegeven door ze in gebruik te nemen als asielzoekerscentrum.

B: METHODIEK, INVENTARISATIE EN WAARDESTELLING

Methodiek en waardestelling

De waardestelling van de verschillende complexen en objecten is tot stand via bronnenonderzoek en veldonderzoek. Het veldonderzoek dat heeft plaatsvonden was gebaseerd op de welwillende medewerking van Defensie. Aan de hand van gebouwenlijsten van DGW&T en de kennis van plaatselijke medewerkers werd over elke basis een snelle rondgang gemaakt. De observaties van deze rondgang zijn terug te vinden in bijgaande inventatisatielijsten per vliegveld. Omdat het om een quick scan handelt en slechts een beperkte waarneming kon worden gedaan zijn de omschrijvingen kort gehouden.
Behalve veldonderzoek heeft ook literatuuronderzoek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn een literatuurlijst op een aantal hoofdthema's en per vliegveld. Een kort lijstje met data is opgenomen bij de inventarisatie per vliegveld. Gezien de tijdsbeperking is het literatuuronderzoek niet volledig. Zoals in het vooronderzoek reeds werd gesteld bleek het niet mogelijk een aantal archieven en bibliotheken te raadplegen. Recenter verschenen literatuur of regionale publicaties, zoals bijvoorbeeld over vliegveld Twente, konden hierdoor niet worden meegenomen. Archiefonderzoek over vliegveld Hilversum bij het Streekarchief Gooi- en Vechtstreek leverde wel informatie op over de ontwikkelingen op en rond het vliegveld. De gewenste gegevens over de oprichting en functie van de Duitse gebouwen werden echter niet in dit archief aangetroffen.

Ten behoeve van de waardestelling is gebruik gemaakt van bestaande methodieken. Met name de methodiek waarmee de Atlantikwall is benaderd bleek goede aanknopingspunten te bevatten. De waarderingsmethodiek is gebaseerd op een aantal waarden die van groot (complex als geheel) naar klein zijn opgesteld en waarbij militaire-, historische- en architectuurhistorische criteria nader zijn gespecificeerd. In de aanpak komen ook de ervaringen bij de methodische aanpak volgens PIE en het MSP-richtlijnen tot uitdrukking.

De problematiek die bij de inventarisatie naar voren kwam was de grote spreiding van de complexonderdelen, die oorspronkelijk bij de Duitse Fliegerhorsten behoorden. Een aantal kampen ligt meer dan vijf kilometer van de start- en landingsbanen, en maakt bovendien nu vaak geen onderdeel meer uit van de militaire basis.
Bij de inventarisatie is daarom uitgegaan van een vierdeling. Ten eerste wordt de ontwikkeling van de basis als geheel geschetst. Ten tweede wordt de militaire basis of het vliegveldterrein zelf gekenschetst en gewaardeerd. Ten derde worden de oorspronkelijk bij de Duitse Fliegerhorsten behorende kampen beschreven en gewaardeerd. Ten vierde volgen de losse objecten, die verspreid liggen rond de basis en geen deel (meer) uitmaken van een complexmatige aanleg in bijvoorbeeld de vorm van een kamp. Met deze aanpak is ingespeeld op de eigendomsverhoudingen. De benadering 'vanuit de kern naar het buitengebied' vertaalt zich in de verschillende criteria ter beoordeling van de vliegveldcomplexen:

- De cultuurhistorische en krijgshistorische betekenis: dit komt tot uitdrukking onder de kopjes 'geschiedenis';
- De herkenbaarheid van de vroegere strategische situatie, zowel van de basis als het landschap;
- De herkenbaarheid van de historische functie in de huidige situatie;
- De typologische zeldzaamheid van de infrastructuur;

- De zeldzaamheid van de individuele gebouwen en objecten, zowel qua gaafheid, vormgeving als constructie.

Elk onderdeel wordt afgesloten met een omkaderde waardestelling, waarin een waardering wordt gegeven op basis van de geïnventariseerde gegevens.

De geselecteerde vliegveld-complexen

Op basis van het vooronderzoek waren de elf militaire bases die Nederland op dit moment telt geselecteerd om te worden bezocht. Tijdens het onderzoek bleek uit de opgaven van Defensie dat zich op De Peel en De Kooy geen objecten van voor 1950 bevinden. Daarom werd het onderzoek van operationele bases beperkt tot de volgende negen vliegvelden:

- Deelen
- Eindhoven
- Gilze Rijen
- Leeuwarden
- Soesterberg
- Twente
- Valkenburg
- Woensdrecht
- Volkel

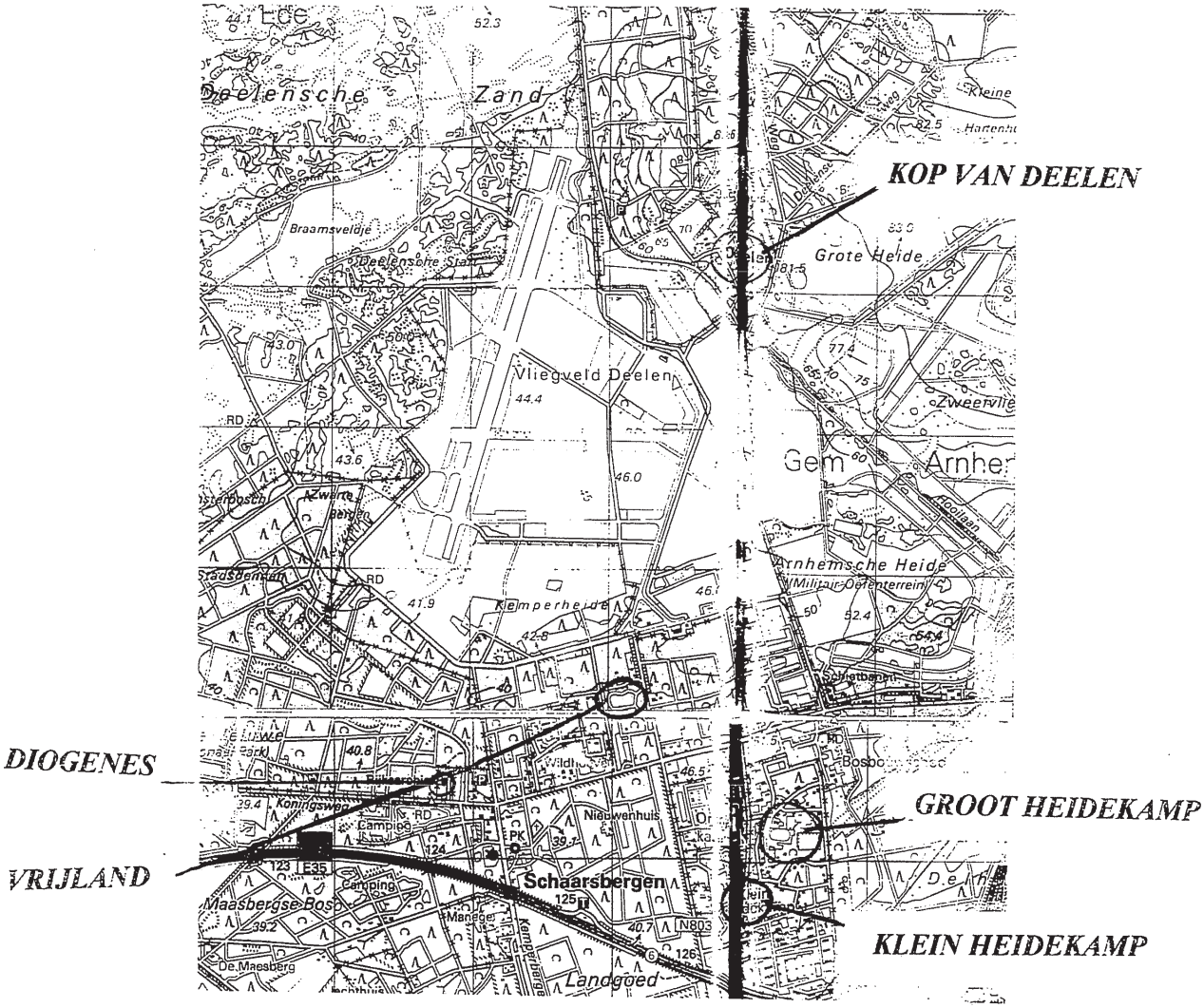
Van de zes Nederlandse burgervliegvelden werden Eelde, Eindhoven en Enschede bezocht. Beek, Rotterdam en Schiphol maakten geen deel uit van het onderzoek.
Lopende het onderzoek werd duidelijk dat het rond het sportvliegveld van Hilversum belangrijke bouwwerken uit de Duitse tijd zouden staan. De Van Oudheusdenkazerne, waar deze gebouwen zich bevinden is derhalve aan het onderzoek toegevoegd. Ook andere vliegvelden werden bezocht als aanvulling en ter controle van de stellingen in het vooronderzoek gedaan. Buiten de negen militaire bases zijn aldus bezoeken gebracht aan:

- Drachten
- Eelde
- Havelte
- Hilversum
- Hoogeveen
- Teuge
- Venlo
- Ypenburg

Drachten en Hoogeveen bleken inderdaad geen objecten van enige waarde te bevatten, zij het dat te Hoogeveen de spanten voor reconstructie van de hangar van Ypenburg gereed staan. In Ypenburg werd het stationsgebouw bezocht. Dit is reeds aangewezen tot rijksmonument, evenals de Rijksluchtvaartschool en de dienstwoning. Deze vliegvelden zijn mede daarom verder niet geïnventariseerd. Op of bij Eelde, Havelte, Teuge en Venlo bleken restanten uit de Duitse bezettingstijd te staan. Deze velden zijn, mede gezien de militair-historische achtergrond, opgenomen in de inventarisatie.

40 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

DEELEN


KOP VAN DEELEN
DIOGENES
VRIJLAND
GROOT HEIDEKAMP
KLEIN HEIDEKAMP
Deelensche Zand
Braamsveldje
Vliegveld Deelen
Grote Heide
Kemperheide
Arnhemsche Heide
Schaarsbergen
Maasbergse Bos
Landgoed
Nieuwenhuis
Camping
Koningsweg
De Maesberg

Deelen

Ligging:
Ten noorden van de A12 bij Arnhem (Schaarsbergen), ten westen van de A50. Hoge Veluwe (W) en Deelerwoud (N).

Grondgebied:
Gemeente Arnhem, Gemeente Ede (Kop van Deelen)

Opmerking:
Diverse archeologische gebieden (o.a. cropmarks).

Geschiedenis: oprichting:
1914: in gebruik name vliegveld Kemperheide door LVA (Luchtvaartafdeling Koninklijke Landmacht), bouw houten hangar.
1915: start eerste opleiding voor het brevet van luchtwaarnemer (25 oktober).

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940: onklaar maken vliegveld door het om te ploegen.
1940: inname door de Duitsers: bouw Fliegerhorst Deelen.
1942: oplevering spoorlijn, aanleg tramlijn.
1943: bouw bunker 'Diogenes'
1944: aanvoer onderdelen V1's uit Nordhausen (via Venlo)
1944: aanbrengen extra FLAK
1944: bombardement startbanen door geallieerden

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
1996: gedeactiveerd als vliegbasis. Functionerend als militair luchtvaartterrein.

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
De Duitse driehoek is bewaard gebleven; restant (in hoofdzaak na-oorlogs) rolbanenstelsel. Gebied met hoge natuurwaarden. De Kop van Deelen ligt hoger, de diverse kampen in heide- of bosachtig gebied of op de plaats van een oudere ontginning of aanleg (bijv. Vrijland).

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Sinds 1996 geen permanente belegging; gedeactiveerd als vliegbasis doch aangehouden als militair luchtvaartterrein voor de Luchtmobiele brigade.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
Drie startbanen intact, rolbanen en restanten van splitterboxen aanwezig.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Restanten van kompaskompenseerschijf (nader te onderzoeken op compleetheid, vraag is ook of het gaat om echt of schijn)

42 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Waardestelling:
In hoofdzaak herkenbaar bewaard gebleven militair luchtvaartterrein, onderdeel van voormalige Duitse Fliegerhorst. Aanwezigheid banenstelsel uniek, echter niet van architectuur- maar van ruimtelijk functionele en militair-historische waarde. Verder geen bijzondere objecten m.u.v. wellicht nader te onderzoeken (schijn?-) kompascompenseerschijf.

Complexen en objecten buiten het vliegveld:

1. Kop van Deelen

Ligging:
Hoenderlose Weg, ten noordoosten van de basis.

Eigendom (gebruik):
Domeinen (Asiel Zoekers Centrum)

Omschrijving:
Legeringskamp van enige omvang (27 objecten), in oudere structuur ingebed. Tamelijk compleet bewaard gebleven, aantal objecten verbouwd.

Belangrijkste objecten:
- Officiersmess (23) (gaaf, eenvoudig type)
- Ongeveer 15 legeringsbarakken (zadeldaken, wolfeinden, portalen, redelijk gaaf)
- Garagegebouwtje (B1) (gave deuren)
- Badhuis / ketelgebouw (11) (gekeimd, verbouwd)
- Brandweergebouw (18) (redelijk gaaf; meest compleet bewaard in vergelijking met andere vliegvelden.

Waardestelling
Redelijk gaaf, middelgroot complex, gelegen in oudere structuur. Aanwezigheid diverse soorten barakken. Van ruimtelijk-functionele waarde; objecten over het algemeen minder gaaf dan op andere Deelense kampen.

2. Groot Heidekamp

Ligging:
Ten zuiden van de basis; Clemens van Maesdijklaan.

Eigendom (gebruik):
Defensie (Luchtmacht, onderdeel van de basis)

Omschrijving:
Grootste kamp van Nederland (80 objecten), gelegen in heidegebied bij erosiedal. Aantal gebouwen opgetrokken rond twee kleine brinkjes, ook rechte laanstrcutuur aanwezig. Onderdelen: Fahrbereitschaft (garages), ziekenbarakken , mess-gebouwen, legerings- en scholingsgebouwen, ook kleine stallingen e.d. aanwezig. Enkele recente verstoringen door nieuwbouw in het midden van het kamp.

Belangrijkste objecten:

- Mess (10) (voorzijde gaaf, boerderijstijl met topgevel)
- Vijf gebouwen voor medische dienst, o.a. tandartsen (bij A1) (gaaf, diverse typen rond brinkje)
- Garages (o.a. 42 en 43) (gaaf, gelegen temidden van werkterreinen)
- Mortuarium (25) (gaaf)
- Legeringsgebouwen rond brinkje (36-38 e.o.) (gaaf)

Waardestelling
Overwegend gaaf legerkamp in heidelandschap, met gebouwen in clusters geformeerd rond brinkjes temidden van rechthoekige hoofdstructuur. Complex met hoge ruimtelijk-functionele waarde, aantal verstoringen. Het grootste en meest complete kamp. Mess en mortuarium van hoge architectuurhistorische waarde, samen met een de gebouwen van de tandheelkundige dienst en legeringsgebouwen, gegroepeerd rond brinken.

3. Klein Heidekamp

Ligging:
Ten oosten van de Deelenseweg.

Eigendom:
Defensie

Omschrijving:
Middelgroot voormalig officierskamp met gave structuur, bestaande uit een bosachtige aanleg en slingerende wegenloop. Geen wijzigingen m.u.v. sloop casino. Gebouwen goed gedetailleerd.

Belangrijkste objecten:

- Commandantsgebouw (3) (gaaf, natuursteen elementen)
- Legeringsgebouwen (div.) (gaaf, zorgvuldige detailleringen)
- Ketelhuis en badhuis (2) (overwegend gaaf)
- Portiersgebouw (A4/5) (gaaf, rieten dak)

Waardestelling:
Gaaf legerkamp binnen bewaard gebleven aanlegstructuur. Van ruimtelijk-functionele waarde. Objecten van architectuurhistorische en ensemblewaarde.

4. Vrijland

Ligging:
Ten noorden van de Koningsweg.

Eigendom:
Defensie

Omschrijving:
'Werftcomplex' met dienstgebouwen, waaronder hangars. Het complex is aangelegd binnen een oudere structuur van rechte lanen. Enkele gebouwen liggen geïsoleerd.

44 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Belangrijkste objecten:

- Junkershalle (Ia) (gaaf, bijzonder qua materiaalgebruik en constructie, zeldzaam)
- Ketelhuis (14) (redelijk gaaf)
- Werkplaatsen en kantoren (div. nrs) (redelijk gaaf, vm. functies zijn bekend, sommige uitgebreid)

Opmerking: tweede hangar (IVa) te onderzoeken op type en ouderdom; mogelijk neergezet vóór 1945.

Waardestelling:
Zeldzame, goed bewaarde Werft in herkenbare oudere structuur, weinig latere wijzigingen. Gebouwen vanwege de voormalige functies binnen het ensemble van cultuurhistorische waarde. Typologisch zeldzaam en gaaf object is de Junkershalle.

5. Koningsweg Noord

Ligging:
Koningsweg, tussen 'De Zeven Provinciën' en 'Diogenes'.

Eigendom:
Defensie

Omschrijving:
Klein kamp binnen eenvoudige structuur. Veel sloop (drie van de zeven gebouwen) en wijzigingen (bouwlagen toegevoegd).

Belangrijkste objecten:

- Mess (7) (wijzigingen, eenvoudig type)
- Kapel (F1) (hout, folly-achtig bouwsel)

Waardestelling:
Restant van een kamp zonder architectuurhistorische waarde. Van enig belang binnen het totale gebied en als schakel tussen De Zeven Provinciën en de bunker Diogenes.

6. Zeven Provinciën

Ligging:
Koningsweg, tussen 'Koningsweg Noord' en 'Vrijland'.

Eigendom:
Defensie

Omschrijving:
Restant van een rond een exercitieterrein aangelegd legerkamp van zeven gebouwen, waarvan er vijf resteren. Latere inbreidingen. Terrein bestaat uit grasveld met recht lanenstelsel.

Belangrijkste objecten:

- Vijf legeringsgebouwen (1, 3, 4, 6, 7) (gaaf, twee typen)

Waardestelling:
Eenvoudig kamp met enige ensemblewaarde, die deels is verstoord. Gave gebouwen van architectuurhistorische vanwege gaafheid en detailleringen van vensters e.d..

Objecten buiten het vliegveld en de kampen:

7. Bunker Diogenes

Ligging:
Koningsweg.

Eigendom (gebruik):
Staat (archief)

Omschrijving:
Voormalig vluchtleidingscentrum; locatie voor de 'Blitzmädel'.

Waardestelling:
Van hoge waarde wegens de voormalige militair-historische functie.

8. Wärme-hallen

Ligging:
Tussen de kampen aan de Koningsweg en de basis.

Eigendom (gebruik):
Defensie / Domeinen (agrarisch)

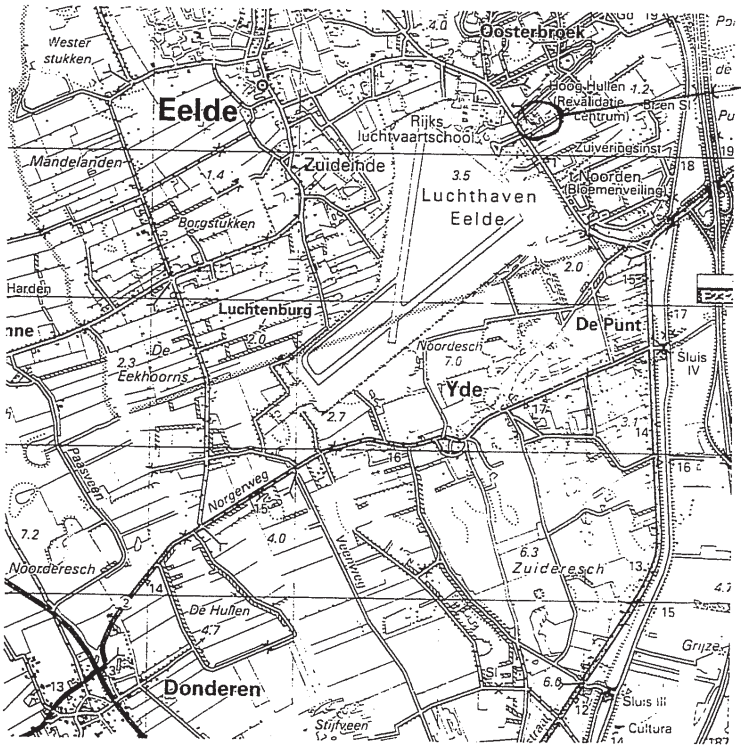
Omschrijving:
Vliegtuighangars:
- Hal Hogendam (met gelijmde spanten, camouflage als boerderij)
- Hal Roelofsen (idem)

Opmerking: rolbanenstelsel nog herkenbaar.

Waardestelling:
Gave gecamoufleerde hangars van hoge zeldzaamheidswaarde en van belang als type en vanwege de constructie. Rolbanenstelsel nog herkenbaar en aanwezig in het landschap.

Opmerking:
De FLAK-stelling kon vanwege de beperkte onderzoekstijd niet in de quick-scan worden meegenomen. Echter nog wel aanwezig en vermoedelijk van waarde als ruïne vanwege grootte en compleetheid.

EELDE



LEGERINGSKAMP

Eelde

Ligging:
Ten westen van het Noord-Willemskanaal, ten zuidoosten van Eelde. Zuidoostelijk van het veld liggen de dorpen Yde en De Punt.

Grondgebied:
Gemeente Eelde, Gemeente Vries.
Provincies Groningen en Drente (deels).

Geschiedenis: oprichting:
1931: opening Vliegpark Eelde (23 mei)

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1939: Vordering door de Militaire Luchtvaart (31 augustus). Vestiging 1e en 2e Jachtvliegtuig Afdeling.
1940: Vordering door de Duitsers: bouw Fliegerhorst Eelde.
1940-1941: uitbreiding met 39 gebouwen en objecten.

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
Heropening vliegveld Eelde ten behoeve van de burgerluchtvaart.
Vestiging Rijksluchtvaartschool.

Vliegveld

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Gelegen in gaaf landschap met weiden en kleine dorpen, ten noordoosten buitenplaatsachtige aanleg.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Burgerluchthaven Groningen Airport / Eelde.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
Twee verharde startbanen.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- KLM-gebouw (twee bouwlagen, hoofdvorm herkenbaar, gewijzigde kozijnen, gekijmd, aanbouwen. Bouwjaar vóór 1939).

Waardestelling:
Voormalige Fliegerhorst van beperkte militair-historische waarde, thans herkenbaar als burgervliegveld. Vooroorlogs KLM-gebouw van lokaal-historische waarde.

Opmerkingen:
Restant Duitse rolbaan met klinkerverharding resteert als openbare weg (Eskampenweg).

48 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Complexen en objecten buiten het vliegveld:

1. Restant legeringskamp bij Vosbergen

Ligging:
Ten noordoosten van de toegang tot het vliegveld aan de N 861 (Burg. J.G. Legroweg).

Eigendom (gebruik):
Particulier (revalidatiecentrum); bewoond (telefooncentrale); opslag (garages).

Omschrijving:
Restant van legeringskamp, gelegen in oudere (buitenplaats-)aanleg bij Oosterbroek.

Belangrijkste objecten:
- Twee legeringsgebouwen (de Breegwee): onder geknikt schildak, gekeimd, gewijzigde venster- en deurpartijen. Met bunker.
- Legeringsgebouw (de Schakel): aanbouw, wijzigingen, zie hierboven
- Telefooncentrale: in vorm van een woonhuis. Wijzigingen vensters
- Garages (Fahrbereitschaft): deels in Groningse boerderijstijl (kop-romp) opgetrokken garages. Gaaf.

Waardestelling:
Verbouwde legeringsgebouwen en telefooncentrale van lokaal-historische waarde in restant van (oudere) aanleg, geen architectuur-historische waarde. Samenhang niet meer herkenbaar. Garages van architectuurhistorische waarde, samenhang met andere objecten ontbreekt.

BEATRIXKAMP

ZUIDKAMP VELDHOVEN

Eindhoven

Ligging:
Ten westen van Eindhoven, ten noorden van Veldhoven, westelijk van het Prinses Beatrixkanaal en de rijksweg A2.

Grondgebied:
Gemeenten Eindhoven en Veldhoven (kamp Borghoutspark).

Opmerking:
Op het moment van inventarisatie behoorden Welschap en Eindhoven Airport nog tot Defensie. Aangezien het oude Welschap-terrein door Defensie is afgestoten en Domeinen thans de verschillende objecten in fases overdraagt, wordt in de quick scan rekening gehouden met de toekomstige situatie door splitsing van de basis in twee delen: I betreft de nieuwe basis; II het oude Welschap, dat een openbare functie krijgt en dus buiten de nieuwe basis komt te liggen.

Geschiedenis: oprichting:
1932: aanleg gemeentelijk vliegveld Welschap (werkverschaffingsproject)
1932: opening door minister P.J. Reymer van Verkeer en Waterstaat (11 september)
1933: Nationale Luchtvaartschool start opleidingen op Welschap; testvliegveld voor Fokker D-21 en G-1
1935: opening stationsgebouw (ontwerp ir. D. Roosenburg); KLM-dienst met A'dam

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940: vordering i.v.m. mobilisatie
1940-1944: bezetting door de Wehrmacht; ingebruikname door de Luftwaffe
- Uitbreiding gebied luchthaven
- Bouw Prinses Beatrixkamp
- Bouw zuidkamp te Veldhoven

1944: RAF komt aan op Eindhoven (19 september)
1945: Operation Bodenplatte: Eindhoven gebombardeerd door de Duitsers (1 januari)
1945: gebruik t.b.v. Operatie Market Garden door geallieerden.

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
1946-1952: gezamenlijke basis RAF / RCAF
1952: overdracht Vliegbasis Eindhoven als tweede tactische basis aan de Luchtmacht (1 mei)
1952-: aanleg parallelbaan
1984: opening nieuw stationsgebouw burgerluchthaven
1996-heden: aanleg nieuw vliegveld ten noorden van Welschap; verplaatsing activiteiten en opheffing zuidelijke startbaan.
1999-: ontwikkeling VINEX-locatie Meerhoven, afstoten terrein Welschap door Defensie aan gemeente Eindhoven.

Vliegveld (I) / Voormalig vliegveld (Vinex) (II)

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Gelegen in omgeving met een aantal bospercelen. Buiten het terrein van de basis resteren twee kampen, waarvan één in bebouwde kom, en een solitair entreegebouw tot de basis.

Ingrijpende wijzigingen op en rond oude luchthaventerrein in voorbereidende en uitvoeringsfase. Huidige basis en burgervliegveld vormen een breuk met het verleden. Strategisch situatie uit periode '40-'45 hierdoor grotendeels verstoord. (PIROC) Rijopleiding met jaren '50 objecten niet bezocht.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
I: als reservebasis in gebruik: 1 squadron transportvliegtuigen; structureel civiel medegebruik.
II: buiten gebruik, startbaan verwijderd, herontwikkeling met woningbouw in kader VINEX. Deel rolbanen nog aanwezig.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
De voormalige 'Duitse driehoek' is niet meer aanwezig. De zuidelijke baan en parallelbaan zijn verwijderd. Gebied wordt herbestemd tot woningbouwlocatie. Geen herkenbare situatie m.u.v. lanenstelsel in het gebied opzij van en achter het stationsgebouw. De lanen zijn beplant met onder meer rode kastanjes.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
I: Vliegbasis Eindhoven: geen
II: Welschap / Meerhoven:

- Stationsgebouw (Ir. D. Roosenburg, 1935) (gaaf gebouw in stijl Nieuwe Zakelijkheid) ®
- Vliegtuighangar (gaaf betonnen gebouw met schaaldaken en schuifdeuren aan twee zijden, na-oorlogs (?), omgeven door rolbaan)
- Legeringsgebouw. (verbouwing kopgevels, vensters aangetast, algemeen type; solitair)
- Gebouw 62. (solitair legeringsgebouw onder zadeldak, eenvoudig)
- DGW&T-gebouw. (bouwjaar omstreeks of na 1950. Gaaf gebouw onder lessenaardak)
- Loodsen. Gave betonnen loodsen ter weerszijden van laantje. Wederopbouw, wellicht na 1950, helder vormgegeven)

Waardestelling I:
Geheel nieuw aangelegde vliegbasis ten noorden van het oude Welschap met burgerluchthavengebouw uit 1984. Geen architectuur-historische waarde.

Waardestelling II:
Terrein als luchthaventerrein niet meer van ruimtelijk-historische waarde door ontbreken infrastructuur. Stationsgebouw en hangar, alsmede omstreeks 1950 gebouwde DGW&T-kantoor en loodsen van waarde wegens architectuur- en cultuurhistorische kwaliteiten, deels van ensemblewaarde door lanenstelsel.

Complexen en objecten buiten het vliegveld (d.w.z.Welschap en Eindhoven Airport):

1. Beatrixkamp
Opmerking: terrein alleen van de weg af bekeken.

Ligging:
Ten zuiden van de Oirschotsedijk tussen de rijksweg A2 en het Beatrixkanaal.

Eigendom (gebruik):
Domeinen (asielzoekerscentrum)

Omschrijving:
Duits legeringskamp bestaande uit een tiental gebouwen van diverse aard, met na-oorlogse toevoegingen.

Belangrijkste objecten:
- Ongeveer tien legeringsgebouwen. (minimaal twee typen: zadeldak en idem met wolfseinden. Enkelen gaaf met rode pannen, anderen aangetast (kozijnen). Verschillende soorten pannen toegepast)

Waardestelling:
Legeringskamp van enige omvang, gelegen in bosachtige omgeving met laanstructuur; binnen de bestaande structuur zijn later gebouwen toegevoegd. Voor zover te observeren qua aanleg en bebouwing vergelijkbaar met andere kampen. Van beeldondersteunende waarde wegens cultuur-, architectuur en militair-historische waarde.

2. Legeringskamp te Veldhoven

Ligging:
Borghoutspark (ten westen van de rijksweg A2, in de bebouwde kom van Veldhoven).

Eigendom (bestemming):
Particulieren, bedrijven (woonhuizen, kantoren)

Omschrijving:
Duits legeringskamp, thans gelegen in bebouwde kom Veldhoven, bestaande uit legeringsgebouwen van diverse typen. Door de individuele eigendomssituatie is de stedenbouwkundige en architectonische samenhang deels verloren. Stratenpatroon en beplanting zijn gewijzigd, latere toevoegingen in de vorm van o.a. villabebouwing. Bijzonder voorbeeld van herbestemming.

Belangrijkste objecten:
- Vijftal egeringsgebouwen (met extra portalen ter bescherming tegen inslagen, geknikte zadeldaken)
- Vijftal legeringsgebouwen (met steekkappen en topgevels aan de straatzijde: mogelijk na WO II toegevoegd)
- Enkele legeringsgebouwen (onder schilddak)

Waardestelling:
Opgesplitst en herverkaveld legeringskamp langs één straat ontworpen. De drie typen legeringsgebouwen zijn allemaal verschillend gewijzigd. Wegens gewijzigde beplanting, stratenpatroon en omgeving van lokaal militair-historische waarde.

3. Poortgebouw

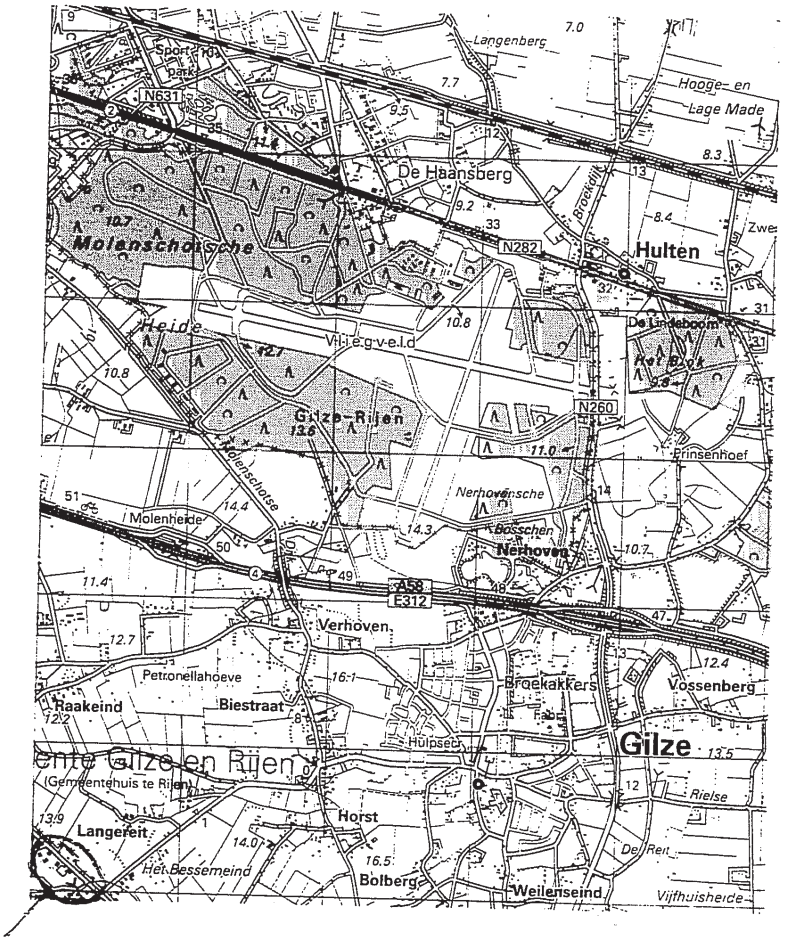
Ligging:
Strijpsebaan ter hoogte van de Heerbaan.

Eigendom (gebruik):
Particulier (woonhuis)

Omschrijving:
Solitair gelegen, herkenbaar entreegebouw op T-vormige plattegrond, achterzijde voormalige gevangenis. Voorgevel voorzien van portiek met rondbogen, zijvenster met getoogd betonnen kozijn.

Waardestelling:
Herkenbaar entreegebouw dat de relatie met de basis heeft verloren. Vergelijkbaar met Twente (kamp bij de Lonnekerberg). Van lokaalhistorische waarde.

GILZE-RIJEN



PRINSENBOSCH

Gilze-Rijen

Ligging:
Aan de N282 Breda-Tilburg ter hoogte van Rijen en ten zuidwesten van Hulten.
Gebiedsbegrenzing: rijksweg A 58 (zuid), N260 (oost), Molenschot (west).

Grondgebied:
Gemeente Gilze en Rijen

Geschiedenis: oprichting:
1910: oprichting vliegterrein voor Bleriot-ééndekker van de Eerste Nederlandse Vlieg Vereeniging op de Molenheide.
1935: oprichting NV Neerhoven door gemeente Gilze-Rijen i.s.m. Breda en Tilburg. Landgoed Neerhove wordt toegevoegd, vergroting terrein tot 70 ha.
1937: aanleg vliegveld in het kader van de werkverschaffing (150 man).

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1939: vordering in verband met de Mobilisatie
1940: bezetting door de Duitsers:
- vergroten van het terrein
- aanleg van drie startbanen van één kilometer lengte, twee worden later 500 meter verlengd.
- bouw legeringskamp Prinsenbosch (Lager Chaam)
1942: legering Nachtjagd.
1944: vliegveld gebombardeerd
1945: gebruik door de geallieerden

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
1946: vliegbasis Gilze Rijen met Commando Luchtvaart Opleidingen
1972: vliegbasis wordt volledig operationeel: bouw betonnen hangars.

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Twee startbanen: Z-W en NO-ZW. Ten noorden van de banen deels gewijzigde infrastructuur op basis van oudere (soms onderbroken) wegenloop. Gelegen tussen kernen Gilze en Rijen, landelijke omgeving met weiden en bossen, tamelijk onaangetast.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Operationeel als reservebasis: 2 squadrons bewapende helikopters; 1 squadron Bölkow-105 helikopters. (Tactische Helicopter Groep Klu)

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
Startbaan verlengd en gewijzigd. Duitse driehoek niet duidelijk herkenbaar. Structuur van de basis doorkruist oudere wegenlopen.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Kompaskompenseerschijf (houtwerk in vervallen toestand, typologisch zeer zeldzaam)
- Legeringsgebouw (gaaf met camouflagebeschildering en onderkeldering)
- Hangar (dak en gevels gewijzigd, deuren vernieuwd)

- Lazaret (gaaf, in gebruik als stafgebouw, met luiken en cementen lateien)
- Junkershalle (omkleding gewijzigd, constructie gaaf, met sporen van oorlogsschade)
- Pompgebouwen voor brandstof (gaaf, reeks aan de zuidoostzijde van de basis)

Waardestelling:
Aangepaste, operationele vliegbasis met aantal objecten uit Duitse periode, waarvan legeringsgebouw met camouflagebeschildering zeldzaam is. Kompaskompenseerschijf eveneens van hoge waarde als zeldzaam 'industrieel' object. Samenhang oorspronkelijke Fliegerhorst niet duidelijk herkenbaar.

Compexen en objecten buiten het vliegveld:

1. Het Prinsenbosch (Lager Chaam)

Ligging:
Enige kilometers ten zuiden van de basis, aan de rand van de Chaamse bossen, in het Prinsenbosch aan de weg Gilze-Chaam.

Eigendom (gebruik):
Domeinen (asielzoekerscentrum)

Omschrijving:
Compleet legeringskamp met mess, legeringsgebouwen, poortgebouw. Gelegen in het Prinsenbosch, onderdeel van de Chaamse bossen, op kilometers afstand van de basis. Bosrijke aanleg, verspringende situering gebouwen ten opzichte van rechte weg.

Belangrijkste objecten:
- Poortgebouw (no. 2) (gaaf entreegebouwtje onder schilddak.)
- Legeringsgebouwen (no. 38-41-42-46-52) (deels aangepaste gave panden, zadeldak en wolfseinden-type)
- officierscasino / mess (no. 45) (gaaf gebouw met voornamer uiterlijk d.m.v. hogere vooruitstekende entree, natuurstenen vensteromlijstingen en kleine toren met schuilkelders).
- wachtgebouwtje (no.1) (gaaf wachtgebouwtje onder lessenaardak)
- onbekend (technische functie) (zeshoekig torentje met deur onder spitsdak)
- trafohuisje (gaaf)

Waardestelling:
Aan de rand van het Chaamsebos, op aanzienlijke afstand van de vliegbasis gelegen compleet Duits legerkamp zonder ingrijpende latere verstoringen. Gaaf kamp met goed gedetailleerde gebouwen, compleet met architectuurhistorisch waardevolle mess / casino.

2. Hangar

Ligging:
Ten oosten van de N260 Gilze-Hulten, ter hoogte van de startbaan.

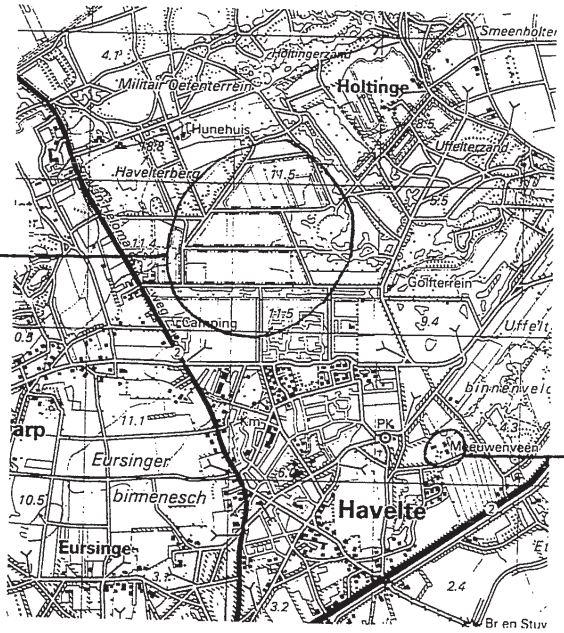
Eigendom:
Defensie (hangar zweefvliegclub)

Omschrijving:
Voormalige boerderij-hangar, na WOII (vijftiger jaren?) om- of weder opgebouwd als hangar. Solitaire ligging, thans buiten de basis.

Waardestelling:
Gewijzigde hangar met opvallende ligging buiten de huidige basis.
Opmerking: waardestelling pas nader te bepalen na bezoek interieur (kapconstructie)

HAVELTE

START- EN ROLBANEN



MEEUWENVEEN

Havelte

Ligging:
Ten noorden van Havelte, tussen Uffelte (oost) en de Havelterberg (west).

Grondgebied:
Gemeente Havelte.

Geschiedenis: oprichting:
Vóór 1940: militair artillerieterrein.

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1942: aanleg vliegveld om deel van Schiphol naar over te brengen
1943: eerste startbaan gereed (december)
1944: bouw 6 barakken voor officieren, 10 barakken voor manschappen, 1 kantine voor officieren en 1 voor manschappen.
1945: vernieling vliegveld door Amerikaanse bommenwerpers

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
Niet hersteld.

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Gebied is een natuurgebied, voormalige startbaan in landschap herkenbaar evenals heuvels van voormalige splitterboxen.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Natuurgebied, eigendom gemeente Havelte.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
In de tweede helft van de oorlog gebouwd vliegveld volgens standaard Fliegerhorst-principe.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
Geen.

Waardestelling:
Laat in WO II aangelegd vliegveld met beperkte militair-historische betekenis. Terrein van cultuurhistorische waarde door paden- en wegenloop. Geen gebouwde restanten, natuurwaarden.

Complexen en objecten buiten het vliegveld:

1. Meeuwenveen

Ligging:
Meeuwenveenlaan, ten zuidoosten van de voormalige startbaan.

60 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Eigendom (gebruik):
Particulier (cursusgebouwen)

Omschrijving:
Drie barakken in eenvoudige stijl, zadeldaken, geen opvallende detaillering. Voorts klein opslaggebouwtje.

Waardestelling:
Klein aantal eenvoudige, late gebouwen, van lokaal militair-historische waarde.

2. Poortgebouw

ligging:
Molenweg 2, in de bebouwde kom van Havelte.

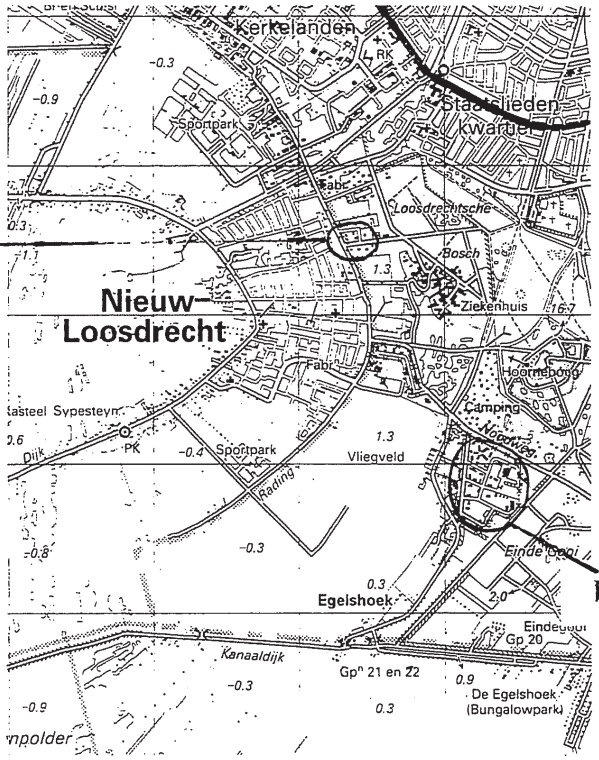
Eigendom (gebruik):
Particulier (woonhuis):

Omschrijving:
Poortgebouw van vliegbasis op vierkante plattegrond met aanbouw waarin oorspronkelijk een cellencomplex was ondergebracht. Verbouwd.

Waardestelling:
Eenvoudig verbouwd poortgebouw, van lokaal militair-historische waarde.

HILVERSUM

LEGERINGSKAMP ZONNESTRAAL



VAN OUDHEUSDENKAZER

Hilversum

Ligging:
Ten zuiden van Hilversum aan de Noodweg, tussen Hollandse Rading en Loosdrecht.

Grondgebied:
Gemeente Hilversum.

Geschiedenis: oprichting:
1934: Oprichting 'NV Sportpark en Vliegveld 't Gooi'.
1934: Oprichting 'Gooisch Vliegveld Actie Comité'.
1938: oprichting 'Stichting Vliegveld 't Gooi'.
1938: Aanleg vliegveld als werkverschaffingproject. Bouw clubgebouw en hangar.
1939: geplande opening (20 september).

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1939: Ingebruikname als militair vliegveld, vergroting (vanaf 29 augustus); 1e Verkenningsgroep (2e Luchtvaart Regiment) / Jachtgroep Veldleger
1940: Vordering door de Duitsers. Uitbreidingen:
- kamp ten oosten van het veld (Van Oudheusdenkazerne)
- Zonnestraal-terrein
- vluchtleidingsbunker

Het veld zelf werd niet door de Duitsers gebruikt, m.u.v. de assemblage van Bü-181B 'Bestmann's', die ook werden ingevlogen.
1945: vernielingen en gebruik door geallieerden.

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
1947: opruimen puin, laten zakken funderingen m.u.v. bunker
1947: medegebruik door Nationale Luchtvaart School (NLS) te Den Haag
1948: heropening opgeruimde en herstelde vliegveld door Prins Bernhard (10 juli).
1948: opening Marinekamp ten zuidoosten van het veld (Van Oudheusdenkazerne)

Vliegveld:

Huidige situatie / Herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Geen grote wijzigingen ten opzichte van de situatie uit WO II. Uitbreiding woonwijk aan de Rading op grondgebied gemeente Loosdrecht.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Vliegveld onverhard, in gebruik als sportvliegveld.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
Onverharde startbaan, niet van bouwhistorische waarde.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Hangar (bouwjaar 1948, herkenbare wederopbouwhangar, deuren vervangen)

Waardestelling:
Eenvoudig terrein met redelijk gave wederopbouwhangar van enige architectuurhistorische waarde. Terrein niet van ruimtelijk-historische waarde, militair-historisch van beperkte waarde.

Terreinen en objecten buiten het vliegveld:

1. Korporaal van Oudheusdenkazerne (voormalig Marine Opleidings Kamp)

Ligging:
Noodweg, ten oosten van het vliegveld, tussen de Weg op de Egelshoek en de Huidecopersweg / Tienhovens Kanaal.

Eigendom (Gebruik):
Defensie (landmacht, o.a. medische opleiding)

Omschrijving:
Duits legeringskamp met verkavelingspatroon van rechte wegen, in bosrijke omgeving gelegen. Enkele Duitse objecten gesloopt (o.a. mess en schietbaan)

Belangrijkste objecten:
- Exercitiehal (gaaf, gedetailleerd muurwerk (sinterkoppen) en deuren, betonspanten, zeldzaam. Waarschijnlijk afgebouwd na WO II, precieze functie onbekend; bijganaamd 'de kahedraal')
- Commandantsgebouw (gaaf goed gedetailleerd gebouw met twee binnenplaatsen en dubbele trap. Voorzijde extra strook dakvensters later toegevoegd. Zeldzaam qua plattegrond)
- Poortgebouw (rieten dak, enkele wijzigingen, geknikte plattegrond)
- Garage (rieten dak, gaaf)
- Kapel (baraktype met entreeportaal aan de zijkant, gaaf)
- Vijftal legeringsgebouwen (deels met grote dakkapellen, eenvoudige vormgeving met zadeldaken en type met wolfseinden - vergelijkbaar met Wallaardt Sacrékamp Soesterberg)

Waardestelling:
Matig herkenbaar, eenvoudig legeringskamp met twee bijzondere objecten van grote waarde: hal vanwege architectuurhistorische waarde alsmede vanwege de constructie. Commandantsgebouw vanwege architectuurhistorische waarde alsmede vanwege detailleringen. Oorspronkelijke functie nog onbekend; militair-historische betekenis daardoor nog niet vast te stellen.

2. Legeringskamp op Zonnestraal

Ligging:
Aan de Rading, ten noorden van het vliegveld, op het terrein van sanatorium Zonnestraal, ten westen van het Loosdrechtse Bos.

Eigendom (gebruik):
Particulier (woonhuizen)

64 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Omschrijving:
Aan recht verkavelingpatroon gelegen legeringskamp met aantal vrijwel identieke legeringsgebouwen in eenvoudige stijl. Gave aanleg met bomenlanen.

Belangrijkste objecten:

- Legeringsgebouwen (Ongeveer tien; redelijk gaaf m.u.v. kozijnen grote dakkapellen en wolfseinden).
- Gebouw met topgevel (Gaaf gebouw onder schilddak met topgevel (halsgevel)).

Waardestelling:
Eenvoudig legeringskamp op terrein Zonnestraal, van lokaal architectuur- en militair-historische waarde.

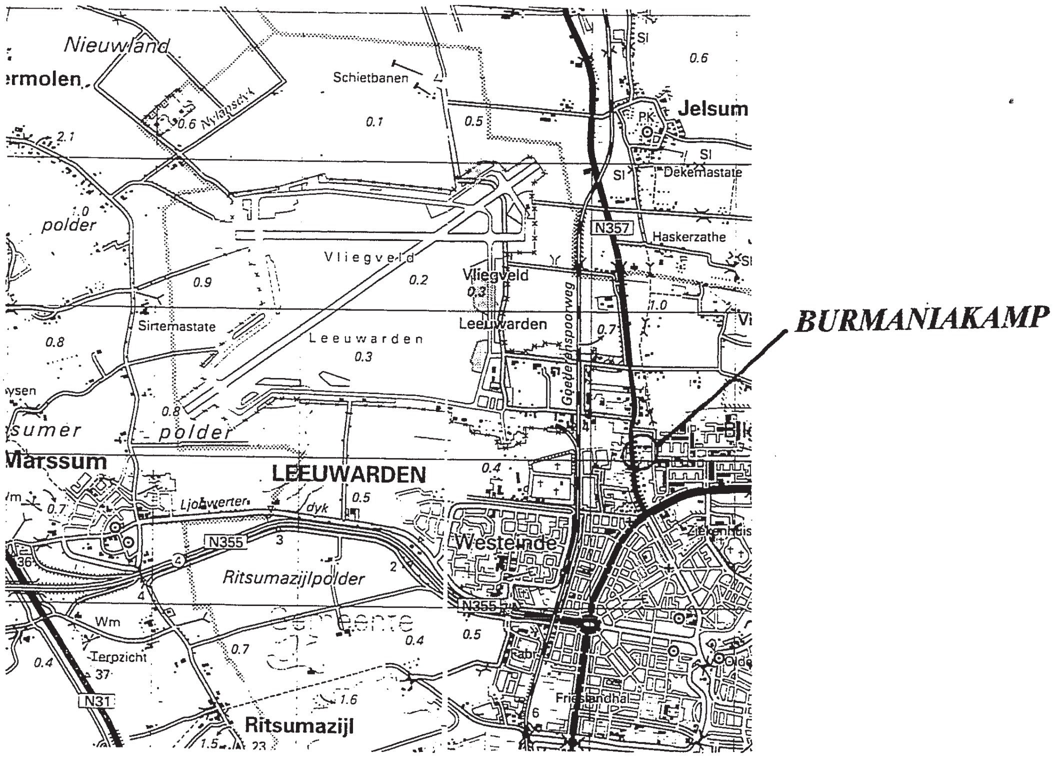
3. Bunker

Ligging:
Aan de noordrand van het vliegveld, tussen de Rading en de Noodweg.

Omschrijving:
Grote bunker (ong. 60 bij 15 meter) met grote schietsleuven ter bewaking van het vliegveld en dienend voor de vluchtleiding (?). Dak verwaarloosd.

Waardestelling:
Mede qua ligging en omvang opvallende bunker met verwaarloosd dak; nader te bestuderen in relatie tot andere bunkers (Blaskowitz/Atlantikwall e.d.).

LEEUWARDEN


Nieuwland
Schietbanen
Jelsum
Dekemastate
N357
Haskerzathe
Vliegveld
Vliegveld
Leeuwarden
Sirtemastate
Leeuwarden
polder
Marssum
LEEUWARDEN
Westeinde
N355
Ritsumazijlpolder
Terpzicht
N31
Ritsumazijl
Frieslandhal
BURMANIAKAMP

Leeuwarden

Ligging:
Ten westen van de N357 Leeuwarden-Stiens aan de J.P. Troelstraweg. Ten noorden van de N 355 Leeuwarden-Marssum.

Grondgebied:
Gemeenten Leeuwarden en Menaldumadeel.

Geschiedenis: oprichting:
1914-1918: eerste vluchten bij de Wilhelminabaan ten westen van Leeuwarden.
1921: aankoop woning met erf aan het Kalverdijkje met als doel vestiging vlieghaven.
1931: oprichting 'comité tot Stichting van een Luchthaven in Friesland'. Geen succes.
1938: oprichting 'Friesche Luchtvaartvereeniging'.
1937: landing eerste vliegtuig.
1938: officiële opening vliegveld Leeuwarden (25 juni).
1939: na de opheffing van de KLM-verbinding Schiphol-Leeuwarden

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1939: mobilisatie in opdracht van Ministerie van Defensie (augustus).
1940: inname van het onklaar gemaakte vliegveld door de Duitsers
- aanleg Burmaniakamp
- aanleg spoorlijn
- vordering gebouwen Mr. Troelstraweg t.b.v. onderbrengen troepen en mess.
1940-1944: legering Nachtjagd-vliegers. Relatie met vliegveld Bergen.
1944: bombardement op het vliegveld door de geallieerden.

Geschiedenis: wederopbouw e.v.
1952: officiële in gebruik name Luchtmachtbasis Leeuwarden

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Gelegen in de vlakke Marssumer polder, een gebied tussen twee hoger gelegen doorgaande routes (Bij Stiens en Beetgum). Weinig verstoringen ten aanzien van de omgeving. De aftakking van de spoorlijn Leeuwarden-Stiens, een belangrijke factor in relatie tot de situering van de gebouwen met letter K, is niet meer aanwezig.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
De basis is operationeel met 2 squadrons F16's en 3 SAR helicopters.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
De basis beschikt over twee startbanen; de NO-ZW is verlengd in de richting Marssum.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:

- Stationsgebouw C-10 (in hout opgetrokken KLM-station uit 1937. Zeldzaam, redelijk gaaf).
- Kapel C-33 (gaaf, witgekeimd, rieten dak, nieuwe spits)

- Hangar H-5 (aanbouw, voorzijde grotendeels dichtgebouwd, zeldzaam permanent type
- Hangar H-7 (gaaf, houten spanten, met oorspronkelijke houten deuren, zeldzaam permanent type)
- Hangar H-9 (geheel beplaat, aanbouwen, deuren vervangen (identiek mechanisme), zeldzaam permanent type)
- Magazijngebouw K-7 (gaaf, boerderijtype)
- Werkplaatsgebouw met parachutetoren K-11 (gaaf, met name toren goed gedetailleerd)
- Expeditiegebouw K-16 (overwegend gaaf, platform gewijzigd, behoorde bij spoor)
- Ketelhuis K-17 (wijziging schoorsteen, omlijsting kozijnen van beton)
- Legeringsgebouw K-18 (gaaf, baksteen-details, wolfseinden, toevoeging dakkapellen)
- Vier Locomotiefloodsen (deuren gewijzigd, in lijn gebouwd)

Waardestelling:
Voormalige Fliegerhorst, thans operationele basis met deels gewijzigde infrastructuur. Als ensemble van lokaal belang. Gebouw K11 met parachutetoren van architectuurhistorische waarde als gaaf voorbeedl van een zeldzaam bouwtype. Hangar H7 als bouwtype, vanwege constructie en gaafheid van architectuurhistorische waarde. KLM-gebouwtje van cultuur-historische waarde, voorbeeld van een eenvoudig stationsgebouw.

Complexen en objecten buiten de het vliegveld:

1. Burmaniakamp

Ligging:
Ten oosten van de N357 (Stienserweg, thans J.P. Troelstraweg), ter hoogte van de basis.

Eigendom (gebruik):
Domeinen (in gebruik als asielzoekerscentrum.)

Omschrijving:
Kamp van zeven legeringsgebouwen, met baksteendetails, opgetrokken uit rode strengperssteen met versieringen in het metselwerk. Twee T-vormige gebouwen fungeren flankeren de toegang. De legeringsgebouwen zijn verspringend ten opzichte van elkaar gepositioneerd. Dikke plafonds, dikke muren en borstweringen. Aanleg gecompleteerd door muurtje langs de weg en aanplant van kastanjebomen. (MSP-complex).

Waardestelling:
Gaaf kamp met ten opzichte van elkaar verspringend gepositioneerde gebouwen, grotendeels gaaf met zware constructie en opvallende baksteen- en betondetaillering. Hierdoor van architectuurhistorische waarde.

2. Bemalingsgebouw

Ligging:
Ten oosten van de N357 (Stienserweg, thans J.P. Troelstraweg), aan de Jelsumervaart.

68 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

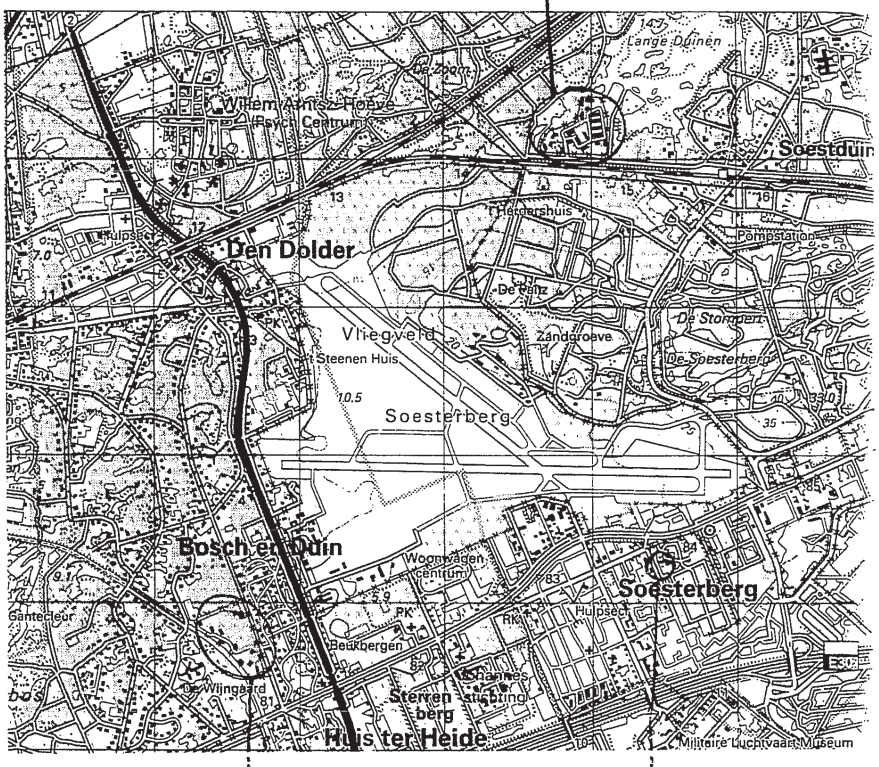
Eigendom:
Defensie

Omschrijving:
Bemalingsgebouw met ronde vensters en platte daken.

Waardestelling:
Gaaf gemaal met eenvoudige detailleringen, van lokale architectuurhistorische waarde. Gegevens over pompen onbekend. Hierdoor niet goed te waarderen.

SOESTERBERG

JESSERUNKAMP



WALLAARDT SACRÉKAMP

OFFICIERSCASINO

Soesterberg

Ligging:
Ten noordoosten van Zeist, tussen de plaatsen Bosch en Duin (ZW), Den Dolder (NW), Soesterberg (Z) en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort (N).

Grondgebied:
Gemeente Zeist (Basis, Wallaart Sacrékamp), gemeente Soest (Officiersmes, Jesserunkamp).

Geschiedenis: oprichting:
1916: aankoop door Defensie als oefenterrein

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940: inname door de bezetter. Aanleg Fliegerhorst.
- bouw casino
- bouw Wallaardt Sacékamp
- bouw Jesserunkamp

1944: bombardementen door geallieerden

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
Ingebruikname als vliegbasis
Amerikaanse legering (beëindigd)

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijke en complexmatige aanleg:
Gelegen tegen de Leusderheide, temidden van bosrijke omgeving bij villawijk Bosch en Duin, landgoed De Paltz en plaatsje Soesterberg. Geïntensiveerde bebouwing en wegenaanleg.

Huidige belegging / herkenbaarheid door huidige functie:
Operationeel als reservebasis. 2 squadrons transporthelikopters, 2 squadrons extra in crisistijd en bij oefeningen.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
2 startbanen (na WOII verlengd, richting banen ongewijzigd)

Belangrijkste gebouwen en objecten:
- Paviljoen (1912, gewijzigd dak, gevels m.u.v. houtskelet en glas-in-lood)
- Gebouw (grijsgekeimd, hoofdvorm herkenbaar)
- Hangar (herbouwd in 1947 op oude fundamenten; deels oud mestelwerk)
- Onderofficiersmess (witgekijmd, grotendeels gaaf, villa-stijl)

Waardestelling:
Voormalige Fliegerhorst, thans operationeel als reservebasis, met vele na-oorlogse toevoegingen ten behoeve van de voormalige Amerikaanse legering. De Duitse hoofdstructuur is hierdoor grotendeels onherkenbaar. Enkele objecten van voor WOII zijn ingrijpend gewijzigd of herbouwd. Gebouwen tot 1950 niet van architectuurhistorische waarde.

Complexen en objecten buiten het vliegveld:

1. Wallaardt Sacré kamp

Ligging:
Bosch en Duin, ten westen van de basis. Het terrein wordt aan de westzijde begrensd door het tracé van de voormalige spoorlijn Baarn-Zeist

Eigendom:
Defensie

Omschrijving:
Gaaf groot legeringskamp met een aantal verspreid in het bos liggende identieke barakken. Verstoringen: bouw sporthal.

Belangrijkste objecten:
- Officiersmess (gaaf, gedetailleerd vormgegeven, topgevel entree in vakwerk-stijl)
- Barakken (gaaf m.u.v. enkele stroken dakkapellen)
- Ketel- annex badhuis (grotendeels gaaf, schoorsteen behouden)

Waardestelling:
Gaaf groot kamp, gelegen in bos met rondlopend wegenplan. Verspreid gelegen barakken van eenvoudige architectuur, weinig details. Goed gedetailleerde mess met topgevel in vakwerkstijl, zeldzaam element. Van lokale architectuur- en militairhistorische waarde.

2. Jesserunkamp

Ligging:
Soestduinen, ten noorden van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, traject Den Dolder-Soestduinen.

Eigendom:
Defensie

Omschrijving:
Klein (restant van) legeringskamp, gelegen in de bossen, deels op heuvelachtig archeologisch terrein. Enkele objecten met Duits opschrift. Objecten bijna allemaal niet meer gaaf. Toevoegingen van na 1950 in de vorm van uniforme betonnen opslagloodsen.

Belangrijkste objecten:
- Poortgebouw (gewijzigd, met opschrift 'Haus 5')
- Gebouw commandant (geheel verhoogd)
- Parachutetoren (omkleed na 1950)
- Lazaret (uitgebreid met vleugel, thans mess)
- Barak in boerderijvorm (gaaf)

72 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Waardestelling:
Klein kamp, in bos gelegen, met weinig gaaf bewaarde objecten. Uitbreidingen in de jaren '50. Als kamp van beperkte militair-historische waarde.

3. Officierscasino

Ligging:
Kampweg 1, ten zuiden van de basis bij het dorp Soesterberg.

Eigendom:
Defensie

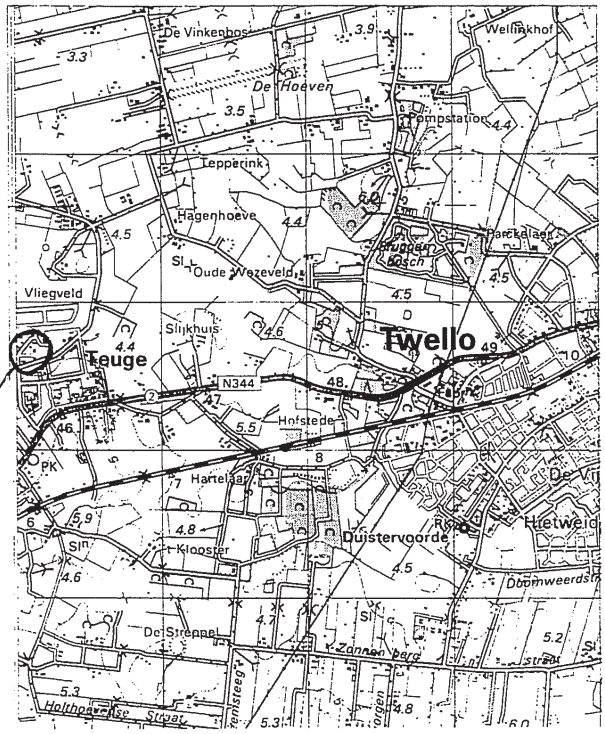
Bouwjaar:
1941

Omschrijving:
'Soldatenheim' = mess en casino. Uitgevoerd met grote hal met opvallend trappenhuis, verdieping, theaterzaal met podium, neoclassicistische Nationaal-Socialistische stijl met Italiaanse invloeden, tot uiting komend in vensteromlijstingen en materiaalgebruik. Bunker onder het gebouw.

Waardestelling:
In hoofdzaak gaaf gebouw, zeldzaam vanwege de nationaal-socialistische bouwstijl, zeldzaam vanwege de combinatie met de militair-historische functie en zodoende van hoge waarde.

Opmerking: op terrein van de jeugdinrichting aan de Dolderseweg zijn nog driehoekige schuilplaatsen / munitieopslagplaatsen aanwezig.

TEUGE



LEGERINGSKAMP

Teuge

Ligging:
Ten noorden van de N344, Apeldoorn-Twello-Deventer.

Grondgebied:
Gemeente Voorst

Geschiedenis: oprichting:
1934: oprichting vliegveld

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940-1945: vordering door de Duitsers: bouw legeringsgebouwen.
1945: landing Koninklijke familie na terugkeer uit Canada (2 augustus).
In gebruik name als sportvliegveld

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijke en complexmatige aanleg:
Het vliegveld is gelegen in de weilanden ten westen van Apeldoorn. De omgeving bestaat uit weilanden, weinig bebouwing.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
In gebruik als sportvliegveld; recentelijk verschillende hangars bijgebouwd. In de voormalige Duitse structuur bevindt zich nog een boerenbedrijf.

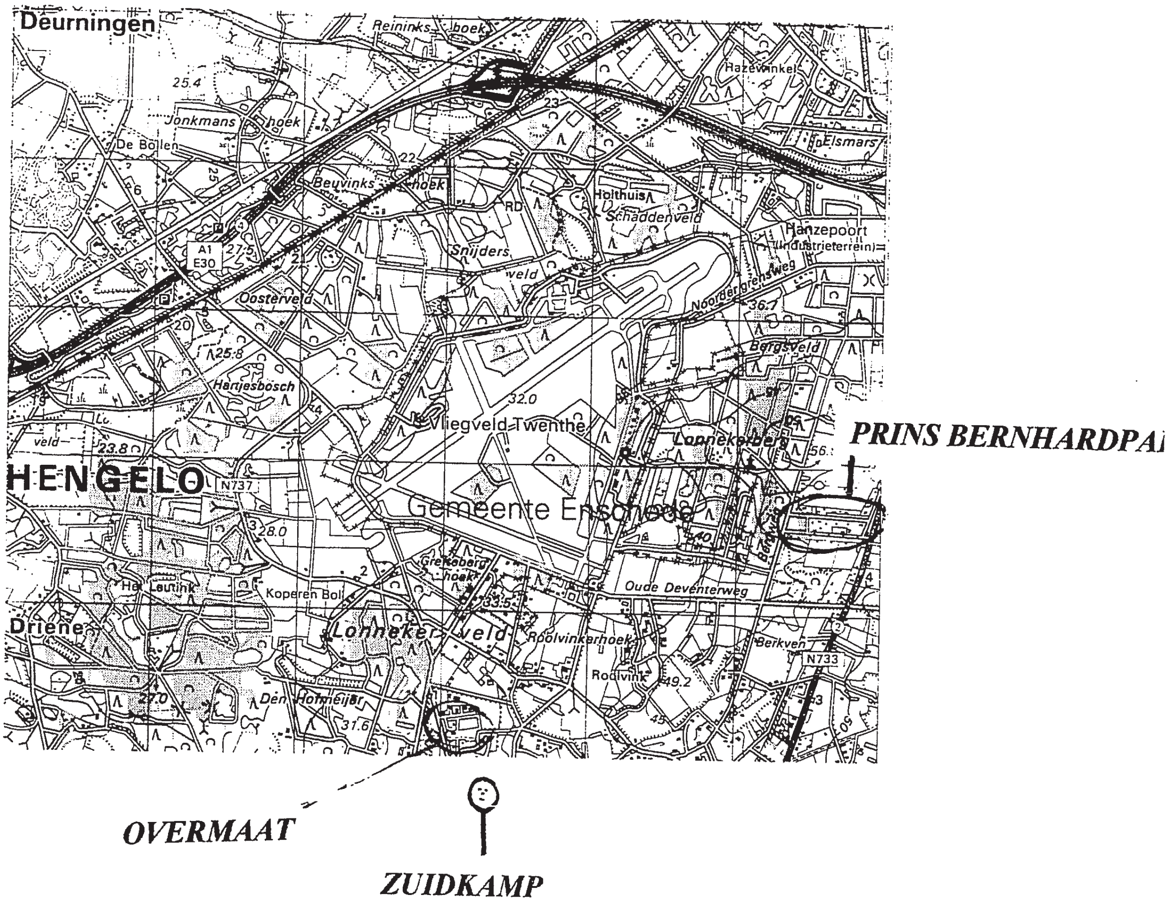
Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
Eenvoudig start-landingsstelsel van recente datum.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Houten stationsgebouw (mogelijk vooroorlogs) Gewijzigd in restaurant, gevels e.d. veranderd.
- Legeringsgebouwen (vijf stuks) type met kleine wolfeinden, betonnen latei tussen venster en bovenlicht, gebouwen recentelijk gekijmd. Veluxvensters aangebracht.
- Garagegebouw. Gaaf gebouw met restant rolbaan. Vermoedelijk Fahrbereitschaft.

Waardestelling:
Eenvoudig klein Duits kamp bij sportvliegveld Teuge. Door huidige functie van het vliegveld nog herkenbaar, ensemblewaarde door afsplitsing en diverse verbouwingen deels verloren gegaan. Van lokale militair-historische waarde.

Opmerking:
Eigendomssituatie onbekend

TWENTE



Deurningen
Reininks hoek
Jonkmans hoek
De Bollen
Beuvinks hoek
Hazewinkel
Elsmars
Holthuis
Schaddenveld
Hanzepoort
(Industrieterrein)
Snijders veld
Oosterveld
Noordergrensweg
Hartjesbosch
Bergsveld
Vliegveld Twenthe
Lonnekerberg
HENGELO
N737
Gemeente Enschede
Oude Deventerweg
Het Leutink
Koperen Bol
Driene
Lonneker veld
Roolvinkerhoek
Berkven
N733
Roolvink
Den Hofmeijer
A1
E30
PRINS BERNHARDPA
OVERMAAT
ZUIDKAMP

Twente

Ligging:
Tussen de bebouwde kommen van Oldenzaal (N), Hengelo (W) en Enschede (Z), ten zuiden van de A1 en ten oosten van de N733.

Grondgebied:
Gemeente Enschede, gemeente Oldenzaal

Geschiedenis: oprichting:
1928: oprichting NV Luchtvaartterrein Twenthe
1931: opening vliegveld (29 augustus)

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940: bezetting door de Duitsers, uitbreiding en inrichting tot Fliegerhorst:
- bouw kamp Overmaat
- bouw Ostlager (Prins Bernhardpark)
- bouw Zuidkamp

1941: legering Nachtjagd.
1944: bombardementen op vliegveld Twenthe

Geschiedenis: wederopbouw e.v.
Oprichting Luchtmachtbasis Twenthe
1966: openstelling basis voor burgerluchtvaart

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Basis gelegen in open gebied tussen drie bebouwde kommen. Bosrijke omgeving met oudere landschappelijke structuren: essenlandschap en buitenplaatsen. Drie kampen rond het basisterrein: Overmaat, Prins Bernhardkamp (oorspronkelijk Ostlager), Zuidkamp.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Operationele basis: 1 squadron F16's, 1 opleidingseenheid F16's, structureel civiel medegebruik.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
Startbanenstelsel met twee banen. Rolbanenstelsel.

Belangrijkste gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Stafgebouw C1 (gaaf, detailleringen in natuursteen, belangrijke functie)
- Administratiegebouw C8 (eenvoudiger dan C1)
- Brandweergebouw C20 (gekeimd, wijzigingen vensters)
- Rolbaan (groot stuk als parallelbaan, eenvoudige klinkerverharding)
- Verkeerstoren (gewijzigd d.w.z. ombouwd en verhoogd)

Waardestelling:
Voormalige Duitse Fliegerhorst, thans in gebruik als operationele vliegbasis. Duitse samenhang op de basis zelf is nauwelijks bewaard gebleven, de meest waardevolle objecten zijn gebouw C1 (typologisch zeldzaam, van architectuurhistorische waarde) en een groot stuk rolbaan. Andere objecten zijn grotendeels gewijzigd. Structuur van de Fliegerhorst is deels herkenbaar, echter aangepast aan de eisen van de tijd. Als geheel geen intrinsieke waarde, echter van militair-historisch en ruimtelijk-functionele waarde in relatie tot de kampen.

Complexen en objecten buiten de basis:

1. Zuidkamp

Ligging:
Ten zuiden van de vliegbasis, ten noordoosten van Lonneker, aan de Vliegveldweg.

Eigendom (gebruik):
Defensie (onderdeel van de basis)

Omschrijving:
Overwegend gaaf Duits legereringskamp, ingebed in een oudere structuur bestaande uit het Twentse essenlandschap met slingerende wegen, beken, bomenlanen en hagen en houtwallen. Het landschap is goed herkenbaar en gaaf bewaard gebleven. Legeringsgebouwen, garage, mess met kapel en mess / casino, allen overwegend gaaf en gedetailleerd vormgegeven.

Belangrijkste objecten:
- Kapel annex mess (gaaf, bijzondere combinatie van functies d.m.v. tussenlid-portiek, goede detailleringen, glas-in-lood in kapel. In mess wandkunstwerk uit 1958)
- Mess / casino (gaaf, bijzonder qua vormgeving: uniek vanwege trapgevel)
- Legeringsgebouwen (merendeel gaaf, zadeldaken zonder dakkapellen, veelal oorspronkelijke kozijnen en luiken)
- Exercitieterrein met entreegebouwen (redelijk gave gebouwen –o.a. badhuis- rond entree van het kamp, verharding gewijzigd, v.m. cellencomplex gewijzigd)

Waardestelling
Gaaf groot kamp, gelegen in gaaf Twents essenlandschap. Verspreid gelegen, over het algemeen gave legeringsgebouwen. Complex van hoge waarde vanwege de gaafheid en de ruimtelijk-historische en functionele samenhang van de objecten binnen het landschap. Mess met trapgevel van architectuurhistorische waarde, alsmede van ensemblewaarde; Mess annex kapel tevens vanwege de combinatie van de twee bouwtypen.

2. kamp Overmaat

Ligging:
Ten zuiden van de basis tussen de basis en het Zuidkamp.

Eigendom (gebruik):
Defensie (DGW&T), particulier (woningen)

Omschrijving:
Eenvoudig, relatief klein kamp, aangelegd langs een rechte straat met een hoofdgebouw aan een monumentale aanleg met vijverpartij. Enkele gebouwen zijn gaaf, anderen zeer aangetast.

Belangrijkste objecten:
- DGW&T gebouw (ingrijpende wijziging vensters, kleuren, dak en gevels; onderkelderd met bunker)
- Legeringsgebouwen (gave gebouwen in bezit defensie, waaronder OV 5 met gedetailleerd ontworpen entree met ronde vensters; aangetaste legeringsgebouwen, o.a. met rieten kap en witte kunststof kozijnen)

Waardestelling:
Eenvoudig, klein kamp rond centrale vijverpartij. Aanleg is deels behouden, gebouwen zijn grotendeels aangetast door verbouwingen; weinig coherentie door afstoting aan verschillende particulieren. Van beperkte architectuurhistorische waarde.

3. Prins Bernhardpark

Ligging:
Ten westen van de provinciale weg Oldenzaal-Enschede.

Eigendom (gebruik)
Defensie (deels veiligheidszone); particulier (deel aan provinciale weg)

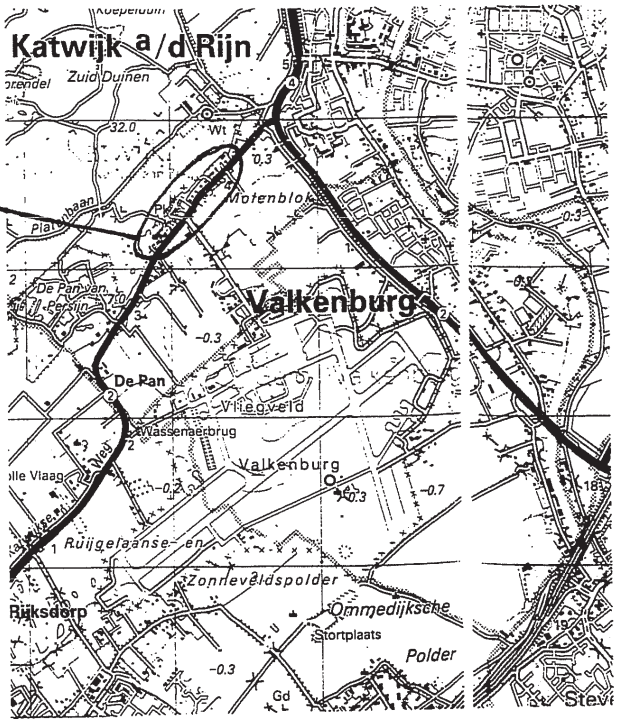
Omschrijving:
Op terrein grenzend aan de Lonnekerberg aangelegd kamp met gebouwen aan twee parallel lopende straten die grotendeels zijn verhard met klinkers. In middenas restanten van een landschappelijk-formele aanleg. Gebouwen grotendeels gaaf.

Belangrijkste objecten:
- Officiersmess PBK14 (gaaf, eenvoudig type met luiken; tegenover grasveld)
- Trafostations (twee typen, gaaf)
- Entreegebouw (kleine wijzigingen, portiek met bogen, vm. cellencomplex)
- Legeringsgebouwen (grotendeels gaaf, klein en groot type, zadeldaken)

Waardestelling:
Eenvoudig kamp van middelgrote omvang, opgezet binnen formeel lanenstelsel. Gebouwen grotendeels gaaf, evenals aanleg. Van lokale architectuur-historische waarde.

VALKENBURG

LEGERINGSKAMP



Valkenburg

Ligging:
Ten westen van de Wassenaarse wetering bij Leiden, aan de 1e Mientweg, een zijweg van de Wassenaarseweg, die langs de duinen loopt.

Grondgebied:
Gemeente Valkenburg (basis en gebouwen ten oosten van de Wassenaarsweg), Gemeente Katwijk (gebouwen ten westen van de Wassenaarseweg)
Gemeente Wassenaar (tankgracht, verlenging startbaan).

Geschiedenis: oprichting:
1937: oprichting 'Vliegkamp Valkenburg'

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940: Grote vernielingen, inname door de Duitsers
1940-1945: Bouw kamp met legeringsgebouwen

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
In gebruik name door de marine.

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Het gebied is landelijk gelegen tussen de plaatsen Leiden, Valkenburg en Wassenaar en grenst aan de duinen.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Operationeel als marinebasis. Basis wordt gekenmerkt door ontwikkelingen na 1950.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
- Één startbaan resteert, deze is verlengd in zuidwestelijke richting.
- Verwevenheid met Atlantikwall: aanwezigheid tankgracht.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Tankgracht (buiten quick scan, in kader Atlantikwall van belang)
- Legeringsgebouw (dakbedekking gewijzigd, na 1950 twee identieke bijgebouwd)
- Opslaggebouwtje (eenvoudig)
- Startbaan (oude baan alleen op luchtfoto's als verkleuring waarneembaar)

Waardestelling:
Niet als Duitse Fliegerhorst herkenbare marinebasis; oudere structuren ontbreken, geen samenhang tussen objecten. Objecten van lokaal-historische waarde. Complex met tankgracht in relatie tot de Atlantikwall van militair-historische waarde.

Complexen en objecten buiten het vliegveld:

Ligging:
Ter weerszijden van de Wassenaarseweg ter hoogte van de basis. Kapel hoek 1e Mientweg.

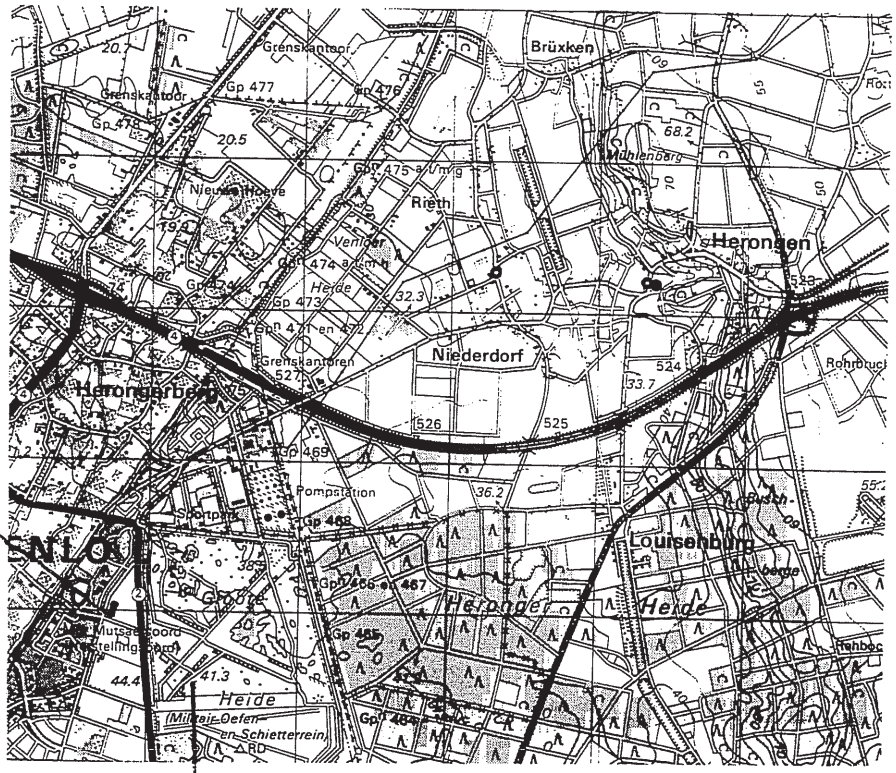
Eigendom:
Objecten ten westen van de Wassenaarseweg: Defensie (domeinen), overgedragen aan Duinwaterleidingbedrijf Zuid-Holland.
Objecten ten oosten van de Wassenaarsweg: Defensie (domeinen)

Omschrijving:
Compleet en herkenbaar kamp, gaaf bewaard qua aanleg en objecten, gebouwd langs doorgaande provinciale weg Wassenaar-Katwijk. Objecten deels verhoogd gelegen in de duinen, deels op de geestgronden. Complete beplanting met o.a. rode beuken, taxus etc. alsmede terreininrichting met vijvers en paden nog aanwezig. Legeringsgebouwen niet van grote architectuurhistorische waarde.

Belangrijkste objecten:
- Kapel (102) (gaaf, steunberen, meer ontwerpkwaliteit dan barakken)
- Trafohuisje annex bunker (849) (zeldzame combinatie, telefooncentrale)
- Officiersgebouwen (851, 853) (deels aangebouwd, hoger gelegen)
- Mess (870) (hoofdvorm redelijk gaaf, stalen profielen aan het muurwerk)
- Lazaret (894, 898) (gaaf)
- Legeringsgebouwen (div. nrs.) (hoofdvormen gaaf, allen gelijk aangepast)

Voorts drie bunkers, Atlantikwallbunker, driehoekige schuilplaatsen of munitieopbergplaatsen.

Waardestelling:
Het meest westelijk gelegen legeringskamp van Nederland, in hoofdvorm gaaf en compleet qua aanleg en beplanting bewaard gebleven. Eenvoudige legeringsgebouwen, over het algemeen gaaf, compleet met mess, lazaret en kapel. Enkele objecten met aanbouwen. Als complex / ensemble van militair-historische waarde, tevens in relatie tot de Atlantikwall.



RKEERSTOREN
BUNKER

VOORMALIGE STARTBANEN

Venlo

Ligging:
Ten noordoosten van de stad, tegen de Duitse grens, aan en op de Groote Heide.

Grondgebied:
Gemeente Venlo (Nederlandse zijde), Herongen (BRD)

Opmerkingen:
De objecten aan Duitse zijde zijn niet in het onderzoek meegenomen.

Geschiedenis: oprichting:
1927: start vliegveld door 'kermisvluchten' van de KLM
1932: Oprichting Venlose Zweefvlieg Club (VZC): Aeroclub Venlo

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940: bouw Fliegerhorst Herongen.
1941: uitbreiding vliegveld; gebruik t.b.v. de Nachtjagd.
1944: opslagplaats en lancering V1's uit Nordhausen. Doorvoerplaats V1's naar Deelen
1944: bombardementen op Venlo (verwoesting 3 september)
1945: vernietiging objecten en installaties door Duitsers bij de aftocht (5 september)
1945: Geallieerden gebruiken de basis (omstreeks maart)

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
1946-1979: huur door de Staat der Nederlanden, terrein werd o.a. gebruikt als militair schietterrein.
1987: bestemming natuurgebied, opruimen fundamenten en explosieven.

Vliegveld (Nederlands deel):

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
In het landschap zijn nauwelijks sporen herkenbaar.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Natuurgebied (stiltegebied) en landbouw.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
Niet meer aanwezig.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
Oostelijk van de Postweg:

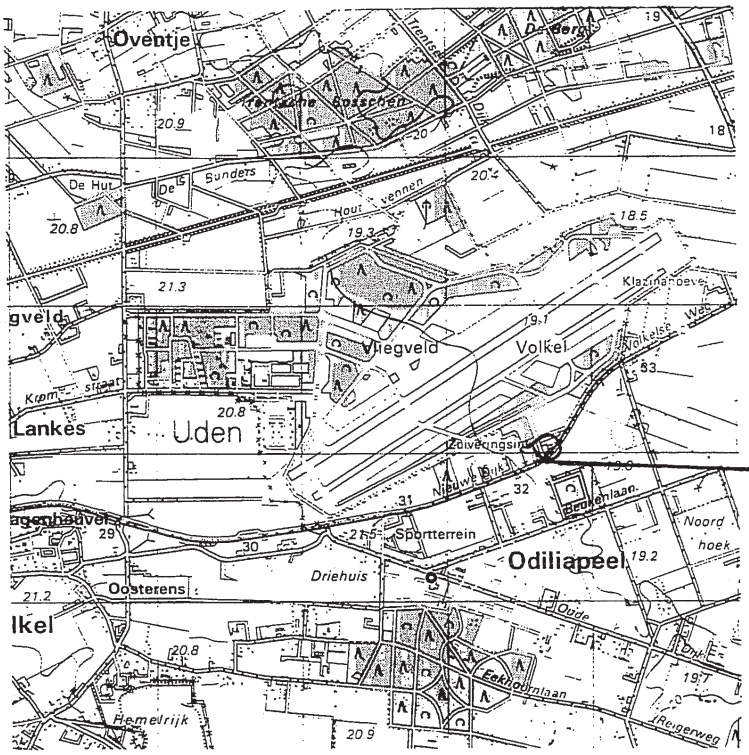
- Commandotoren (Afm. 10 x 10 m.; hoogte 15 meter. Betonnen 'Gefechtsturm')
- Commandobunker (Afm. 29 bij 14 meter. Alleen gebruikt bij bombardementen en acuut gevaar)

84 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Waardestelling:
Voormalige militair-historisch belangrijke Fliegerhorst op Duits-Nederlands grondgebied, nu een natuurgebied en niet meer herkenbaar. Slechts enkele sporen aan Nederlandse zijde. Zeldzaam voorbeeld van een herkenbare betonnen verkeerstoren uit de periode 1940-1945 annex vluchtbunker. Toren van hoge architectuurhistorische waarde vanwege het bouwtype en vanwege de constructie.

Opmerking:
Eigenaar terrein: Gemeente Venlo, Defensie, Particulieren, Noordbrabants Landschap

VOLKEL



DEISELHANGAR

Volkel

Ligging:
Ten oosten van Uden en Volkel, ten Westen van de Middenpeelweg (N277) en ten zuiden van de spoordijk Uden-Mill.

Grondgebied:
Gemeente Zeeland (noordoostelijk deel)
Gemeente Uden (zuidwestelijk deel)

Geschiedenis: oprichting:
Voor 1940: oefenterrein Militaire Luchtvaart Afdeling

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1940: inname door de Duitsers, bouw Fliegerhorst met twee startbanen. Aanvankelijk Nachtlandplatz; bouw 24 hangars en 19 opstelplaatsen (splitterboxen).
1944: Operatie Market Garden: gebruik door geallieerden
1945: geallieerden (RCAF en Polen) komen met Mosquito's op de basis

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
1946: in gebruik name door de Marine
1951: overhandiging aan de Luchtmacht (31 mei)

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Alleen de NO-ZW startbaan herinnert aan de Duitse Fliegerhorst. In het grit van de basis (in het verlengde van de Kromstraat) zijn voornamelijk na WO II nieuwe gebouwen neergezet. Bij de Beukenlaan in Odiliapeel, in bosje, naar verluidt nog ruïnes van Duitse objecten.

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Operationele basis met 3 squadrons F16's.

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
NO-ZW-startbaan uitgebreid naar het NO met aanleg parallelbaan. NW-ZO restant Duitse rolbaan. Rondweg Volkel verlegd in zuidelijke richting. Deel entree basis herkenbaar.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Deisel-hangar (gaaf bewaard, zeldzaam type) ®
- Betonnen restant boerderij-hangar (solitair object, bijzondere constructie, ruïne)
  Kantoorgebouwen (aangetast, niet bijzonder, geen ensemblewaarde)
- Legeringsgebouwen (bouwjaar 1948, kozijnen e.d. aangetast, complexmatige aanleg grotendeels gaaf, met name wat betreft voormalig exercitieterrein).

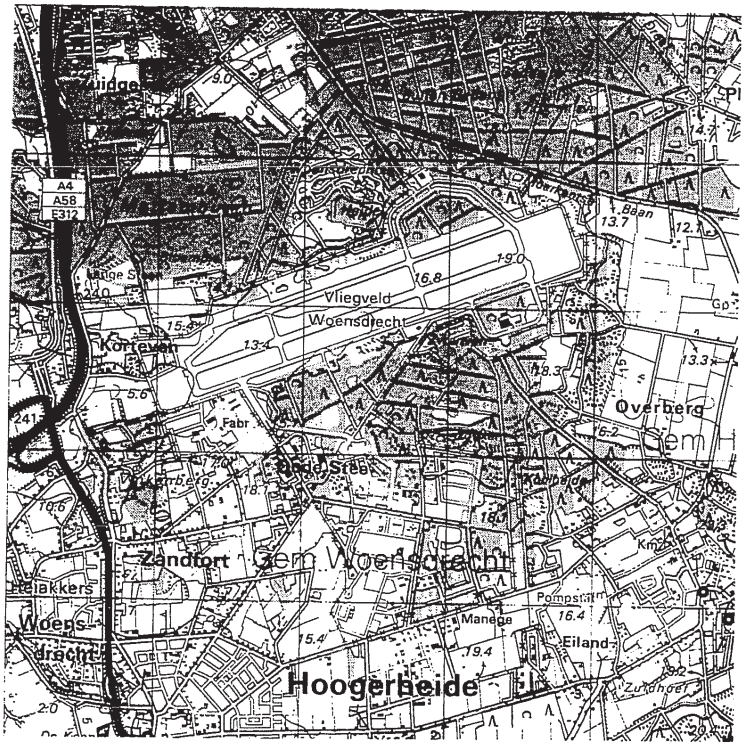
Waardestelling:
Voormalige Fliegerhorst, thans operationele vliegbasis, met twee waardevolle elementen uit WO II: gave zeldzame hangar van de firma Deisel en een zeldzame ruïne van een boerderij-hangar. Restant rolbaan is historisch gegeven. Voorts exercitieterrein met omliggende objecten uit 1948. Historisch-ruimtelijke samenhang ontbreekt grotendeels.

Complexen en objecten buiten het vliegveld:

Geen objecten en ensembles van belang aangetroffen.

88 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

WOENSDRECHT



Woensdrecht

Ligging:
Ten noorden van Hoogerheide, ten oosten van de rijksweg A4/A58. Noordoostelijk ligt de Wouwse Plantage, Zuidoostelijk Huijbergen.

Grondgebied:
Gemeente Woensdrecht.

Opmerking:
Geen toestemming tot fotografie op de basis.

Geschiedenis: oprichting:
1934: oprichting onverhard vliegterrein t.b.v. de RK Bergen op Zoomsche Zweefvliegclub, later de West Brabantse Aero Club (WBAC)
1935: ven en eendenkooi gedempt als werkverschaffingsproject.

Geschiedenis: krijgshistorische betekenis:
1939: gevorderd i.v.m. mobilisatie. Vestiging bewakingsdetachement.
1940: de Duitsers bouwen Woensdrecht om tot Fliegerhorst.
1945: door bombardementen (Operation Bodenplatte) wordt de basis onbruikbaar

Geschiedenis: wederopbouw e.v.:
1945: vestiging Nederlandse Vliegeropleiding
1951: Luchtstrijdkrachten met als gast de WBAC
1952: de Groep Straal Motoren Werkplaats (GSMW) vestigt zich op Woensdrecht.
1952-heden: aanpassingen i.v.m. groei luchtvaartindustrie; infrastructuur aangelegd t.b.v. kernwapens; bouw huisvesting t.b.v. US-Airforce.
1954: vestiging luchtvaartindustrie (Aviolanda, thans Fokker)

Vliegveld:

Huidige situatie / herkenbaarheid strategische situatie / landschappelijk en complexmatige aanleg:
Startbaan en parallelbaan, rolbaan en opstelplaatsen aan noordoostzijde (na 1952); oudere gebouwen niet in samenhangende structuur; verschillende gebouwen uit wederopbouwperiode (1952-1960). Ligging in geografisch-ecologisch waardevolle structuur: de 'Brabantse wal'

Huidige belegging / herkenbaarheid:
Operationeel als reservebasis. Vliegopleiding met PC7; medegebruik Luchtvaartindustrie; onderhoud vliegtuigen bij DMVS (Depot Materieel, Vliegtuigen, Straalmotoren).

Infrastructuur / typologische zeldzaamheid infrastructuur:
De Duitse situatie is slechts zeer ten dele herkenbaar. Grote wijzigingen als gevolg van diverse vormen van intensief militair gebruik.

Gebouwen en objecten / bijzondere constructie of vormgeving / typologische zeldzaamheid:
- Autohobbyclubgebouw (gaaf, met oorspronkelijke deuren)
- Bunker, gecamoufleerd als barak met geschilderde vensters (gaaf)
- Hangars (hoogte ingekort, slechts klein deel muurwerk gaaf, Belgische baksteensoorten)

90 ZUIDKAMP
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Daarnaast resteert een groot aantal bunkers die deels nog in gebruik zijn.

Waardestelling:
Operationele basis met veel gebouwen uit de periode na 1950. Samenhang en daardoor ensemblewaarde grotendeels verloren gegaan, individuele objecten grotendeels aangetast. Landelijk bezien niet meer van hoge ruimtelijk-historische waarde. Objecten uit de bezettingstijd m.u.v. camouflagebunker en gebouw autohobbyclub niet van architectuurhistorische waarde.

Complexen en objecten buiten het vliegveld:

Behoudens twee bunkers aan de Kooiweg geen objecten aangetroffen.

Conclusies en aanbevelingen

De uitgevoerde quick scan geeft in kort bestek de achtergronden van de ontwikkelingen van vliegvelden uit de periode 1910-1950, voor zover deze waren te achterhalen. Daarnaast biedt de scan een waardestelling van de verschillende onderdelen, die op basis van het vooronderzoek zijn bezocht. Beperkt door de tijd zijn alleen de belangrijkste gebouwen geïnventariseerd.

Van de vooroorlogse vliegvelden resteren slechts een beperkt aantal gebouwen. Deze stationsgebouwen zijn bijna allemaal van rijkswege beschermd. Uit het onderzoek blijkt dat van de verschillende typen vliegvelden die de Duitse bezetter aanlegde de *Fliegerhorsten* het meest uitgebreid zijn qua infrastructuur, objecten en historische betekenis.
Met name Deelen, Leeuwarden, Twente en Venlo zijn van militair-historische betekenis. Op deze vliegvelden waren de Nachtjagers ondergebracht, die een grote rol speelden in de luchtoorlog die boven Nederland werd uitgevochten.
Op Deelen, Leeuwarden en Twente resteren nog een aantal gebouwen en structuren die een hoge complex- of objectmatige waarde vertegenwoordigen.

Ook op en bij andere –soms voormalige- militaire terreinen bevinden zich waardvolle ensembles of solitaire objecten. Naar de betekenis van het vliegkamp Valkenburg zou verder onderzoek dienen te worden verricht. Bij dit bewaard gebleven vliegveld is -als enige in Nederland- de verwevenheid met de Atlantikwall en een directe relatie met de duinkust aanwezig. Een voorbeeld van een bijzonder waardevol object is voorbeeld de exercitiehal te Hilversum, waarbij een bijzondere architectuur en constructie is toegepast.

Het verdient aanbeveling naar de architectuurhistorische achtergronden van de gebouwen en complexen uit de Duitse bezettingsperiode verder onderzoek te verrichten. Op dit ogenblik is er in Nederland nog weinig diepgaand onderzoek gepleegd naar de architectuur uit de bezettingstijd, al zijn de eerste summiere aanzetten wel gegeven. Met name de vraag wie de gebouwen op de voormalige Fliegerhorsten heeft ontworpen is tot op heden echter onbeantwoord gebleven. Binnen het tijdsbestek van de quick scan was het helaas onmogelijk hiernaar onderzoek te doen. Het raadplegen van archieven in Duitsland is hiervoor noodzakelijk. In dat kader verdient het tevens aanbeveling een vergelijkend onderzoek te doen naar (restanten van) Fliegerhorsten in Duitsland. Gezien de observaties op de verschillende bases zou bovendien een apart onderzoek zou kunnen worden gewijd aan wederopbouwarchitectuur op militaire basis.

Als uiting van een voorbije periode en manier van oorlogvoering verdient het aanbeveling een aantal ensembles en objecten te beschermen op rijksniveau. Het is wenselijk hiertoe een beschermingsbeleid te formuleren. In de appendix wordt hiertoe een voorstel gedaan.

92 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Appendix: aanbevelingen voor rijksbescherming

Beschermde monumenten en MSP-voorstellen

Op dit ogenblik zijn een op een drietal vliegvelden gebouwen beschermd als rijksmonument. Het betreft de volgende locaties en objecten:

Volkel	Deisel-hangar
Ypenburg	Stationsgebouw, hangar Rijksluchtvaartschool en dienstwoning
Welschap	Stationsgebouw

De vliegvelden Ypenburg en Welschap zijn niet meer als zodanig in gebruik. De hangar van Ypenburg wordt verplaatst naar vliegveld Hoogeveen. De hangar op Volkel bevindt zich op het terrein van de militaire basis.

De niet altijd even hard gestelde bovengrens van 1940 heeft er bij het Monumenten Selectie Project toe geleid dat door een aantal provinciale teams de volgende objecten en complexen voor rijksbescherming zijn voorgedragen:

Deelen	Bunker Diogenes
Gilze-Rijen	Prinsenbosch ©
Leeuwarden	Burmaniakamp ©
Soesterberg	Officierscasino
Venlo	Verkeerstoren en bunker
Volkel	Betonnen restant boerderij-hangar

Artikel 3-aanvragen

De volgende objecten zijn voorgedragen in het kader van een artikel 3-aanvraag:

Deelen	Luchtvaartterrein ©
Leeuwarden	3 hangars
Leeuwarden	Stationsgebouw C10
Leeuwarden	Gebouw K11
Twente	Gebouw C1
Valkenburg ZH	Vliegveld ©

Advies per vliegveld op basis van uitkomsten quick scan

Op basis van de voorlopige gegevens die uit literatuuronderzoek zijn verkregen lijkt het erop dat de vliegvelden waar nachtjagers gelegerd waren een hoge militair-historische waarde vertegenwoordigen. Het gaat hierbij om Deelen, Leeuwarden, Twente en Venlo. Op Venlo resteert slechts één gebouw aan Nederlandse zijde. De drie overige complexen bevatten meer objecten. Deelen en Twente vertonen de meeste onderlinge samenhang. Valkenburg verdient in dit verband een nader onderzoek naar de militair-historische betekenis.

Deelen
Vanuit de criteria bezien zijn is het vliegveld uniek qua compleetheid en gaafheid op onderdelen. Het is op grond van de uniciteit en compleetheid wenselijk Deelen in aanmerking te laten komen voor een aantal vormen van rijksbescherming.
De complexmatige aanleg zou met name planologisch beschermd kunnen worden. Daarnaast is Deelen tevens beschermenswaardig op onderdelen, waarbij een bescherming van verschillende kampen (of onderdelen) als complex het meest voor de hand ligt. Ook zijn er enkele zeldzame objecten, zoals de Junkershalle. Een pré-advies aan de Raad voor Cultuur over Deelen is door de RDMZ opgesteld[10]. Dit advies kan worden onderschreven.

Leeuwarden
Leeuwarden heeft een aantal restanten uit de periode van de bezettingstijd, maar is als complex meer vestoord dan Deelen. Het Burmaniakamp is gelegen buiten de basis en wordt als MSP-complex voorgedragen. Op het terrein van de basis liggen een aantal waardevolle objecten, waarbij de ruimtelijk-functionele samenhang echter niet altijd van zeer hoge waarde is. Een aantal verstoringen van na 1960 zijn hiervan de oorzaak. *De hangars H5, H7 en H9* zijn als identieke hangars gebouwd. Hangars zijn als gebouwtype, samen met verkeerstorens en stationsgebouwen, het meest karakteristiek voor het aanzien van een vliegveld. Door aantastingen is alleen hangar 7 gaaf. De constructie van de kap is van hout, de gevels van baksteen, de schuifdeuren zijn eveneens van hout. De kapconstructie vertoont verwantschap met de voorbeelden die staan afgebeeld in Neufert. Vanwege de gaafheid, de constructie en de zeldzaamheid verdient het aanbeveling hangar 7 als rijksmonument te beschermen.
Gebouw C10 is het voormalige KLM-stationsgebouw. Het houten gebouw is goed herkenbaar en een zeldzaam al voorbeeld van een klein houten stationsgebouw van voor de oorlog. Vanwege het bouwtype, doch vooral op basis van cultuurhistorische waarde verdient het aanbeveling het gebouw als rijksmonument aan te wijzen.
Gebouw K11 is een werkplaats. De toren die onderdeel uitmaakt van K11 diende om parachutes in te drogen. Dergelijke objecten kwamen ook op andere Fliegerhorsten voor, maar de quick scan heeft uitgewezen dat het exemplaar op Leeuwarden het meest gaaf is. De meeste andere torens zijn gewijzigd, afgebroken of omkleed. Op basis van deze landelijke vergelijking is het object uniek en verdient het aanbeveling het gebouw aan te wijzen als rijksmonument.

Twente
Vliegveld Twente is een goed voorbeeld van een door de bezetter gebouwde Fliegerhorst met verschillende kampen. Gezien de aantastingen die de basis zelf reeds heeft ondergaan is het vliegveld als geheel niet meer van rijksbelang. Op één onderdeel komt Twente voor een complexbescherming in aanmerking. Het betreft het Zuidkamp, waarbij ook zowel de aanleg als de meeste gebouwen van hoge waarde zijn. Dit geldt zeker voor de twee mess-gebouwen. Over gebouw C1 is een pré-advies aan de Raad voor Cultuur uitgebracht[11]. Hoewel het gebouw bijzonder is vanwege de voormalige functie kan het advies worden onderschreven.

Valkenburg
Het legeringscomplex bezit een hoge complexmatige gaafheid. Behalve de gaafheid van het ruimtelijk ontwerp en de beplanting is de situationele waarde hoog. Dit is onderkend in het MIP door de kwalificering als Gebied met Bijzondere Waarde.
De barakken zijn qua detaillering en materiaalgebruik niet uniek of van grote waarde. De grotere gebouwen zoals de mess zijn deels aangetast. De kapel en de telefooncentrale met

[10] Pré-advies J. de Jong (regio Oost) betreffende vliegveld Deelen (art. 3)
[11] Pré-advies F.J. Janssen en M. Kok (Regio Oost) dd. 6 oktober 1998

94 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

bunker zijn als objecten bijzonder. Als advies wordt meegegeven het gebied een planologische bescherming te geven, terwijl de objecten van lokaal belang worden geacht. Het verdient echter aanbeveling naar de militair-historische betekenis van Valkenburg nader onderzoek te verrichten.

De overige vliegvelden
Op basis van de quick scan verdient het aanbeveling de volgende objecten te betrekken bij het te voeren beschermingsbeleid:

Eelde:	geen voorstellen
Eindhoven:	aanvullend op stationsgebouw beschermen: betonnen hangar
Gilze-Rijen:	voorstel: 1. kompascompenseerschijf beschermen; nader onderzoek naar en vergelijking met het exemplaar op Deelen. 2. Gecamoufleerde barak beschermen.
Havelte:	geen voorstellen
Hilversum:	na aanvullend onderzoek beschermen: 1. exercitiehal en 2. commandantsgebouw
Soesterberg:	geen aanvullende voorstellen
Teuge:	geen voorstellen
Venlo:	geen aanvullende voorstellen
Volkel:	geen aanvullende voorstellen
Woensdrecht:	geen voorstellen

Eindadvies

Overzicht van adviezen tot bescherming naar aanleiding van de uitgevoerde quick scan, met daarachter de huidige status.

Deelen	Planologische bescherming (art. 3)
	Complexbescherming Groot-, Klein Heidekamp en Vrijland (art. 3)
	Objectbescherming conform pré-advies De Jong (art. 3)
	Bunker Diogenes (MSP)
Eelde	*Niet beschermen*
Eindhoven	Stationsgebouw ®
	Hangar
	Overig niet beschermen
Gilze-Rijen	Kompaskompenseerschijf
	Gecamoufleerde barak
	Overig niet beschermen
	Kamp Prinsenbosch (MSP)
Havelte	*Niet beschermen*
Hilversum	Exercitieloods
	Commandantsgebouw
	Overig niet beschermen
Leeuwarden	Burmaniakamp (MSP)
	Hangar (art. 3)
	Stationsgebouw (art. 3)
	Parachutetoren (art. 3)
	Overig niet beschermen
Soesterberg	Officierscasino (MSP)
	Overig niet beschermen
Teuge	*Niet beschermen*
Twente	Complexbescherming Zuidkamp
	Objectbescherming Zuidkamp
	Overig niet beschermen
Valkenburg	Planologische bescherming kamp Wassenaarseweg (GBW)
	NB: Tankgracht als onderdeel Atlantikwall beschermen
Venlo	Verkeerstoren en bunker (MSP)
	Overig niet beschermen
Volkel	Restant boerderij hangar (MSP), Deisel-hangar ®
	Overig niet beschermen
Woensdrecht	*Niet beschermen*
Ypenburg	Stationsgebouw, Rijksluchtvaartschool, dienstwoning ®

Literatuur

Vliegvelden internationaal

Martin Greif, *The airport book*, New York 1979

John Zukovsky (ed.), *Building for Air Travel, Architecture and design for commercial aviation*, München / New York 1996

Frank Schmitz, *Flughafen Tempelhof. Berlins Tor zur Welt*, Berlin-Brandenburg 1997

C.S. Dobinson, *Airfield themes. Studies in the evolution of Britain's military airfields, 1918-1945*, Twentieth century fortifications in England, volume IX, York 1997

P. Francis, *British military airfield architecture: from airships to to the jet age*, Yeovil 1996

John Schofield, *Monuments of War. The evaluation, recording and management of twentieth-century military sites*, London 1998

Algemeen: derde rijk

Thomas Bertram (red.), Wolfgang Benz (Hrsg.), *Enzyklopädie des Nationalsozialismus*, Stuttgart 1997

Werner Durth / Winfried Nerdinger, *Architektur und Städtebouw der 30er/40er Jahre*,

Werner Durth, *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900-1970*, München 1992

Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bonn 1994

Marieke Kuipers, Erkend als monument. Nieuwe beschermingsthema's in de Monumentenzorg, *in: In dienst van het Erfgoed, Jaarboek Monumentenzorg 1997*, Zeist / Zwolle 1997, 131-157

Barbara Miller-Lane, *Architecture and Politics in Germany 1918-1945*, Cambridge, Massachusetts 1968

Ernst Neufert, *Bauordnungslehre*, Berlin 1943

Joachim Petsch, *Baukunst und Stadtplanung im Dritten Reich. Herleitung / Bestandsaufnahme, Entwicklung / Nachfolge*, München / Wien 1976

Rudi Rolf, *Bunkers in Nederland*, Den Helder 1982

Anna Teut, *Architektur im Dritten Reich 1933-1945*, Ulstein Bauwelt Fundamente 19, Frankfurt / Berlin 1967

G. Troost, *Het bouwen in het derde rijk*, Amsterdam 1943

Helmut Weihsmann, *Bauen unterm Hakenkreuz. Architektur des Untergangs*, Wien 1998

Militaire vliegvelden Nederland en provincies

Anoniem, Airfield Construction in Holland, *After the battle*, z.pl., z.j, 37-50

F.H. van den Beemt, D. Boekema, K.K. Thijssens, *300 jaar bouwen voor de landsverdediging*, 's-Gravenhage 1988

Koos Bosma e.a.: *Een geruisloze doorbraak, de geschiedenis van architectuur en stedenbouw tijdens de bezetting en de wederopbouw in Nederland*, Rotterdam 1995

Bram Bouwens e.a., Lijnen door het Brabantse land: 200 jaar infrastructuur in Noord Brabant 1796-1996, *Zwolle / Zeist 1996*

W. Burgers, Oude Luchtvaartgebouwen behouden, *Erfgoed van Industrie en Techniek*, 7e jrg. Nr. 1 maart 1998, 28-30

Sjoerd Eeftens, Spooraansluitingen in de Tweede Wereldoorlog, in: *Op de rails 1999-5*, 192-195

Ab A. Jansen, *Wespennest Leeuwarden. De geschiedenis van de strijd van de Duitse nachtjagers en geallieerde luchtmachten boven Noord-Nederland in de jaren 1940-1945*, 3 delen, Baarn 1976-1977

Militaire vliegvelden naar plaats:

Deelen

Anoniem, *Het belang van Deelen, een inventarisatie*, Nederlandse Federatie voor Luchtvaartarcheologie (z.pl.) 1996
Otto Dijkstra, Trein en tram naar de Fliegerhorst Deelen, in: *Op de rails 1999-5*, 196-199
B. van der Klaauw, B. Rijnhout, *Operatie Luchtaanval Market Garden*, Amsterdam 1984

Eelde

Ab A. Jansen, Het vliegveld Eelde, *Wespennest Leeuwarden*, deel 3, Baarn 1977, 242-245
J. Kobes, Van Vliegpark tot Fliegerhorst, in: M. Arends-Luinge e.a., C. Schaafsma (eindred.), *Verhalen uit de oorlog Eelde 1940-1945*, Eelde 1995

Gilze Rijen

Jan van 't Hof, De 'Kompaskompensierscheibe' op de vliegbasis Gilze Rijen, in: *RDMZ Nieuwsbrief 5-98*, 8-9
J.P. van den Hout, *Vijf jaar luchtfront: het vliegveld Gilze-Rijen in de Tweede Wereldoorlog*, Gilze 1984-.

Havelte

Ab A. Jansen, Het vliegveld Havelte, in: *Wespennest Leeuwarden*, deel 3, Baarn 1977, 287-291

Hilversum

C. van Aggelen, Vliegveld Hilversum 50 jaar: Een jubileum dat niet gevierd werd, in: *Tussen Vecht en Eem* 7e jrg. 4, december 1989, 221-224
C. van Aggelen, De Groene Geschiedenis van het Vliegveld Hilversum, in: *Tussen Vecht en Eem*, 15e jrg.,1997, 126-134
Th. De Jongh, *40 jaar Koninklijke Luchtmacht Hilversum, en wat er aan vooraf ging*, 's-Gravenhage 1992

Leeuwarden

Ab A. Jansen, *Wespennest Leeuwarden. De geschiedenis van de strijd van de Duitse nachtjagers en geallieerde luchtmachten boven Noord-Nederland in de jaren 1940-1945*, 3 delen, Baarn 1976-1977

Oostvoorne

H. v.d. Graaf, *Het vliegveld te Oostvoorne*, Stichting Streekhistorie Voorne-Putten & Rozenburg, publicatie-reeks nr. 2, Bernisse 1992

Texel

Gelein Jansen, *1937-1997 Vliegveld Texel. 60 jaar Texelse luchtvaart met 'landvliegtuigen'*, Uitgave van de Historische Vereniging Texel, 1997, nr. 43, 3-11

98 ZUIDKAMP
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Venlo
Jan Derix, *Vliegveld Venlo. Met een kroniek van de luchtoorlog in Zuid-Nederland 1941-1944*, 2 delen, Horst 1990.
Dr. J.C.G.M. Jansen, *Architectuur en stedebouw in Limburg 1850-1940*, Zwolle/Zeist 1994, 122-123

Ypenburg
Wibo Burgers, Vliegveld Ypenburg verdwijnt maar rijksmonument blijft, in: *Heemschut 73, 1996 nr. 6*, 19-20

Geraadpleegde inventarisaties
Monumenten Inventarisatie Project (diverse gemeenten en regiobeschrijvingen in verschillende provincies), 1988-1994.

Geraadpleegde archieven
Streekarchief Gooi- en Vechtstreek, Hilversum (diverse stukken over vliegveld Hilversum)
DGW&T-archief Soesterberg

100 Z U I D K A M P
Urban Fabric | Steenhuis stedenbouw/landschap

Gebruikte afkortingen en symbolen

©	Complex (bescherming)
DGW&T	Dienst Gebouwen, Wegen en Terreinen
MIP	Monumenten Inventarisatie Project
MSP	Monumenten Selectie Project
®	Rijksmonument
RDMZ	Rijksdienst voor de Monumentenzorg

Brief van de Nederlandse federatie voor luchtvaartarcheologie aan Staatsecretaris OC&W

Onderwerp: aanvraag ex artikel 3 Mw.'88

24 juli 2000

De staatssecretaris van OC&W
t.a.v. de directeur van de RdMz
Postbus 1001
3700 BA ZEIST

Datum: 24 juli 2000
Onderwerp: aanvraag ex artikel 3 Mw.'88

Geachte staatssecretaris,

Inleiding.
De aanvraag betreft een twaalftal objecten op de vliegbasis Twenthe, alle uit de wederopbouwperiode.
NB. Met "Twente" wordt het vooroorlogse en oorlogsvliegveld aangeduid, met "Twenthe" wordt de naoorlogse vliegbasis aangeduid.

De vliegbasis Twenthe vormde samen met vliegbasis Deelen de belangrijkste representanten op het gebied van vliegveldbouw door de Duitse bezetter in Nederland. Dat is hedentendage nog steeds het geval. Bezien in een breder perspectief kan men stellen dat beide locaties de respectievelijke nummers 2 en 1 vormen op het gebied van historische luchtvaartinfrastructuur in Nederland betreffende kwantiteit en kwaliteit. Waar Deelen door de tijd heen goed geconserveerd werd, werd Twenthe een "Main Operating Base". Vanaf de jaren '80 werden de totdantoe gave gebouwen gemoderniseerd of simpelweg gesloopt. Een proces dat nog steeds voortduurt. De verlening van een sloopvergunning bij of krachtens de Monumentenwet door de gemeente Enschede voor een van de objecten waarvoor nu een aanvraag wordt gedaan getuigt daarvan. Reeds teveel zeer waardevolle bouwwerken op de vliegbasis zijn de laatste 15 jaar stilletjes verdwenen: een ver vooroorlogse schaapskooi, vijf Wärmehallen, tweederde van het Prins Bernhardkamp, de helft van het Zuidkamp en op illegale wijze, hangende de monumentenprocedure, de Fliegerhorstkommandantur (Centrum 1).

De belangstelling en waardering voor historische luchtvaartinfrastructuur is vanuit het niets uit het pioniersjasje gegroeid en groeit nog steeds,
nationaal maar ook internationaal, getuige het EU programma "Raphael" en een aankomend EU programma inzake de inventarisering van luchtvaartinfrastructuur.
In Nederland heeft de Rijksdienst voor de Monumentenzorg een quick scan inzake een aantal Nederlandse vliegvelden uitgevoerd.

De onderhavige objecten zijn gebouwd in 1940/1941 en behoren daarmee tot de zogenaamde wederopbouwperiode. Wel zijn ze ouder dan vijftig jaar zodat de bouwwerken vallen binnen de termen van artikel 1 sub b lid 1 Monumentenwet '88.
De bouwwerken zijn over het hoofd gezien in het MIP en MSP. Wel heeft de gemeentelijke monumentencommissie de objecten aanvankelijk beoordeeld maar zijn vervolgens om onverklaarbare redenen van hun aanbevelingslijst verdwenen.
De objecten kunnen ons inziens vanuit een oogpunt van de geschiedenis van de twintigste eeuw worden aangemerkt als een nationaal dan wel internationaal erkend kenmerkend monument van cultuurhistorie, architectuur, stedenbouw, landinrichting; alsmede is bij of krachtens de Woningwet een vergunning verleend om een van de onderhavige objecten te slopen en door het niet terstond aanwijzen als beschermd monument zal een concreet plan tot instandhouding van het monument niet worden uitgevoerd.

Historie.

Voor de oorlog.

Het vliegveld werd in 1931 geopend. De grasmat van 64 ha. gelegen tussen de Fokkerweg (oostelijk), de Oude Deventerweg (zuidelijk), de Panderweg (westelijk) en de Korhaanweg (noordelijk) kreeg een jaar later een stationsgebouw van de hand van D. Roosenburg en een hangar; daarmee op Schiphol na het oudste luchthavengebouw van Nederland. Op 10 mei 1940 werden beiden door de Nederlandse Genie opgeblazen.

Oorlogsjaren.

De Duitse bezetter bouwde het vliegveld uit tot Fliegerhorst Twente met een oppervlak van 1800 ha. (ter vergelijking: Schiphol in 2000 meet 2000 ha.). Zoals ook bij andere bezettingsvliegvelden liet de Luftwaffe ook hier weer haar kenmerkende vliegveld-"opmaak" zien: een zeer ruime opzet met grote spreiding van werkgebied en onderkomens van vliegtuigen en personeel; ruime toepassing van ingenieuze camouflage in samenhang met beschermende maatregelen tegen luchtaanvallen (Splitterschutz).

De grasmat werd vergroot maar bleef optisch hetzelfde. Daarin werden drie startbanen aangelegd en groen gespoten om de

grasmatsuggestie niet te verstoren. Er omheen een ringrolbaan (Ringstrasse), vandaaruit vertakten rolbaanlussen de omringende bossen in. Daaraan stonden 55 vliegtuighallen (Wärmehallen).

Op en om het vliegveld verschenen zes gebouwencomplexen: de luchtverkeersleiding (Centrum), het technische complex (Centrum, Lonnekerveldweg), manschappenonderkomens aan de Fokkerweg, (onder)officierenonderkomens (Prins Bernhardkamp, kamp Overmaat en het Zuidkamp). Later verscheen er nog een radarstation ten noorden van het Prins Bernhardkamp.

Het vliegveld werd voor algemeen gebruik opgezet, maar werd al snel vooral ingezet ten behoeve van het toen nieuwe luchtwapen, de nachtjacht.

Twente maakte deel uit van de Kammhuberlinie, de nachtelijke verdedigingsgordel van het westelijk Duitse luchtfront en werd daarmee een geducht wespennest voor de overtrekkende geallieerde bommenwerpervloten. Met leeuwarden behoorde Twente tot de tot het laatst toe gebruikte velden door de Luftwaffe in Nederland.

Na de oorlog.

Na de oorlog wordt het vliegveldterrein ingekrompen tot 900 ha.. De Koninklijke Luchtmacht en later, daarnaast, de civiele luchtvaart maken sindsdien gebruik van dit niet alleen in historisch opzicht maar ook in groen cultuurhistorisch opzicht zeer waardevolle terrein tussen Hengelo, Enschede en Oldenzaal.

Zakelijke gegevens.

De aanvraag betreft:

A. de vlieggebouwencluster: Centrum 19, 20, 21, 22, 24 en 25 alsmede de hierbij gelegen bunkers B2, B5, de bunker gelegen tussen C21 en 22 en de bunker gelegen ten noorden van C25. Allen parallel gelegen ten westen van de Grefteberghoekweg.

B. de schietbaan en

C. de zuidelijke rolbaan parallel aan de korte baan (11-29).

De objecten zijn als onderdeel van de vliegbasis Twenthe eigendom van Domeinen, Ministerie van Financiën, Korte Voorhout 7, 2511 CW 's Gravenhage. De vliegbasis is gelegen aan de Weerseloseweg 1, 7522 PR Enschede. Het terrein valt onder de Dienstkring Twente van DGW&T, Overmaat 11, 7524 PB Enschede.

Overige zakelijke of hypothecair gerechtigden doen zich niet voor.

Alle objecten zijn gelegen in de gemeente Enschede, kadastraal bekend onder nummer 6015, sectie C, gemeente Lonneker.

Inhoudelijke gegevens en waardebepaling.

Ad A. De vlieggebouwencluster. Het betreft zes bakstenen gebouwen en vier betonnen bunkers. De gebouwen zijn zeer markant gelegen, als een noord - zuid lintbebouwing gebouwd, tussen de Grefteberghoekweg en de Ringstrasse op de voet van de Lonnekerberg, een stuwwal van 57 meter hoogte. Ten westen van deze "berg" is het vliegveld, dat

wil zeggen het Rollfeld gesitueerd: de startbanen met de ringrolbaan. De stedebouwkundige opzet van het ensemble is zodanig dat het tegen een bosrand is aangebouwd zodat de groep gebouwen vanuit het oosten, noorden en zuiden moeilijk zichtbaar zijn. Tegelijkertijd werd met deze situering het hoofddoel bereikt: zicht op en een goede bereikbaarheid van het Rollfeld. Deze formule werkt tot op de dag van vandaag.

Via de voormalige hoofdingang van het vliegveld, gelegen op het Prins Bernhardkamp aan de Oldenzaalsestraat kon men tot direct, middels een meer dan twee kilometer lange klinkerweg over de Lonnekerberg deze gebouwengroep bereiken.

De vlieggebouwencluster is nog volledig aanwezig, een unicum in Nederland. Immers buiten Twenthe is alleen op Venlo een verkeerstoren met historische waarde aanwezig, alsmede de bijbehorende commandobunker. Sinds 1945 is de (houten) verkeerstoren van Deelen weg. Buiten deze locaties is er in Nederland niets meer aan historische bebouwing te vinden welke verwijst naar het hart van ieder vliegveld: de vlieggebouwen.

In 1974 veranderde het aanzien van Twenthe aanzienlijk. 25 bunker-vliegtuigonderkomens, shelters werden gebouwd als gevolg van nieuwe Navo-inzichten. De Luftwaffe deed dit op Twente in 1940/41 al met de verspreide ligging van de Wärmehallen. Ter hoogte van de vlieggebouwen zijn twee shelters aan de binnenkant van de Ringstrasse gebouwd.

De gebouwen hebben een ensemblewaarde. Zij representeren de toenmalige vliegtechnische inzichten en vormden, in vergelijking met de vooroorlogse Nederlandse situatie een grote sprong voorwaarts in outillage en professionalisering van het vliegbedrijf. Dit wordt onderstreept door het feit dat de bebouwing anno 2000 nog precies zo wordt gebruikt als 60 jaar geleden de opzet was.

Ter camouflage gebruikte men enerzijds de beschutte opstelling van de bosrand, anderzijds vormde de toegepaste architectuur wederom camouflage op zich. De door de Luftwaffe
gebruikte Heimatschutz architectuur leende zich hier
uitstekend voor. Aanknoping bij de locale bouwtradities, maar met toepassing van moderne inzichten voor zover zij de functionaliteit ten dienste konden staan. De Nederlandse, wellicht Twentse architectuur bezien door een Duitse bril heeft in dit geval een aantal typerende kenmerken opgeleverd zoals topgevels, oren of metselwerk in kruisverband.
NB. De vlieggebouwencluster kent voornoemd metselverband. De andere complexen een kettingverband. De verklaring is waarschijnlijk te zoeken in het feit dat deze vlieggebouwen als eerste zijn gebouwd en daarmee nog niet Neufertconform ontworpen zijn. De Neufertnorm, de Oktometer, is voor de Luftwaffe, vooruitlopend op zijn “Bauordnungslehre” uit 1943 voor hetzelfde onderdeel in Nederland reeds in begin 1941 ingevoerd!! Ook bijvoorbeeld op Deelen is hetzelfde fenomeen te zien.
Voor de verdedigende functie gebouwen zijn de muren twee-eneenhalf steens dik (55 cm.), voldoende om boordwapenmunitie en bomscherven te weren en daarmee het in het gebouw aanwezige personeel te beschermen.

Objectbeschrijving.
De bakstenen bouwwerken.
C19. Voormalige Bereitschaftsraum voor vliegers, nu manschappenverblijf. De vliegers brachten hier hun tijd door, wachtend op het signaal dat ze naar hun vliegtuig moesten, de twee na hoogste alarmfase. Een Bereitschaftsraum werd altijd in de nabijheid van een Liegeplatz gebouwd, een vliegtuighallencluster, dan wel daar waar jagers op het Rollfeld verzameld stonden opgesteld, klaar voor een alarmstart. Van deze laatste situatie is sprake in geval van C19. Het enige gebouw in dit genre in Nederland.
Het gebouw is sober uitgevoerd, eenlaags, zadeldak met pannen gedekt.

C20. Het brandweergebouw, “Schenkeveld kazerne”. Als zodanig gebouwd en nog als zodanig in gebruik. Voor dit gebouw is een sloopvergunning afgegeven. De gemeente heeft deze vergunning op grond van het limitatieve karakter van de weigeringsgronden van de Woningwet en de bouwverordening niet mogen weigeren omdat het gebouw in kwestie geen beschermd monument is. Afbraak leidt niet alleen tot het verlies van een zeer belangrijk object maar tast tevens de ensemblewaarde aan van de gehele cluster.
Vergaande camouflage-architectuur. Gemodelleerd naar een stolpboerderij. Hoofddeel van het gebouw kent tentdak.

Aan de voorzijde zijn er drie getoogde openingen waar de
brandweerauto's in en uit kunnen.
Aan de zuidzijde, frontzijde is een aanbouw met schilddak. Het is een van de twee nog aanwezige historische vliegveld brandweergebouwen in Nederland. De ander, op Deelen is gespiegeld gebouwd aan C20, is iets kleiner en de oorspronkelijke openingen zijn gewijzigd.
Het gebouw is in behoorlijk oorspronkelijke staat.

DGW&T is voornemens achter C20 een nieuw brandweergebouw te realiseren, daarbij staat C20 in de weg. Men stelt gebonden te zijn aan deze locatie in verband met de snelle bereikbaarheid van de beide baankoppen van de hoofdbaan. Maar vanaf de overzijde van de rolbaan is een evengoede bereikbaarheid te realiseren. Ook moet het mogelijk zijn om de nieuwbouw inderdaad achter C20 te plegen, maar het front op de dwarsstraat te keren zodat men alsnog vanaf nagenoeg dezelfde locatie kan uitrukken. Bovendien heeft dit het voordeel dat de architectuur van C20 de nieuwbouw met ongetwijfeld lagere esthetische kwaliteit minder doet opvallen vanaf de "Schauseite", het westen.

C21. Verkeerstoren met bijbehorende Kommandobunker. De kern van het vliegveld. De toren is enigszins vergelijkbaar met die op Venlo. Echter deze toren is hoger (bijvoorbeeld te zien aan een drievoudige gelede trap in plaats van een tweevoudige) en ranker gebouwd. Beton, zeer functioneel, geen Heimatschutz, eerder Bauhaus. De oorspronkelijke toren vormt het fundament van de huidige. De toren is bekleed, zodat de vier naar binnen neigende kolommen, met op twee hoogten dwarsverbindingen en het beklede trappenhuis niet zichtbaar zijn maar in het interieur volledig zichtbaar.
Bovenop de oorspronkelijke koepel is een verhoging aangebracht met twee verdiepingen en een glaskoepel. Van de buitenzijde gezien is de oorspronkelijke hoogte goed te herkennen. De oorspronkelijke omgang met oorspronkelijke balustrade, deur en kijkspleten (een zo klein mogelijk glasoppervlak biedt meer bescherming dan een groot. Bovendien had men voldoende aan een panoramablik op het vliegveld) met de Duitse werkruimte is volledig intact. Zelfs de doorgang in het oorspronkelijke dak, nu verdiepingsvloer is oorspronkelijk, omdat de toren destijds een dakterras kende.
De verborgen parel van Twenthe! Ook hiervoor heeft DGW&T enige verbouwingsplannen zodat dit object concreet bedreigd is.

Voor de toren staat de bijbehorende commandobunker (Leitstand). Bij een luchtaanval kon men vanuit de toren rechtstreeks de bunker in van waaruit men goed beschermd de
activeiten op het vliegveld kon volgen en sturen. De bunker is een Regelbau en is ständig. Opvallend zijn de paddestoel- kolommen die het dak stutten.

C22. Het vlieggebouw. Hier zetelden de operationele vliegdiensten met onder ander de Abfertigungsraum ("briefingroom"). Markant. Hoofddeel met kopse zijde naar de Ring gekeerd. Aanbouw aan noordzijde. Tweelaags, hetgeen zeer zeldzaam is voor de luftwaffe bouwwerken in Nederland. Gewijzigd zadeldak. Oorspronkelijk: rolbanden en gevelrisaliet. Balkon op eerste etage. Van hieruit kan men het vliegveld goed overzien. Doordat een Spitfire in 1949 tegen de gevel was aangevlogen heeft deze het monumentale oorspronkelijke balkon vernield, nadien is er opnieuw een balkon aangebracht. Ook aan de zijgevel is een (nog oorspronkelijk) balkon. Van hieruit kijkt men op de toren. Aan de achterzijde zijn, vreemd genoeg, vier steunberen aangebracht. Ten aanzien van de aanbouw: er is een hoekportaal aangebracht (oorspronkelijk) aan de frontzijde. Voorts heeft men recent een verdieping aangebracht op de aanbouw en onder het zadeldak alsmede de nodige brandtrappen en alle vensters zijn vervangen.

C24. Het voormalig meteogebouw. Alleen de grote vliegvelden kenden een apart meteogebouw. Eenlaags, zadeldak, gewijzigde vensters. Laatst overgebleven gebouw met deze functie in Nederland.

C25. Oorspronkelijk een administratiegebouw ten behoeve van de vliegdienst. Wederom een hoofddeel, symmetrisch uitgevoerd, Vlaamse gevel met een aanbouw. Het kettingverband metselwerk verraad een iets latere bouwtijd (Neufertconform).

De bunkers. Alle een wezenlijk onderdeel van de vlieggebouwencluster, hetgeen mag blijken uit de functies.

B2. FLAK-bunker, type F51. Dichtbijverdediging, speelde een centrale rol in de Rollfeldverdediging, men denke met name aan verdediging bij geallieerde luchtlandingen.

B5. Trafobunker. Het electrisch systeem werd goed beveiligd in verband met het operationeel kunnen houden van het vliegbedrijf. De trafo zorgde voor de centrale verlichting op het Rollfeld, waaronder de startbanen. Tevens zorgde deze trafo voor de voeding van C20 tot en met C25.

Bunker, gelegen tussen C21 en 22. Veiligheidsbunker; schuilbunker voor personeel met daaronder een waterreservoir ten behoeve van drinkwater!

Bunker ten noorden van C25. Trafobunker, bovenop deze bunker stond een zendmast voor Fernfunkverkehr.

Ad B. De schietbaan. De boordwapens van de vliegtuigen moesten na iedere montage/reparatie ingeschoten worden om te bezien of ze goed werkten en wat hun afwijking was. Daartoe verschenen op de grote vliegvelden Bordwaffenjustierstände. Momenteel is op Leeuwarden de baan herkenbaar, maar de kogelvanger vernieuwd. De baan op Deelen is, nu gelegen in het park de Hoge Veluwe nog herkenbaar, maar alle verhardingen zijn afgevoerd. Er is echter nog een baan volledig intact; die op Twenthe. Een rolbaanaftakking van de Noord-Oosthoek van de Ringstrasse richting de Lonnekerberg van 650 meter lengte met als bekroning een bakstenen omlijsting van de daarachter gelegen aarden kogelvanger. Vóór de kogelvanger is hout aangebracht zodat men kon zien waar de munitie insloeg.
Om de toenmalige vliegtuigen met staartwiel schietklaar te krijgen werden ze met het staartwiel opgebokt om het vliegtuig in horizontale positie te brengen. Voorts werd het vliegtuig met riemen en blokken vastgezet om de terugslag van de boordwapens tegen te gaan. Tegenwoordig gaat het inschieten middels computersimulatie. Het type baan als deze is als zodanig niet meer in gebruik.
Naast deze baan ligt de oorspronkelijke handwapenbaan. Deze is gewijzigd maar nog altijd als zodanig in gebruik. Bescherming wordt gevraagd voor de oorspronkelijke rolbaan met de kogelvanger (omlijsting en aarden wal).

Ad C. de klinkerrolbaan. Uiteraard bedreigd met afbraak is dit bijna 1400 meter lange stuk rolbaan. De baan toont de uitgekiende stedebouwkundige opzet van het vliegveld. Parallel lopend aan de oude handelsweg de Oude Deventerweg, langs de plaats van het vooroorlogse stationsgebouw en het ontbreken van bebouwing en hoge gewassen is hier het oude vliegveld nog goed denkbeeldig. Dat een dergelijke klinkerrolbaan op een operationeel militair vliegveld ligt mag uniek heten. Het object geldt als relict uit de tijd dat verhardingen van de grasmatten uit de pionierstijd in zwang begonnen te geraken.
Buiten deze baan ligt er bij Eindhoven nog een baan in de gemeente Veldhoven, echter deze is vervreemd van zijn oorspronkelijke functie en daardoor minder herkenbaar.
De baan heeft een gebroken middenlijn van witte fluoriserende porceleinen stenen, die oplichtten wanneer ze door de taxiverlichting van een vliegtuig werden beschenen. De rest van de klinkers van de baan - in visgraatmotief - was gecamoufleerd, als zijnde onderdeel van de zogenaamde grasmat. Teerresten geven hiervan nog altijd blijk.

Conclusie.
De hierboven beschreven objecten laten ieder op zich een aantal van de vele facetten van de internationaal georganiseerde militaire luchtvaart uit de Tweede Wereldoorlog zien. Zij tonen de enorme mate van professionalisering in vergelijking met de vooroorlogse situatie in Nederland alsmede hoe de operationale aspecten van deze organisatie van invloed zijn geweest op de stedebouwkundige opzet en architectuur waarin deze ondergebracht werd waarbij getracht werd een modus te vinden tussen het doel waarvoor een gebouw/bouwwerk moest dienen en de indruk die naar buiten toe gewekt moest worden.

Niet alleen de architectonische waarden van een pand - waar bij uw dienst veel, ons inziens soms teveel aandacht aan wordt geschonken, maar zeker ook de cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden spelen een grote rol.

Door de acute bedreiging van C20 is het noodzakelijk om snel te handelen, opdat deze bijzondere objecten niet ook voor het nageslacht verloren gaan en het algemeen belang kunnen dienen.

In afwachting van uw reactie,
hoogachtend,

Vereniging Nederlandse Federatie voor Luchtvaartarcheologie, werkgroep Historische Luchtvaartinfrastructuur.

J.A.P.M. Springintveld, secretaris

J.D.M. Graas, penningmeester

De stichting Menno van Coehoorn.

Literatuur/informatie:
NFLA;
Werkgroep Verdedigingswerken Nederland 1915 - 1945 van de stichting Menno van Coehoorn;
Stichting Militair Erfgoed.
DGW&T regio Noord-Oost

Bijlagen:

10

NFLA: het overkoepelend orgaan van particuliere organisaties voor studie, archief- en lokatie-onderzoek, inzake historische roerende- en onroerende luchtvaartobjecten in Nederland.
Secretariaat: Graslaan 10,1424 SB De Kwakel. Tel. 0297 53 06 67. Fax 0297 58 07 95.
E-post: secrnfla@hetnet.nl Internet: www.a1/nfla

Voorstel gemeenteraad
Advies inzake aanwijzing tot rijksmonument

23 juli 2002

Voorstel GEMEENTERAAD
Vergadering 9 september 2002

VII - F 15 Gemeente Enschede

stuknummer
10870

onderwerp
advies inzake aanwijzing tot rijksmonument

dienst
Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer

nummer
02S003632

Enschede
23 juli 2002

---

voorstel

1. Overeenkomstig het advies van de gemeentelijke monumentencommissie de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen te adviseren de brandweergarage C20, de rolbaan en de inschietbaan op de vliegbasis aan de Weerseloseweg 1 te Enschede aan te wijzen als beschermd monument.

---

overwegingen

1. De Nederlandse Federatie voor Luchtvaartarcheologie (NFLA) heeft de Staatssecretaris van OC&W gevraagd een aantal objecten op de vliegbasis Twente aan te wijzen als beschermd monument als bedoeld in de Monumentenwet 1988.
2. Op grond van het bepaalde in artikel 3, tweede lid, van de Monumentenwet 1988 wordt de Raad van de gemeente waarin het monument is gelegen gevraagd hierover advies uit te brengen. Burgemeester en Wethouders stellen de eigenaar van het monument in de gelegenheid te worden gehoord.
3. Namens Burgemeester en Wethouders heeft de gemeentelijke monumentencommissie de eigenaar van de betreffende objecten op 23 januari 2002 ter plaatse gehoord. Daarbij heeft de commissie de objecten samen met de eigenaar bezocht. Het verslag van het horen is bij dit voorstel gevoegd. Het ministerie van Defensie acht het vanwege het bedrijfsmatige gebruik van het vliegveldterrein als onderdeel van een operationele militaire vliegbasis niet gewenst dat de in het verzoek van de NFLA genoemde gebouwen onder de rijksbescherming komen te vallen. De rolbaan en de inschietbaan leveren minder problemen op, omdat er voor de rolbaan nog geen plannen bestaan en de inschietbaan wordt afgestoten.
4. De monumentencommissie komt tot het oordeel dat het gebouw C20, de huidige brandweergarage, een grote architectonische waarde vertegenwoordigt, van grote gaafheid is en ook qua situering bijzonder is. De commissie acht het goed mogelijk dit gebouw op te nemen in de nieuwe gedachte bebouwing op deze locatie. Daarbij komt dat dit het enige gebouw is dat op het eigenlijke vliegveldterrein nog als waardevol gebouw resteert.
5. De overige gebouwen acht de monumentencommissie van mindere waarde omdat deze al ver zijn aangetast door in het verleden uitgevoerde verbouwingen. Daarbij komt dat van dit soort gebouwen elders, bijvoorbeeld op het Zuidkamp, betere exemplaren aanwezig zijn, die ook nog een functie hebben.
6. De nog aanwezige rolbaan is van grote historische waarde. Hij wordt op dit moment niet bedreigd door nieuwe wegaanleg of andere plannen en de bescherming ervan heeft voor de eigenaar op dit moment geen negatieve gevolgen.
7. De inschietbaan is ook van historische waarde. Dit object zal binnenkort worden afgestoten. De commissie gaat ervan uit dat de baan behouden kan blijven of als dat niet mogelijk is, in ieder geval de baan zichtbaar zal blijven in het landschap. Om daar grip op te behouden en onoordeelkundige ingrepen in het landschap te voorkomen is bescherming (en daardoor wijzigingen alleen via een monumentenvergunning) een goed middel.
8. Overname van het advies van de monumentencommissie achten wij redelijk. De eigenaar van de objecten wordt maar in geringe mate in zijn rechten beperkt en die beperking is gerechtvaardigd vanwege de grote waarde van de te beschermen objecten.

9. Of die objecten ook daadwerkelijk worden beschermd hangt af van de belangenafweging die het rijk met betrekking tot dit verzoek zal maken. Bij die belangenafweging spelen de diverse adviezen en het standpunt van de eigenaar een belangrijke rol.

Burgemeester en Wethouders van Enschede,

de Secretaris, **de Burgemeester,**

A.H.P. van Gils *J.H.H. Mans*

Besluit

van de Raad van de gemeente Enschede, gelezen het voorstel van Burgemeester en Wethouders van *23 juli 2002, DSOB, nr. 02S003632,*

1. Het advies van de gemeentelijke monumentencommissie van 28 januari 2002 alsmede de daaraan ten grondslag liggende overwegingen, over te nemen, deze tot de zijne te maken en in dit besluit als ingelast te beschouwen, en de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen te adviseren gebouw C20, de rolbaan en de inschietbaan, alle gelegen aan de Weerseloseweg 1 te Enschede, te beschermen als rijksmonument.

---

vastgesteld in de vergadering van

de Griffier/loco-secretaris, **de Voorzitter,**

Brief van de Nederlandse federatie voor luchtvaartarcheologie aan Staatsecretaris OC&W

Onderwerp: aanvulling aanvraag ex art. 3 Mw ’88

28 januari 2004

Aan: Staatssecretaris van OcenW
p/a Rijksdienst voor de Monumentenzorg
t.a.v. Registratie
Postbus 1001
3700 BA ZEIST

Arnhem, 28 januari 2004

Betreft: aanvulling aanvraag ex art. 3 Mw '88
vliegbasis Twenthe.

Geachte mevrouw/heer,

Hierbij doet de NFLA u een aanvraag toekomen inzake de plaatsing van objecten van vliegbasis Twenthe en omgeving op de rijksmonumentenlijst als aanvulling op de door de NFLA in 2000 eerder gedane aanvraag.

Hoewel deze aanvraag op dit moment niet compleet is doe ik u deze toch alvast toekomen met het oog op het nieuwe beleid van de Staatssecretaris om nieuwe aanvragen vanaf 1 februari a.s. voor de periode van een jaar niet in behandeling te nemen. Hoewel dit juridisch volstrekt onmogelijk is – de Monumentenwet '88 en vooral de Algemene wet bestuursrecht worden terzijde geschoven – anticipeert de NFLA daar wel op. Vanwege de complexiteit van de aanvraag zal deze later gecompleteerd worden.

In Nederland zijn de afgelopen 95 jaar de nodige vliegterreinen ontstaan en groendeels ook al weer verdwenen. Luchtvaart is een van de belangrijkste technologische innovaties van de twintigste eeuw te noemen. In het directe verlengde van luchtvaart zitten vliegvelden. Door het kabinetsbesluit tot sluiting van onder anderen vliegbasis Twenthe komt dit 73 jaar oude vliegveld waarschijnlijk in die laatste categorie terecht. Hoewel ieder historisch vliegveld zijn eigen, specifieke geschiedenis kent die vaak van louter lokaal belang te achten is ligt dat voor Twenthe, samen met een aantal andere vliegvelden ons inziens op een hoger plan.

Hoewel de Raad voor Cultuur in al weer 2000 op basis van de gebrekkige guick scan vliegvelden van drs. K. Loeff heeft geadviseerd om in de categorie vliegvelden alleen Deelen aan te wijzen neemt dat niet weg dat er buiten Deelen geen andere vliegvelden zijn die landelijk van belang te achten zijn. Bovendien geeft de Monumentenwet '88 niet aan dat van een object dat in een bepaalde categorie te scharen is er slechts één voorbeeld als rijksmonument aangewezen mag worden.

Twenthe kent grotendeels een andere geschiedenis dan Deelen. Dat is ook tastbaar in de aanwezige bebouwing. Bovendien is Twenthe op geheel eigen wijze in het unieke landschap van Twente geweven.
Begonnen als een civiel (KLM) vliegveld werd het in 1940 door de Duitse bezetter definitief militair, zij het dat vanaf 1966 weer civiel medegebruik weer plaatsvindt. In 1931 werd het vliegterrein, 63 ha. groot in gebruik genomen. Een geëgaliseerde en gedraineerde grasmat met verlichting gelegen in het midden van de stedendriehoek Hengelo, Enschede en Oldenzaal aan de oude handelsweg, de Oude Deventerweg. In het oosten begrensd door de Lonnekerberg. In hetzelfde jaar kreeg het veldje zeer bijzonder bezoek, namelijk de "Graf Zeppelin" het Duitse luchtschip dat het langst dienst zou doen en de hele wereld aandeed in de jaren '20 en '30. Naast Twente (inderdaad nu weer zonder "h") deed de zeppelin alleen Waalhaven aan. De enige Nederlandse kennismaking met het luchtschip.

Een jaar later werd het luchthavengebouw met hangar gebouwd. Dirk Roosenburg tekende dit, na Schiphol het oudste luchthavengebouw van Nederland. Op 10 mei 1940 werd het vliegveld en beide gebouwen door de Nederlandse genie onklaar gemaakt, respectievelijk opgeblazen.

In de loop van 1940 neemt de Luftwaffe het terrein in bezit. De vooroorlogse grasmat werd optisch vergroot en voorzien van drie startbanen en groen gespoten om de grasmatsuggestie niet te verstoren. Er omheen een ringrolbaan (Ringstrasse), vandaaruit vertakten rolbaanlussen de omringende bossen in. Daaraan stonden 55 vliegtuighallen (Wärmehallen).
Op en om het vliegveld verschenen zes gebouwencomplexen: de luchtverkeersleiding (Centrum), het technische

complex (Centrum, Lonnekerveldweg), manschappenonderkomens aan de Fokkerweg, (onder)officierenonderkomens (Prins Bernhardkamp, kamp Overmaat en het Zuidkamp). Later verscheen er nog een radarstation ten noorden van het Prins Bernhardkamp.

De Duitse bezetter bouwde het vliegveld uit tot Fliegerhorst Twente met een oppervlak van 1800 ha. (ter vergelijking: Schiphol in 2000 meet 2000 ha.). Zoals ook bij andere bezettingsvliegvelden liet de Luftwaffe ook hier weer haar kenmerkende vliegveld-"opmaak" zien: een zeer ruime opzet met grote spreiding van werkgebied en onderkomens van vliegtuigen en personeel; ruime toepassing van ingenieuze camouflage in samenhang met beschermende maatregelen tegen luchtaanvallen (Splitterschutz).

Het vliegveld werd voor algemeen gebruik opgezet, maar werd al snel vooral ingezet ten behoeve van het toen nieuwe luchtwapen, de nachtjacht.
Twente maakte deel uit van de Kammhuberlinie, de nachtelijke verdedigingsgordel van het westelijk Duitse luchtfront en werd daarmee een geducht wespennest voor de overtrekkende geallieerde bommenwerpervloten. Met Leeuwarden behoorde Twente tot de tot het laatst toe gebruikte velden door de Luftwaffe in Nederland.

Na de oorlog.
Na de oorlog wordt het vliegveldterrein ingekrompen tot minder dan 500 ha.. De Koninklijke Luchtmacht en later, daarnaast, de civiele luchtvaart maken sindsdien gebruik van dit niet alleen in historisch opzicht maar ook in groen cultuurhistorisch opzicht zeer waardevolle terrein in de stedendriehoek. Het naoorlogs gebruik heeft duidelijk zijn sporen achtergelaten op de oorspronkelijke Duitse stedenbouwkundige opzet. Eerst werden in de vroege jaren vijftig de rolbanen met beton vernieuwd. Ook werden twee flightlines aangelegd om op eenvoudige wijze grote aantallen vliegtuigen te kunnen stallen. Tevens vond er lijnonderhoud plaats. De verharding uit de tijd van de aanleg is nog aanwezig.
Eveneens verschenen er dispersals, individuele vliegtuigparkeerplaatsen. In 1974 zijn deze dispersals vervangen door shelters: verbunkerde vliegtuigonderkomens met een landelijk uiterlijk. Eigenlijk niets anders dan een moderne versie van de Wärmehallen uit de oorlogsperiode.
De voor kleine objecten uiterst kwetsbare F16 (zuigt alles van de bodem op, hetgeen de motor beschadigt) heeft als laatste voor grootschalige aanpassingen gezorgd, zoals het omleggen van wegen. Een nieuwe Defensiestrategie dat hangarcomplexen er ook als industriegebieden uit konden zien hebben de laatste resten groene camouflageverf op de hangars doen verdwijnen waardoor de basis nu een stuk zakelijker aanblik geeft dan vijftien jaar geleden.

Al met al geeft Twenthe nu een beeld van vier geschiedenislagen.
1. De periode van vóór de oprichting van het vliegveld. Een stuwwallandschap uit de ijstijden, het oude coulissenlandschap en kleinschalige veengebieden met kleine verspreid liggende landelijke bebouwing en ten dele zeer oude wegen (Oude Deventerweg, Oude Postweg, Oldenzaalsestraat), oude verkavelingen en de steenfabriek van Smulders aan de Oude Deventerweg, gelegen aan het tracé van de verdwenen spoorlijn Enschede-Oldenzaal.
2. De vooroorlogse vliegveldperiode. Van het vooroorlogse vliegveld is de in de oorlog vergrote grasmat nog zichtbaar alsmede de de Oude Deventerweg die hier nog loopt.
3. De oorlogsperiode. Van de Luftwaffe-bebouwing is de hoofdstructuur en stedenbouwkundige opzet nog aanwezig danwel herkenbaar. Het voormalig Nordlager (Prins Bernhardkamp), Südlager (Zuidkamp), Kamp Overmaat, Werft (complex Lonnekerveldweg), het Rollfeld (banengebied, compascompenseerschijf en bebouwing Centrum) en buiten de vliegbasis diverse (afgestoten) bebouwing, Splitterboxen, ruïnes, rolbaantracés en de mysterieuze brandstofopslaggebouwen ten behoeve van de C und T Stoff van het enige operationele raketvliegtuig uit de geschiedenis, de Messerschmitt 163 zijn nog aanwezig.
4. de naoorlogse periode, van 1945 tot nu. Behoorde het vliegveld in de oorlogsperiode tot de modernste en best geoutilleerde, nu is dat wederom het geval. Met name de rolbaaninfrastructuur en de shelters zijn markante identiteitverschaffers van het vliegveld.
De starbanen dateren uit de oorlogsperiode. De "Duitse A", d.w.z. drie startbanen die samen de letter A vormen. Na de oorlog zijn de banen regelmatig van een nieuw wegdek voorzien, is één baan gedeeltelijk versmald tot rolbaan en is de Slechtwetterbahn verlengd voor gebruik door straaljagers. De Voormalige rolbaanring is nog helemaal

aanwezig, alleen aan de noordzijde mee opgerekt om de verlengde baan te kunnen blijven bedienen. Ter hoogte van de baankoppen van de hoofdbaan zijn de rolbanen verbreed om ter plekke vliegtuigen te kunnen laten wachten totdat zij van de verkeersleiding toestemming hebben om op te stijgen. Een element uit begin jaren ’50. De oorspronkelijk verharding is daar ook aanwezig.
De shelters zijn verder alleen op de vliegbasis Leeuwarden, Volkel, Gilze-Rijen (Amerikaans type), Soesterberg (Amerikaans type) en De Peel gebouwd. Een product van een gewijzigde Navo strategie als gevolg van de oorlog die Israel met de omringende landen voerde waarbij Israel in één klap de bijna hele Egyptische luchtmacht vernietigde omdat deze niet verdedigd stond opgesteld (op flightlines). Omdat de andere bases, behalve Soesterberg operationeel blijven acht de NFLA het opportuun deze aanvraag ook te richten op deze 26 Twentse shelters. Indien de Staatssecretaris besluit deze objecten af te wijzen of niet in behandeling te nemen dan verzoekt de NFLA middels deze aanvraag de gemeente Enschede om deze objecten als gemeentelijk monument aan te wijzen.

N.B.1 Binnen de Navo wijken de Nederlandse shelters af van die van andere landen. Alleen de shelters van Denemarken lijken op die van Nederland maar zijn toch nog different.
N.B.2 De shelters op De Peel zijn ten dele ontmanteld.
In de naoorlogse periode komt toch weer de oorlogsperiode naar voren. De hangars 7 en 8 (Noordcomplex) zijn van het type T2, dat door het Britse ministerie van oorlog in de oorlogspeiode samen met de RAF is ontwikkeld. De Nederlandse regering heeft er na de oorlog 18 van gekocht en vormen nog altijd de ruggengraad van de Nederlandse vliegvelden. De facto gaat het om de (zware) metalen spantenconstructie van de 75 meter diepe hangars. Ze zijn recentelijk voorzien van een nieuw dak en wanden die de authenciteit van de constructie onverlet laten. Het is voorstelbaar dat beide hangars (constructie) verplaatst worden.
Hangar 10 (Oostcomplex) heeft eenzelfde achtergrond met als bijzonder kenmerk dat het een laag type T2 van oorsprong is. Ook dit gebouw is van een nieuw dak en wanden voorzien. Hiernaast staat de grootste militaire hangar van Nederland. Hangar 11 kent alleen een pendant op vliegbasis Gilze-Rijen. Het is wederom een Britse hangar uit de oorlogsperiode en wel van het type Fromson (op Deelen staat een kleine Fromson). Een schitterende, zeer lichte, demontabele open boogconstructie, recentelijk voorzien van nieuwe beplating.

De aanvraag betreft de volgende objecten, alle gelegen in de gemeente Enschede:
Vliegbasis,
Centrum:
- de 3 startbanen, alle rolbanen, inclusief de aftakkingen van de ring, d.w.z. de “Druiventros” op het noordcomplex en de de twee uitwaaierende rolbaantracés op het oostcomplex. Beide zijn ingekorte Rollbahnen. De shelters aan de Druiventros staan op de plaats van verdwenen Wärmehallen;
- de twee flightlines. Indien nog aanwezig: de aan de achterzijde van deze parkeerstroken schuin omhoog opgestelde platen van PSP (tijdelijke wegverhardingsplaat uit de invasietijd, geallieerd) in aanvraag;
- de Kompaßkompensierscheibe, op het gebied van de voormalige “Hawksite”, in het westen van het gebied. De schijf is beschadigd maar lijkt verder intact te zijn. De schijf is van beton;
- de hangars 7, 8, 10, 11;
- C16;
- de 25 shelters

De aanvraag betreft de volgende gebouwen:
Prins Bernhard Kamp: 1, 2, 3, 6, 12 (en transformatorhuis daartegenover), 14 (en garage daar tegenover), 18, 22, 24 en transformatorhuis aan de Bergweg. alsmede de weginfrastructuur en groeninfrastructuur (landgoed “de Broamberg”).

Kamp Overmaat: 5, 6 en 11 met toegangsweg en vijver (blusvijver).

Zuidkamp: 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, (woonhuis naast 31), 32, 33, 34, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 54a, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82.

De objecten zijn als onderdeel van de vliegbasis Twenthe eigendom van Domeinen, Ministerie van Financiën, Korte Voorhout 7, 2511 CW ‘s Gravenhage. De vliegbasis is gelegen aan de Weerseloseweg 1/VLB, 7522 PR Enschede. Het terrein valt onder het Steunpunt Twente van DGW&T, Overmaat 11, 7524 PB Enschede.

Buiten de vliegbasis.
- Bunker ten zuiden van de Oude Deventerweg, op het terrein van ’t Slöttelmös;
- Bioscoop bij boerderij “de Hofmeijer”;
- Vijf C+T Stoff gebouwen.

Vanwege het hoge stedenbouwkundige belang van het gebied verzoek ik u om om de status van beschermd dorpsgezicht van het hele gebied.

Hoogachtend,

mr. R.H. Vossebeld
NFLA-HLI

Nadere beschrijving.

Vrijwel onmiddellijk na de Duitse bezetting van Nederland werden nagenoeg alle voormalige Nederlandse vliegvelden geconfisceerd. Het waren in eerste instantie vooral bij de Nederlandse Luchtvaartafdeling in gebruik geweest zijnde velden in West-Nederland die vrijwel onmiddellijk hersteld en vergroot werden om daarna gebruikt te worden voor de aanvalsoorlog in het Westen: Schiphol, Valkenburg, Bergen, Soesterberg, Gilze-Rijen en Woensdrecht.

Doordat de Luftwaffe de RAF niet op de knieën had gekregen en het ’s nachts doordringen boven het Duitse rijk met bommenwerpers dwong de Luftwaffeleiding voor het eerst om om te zien naar defensieve maatregelen. De Duitse nachtjacht werd in 1940 opgericht. Het Nederlandse gebied werd daarin zeer belangrijk. Gezien de ligging van het land tussen Groot Brittannië en Duitsland in probeerden de Duitsers vóór Duitsland de aanzwellende bommenwerperstromen tegen te houden. Belangrijke nachtjacht hoofdwartieren werden in Nederland gesitueerd. Nieuwe technieken en tactieken werden in Nederland beproefd. De reeds genoemde Kammhuberlinie, een verdedigingsgordel die van liep van de Deense grens tot aan Noord Frankrijk. Deze gordel was verdeeld in zes sectoren. Daarvan nam Twente de vierde sector voor zijn rekening.
Zo’n sector bestond uit een toegewezen “box” waarin nachtjagers rondcirkelden tot ze van het gevechtsleidingcentrum de opdracht kregen om een vijandelijk vliegtuigen te onderscheppen. Dat gebeurde met de oren en ogen van de Luftwaffe, de uitgebreide radarstations op de grond. Vanaf de grond werd een jager naar zijn slachtoffer geleid. In een later stadium kregen de Duitse jagers zelf radar aan boord om de laatste meters naar de “prooi” toe in het donker zelfstandig te kunnen afleggen. Twente, sector 4 kreeg de beschikking over vier radarstellingen, namelijk bij Lingen (D), Ootmarsum (alleen radarapparatuur, personeel op het vliegveld), Goor en Toldijk. De Gefechtsstand op de Fliegerhorst Twente vormde hierin het zenuwcentrum voor de bundeling van alle via deze stations binnenkomende en uitgaande berichten, waarmee een totaalbeeld werd verkregen, op grond waarvan de coördinatie van de verdediging door zowel nachtjagers als luchtafweer en zoeklichten plaatsvond.

Vanaf 1942 verscheen de Amerikaanse luchtmacht op het oorlogstoneel. Zij opereerden vooral overdag. Dit noodzaakte de Luftwaffe tot verdediging met behulp van dagjagers. Vliegvelden werden nu herkenbaarder en dus kwetsbaarder. Daarop besloot men om Twente sterk te vergroten. Twee enorme rolbaanlussen, één tot Oldenzaal de ander tot wat nu het UT terrein is werden in uitgestrekte natuur/cultuurgebieden aangelegd. Aan deze rolbanen werden hoefijzervormige aarden wallen, Splitterboxen aangelegd waarin vliegtuigen opgesteld konden worden en

hiermee beschermd werden tegen bomscherven en kogels. Gebladerte en camouflagenetten deden de rest. De luchtlandingen bij Arnhem in september 1944 maakten een abrupt einde aan deze expansie.

Twente bood onderdak aan nacht-, dagjagers en verkenningseenheden. Het Duitse luchtoffensief op nieuwjaarsdag 1945 vond mede vanaf Twente plaats. In totaal werden op het 1800 ha. grote gebied zo'n 540 bouwwerken gerealiseerd. Een deel daarvan werd in de oorlog vernield door de bezetter zelf of door luchtaanvallen. Van de 55 Wärmehallen bleven er zes gespaard. Door sloopwoede van Defensie de afgelopen twintig jaar is er daarvan nu één in zwaar gemuteerde vorm over. Landelijk resteren er nu nog 18 in betere en slechtere staat van de ongeveer 650 Wärmehallen die er in Nederland gebouwd zijn. Op Twente stond een type die met een boerderij uiterlijk gebouwd was en drie Neufert conforme typen zoals die nog op vliegbasis Leeuwarden staan. Daarnaast waren er twee bijzondere rondboogtypen met Nemahospanten. Ondanks een zwaar bombardement in maart 1945 en de activiteit van een Sprengkommando was het veld na de oorlog dusdanig bruikbaar dat het na de geallieerde verovering direct ingezet kon worden.

Het personeel en ondersteunende diensten van het vliegveld, pardon Fliegerhorst werden ondergebracht in speciaal daartoe ontworpen onderkomens. Deze onderkomens werden onopvallend in het landschap veweven.
Het Zuidkamp werd in het schitterende tot de middeleeuwen terugvoerend gebied van de hereboerderij 't Overmaat geïmplementeerd. Het gebied wordt nog steeds gekenmerkt door weggetjes in – grofweg – cirkels aangelegd. Het diende voor het onderbrengen van personeel en administratie van op Twente gestationeerde (vliegende) eenheden. Vanaf 1942 kwamen de transportafdelingen van de basis bij, verspreid over twee keer twee clusters. Het Zuidkamp was het grootste Luftwaffecomplex in Nederland.
Het complex Het Overmaat was veel kleiner en minder verscholen tussen het geboomte. Het complex diende als legering van technisch personeel van de Fliegerhorstkommandantur met een eigen kantinege/ontspanningsbouw (gebouw 11) met blusvijver als onderdeel van de tuinaanleg. Kamp Fokkerweg (nu verdwenen) diende als lokatie voor kantines, logies en recreatie voor het personeel dat op het oostelijk en zuidelijk deel van het vliegveld werkzaam was. Hier bevonden zich tot 1942 de werkcentra voor de vliegveldbrandweer en transportafdelingen.
Het Prins Bernhardkamp vormde het woon- en werkcentrum voor het vluchtleidings-, verbindings- en bewakingspersoneel. Hier bevond zich de hoofdingang tot de Fliegerhorst (gebouw 1). Na het passeren van deze Hauptwache volgde een 2 kilometer lange klinkerweg, dwars over de Lonnekerberg, waarna men bij de verkeerstoren en het rolveld dat zich daar vandaan uitstrekte.
Het technisch complex werd aan de Ringstraße gesitueerd. Daar bevonden zich centrale werkplaatsen, een grote reparatiehangar, expeditie, magazijnen en het stafgebouw ten behoeve van de Fliegerhorstkommandantur (het door Defensie illegaal gesloopte C1).
Noordelijk hiervan, aan de voet van de Lonnekerberg werden de vlieggebouwen gesitueerd: luchtverkeersleiding, gevechtsleiding, meteo, noodstroomvoorziening en bunkers ten behoeve van de lucht- en grondverdediging. Vanaf dit hoger gelegen gedeelte van het veld had men goed zich over het rolveld. Tevens was dit centraal gelegen zodat de brandweer gevestigd werd.
Tenslotte werd er een klein complex bij boerderij 't Wiefker gebouwd en een complex ten zuiden van de huidige burgerluchthaven, maar omdat dit in de aanvliegzone van een startbaan lag werd dit, op één gebouw na afgebroken (Vliegveldweg 221).

Om onopvallendheid te garanderen koos men voor architectuur die moest passen bij lokale bouwtradities. De gebouwen moesten eveneens bescherming bieden bij luchtaanvallen (Splittersicher). Nazi-ideologie als Blut und Boden speelde ook nog een rol. Hoe dan ook, men verenigde dit alles in de Heimatschutz. Dat betekent dat de Twentse bouwwerken, ondanks grote parallellen afwijken van vergelijkbare bouwwerken op andere vliegvelden. Typisch Twents is het gebruik van oren in de kopse gevels, het ontbreken van windveren, de donkergroene houtkleur en de kleurrijke raamluiken (1 cm. dik staal). Ook wijken detailleringen volledig af van bijvoorbeeld Deelen. Opvallend is het relatief grote aantal oorspronkelijke stevige en fraaie buitendeuren, parketvloeren en lambrizeringen.
Zoals alle Luftwaffecomplexen in het land werd alles centraal verwarmd (de bezetter introduceerde dit systeem in Nederland)

Van de Heimatschutz resteren nog enkele tientallen bouwwerken op Twenthe.

Onderzoek Gemeentelijk te beschermen gezichten (Het Oversticht)

december 2004

HET OVERSTICHT

Gemeente Enschede

Onderzoek Gemeentelijk te beschermen gezichten

Deelrapportage
Ripperdastraat
Vliegbasis Twenthe: Centrum, Zuidkamp, Kamp Overmaat, Prins Bernhardpark

CONCEPT

Zwolle, december 2004

Vliegbasis Twenthe

ADVIES: waardevolle elementen opnemen in actuele ontwikkelingsplannen

Inleiding

Het gebied van de vliegbasis Twenthe ligt ten noorden van de bebouwde kom van Enschede in de 'stedendriehoek' Hengelo-Enschede-Oldenzaal. Het gebied wordt -grofweg- begrensd door de Vanekerhoek in het zuiden, de Weerseloseweg en de Vliegveldstraat in het westen, het Snijdersveld en Schaddersveld in het noorden en de Oldenzaalsestraat in het oosten.
De historische vliegbasis Twenthe bestaat uit verschillende, niet direct aan elkaar grenzende deelgebieden. De kern wordt gevormd door het Centrum, het Prins Bernhard Park, Kamp Overmaat en Zuidkamp (voor een beschrijving van de deelgebieden, zie het vervolg van de rapportage).
Het essen-kampenlandschap, afgewisseld met jongere ontginningsbossen die nog steeds uit voornamelijk naaldhout bestaan, vormt de verbindende schakel tussen de gebieden. In dit gebied zijn naast de nog functionerende onderdelen van de vliegbasis ook restanten van vliegactiviteiten aan te treffen zoals ruïnes van brandstofopslaggebouwen en rolbaantracés.

Landschap

De vliegbasis ligt op de overgang tussen de stuwwal van Oldenzaal-Enschede en het dekzandgebied ten westen hiervan. Deze wal is ten tijde van het Saalien (300.000-130.000 jaar geleden) door het landijs opgestuwd. Aan de westzijde van de stuwwal is ten tijde van het Weichselien (120.000-13.000 jaar geleden) een gordel van dekzand afgezet, die vrijwel overal aan de oppervlakte ligt.
Er zijn in het gebied grote verschillen in hoogteligging en reliëf. Het oostelijke deel ligt 46 m boven NAP, doorsneden door enkele erosiedalen. Het westelijke deel ligt, zwak glooiend, 40 tot 35 meter boven NAP. In het Zuidkamp zijn kleine dekzandruggen en -koppen aanwezig.
De flanken van de stuwwal zijn waarschijnlijk al vóór de Middeleeuwen in gebruik genomen als akker. In de drassige laagten lagen hooi- en weilanden. In het zuiden van Vaneker bevonden zich nog lange tijd woeste gronden. Ten zuiden van kamp Overmaat waren nog in de 19de eeuw kleine heidevelden te vinden, die pas in de 20ste eeuw ontgonnen zijn.

Korte historische schets

De geschiedenis van de vliegbasis begint in 1921, het jaar waarin enkele Twentse notabelen een stuk heidegrond tussen Enschede, Hengelo en Oldenzaal geschikt begonnen te maken voor de sportvliegerij: dit gedeelte lag ter plaatse van de zuidelijke ringrolbaan.
In 1931 werd het sportvliegterrein omgevormd tot een volwaardig civiel vliegterrein. Na egalisatie van het bestaande terrein werd een grote grasmat van 64 ha. aangelegd aan de oude handelsweg, de Deventerweg. Dit gebied werd begrensd door de Fokkerweg in het oosten, de oude Deventerweg in het zuiden, de Panderweg in het westen en de Korhaanweg in het noorden. In 1932 werden op het terrein een stationsgebouw en een hangar gebouwd.
In mei 1940 werd het vliegveld door de Duitse Luftwaffe in bezit genomen. De bestaande startbanen werden vergroot en er werden nieuwe banen aangelegd: hiermee kwam de nog steeds bestaande 'Duitse' A tot stand. Om de startbanen

kwam een rolbaan te liggen. Deze rolbaan stond in verbinding met de 55 vliegtuighallen die door de Duitsers werden gebouwd.
De Duitsers breidden het vliegveld sterk uit: boeren werden onteigend en landgoed het Slottelmös werd geconfisceerd: het nieuwe hoofdgebouw werd op dit voormalige landgoed gesitueerd. De luchtverkeersleiding kreeg een plaats op het Centrum (Rollfeld). Aan de Lonnekerveldweg werd een gebouw voor de technische dienst opgericht en aan de Fokkerweg verrezen onderkomens voor de manschappen. Onderkomens voor officieren en onderofficieren werden gebouwd op Het Prins Bernhardpark (Nordlager), Zuidkamp (Südlager) en Kamp Overmaat. Ten noorden van het Prins Bernhardpark werd een radiostation gebouwd.
Toen na 1942 de vooral overdag opererende Amerikaanse luchtmacht in het Nederlandse luchtruim verscheen, werden twee enorme rolbaanlussen aangelegd: één liep tot aan de grens met Oldenzaal en de ander tot aan het huidige terrein van de Universiteit Twente.
Op 1 april 1945 werd het vliegveld door Engelse troepen bezet, waarna het in november 1945 werd overgedragen aan de Nederlandse luchtmacht. Op 31 maart 1946 werd de vliegbasis Twenthe (abusievelijk met een 'h') opgericht.
Na de oorlog werd het terrein van het vliegveld teruggebracht tot minder dan 500 ha (dit was onder de bezetters ruim 1800 ha geworden). Vanaf deze periode werden met grote regelmaat functionele verbeteringen en veranderingen doorgevoerd. Een grote ingreep betekende in 1974 de vervanging van de oude vliegtuigparkeerplaatsen door zogenoemde 'shelters', vliegtuigbunkers met een landelijk uiterlijk, een uitvloeisel van de ervaringen van de Israëlische luchtmacht, die in één keer veel in de open lucht geparkeerde Egyptische gevechtsvliegtuigen uitschakelde.
Er is ten gevolge van de noodzaak tot vernieuwing en kostenbesparing in de afgelopen jaren door Defensie veel van de 'Duitse' bebouwing gesloopt: van de 55 oude verwarmde hangars is er bijvoorbeeld nog maar één, in sterk veranderde toestand over. Ook het pand C(entrum) 1, het Duitse hoofdgebouw, is enkele jaren geleden afgebroken. Het legeringscomplex aan de Fokkerweg is in 2003 zelfs in zijn geheel verdwenen.
In 2003 werd door het Ministerie van Defensie besloten Vliegbasis Twenthe af te stoten. Nog voor de zomer van 2004 zijn de meeste eenheden van de vliegbasis vertrokken.

Hoofdkenmerken
De structuur van een zogenoemd bezettingsvliegveld is in de huidige aanleg van de vier deelgebieden nog goed herkenbaar. Er is sprake van een ruime opzet en een bewust nagestreefd landelijk karakter (de startbanen werden door de Duitse bezetter zelfs opzettelijk groen gespoten). Uit de grote spreiding tussen de (voormalige) onderkomens voor het personeel en de dienstgebouwen spreekt dezelfde zorg.
De vliegbasis bevindt zich in het onaangetaste landschap van een heide-ontginning met bos, waarin de bebouwing als het ware is 'vermomd' als agrarische- of dorpsbebouwing door de toepassing van aan de traditionele Twentse bouwkunst ontleende volumes, geledingen, materialen en kleuren op alle niveau's: zelfs de stalen luiken zijn voorzien van het kenmerkende zandlopermotief.

Kaart

Situering Vliegbasis Twenthe:
Centrum, Zuidkamp, Kamp Overmaat en Prins Bernhardpark

Vliegbasis Twenthe: Centrum

Algemeen

In Centrum concentreren zich van oudsher de vliegbewegingen en waren de stallingsvoorzieningen van het vliegend materieel te vinden. De opzet van het vliegveld wordt bepaald door de situering van de start- en landingsbanen, waarvan de kern nog steeds gevormd wordt door het door de Duitsers aangelegde tracé.

Ankerpunten

[gegevens worden in definitieve rapportage in tabelvorm en per object gepresenteerd]

Bouwwerken geïnventariseerd in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP,1990):
Centrum 1, MIPnr. ES333M (hoofdgebouw), gesloopt
Centrum 2, MIPnr. ES333G (kantoorgebouw), gesloopt
Centrum 4, MIPnr. ES333E(opslagmagazijn), toestand onzeker
Centrum 4, MIPnr. ES333F (ketelhuis), toestand onzeker
Centrum 7, MIPnr. ES333D (kantoorgebouw), gesloopt
Centrum 8, MIPnr. ES333A (gebouw van de fotodienst), toestand onzeker
Centrum 9, MIPnr. ES333B (kledingmagazijn), exacte locatie en toestand onzeker
Centrum 10, MIPnr. ES333C (gebouw voor ontvangst en verzending/expeditiegebouw), gesloopt
Centrum 20, MIPnr. ES333J (brandweerkazerne), bestaand
Centrum 22, MIPnr. ES333I (stafgebouw), bestaand
Centrum 28, MIPnr. ES333K (gebouw bewapening)
Hangars 3 en 6, MIPnr. ES333H, verbouwd
Hangar 5, MIPnr. ES333L, verbouwd

Bouwwerken genoemd in de documentatie van de Nederlandse Federatie voor Luchtvaart-archeologie in het kader van het vooronderzoek monumentenprocedure (1996 en volgende jaren):
Hangars 7 en 8 (beide van het type T2, identiek aan het MIPnr. ES333H), verbouwd
Hangar C 16 (identiek aan het MIPnr. ES333L), verbouwd
De startbanen inclusief de aftakkingen naar de ringrolbaan, bestaand
De 2 flightlines (onoverdekte stallingsplaatsen voor vliegtuigen), exacte situering onbekend
De schietbaan, bestaand
De 25 shelters uit 1974, bestaand

Bouwwerken die de gemeentelijke monumentencommissie als rijks- dan wel gemeentelijk monument geschikt achtte (1997)
Centrum 1: rijksmonument, gesloopt
Centrum 7: rijksmonument, gesloopt
Centrum 20: rijksmonument, bestaand
De zuidelijk klinkerrolbaan: rijksmonument, bestaand
Commandobunker en –toren, rijksmonument, bestaand

Hangende de aanwijzingsprocedure als Rijksmonument zijn op dit moment (november 2004) voorbeschermd:
Centrum 20 (MIPnr. ES333J)

De schietbaan
De zuidelijke klinkerrolbaan

Beschrijving ruimtelijke structuur
De huidige hoofdtoegang tot Centrum wordt gevormd door een aftakking die in noordelijke richting vanaf de Weerseloseweg loopt. Deze aftakking ontsluit het terrein van de vliegbasis vanuit het zuiden. In het bosachtige gebied ten westen hiervan stond tot de sloop in (ca.) 2000 het hoofdgebouw van de vliegbasis, C1. Dit bosachtige gebied was tot 1940 onderdeel van het voormalige landgoed van de familie Tattersall, een Enschedese fabrikantenfamilie. De lanenstructuur op dit landgoed is nog ten dele in de huidige aanleg terug te vinden.

Ten westen van de hoofdtoegangsweg bevindt zich op de hoek met de oude klinkerrolbaan het nieuwe hoofdgebouw (begonnen in 2000), verbonden met een bunker aan de oostzijde. De zuidelijk rolbaan heeft zijn oude klinkerdek deels, met name in het westelijke deel, behouden en is voorzien van geëmailleerde markeringsstenen. Vanaf deze rolbaan is in het noordoosten de bebouwing op de westelijke flank van de Lonnekerberg zichtbaar, waar ondermeer de verkeerstoren, de commandobunker en de brandweergarage staan.

De ringrolbaan vormt aan de noordwest- en de oostzijde de begrenzing van Centrum, dat door een afrastering van het omringende landschap wordt afgescheiden. Aan de noordzijde bevindt zich een gebied met 'shelters', overdekte parkeerplaatsen voor vliegtuigen uit 1974. Het noordelijke deel van het sheltercomplex staat vanwege zijn vorm bekend als de 'druiventros'. De hangars 7 en 8 in het daarnaast gelegen Noordcomplex staan (pas na de Tweede Wereldoorlog geplaatste) Britse hangars uit de oorlogsperiode. Deze hangars zijn in de jaren '90 van de twintigste eeuw ingrijpend vernieuwd, maar bezitten nog de oude constructie.

Onder de noordoosthoek van het terrein takt de voormalige schietbaan zich in noordoostelijke richting af. Hier werden de boordwapens van vliegtuigen naar reparatie of montage 'ingeschoten'. Aan het einde van deze baan bevindt zich nog het restant van de zogenoemde kogelvanger: een berg aarde omhuld door een bakstenen omlijsting.
Tegen de westelijke flank van de Lonnekerberg, de oostelijke begrenzing van Centrum, bevindt zich het commandocentrum van het vliegveld. Hier bevinden zich de verkeerstoren, enkele bunkers, de brandweergarages, het stafgebouw en het zweefvliegterrein.

Ten zuiden van het commandocentrum ligt het kamp Oost of Oostcomplex, dat zich in oostelijke richting uitstrekt. Hierin bevinden zich enkele grote, voor het merendeel vernieuwde hangars en bouwwerken. De grootste hangar van dit complex, nummer 11, is een Britse hangar die van een nieuwe beplating is voorzien, maar nog wel de oorspronkelijke constructie bezit.

Waardering
Centrum bezit cultuurhistorische, stedenbouwkundige en situationele waarden als herinnering aan de rol van de (militaire) luchtvaart in Nederland en in Enschede in het bijzonder, vanwege de bewaard ruimtelijke opzet van een bezettingsvliegveld en de prominente situering in de stedendriehoek Hengelo-Enschede-Oldenzaal. Vanuit

Voorstel aanwijzing Gemeentelijke Monumenten Vliegbasis Twente

21 februari 2005

Voorstel aanwijzing Gemeentelijke MonumentenVliegbasis Twente

21-2-05

Centrum

C20	**brandweerkazerne**	**1**	**voorbeschermd Rijksmonument**	
Z. rolbaan	rolbaan	1	„	„
schietbaan	**v.m. inschietbaan**	**1**	„	„

1 is/was de bedoeling om aan te wijzen als Rijksmonument
2 is /was de bedoeling om aan te wijzen als Gemeentelijk monument
3 is/was beeldondersteunend

		advies mon. com.1996	**advies mon. comm. 2005**	
C21	**Commandobunker + toren**	**2**	**2**	**cluster: inschietbaan, C 20, C 21, C22, C25 en shelters**
C25	**administratiegebouw**	**3**	**3**	
C 22			**3**	
groep shelters b.v B526 t/m B533			**2**	
C16 vliegeniersgebouw			**2**	**cluster C16, bunker en H 11**
hierbij gelegen bunker met kogelgaten			**2**	
hangar H11 (originele konstructie)			**2**	
bunker C13 (vm oude Deventerweg)			2	
hangar H7 en/of H8 (Engels, wederopbouw)			2	
vm accugebouw			3	

Zuidkamp

Zuidkamp 2		3	3	
Zuidkamp 3	kantoor	2	2	
Zuidkamp 4		2	2	
Zuidkamp 12		3	3	**cluster 12, 13, 14, 15,**
Zuidkamp 13		3	3	**17 en 18**
Zuidkamp 14		2	2	
Zuidkamp 15		2	2	
Zuidkamp 17	**onderoff mess en kerk**	**1**	**2**	
Zuidkamp 18	**kapel**	**3**	**2**	
Zuidkamp 21	kantoorgebouw	2	2	
Zuidkamp 30	**legeringsgebouw B**	**2**	**2**	**cluster 30, 31, 32, 33, 34,**

Zuidkamp 31	**lesgebouw**	**1**	**2**	**51, 51a, 52 en 53**
Zuidkamp 32	**legeringsgebouw A**	**1**	**2**	
Zuidkamp 33	**legeringsgebouw C**	**2**	**2**	
Zuidkamp 34	**legeringsgebouw A**	**2**	**2**	
Zuidkamp 49		2	2	
Zuidkamp 51	**aula**	**3**	**2**	
Zuidkamp 51a	**lijkenhuis**	**3**	**2**	
Zuidkamp 52		**3**	**3**	
Zuidkamp 53	**tandartsgebouw**	**2**	**2**	
Zuidkamp 54	legeringsgebouw C	3	-	
Zuidkamp 54a	onbekend	1	-	
Zuidkamp 55		3	-	
Zuidkamp 56		3	3	
Zuidkamp 61a		2	-	
Zuidkamp 62			3	
Zuidkamp 78		**2**	**2**	**cluster 78, 79, 80, en 81**
Zuidkamp 79	**garage**	**3**	**2**	
Zuidkamp 80	**garage**	**2**	**2**	
Zuidkamp 81		**3**	**2**	
Zuidkamp 85		3	2	
Zuidkamp 86		3	2	
Zuidkamp 87		3	2	

Voor oorlogse bebouwing t.w. een bungalow ??
huis van voormalige basis commandant ??
woningen buiten de basis bij Sprakel in't bos
3 st partikulier

Overmaat

OV 5	**legeringsgebouw B**	**1**	**2**	**cluster 5 en 6**
OV 6	**legeringsgebouw B**	**1**	**2**	
OV 11	vm eetzaal/keuken en vijver	3	3	

Prins Bernardkamp

PBK 1 (part.)	**hoofdwachtgebouw**	**2**	**2**	**cluster 13 stuks**
PBK 2 (part.)	**legeringbarak B**	**3**	**2**	
PBK 3	**legeringbarak C**	**1**	**2**	
PBK 6		**2**	**2**	
PBK 12	**manschapp.kantine**	**1**	**2**	
PBK 12	**trafo t.o 12**	**3**	**3**	
PBK 14	**onderoff.kantine**	**2**	**2**	
PBK 18	**legeringbarak B**	**1**	**2**	
	klinkerbestrating	**2**	**2**	
ontbreken:				
trafo Bergweg t.h.v. Valsugana		**2**	**2**	
5 brandstof opslagplaatsen voor raketbrandstof (part.)		**1**	**2**	
PBK 22 woning Oldenz.str		**3**	**2**	
PBK 24 „ „		**3**	**2**	

Nota aan de raad: Onderzoek beschermde gezichten

19 april 2005

11645
Nota aan de RAAD

Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer

van: Wethouder le Loux
onderwerp: Onderzoek beschermde gezichten Enschede 19 april 2005

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft het volgende besloten:
1. Opdracht verstrekken aan Het Oversticht voor het opstellen van redengevende omschrijvingen van de Ripperdastraat en het blok Dr. Schaepmanlaan-Groen van Prinstererlaan;
2. De panden aan de Ripperdastraat en het blok Dr. Schaepmanlaan-Groen van Prinstererlaan beschermen middels een complexbescherming;
3. Voor Pathmos en Plein West-Indië een omschrijving van de geconstateerde waarden laten opstellen en deze bij verkoop aan de kopers aanbieden;
4. Besluitvorming over de vliegbasis uitstellen tot er meer duidelijkheid is over de toekomst van dit gebied, en de monumentencommissie betrekken bij de ontwikkeling van plannen voor de vliegbasis;
5. De monumentencommissie een onderzoek laten uitvoeren naar monumentwaardige panden uit de wederopbouwperiode binnen het stadserf;
6. Met betrekking tot de overige gebieden geen extra actie ondernemen.

De Overwegingen die hierbij een rol hebben gespeeld zijn de volgende:

Inleiding
Op grond van de Monumentennota 2003, “Monumenten in Enschede”, is het mogelijk dat het college van B&W gebieden in Enschede aanwijst als beschermd stads- of dorpsgezicht. In de Monumentennota worden de beschermde stads- en dorpsgezichten omschreven als ‘groep van onroerende zaken of terreinen die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke dan wel structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde en in welke zich een of meer monumenten bevinden’. Een gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht gaat uit van bescherming door middel van een zogenoemd conserverend bestemmingsplan. Voor alle ingrepen in die gebieden is een sloopvergunning nodig waarop de geïntegreerde welstands-monumentencommissie adviseert.

In overleg met de leden van de Monumentencommissie en Het Oversticht zijn in 2003 een 9-tal wijken en complexen geselecteerd waarvoor bescherming als gemeentelijk stads- of dorpsgezicht passend zou kunnen zijn, te weten:
- Het Stadserf
- De M.H. Tromplaan
- De Singels
- Pathmos
- Het Zwik
- Plein West-Indië
- Stoomblekerij Boekelo
- Vliegbasis Twenthe: Centrum, Zuidkamp, Kamp Overmaat, Prins Bernhardpark
- Deppenbroek

Het college heeft daar een 10e gebied aan toegevoegd: de Ripperdastraat. Na een eerste inventarisatie is in overleg met Het Oversticht besloten een 11e gebied in het onderzoek te betrekken: Wesselerbrink.

Het Oversticht heeft in december 2003 opdracht gekregen om te onderzoeken of de geselecteerde gebieden voldoen

aan de criteria die in de Monumentennota 2003 worden genoemd, en indien dit het geval is op welke wijze deze gebieden het best beschermd kunnen worden. Als uitgangspunt van het onderzoek is een ‘integrerende’ grondhouding gekozen: als de significante waarden van een gebied reeds door bepalingen in de gemeentelijke welstandsnota of in het bestemmingsplan gewaarborgd zijn, is een zware extra bescherming in de vorm van een beschermd stadsgezicht niet noodzakelijk. In die gevallen kan volstaan worden met de toepassing van beperkte aanvullingen op de bestaande instrumenten of met een benadering waarin de waarden van een wijk of complex ‘vertaald’ worden ten dienste van derden (eigenaar/bewoners of eigenaar/ontwikkelaars) en ingezet worden in de planvorming.
Algemeen
In deze nota worden de elf geselecteerde gebieden aan de hand van het advies van Het Oversticht besproken.
Per gebied wordt een omschrijving gegeven van de geconstateerde waarden, wordt het advies van Het Oversticht vermeld, worden eventuele reacties besproken en wordt er een uiteindelijk voorstel geformuleerd. Voor nadere onderbouwing van het advies van Het Oversticht wordt naar de bijlage: ‘Te beschermen gezichten gemeente Enschede’ verwezen.
Aanvullend zijn alle adviezen vergeleken met de grondhoudingen van de gebieden in de Gids Ruimtelijke Kwaliteit. De eventueel te verwachten knelpunten zijn per gebied weergegeven.

(…)

Vliegbasis Twenthe: Centrum, Zuidkamp, Kamp Overmaat, Prins Bernhardpark
Geconstateerde waarden:
- Centrum

Centrum bezit cultuurhistorische, stedenbouwkundige en situationele waarden als herinnering aan de rol van de (militaire) luchtvaart in Nederland en in Enschede in het bijzonder, vanwege de bewaard gebleven ruimtelijke opzet van een bezettingsvliegveld en de prominente situering in de stedendriehoek Hengelo-Enschede-Oldenzaal. Ondanks ingrijpende aanpassingen zijn enkele individuele gebouwen vanuit cultuurhistorisch oogpunt van belang.

- Zuidkamp

Zuidkamp bezit cultuurhistorische, stedenbouwkundige en situationele waarden die liggen in het belang van het gebied voor de geschiedenis van Enschede en van de Nederlandse luchtvaart en de bewaard gebleven structuur van een legeringskamp uit de Tweede Wereldoorlog met een op Twentse buurtschapsplattegronden gebaseerde opzet in een essen-kampenlandschap. Architectuurhistorische waarden zijn in Zuidkamp met name te vinden in enkele verspreid liggende gebouwen. De nummers 17, 18, 31, 32, 33, 34, 51A, 80, 85, 86, 87 zijn door de consequente toepassing van de ‘landelijke’ bouwstijl in met name de details van grote waarde.

- Kamp Overmaat

Kamp Overmaat bezit een hoge situationele en stedenbouwkundige waarde als onderdeel van het oude essen-kampenlandschap en bezit cultuurhistorische waarde als onderdeel van de vliegbasis Twenthe. Ook de bewaard gebleven panden van het voormalige officierskamp (Overmaat 1-6) zijn in cultuurhistorisch opzicht van belang. Kamp Overmaat is vanuit stedenbouwkundige opzet van ondergeschikt belang.

- Prins Bernhardpark

Het Prins Bernhardpark is van cultuurhistorisch belang vanwege de bewaard gebleven structuur van een legeringskamp uit de bezettingstijd en als historisch onderdeel van de vliegbasis Twenthe. Architectuurhistorische waarde bezitten met name de panden Prins Bernhardpark 1,3, 8, 12 en 18.
Advies Oversticht:
Neem de waardevolle elementen van de vliegbasisgebieden op in de actuele ontwikkelingsplannen en onderzoek of voor bepaalde gebouwen de status van gemeentelijk monument gerechtvaardigd is.
Reacties:
Inhoudelijk stemt de monumentencommissie in met het voorstel. De monumentencommissie adviseert daarnaast om 43 objecten te beschermen als gemeentelijk monument en 12 objecten te beschermen als beeldondersteunend pand. Indien het aanwijzen tot gemeentelijke monument of beeldondersteunend pand gezien de ontwikkeling die hier spelen op dit moment niet mogelijk is, geeft de commissie in overweging deze panden voor te beschermen zoals bij de Ripperdastraat al is gebeurd. Op deze wijze hoopt de commissie betrokken te worden bij de plannen die voor de verschillende deelgebieden van de vliegbasis in ontwikkeling zijn, en hoopt zij verdere sloop van panden op het terrein te voorkomen. De commissie heeft meer te beschermen panden geselecteerd dan in het voorstel van Het Oversticht

staat aangegeven.
Op een deel van de 55 objecten waarvoor vanuit de monumentencommissie voorbescherming gewenst is, rust reeds een voorbescherming. De Nederlandse Federatie voor Luchtvaartarcheologie heeft namelijk in het verleden bij de Rijksdienst voor de Monumentenzorg het verzoek ingediend om een aantal panden op de vliegbasis te beschermen als rijksmonument. Dit heeft geleid tot voorbescherming van de panden C19 (gesloopt), C20, C21, C24 en C25, de bunkers B2 (waarschijnlijk gesloopt) en B5, de bunker tussen C21 en C22, en de bunker ten noorden van C25 (waarschijnlijk gesloopt), de inschietbaan en de zuidelijke rolbaan parallel aan de korte baan. De Federatie is van mening dat het door Het Oversticht uitgebrachte advies onvoldoende is om een gedegen besluit over dit gebied te nemen. Zij is van mening dat er een veel grotere aanpak vereist is om de cultuurhistorie in beeld te brengen en veilig te stellen.
De Gemeente is op dit moment bezig met het ontwikkelen van het bestemmingsplan Vaneker. Het ligt in de bedoeling om aansluitend hierop het Zuidkamp te ontwikkelen tot luxe woongebied. Op dit moment kan niet worden overzien in hoeverre aanwijzing van een groot aantal panden tot gemeentelijk of rijksmonument deze ontwikkelingen belemmert. Voor de overige gebieden zijn nog geen plannen bekend. Overigens lopen er op dit moment wel gesprekken met Defensie over de verwerving van het totale defensiebezit, hierover is echter nog geen overeenstemming.
Gezien de verschillende standpunten en de onduidelijkheden die er op dit moment nog zijn, lijkt uitstel van de besluitvorming over dit gebied de meest wenselijke oplossing. Indien de onderhandelingen met Defensie niet leiden tot overeenstemming kan, om ongewenste ontwikkelingen met betrekking tot de monumentale status te voorkomen, alsnog besloten worden de door de monumentencommissie voorgestelde panden voor te beschermen. Om zeker te zijn dat de cultuurhistorische waarde van het gebied in de verschillende te ontwikkelen plannen gewaarborgd worden, wordt voorgesteld de monumentencommissie te betrekken in de ontwikkeling van deze plannen.
Voorstel:
De besluitvorming over dit gebied uitstellen tot er meer duidelijkheid is over de toekomst van de vliegbasis.
De geconstateerde waarden meenemen in het ontwikkelen van de plannen voor de diverse gebieden en de monumentencommissie betrekken bij de ontwikkeling van deze plannen.

(…)

financiële gevolgen
Zodra de voorgestelde panden zijn aangewezen als monument kunnen de eigenaren gebruik maken van de Subsidieverordening Monumenten 2003. Het budget voor deze panden is gekoppeld aan de begroting.
De kosten voor het opstellen van de redengevende omschrijving voor de Ripperdastraat en Het Zwik bedragen € 3000,--. De kosten voor het opstellen en verspreiden van een brochure voor Pathmos en Plein West-Indië bedragen € 5000,-- Deze kosten kunnen ten laste van het budget ‘Monumenten’ worden gebracht.

personele gevolgen
Geen

communicatie
De eigenaren van de panden die zullen worden aangewezen als gemeentelijk monument worden tijdens de aanwijzingsprocedure geïnformeerd over het voornemen tot aanwijzing.