

Advies Archeologische Monumentenzorg 2016-nr. 5

Beoordeling van een Programma van Eisen

Bevoegd gezag:	Gemeente Geldrop-Mierlo Dhr. J. van de Zanden Postbus 10101 5660 GA Geldrop
Datum:	11-1-2016
Locatie:	Plangebied de Jonkvrouw te Geldrop, gemeente Geldrop-Mierlo
Project:	<i>Programma van Eisen IVO-P Plangebied de Jonkvrouw te Geldrop (Grontmij PvE 248)</i> , auteur A.E. Gazenbeek, conceptversie 19-11-2015.
Van:	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB) Mevr. drs. Ria Berkvens Wal 28 5611 GG Eindhoven Postbus 8035, 5601 KA Tel. 088-3690638 / 06-15829049 E-mail: R.Berkvens@odzob.nl

Inleiding

De aanleiding voor dit onderzoek is de bouw van woningen in een zone parallel aan de spoorlijn Eindhoven – Weert en het Tournooiveld. Een groot deel van het plangebied is gelegen op het verhoogd aangelegde, voormalige goederenemplacement van het station Geldrop. Om de bouwplannen te kunnen realiseren moet de bestemming van het plangebied worden gewijzigd en in dat kader dient de archeologische waarde van het gebied in voldoende mate te worden vastgesteld. In 2007 is al een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd.¹ Wegens de aanwezigheid van de verhoogd liggend spooreplacement werd vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven niet mogelijk geacht. Een groot deel van het terrein is echter wel toegankelijk waarop besloten is om dit deel wel met sleuven te onderzoeken.

Doel PvE

Een Programma van Eisen (PvE) is een inhoudelijk document waarin het doel, de vraagstelling en de uitvoeringswijze van een archeologisch veldonderzoek en specialistisch onderzoek verwoord staan, alsook de randvoorwaarden van het onderzoek, bijvoorbeeld met betrekking tot de omgang met het vondstmateriaal. Bij elk onderdeel worden eisen geformuleerd waaraan onderzoek en uitvoering ten minste moeten voldoen. Het opstellen van een PvE heeft tot doel de inhoudelijke kwaliteit van archeologisch onderzoek te borgen en kan beschouwd worden als hét basisdocument voor archeologisch veldonderzoek. Een PvE speelt aldus een belangrijke rol in het archeologische werkproces en de cyclus van de monumentenzorg om te komen tot hoogwaardige archeologische kennisvorming. Naast inhoudelijke eisen kunnen in het PvE evenwel ook eisen gesteld worden door de bevoegde overheid, met betrekking tot informatie, wijzigingen, in te zetten personeel et cetera (zie het hoofdstuk randvoorwaarden en aanvullende eisen).

¹ Geraeds, J.J.G., 2007: *Archeologisch Onderzoek plangebied Spoorzone te Geldrop. Archeologisch bureauonderzoek plangebied Spoorzone te Geldrop, gemeente Geldrop-Mierlo*. Grontmij Archeologische Rapporten 607, Roermond 2007.

Beoordeling

Wij hebben bij dit programma van eisen de volgende opmerkingen:

- Onder Hfd. 1 het oppervlak van het onderzoeksgebied aanpassen aan het zoekgebied van de proefsleuven zoals aangegeven in bijlage 1.
- Bij &5.2 ook verwijzen naar de onderzoeksagenda van de gemeente Geldrop-Mierlo.
- P. 21: hier wordt oppervlak van 40.000 m² genoemd terwijl op p. 6 een oppervlak van 39.500 staat vermeld. Wat is juist?
- Onder hfd. 6 dient aangegeven te worden wat het minimaal aan te leggen oppervlak in m² is bij het proefsleuvenonderzoek. Ook dient daarbij aangegeven te worden of er extra m² beschikbaar zijn en hoeveel voor het bijv. beter begrenzen van een vindplaats of het beter kunnen interpreteren van sporen. Daarbij zien we wel graag een globaal puttenplan aangemaakt worden, ook omdat de vermoedelijke ligging van de geplande sleuven voorbereiding bij anderen noodzakelijk maakt. Denk daarbij aan openbreken bestrating en snoeien van begroeiing en bomen.
- P. 24: is een lengteprofiel opname om de 25 m wel reëel bij de geplande werkwijze. Wellicht praktischer invullen.
- P. 25: onderste zin schrappen, want die voorwaarden staan vernoemd in hfd. 11.
- Onder &9.2: bij ontbreken van archeologische resten kan in overleg met de gemeente besloten worden om geen evaluatieverslag op te stellen.
- P. 34: een exemplaar van het rapport dient zowel aangeleverd te worden bij de lokale heemkundekring als bij de regionale AWN23.
- P. 35 onder &10.1: aanvullen dat de seniorarcheoloog fulltime in het veld aanwezig is, mede vanwege de problemen in logistiek als de verwachte beperkte inzichtelijkheid in de archeologische waarden van het terrein door beperkte toegankelijke onderzoeksoppervlakte.
- P. 35, tweede punt onder &10.2 kan geschrapt worden, want is hier niet van toepassing.
- Onder &10.3 toevoegen: het archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd door een bedrijf met een opgravingsvergunning en dient onder leiding te staan van een senior KNA Archeoloog met aantoonbare werkervaring en actuele kennis van de problematiek van de nederzettingsgeschiedenis van Zuidoost-Brabant.
- Tot slot wil ik aangeven dat het aantal ingeschatte vondsten per categorie in bijlage 2 erg hoog is.
- Verder is het aan te bevelen om ook meer recenter topkaarten toe te voegen aan het PvE met daarop de ontwikkeling van het station met bijbehorend laadperron. Tevens is onderstaande info uit de erfgoedkaart van Geldrop-Mierlo nuttig om op te nemen in het PvE:

10.13.10.003 Spoorbrug Eindhovenseweg

Spoorbrug voor de lijn Eindhoven – Weert over de Eindhovenseweg.

Dat Geldrop destijds een station kreeg, heeft het eigenlijk te danken aan het feit dat deze plaats op de genoemde spoorwegroute ligt en niet zo zeer aan de omstandigheid dat er een bewuste keuze voor Geldrop als speciale bestemming is gemaakt. Dit alles nam niet weg dat het toenmalig gemeentebestuur van Geldrop i.v.m. de groeiende industrie voor een spoorwegverbinding ijverde.

Na de Eerste Wereldoorlog heeft Eindhoven, waar de spoorlijn midden doorloopt, enorm geworsteld met de verlamming van het verkeer, die het gevolg was van spoorlijnen die op straatniveau lagen. Wanneer de spoorbomen op een bepaalde plek (Fellenoord) daalden, betekende dat de stillegging van het stadsverkeer. De vroede vaders van Geldrop hadden dit voorbeeld voor ogen, toen ze benaderd werden voor de aanleg van een spoorlijn op hun grondgebied. Ze verlangden dan ook 'hoogspoor' met daarin twee viaducten en wel één over de weg Eindhoven-Weert en één over de verbinding van Geldrop naar Zesgehuchten. Beide viaducten liggen er nu nog zoals ze toen gebouwd werden. Station Geldrop kwam zodoende te liggen op een niveau van enkele meters boven de straat.²

10.13.2.001 Station Geldrop

² <http://encyclopedie.beneluxspoor.net/index.php/E04.09.02.03> - Strabrecht van km... tot km..., geraadpleegd jan. 2012.

De spoorlijn Eindhoven – Weert werd in 1913 geopend en Geldrop kreeg daaraan een flink station. Station Geldrop was vroeger eigenlijk meer van betekenis voor het goederenvervoer dan voor het reizigersverkeer. Er werd steenkool aangevoerd, voor o.a. de plaatselijke brandstofhandelaren, bouwmaterialen en textielgrondstoffen. Verder hebben zowel DAF als Zweegers Landbouwwerktuigenfabriek intensief gebruik gemaakt van het laadperron van station Geldrop. Het rail-goederentransport is geheel overgebracht naar station Eindhoven. De vrachtgoederenloods met kantoor is opgeruimd, evenals het vroegere laadperron. Het hoofdgebouw huisvestte twee woningen. Eén rechts boven de entree gelegen en één boven het linkergedeelte, de zgn. expeditieruimte. De N.S. wilde het gebouw op den duur, omdat het onrendabel en vrij kostbaar aan onderhoud was, verkopen aan de gemeente Geldrop, maar die had geen belangstelling. Intussen had men de loketten en kantoorjes dichtgespijkerd en de kaartjesverkoop was naar boven verhuisd.³

Afbeelding: oude
treinstation in Geldrop



In 1974 werd het stationsgebouw uit 1913 gesloopt en kreeg het Stationsplein een fraaier aanzien. Het perron bleef gehandhaafd en de reeds gebouwde fiets- en voetgangerstunnel zorgde voor een betere verbinding tussen het centrum en Zesgehuchten. Door middel van een nieuwe ingang bereikt men nu via de oude trappen het perron.⁴

De perronoverkapping van het station van Geldrop dateert nog uit 1912 en is een rijksmonument (nr.: 515928, Parallelweg 22, Geldrop). Perronoverkapping met wachtkamer annex dienstgebouw uit 1912 van het station Geldrop. Het ontwerp is van architect ir. G.W. van Heukelom. De spoorlijn die westelijk van het hart van Geldrop ligt, verbindt Eindhoven met Weert. De lijn werd reeds in 1904 door de Tweede Kamer goedgekeurd. Omdat de spoorlijn aanvankelijk een moerasachtig gebied doorkruiste is ze bovenop een dijklichaam gelegd. Oorspronkelijk lag oostelijk aan de voet van de dijk voor de overkapping het eigenlijke stationsgebouw, dit is afgebroken in 1974.

Pal noordelijk van de huidige uitgang van het station ligt een voetgangerstunnel onder het spoor en overkapping door, die het oostelijk deel van Geldrop verbindt met het westelijk gedeelte. De tunnel is aangelegd in de jaren '70 van de twintigste eeuw. Ze behoort niet tot het beschermde monument. Het object bestaat uit negen ijzeren boogspanten met een uitkraging van 3.70 meter aan beide zijden. Ze staan op een afstand van 9.00 meter hart op hart. De spantbenen zelf staan op 5.00 meter uit elkaar. De spanten zijn in de lengterichting gekoppeld door zeven vakwerkliggers. Hiervan zijn er twee hoofd- en vijf bijliggers. De gehele ijzerconstructie is geklonken. Van de spanten zijn er drie zogenaamde halfspanten. De dakconstructie bestaat uit een flauw zadeldak gedekt met dakleer, liggend op een houten beschieting van kraaldelen op gordingen.

³ <http://encyclopedie.beneluxspoor.net/index.php/E04.09.02.03 - Strabrecht van km... tot km...>, geraadpleegd jan. 2012.

⁴ Van Bokhoven, 1982, nr. 33.

Advies

Met inbegrip van bovenstaande opmerkingen kunnen wij instemmen met het *Programma van Eisen IVO-P Plangebied de Jonkvrouw te Geldrop (Grontmij PvE 248)*, auteur A.E. Gazenbeek, conceptversie 19-11-2015. Wij adviseren de bijstellingen zo spoedig mogelijk door te voeren en het PvE opnieuw aan de gemeente aan te bieden ter autorisatie.