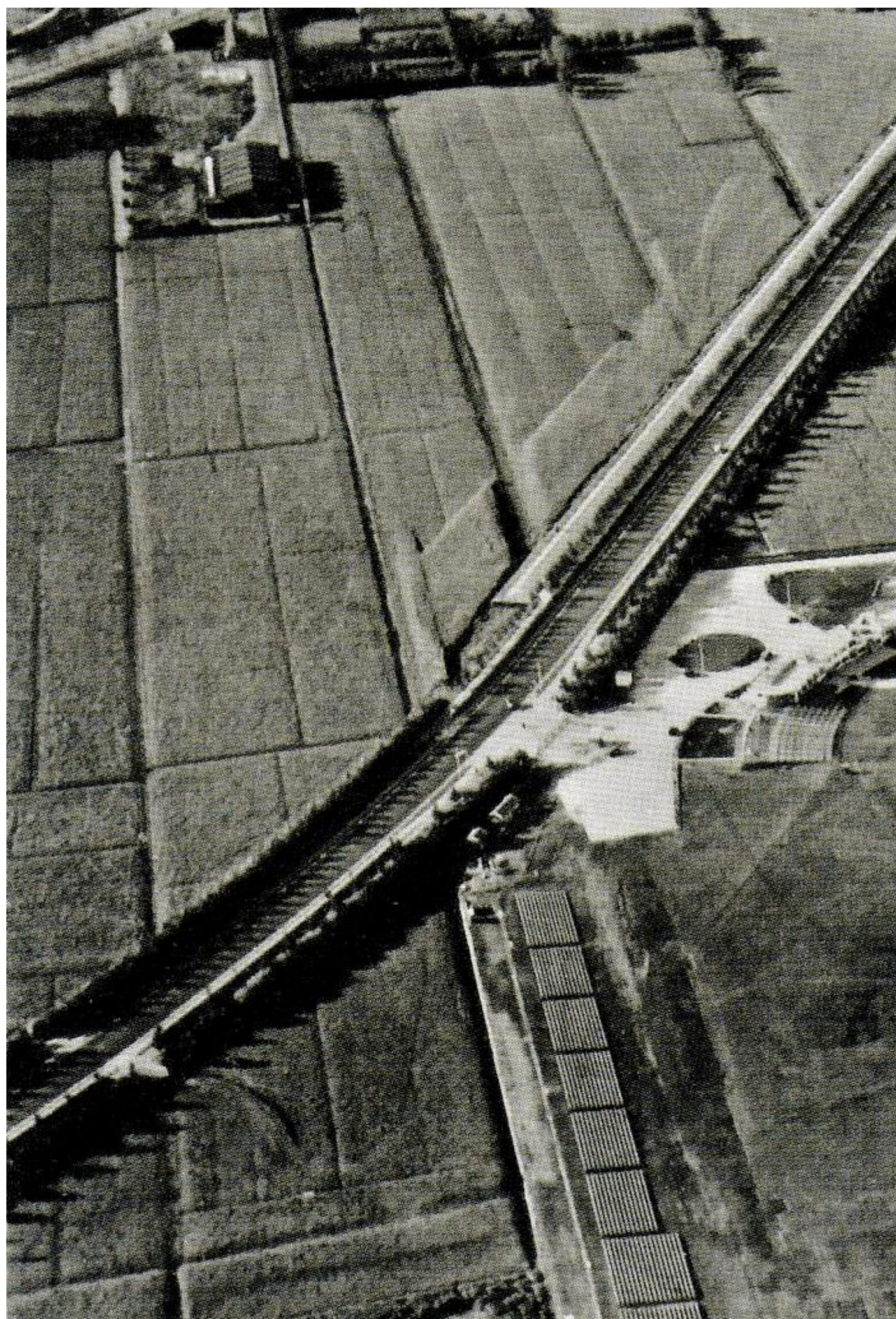




Het ontstaan van het Haagse vliegveld Ypenburg

16 augustus 2017

In 1919 werd, op initiatief van de Den Haag geboren en getogen luitenant-vliegers M.L.J. Hofstee en A. Plesman, in Amsterdam een internationale luchtvaarttentoonstelling gehouden, de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA). Deze tentoonstelling, onder meer bedoeld om het civiele gebruik van het vliegtuig te promoten, werd ook bezocht door de burgemeester van Rotterdam, mr. A.R. Zimmerman. Enthousiast geworden door alles wat hij te zien had gekregen, legde hij kort na zijn bezoek aan de ELTA bij de Rotterdamse gemeenteraad het voorstel op tafel om in de omgeving van de Waalhaven een vliegveld aan te leggen. De Haagse burgemeester, mr. J.A.N. Patijn, kreeg lucht van dit plan en nam in het voorjaar van 1920 contact op met zijn Rotterdamse collega. Het leek Patijn een goed idee om voor rekening van beide gemeenten een vliegveld aan te leggen tussen de Hofstad en Rotterdam. Dit voorstel werd door Rotterdam van de hand gewezen met als gevolg dat het vliegveld Waalhaven werd aangelegd. Dat leidde ertoe dat in Den Haag de gedachte aan een eigen vliegveld voor enige tijd naar de achtergrond verdween.

In 1923 echter bepleitte de Haagse Kamer van Koophandel opnieuw de aanleg van een Haags vliegveld. Dat kwam voort uit de toenemende vraag naar luchttransport en de groeiende interesse van de internationale diplomatie in vervoer door de lucht. Ook de directie van de KLM ging zich met de zaak bemoeien. Volgens de KLM was het Rotterdamse vliegveld Waalhaven vanuit de Haagse regio maar moeilijk te bereiken. Bovendien zou een nieuw vliegveld in de buurt van Den Haag kunnen leiden tot een verhoging van de bedrijfsomzet waardoor de kosten voor de regering, die voor een deel de exploitatietekorten van de KLM compenseerde, zouden verminderen. Voor de minister van Waterstaat, ir. G.J. van Swaay, was dat een reden om de gemeentebesturen van Den Haag, Delft en Rotterdam, de besturen van de aldaar gevestigde Kamers van Koophandel en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland uit te nodigen voor overleg. Een en ander leidde tot de instelling van een commissie die de mogelijkheden tot samenwerking tussen de Residentie en Rotterdam moest onderzoeken. In haar eindrapport, dat eind december 1925 aan de minister werd aangeboden, concludeerde de commissie dat samenwerking met Rotterdam uitgesloten was. Anderzijds was de commissie van oordeel dat het toch wenselijk was om plannen te ontwikkelen voor de aanleg van een vliegveld in de buurt van de Hofstad. Vervolgens lieten ook de sportvliegers van zich horen. Eind jaren twintig en in de jaren dertig maakte de Nederlandse sportvliegerij namelijk een enorme opgang. Dat gold met name voor de uit Duitsland overgewaaid zweefvliegsport. Om deze sport te kunnen beoefenen maakten de zweefvliegers gebruik van landerijen bij de Hoornbrug in Rijswijk en op een weiland bij de toenmalige hoeve Ypenburg. De Haagse sportvliegers, verenigd in de in 1934 opgerichte Haagsche Aëroclub, onder voorzitterschap van D.H. Reinders, en gesteund door de Nationale Luchtvaart School (NLS) en de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) richtten zich ook tot de minister met het verzoek om te komen tot de aanleg van een Haags vliegveld.

Aanleg

Nadat de minister uiteindelijk positief had beschikt en de benodigde vergunningen waren verleend kon in 1936 met de aanleg worden begonnen. Voordat het zover was had Reinders, gesteund door een aantal geldschietters, de N.V. Exploitatie Maatschappij Vliegveld Ypenburg opgericht. Deze maatschappij kocht in Rijswijk een aantal percelen grond op in de Hoge Broekpolder in Rijswijk. De bedoeling was om deze aangekochte terreinen te bestemmen als luchtvaartterrein. M. Slingenberg, destijds minister van Sociale Zaken, gaf vervolgens op 29 januari 1936 toestemming om de aanleg als werkverschaffingsproject uit te voeren. Een kleine maand later, op 22 februari, stak de burgemeester van Rijswijk, mr. J.A.G.M. van Hellenberg Hubar, de eerste spade in de grond voor de aanleg van een sportvliegterrein met de afmetingen van ongeveer 930 bij 830 meter. De grondwerkzaamheden werden uitgevoerd door werklozen die daarvoor een vaste uitkering kregen met een toeslag als zij de afgesproken hoeveelheid werk per week haalden. Deze arbeiders werkten zich blijkbaar uit de naad want er stond druk op de ketel om het sportvliegcentrum zo snel mogelijk te openen. Om te beginnen moesten de arbeiders het terrein afgraven en een drainagesysteem aanleggen. Vervolgens werd om het terrein een dijk aangelegd van 2.400 meter lang en 10 meter breed die bij de later te houden vliegfeesten dienst moest doen als tribune voor duizenden bezoekers. Ook kwam er een terras terwijl aan de noordzijde van het terrein de aanleg van een parkeerplaats voor 500 auto's was gepland.

Bebouwing

Er moest natuurlijk ook bebouwing komen en daarvoor werd het architectenbureau Brinkman en Van der Vlugt in de arm genomen die ook de Van Nelle fabriek in Rotterdam had ontworpen. Zij ontwierpen naast het stationsgebouw en de verkeerstoren ook de administratieruimten, het restaurant, de dakterrassen en de directiewoning. De binnenhuisarchitect J.F. Semey kreeg vervolgens de opdracht om het interieur van het stationsgebouw te ontwerpen wat door de Haagse meubelfabrikant de firma H. Pander zou worden uitgevoerd.

De eerste steen voor dat gebouw werd op zaterdag 11 juli 1936 gelegd. Hoewel de Exploitatie Maatschappij Vliegveld Ypenburg deze gebeurtenis een besloten karakter had willen geven gebeurde het tegenovergestelde. Tal van hoogwaardigheidsbekleders en hoge ambtenaren wilden namelijk graag bij deze gebeurtenis aanwezig zijn. En dus verschenen ondermeer de hoofdinspecteur voor de werkverschaffing Meijer de Vries als vertegenwoordiger van de minister van Sociale Zaken, de directeur van de Luchtvaartdienst van het departement van Waterstaat Van Ede van der Pals, de burgemeester van Rijswijk mr. Van Hellenberg Hubar, de vice-voorzitter van de KNVvL, jhr. Van den Berch van Heemstede, de heer Van de Pauw namens de KLM en de vice-voorzitter van de in 1926 opgerichte Rotterdamse Aëroclub Van der Leeuw. Bovendien waren veel leden van de Haagse en Rotterdamse Aëroclub aanwezig. Tegen drie uur 's middags arriveerde, na eerst een aantal keren boven het terrein te hebben rondgecirkeld, een vliegtuig van de Nationale Luchtvaartschool. Dit toestel, gevlogen door H. Schmidt Crans en D.L. Asjes, respectievelijk hoofdinspecteur en instructeur bij de NLS, was dus het eerste toestel dat op het vliegveld, dat nog volop in aanbouw was, landde. Nadat de beide vliegers hartelijk door de aanwezigen waren begroet, volgde een toespraak van de president-commissaris van Ypenburg, mr. E.E. Menten. Daarna richtte Menten zich tot de echtgenote van de voorzitter van de Haagsche Aëroclub, mevrouw A. Reinders-Westerhuis, en verzocht haar de eerste steen te leggen. Mevrouw Reinders antwoordde dat zij graag gehoor gaf aan dit verzoek en sprak haar beste wensen uit voor de toekomst van het vliegveld. Onder luid applaus ontving zij vervolgens een boeket bloemen. Na deze formele handeling volgde een korte uiteenzetting van architect Brinkman waarin hij aangaf hoe het gebouw er uit zou gaan zien. Tevens gaf hij aan dat in het gebouw de passagebureaus voor luchttoerisme van de KLM en de ANWB een onderkomen zouden vinden. Ook kwamen er kantoorruimtes voor de havenmeester en de administratie, een douanekantoor en diverse technische ruimtes voor de zend- en ontvangstapparatuur.

Opening

De bouw van het sportvliegveld Ypenburg vond plaats in een recordtijd want al op zaterdag 29 augustus 1936 vond de officiële opening plaats. Het is trouwens opmerkelijk dat de Luchtvaartdienst van het ministerie van Waterstaat in de Nederlandsche Staatscourant van woensdag 26 augustus 1936, dus drie dagen voor de opening, pas melding maakt van het feit dat de door de Exploitatie Maatschappij Vliegveld Ypenburg aangekochte percelen grond 'ingevolge de Luchtvaartwet waren aangewezen voor het openbaar luchtverkeer, met inbegrip van het internationale luchtverkeer: voor landvliegtuigen, niet zijnde verkeersvliegtuigen en voor verkeersvliegtuigen in de gevallen, waarin de directeur van den Luchtvaartdienst den wensch daartoe heeft kenbaar gemaakt aan de N.V. Exploitatie Maatschappij Vliegveld Ypenburg, dan wel daartoe op verzoek van deze toestemming heeft verleend'.

Na een toespraak van de president-commissaris van Ypenburg Menten werd de officiële openingshandeling verricht door de minister van Waterstaat, jhr. ir. O.C.A. van Lidth de Jeude. In zijn speech stelde de minister dat de sportvliegers weliswaar heer en meester op Ypenburg waren maar dat niet moest worden uitgesloten dat het vliegveld ook als uitwijkhaven, noodlandingsterrein of voor militaire doeleinden zou kunnen worden benut. Wat dat laatste betreft had de minister blijkbaar een vooruitziende blik. Het ministerie van Defensie toonde namelijk al heel snel belangstelling voor het vliegveld en begin 1938 gaf de rijksoverheid aan dat zij het vliegveld wilde kopen. In eerste instantie weigerde de Exploitatie Maatschappij maar toen zij later dat jaar in financiële problemen kwam ging zij alsnog overstag.

Maar nu terug naar de opening. Na de toespraak van minister Van Lidth de Jeude klonk uit alle luidsprekers het Wilhelmus. Meteen werden de vlaggen van het vliegveld, de NLS, de Aëroclubs en van de KLM gehesen en, zo schreef de pers, "tegelijk gingen geweldige zwermen ballonnetjes voor den ballonenwedstrijd de blauwe Augustuslucht in". Dat betekende het einde van het officiële gedeelte waarbij een groot aantal vooraanstaande gasten aanwezig was. Behalve minister-president dr. H. Colijn en diens echtgenote gaven ook de gouverneur van de Residentie, luitenant-generaal jhr. W. Roëll, de oud-opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, generaal J. Snijders, de burgemeesters van Den Haag en Rotterdam, de directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, dr.ir. Wolff, de directeur van de KLM, A. Plesman en diverse leden van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland acte de présence. Dit was het begin van een drie dagen durend vliegfeest dat duizenden bezoekers uit de Haagse regio trok. Volgens de krant was "het programma zeer gevarieerd, zeer belangrijk. Het publiek, zoowel binnen als buiten de afzetting, toonde zich zeer geestdriftig voor wat er geboden werd. Het eene nummer was nog niet afgelopen, of het volgende begon". De KLM liet zich niet onbetuigd en zette de Fokker F-12 "Havik" in voor het uitvoeren van rondvluchten boven de Residentie en omgeving. Helaas bleef het maar bij één rondvlucht want toen het toestel na die rondvlucht op Ypenburg landde kwam het terecht op een zacht gedeelte van het terrein dat blijkbaar nog niet voldoende gedraineerd was zodat het toestel wegzakte. Gelukkig bleef de schade aan het vliegtuig beperkt.

Nadat het publiek, ongetwijfeld onder de indruk van het hen voorgeschotelde vliegprogramma, huiswaarts was gekeerd vertrokken de autoriteiten waaronder minister Van Lidth de Jeude, naar Scheveningen voor het nuttigen van een feestmaaltijd. De krant schreef daarover het volgende: "Des avonds vereenigden zich de bestuurders van het vliegveld, de N.L.S., de Aëroclubs en een groot aantal gasten, aan een feestmaaltijd te Scheveningen. De tafelpresident, mr. Menten, stelde voor den aanvang van den disch een drank in op de staatshoofden van de landen, waaruit deelnemers de vliegfeesten bijwoonden. Prins Kinsky, voorzitter van de Oostenrijksche Aëroclub, toastte daarna op H.M. de Koningin. Onder het dessert werd nog menige speech afgestoken. Tenslotte werd het woord gevoerd door den heer C. Kolff, voorzitter van den raad van beheer der Nationale Luchtvaartschool en voorzitter van de Rotterdamse Aëroclub, die zijn vreugde te kennen gaf door de ingebruikneming van het vliegveld. Spreker sprak den wensch uit, dat Ypenburg er toe zou mogen bijdragen, de verstandhouding tusschen de volkeren te helpen bevorderen. Hij toastte op degenen, die het initiatief hadden genomen tot den aanleg van het nieuwe vliegveld. Hiermede was het officieele gedeelte van den maaltijd afgelopen. Nog lang bleef men bijeen."

Behalve voor de sportvliegerij, naast de Haagsche en Rotterdamse Aëroclub vonden ook de Delftse Studenten Aëroclub (DSA) en de Zuidhollandse Vliegclub (ZHVC) een onderkomen op Ypenburg. Deze clubs organiseerden bijvoorbeeld met Pinksteren 1937 een nationale zweefvliegdag op het vliegveld. Bovendien was het vliegveld, dat zo dicht bij de Hofstad lag, ook zeer geschikt voor vip-vluchten. Zo vloog koning Leopold III van België, ter gelegenheid van de doop van prinses Beatrix in Den Haag, op 12 mei 1938 naar Ypenburg waar hij hartelijk werd ontvangen door koningin Wilhelmina en prins Bernhard. In datzelfde jaar, op 2 september, was de vorstin opnieuw op het vliegveld om, ter gelegenheid van haar veertigjarig regeringsjubileum, de vliegdemostraties bij te wonen die zeer druk bezocht werden.

Wat de bebouwing op Ypenburg betreft, het vliegveld was inmiddels rijksbezit, kwam er in 1939 naast het stationsgebouw, ook een apart gebouw voor de Nationale Luchtvaart School die de opleiding voor sportvliegers verzorgde. In dat gebouw kwamen kantoren voor de chef vliegdiens, de administratie en de instructeurs, leslokalen, een recreatieruimte en op de bovenverdieping slaapzalen voor circa twintig leerling-vliegers. Inmiddels was er ook een grote hangar gebouwd die plaats bood aan ongeveer 30 toestellen. Deze hangar, gebouwd met een voor die tijd unieke, geklonken, stalen spantconstructie, werd pas eind jaren '90 afgebroken en overgebracht naar Hoogeveen waar het deel zou gaan uitmaken van een nieuw luchtvaartmuseum. Dat is echter nooit van de grond gekomen.

Toen in 1939 de internationale spanning steeds verder opliep en de oorlogsdreiging alsmear toenam volgde op 29 augustus 1939 de algemene mobilisatie en kreeg Ypenburg de status van militair vliegveld. Op 10 mei 1940 werd ons land door de Duitse aanval betrokken bij de Tweede Wereldoorlog. Bij de zware gevechten op en rond het vliegveld zou een groot deel van de bebouwing zwaar worden beschadigd.

Wim Lutgert
wlutgert@planet.nl