

## **De wederopbouw van Ypenburg**

In mijn vorige artikel “Het ontstaan van het Haagse vliegveld Ypenburg” dat verscheen in De Oud-Hagenaar van 8 augustus jongstleden eindigde ik met de verwoesting van Ypenburg door het oorlogsgeweld in de meidagen van 1940.

### **Oorlogsjaren**

Na de capitulatie van de Nederlandse strijdkrachten begon de bezetter onmiddellijk met het herstel en uitbreiding van het zo zwaar getroffen vliegterrein.. Het vliegveld dat door de Duitsers de naam *Flugplatz Den Haag* kreeg zou tijdens de oorlog echter maar een bescheiden rol spelen. Dat was met name een gevolg van de slechte drainage waardoor het voor zware en grote Duitse vrachtvliegtuigen maar ook voor gevechtsvliegtuigen onbruikbaar was. Om die reden konden slechts lichte vliegtuigen die voornamelijk werden ingezet voor het vervoeren van hooggeplaatste Duitse functionarissen, post en goederen van Ypenburg gebruik maken. Maar ook dat was geen lang leven beschoren want in 1943 maakte de bezetter door het graven van talrijke sloten en het plaatsen van palen en hekken het vliegterrein totaal onbruikbaar. In het laatste oorlogsjaar werd Ypenburg door de Duitsers nog wel gebruikt als lanceerbasis voor de gevreesde V-1 wapens.

Tegen het einde van de oorlog kwam Ypenburg bij de geallieerden in beeld. Het door de Hongerwinter zo zwaar getroffen westen van ons land moest geholpen worden en om die reden fungeerde Ypenburg, in het kader van de geallieerde operatie *Manna*, als één van de afwerpterreinen voor de voedseldroppings. Voor de uitgehongerde bevolking van Den Haag en omstreken zouden de geallieerde luchtmachten tussen 29 april en 8 mei 1945 ruim 1500 ton voedsel uitwerpen.

### **Wederopbouw**

Na de Duitse capitulatie in mei 1945 werd de wederopbouw van het vliegveld voortvarend ter hand genomen. Dat gebeurde door de vooroorlogse N.V. Grondmaatschappij Ypenburg, in samenwerking met de stichting Landelijke Bezettingsschade en de Heide Maatschappij. Inmiddels was de exploitatie van het vliegveld in handen was gekomen van de Brabantse zakenman F. (Frits) Diepen. Die had op 1 december 1945 het bedrijf Frits Diepen Vliegtuigen N.V. opgericht en al snel met de Grondmaatschappij Ypenburg een pachtcontract afgesloten om vervolgens op 1 april 1947 alle aandelen van die maatschappij over te nemen. In diezelfde maand kon het gehele vliegveld in zijn oude vorm worden opgeleverd, terwijl aan de inmiddels aangekochte gronden voor uitbreiding naarstig werd doorgewerkt.

Voor zover deze aangekochte terreinen niet direct voor het vliegveld benodigd waren werd in eerste instantie gezocht naar andere bestemmingen die niet zo zeer met de vliegsport te maken hadden maar wel met andere sporten. Zo stonden in de planning niet alleen de aanleg van een sintelbaan maar ook vier voetbalterreinen. Bovendien zouden de start- en rolbanen zodra de aanleg gereed was ook gebruikt kunnen worden door de liefhebbers van de auto- en motorsport. Al snel waren ,dankzij grote investeringen, het restaurant, de kantine, douchecellen, kleedkamers, luidsprekerinstallaties enzovoorts gereed en in vol bedrijf terwijl er zelfs een, voor die tijd moderne kapsalon, werd geopend .

### **Opening**

Nadat het grootste deel van de herstelwerkzaamheden was verricht, opende prinses Juliana, vergezeld van prins Bernhard, op 16 mei 1947 het vliegveld officieel door middel van het hijsen van een vlag. Deze feestelijke opening ging gepaard met grote vliegfeesten die op zaterdag 17 en zondag 18 mei plaatsvonden. Het destijds vooraanstaande luchtvaarttijdschrift “Vliegwereld” meldde : “Ypenburg heropent! Het wordt u toegeroepen van de aantrekkelijke

aanplakbiljetten, niet alleen op het Haagse vliegveld zelf, maar ook op Schiphol en andere plaatsen waar luchtvaartminnend Nederland zich pleegt te verzamelen”. Het tijdschrift wist te melden dat ”... deze dagen in het bijzonder voor velen interessant zijn omdat men vrijwel alle vliegtuigtypen die in Nederland aanwezig zijn, in de lucht zal zien en tevens een groot aantal Engelse en Franse sportvliegtuigen. Zaterdag zal voor het eerst de Fokker F-25 Promotor demonstreren, gevlogen door de invlieger van Fokker, Gerben Sonderman. Stuntvliegen met Harvards en met een Bücker Jungmann, eveneens gevlogen door Sonderman, zal evenmin ontbreken terwijl ook zweefvliegtuigen zich in dit opzicht zullen doen gelden. Fireflies zullen deklandingen uitvoeren, Spitfires zullen overdaveren, Tiger Moths zullen ballonnetjes rammen, kortom er zal voortdurend veel interessants te zien en te horen zijn. Ook te horen, want door middel van de luidsprekerinstallatie wordt men op de hoogte gehouden van alles wat zich afspeelt. Een bijzonder attractie is de komst van de Franse parachutiste Madame Michelle Bellu, omdat wij op dit gebied in Nederland nog niet veel hebben gezien. Ten slotte zal er voor sportvliegers Zondag een navigatiewedstrijd over ons land worden georganiseerd met als eindpunt Ypenburg, waarvoor de firma Diepen als prijs een zilveren beker uitlooft. Het zal “Vliegwereld” een groot voorrecht zijn om hieraan een tweede prijs toe te voegen voor het escadrille dat zich bij deze wedstrijd speciaal onderscheidt”

### **Grootse plannen**

In het artikel” *Dit is Ypenburg! Het Haagse vliegveld wordt een belangrijk centrum*” dat verscheen in “Vliegwereld” van 15 mei 1947 stelde de toenmalige publiciteitschef van de firma Frits Diepen Vliegtuigen N.V., Bert Prinsen Geerligts, dat het naoorlogse Ypenburg een geheel ander karakter zou krijgen dan het Ypenburg van vóór 1940. Weliswaar zou de sport- en zweefvlieger er zijn domein blijven vinden maar daarnaast zou het vliegveld van veel groter belang voor het luchttoerisme in West-Europa worden. Als basis van de luchttaxi-onderneming van Frits Diepen Vliegtuigen N.V. zou Ypenburg ook een meer commercieel karakter krijgen. Door middel van de luchttaxi’s zouden de Hofstad, Rotterdam, Leiden, het Westland, Schiedam en veel andere steden rechtstreeks in verbinding komen te staan met alle Westeuropese vliegvelden zodat deze steden en de regio dankzij de snelle aansluitingen op de intercontinentale luchthavens in het wereldluchtnet konden worden betrokken.

Prinsen Geerligts stelde vervolgens dat Ypenburg niet alleen door kleine vliegtuigen gebruikt zou kunnen worden maar inmiddels ook voldeed aan de internationale voorschriften voor het luchtverkeer met toestellen tot en met de klasse van de Douglas DC-3. Dat betekende dat de Residentie zijn rechtstreekse luchtlijnen zou kunnen hebben. Hij vermeldde vervolgens dat van buitenlandse ondernemingen al aanvragen waren ontvangen voor het vestigen van vaste verbindingen voor zowel passagiers als vrachtvervoer. Bovendien zouden de in Den Haag gevestigde ambassades met smart wachten tot er voldoende hangarruimte beschikbaar zou komen zodat zij hun toestellen van Schiphol naar Ypenburg konden overbrengen.

### **Bedrijfigheid**

Blijkbaar had de Rijksoverheid in het een en ander veel vertrouwen want al snel kreeg Ypenburg van het ministerie van Financiën de officiële status van douanevliegveld. Bovendien vestigde de Rijksluchtvaartdienst op het terrein een permanente post voor de luchtverkeersbeveiliging, niet alleen voor het nationale maar tevens voor het internationale en intercontinentale luchtverkeer. Al snel keerde de Nationale Luchtvaartschool, die de opleiding tot sportvlieger verzorgde, terug, niet veel later gevolgd door de Rijksluchtvaartschool (RLS) die belast was met de opleidingen tot verkeersvlieger. Die school had op het vliegveld een internaat gehuurd waarin de tachtig leerlingen, de instructeurs, de leraren en de huishoudelijke dienst, bij elkaar zo’n 150 personen, huisvesting vonden. Voor de voeding kon men bij het kantinebedrijf van Ypenburg terecht. Ook verzorgde het vliegveld de stalling en het

onderhoud van de 24 vliegtuigen waarover deze school beschikte. Het Bureau voor Luchttoerisme, een samenwerkingsverband van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en de ANWB, vond eveneens onderdak op het vliegveld. Ypenburg werd tevens de basis voor proefnemingen met een helikopter. Om te kijken of het hefschroefvliegtuig ook in ons land gebruikt zou kunnen worden was in oktober 1946 de Studiecommissie Hefschroefvliegtuigen opgericht . In deze commissie namen vertegenwoordigers zitting van ondermeer de PTT, de Nederlandse Spoorwegen, de Topografische Dienst, de ministeries van Landbouw, Oorlog en Marine en de Rijksluchtvaartdienst. Nadat deze commissie de mogelijkheden voor ons land had bestudeerd en een rapport had uitgebracht kreeg het in februari 1947 van de minister van Verkeer de opdracht om een syndicaat voor proefnemingen met helikopters tot stand te brengen. Aan dat syndicaat werd deelgenomen door de ministeries van Marine, Oorlog en Landbouw, de PTT, de Rijksluchtvaartdienst, de Nederlandse Spoorwegen, de KLM, het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling, het Directoraat-Generaal voor de Scheepvaart en de firma Frits Diepen Vliegtuigen N.V. Dit bedrijf kocht in Amerika een vierpersoons Sikorsky S-51 helikopter die op Ypenburg werd gestationeerd en waarmee allerlei proeven werden uitgevoerd zoals personen- en postvervoer, verkenning en kartering, besproeiing en bestuiving van land- en tuinbouwgewassen, reddingsoperaties en militaire acties. De grote bedrijvigheid op het vliegveld maakte van Ypenburg in die eerste naoorlogse jaren dan ook een grote attractie die op zonnige zater- en zondagen door duizenden mensen werd bezocht.

*Wim Lutgert*  
*wlutgert@planet.nl*

#### FOTOBIBLIOSCHRIJVEN

1. Affiche van de heropening
2. Een luchttaxi van Frits Diepen
3. Een Sikorsky S-51

*Wim Lutgert*  
*wlutgert@planet.nl*