

# Ypenburg

## Een vliegveld in de buurt van Den Haag

*Th.F. Trompert*

**H**et was een drukte van belang toen op 1 augustus 1919 Koningin Wilhelmina in Amsterdam de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam, de E.L.T.A., feestelijk opende. Meer dan een half miljoen bezoekers zouden in de zes weken dat de tentoonstelling duurde, kennis maken met de vliegerij en met eigen ogen vliegtuigen, vliegtuigbouwers en piloten kunnen aanschouwen. De grote oorlog van 1914-1918 had, hoe verschrikkelijk op zich ook, laten zien dat vliegtuigen, met name de jagers en de bommenwerpers, in tijden van oorlog gevaarlijke wapens konden zijn. Vooral de berichten over spectaculaire luchtgevechten tussen de Geallieerden en de Duitsers hadden de nieuwsgierigheid van het grote publiek gewekt.

### Wat aan de E.L.T.A. voorafging

Tegen het einde van de oorlog zaten in de kantine van het vliegveldje van Soesterberg de jonge militaire vliegers vaak met elkaar te bomen over de toekomst van de vliegerij. Hun vliegtuigjes stonden aan de grond en er was voor hen niet veel meer te doen. Sommigen dachten dat met het einde van de oorlog het ook wel afgelopen zou zijn met de vliegerij. Naast de militaire luchtvaart zou het vliegen nog wel blijven bestaan, maar dan op het niveau van hobby of sport, meenden zij. Anderen hadden daar heel andere gedachten over. Zo was luitenant-vlieger Albert Plesman van mening dat het mogelijk moest zijn vliegtuigen te ontwerpen waarmee passagiers volgens een vaste dienstregeling vervoerd zouden kunnen worden. Een collega, de Rijswijker M.L.J. Hofstee, schreef zelfs een boekje met de titel: 'Het reizen per vliegtuig in de toekomst'.

Hofstee was een vrolijke man met originele ideeën en daarmee een tegenvoeter van de rechtlijnige stijve Plesman. Terwijl Plesman historisch gezien de vader van de lijnvluchten zou worden, zag Hofstee meer in het idee van vliegen op bestelling naar bestemmingen die de klant wilde; kortom dat wat later de charterluchtvaart zou gaan heten.

### De E.L.T.A.

Direct na het einde van de oorlog konden Plesman en de zijnen hun toekomst-dromen gaan verwerkelijken. Hun eerste doel was het organiseren van een grote tentoonstelling. Daarmee wilden zij Nederland laten zien wat luchtvaart betekende, maar ook wilden zij er achter komen of er bij de Nederlander wel voldoende belangstelling zou zijn voor de vliegerij.

Ze werden niet teleurgesteld, want de E.L.T.A. werd, zoals gezegd, een groot

*Bron: Historische Vee Rijswijk 1990  
Jaarboek*



*M.L.J. Hofstee (Den Haag 1889 - Rijswijk 1950).*

succes. De kranten stonden er bol van. Alles wat bekend, beroemd of berucht was, liet zich voor of in een vliegtuig fotograferen. Piloten signeerden duizenden foto's. Ex-oorlogsvliegers daverden de hele dag boven Amsterdam en haalden daarbij adembenemende stunts uit. Niet minder dan vierduizend mensen betaalden het aanzienlijke bedrag van veertig gulden om boven Amsterdam hun luchtdoop te ontvangen.

Ongetwijfeld gingen de doelstellingen van Lippman-Rosenthal & Co, de Nederlandsch-Indische Handelsbank en de Koninklijke Nederlandsche Vereniging voor Luchtvaart die, overigens samen met anderen, een garantiesubsidie van drie ton hadden gegeven, verder dan het organiseren van een succesvolle tentoonstelling. En ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat het enorme bedrag van 75.000 gulden in de E.L.T.A. had gestoken, had andere ambities. Uit de latten, het zeildoek en het pruttelmoortje moest te zijner tijd een volwaardig vliegtuig ontstaan, waarmee bijvoorbeeld passagiers in één dag heen en weer naar Parijs zouden kunnen vliegen.

### **Fokker, Koolhoven en Junkers**

Op de E.L.T.A. waren de eerste drie passagiersvliegtuigen die ooit gebouwd werden, te bezichtigen. Het ging om toestellen waarin twee of drie passagiers tegen regen en wind beschut konden zitten. De piloot zelf zat in de open lucht, zodat hij de luchtstromen beter kon voelen.

De namen van de bouwers zijn tot op de dag van vandaag nog bekend. De eerste was de zeer gehaaide zakenman Anthony Fokker. In 1911 had hij in Duitsland leren vliegen, waarna hij in Schwerin (Mecklenburg) een vliegtuigfabriekje was begonnen. In de oorlog kreeg hij veel opdrachten van het Duitse leger. De Fokkers waren gevreesd en berucht boven het slagveld in België en Noord-Frankrijk. Direct na de Duitse nederlaag in 1918 had hij kans gezien om 350(!) treinwagons met 200 vliegtuigen en vierhonderd vliegtuigmotoren uit Duitsland naar Nederland te smokkelen.

Frits Koolhoven was de tweede Nederlander die op de tentoonstelling een passagiersvliegtuig presenteerde. Hij was technisch zeer bij de pinken. Aanvankelijk was hij verkoper van auto's en motorfietsen geweest. Op een keer moest hij de motor repareren van een vliegtuig dat een noodlanding had gemaakt. Op deze manier kwam hij in aanraking met de vliegerij. Nadat hij zelf had leren vliegen, ging hij voor een Engelse fabriek vliegtuigen ontwerpen. Ook deze toestellen werden tijdens de oorlog ingezet; zij moesten de toestellen van die andere Nederlander, Fokker, bestrijden!

Koolhoven ontwierp het eerste vliegtuig ter wereld dat ook bedoeld was als passagiersvliegtuig: de BAT FK 26 Commercial.

De derde die met een passagiersvliegtuig op de E.L.T.A. stond, was de Duitser Hugo Junkers. In de oorlog had hij zich niet zo zeer geconcentreerd op gevechtsvliegtuigen, maar op de wat grotere bommenwerpers. Nu het vrede was, wilde ook Junkers proberen een graantje mee te pikken van de burgerluchtvaart.



Mocht Koolhoven het eerste echte passagiersvliegtuig hebben ontworpen, Fokker en Junkers zaten hem dicht op de hielen.

Intussen stonden daar op de E.L.T.A. toch maar de eerste drie passagierstoestellen ter wereld. Voorwaar een succes voor de organisatoren, en vooral voor Plesman en Hofstee!

### **Burgemeester Zimmermann**

Eén van de bezoekers van de E.L.T.A. was de Rotterdamse burgemeester mr Alfred Rudolf Zimmermann. Hoewel geen insider, begreep hij dat de luchtvaart in de toekomst een belangrijke rol zou gaan spelen. Binnen enkele weken na zijn bezoek legde hij daarom plannen aan de Rotterdamse gemeenteraad voor: Rotterdam moest een vliegveld krijgen en wel in de buurt van de Waalhaven. Daarmee reageerde Rotterdam heel wat voortvarender dan het gemeentebestuur van Den Haag. Plesman en Hofstee hadden namelijk als lokatie voor hun luchtvaarttentoonstelling eerst Den Haag in gedachten en hadden daarvoor ook de gemeente benaderd, maar het Haagse gemeentebestuur zag er niets in.

Toen datzelfde Haagse gemeentebestuur einde 1919 van de Rotterdamse plannen hoorde, werd het wakker. Burgemeester Patijn richtte zich in het voorjaar 1920 tot zijn Rotterdamse ambtgenoot met het voorstel om voor beider rekening een vliegveld tussen Den Haag en Rotterdam aan te leggen.

Op dat voorstel ging Zimmermann niet in: *"...in verband met de reeds gevorderde plannen voor een vliegveld dat de naam 'Waalhaven' zal krijgen"*.

Het Haagse gemeentebestuur achtte, in tegenstelling tot het Rotterdamse, de tijd echter nog niet rijp om nu zelf een eigen vliegveld aan te gaan leggen: *"In het prille luchtverkeer scheen toen nog niet dat perspectief te bestaan dat het in de jaren 1923-'24 zou gaan tonen"*, aldus een nota van het ministerie van Verkeer en Waterstaat jaren later.

Zonder daar nu verder op in te gaan zal het feit dat het militaire vliegveld dat in 1917 was aangelegd bij Fort Schiphol in het noord-oostelijk deel van de Haarlemmermeer en dat in 1920 werd opengesteld voor de burgerluchtvaart, bij de overwegingen van de Rotterdamse burgemeester hebben meegespeeld.

### **Een nieuw initiatief**

Het succes van de door Plesman opgerichte K.L.M. - Hofstee speelde daarbij geen rol - had tot gevolg dat de Haagse Kamer van Koophandel in 1923 pleitte voor een eigen Haags vliegveld. Er kwam behoefte aan het snelle vervoer via de lucht en ook de internationale diplomatie begon interesse te tonen.

Op 24 mei 1924 richtte de directie van de K.L.M. zich met een schrijven tot de minister van Verkeer en Waterstaat. Daarin werd omstandig uitgelegd dat de omzet van de K.L.M. op Waalhaven slechts een derde betrof van die op Schiphol. Volgens de K.L.M. was de oorzaak daarvan dat Waalhaven vanuit de Haagse regio moeilijk te bereiken was. Er werd gepleit voor een nieuw vliegveld benoorden de Maas en in de buurt van Delft. Daarmee zou het achterland verdubbelen



*1934-1936. Delfse en Leidse studenten vlogen reeds op Ypenburg. Schrijver van dit artikel ging als schooljongen daar helpen. In 1938 leerde hij bij de Haagse Zweefvlieg Club op een dergelijk toestel zelf vliegen.  
Foto: Leander Teepe.*

en de omzet aanzienlijk kunnen worden verhoogd. Bovendien zouden daardoor ook de kosten voor de regering, die deels de exploitatieverliezen van de K.L.M. compenseerde, verminderen.

Minister van Swaay stuurde daarop op 23 juni 1924 een uitnodiging naar de gemeentebesturen van Rotterdam, Den Haag en Delft, de besturen van de respectievelijke Kamers van Koophandel en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor een overleg op zijn ministerie. Achteraf opvallend is dat de gemeente Rijswijk hierbij kennelijk nog geen rol speelde.

Tijdens de bijeenkomst die pas op 11 september 1924 plaats vond, verklaarde de (nieuwe) burgemeester van Rotterdam, mr Johannes Wijtema: "...dat vertegenwoordiging in een op te richten commissie niet in zich sluit dat Rotterdam wenst tot overeenstemming te komen". Wijtema probeerde hiermee de vorming van een commissie die de mogelijkheden van samenwerking tussen Den Haag en Rotterdam moest gaan onderzoeken, te frustreren. Maar al twee dagen later verzocht de minister alle betrokkenen toch om tot de vorming van een dergelijke commissie over te gaan.

Op 10 december 1924 kwam de commissie onder voorzitterschap van gedeputeerde M.V.H. Rutgers voor het eerst bijeen. In de loop van het daaropvolgende jaar, op 24 augustus 1925, werd Rutgers benoemd tot minister van Onderwijs c.a. Als voorzitter van de commissie werd hij opgevolgd door de Rijswijker Jhr mr L.E.M. von Fisenne, ook lid van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.

Op 11 december 1925 werd voor het laatst vergaderd. Niet onverwacht bleken de besprekingen mislukt. Op 30 december 1925 werd de minister het eindrapport aangeboden: samenwerking met Rotterdam was onmogelijk gebleken en er moest maar doorgedaan worden met eigen plannen voor een vliegveld "...in de buurt van Den Haag".

### Groei van 'grote' en 'kleine' luchtvaart

Intussen groeide de luchtvaart onstuimig. Fokker had het terrein in Amsterdam gekocht waar de E.L.T.A. was gehouden en had daar een fabriek gevestigd waar het ene na het andere passagiersvliegtuig werd ontworpen. De grootste afnemer was de K.L.M. van Plesman. Maar ook voorzag Fokker tientallen landen van militair luchtmachtmaterieel.

Frits Koolhoven vestigde zich op Waalhaven. Hoewel hij de eerste was, had hij zich toch geen plaats op de markt van passagiersvliegtuigen kunnen verwerven. Wel waren zijn sport- en gevechtsvliegtuigen tot ver buiten de landgrenzen in gebruik.

Hugo Junkers ging het in Duitsland zeer voor de wind. Dat Duitsland als verliezer van de oorlog geen militaire toestellen mocht bouwen, dwong hem zich te richten op de ontwikkeling van verkeersvliegtuigen. Hij richtte een eigen luchtvaartmaatschappij op, 'Junkers Luftverkehr', maar onder druk van de Duitse regering moest hij in 1926 fuseren met 'Aero Lloyd'. De nieuwe maatschappij kreeg de naam 'Lufthansa'!



Snel na de E.L.T.A. was de K.L.M. opgericht en waren Plesman en zijn mensen wereldberoemd geworden. Vluchten als de Kerstvlucht met de Pelikaan, de Melbourne-race met de Uiver, de veertiendaagse en later wekelijkse dienst op Batavia en de eerste vlucht over de Atlantische Oceaan naar Paramaribo en Curaçao, waarbij een onderzeeboot halverwege de Oceaan als baken dienst deed, haalden de wereldpers. Dat laatste gold ook voor de twaalf K.L.M.-vliegtuigen die gedurende die pionierstijd verongelukten. Vreemd genoeg zag de maatschappij na ieder ongeluk het passagiersaantal stijgen.

Ook de Nederlandse militaire luchtvaart groeide in deze tijd zowel in aantal vliegtuigen als in mankracht. Een aantal vlieg-instructeurs onder leiding van de kapitein-vlieger H. van Weerden Poelman vormde het visitekaartje. Zij traden bij bijna alle vliegmanifestaties op met hun stuntteam 'Vijf vingers aan een hand'. Veel militaire piloten waren ook invliegers van nieuwe toestellen van Fokker en Koolhoven en trokken voor deze twee vliegtuigfabrikanten de wereld door met demonstratietoestellen.

Buiten het normale militaire werk deden de bemanningen ook waarnemingen voor het K.N.M.I. in De Bilt of maakten luchtkarteringen in opdracht van de regering. Veel vliegers traden na hun militaire loopbaan in dienst van de K.L.M.

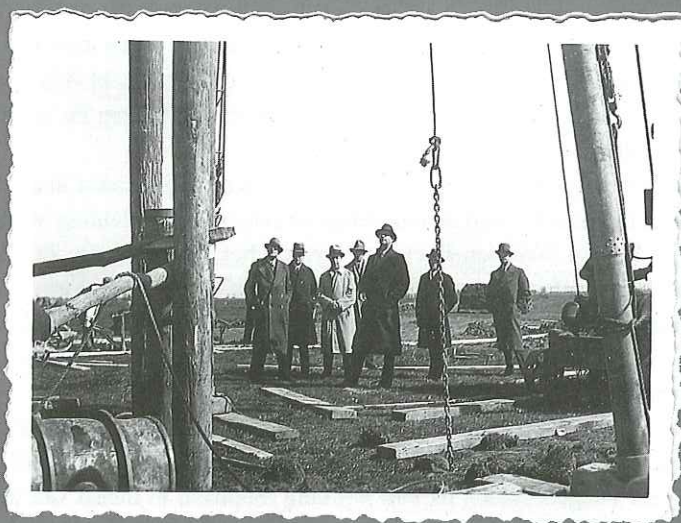
De zogenaamde kleine luchtvaart bleef bij deze groei niet achter. Het aantal privé- en sportvliegers nam sterk toe. Op Waalhaven werd de Nationale Luchtvaart-school gevestigd, met nevenvestigingen op andere vliegvelden. Sommige instructeurs werden nationale beroemdheden zoals Willem van Graft, Hein Schmidt Crans en Dick Asjes.

In 1927 kwam het zweefvliegen uit Duitsland overwaaien en al snel waren er in Nederland een tiental zweefvliegclubs. Leidse en Delftse studenten gebruikten voor hun zweefvliegactiviteiten enige landerijen nabij de Hoornbrug in Rijswijk. Door al deze ontwikkelingen besloot de Nederlandse regering op zeker ogenblik het aantal vliegvelden uit te breiden, waarbij vooral van de werkverschaffing gebruik zou worden gemaakt.

### **De Haagsche Aero Club**

De Haagse privé- en sportvliegers waren voor hun activiteiten aangewezen op het relatief verre en vanuit Den Haag moeilijk bereikbare Waalhaven. Het is dan ook niet onbegrijpelijk dat zij de koppen bij elkaar staken en de minister benaderden met de vraag of niet één van die nieuwe vliegvelden in de buurt van Den Haag kon worden aangelegd. De Haagse vliegers hadden ook al een terrein op het oog: het stuk grond in Rijswijk dat de studenten gebruikten voor hun zweefvliegactiviteiten, nabij de boerderij Ypenburg.

Klaarblijkelijk werd er op het Ministerie groen licht gegeven, want op 15 oktober 1935 wisselden ten overstaan van notaris mr B. Grootenboer: *"...enige percelen land gelegen binnen de gemeente Rijswijk en nabij de nieuwe weg naar Delft ter gezamenlijke grootte van ongeveer dertig ha., zes en tachtig are en negentig*



*De eerste paal gaat de grond in van het drassige en moerassige Ypenburg.  
Foto: archief fam. Zwanenburg.*

*Een militair Fokker-vliegtuig C.5. boven de zitribunes van het vooroorlogse  
Ypenburg. Foto: Leander Teepe.*





*centiare plus nog wat losse stukken van 1,92 ha.*” van eigenaar voor de prijs van f 124.932,24. De verkoper was J.H. Dormolen, directeur van een exploitatiemaatschappij, en de koper was W. de Graaf uit Voorburg, directeur van de n.v. Maatschappij tot Exploitatie van Onroerende Goederen ‘Vijverberg’, gevestigd aan de Vijverberg 2 te ‘s-Gravenhage. Nog in hetzelfde jaar, op 14 december 1935, werd het terrein door verkocht aan een ‘dochter’: de n.v. Grondmaatschappij ‘Ypenburg’ met dezelfde directeur en gevestigd op hetzelfde adres.

Verder werden op 28 januari 1936 nog negen stukken land door de n.v. Grondmaatschappij ‘Ypenburg’ in pacht genomen van de n.v. Zilversmit & Pinto’s Handelsmaatschappij uit Rotterdam voor een prijs van f 300,- per ha/per jaar en met een looptijd van tien jaar.

### **De aanleg**

Ter financiering van het beoogde vliegveld dat de naam Ypenburg zou krijgen, werd op 17 januari 1936 besloten om zeshonderd obligaties van elk f 500,- uit te geven. Directeur de Graaf van de n.v. Grondmaatschappij ‘Ypenburg’ sloot daarvoor een trustovereenkomst met het bankiershuis Helderling & Co in Den Haag. Toen ook de nodige vergunningen en verklaringen van geen bezwaar waren afgegeven, kon met de aanleg worden begonnen.

De afmetingen van de landingsbanen zouden in de richtingen noord-zuid en oost-west respectievelijk 930 en 830 meter moeten gaan bedragen; iets groter dan Waalhaven, iets kleiner dan Schiphol.

De grondwerkzaamheden werden gegund aan de Haagse firma Gebr. Z.& E. Boekee. Het architectenbureau Brinkman & van der Vlugt kreeg de opdracht een stationsgebouw met een verkeerstoren, een 63 meter brede hangar en een restaurant met terrassen te ontwerpen. Voor het tekenwerk werd de jonge Rijswijkse architect Maarten Zwanenburg aangetrokken. Het is niet geheel duidelijk hoe en waarom Zwanenburg deze opdracht kreeg. Er is wel gesuggereerd dat het de opdrachtgevers goed uitkwam dat de vader van Zwanenburg de gemeentearchitect van de gemeente Rijswijk was. Dat zou het praten op het Rijswijkse stadhuis wat vergemakkelijken! Een andere verklaring is dat de jonge Zwanenburg al eerder voor een cliënt een Belgisch(!) sportpaleis had ontworpen op de plaats waar nu het vliegveld moest worden gebouwd. Daarbij had hij veel kennis opgedaan over de lastige veenbodem en kleiplaten in het gebied. Het architectenbureau haalde met Maarten Zwanenburg deze kennis in huis. Hoe lastig het terrein was moge wel blijken uit het feit dat er ruim 78 km. drainagepijp in de grond aangebracht moest worden en dat er een apart afwateringskanaal en gemaal moesten worden aangelegd om het 1.40 meter beneden zeespiegel gelegen terrein droog te kunnen houden.

De jonge Zwanenburg was niet de enige die ten stadhuize ging praten over de aanleg van Ypenburg. Er waren verontruste gemeenteraadsleden en ook kerkelijke instellingen hadden vragen, in het bijzonder over de handhaving van de

zondagsrust. In de gemeenteraad werden vele vragen gesteld. Het ene raadslid vreesde een ongunstige invloed op de ontwikkeling van Rijswijk. Een ander vroeg zich af of de aanleg zo maar geheel buiten de Raad en/of het College kon omgaan. En een derde vreesde op termijn annexatie van Rijswijk door Den Haag als het vliegveld een groot economisch succes zou worden.

De gezamenlijke Rijswijkse kerken wezen op de verstoring van de zondagsrust en keerden zich dan ook tegen vliegen op zondag. Kortom, officieel Rijswijk had nogal wat bezwaren.

Toch waren er ook wel andere geluiden. Er werd gewezen op de positieve invloed die het vliegveld zou hebben op de nering van de Rijswijkse middenstand en op de werkgelegenheid.

In de Algemene Beschouwingen van 22 november 1935 beantwoordde burgemeester mr. J.A.G.M. van Hellenberg Hubar een aantal vragen als volgt: *“Betreffende een verzoek van de Haagsche Aeroclub om goedkeuring van een terrein bij de nieuwe rijksweg als luchtvaartterrein, heeft de Minister van Waterstaat advies gevraagd aan B. & W. van Rijswijk. Hierop is door het Rijswijks College een advies uitgebracht, dat in beginsel gunstig luidde doch waarbij enige reserves werden gemaakt. De Minister heeft zich vervolgens bereid verklaard, de gevraagde goedkeuring te bevorderen, onverminderd art. 21 lid 2 der Luchtvaartwet, waarbij is bepaald, dat de goedkeuring wordt verleend ‘indien wettelijke bepalingen het algemeen belang of gegrond bevonden bezwaren zich daar tegen niet verzetten’. Het wachten is thans op de indiening van een concreet plan. Of en zo ja in hoeverre voor de uitvoering van een dergelijk plan de medewerking van de Raad nodig zal zijn, zal voornamelijk van de inhoud van het plan afhangen”*.

De inhoud van de plannen was kennelijk zo, dat toestemming van Rijswijk niet nodig was, want op 12 februari 1936 kwam de ministeriële vergunning om een vliegveld te mogen aanleggen af en op 17 februari 1936 gaf ook het bestuur van de Hoge Broekpolder toestemming.

### Moeilijkheden

Het al enigszins geïrriteerde Rijswijkse gemeentebestuur moest uit de pers vernemen dat het nieuwe vliegveld ook als militair vliegveld gebruikt zou gaan worden. Daarop stuurde burgemeester van Hellenberg Hubar op 3 februari 1936 een brief aan de n.v. Grondmij. ‘Ypenburg’: *“Uit persberichten hebben wij een dezer dagen met verbazing kennis genomen dat het in de bedoeling zou liggen het op te richten sportvliegveld mede dienstbaar te maken als militair vliegveld. Wij verzoeken U daarom ons verklaringen te overleggen van de te dien aanzien tot beslissing bevoegde autoriteiten zijnde in dit geval de Ministers van Defensie en Waterstaat bevattende:*

- 1) *dat gebruik van het luchtvaartterrein Ypenburg voor militaire doeleinden als uitgesloten is te achten en*
- 2) *dat zover zulks thans valt te voorzien, het leggen van een bouwverbod op de in het uitbreidingsplan dezer gemeente vallende gronden, ten behoeve van het ge-*



*bruik van genoemd terrein voor de luchtvaart, overbodig zou zijn”.*

Kennelijk wilde het gemeentebestuur laten blijken dat, hoewel het tot dan toe vrijwel volledig buiten de vergunningverlening was gehouden, het nu wel eens wilde weten waarom Ypenburg dacht geen verdere vergunningen nodig te hebben.

Reeds de volgende dag, op 4 februari 1936 ontving de burgemeester antwoord van de inmiddels omgedoopte n.v. Exploitiemij. Vliegveld Ypenburg i.o.: *“Gezien de volkomen open en loyale wijze van handelen, die wij zonder onderbreking van het beginne af, in onze onderhandelingen met U en Uw gemeente hebben toegepast, waren wij pijnlijk getroffen uit de bewoordingen van Uw brief te moeten opmaken, dat U bevreesd is, door ons om de tuin geleid te worden...”* etc, etc. Met andere woorden, de stroopkwast werd driftig gehanteerd, maar het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Waterstaat hulden zich in stilzwijgen. Rijswijk werd wederom voor een voldongen feit gesteld.

### **Werkverschaffing**

Op 14 februari 1936 ontving het gemeentebestuur van Rijswijk in afschrift een brief van de Minister van Sociale Zaken aan de n.v. Grondmij. Ypenburg. Daaruit bleek dat de aanleg van het vliegveld voor 100% in werkverschaffing zou worden uitgevoerd. De controle zou komen te liggen in handen van de Nederlandse Heide- maatschappij.

In een apart schrijven vroeg de Minister aan het gemeentebestuur om aan de werkelozen die op Ypenburg ‘mochten’ gaan werken een extra bijdrage te geven van in totaal f 5.000,-.

In de gemeenteraad van Rijswijk ontspan zich op de avond van 20 februari 1936 een voor die tijd kenmerkend debat. Aan de orde was het beschikbaar stellen door de gemeente Rijswijk van een subsidie van f 5.000,- als aanvulling op het subsidie van f 57.684,- welke de Minister van Sociale Zaken ter beschikking had gesteld om de grondwerkzaamheden in werkverschaffing te laten uitvoeren.

In de werkverschaffing mochten alleen langdurig werkelozen werken die niet over andere bronnen van inkomsten beschikten en dus enkel de steunuitkering van f 15,- per week ontvingen. Op Ypenburg konden zij komen werken voor een periode van twintig weken tegen een maximumloon van f 0,40 per uur ofwel f 19,20 per week. Het subsidie van de gemeente Rijswijk zou aangewend moeten worden om de vijftig arbeiders f 5,- toeslag per week extra te geven, zodat zij met ruim f 24,- naar huis zouden kunnen gaan.

In de gemeenteraad rezen hiertegen ernstige bezwaren. Het grondwerk was op 6 januari 1936 normaal aanbesteed als zogenaamd *“vrij werk”*, zodat alle aannemers op gewone lonen rekenden. Het leek nogal een handige zet van de n.v. Grondmij. Ypenburg: eerst aanbesteden tegen een gebruikelijk loon van ongeveer f 27,- per week en dan te laten werken voor f 19,20 en vervolgens de gemeente te vragen daar f 5,- bovenop te leggen. Het raadslid Stempels: *“Men zou kunnen zeggen dat hier een ideëel doel wordt nagestreefd dat de gemeente f 5,- per manweek*

*kost. Hiervan profiteren echter juist de niet-Rijswijkers, n.l. de grootgrondbezitters en de sportvliegers die toch al niet in Rijswijk komen wonen”*

Burgemeester van Hellenberg Hubar betoogde in antwoord op al deze vragen dat het reeds lang vaststond dat Ypenburg in werkverschaffing uitgevoerd zou worden, net als de vliegvelden Eelde, Gilze-Rijen, Teuge en, in de nabije toekomst, Vlissingen. *“De vraag is niet”, aldus de burgemeester, “of de gemeente Rijswijk er toe wil meewerken dit werk in werkverschaffing te doen uitvoeren, neen, de Raad staat alleen voor de vraag: stelt Rijswijk er prijs op dat zijn werkelozen bij dit werk te werk gesteld worden”. Verder merkte de burgemeester op: “...dat weliswaar vermogende mensen veel geld gestoken hadden in hun sport maar dat vooral zo'n sportvliegveld geen commerciële onderneming of bedrijf is dat winstbejag beoogt. Rijswijk krijgt nu een ongezochte gelegenheid om van een stuk werkverschaffing een hap mee te nemen, welke slechts f 5.000,- kost. Als de exploitatie van Ypenburg zal blijken niet te sluiten, dan zal de gemeente er geen narigheid van ondervinden”.*

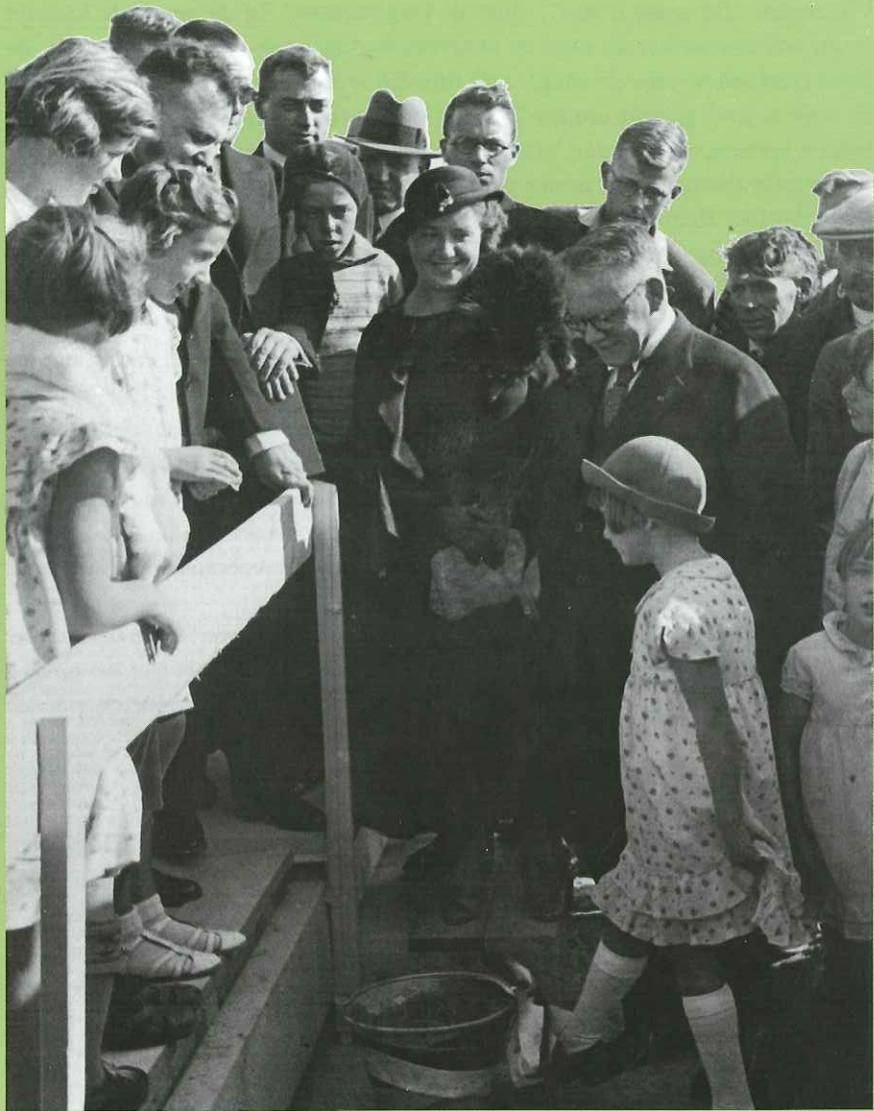
Voor wat betreft het geluidsprobleem deelde de burgemeester mee dat hij met de heren van de Haagsche Aero Club was overeengekomen dat er zondags vòòr 12 uur niet over Rijswijk gevlogen zou worden, zodat de kerkdiensten niet gestoord zouden worden. Tevens deelde hij de Raad mee dat hij er zorg voor zou dragen dat bij de bouw van de hangar, het restaurant en de andere gebouwen zoveel mogelijk Rijswijkers te werk gesteld zouden worden. Verder zou hij er voor ijveren dat het aan te trekken personeel van het vliegveld zoveel mogelijk in Rijswijk zou komen wonen.

Het mocht allemaal niet baten! Met tien tegen vijf stemmen werd het raadsvoorstel verworpen. Enkele arbeiders die voorbereidende werkzaamheden aan het uitvoeren waren en die samen al f 50,- toeslag hadden ontvangen als voorschot op de gemeentesubsidie, moesten direct van het werk gehaald worden.

### **De eerste spade**

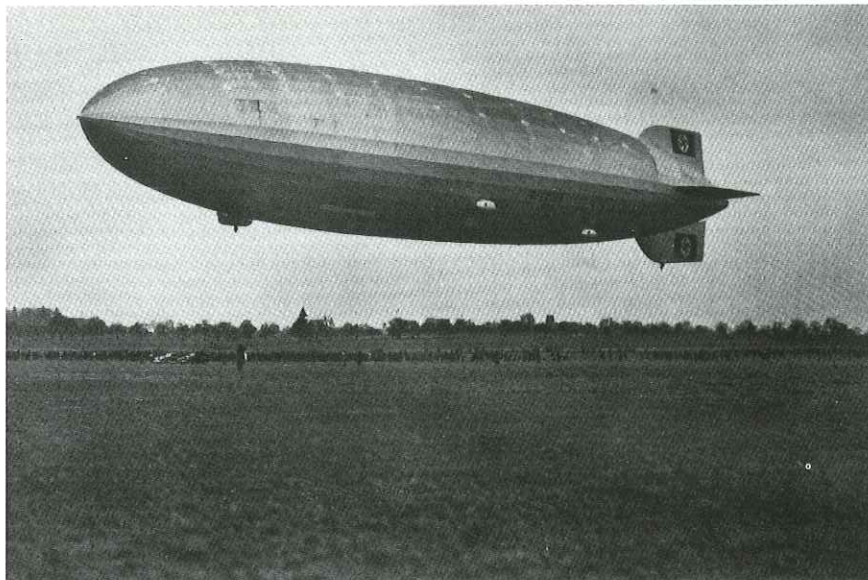
Pessimisten rekenden erop dat de Rijswijkse burgemeester naar aanleiding van het teleurstellende raadsdebat van 20 februari wel vervangen zou worden door een andere autoriteit om de eerste spade van het nieuwe vliegveld in de grond te steken. Maar de mensen van de Exploitatiemaatschappij Ypenburg waren niet kinderachtig en tenslotte waren niet zij maar de Rijswijkse werkelozen de dupe van de raadsvergadering geworden. Op zaterdag 22 februari 1936 viel er een druilerige regen, maar toch waren veel genodigden aanwezig: vertegenwoordigers van de regering, gemeentebesturen, de Haagsche en Rotterdamse Aero Club, de Nationale Luchtvaartschool, vertegenwoordigers van de Generale Staf en de Koninklijke Marine, de besturen van de KNAC en de ANWB, de Bataafse Olie-maatschappij, de Kamers van Koophandel enz. Veel sprekers wensten de exploitatiemaatschappij en de vliegers een goede start en heel veel *“happy landings”* toe! Vooral de Haagsche Aero Club werd geroemd om haar initiatief. (Ypenburg zou uiteindelijk het enige vliegveld blijven dat door particulieren ge-





*Eerste steenlegging door mevrouw A.Reinders-Westerhuis op 10 juli 1936.  
Foto: archief fam. Zwanenburg.*





*Het luchtschip 'Lz.Hindenburg' vloog op 1 juli 1936 boven het vliegveld Ypenburg in aanleg. Foto: Das grosze Luftschriftbuch, blz. 231.*

bouwd en geëxploiteerd zou worden.) Alvorens de versierde spade met een verzilverd blad en geel-blauw geverfde steel, de kleuren van Rijswijk, in de grond te steken, getuigde ook burgemeester van Hellenberg Hubar van zijn belangstelling voor de vliegsport. Zijdelijks ging hij nog even in op het raadsdebat van een paar dagen tevoren. Met een wat cryptisch zinnetje "*Voor Rijswijk is Ypenburg een belang, geen gemeentebelang*", distantieerde hij zich van een wethouder en een deel van de gemeenteraad die het vliegveld Ypenburg ongewenst vonden.

#### **De aanleg en bouw**

In de ongelooflijk korte tijd van twintig weken werd het vliegveld Ypenburg uit de grond gestampt. De werkzaamheden verliepen uitermate voorspoedig, zowel het grondwerk als de bouw van de hangar, het restaurant, de terrassen en de tribunes.

Een grote verrassing was het verschijnen op 1 juli 1936 boven Ypenburg van het luchtschip 'Hindenburg'. De commandant van het luchtschip was op het vliegveld-in-aanleg attent gemaakt. Maarten Zwanenburg maakte van deze gebeurtenis een film, maar helaas is deze later verloren gegaan.

Tien dagen later legde mevr. A. Reinders-Westerhuis, echtgenote van de voorzitter van de nv Exploitiemij. Ypenburg de eerste steen. Hoewel dit geen officiële plechtigheid was, waren ook nu weer veel autoriteiten en belangstellenden aanwezig. Na afloop van de eenvoudige plechtigheid leidde de heer Reinders zijn gasten over het terrein rond.

### Persconferentie

Op 30 juli 1936 werd al een persconferentie ter gelegenheid van de aanstaande opening van het vliegveld gegeven. Bij de verwelcoming van de journalisten wezen mr E.E. Menten en D.N. Reinders, bestuursleden van de Haagsche Aero Club en van de n.v. Exploitiatiemij. Ypenburg erop dat het "...eigenaardig is dat tot dusverre altijd gesproken werd van Ypenburg bij Den Haag, aan welke miskenningen aanzien van de gemeente Rijswijk geen recht gedaan wordt. Op aandringen van de Rijswijkse burgemeester is daar een einde aan gemaakt, zodat de aanduiding officieel luidt: Ypenburg te Rijswijk".

Tijdens de persconferentie werden aan de journalisten de volgende gegevens verstrekt:

Ypenburg is omgeven door een dijk waarop 30.000 bezoekers/toeschouwers een plaatsje kunnen vinden; op de tribunes kunnen 1500 toeschouwers op de eerste rang en 2000 op de tweede rang zitten en op de 'paddock' kunnen 500 auto's worden geparkeerd.

Het restaurant wordt ingericht voor 160 personen. De toegangsprijs bedraagt f 0,35 per persoon en bij de feestelijke openingsdagen op 29, 30 en 31 augustus worden zo'n 200.000 bezoekers verwacht.

Op Ypenburg gaan zich vestigen Rijkswaterstaat met een radio-onderzoekingsdienst met twee grote zenders, een passagebureau van de K.L.M., een kantoor van de Douane, de hoofdzetel van de Nationale Luchtvaartschool, het clubhuis van de Haagsche en Rotterdamse Aero Clubs en de Haagse, Delftse en Leidse zweefvliegverenigingen.

Het vliegveld wordt uitgerust met een vliegveldverlichting van om de 100 meter rode en witte lampen in de top. Verder is er een geluidsinstallatie en veldtelefoon aangeschaft voor de zweefvliegers. Bij de inrichting is rekening gehouden met het komende luchtverkeer van grote passagierstoestellen.

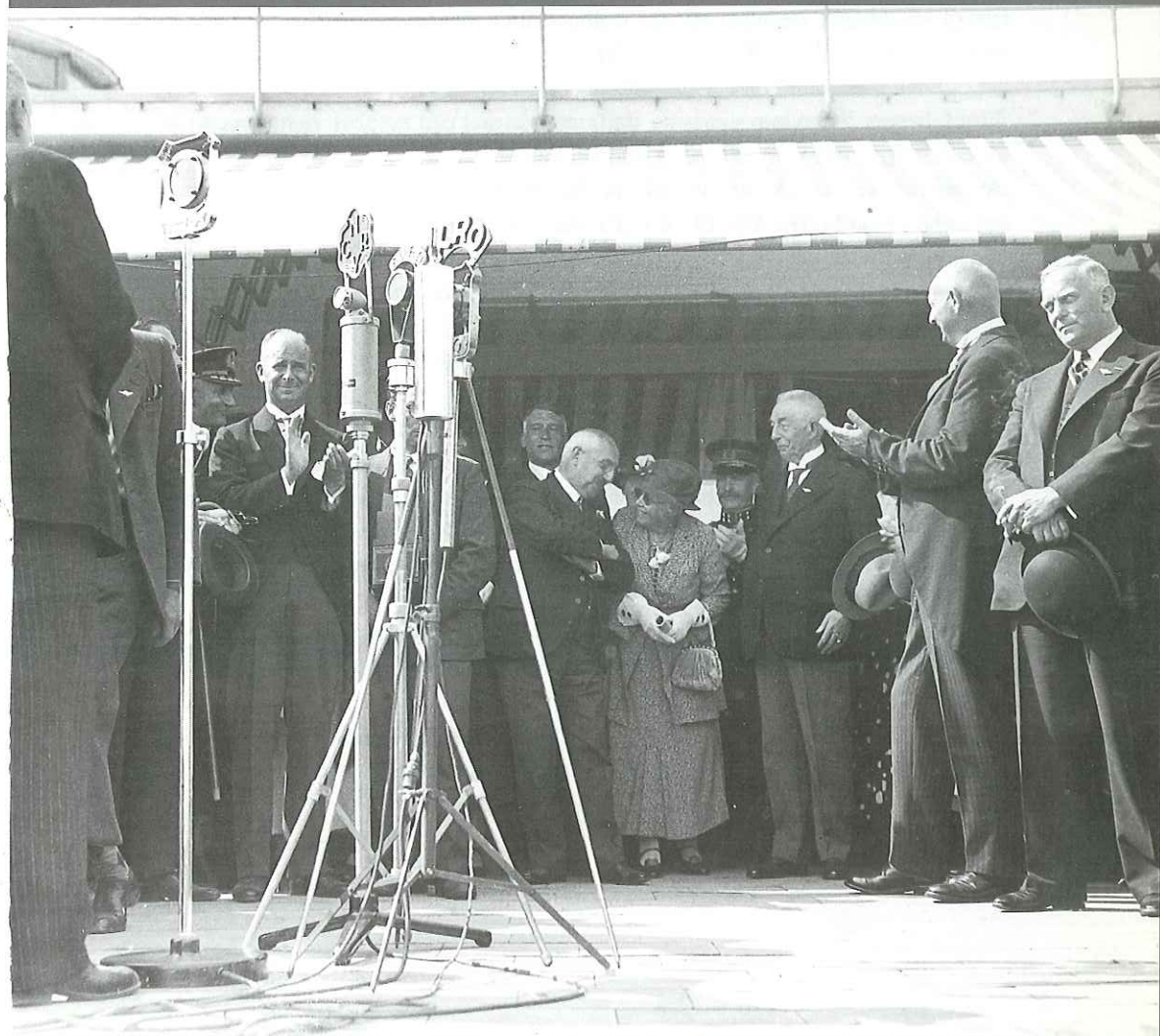
Tijdens de openingsdagen einde augustus zal de gemeente Rijswijk een dubbele luchtbrug aanleggen over de nieuwe Rijksweg. Politie en padvindsters zullen de bezoekersstroom begeleiden. Buiten de paddock zullen er nog tien tijdelijke parkeerplaatsen ingericht worden.

De Rijswijksche Courant van die dagen schreef: "*Evenals het gehucht Schiphol gaat nu Rijswijk ook een wereldnaam krijgen*".

### De opening

Op 29 augustus 1936 werd het vliegveld officieel geopend door de Minister van Verkeer en Waterstaat Jhr ir O.C.A. van Lith de Jeude. In zijn openingswoord, dat door een groot aantal autoriteiten en genodigden werd aanhoord, zinspeelde de minister even op de moeilijkheden met de gemeente Rijswijk. Fijntjes wreef hij nog wat zout in de wonde: "*De sportvlieger wil zich niet isoleren, integendeel. Ypenburg zal gaarne gastvrijheid verlenen aan de handels- en militaire luchtvaart*".





*De officiële opening van het vliegveld Ypenburg op 29 augustus 1936. Op de foto v.r.n.l. A. Plesman, Menten, minister-president dr. H. Colijn, de Gouverneur van de Residentie generaal jhr. Roëll, mevrouw Colijn, de voorzitter van de R.A.C. Kolff, de voorzitter van de Haagse Aero Club Rijntjes, en minister jhr. ir. Van Lith de Jeude, op de rug gefotografeerd. Op de achtergrond generaal C.J. Snijders. Foto: N.V. Polygoon.*



Na de officiële opening konden de drie dagen durende vliegfeesten beginnen. De Nationale LuchtvaartSchool toonde haar kunnen in een aantrekkelijke vliegshow, waarbij o.a. een pop aan een parachute werd afgeworpen (parachutespringen was toentertijd verboden) en trossen opgelaten luchtballonnen werden geramd en stuk gevlogen. De N.L.S-instructeur, luitenant Hein Schmidt Crans, zette hoog in de lucht zijn motor af en liet zijn toestel als een zweefvliegtuig naar beneden glijden terwijl hij vrolijke deuntjes op zijn trompet blies. De latere chef-instructeur van de N.L.S op Ypenburg, Willem van Graft, deed zulke adembenemende toeren dat het publiek meende al de eerste dode op Ypenburg te zien vallen.

Zweefvliegers lieten hun nieuwste startmethode met een autolier zien, waarbij ze tot een hoogte van wel 100 meter konden komen.

Het publiek kon ook kennis maken met het militaire stuntteam 'Vijf vingers aan een hand', waarbij het leek of de vijf Fokkers met een touwtje aan elkaar zaten. Uit België kwam een formatie militaire vliegtuigen. Zij brachten hun bekendste pionier en luchtheld uit de Wereldoorlog Jan Olieslagers mee. Hij was als eregast uitgenodigd omdat hij in 1912, opstijgend vanaf een sportveld bij de Houtrust, als eerste het luchtruim boven Den Haag had doen daveren.

Het toch al enthousiaste publiek was ook nog getuige van een ballonopstijging. Bovendien organiseerde de K.L.M. rondvluchten boven Den Haag en Scheveningen. Naast al deze activiteiten op het nieuwe vliegveld organiseerde de Algemene Vereniging voor Luchtvaart een tentoonstelling in de grote zaal van het restaurant 'Leeuwendaal' aan de Haagweg. De Haagsche Arbeiders Zweefclub liet daar een compleet zweefvliegtuig in onderdelen zien. Verder werd er veel folder- en fotomateriaal getoond.

Kortom, hoogtijdagen in Rijswijk: *"Men was vervuld met de optimistische verwachting dat de goede naam der nationale vliegsport van Ypenburg een internationaal centrum zou maken"*, schreef een luchtvaartblad.

Zoals we nu weten zou het wat anders lopen, maar in augustus 1936 hadden luchtvaart en het enthousiaste publiek elkaar op Ypenburg gevonden!