



Monument: Luchthavencomplex Ypenburg

Beschrijving van het complex

Het luchthavencomplex Ypenburg bestaat nu uit het voormalige stationsgebouw, de directeurswoning en het gebouw van de Nationale Luchtvaartschool (NLS). Een grote hangar die tot het complex behoorde is verplaatst naar Hoogeveen. Gesloopt zijn een kleine hangar, een pompgemaaltje, een motorenrevisiegebouw, een tankgebouw, een portiersloge, een entreehek "Ypenburg" en een graszodentribune. De gebouwen werden van 1935 tot 1939 in dezelfde stijl opgetrokken, "het Nieuwe Bouwen". Daarbij hoorde dat zuinig werd omgegaan met materialen en er veel gebruik gemaakt werd van gewapend beton en van staal. Ook de witgesausde muren horen bij deze stijl, maar de kleur was ook belangrijk voor de zichtbaarheid vanuit de lucht.

Het complex is het meest gave voorbeeld van een vliegveld van voor de Tweede Wereldoorlog in Nederland en vormt een belangrijk ontwerp uit het oeuvre van de architecten Brinkman en van der Vlugt (van Nellefabriek, Rotterdam). Bovendien heeft het complex een geschiedkundige waarde vanwege de Slag om Ypenburg in 1940 en de voedseldroppings in 1945.

Historie van het complex

In het begin van de dertiger jaren van de vorige eeuw maakten de Aeroclubs van Den Haag en Rotterdam regelmatig gebruik van de weilanden tussen Rijswijk en Nootdorp voor de sportvliegerij. In 1935 werd een terrein gekocht met geld dat door het bedrijfsleven bijeen was gebracht. De overheid droeg enigszins bij door de aanleg te subsidiëren als werkverschaffingsproject. Het was de bedoeling dat het vliegveld voor meerdere doeleinden werd gebruikt, zoals particuliere luchtvaart, sportvliegerij, demonstratievliegen, instructie en als vestigingsplaats voor vliegmaatschappijen. Na de aanleg was het qua omvang (200 ha.) na Schiphol het grootste vliegveld van Nederland. Dat vliegen toen een hele

gebeurtenis was, blijkt uit de vestiging van een groot restaurant en terrassen voor 1800 mensen. In de weekends van die tijd was Ypenburg een leuk alternatief voor Scheveningen.

Bij de mobilisatie van 1939 kreeg het veld een militaire bestemming. Toen de Duitsers in de ochtend van 10 mei het vliegveld vanuit de lucht overvielen (zie het monument te plaatse) werd al er niet meer civiel gevlogen. De gebouwen werden bij het bombardement zwaar beschadigd en hebben daarna ook te lijden gehad tijdens de Nederlandse herovering. Tijdens de Duitse bezetting werd het veld uitgebreid met bijgebouwen en werd een houten landingsbaan aangelegd, die in 1943 met sloten werd doorgraven om geallieerde landingen tegen te gaan. In 1945 diende het terrein als één van de elf droppingzones van voedsel voor het hongerende westen van Nederland.

Na de oorlog werd het luchthavencomplex weer in oorspronkelijke staat gebracht en waren er naast de luchtmacht ook particuliere ondernemingen gehuisvest (bv Frits Diepen BV). In die periode werden regelmatig vliegfeesten gehouden (Internationale Luchtvaartshow Ypenburg, ILSY). Eind 50-er jaren van de vorige eeuw vond de grootste uitbreiding van het vliegveld plaats. Het werd een NAVO-basis, met vlak daarnaast de fabriek van Fokker. De overige ondernemingen waren verdwenen. De oude luchthaven-gebouwen werden gebruikt als stafschool voor de luchtmacht totdat de basis de hekken sloot in 1992.

Daarna kreeg het vooroorlogse complex de status van Rijksmonument op initiatief van de Historische Vereniging van Rijswijk. Alle overige gebouwen werden gesloopt voor de nieuwbouw (alleen de naoorlogse verkeerstoren heeft de woningbouw overleefd). Op korte termijn zal een speciaal voor dat doel opgerichte stichting zich buigen over de herbestemming van de gebouwen nadat het informatiecentrum Ypenburg over een aantal jaren de deuren sluit.

Beschrijving van de gebouwen

De gebouwen zijn in concave vorm opgesteld rond het toenmalige grasveld. In de volgende paragrafen volgt een beschrijving:

Stationsgebouw (1935-1937)

Architecten: J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt met medewerking van M. Zwanenburg. Het interieur werd ontworpen door J.F. Semeij. Stijl: het Nieuwe Bouwen Indeling: In de noordvleugel huisde de Aeroclub met een aantal clublokalen en een eetzaal. De Zuidvleugel was bestemd voor het publieke restaurant met serre en keuken en heeft bovenop een verkeerstoren. In het centrale deel vond men de reizigershal met KLM-balie, een kaartenkamer, de radiodienst, de postkamer, de douane en kleedruimten (!) voor de Aeroclub. Buiten was een terras voor 1800 bezoekers, omgeven met windschermen. Naar het dak gaven twee trappenhuisen toegang tot het dakterras, waarvan één nog in de oorspronkelijke staat verkeert. Binnen bevindt zich in de hal nog altijd een in de vloer ingelegde windroos, en verder zijn de open haard van de Aeroclub en delen van de restaurantkeuken nog bewaard. De bar van de Aeroclub en het meubilair van Pander (en vele andere zaken) zijn verdwenen.

Directeurswoning (1937)

Architect: M. Zwanenburg. Stijl: het Nieuwe Bouwen De woning doet kubistisch aan. Bijzonder is het overluidende terras aan de ZO-zijde. Het ronde raam aan de voorzijde bevatte vroeger een glas-in-lood decoratie. Binnen bevindt zich een keuken, twee woonkamers en een open haard en op de verdieping diverse vertrekken.

Nationale Luchtvaartschool (1939)

Architect: H.F. Mertens. Stijl: het Nieuwe Bouwen Dit was de hoofdzetel van de NLS in 1939. Het gebouw heeft een licht geknikt luifeldak. In de oostgevel bevindt zich een herdenkingssteen van de toenmalige Minister van Defensie. In de zuidvleugel bevonden zich de entree, de kantoren van de chef-vliegdienst, de instructeurs en de administratie. De verdieping was bestemd voor slaapzalen (20 leerlingen en een instructeur) en de wasgelegenheden (zie de vier hoge horizontale tweelichten). Aan de oostgevel vindt men een blinde muur: de achterzijde van de leslokalen. De veldzijde van het gebouw had een recreatieruimte, waarvan nu de erker en de tuindeuren nog zichtbaar zijn.

© SHY 2004, www.ypenburgnet.nl/shy

ILSY-plaatssteen 1, 10 etc



Historische wandeling Ypenburg 1: Skeletten, Strijd en Straalmotoren

Versie 20-1-2004. Duur: ca 45 minuten -1 uur
Begin: Stadsdeelkantoor Ypenburg/Leidschenveen
Voorbehoud: Er moet geklommen worden. De route is daarom minder geschikt voor mensen die slecht ter been zijn of zich zelfstandig verplaatsen in een rolstoel.

Kennis vooraf: Ypenburg's historie in een notendop.

Ypenburg was ca 5000 jaar geleden een brak kwelderlandschap met hier en daar duintjes vlak bij de Noordzee. Er woonden al mensen. Nadat deze waren weggetrokken ontstond er een groot veengebied dat al door de Romeinen werd betreden en vanaf de Middeleeuwen werd ontgonnen. Er werden waterlopen gegraven om het gebied te ontwateren en de polders werden door kades gescheiden. Zo ontstond uit het veen een poldergebied met een agrarische functie. Al rond 1680 bevond zich aan de Vliet een buitenplaats Ypenburg en later een hoeve met diezelfde naam.

Naar deze buitenplaats en die hoeve is het sportvliegveld genoemd dat in 1936 gereed kwam. In 1939 kreeg dit vliegveld ook een militaire bestemming en op 10 mei 1940 ontketende de Duitse luchtmacht hier de "Slag om Ypenburg" met bommenwerpers en luchtlandingstroepen. In de oorlogsjaren gebruikten de Duitsers het vliegveld onder meer als lanceerinrichting van de V-1 (vliegende bom). Na de hongerwinter ('44-'45) vonden op het vliegveld voedseldroppings plaats.

Vanaf 1945 was het vliegveld deels civiel en deels militair in gebruik totdat het eind jaren '50 tot NAVO-basis werd verklaard. Vanaf 1968 werd Ypenburg een slapende basis en werd het vliegverkeer minder. Ypenburg werd vooral gebruikt voor (VIP) vluchten ten behoeve van de regering en de militaire staven, terwijl de luchtmacht hier de hogere officiersschool vestigde. Behalve de luchtmacht was hier ook een Fokkerfabriek. In 1992 werd de basis gesloten en werd de bouw van een woonwijk voorbereid. Door de gemeentelijke herindeling in 2002 werd Ypenburg Haags grondgebied.

Van al deze ontwikkelingen is weinig meer te zien, maar des te meer te vertellen. Deze route is een begin.

Start: De wandeling begint bij de ingang van het stadsdeelkantoor. Bij de route ligt de nadruk op vier thema's die telkens als deelroute worden aangekondigd.

Eerste deel: U maakt kennis met prominente figuren uit de luchtvaarthistorie.

1. Naar het westen ziet u de Laan van Hoornwijk, genoemd naar de gelijknamige buitenplaats aan de Vliet (bij de Hoornbrug). Op 17 oktober 2002 kwam over deze laan de rouwstoet van Prins Claus onze wijk binnenrijden. De stoet vervolgde de weg bij het kruispunt richting Delft. Langs de route stond om de twee meter een militair opgesteld.

2. We steken de parkeerplaats over en volgen de Blériotlaan (links langs het water). De (Louis) Blériotlaan volgt ongeveer de oostelijke grens van het vliegveld in 1936. Deze Fransman vloog in 1909 als eerste met een (zelfgemaakt) vliegtuig over het Kanaal van Dover. Onderweg kruist u de Frits Diepenlaan (1915-1974). Hij richtte in 1945 het bedrijf Frits Diepen Vliegtuig NV op, dat op Ypenburg vliegtuigen en vliegtuigonderdelen verkocht en daarvan ook het onderhoud verzorgde. Vanaf 1954 werd het bedrijf onderdeel van Fokker, terwijl Diepen directeur bij Fokker werd. U gaat rechtdoor en kruist vervolgens de (Abraham) Hopmanstraat (1770-1832), genoemd naar de eerste Nederlandse ballonvaarder en het wethouder Verheulplantsoen (1949-1973), genoemd naar de bekende wethouder van financiën van Rijswijk (dit deel van Ypenburg behoorde toen nog bij Rijswijk).

3. Een stukje verder kruisen we de Anthony Fokkersingel (1890-1939). Fokker bouwde al in 1910 zijn eerste vliegtuig en vloog over Haarlem op Koninginnedag 1911 (31 augustus). In 1912 begon hij in Duitsland zijn eerste vliegtuigfabriek. De Eerste Wereldoorlog bracht de grote doorbraak voor Fokker. Zijn militaire vliegtuigen waren toppers in die tijd. In 1919 verhuisde hij naar Nederland en richtte de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek op. Rechts in de verte ziet u het oudste gebouw van Ypenburg, het stationsgebouw van het vliegveld (1937), dat nu een Rijksmonument is. Het ontwerp is van architectenbureau Brinkman & van der Vlugt (bekend van de van Nelle fabriek in Rotterdam).

Tweede deel: U wandelt door het gebied dat de kern vormde van de Slag om Ypenburg.

4. We steken de Singel over en gaan direct links tot aan de Laan van Haamstede. Vanaf dit Zeeuwse vliegveld heeft een aantal militaire vliegers de wijk kunnen nemen naar Engeland na de strijd in 1940. Boven op de geluidswal ziet u de strandbeesten van kunstenaar Theo Janssen. We gaan nu rechts de Laan van Haamstede in en de eerste links richting stationsgebouw. Eerst ziet u

links de voormalige directeurswoning van het oude vliegveld. In de naoorlogse periode was dit in gebruik door de commandant van de vliegbasis en later door de Koninklijke Marechaussee. Rechts naast het huis was vroeger de ingang van het vliegveld. Met het STOP-bord voor het huis regelde men daar vroeger het verkeer. Nu huizen de (lucht)scouts "Van Weerden Poelman" hier, de oudste nog bestaande vereniging van Ypenburg (sinds 1958). Van Weerden Poelman (1890-1945) was militair vlieger en hoorde tot de bemanning van de eerste vlucht naar Nederlands Indië in 1924. Een stukje verder rechts lag voor de oorlog een groot terras waar men kon genieten van de prestaties van de sportvliegers.

5. We lopen door tot het stationsgebouw. Op 10 mei 1940 werd dit zwaar gebombardeerd en lag het geheel in puin. Daarna veroverden de Duitse luchtlandingstroepen het gebouw, maar diezelfde dag nog werd het opnieuw ingenomen door de Nederlanders. Rond Ypenburg zijn 95 Nederlandse en een onbekend aantal Duitse militairen gesneuveld. Het vliegveld, aan de andere kant van het gebouw, was bezaaid met Duitse vliegtuigwrakken. Midden op het plantsoen staat het monument ter herinnering aan de Slag om Ypenburg, ontworpen door Ineke van Dijk. Daar kunt u de gebeurtenissen van mei 1940 nalezen. Sinds 2000 wordt hier op 10 mei ieder jaar een plechtige herdenking gehouden.

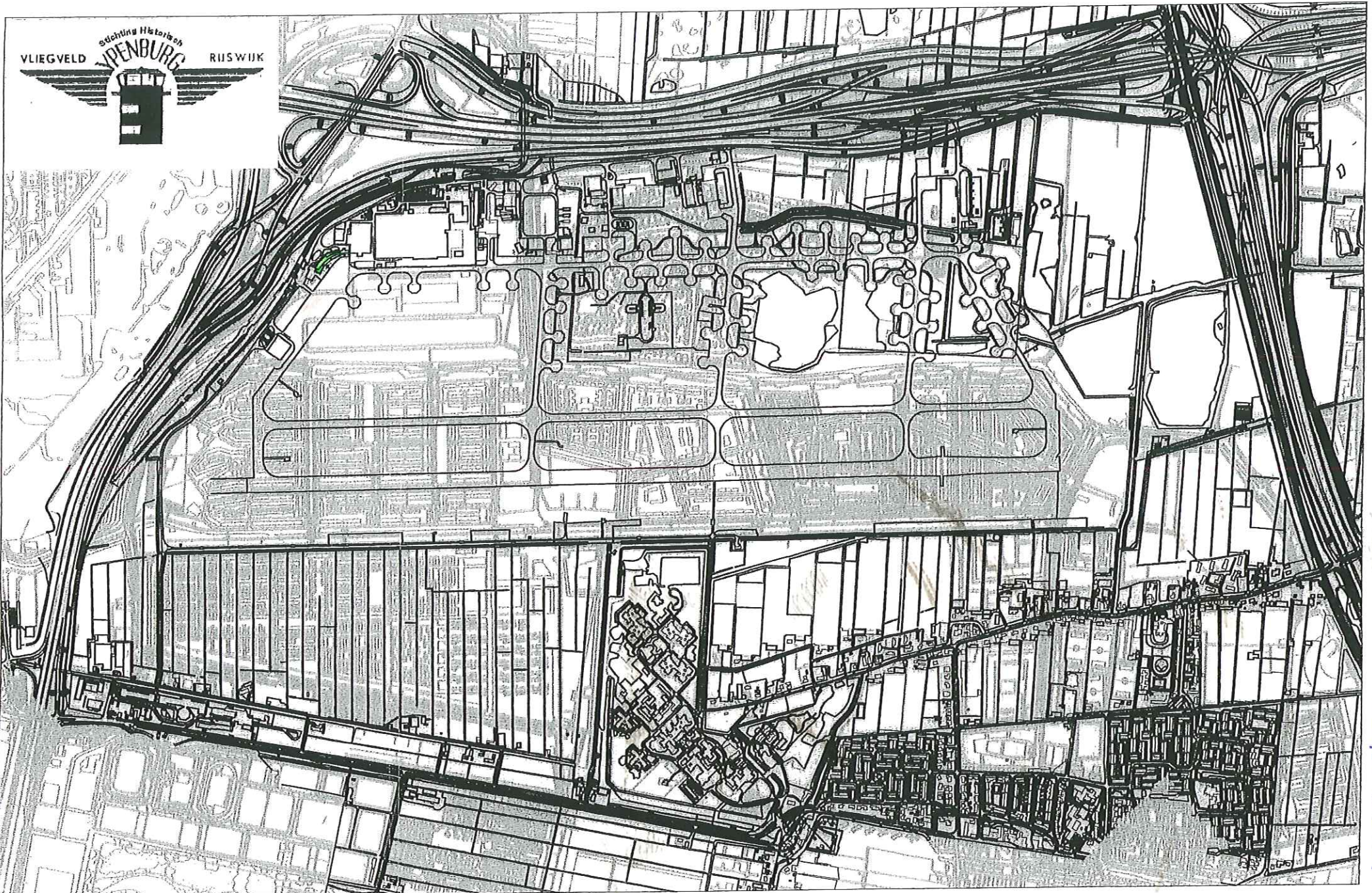
De naam "ILSY-plantsoen" herinnert aan de Internationale Luchtvaartshow Ypenburg. Deze shows waren echte vliegfeesten die in de jaren '50 op en boven het vliegveld plaatsvonden. In 1957 werd de Gouden ILSY gevierd ter gelegenheid van het 50-jarige jubileum van de KNVvL (De Koninklijke Vereniging voor Luchtvaart). Door de steeds verder oprukkende bebouwing rond Ypenburg verleenden de autoriteiten daarna geen vergunning meer om luchtshows te houden.

Het stationsgebouw is vanaf 1968 in gebruik geweest als Luchtmacht Stafschool, waar luchtmacht-officieren werden opgeleid voor de hogere rangen. Deze opleiding is sinds de sluiting van de basis ondergebracht bij het Instituut Defensie Leergangen (IDL) aan de Brasserskade. In het stationsgebouw is momenteel het project-bureau Ypenburg en een verkoop-informatiecentrum gevestigd.

6. Vanuit het plantsoen loopt u het rode paadje op richting de snelweg en gaat rechts. Het fietspad draagt de naam "van Weerden Poelman" (naam reeds beschreven). Hier overziet u het verkeersplein Ypenburg, dat midden jaren '90 zijn huidige vorm kreeg. Aan de overkant van het verkeersplein (richting Rijswijk) ziet u een grote reclamezuil ("McDonalds"), die ongeveer de plaats markeert van de voormalige buitenplaats Ypenburg. De hoeve Ypenburg lag er rechts naast (locatie niet zichtbaar). Er heeft in die

ILSY-plantsoen 1, 1a etc

Stichting Historisch
VLIEGVELD **YPENBURG** RIISWIJK



Dingelhorst 1,11a etc