

Vliegveld Ypenburg verdwijnt maar rijksmonument blijft

WIBO BURGERS

Het vliegveld Ypenburg gaat verdwijnen. De buitenplaats met dezelfde naam komt er voor in de plaats. Hier zullen over een jaar of tien zo'n 35.000 mensen wonen. Toch zullen er herinneringen aan het vliegveld blijven, waaronder het fraaie stationsgebouw, een schepping van architect L.C. van der Vlucht en een prachtig voorbeeld van het Nieuwe Bouwen. Het gebouw heeft sinds 1994 het etiket rijksmonument.

Al in de jaren twintig waren er plannen om een vliegveld in de nabijheid van Den Haag te stichten, maar het duurde tot het midden van de jaren dertig totdat de toestemming van de rijksoverheid afkwam. Het ontwerpen van de luchthavengebouwen van Ypenburg werd in handen gelegd van architect L.C. van der Vlucht van het bureau Brinkman & Van der Vlucht. Eerder had Van der Vlucht samen met J.A. Brinkman het wereldberoemde fabrieksgebouw van Van Nelle in

Rotterdam – onbetwist hoogtepunt van het Nieuwe Bouwen – gerealiseerd. Ook zijn ontwerp voor het stationsgebouw op Ypenburg kreeg veel lof toegezwaaid uit de kring van hen, die het Nieuwe Bouwen waren toegegaan. Van der Vlucht ontwierp een stationsgebouw in een licht gebogen vorm, vooral ook om een vrij uitzicht op het vliegveld te garanderen. Het gebouw kreeg een betonnen skeletconstructie met daartussen wanden van kalkzand-

steen, die wit werden geschilderd. De centrale aankomst- en vertrekhal is in het midden op de begane grond, de linker- en rechtervleugel met resp. de ruimten voor de Aeroclub en het restaurant voor het publiek zijn even hoger gelegen, ook al weer om een goed uitzicht te garanderen voor de leden van de aeroclubs en de bezoekers. Daarvoor lagen grote terrassen. Het interieur was luxueus: voor de wereldoorlog was sportvliegerij immers een hobby voor welgestelde burgers.



Stationsgebouw van Van der Vlugt, weinig bekend monument en goed voorbeeld van het Nieuwe Bouwen. Foto's W.Burgers.

Naast het stationsgebouw verrees een hangar met daarbij een motorwerkplaats. Ook kwam een portierswoning tot stand. Met man en macht werd gewerkt aan de totstandkoming van het vliegveld. Na minder dan een half jaar vond in augustus 1936 de officiële opening plaats. Pas in mei 1937 waren de werkzaamheden echter geheel voltooid.

Opening in 1936

Bij de opening op 29 augustus 1936 zei jhr. Van Lith de Jeude, destijds minister van Waterstaat: 'Ypenburg is de eerste luchthaven, waar sportvliegers heer en meester zijn.' De bewindsman kon toen niet voorzien dat de heerschappij van de sportvliegerij van korte duur zou zijn. Vanwege de oorlogsdreiging werden op Ypenburg jachtvliegers opgeleid. Na de Tweede Wereldoorlog kreeg Ypenburg definitief de status van militaire vliegbasis.

In 1939 werd een apart gebouw tussen



Modern trappenhuis stationsgebouw.

het stationsgebouw en de hangar geplaatst voor de Nationale Luchtvaart School, die steeds meer activiteiten ontplooidde. Het kreeg dezelfde gebogen vorm als het stationsgebouw.

Duitse inval

Bij de Duitse inval werd het vliegveld-complex nauwelijks beschadigd. De Duitsers noemden Ypenburg de Flugplatz Den Haag. Overigens beleefde de bezetter weinig plezier aan het vliegveld dat nogal kwetsbaar bleek voor de bombardementen van de Britten. In 1943 maakten de Duitsers het vliegveld onbruikbaar. In het laatste oorlogsjaar werden vanaf het vliegveld V-1's en V-2's gelanceerd. Van 29 april tot 9 mei 1945 vonden hier voedseldroppings plaats ten behoeve van de hongerende Residentie. Bij de bevrijding brandde het stationsgebouw goeddeels uit. Het werd herbouwd, maar kreeg een ander interieur. De geallieerde en later de Koninklijke Luchtmacht ging er nadien de scepter zwaaien. Dat hield ook in dat er betrekkelijk weinig aan de bestaande luchthavengebouwen veranderde. Er werd alleen bijgebouwd.

Luchtvaartshows

In de jaren vijftig en zestig kreeg het vliegveld ook bekendheid door de internationale luchtvaartshows Ypenburg (ILSY), die er werden gehouden. In 1967 kwam daaraan een abrupt einde: de vliegfeesten veroorzaakten teveel geluidsoverlast en verkeersproblemen.

In die jaren was Ypenburg regelmatig in het nieuws als aankomst- en vertrekpunt voor gasten van de regering en het Koninklijk Huis: een soort voorportaal van de Residentie. Tegen het eind van 1990 werden grote aantallen Amerikaanse militairen en materieel via Ypenburg vanuit Duitsland naar de Golf vervoerd. Het waren de laatste toestellen, die hier kwamen.

Eind 1990 werd Ypenburg voor alle vliegverkeer gesloten en enkele maanden later was de definitieve sluiting een feit.

Stationsgebouw rijksmonument

Belangrijk is het gegeven dat het stationsgebouw ('een zeer gaaf voorbeeld van luchthavenarchitectuur uit de jaren dertig') in 1994 de status van rijksmonument heeft gekregen. De Historische Vereniging Rijswijk had daartoe in 1993 een aanvraag ingediend. De gemeenteraad van Rijswijk sprak zich daarvoor positief uit en zo verkregen het stationsgebouw, de hangar en de portierswoning het predikaat rijksmonument. De bestemming van het stationsgebouw staat nog niet vast. Het mooiste zou natuurlijk zijn als het gebouw, waarin nu het projectbureau Ypenburg zetelt, een bestemming zou krijgen, die verband houdt met de luchtvaart. De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart (KNVvL) heeft reeds interesse aan de dag gelegd. Maar er zijn ook andere belangstellenden.

Minder optimisme bestaat er over de toekomst van de hangar met een bijzondere rolconstructie, die het mogelijk maakt dat de lange zijde met roldeuren geheel kan worden geopend zonder hinder te ondervinden van kolommen. Deze hangar maakt nu deel uit van de fabriek van Fokker. De oorspronkelijke staalconstructie en de roldeuren zijn nog intact. Overigens zal er in de toekomst naast het stationsgebouw nog betrekkelijk veel herinneren aan het vliegveld. Zo is het de bedoeling accessoires van het vliegerterrein, zoals het verkeerstorentje, landingslichten, windvanen e.d. een nieuwe decoratieve rol te geven in de te bouwen tuinstad.

Wibo Burgers, medewerker industriële archeologie van Heemschut.