

TOESPRAAK WILLEM LUTGERT 13 MAART 2024

Kolonel, mevrouw Van Hoek, vertegenwoordigers van de GLR, veteranen, dames en heren hartelijk welkom. En natuurlijk een bijzonder hartelijk welkom voor kapitein Van Rossum en zijn gezin en verdere familie.

Vanmiddag bent u getuige van een bijzondere gebeurtenis namelijk de uitreiking van de Waarderingsspeld Koninklijke Luchtmacht aan kapitein Van Rossum. Deze speld bestaat sinds 25 mei 2016 en kan worden toegekend aan personeel dat zich naar het oordeel van de Commandant Luchtstrijdkrachten heeft onderscheiden door bijzondere toewijding of loffelijk optreden.

Alvorens over te gaan tot de daadwerkelijke uitreiking wil ik u graag wat meer vertellen over de plek waar wij nu bijeen zijn namelijk het terrein van de voormalige vliegbasis Ypenburg. Een plek die in de Nederlandse militaire en luchtvaartgeschiedenis een zeer bijzondere plaats inneemt.

Ypenburg dat in 1936 was geopend als luchtvaartterrein voor de sportvliegerij en na Schiphol het grootste vliegveld van ons land was, kreeg in 1939 de status van militair vliegveld. Dat was een gevolg van de sterk toegenomen internationale spanningen door het agressieve gedrag van Hitler in Duitsland. Hoewel ons land er van uit ging dat het net als in de Eerste Wereldoorlog neutraal zou blijven besloot de regering om op 29 augustus 1939 de algemene mobilisatie af te kondigen. Echter, de toestand van de Nederlandse krijgsmacht was zeer slecht. Als gevolg van de economische crisis die begon in 1929 en tot ver in de jaren '30 zou duren was de werkloosheid hoog en waren de sociale voorzieningen slecht. Daarom was de regering niet bereid om veel geld aan Defensie uit te geven. Pas vanaf 1935 werden de defensie uitgaven verhoogd maar toen was het eigenlijk al te laat om nog ergens defensie orders te plaatsen. Ik denk dat ik mag zeggen dat hier parallellen te trekken zijn met het heden. Nog steeds voldoet ons land niet aan de door de NAVO gewenste 2% norm en is onze krijgsmacht verre van op orde!

En kan het dan fout gaan?? Ja en hoe! In de vroege ochtend van 10 mei 1940 viel Duitsland ons land aan. De Duitse luchtmacht, de Luftwaffe, voerde een bliksemanval uit op Ypenburg en bombardeerde het vliegveld. Het gevolg was dat van de op Ypenburg gestationeerde vliegtuigen, 8 Fokker D-21 jachtvliegtuigen en 11 Douglas 8A/3N verkenners/lichte bommenwerpers, een fors aantal al op de grond verloren ging. De

vliegtuigen die nog wel konden opstijgen gingen meteen de strijd aan tegen de Duitse overmacht maar moesten uiteindelijk het onderspit delven.

Tegelijkertijd voerden Duitse transportvliegtuigen luchtlandingstroepen en parachutisten aan die het vliegveld moesten veroveren om daarna door te stoten naar het centrum van Den Haag. Aldaar wilden zij koningin Wilhelmina, de regering en de legerleiding gevangen nemen zodat de Nederlands tegenstand binnen 1 dag gebroken zou zijn. Deze opzet mislukte volledig door de felle tegenstand van onze kant.

Ypenburg werd verdedigd door de al genoemde vliegtuigen van het Wapen der Militaire Luchtvaart (de voorloper van de huidige Koninklijke Luchtmacht). Op de grond werd de verdediging uitgevoerd door de Grenadiers met steun van een cavaleriedetachement van 6 pantserwagens. Verder waren een aantal luchtdoelmitrailleurs aanwezig en werd de verdediging geholpen door in Delft opgesteld en door de Nederlandse Oliefabriek (nu Calvé) betaald licht luchtdoelgeschut.

Wat niet vergeten mag worden is dat onze troepen destijds voor een groot deel bestonden uit rekruten en reservisten (ook bij het vliegend personeel) die de strijd aangingen met zwaarbewapende en uitstekend getrainde Duitse troepen. Onze troepen daarentegen behoorden tot de jongste lichten opgeroepen militairen, hadden een minimale militaire opleiding gekregen en de meesten hadden nog nooit met scherp geschoten. Desondanks boden zij hevig verzet. Zie ook hier de verbintenis met wat er nu op een paar uur rijden hiervandaan plaats vindt in Oekraïne waar studenten, fabrieksarbeiders, geleerden en ga zo maar door vechten voor hun en onze vrijheid!!

Maar nu terugkerend tot de tijd van toen. Als gevolg van de felle gevechten was Ypenburg binnen de kortste keren bezaaid met vliegtuigwrakken. Dat kwam ook omdat de Duitsers geen rekening hadden gehouden met de bodemgesteldheid. Veel transportvliegtuigen die allemaal een vast landingsgestel hadden sloegen bij de landing over de kop omdat de wielen vastliepen in het drassige polderlandschap. Omdat de Duitsers hier dus niet meer konden landen moesten zij uitwijken naar bijvoorbeeld de snelweg die nu de A-13 heet. Ook dat ging heel vaak mis omdat delen van de weg versperd waren door inderhaast aangevoerde riool- en betonbuizen en autowrakken.

Na zware gevechten zagen onze troepen hier op Ypenburg en de nabije omgeving kans om in de loop van die eerste oorlogsdag het vliegveld grotendeels te heroveren. Die avond werd het laatste Duitse verzet gebroken en waren alle op en om het vliegveld gelande Duitse troepen geneutraliseerd of gevangengenomen.

Vanaf dat moment bleef Ypenburg in Nederlandse handen. Dat bleef zo tot 14 mei. Op die dag bombardeerden de Duitsers Rotterdam en dreigden dat andere grote steden hetzelfde lot zouden ondergaan. Ons land kon toen niets anders doen dan capituleren.

Wanneer we de balans opmaken dan zien we dat aan Nederlandse kant 95 militairen sneuvelden waarvan er 8 tot het vliegend personeel behoorden. Deze 8 zouden later postuum worden onderscheiden met het Vliegerkruis. Over de Duitse verliezen zijn tot op heden geen nauwkeurige gegevens bekend. Wel bekend is dat er ruim 1600 Duitsers op en rond Ypenburg krijgsgevangen werden gemaakt. Ruim 1200 gevangenen konden nog voor de capitulatie via IJmuiden naar Engeland worden afgevoerd.

Voor de strijd op Ypenburg zijn 4 militairen postuum onderscheiden met de Militaire Willems-Orde waarvan de meest bekenden zijn: reserve tweede luitenant G.J.L. Maduro wiens naam voortleefd in Madurodam en dienstplichtig korporaal/ziekenverzorger M.P. Van Oudheusden. Het kazernecomplex in Hilversum waar de slachtoffers van de MH-17 ramp naar toe zijn gebracht draagt nog altijd zijn naam.

Hoe ging het nu verder met Ypenburg? Na de capitulatie werd het door het oorlogsgeweld zwaar beschadigde vliegveld weliswaar door de Duitsers hersteld maar het was verder voor hen van weinig betekenis vooral vanwege de terreingesteldheid. Uiteindelijk werd het terrein in 1943 door het graven van een groot aantal sloten en het plaatsen van obstakels onbruikbaar gemaakt. Twee jaar later zouden de Duitsers voor hun terugtocht ook de bebouwing grotendeels vernielen.

Na de Duitse capitulatie werd de wederopbouw van Ypenburg voortvarend ter hand genomen. In september 1945 kon hier al het eerste naoorlogse vliegfeest worden gehouden. De opbrengst van dit luchtvaarttoernooi, georganiseerd door de Britse luchtmacht de Royal Air Force, kwam ten goede aan de slachtoffers van het geallieerde vergissingsbombardement op het Haagse Bezuidenhout eerder dat jaar. Onder het toezien van

koningin Wilhelmina die op het dakterras van het stationsgebouw had plaatsgenomen maakte het Nederlandse publiek voor het eerst kennis met het fenomeen straaljagers (de Britse Gloster Meteors) die boven het terrein napalm afwierpen!!

In mei 1947 kon het vliegveld Ypenburg officieel worden heropend. Dat ging gepaard met een groot vliegfeest dat de opmaat vormde voor een reeks internationale luchtvaartshows, de ILSY's (Internationale Luchtvaart Shows Ypenburg) die van 1949 tot en met 1957 werden gehouden. Naast de Nationale Luchtvaartschool en de Rijksluchtvaartschool vestigden zich op en rond het vliegveld diverse luchtvaartondernemingen zoals die van Frits Diepen, Martin Schroder (Martinair) en de eerste Nederlandse chartermaatschappij Aero Holland dat echter een kort leven was beschoren.

In september 1955 kwam Ypenburg weer in handen van Defensie wat een gevolg was van de toetreding van ons land tot de NAVO. Vliegbasis Ypenburg werd de thuisbasis van het 298, het 299 en het 334 Transportsquadron terwijl ook de Search and Rescue (SAR) eenheid van de luchtmacht hier onderdak vond. Deze situatie zou tot 1968 blijven bestaan. Toen besloot de regering dat de operationele onderdelen uit financiële overwegingen en de toenemende klachten over geluidshinder naar elders moesten verhuizen. Ypenburg werd een zogenaamde slapende basis, een reserve militaire vliegbasis waar in vreedstijd beperkt vliegverkeer mogelijk bleef ten behoeve van onder meer het Koninklijk Huis, de regering, het parlement en de luchtmacht. Een bijzondere gebeurtenis vond plaats op 2 juli 1968 toen mr. Pieter van Vollenhoven hier op Ypenburg werd beëdigd tot reserve-officier. In de daaropvolgende jaren zouden tal van staatshoofden en andere vip's op Ypenburg aankomen of vandaar vertrekken. Om er een paar te noemen; de Duitse bondskanselier Willy Brandt, president Soeharto van Indonesië, koning Hussein van Jordanië, premier Trudeau van Canada, premier Rajiv Gandhi van India, president Tito van Joegoslavië en kroonprins Charles van Groot-Brittannië. Daarnaast vond de Luchtmacht Stafschool hier op Ypenburg onderdak en wel in het voormalige stationsgebouw en het gebouw waar vroeger de Nationale Luchtvaartschool zetelde. Voor kolonel Banse en mijzelf een plek van betekenis. Kolonel Banse volgde hier eerst de Hoofdofficierscursus en later de Hogere Stafvorming en voor mij begon hier mijn carrière bij de luchtmacht.

Omdat de behoefte aan reserve-bases na de val van de Berlijnse Muur was afgenomen besloot de regering in 1991 dat Ypenburg kon worden

afgestoten. Na de officiële sluiting op 20 september 1991 werd begin 1992 begonnen met de sloop.

In de daaropvolgende jaren zou het voormalige vliegeterrein worden omgetoverd tot een Haagse woonwijk. Alleen het stationsgebouw, gerestaureerd door de Nationale Maatschappij tot Restaureren & Herbestemmen van Cultureel Erfgoed BOEI, de woning van de vroegere luchthavendirecteur uit 1937, de oude verkeerstoren en een groot aantal straatnamen herinneren nog aan het luchtvaartverleden van dit gebied. Daarnaast draagt de 13e Luchtverdedigingsbatterij van de Koninklijke Landmacht met trots de naam “Ypenburg”.

Ieder jaar wordt op 10 mei hier bij het door Ineke van Dijk vervaardigde oorlogsmonument, de herdenking van de Slag om de Residentie/Ypenburg gehouden. Aan deze in de loop der tijd tot een zeer grote herdenking uitgegroeide plechtigheid neemt door mijn toedoen sinds een aantal jaren ook een detachement van de Groep Luchtmacht Reserve (GLR) deel om de reservisten die in de strijd zijn omgekomen te eren. Ook de luchtmachtleiding zit het belang van deze herdenking in. Voor mijzelf was het dan ook een hoogtepunt toen ik bij de herdenking vorig jaar mei samen met de Directeur Operaties Koninklijke Luchtmacht, commodore-vlieger Bert de Smit een krans namens de luchtmacht mocht leggen. Kapitein Van Rossum en het onder zijn commando staande GLR-detachement waren daar getuigen van.

In de afgelopen jaren heeft kapitein Van Rossum met betrekking tot het GLR-detachement op diverse vlakken een grote rol gespeeld en mij veel werk uit handen genomen. Het was mij dan ook een groot voorrecht dat hij mij vroeg om zijn coach/mentor te zijn bij de Middelbare Defensie Vorming die hij alweer enige tijd geleden volgde. In de loop der tijd heb ik kapitein Van Rossum leren kennen niet alleen als vriend maar ook als een integer en bescheiden officier. Voor zijn werkzaamheden met betrekking tot Ypenburg ben ik hem zeer erkentelijk en dat wilde ik graag tonen door hem voor te dragen voor de Waarderingsspeld Koninklijke Luchtmacht.

Om mijn voordracht kracht bij te zetten heb ik contact opgenomen met kolonel Banse aangezien kapitein Van Rossum ook vrijwel ieder jaar met een kleine GLR-afvaardiging aanwezig is bij de 15 augustus 1945 herdenking in Breda. Kolonel Banse aarzelde niet om de voordracht te ondersteunen en daarmee kon het hele proces om tot toekenning te komen in gang worden gezet. Carel, alsnog mijn dank daarvoor!

Dames en heren, dank voor uw aandacht. En dan geef ik nu graag het woord aan kolonel Banse.

.