



MAANDBLAD VAN DE DOCUMENTATIEGROEP '40-'45

TERUGBLIK 40-45

61^E JAARGANG NR. 3 (635) • MAART 2023



Operatie Scheveningen

Een mysterieuze 'Horsa', een succesvolle 'cold case story'

Het verhaal van een monument

OPERATIE SCHEVENINGEN

Ton Bos

Voordat voor Nederland de Tweede Wereldoorlog begon werd al nagedacht over o.a. een mogelijk vertrek uit Nederland van leden van de Koninklijke Familie en hooggeplaatste functionarissen. Toen de oorlog op 10 mei 1940 eenmaal een feit was, liep het toch allemaal anders dan mogelijk gepland was.

Hier het verhaal over het vertrek van de ministers van Buitenlandse Zaken en de Minister van Koloniën en alles daar omheen.

Of er ooit een draaiboek onder de titel Operatie Scheveningen is geweest mag betwijfeld worden. Ik heb in ieder geval geen archiefstuk met die titel gezien. De vraag of er voor het uitbreken van de oorlog contacten geweest zijn met landen als Frankrijk of Groot-Brittannië over het mogelijk uitwijken van de koninklijke familie en regering bij een dreigende bezetting, zal niet met een 100% zekerheid kunnen worden beschreven.

Welke voorbereidingen waren er getroffen voor een mogelijk vertrek van regering en de koninklijke familie?

Onze diplomatieke posten in Brussel, Parijs en London hadden een verzegelde enveloppe in hun kluis liggen die geopend moest worden wanneer duidelijk was dat Nederland in oorlog was. Men overwoog om, gelet op onze neutraliteit, ook een verzegelde enveloppe in onze diplomatieke post in Berlijn te deponeren. Maar dat werd te 'gevaarlijk' geacht en is dus niet uitgevoerd.

Van oudsher heeft onze Marine goede banden met de Engelse Royal Navy. Dat uitte zich al in de wens van de Engelsen om op stafniveau regelmatig vergaderingen te willen beleggen met onze Marine.

Zelfs Churchill bemoeide zich ermee, maar met de strikte neutraliteitspolitiek van Den Haag was dat niet mogelijk. Het Venlo-incident van 9 november 1939 lag nog vers in het geheugen. Bij dat incident bleek dat de Nederlandse Inlichtingendienst samenwerkte met hun Britse collega's. Eén en ander weerhield onze Marine-chef admiraal Furstner er niet van om op verzoek van de directie van de Nederlandse Bank een draaiboek neer te leggen met afspraken die hij met de Engelsen had gemaakt m.b.t. het overbrengen van onze goudvoorraad naar Engeland wanneer Duitsland Nederland zou binnenvallen.

Er was al een vaste telefoonverbinding tussen beide hoofdkwartieren, daar kwam begin maart 1940 (datum is onzeker) een radioverbinding bij. Deze informatie werd niet gedeeld met de minister van Defensie. Of de opperbevelhebber, generaal Winkelman, van deze verbindingen op de hoogte was is niet helemaal duidelijk.

Maar op 10 mei 1940 blijkt de verbinding tussen de Nederlandse – en Engelse Marine van cruciaal belang voor het regelen van een vertrek van de Koninklijke Familie, de regering en onze goudvoorraad.



Marinevliegkamp Veere, sept. 1939 met de R2 en de R4 inmiddels met oranje driehoek. (Collectie NIMH).

Reeds in roerige zomermaanden van het jaar 1939, toen de oorlogssfeer al in de lucht hing, werd in kleine kring besproken dat bij het uitbreken van een oorlog prinses Juliana met haar gezin Nederland moest verlaten. De kapitein-luitenant ter zee jhr. van Holthe werd als adjudant aangesteld met de opdracht hen dan te vergezellen.

Eén van de plannen was om met motortorpedoboot TM51 naar Breskens te varen en vandaar per auto naar Frankrijk.

Een aanval met parachutisten en luchtlandingstroepen was toen nog een onbekend fenomeen. Op 10 mei 1940 kon dit plan direct de prullenbak in. De TM51 lag voor reparatie in Schiedam. Om heel Den Haag, maar ook in het Westland, was het onveilig vanwege landingen van parachutisten. Het andere plan om met auto's naar de Braassemermeer te rijden en daar met watervliegtuigen van de MLD uit te wijken naar Engeland ging niet door. Op en rond het vliegveld Valkenburg was de vijand geland. Een eenheid van hen was opgerukt richting Leiden en had de brug over de Oude Rijn (Haagse Schouw) bereikt. De huidige A44 bestond nog niet. Door de bezetting van de Haagse Schouw was het Braassemermeer voorlopig onbereikbaar. De Koninklijke Familie, bijeen in Huis ten Bosch, besloot de ontwikkelingen af te wachten. Om half twaalf die ochtend vertrok men wel vanaf Huis ten Bosch naar paleis Noordeinde. Hoe dicht de parachutisten paleis Huis ten Bosch al genaderd waren, heeft niemand tot nog toe beschreven. Ja, berichten dat de para's al in Wassenaar zaten. Maar dat bleken geruchten die niet waar waren. Paleis Huis ten Bosch ligt aan de uiterste noordrand van Den Haag. Paleis Noordeinde ligt in het centrum van Den Haag. Wellicht daarover later dit jaar in dit blad.

De Marinestaf was gevestigd aan de Badhuisweg in Scheveningen. Men ging op die 10^e mei gelijk polshoogte nemen op de nabij gelegen boulevard. Dit met de bedoeling om te kijken of er veel golfslag was. Dat was niet het geval, dus een prima plek voor een pendeldienst van de watervliegtuigen van de MLD richting Engeland.

De middelen van de Marine Luchtvaartdienst (MLD)

De Marine Luchtvaartdienst beschikte over verschillende vliegkampen, zoals de Kooy (Den Helder), de Mok (Texel), Schellingwoude (Amsterdam) en Veere (Zeeland).

In een vroeg stadium werd al onderkend dat een verdere spreiding van de operationele vliegtuigen (Schellingwoude was operationeel, maar werd voornamelijk door de Fokker-fabriek gebruikt) noodzakelijk was. Daarom kwamen er drie nieuwe hulpsteunpunten. Die lagen op het Braassemermeer, Westeinderplas en het Alkmaardermeer.

Vooruitziend als men kennelijk was, werd met de uitvoering al begonnen vlak voordat de mobilisatie in augustus 1939 begon. Na voltooiing streken daar de watervliegtuigen zoals de Fokker T-VIII W (de letter T staat voor torpedo en de letter W voor watervliegtuig) en de Fokker C-VIII W neer.

De winter 1939/1940 was zeer streng. De plassen vroren dicht waardoor de marineleiding zich genoodzaakt zag om de watervliegtuigen terug te roepen naar de Kooy en de Mok. Voordat de steunpunten weer bereikbaar waren was het 9

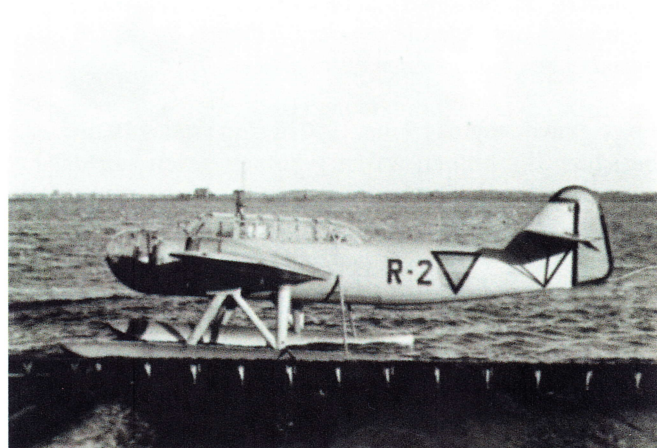
april 1940, de dag waarop Duitsland Denemarken en Noorwegen binnenviel. Op de Westeinderplassen streek GVT-4 (Groep Vliegtuigen) neer. Het steunpunt Braassemermeer werd bezet door GVT-2.

De commandant van steunpunt Braassemermeer was officier-vlieger Rombeek. Zijn groep bestond oorspronkelijk uit vijf toestellen. De R-1, R-2 en de R-3 kwamen naar de Braassemermeer. De R-4 bleef op de Mok in reserve. De R-5 ging in gevecht met een Duits toestel op 13 september 1939 verloren. De Duitsers zagen de R-5 aan voor een Engels toestel. Wij zullen deze groep op 10 mei verder volgen.

Koningin Wilhelmina werkte op paleis Noordeinde, maar woonde in paleis Huis ten Bosch aan de Bezuidenhoutseweg in Den Haag. Na het uitbreken van de oorlog in september 1939 had zij haar dochter prinses Juliana dringend geadviseerd om met haar gezin te verhuizen van paleis Soestdijk naar paleis Huis ten Bosch. Kringen rond de koninklijke familie bedachten dat in geval van nood een evacuatie naar Frankrijk of Engeland beter te organiseren was vanuit Den Haag. Zo er waarschijnlijk een plan was om Nederland te verlaten dan zou men met een groep auto's Den Haag via Wassenaar (den Deijl) verlaten. Om de Oude Rijn te kunnen passeren moest men bij Leiden over een brug die ter plaatse bekend stond als de Haagse Schouw. Dan richting Braassemermeer.

Maar ook hoge functionarissen zouden op deze wijze met vliegtuigen van de Marine Luchtvaartdienst voor overleg naar Parijs of London kunnen worden gestuurd.

Op vrijdag 10 mei 1940 om 00:10 uur verstuurde de Marinestaf een telegram naar GVT-2. (Gevestigd in een pand aan de Badhuisweg te Scheveningen.) De toestellen moesten worden ontdaan van bommen en/of torpedo's en moesten zich gereed te houden voor speciale opdrachten.



De R2 waarschijnlijk op steunpunt Braassemermeer. (Collectie NIMH).

Om 03:45 uur startte de R-2 voor een verkenning langs de kust tussen Noordwijk en Hoek van Holland. De bemanning bestond uit officier-vlieger Rombeek, sergeant-vlieger Bakker en korporaal-telegrafist Luijendijk.

Tien minuten later was het X-zeit voor de Duitsers. Direct gevolgd door een bombardement van het bij Scheveningen liggende Kamp Waalsdorp en de Nieuwe Alexanderkazerne.

Hoe beleefde onze minister van Buitenlandse Zaken de dag voor de aanval?

Mr. E.N. van Kleffens (minister van Buitenlandse Zaken) schrijft daarover:

'De dag, donderdag 9 mei, verliep zonder enige onrustbarende voortekenen, noch in Den Haag, noch in Berlijn, totdat de avond viel. Het was een mooie lentedag. Mijn vrouw en ik maakten na het eten een korte wandeling. Het was een drukke dag geweest en daar die avond mijn aktentas niet al te zwaar was, hoopte ik op een goede nachtrust. Om ongeveer half tien – wij waren juist thuisgekomen – kreeg ik per telefoon een boodschap van het ministerie van Defensie: er is slecht nieuws.

Onze inlichtingendienst had de waarschuwing gegeven, dat de Duitsers Nederland zouden aanvallen: 'Morgen bij het aanbreken van de dag; houdt u goed.' Het was een ontzettend bericht. Ik beraadslaagde per telefoon met mijn collega's. Wij kwamen overeen, dat de minister van Defensie onmiddellijk naar mijn huis zou komen, waar wij dien nacht ons hoofdkwartier zouden vestigen. Later is gebleken, dat wij daarmee plannen van den vijand, die tot in de kleinste bijzonderheden waren uitgewerkt, hebben gedwarsboomd. Die plannen, welke wij vonden op een in onze handen gevallen Duitse generaal (er is geen Duitse generaal gevangen genomen in die meidagen. Waarschijnlijk wordt hier bedoeld de plannen die gevonden werden in een Duits vliegtuig dat door Nederlands afweergeschut werd neergehaald en in de Haagse 2^e Adelheidstraat neerstortte), hielden in, dat personen van de Duitse vijfde colonne de minister van Defensie, overste Dijkhoorn, diezelfde avond in zijn huis moesten overvallen en ontvoeren.'

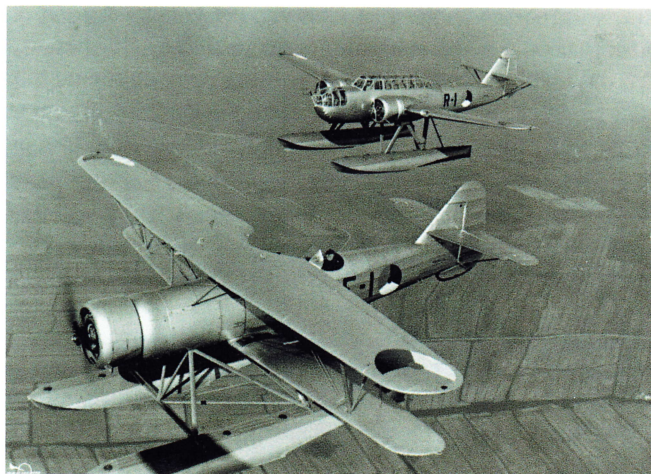
En zo ging donderdag 9 mei 1940 over in vrijdag 10 mei. Alle berichten die binnen waren gekomen gaven aan dat het overal rustig was. Om half drie ging men toch even rusten. Minister van Kleffens schrijft verder:

'Voor de klok vier geslagen had, ging de telefoon naast mijn bed; er was een bericht dat onze vliegvelden bij Waalhaven, Bergen, Schiphol en de Kooy gebombardeerd waren. Toen deze aanval van Duitsland via andere bronnen werd bevestigd, belde ik met de Minister-President.'

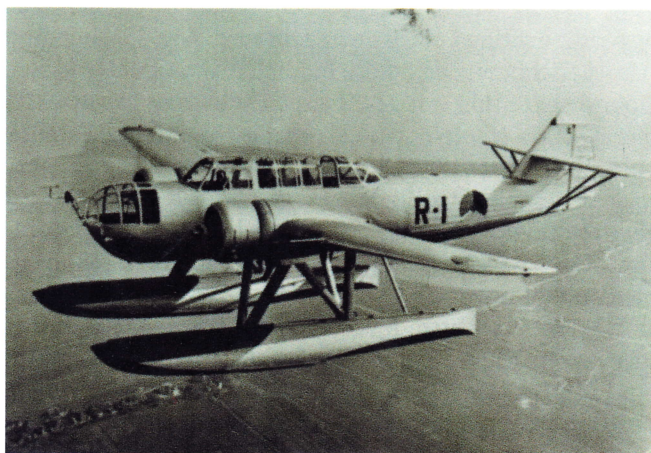
Tot zo ver Minister van Kleffens.

Tegen zes uur waren alle ministers bijeen in de privéwoning van de Minister-president de Geer aan de Haagse Prins Mauritslaan. Van Kleffens werd vrij snel weggeroepen, aangezien de Duitse gezant op het ministerie was verschenen en een mededeling voor de minister had.

Van Kleffens was weer aanwezig bij de volgende ministersvergadering. Nu in het departementsgebouw aan de Bezuidenhoutseweg. Daar werd besloten dat de ministers



Fokker C XIV W F-1 en Fokker T VIII W R-1 nog met rood-wit-blauw rozet. (Collectie NIMH).



Fokker T VIII W R-1 met rood-wit-blauw rozet. Dus vóór 14 sept. 1939. (Collectie NIMH).

van Buitenlandse Zaken en die van Koloniën direct met een watervliegtuig naar London moesten vertrekken.

Daartoe werd GVT-2 aangewezen. En zoals wij nu weten lag die eenheid op het Braassemermeer. In het begin gaf ik aan dat er mogelijk gedacht werd om prinses Juliana en haar gezin via het Braassemermeer wilden laten vertrekken.

De tocht naar het Braassemermeer was in de ochtend van 10 mei 1940 niet mogelijk. Op het in aanleg zijnde vliegveld Valkenburg waren Duitse vliegtuigen met luchtlandingstroepen neergestreken. Tevens waren er parachutisten gedropt. Bij het kruispunt Den Deijl en verderop bij Maaldrift werd gevochten. De brug Haagse Schouw bij Leiden was inmiddels bezet door vijandelijke troepen.

De Marinestaf dirigeerde de watervliegtuigen van GVT-2 van het Braassemermeer naar het strand van Scheveningen. De golfslag was gering, dus een landing op zee was mogelijk. Minister van Kleffens reed met zijn collega nog even langs zijn huis om wat spullen op te halen, alvorens naar de boulevard van Scheveningen te rijden. Van Kleffens vroeg aan zijn vrouw of zij, wanneer er plaats was in het vliegtuig, mee wilde. Zij stemde toe en zo vertrok deze groep van drie personen naar het strand. Ik ben ooit een verhaal tegengekomen waarin werd aangegeven dat ook de secretaresse van Minister Welter meeging, maar daar schrijft Van Kleffens helemaal niet over. Archiefstukken en andere publicaties vertellen daar niets over.



Bij aankomst op de boulevard van Scheveningen lagen er twee watervliegtuigen (R-1 en de R-3) al te wachten. Van Kleffens schrijft verder:

‘...aan alle kanten om ons heen weerklonken schoten, van de havenhoofden, in de buurt van de vuurtoren en van de boulevard, met het doel de Duitse vliegtuigen, waarvan er verscheidene boven de stad cirkelden, te beletten in de buurt van onze machines te komen.’

De machines lagen iets ten zuiden van het toenmalige wandelhoofd. Ter hoogte van de sociëteit de Witte en Seinpost. Op de boulevard stond generaal-majoor van Oorschot (voormalig Hoofd van de Inlichtingendienst) en overste Zegers. Zij zouden met een volgend vliegtuig vertrekken.

De R-1 kon de oversteek niet maken, aangezien deze op weg naar het strand van Scheveningen, in gevecht met vijandelijke toestellen een lek in de brandstoftank had opgelopen. De R-3 was ook niet ongeschonden voor het strand van Scheveningen geland. Een van de drijvers was door kogelinslagen lek, maar het toestel was wel in staat om de overtocht te maken. Van Kleffens schrijft daarover:

‘de commandant zeide dat er plaats was voor mijn vrouw, en dus klauterden wij aan boord, waar wij ingeklemd zaten tussen de mitrailleurs, het radiotoestel, en andere instrumenten. Wij konden niet meer dan de helft van de weinige bagage aan boord nemen.’

Hetgeen achterbleef werd door anderen netjes op het Ministerie in de kamer van de minister gezet. Daar troffen de Duitsers het aan. Het dagboek van de minister zat daar tussen en belandde vervolgens in Berlijn.

De commandant van de R-3 (officier-vlieger van Loon) kreeg na verschillende pogingen de motoren gestart. Het was 10 mei 1940 09:00 uur. Vanaf Scheveningen vloog men langs de kustlijn laag over zee naar Calais. De in het toestel aanwezige kaart reikte niet tot aan Engeland vandaar dat men eerst naar Calais vloog. Daar maakte men de oversteek naar Engeland en maakte de R-3 bij Brighton onder grote belangstelling van de plaatselijke bevolking, een landing op zee en taxiede vervolgens naar het strand.

De R-1 werd voor reparatie teruggeroepen naar Vliegkamp Schellingwoude bij Amsterdam.

De R-2 landde na zijn vroege patrouillevlucht om ongeveer 05:00 uur op het steunpunt Braassemermeer. Toen de R-1 en de R-3 daar vertrokken werd de brandstoftank van de R-2 nog bijgevuld. Omstreeks 09:30 verscheen ook de R-2 bij Scheveningen bijna gelijktijdig met de G-8 die van de Mok afkwam en als escortevliegtuig moest fungeren voor de R-4. Een kwartier eerder was de R-4 geland. Om 08:00 uur was dit toestel opgeroepen om van de Mok naar Scheveningen te vliegen.

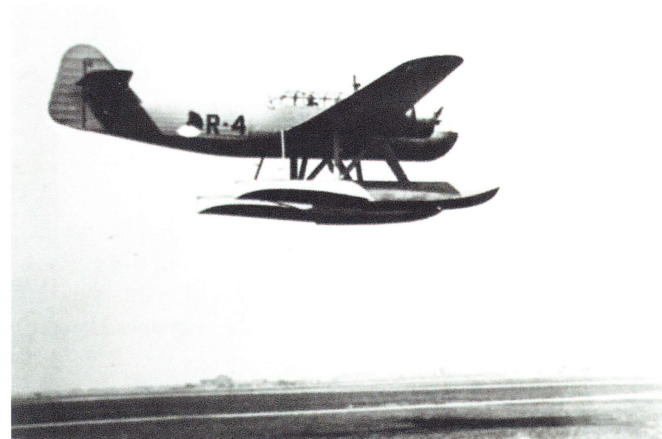
Het vliegtuig werd gevlogen door officier-vlieger Uytenhoudt. Voor deze vlucht was de oorspronkelijke mitrailleur-schutter vervangen door een persoon die kleiner van stuk was en veel minder woog. Heel belangrijk voor het doel van deze missie. Zijn naam: Nico Kooiman. Nico was werktuigkundige bij de KLM, maar ‘uitgeleend’ aan de Marine Luchtvaartdienst zoals zijn zoon Arie mij vertelde.

Verder vertelde Arie mij dat zijn vader een voorgevoel had dat de oorlog voor hem niet goed zou aflopen.

In een brief schreef Nico Kooiman:

‘Het is niet onmogelijk dat de zee of iets anders een offer vraagt. Vader, denk aan mijn lievelingen. Wij moeten onze plicht vervullen onder alle omstandigheden. De stemming en de geest bij de Marine is uitstekend. Er wordt hard gewerkt. Rust hebben wij maar weinig. Maar dat kan mij niet bommen. Onze vrijheid boven alles, desnoods met mijn leven.’

De R-4 landde even ten zuiden van het wandelhoofd dat toen recht tegenover het Kurhaus lag. Direct werd dit toestel onder vuur genomen door Duitse vliegtuigen. Volgens de Kustwacht Scheveningen waren er drie Duitse toestellen (ME 109 of ME 110) in de lucht die ieder een duikvlucht op de arme R-4 ondernamen. Piloot Uytenhoudt sneuvelde in



Fokker T VIII W - R-4. (Collectie NIMH).

zijn toestel. Schutter Kooiman werd zwaar gewond. Zij werden overgebracht naar het Rode Kruis Ziekenhuis aan de Sportlaan in Den Haag.

Op 12 mei overleed Kooiman aan zijn verwondingen. Beiden liggen begraven op het Militaire Erehof in Den Haag. Enkele jaren geleden werd het oorspronkelijke grafkruis van officier-vlieger Uytenhoudt teruggevonden. Tijdens de eerstvolgende 10 mei-herdenking plaatste de neef van vlieger Uytenhoudt dat kruis nog eenmaal voor die herdenking op zijn graf. Dat kruis plus de foto's van de skeletten (ontvangen van Jan Anderson) van de op het strand in brand geschoten toestellen staan nu in de Traditiekamer van de Marine Luchtvaartdienst in Den Helder.

De G-8 (sergeant-vlieger J. Brugman en korporaal K. Dool-aard) die als escortevliegtuig moest fungeren, en inmiddels ook op het strand stond, werd even later ook onklaar geschoten. Daar vielen gelukkig geen doden of gewonden bij.

De geraamten van beide vliegtuigen hebben nog tijden op het strand gelegen. Bij vloed lagen zij in het water en de Scheveningse jeugd vond dit een prima speelobject.

Na het debacle met de R-4 zag men af van verdere pogingen om met toestellen van de MLD Nederland te verlaten.

De R-2 werd teruggeroepen naar het steunpunt Braassemermeer. Maar aangezien het in de lucht op hun weg ten noorden van Den Haag vol was met vijandelijke vliegtuigen nam men een omweg en besloot men ten zuiden van Den Haag te vliegen. Ook daar stuitte men op de vijand en uiteindelijk heeft men uit nood het beschadigde toestel bij het voormalig eiland Roozenburg aan de grond gezet.

Waren er niet meer watervliegtuigen van dit type?

De eerste serie van vijf toestellen beviel de MLD zo goed dat in september 1939 nog een order bij Fokker werd geplaatst. De te leveren toestellen zouden de nummers R4 tot en met R 19 krijgen.

Toen de oorlog voor Nederland op 10 mei 1940 uitbrak zorgden de Fokkerfabrieken in Amsterdam nog bliksemsnel voor enkele watervliegtuigen die op dat moment vrijwel afgebouwd waren. Op 10 mei kwam een T-VIII W (registratie R-9) beschikbaar en op 11 mei (sommigen schrijven 12 mei) kwam daar nog de R-8 en R-10 bij. Allen gingen naar het steunpunt Westeinderplassen, want het steunpunt Braassemermeer was opgeheven. Vanaf de Westeinderplassen is naar mij bekend alleen een verkenningsvlucht uitgevoerd langs de oostkust van het IJsselmeer.

Op 14 mei 1940 kwam de opdracht om uit te wijken naar Engeland. In totaal vertrokken er van de Westeinderplassen zeven toestellen met 28 man aan boord richting Frankrijk om via Cherbourg over te steken naar Engeland. Men kwam daar behouden aan.

Geraadpleegde literatuur:

- *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, deel 2; L. de Jong
- *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, deel 3; L. de Jong
- *Zij vochten op de zeven zeeën*; K.W.L. Bezemer
- *De marine na de marine*, interview met Arie Kooiman; uitgave Vast Werken maart 2014
- *Het Marinesteunpunt Braassemermeer (1939-1940)*; Alkmadders maart 2013
- *Meer dan 80 jaar in een noodgraf*; H. Muis niet uitgegeven december 2020
- *De Fokker T.8-W vloog bij de MLD, RAF en Luftwaffe*; AVIA september 1979 Nico Geldof
- *De overweldiging van Nederland*; E.N. van Kleffens
- *Het Venlo-incident*; J.P. Nater
- *Operatie Scheveningen; een poging tot reconstructie*; M.H.H. der Weerd, april 2018
- *10 mei 1940*; W.J. Kaak
- *De Slag om de Residentie*; E.H. Brongers
- *Gegevens over Vliegekampen De Mok en De Kooy*; NIMH Invent.nr. 540033
- *Verslag kapitein-ter-zee J.W.G. van Hengel*; NIMH Invent.nr. 445024
- *Kustwachtpost Scheveningen*; opperkonstabel Jongsma; NIMH Invent.nr. 446012
- *Vleugels van de vloot*; L. Honselaar



Uitgebrande restant van de R-4 of de G-8. (Collectie Jan Anderson).



Uitgebrande restant van de R-4 of de G-8. Achtergrond het Wilhelmina wandelhoofd. (Collectie Jan Anderson).

