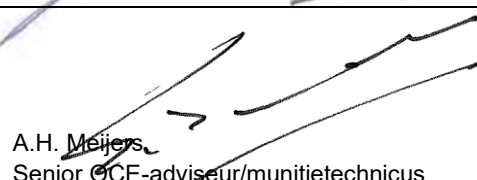




Vooronderzoek Conventionele Explosieven gemeente Zoetermeer

Foto omslag	Gecrashte Duitse Junkers 52-transportvliegtuigen op de Rijksweg 12, mei 1940 (Bron: http://fotos.serc.nl/zuid-holland/zoetermeer/zoetermeer-35641/)
Foto omslag (achtergrond)	De Rijnbrug bij Arnhem op 4 november 1944 (Bron: www.wikipedia.com)
Project	Vooronderzoek Conventionele Explosieven gemeente Zoetermeer
Opdrachtgever	Gemeente Zoetermeer
Documentcode	19S070-VO-02
Aantal pagina's	148
Datum definitief	9 april 2020
Datum herzien	
Datum concept	14 februari 2020
Opgesteld	 C.J.W. Prince MA en R.J.M. Brinkman MA, Historici
Beoordeeld	 A.H. Meijers, Senior OCE-adviseur/munitietechnicus
Geaccordeerd	 D. de Goeij, Afdelingshoofd



De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Saricon BV. De inhoud van dit rapport mag slechts door de opdrachtgever als één geheel aan derden kenbaar worden gemaakt voor het doel waarvoor het is vervaardigd en voorzien van bovengenoemde aanduidingen met betrekking tot auteursrechten, aanpassingen en rechtsgeldigheid.

Voor verdere informatie, vragen en/of suggesties:

Saricon bv
Industrieweg 24, 3361 HJ Sliedrecht
Telefoon: +31 (0) 184 422538
Website: www.saricon.nl
E-mail algemeen: contact@saricon.nl

Inhoudsopgave

1 Samenvatting	6
2 Inleiding	7
2.1 Aanleiding en opdrachtomschrijving	7
2.2 Probleemstelling	7
2.3 Doelstelling	7
2.4 Onderzoeksgebied	7
2.5 Leeswijzer	9
2.6 Onderzoeksmethode; het vooronderzoek CE in Nederland	9
2.6.1 Bestaande en toekomstige richtlijnen	9
2.6.2 Verantwoordelijkheid over risico's rondom CE	11
2.6.3 Definitie van de term 'verdacht gebied'	12
2.6.4 Verantwoording	13
2.6.5 Archivering	13
3 Beschrijving bronnenonderzoek	14
3.1 Eerder uitgevoerd onderzoek	14
3.2 Literatuur	15
3.3 Gemeentearchieven	15
3.4 Nationaal Archief (dossiers provincie Zuid-Holland)	16
3.5 Nationaal Archief (overige dossiers)	17
3.6 Semistatische Archiefdiensten Defensie	18
3.7 Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)	18
3.8 Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD)	19
3.9 Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD)	20
3.10 The National Archives	21
3.11 Bundesarchiv-Militärarchiv	22
3.12 The National Archives and Records Administration	23
3.13 Verliesregister SGLO/NIMH	24
3.14 Saricon collectie nieuwsberichten explosieenvondsten	24
3.15 Koninklijke Bibliotheek	24
3.16 Utrechts Archief	25
3.17 Getuigen	25
3.18 Defence Overprints Kadaster	25
3.19 Luchtfoto's	25
4 Resultaten inventarisatie bronnenmateriaal	27
4.1 Inleiding: het onderzoeksgebied in de Tweede Wereldoorlog	27
4.2 Overzicht oorlogshandelingen	28
4.3 Duitse militaire objecten in het onderzoeksgebied	29
4.4 Luchtfoto-interpretatie	32
4.4.1 Duitse militaire aanwezigheid	34

4.4.2	Vliegtuigcrash Amerikaanse B-24 Liberator-bommenwerper, 22 februari 1945	39
4.4.3	Inslagen afwerpmunitie/luchtaanvallen.....	40
4.5	Vondsten van CE in en rond het onderzoeksgebied.....	41
4.6	Het onderzoeksgebied na de Tweede Wereldoorlog	46
5	Beoordeling bronnenmateriaal	49
5.1	Inleiding	49
5.2	Methoden bij het aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden.....	49
5.3	Procesbeschrijving beoordelen luchtaanvallen	49
5.4	Procesbeschrijving beoordeling militaire objecten	51
5.5	Leemten in kennis.....	51
5.6	Gebeurtenissen die niet zijn beoordeeld.....	52
5.7	Beoordeling gebeurtenissen	52
5.7.1	Gebeurtenissen in Zoetermeer, periode 10-14 mei 1940	52
5.7.2	Nederlandse vliegtuigcrash 10 mei 1940.....	53
5.7.3	Duitse vliegtuigcrashes 10 mei 1940	54
5.7.4	Duitse luchtaanval 13 mei 1940	54
5.7.5	Duitse luchtaanval 14 mei 1940	55
5.7.6	Britse luchtaanval 20-21 mei 1940	55
5.7.7	Britse luchtaanval 1-2 januari 1941	56
5.7.8	Amerikaanse vliegtuigcrash 30 juli 1943	57
5.7.9	Duitse vliegtuigcrash 19 september 1943.....	57
5.7.10	Amerikaanse luchtaanval 1 mei 1944.....	58
5.7.11	Duitse vliegtuigcrash 27-28 december 1944	59
5.7.12	Britse luchtaanval 10 februari 1945	61
5.7.13	Amerikaanse vliegtuigcrash 22 februari 1945.....	61
5.7.14	Britse luchtaanvallen spoorlijn grondgebied Zoetermeer, periode 4 maart-31 maart 1945.....	63
5.7.15	Britse luchtaanval 30 maart 1945	66
5.7.16	Duitse militaire aanwezigheid	67
5.7.17	Analyse naoorlogse meldingen/onderzoeken naar blindgangers van afwerpmunitie	71
5.7.18	Overige CE-vondsten	82
5.8	Overzicht verdachte gebieden	83
5.9	Soort en verschijningsvorm van CE.....	92
5.10	Verticale afbakening verdacht gebied.....	94
6	Conclusie en aanbevelingen	95
6.1	Conclusie	95
6.2	Advies vervolgtraject.....	95
7	Bijlagen.....	96
7.1	Bijlage 1: Distributielijst.....	97
7.2	Bijlage 2: Bronnenlijst	98
7.3	Bijlage 3: CE-bodembelastingkaart.....	106
7.4	Bijlage 4: Inventarisatie bronnenmateriaal.....	107
7.4.1	Gebeurtenissen in Zoetermeer 10-14 mei 1940 (inclusief Duitse vliegtuigcrashes)	107

7.4.2	Nederlandse vliegtuigcrash 10 mei 1940.....	109
7.4.3	Duitse luchtaanval 13 mei 1940	110
7.4.4	Duitse luchtaanval 14 mei 1940	110
7.4.5	Britse luchtaanval 20-21 mei 1940	111
7.4.6	Britse luchtaanval 5 juni 1940.....	113
7.4.7	Britse luchtaanval 1-2 januari 1941	113
7.4.8	Amerikaanse vliegtuigcrash 30 juli 1943 (T2742).....	115
7.4.9	Duitse vliegtuigcrash 19 september 1943 (R0633).....	116
7.4.10	Amerikaanse luchtaanval 1 mei 1944.....	116
7.4.11	Britse luchtaanval 7 oktober 1944	117
7.4.12	Duitse vliegtuigcrash 27-28 december 1944 (T4267).....	117
7.4.13	Britse luchtaanval 3 februari 1945	118
7.4.14	Britse luchtaanval 10 februari 1945	118
7.4.15	Amerikaanse vliegtuigcrash 22 februari 1945 (T5293).....	119
7.4.16	Britse luchtaanval 26 februari 1945	120
7.4.17	Britse luchtaanval 28 februari 1945	120
7.4.18	Britse luchtaanval 4 maart 1945	121
7.4.19	Britse luchtaanval 10 maart 1945	121
7.4.20	Britse luchtaanval 17 maart 1945	122
7.4.21	Britse luchtaanval 18 maart 1945	123
7.4.22	Britse luchtaanval 19 maart 1945	124
7.4.23	Britse luchtaanval 20 maart 1945	124
7.4.24	Britse luchtaanval 21 maart 1945	125
7.4.25	Britse luchtaanval 22 maart 1945	126
7.4.26	Britse luchtaanval 23 maart 1945	127
7.4.27	Britse luchtaanval 24 maart 1945	129
7.4.28	Britse luchtaanval 25 maart 1945	130
7.4.29	Britse luchtaanval 30 maart 1945	130
7.4.30	Britse luchtaanval 31 maart 1945	131
7.4.31	Informatie van algemene aard.....	131
7.4.32	Militaire aanwezigheid uit overige bronnen.....	132
7.4.33	Onderzoeken naar blindgangers 1940-heden	132
7.5	Bijlage 4: Certificaten.....	148

1 Samenvatting

In opdracht van de gemeente Zoetermeer heeft Saricon een vooronderzoek conventionele explosieven (CE) uitgevoerd dat het hele grondgebied van deze gemeente beslaat. Het doel van dit vooronderzoek is om op beredeneerde wijze te komen tot een waarschijnlijkheidsuitspraak over de aanwezigheid van CE binnen het onderzoeksgebied.

Aan de hand van de gehanteerde definitie van de term 'verdacht gebied' in paragraaf 2.6.3 en de gehanteerde methoden beschreven in hoofdstuk zijn binnen de grenzen van het onderzoeksgebied 22 op CE verdachte gebieden aangemerkt. Deze gebieden zijn verdacht op afwerpmunitie van 250 lb. en/of 500 lb., afkomstig van luchtaanvallen die werden uitgevoerd door Britse Spitfire-jachtbommenwerpers in maart 1945. De verdachte gebieden hebben ieder een label gekregen, zie het overzicht in paragraaf 5.9. De verdachte gebieden zijn tevens gespecificeerd op de CE-bodembelastingkaart in bijlage 3.

Het is niet gezegd dat in deze verdachte gebieden met zekerheid CE aanwezig zijn. Evenmin is gezegd dat buiten de verdachte gebieden géén CE aanwezig zijn. De verdachte en onverdachte gebieden moeten worden beschouwd als waarschijnlijkheidsuitspraken, die zijn gedaan op basis van uitgebreid historisch bronnenonderzoek, gehanteerde afbakeningmethoden, een kritische beoordeling van het bronnenmateriaal en expertinschattingen. Alle methoden zijn naar inschatting van de opstellers consistent toegepast; conclusies zijn herleidbaar en reproduceerbaar.

Uit doelmatigheidsoverwegingen is nog geen verticale afbakening voor de op afwerpmunitie verdachte gebieden uitgevoerd. Voorts is, in overleg met de opdrachtgever, besloten nog geen diepgaand onderzoek te verrichten naar contra-indicaties voor de aanwezigheid van CE in de vorm van naoorlogs grondverzet.

Saricon adviseert om bij voorziene werkzaamheden binnen de verdachte delen van het onderzoeksgebied ruim voor aanvang van de werkzaamheden een Risicoanalyse CE te laten opstellen. Een Risicoanalyse CE heeft tot doel te bepalen of het verdacht gebied op de CE-bodembelastingkaart voor de uitvoeringswerkzaamheden wel relevant is en beoogt de overlast van eventuele projectstagnatie te beperken. Ook benoemt een Risicoanalyse CE de verschillende risico's van de aan te treffen CE.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding en opdrachtomschrijving

In opdracht van de gemeente Zoetermeer heeft Saricon een gemeentebreed vooronderzoek conventionele explosieven uitgevoerd. Aanleiding voor het vooronderzoek vormde het contact tussen de gemeente Zoetermeer en Saricon ten behoeve van de uitgevoerde CE-risicoanalyse voor de locatie Nutricia. Daarna besloot gemeente Zoetermeer een gemeentebreed vooronderzoek uit te laten voeren, om zo voor de langere termijn een beter zicht te krijgen op de CE-problematiek binnen haar gehele beheersgebied.

Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de offerte met kenmerk: 2019-S-019-AB-01 d.d. 19 februari 2019. De opdracht-brief gerelateerd aan deze offerte heeft als verplichtingenummer: 103064 en als zaaknummer: 0637464962, d.d. 7 juni 2019

2.2 Probleemstelling

Als gevolg van oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog kunnen CE in de bodem zijn achtergebleven. Bij het spontaan aantreffen van CE ontstaat een verhoogd veiligheidsrisico doordat het explosief door direct contact of trillingen kan exploderen. Dergelijke ongecontroleerde explosies kunnen dodelijk letsel en zware schade aan materieel en omgeving tot gevolg hebben. Tevens kan een spontane vondst resulteren in meerkosten door stagnatie van de uitvoeringswerkzaamheden.¹

Aan de hand van een vooronderzoek kan de mogelijke aanwezigheid van CE ter plaatse van het onderzoeksgebied worden onderzocht, opdat de opdrachtgever een beredeneerd oordeel kan vellen over de noodzaak en vorm van vervolgwerkzaamheden in het kader van explosievenopsporing en/of risicobeheersing rond werkzaamheden in de nabije of verdere toekomst.

2.3 Doelstelling

Het doel van een vooronderzoek is om op beredeneerde wijze te komen tot een waarschijnlijkheidsuitspraak over de aanwezigheid van CE.² Daartoe wordt vastgesteld welke indicaties er zijn dat ter plaatse van het onderzoeksgebied CE aanwezig zijn, en worden deze indicaties beoordeeld. Indien op CE verdachte gebieden worden aangemerkt, dienen deze te worden gespecificeerd in termen van:

- (sub)soort en verschijningsvorm van vermoedelijke CE;
- indien mogelijk, aantal(len) CE;
- de horizontale afbakening van het verdacht gebied;
- de verticale afbakening van het verdacht gebied (mits opgenomen in de opdracht);

2.4 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied beslaat het gehele grondgebied van de gemeente Zoetermeer en wordt begrensd door de gemeenten Alphen aan den Rijn, Zoeterwoude, Leidschendam-Voorburg, Den Haag, Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland. De hedendaagse situatie is weergegeven in figuur 1.³

¹ In Nederland zijn nauwelijks voorbeelden bekend van het 'spontaan' ontploffen van CE (waarmee hier is bedoeld: ontploft zonder dat er een aanwijsbare oorzaak was die buiten het CE-lichaam was gelegen). Mede daardoor worden CE in Nederland in principe niet meer actief opgespoord. Opsporing vindt doorgaans alleen plaats indien werkzaamheden zijn voorzien die een CE onbedoeld tot ontploffing kunnen brengen.

² Het doel van een historisch vooronderzoek kan nooit zijn om de kans op het spontaan aantreffen van CE uit te sluiten. De gebruikte middelen zijn daarvoor niet geschikt. De gebruikte middelen zijn historische bronnen, wat wil zeggen dat zij geen zekere of objectief meetbare waarden kunnen opleveren. Het uitsluiten van de kans op het spontaan aantreffen van CE kan dus alleen plaatsvinden via detectie- / opsporingswerkzaamheden of beheersmaatregelen.

³ In dit onderzoek is niet enkel gekeken naar gebeurtenissen die met zekerheid plaatsvonden binnen de grenzen van het onderzoeksgebied, maar zijn alle door Saricon als relevant beschouwde bevindingen uit de omgeving van het onderzoeksgebied opgenomen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog bestond de gemeente, op de kernen Zoetermeer en Zegwaard na, nog grotendeels uit agrarisch polderland. Belangrijke landschapsskenmerken van de gemeente waren het spoor Den Haag – Gouda, evenals de aangrenzende rijksweg, tegenwoordig bekend als de A12.

In 1936 fuseerde de gemeente Zoetermeer met Zegwaard. In de oorlogsperiode werd Zoetermeer omringd door de buurgemeenten Leidschendam, Zoeterwoude, Benthuizen, Bleiswijk, Berkel en Rodenrijs, Pijnacker alsmede de gemeente Nootdorp. Sinds 1945 zijn de grenzen van de gemeente Zoetermeer, op een aantal aanpassingen na, grotendeels gelijk gebleven.⁴ Alleen in het zuidwesten behoorden enkele stukken van het grondgebied destijds tot het grondgebied van de toenmalige gemeenten Pijnacker en Berkel-Rodenrijs. De situatie van het onderzoeksgebied ten tijde van de Tweede Wereldoorlog is weergegeven in figuur 2.



Figuur 1. Begrenzing onderzoeksgebied, huidige topografie. (Bron: World Imagery via Esri)

⁴ Informatie over eventuele gemeentelijke herindelingen en/of gewijzigde gemeentegrenzen is bepalend voor de keuze van de te raadplegen archiefbewaarplaatsen en de te gebruiken zoektermen in het diverse bronnenmateriaal.



Figuur 2. Weergave van het onderzoeksgebied gedurende de Tweede Wereldoorlog. (Bron: Historische topografische kaarten Kadaster.)

2.5 Leeswijzer

In paragraaf 2.6 wordt de onderzoeksmethode in algemene zin beschreven. Onderdeel hiervan is een beschouwing over de wet- en regelgeving aangaande het vooronderzoek CE in Nederland en de hiaten daarin.

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de geraadpleegde bronnen en de manier waarop Saricon het bronnenonderzoek heeft uitgevoerd.

Hoofdstuk 4 bevat de resultaten van de inventarisatie van het bronnenmateriaal. Het achterliggende bronnenmateriaal is grotendeels uitgewerkt in bijlage 4.

Hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van de manier waarop de informatie in hoofdstuk 4 is beoordeeld en vertaald in verdachte en onverdachte gebieden.

Hoofdstuk 6 bevat conclusies en advies.

Kaartmateriaal met overzichten van de verdachte en onverdachte gebieden bevindt zich in paragraaf 5.8.

2.6 Onderzoeksmethode; het vooronderzoek CE in Nederland

2.6.1 Bestaande en toekomstige richtlijnen

Voor het opsporen van CE bestaat in Nederland wet- en regelgeving in de vorm van het Werkveldspecifiek certificatieschema voor het systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE). Dit bestaat sinds 2012. Voor die tijd werd gewerkt volgens de Beoordelingsrichtlijn voor het Procercertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (BRL-OCE), dat in 2007 is opgesteld.

Het WSCS-OCE behandelt grotendeels het fysieke opsporingsproces naar CE. In de versies 2012 en 2016 van het WSCS-OCE zijn echter ook enkele richtlijnen opgenomen voor het uitvoeren van een vooronderzoek CE. Naar verwachting zullen deze richtlijnen in een volgende versie van het WSCS-OCE uit het schema verdwijnen, en zal het schema dan enkel nog op het fysieke opsporingsproces gericht zijn.

Omdat er bij opdrachtgevers behoefte is aan een toetsingskader voor vooronderzoek en risicoanalyse CE, zijn in de periode 2015-2017 door de branchevereniging VEO en opdrachtgevers inspanningen gedaan om te komen tot een vrijwillig certificatieschema voor partijen die zich na die periode met vooronderzoek en risicoanalyse CE bezighouden.

In de periode sinds 2011 hebben diverse werkgroepen, geïnitieerd door het Centraal College van Deskundigen-OCE, doorlopend gewerkt aan verbeterde richtlijnen voor het vooronderzoek. In de periode 2010-2012 gebeurde dat in het kader van de totstandkoming van het WSCS-OCE, in de periode 2012-2014 in het kader van een wijzigingsversie van het WSCS-OCE, en na 2015 in het kader van het vrijwillige certificatieschema. De verbeterde richtlijnen hebben steeds hogere eisen gesteld aan de inspanningen in bronnengebruik, de duidelijkheid van rapportages en de controleerbaarheid van het onderzoek.

Saricon heeft steeds zitting gehad in de bovengenoemde werkgroepen en zodoende de lopende werkprocessen kunnen toespitsen op de toekomstige eisen. Ook het vooronderzoek 19S070 is uitgevoerd in de geest van zowel de richtlijnen die op dat moment al bestonden, als de richtlijnen die op dat moment nog in ontwikkeling waren. Als gevolg hiervan stellen wij dat het nu uitgevoerde onderzoek toekomstbestendig is.⁵

Het WSCS-OCE en de conceptteksten voor het private certificatieschema vermelden dat het vooronderzoek CE bestaat uit het inventariseren en het beoordelen van historisch bronnenmateriaal. Voor de uitvoering van beide fases bevatten het WSCS-OCE en de conceptteksten voor het private certificatieschema richtlijnen. Het eindresultaat van een vooronderzoek is een rapportage en een bijbehorende CE-bodembelastingkaart.

De richtlijnen zijn onder te verdelen in drie categorieën:

- Richtlijnen aangaande het proces van inventarisatie van het bronnenmateriaal: de onderzoeksinspanning en het bronnengebruik;
- Richtlijnen aangaande het proces van beoordeling van het bronnenmateriaal: het aanmerken en afbakenen van op CE verdachte gebieden;
- Richtlijnen aangaande de presentatie van de conclusies van het onderzoek (verslaglegging).

Inventarisatie bronnenmateriaal

Het bronnenonderzoek vindt plaats op basis van een inventarisatie van:

- Gebeurtenissen die hebben geleid tot de mogelijke aanwezigheid van CE (indicaties);
- Gebeurtenissen die hebben geleid tot het niet aanwezig zijn van CE (contra-indicaties).

De indicaties en contra-indicaties worden verzameld aan de hand van literatuuronderzoek, archiefonderzoek, luchtfoto-onderzoek en eventueel getuigenonderzoek. Onder indicaties voor de aanwezigheid van CE kunnen bijvoorbeeld worden verstaan: vermeldingen van bombardementen of beschietingen in literatuur en archiefstukken, of aanwezigheid van bomkraters of militaire objecten in het landschap zoals zichtbaar op luchtverkenningfoto's uit de oorlogsperiode. Onder contra-indicaties voor de aanwezigheid van CE kan een veelheid aan gegevens worden verstaan, variërend van concrete informatie over de ruiming van specifieke CE tijdens of na de oorlog, vrijwaringstekeningen (processen-verbaal van oplevering) opgesteld door gecertificeerde explosievenopsporingsbedrijven tot gegevens over naoorlogs bodemverzet waaruit kan blijken dat naoorlogs significante hoeveelheden grond zijn verwijderd. Dergelijke gegevens over naoorlogs grondverzet worden alleen verzameld en geanalyseerd, indien de gegevens over de periode 1940-1945 voldoende indicaties voor de aanwezigheid van CE bevatten.

Bij het vooronderzoek CE wordt gewerkt aan de hand van een geografisch informatiesysteem (GIS). Het GIS betreft een digitale kaart met gekoppelde database, waarin zo veel mogelijk historische informatie (met een geografische component) is verzameld die van belang kan zijn voor het bepalen van de kans op aanwezigheid van CE. Zo worden in GIS de historische luchtverkenningfoto's en het relevante historisch kaartmateriaal uit de periode 1940-1945 gepositioneerd ten opzichte van de huidige topografie. Vervolgens worden alle op luchtfoto's zichtbare indicaties voor de aanwezigheid

⁵ Er is bijvoorbeeld geen noodzaak het onderzoek in de nabije toekomst te laten 'toetsen' aan het private certificatieschema zodra dat van kracht wordt.

van CE gedigitaliseerd (ingetekend). Ook andere indicaties en contra-indicaties worden zo veel mogelijk vertaald naar een locatie in het Rijksdriehoeksmeting-coördinatenstelsel (RD) en opgeslagen in het GIS. De gegevensset in het GIS is veelal de belangrijkste basis voor de beoordeling of sprake is van op CE verdachte gebieden binnen het onderzoeksgebied, alsmede voor de afbakening van deze gebieden.

Beoordeling bronnenmateriaal

In deze fase van het vooronderzoek worden de indicaties en contra-indicaties uit het bronnenonderzoek beoordeeld. Op basis daarvan wordt vastgesteld wat de op CE verdachte gebieden zijn. Bij dit beoordelingsproces gaat het niet zozeer om de vraag of er indicaties of contra-indicaties zijn. Immers, de onderzoeker kan altijd wel een oorlogshandeling in (de buurt van) zijn onderzoeksgebied vinden die hij mogelijk relevant acht, afhankelijk van zijn definitie van de term 'relevant'. Eerder gaat het om de vraag hoe deze indicaties en contra-indicaties worden geduid, dus welk belang er na gedegen bronnenonderzoek aan wordt toegekend.

Indien sprake is van verdachte gebieden, dan wordt tevens bepaald:

- hoofdtype, subsoort, gewicht/kaliber, verschijningsvorm, nationaliteit van de CE;
- indien mogelijk, aantal(len) CE en het verwachte type ontsteker(s);
- de horizontale afbakening van het verdacht gebied;
- de verticale afbakening (diepteligging van CE) van het verdacht gebied, mits opgenomen in de opdracht.

Bij het aanmerken van verdachte gebieden geldt dat dit in principe alleen mogelijk is indien via luchtfoto's of kaartmateriaal met voldoende precisie een locatie van een indicatie voor de aanwezigheid van CE kan worden vastgesteld.

Bij het aanmerken en afbakenen van de verdachte gebieden wordt zo veel mogelijk gebruikgemaakt van de bestaande richtlijnen uit certificatieschema's. De in de richtlijnen opgenomen methoden voor het in horizontale zin afbakenen van verdachte gebieden zijn over het algemeen gebaseerd op afspraken tussen bedrijven in de branche. Hoewel aan deze methoden wel enig theoretisch of empirisch onderzoek ten grondslag kan liggen; is dat over het algemeen geen diepgaand en uitputtend wetenschappelijk onderzoek. De richtlijnen kunnen eerder worden gezien als handvatten dan als regels. Er zijn legio gevallen waarin zij niet of nauwelijks toepasbaar zijn. Richtlijnen die uitgaan van een kraterpatroonanalyse bij het afbakenen van een op afwerpmunitie verdacht gebied zijn bijvoorbeeld vaak ongeschikt voor toepassing op stedelijke of industriële gebieden. De bedrijven die in Nederland vooronderzoeken uitvoeren, hanteren dan ook elk allerlei eigen methoden en normen naast de richtlijnen uit de certificatieschema's.

Verslaglegging / presentatie conclusies

Het resultaat van de beoordeling van het bronnenmateriaal met behulp van het GIS wordt gepresenteerd op de CE-bodembelastingkaart. Deze kaart bevat in ieder geval de horizontale grenzen van de op CE verdachte gebieden, gespecificeerd naar hoofdtype, verschijningsvorm en nationaliteit van de aan te treffen CE. Bij de kaart wordt een rapportage geleverd waaruit blijkt hoe de conclusies op de CE-bodembelastingkaart tot stand zijn gekomen, en op basis van welke gegevens.

De kaart waarop de verdachte en onverdachte gebieden zijn aangegeven, heet in het vooronderzoek CE de 'CE-bodembelastingkaart'. Maar of de bodem *daadwerkelijk* is belast met CE, kan alleen worden vastgesteld via fysieke explosievenopsporingswerkzaamheden. De eventuele aanwezigheid van op CE verdachte gebieden op de CE-bodembelastingkaart betekent dus niet dat naar inschatting van de stellers op die locaties pertinent CE aanwezig zullen zijn. Omgekeerd betekent de eventuele afwezigheid van op CE verdachte gebieden op de CE-bodembelastingkaart niet dat naar inschatting van de stellers op deze locaties pertinent géén CE aanwezig zullen zijn. De verdachte gebieden en onverdachte gebieden moeten worden gezien als waarschijnlijkheidsuitspraken.

2.6.2 Verantwoordelijkheid over risico's rondom CE

De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat de opdrachtgever een verantwoordelijkheid heeft voor een gezonde en veilige werkomgeving. Een opdrachtgever is verplicht in de ontwerpfase van een project risico's bij de uitvoering te inventariseren. Daaronder vallen ook risico's rond de mogelijke aanwezigheid van CE. Nederland kent echter geen wet- en regelgeving of landelijk beleid dat richting geeft aan de omgang met *publieke* risico's rondom CE. Er bestaan dus geen landelijke normen over welke CE-risico's eigenlijk aanvaardbaar zijn. Het lokaal bevoegd gezag moet aangaande de

acceptatie van CE-risico's dus eigen afwegingen maken op grond van haar algemene verantwoordelijkheid voor de openbare veiligheid.

Vooronderzoeken CE waren in het verleden doorgaans gericht op specifieke projectgebieden. De afgelopen tien jaar is echter een ontwikkeling te zien geweest waarbij overheden – doorgaans gemeenten – of andere partijen een vooronderzoek laten opstellen voor hun totale beheersgebied; dus los van de vraag waar op korte of middellange termijn projectwerkzaamheden staan gepland. Hiermee hebben meer en meer gemeenten de noodzaak ingezien van het ontwikkelen van beleid over de acceptatie van risico's rondom CE.

Echter: het lokaal bevoegd gezag wordt in gevallen dat het géén opdrachtgever is van een vooronderzoek slechts zelden betrokken bij het opstellen of accorderen ervan. Hiermee lijkt sprake van een weeffout of hiaat in de wetgeving. Daaraan ten grondslag ligt een kennelijk gebrek aan onderkenning van het feit dat het proces van aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden in zichzelf reeds een afweging inzake de openbare veiligheid is. In de praktijk ligt deze afweging nu vaak volledig bij de marktpartij die het vooronderzoek heeft opgesteld. Daarmee ontbreekt in het vooronderzoek geregeld oog voor proportionaliteit en voor de potentiële financiële gevolgen van het aanmerken van verdachte gebieden. Beleid hierover moet immers juist van de overheid komen.

Deze situatie wordt in de hand gewerkt door de verplichting de conclusies van een vooronderzoek te rapporteren in één van twee mogelijke uitkomsten: een gebied is ofwel 'verdacht' ofwel 'onverdacht'; gradaties daar tussenin bestaan niet. Hierdoor zijn marktpartijen bij twijfel eerder geneigd te kiezen voor de uitkomst 'verdacht'. Zij kunnen namelijk angst voelen om verantwoordelijk te worden gehouden bij een spontane vondst van CE in gebied dat zij als onverdacht hebben aangemerkt. Men kiest dan voor 'het zekere voor het onzekere' en presenteert dit als een verstandige handelwijze.

Het proces van aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden is sinds de totstandkoming van de eerste regelgeving in 2007 vaak ten onrechte voorgesteld als een activiteit die volledig via objectieve vaststellingen en metingen is uit te voeren; als een activiteit die 'juist' of 'onjuist' kan worden uitgevoerd en die een resultaat kan opleveren dat 'klopt' of niet. Volgens eenzelfde denkwijze wordt het aantreffen van CE binnen verdacht gebied bij opsporingswerkzaamheden – of juist het uitblijven van vondsten – dan opgevoerd als anekdotisch bewijs voor de 'juistheid' of 'onjuistheid' van de grenzen van een verdacht gebied.

Pas in de recente jaren, ongeveer sinds 2016, komt er bij zowel opdrachtgevers als opdrachtnemers onderkenning van dergelijke denkfouten en van de bovengenoemde hiaten in de wet- en regelgeving. Daarmee volgt in de nabije toekomst hopelijk een aanzet voor het wegnemen ervan.

2.6.3 Definitie van de term 'verdacht gebied'

Wat betekenen de termen *verdachte gebieden* en *onverdachte gebieden* nu eigenlijk? In de afgelopen jaren is hierover op initiatief van Saricon een discussie op gang gekomen. Deze termen zijn vanuit wettelijke normen niet afdoende omschreven, een gevolg van de problematiek beschreven in paragraaf 2.6.2. De volgende vaststellingen kunnen worden gedaan.

- De keuze om al dan niet een op CE verdacht gebied aan te merken, en de keuze voor een afbakeningsmethode, hebben tot dusver vaak eenzijdig gelegen bij de organisaties die het vooronderzoek uitvoeren. Omdat het hier in feite gaat om een financiële afweging, een afweging 'wat veiligheid mag kosten', behoren die keuzes eerder thuis bij een overheid, i.c. de gemeente.
- Inzake het aanmerken en afbakenen van de verdachte gebieden moet de gemeente dus (mede) verantwoordelijkheid nemen. Want hoe meer en hoe groter de verdachte gebieden, hoe kleiner het risico; maar hoe minder werkbaar de gecreëerde situatie wordt.
- Taak van het bedrijf dat het vooronderzoek uitvoert moet vooral zijn om de goede historische gegevens aan te leveren op basis waarvan een gemeente of andere overheid zo'n risico-afweging kan maken. Het bedrijf kan hierover wel een advies aandragen dat is gebaseerd op deze historische gegevens, kennis en ervaring.
- De omvang van een verdacht gebied moet in een redelijke verhouding staan tot het maximaal aantal nog aan te treffen CE, voor zover uit de historische bronnen is vast te stellen. Wat een 'redelijke verhouding' is, is nu niet in een wettelijke norm bepaald.

In het nu voorliggende vooronderzoek mag de term 'verdacht gebied' worden begrepen als het gebied waarvan opdrachtgever en opdrachtnemer gezamenlijk vaststellen dat er rondom bodemroerende werkzaamheden maatregelen moeten worden genomen in verband met een 'verhoogde kans' op nog aanwezige CE. Deze maatregelen kunnen bestaan uit

onderzoek naar contra-indicaties in de vorm van naoorlogs grondverzet; het opstellen van risicoanalyses of werkprotocollen, of opsporen van CE.

De definitie van 'verdacht gebied' die Saricon aanhoudt is als volgt:

Een verdacht gebied is een gebied waarbinnen het verstandig* is om, in het geval van grondroerende werkzaamheden, fysieke opsporing van CE uit te voeren en/of andere beheersmaatregelen te treffen.

* 'Verstandig' moet hier worden geïnterpreteerd als:

- De baten wegen op tegen de kosten;
- De wijze van handelen is in het algemeen belang, oftewel in het belang van zo veel mogelijk Nederlanders; dus niet geredeneerd vanuit een particulier belang;
- De wijze van handelen is logisch en verdedigbaar indien de doelstelling is om met de beschikbare publieke middelen zo veel mogelijk mensenlevens te beschermen en positief te beïnvloeden. Daarbij hoeft niet alleen te worden gedacht aan het voorkomen van ongelukken maar kan ook worden gedacht aan het voorkomen van vertraging op belangrijke projecten.

Merk op dat de mate waarin de kans 'verhoogd' moet zijn om te kunnen spreken van een verdacht gebied, ook met deze definitie niet benoemd is. De term 'verdacht gebied' is hierboven dus wel gedefinieerd, maar niet generiek gekwantificeerd. Het kwantificeren zou immers door het bevoegd gezag moeten plaatsvinden.

De term 'verdacht gebied' betekent in ieder geval niet (of niet per se), dat in zo'n gebied CE worden *verwacht*, noch dat zich hier *vermoedelijk* nog CE bevinden. Nog altijd is het met nadruk zo dat zich binnen de verdachte gebieden geen CE hoeven te bevinden; en dat ook buiten verdachte gebieden CE kunnen worden aangetroffen.

Bij de beoordeling van een CE-bodembelastingkaart en de bijbehorende rapportage, kan daarom ook nooit sprake zijn van een 'juiste' of een 'onjuiste' afbakening van de verdachte gebieden door de opstellers. In feite is er nooit één 'juiste' afbakingsmethode, en heeft veel te maken met de uitgangspunten bij het onderzoek en de vraag welke risico's en restrisico's acceptabel zijn voor een opdrachtgever.

NB. Een 'actief opsporingsbeleid' voor CE is voor deze verdachte gebieden niet aan de orde. Indien geen significante bodemroerende werkzaamheden zijn voorzien, hoeft geen opsporing plaats te vinden.

2.6.4 Verantwoording

- Het vooronderzoek is uitgevoerd onder coördinatie van historicus C.J.W. Prince MA en R. Brinkman MA, waarbij eerstgenoemde projectverantwoordelijke is. Prince en Brinkman hebben gezamenlijk het archiefonderzoek verricht en deze rapportage opgesteld. Voor het beantwoorden van eventuele inhoudelijke vragen over het onderzoek is Prince de eerst aangewezen;
- Het GIS en het kaartmateriaal zijn vervaardigd door GIS-deskundige G.J. van Dam, MSc. Hij heeft ook de CE-bodembelastingkaart in bijlage 3 opgesteld;
- De uitvoering van het bronnenonderzoek is beschreven in hoofdstuk 3;
- Het vooronderzoek is (mede) beoordeeld door senior OCE-adviseur A.H. Meijers;
- Voor een beschrijving van de luchtfoto-interpretatie, zie paragraaf 3.19 en 4.4;
- De analyses van de relevante oorlogshandelingen zijn uitgevoerd door Prince en Brinkman;
- Bovengenoemde personen werken onder verantwoordelijkheid van afdelingshoofd D. de Goeij, die kennis heeft genomen van de inhoud van deze rapportage;
- Het onderzoek is namens de opdrachtgever, gemeente Zoetermeer, begeleid door M. van Aubel.

2.6.5 Archivering

De gegevens die tijdens dit onderzoek zijn verzameld en beoordeeld, alsmede de rapportage en CE-bodembelastingkaart, zijn door Saricon gearhiveerd onder het projectdossier met projectnummer 19S070. Gegevens benodigd voor een vervolgstap in het proces van opsporen van CE zijn in dit projectdossier te vinden. Zij zijn, voor zover niet in deze rapportage beschreven, op aanvraag bij Saricon beschikbaar. Projectdossiers worden minimaal tien jaar bewaard.

3 Beschrijving bronnenonderzoek

3.1 Eerder uitgevoerd onderzoek

Voor dit vooronderzoek heeft Saricon rapportages van eerder uitgevoerde vooronderzoeken CE en/of explosievenopsporingswerken bestudeerd voor locaties in (de nabijheid van) het onderzoeksgebied.

Saricon heeft hiertoe het eigen bedrijfsarchief geraadpleegd. Voorts heeft de gemeente Zoetermeer op 17 september 2019 alle bij haar eerder bekende vooronderzoeken aangeleverd aan Saricon. Tevens heeft Saricon de VEO-bommenkaart geraadpleegd om in beeld te krijgen welke vooronderzoeken er reeds zijn uitgevoerd door andere partijen op Zoetermeers grondgebied. De hierop weergegeven onderzoeken bleken of al aanwezig in het bedrijfsarchief van Saricon, of zijn aangeleverd door de opdrachtgever.

De hieronder vermelde (voor)onderzoeken zijn uitgevoerd in verschillende tijdsperiodes en zijn wisselend wat betreft volledigheid en diepgang. Ook zijn de gehanteerde uitgangspunten bij het aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden bij elk onderzoek anders geweest. Saricon heeft deze rapportages bestudeerd om te bezien welke archiefinformatie zich al in de archieven van Saricon bevond. Daarnaast is middels deze rapporten onderzocht in hoeverre zij informatie bevatten die niet reeds uit andere bronnen bekend was. Mocht via deze rapportages relevante informatie zijn gebleken die niet reeds uit andere bronnen bekend was, is normaliter geprobeerd om de originele achterliggende broninformatie te raadplegen. Eerdere vooronderzoeken hadden zo vooral een signaal- en/of controlefunctie.

Vooronderzoeken

De onderstaande vooronderzoeken zijn bestudeerd:

Saricon:

- Vooronderzoek Conventionele Explosieven. ProRail, RandstadRail, Houtkade, Haltes Nootdorp en Pijnacker, kenmerk: 72167, d.d. 14 juli 2004;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven 900 watergangen, kenmerk: 72344-VO-02, d.d. 13 mei 2008;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Verlengde Oosterheemlijn te Zoetermeer, kenmerk: 72406-VO-02, d.d. 2 december 2008;
- Probleeminventarisatie CE Groenzone Berkel-Pijnacker, kenmerk: 72466-VO-01, d.d. 21 januari 2009;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Boorlijnen Zoetermeer-Bleiswijk, kenmerk: 72541-VO-01, d.d. 23 juli 2009;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Driemanspolder te Zoetermeer, kenmerk: 10S012-VO-01, d.d. 7 april 2010;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Lansingerland A12, kenmerk: 10S078-VO-01, d.d. 22 oktober 2010;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Gemeente Lansingerland, kenmerk 11S118-VO-02, d.d. 9 januari 2012;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Gemeente Rotterdam. Eindrapportage deel B. Inventarisatie en analyse bronnenmateriaal, kenmerk 12S043-11-VO-B-01, d.d. 21 maart 2017;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Alternatief Afvoertracé Pijnackerse Vaart Delfgauw, kenmerk: 12S084-VO-02, d.d. 6 december 2012;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven gemeente Alphen aan den Rijn, kenmerk: 16S140-VO-02, d.d. 22 juni 2016;

Derden:

- Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven ter plaatse van stations te Zoetermeer, T&A Survey, rapportnummer: RRZ-061, versie 1.0, d.d. 21 juli 2011;
- Historisch Vooronderzoek naar de aanwezigheid van Conventionele Explosieven ter plaatse van het gehele beheersgebied van het HHSK, T&A Survey kenmerk 0513GPR3437.1, d.d. 20 december 2012;
- Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven ter plaatse van spoortracé Den Haag CS-Gouda, rapportnummer: RRZ-057, versie 3.0, d.d. 19 augustus 2014;
- Vooronderzoek CE Zoetermeer Voorweg/Wilsveen, AVG, kenmerk: 1862148-VO-02, d.d. 10 december 2018;

Rapportage HHSK, kenmerk 0513GPR3437.1, T&A Survey

Van deze rapportage bezit Saricon alleen een uitsnede van een CE-bodembelastingkaart ter hoogte van de Penitentiaire Inrichting, d.d. 22 november 2017.

Deze uitsnede is afkomstig van het door T&A Survey in 2012 opgestelde vooronderzoek. Opdrachtgever voor dit vooronderzoek was het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (hierna: HHSK). Ten behoeve van de risicoanalyse met kenmerk 18S120 heeft het HHSK de relevante informatie uit het vooronderzoek geselecteerd en deze aan Saricon ter inzage gesteld. Saricon heeft derhalve zelf geen inzage gehad in de volledige rapportage van het vooronderzoek.

Risicoanalyse CE

- Aanvullend onderzoek & risicoanalyse Conventionele Explosieven Ontsluiting locatie Nutricia Zoetermeer, kenmerk 18S120-RA-02, d.d. 9 mei 2019;

Opsporing

Voor zover bekend hebben ter plaatse van het onderzoeksgebied in het verleden de volgende explosievenopsporingsprojecten plaatsgevonden:

- Procesverbaal van Oplevering voor aanleg ZORO-busbaan, T&A Survey, kenmerk GRP5204.7, d.d. 21 februari 2019;
- Proces verbaal van oplevering OCE Detectie Voormalig Nutricia Terrein Zoetermeer, Van den Herik Sliedrecht kenmerk: 11127, d.d. 9 september 2019.

Beide opsporingen zijn recent uitgevoerd en bevatten een opsporingsgebied nabij het spoor. In het geval van T&A Survey gaat het hierbij om een busbaan, en het onderzoek van Van den Herik analyseert het voormalige Nutricia-terrein. Bij geen van beide opsporingen zijn afwerpmunitie van 250 lb. of meer aangetroffen. Binnen het kader van deze opdracht zijn deze vrijwaringen echter niet opgenomen in de CE-bodembelastingkaart.

3.2 Literatuur

Voor dit onderzoek is literatuur bestudeerd. Het betreft zowel overzichtswerken over het verloop van de lucht- en grondoorlog in Nederland, als streekgebonden literatuur. Voor een overzicht van de geraadpleegde werken, zie bijlage 2.

De relevante gegevens uit deze werken zijn uitgewerkt in . Daar zijn alleen literatuurpassages opgenomen die mogelijk een aanvulling zijn op de informatie uit de primaire bronnen.

3.3 Gemeentearchieven

Saricon heeft ten behoeve van dit vooronderzoek meerdere archieven geraadpleegd. Dit betreft de volgende archiefinstellingen:

- **Stadsarchief Zoetermeer**
- **Gemeentearchief Pijnacker**
- **Stadsarchief Rotterdam**
- **Streekarchief Rijnlants Midden**

In het verleden heeft Saricon meerdere onderzoeken in deze regio uitgevoerd. Dit betekent dat een aantal van de relevante archieven al in de database van Saricon aanwezig waren. Het Stadsarchief Zoetermeer is daarnaast op 29 oktober 2019 bezocht door C. Prince en R. Brinkman.

Voornaamste doelstelling van het onderzoek was het verzamelen van gedetailleerde en betrouwbare verslagen over luchtaanvallen en hun gevolgen door gemeentepolitie en luchtbeschermingsdienst.⁶ Dergelijke verslagen zijn vanwege hun betrouwbaarheid, volledigheid en duidelijkheid vaak van grote waarde in het vooronderzoek CE. Het Stadsarchief Zoetermeer bevat documenten van het lokale politiearchief, alsmede documenten van de luchtbeschermingsdienst.

Verder is in de archieven gezocht naar oorlogsschaderapporten.⁷ Via deze formulieren konden burgers een schadevergoeding aanvragen voor schade vanwege oorlogshandelingen. Hierbij kan sprake zijn van glasschade, maar ook van schade door verplichte tewerkstelling of schade door beslaglegging door Duitse troepen. Dit betekent dat schade die op grote afstand van de inslaglocatie geleden was ook vermeld werd. Oorlogsschaderapporten zijn dan ook niet altijd relevant voor het determineren van een inslaglocatie en in de praktijk bevatten zij zelden detailinformatie over een inslaglocatie.

Deze oorlogsschaderapporten waren ondergebracht in het archief van het desbetreffende gemeentebestuur en waren daarbij onderverdeeld in lichamelijk en materieel oorlogsleed. In het geval van de materiele oorlogsschaderapporten bevatte het archief meer informatie over de afhandeling dan over de oorzaken van de schade. De oorlogsschaderapporten die relevante informatie bevatten, zijn uitgewerkt in bijlage 4.

Ook is in de verschillende gemeentearchieven gezocht naar documenten betreffende het aantreffen en/of ruimen van explosieven gedurende de Tweede Wereldoorlog en daarna. Het Stadsarchief Zoetermeer bevat diverse dossiers met betrekking tot de naoorlogse onderzoeken naar blindgangers, waarbij veelvuldig getuigen zijn gehoord. Deze dossiers, inclusies getuigenverklaringen, zijn uitgewerkt in bijlage 4. De geraadpleegde dossiers zijn tevens vermeld in de bronnenlijst in bijlage 2. De analyse van deze informatie vindt plaats in hoofdstuk 5.

Naoorlogse ontwikkelingen

In de betreffende gemeentearchieven is niet gezocht naar eventuele gegevens over naoorlogse ontwikkelingen in het onderzoeksgebied die een contra-indicatie kunnen zijn voor de aanwezigheid van CE. Onderzoek naar contra-indicaties is pas doelmatig, nadat duidelijk is of er een verdacht gebied is, en zo ja, of er een overlap is tussen het verdachte gebied en het (vermoedelijke) werkgebied. Dit laatste is pas vast te stellen, indien de opdrachtgever bij opdrachtverlening een duidelijke en definitieve begrenzing van de werklocaties kan aanleveren.

3.4 Nationaal Archief (dossiers provincie Zuid-Holland)

In het Nationaal Archief worden de archiefstukken van Zuid-Holland bewaard. In dit archief berust het archief van het Militair Gezag in Zuid-Holland. Het Militair Gezag vormde in de periode tussen de bevrijding en de herinstallatie van de Nederlandse regering het bevoegd gezag in de bevrijde delen van Nederland. Het werkte in deze periode samen met de geallieerde bevrijdingslegers en had als taak het (mede) coördineren van het ruimen van mijnen en andere CE.

Aan het hoofd van het Militair Gezag in elke provincie stond een Provinciaal Militaire Commissaris (PMC); het Militair Gezag in elke provincie was verdeeld in verschillende districten. De gemeente Zoetermeer viel onder de District Militaire Commissaris (DMC) Leiden. Saricon heeft zowel stukken van de PMC Zuid-Holland als van de DMC Leiden geraadpleegd.

Gezocht is naar stukken van luchtbeschermingsdienst en oorlogsschaderapporten. Deze bevatten met betrekking tot Zoetermeer één relevant stuk. De relevante informatie is verwerkt in bijlage 4. De geraadpleegde bronnen zijn vermeld in bijlage 2.

⁶ De luchtbeschermingsdienst was tijdens de Tweede Wereldoorlog verantwoordelijk voor het geven van luchtalarm bij bombardementen, het controleren van verduisteringsmaatregelen en het opnemen van schade na uitgevoerde bombardementen. Zij stelde ook processen-verbaal op aangaande bomafwerpen en andere luchtoorloggerelateerde gebeurtenissen.

⁷ Oorlogsschaderapporten kunnen bijvoorbeeld opgaven van schade aan de schade-enquêtecommissie betreffen. Deze schade-enquêtecommissie is na de Tweede Wereldoorlog door het ministerie van Financiën in het leven geroepen om geleden oorlogsschade te registreren en te taxeren voor vergoeding. Maar – en dit kon verschillen per gemeente en per provincie – er zijn diverse andere soorten oorlogsschaderapporten bekend, zowel uit de periode Tweede Wereldoorlog als uit de naoorlogse periode. Oorlogsschaderapporten zijn in vergelijking met processen-verbaal of andere gedetailleerde verslagen van luchtaanvallen minder geschikt voor gebruik in de fase ‘beoordeling bronnenmateriaal’ van het vooronderzoek CE. De aard en concrete locaties van de oorlogshandelingen zijn in veel gevallen moeilijk uit de documenten te herleiden. In het geval van de gemeente Zoetermeer zijn deze rapportages wel geraadpleegd maar bleken zij slechts in een beperkt aantal gevallen een meerwaarde te hebben.

3.5 Nationaal Archief (overige dossiers)

Saricon heeft in het Nationaal Archief te Den Haag het volgende archief geraadpleegd:

➤ **Inspectie Bescherming Bevolking Luchtaanvallen (toegangsnummer 2.04.53.15)**

De Inspectie Bescherming Bevolking Luchtaanvallen werd in 1936 opgericht met als taak om alle gemeentelijke activiteiten op het terrein van bescherming tegen luchtaanvallen te coördineren. In dit archief zijn documenten over uiteenlopende onderwerpen te vinden, zoals voorlichtingsmateriaal voor de bevolking, regels voor verduistering, en maatregelen voor de bescherming van kunstschaten, monumenten, scholen en kerken. Voor een beperkt aantal gemeenten in Nederland bevat dit archief bovendien rapporten over bombardementen en andere luchtactiviteiten in de eerste oorlogsjaren. Naar deze laatste gegevens is gezocht in de database die Saricon eerder van dit archief heeft vervaardigd.

De meldingen met relevantie voor het onderzoeksgebied zijn uitgewerkt in bijlage 4. De geraadpleegde dossiers zijn vermeld in de bronnenlijst in bijlage 2.

Voorts zijn in het Nationaal Archief documenten uit het volgende archief ingezien:

➤ **Korps Hulpverleningsdienst, 1945-1974 (toegangsnummer 2.04.110)**

Na de Tweede Wereldoorlog werd het Korps Hulpverleningsdienst geformeerd uit personeel van luchtbeschermingsdiensten van verschillende gemeenten. Het korps hielp bij de ruiming van achtergebleven munitie en kreeg daartoe enige opleiding van militaire instanties. Ook had het korps een voorlichtingstaak aan kinderen over zwerfmunitie. Vanaf 1948 werd het Korps verantwoordelijk voor het daadwerkelijk ruimen van munitie. In de loop der jaren bleek echter dat het inmiddels sterk ingekrompen korps zijn taken niet meer goed kon uitoefenen en in 1972 werd besloten om de verantwoordelijkheid voor het opruimen van munitie over te dragen aan het ministerie van Defensie. Het Korps Hulpverleningsdienst werd op 31 december 1972 opgeheven.

Het archief van de Hulpverleningsdienst bevat onder meer correspondentie, dankbetuigingen voor verrichte werkzaamheden, stukken betreffende de samenwerking tussen het Ministerie van Binnenlandse Zaken en het Ministerie van Defensie, en registers met krantenknipsels. Verder bevat het stukken betreffende (al dan niet dodelijke) ongevallen tijdens diensttijd en hulp en uitkeringen aan nabestaanden van omgekomen personeel. Daarnaast zijn er registers inzake meldingen van geruimde explosieven, en stukken betreffende voorschriften, materiaal, wagenpark en onderwijs.

In de registers inzake de meldingen van geruimde explosieven (inventarisnummers 51 tot 66) is per gemeente vastgelegd hoeveel CE er per hoofdsoort is verzameld en welke ruimploeg de munitie heeft opgeruimd. Er is echter geen detailinformatie opgenomen over de vindplaats van de CE. Voor zover bekend is deze archieftoegang de enige toegang waar informatie over munitieruimingen uit de periode 1947-1974 kan worden teruggevonden. Vermoedelijk zijn andere delen vernietigd of niet zodanig gearchiveerd dat deze informatie nog vindbaar is. Dit betekent dat er een belangrijk hiaat is in vooronderzoeken CE wat betreft de in de periode tot 1972 reeds plaatsgehad hebbende explosievenruimingen. Zie paragraaf 5.2, 'leemten in kennis'.

Saricon heeft eerder een database van dit archief vervaardigd, waarin ten behoeve van dit vooronderzoek is gezocht. Deze archieftoegang bleek voor Zoetermeer geen relevante informatie te bevatten.

➤ **Commissie van Proefneming (toegangsnummer 2.13.210)**

In de eerste twee jaren van de bezetting zijn in Nederland explosieven geruimd door de Commissie van Proefneming (CvP). Die werd na de capitulatie hernoemd tot 'regelingsbureau der Commissie van Proefneming' en na november 1940 in 'Afdeling voor het onschadelijk maken van niet gesprongen munitie, vliegerbommen enz.'. De afdeling werd in mei 1942 opgeheven.

Over het jaar 1940 is een overzicht van de werkzaamheden van de CvP beschikbaar (NA, 2.13.210 inv. 23). Over de jaren 1941 en 1942 zijn geen vergelijkbare overzichten bekend.

Het genoemde dossier bevat geen meldingen met mogelijke relevantie voor het onderzoeksgebied.

3.6 Semistatische Archiefdiensten Defensie

De semistatische archiefdiensten van het ministerie van Defensie in Rijswijk beheren de archieven van het ministerie van Defensie voordat deze aan het Nationaal Archief worden overgedragen. Geraadpleegd is het archief van de Mijnen Munitie Opruimings Dienst (MMOD), 1945-1947. De MMOD was na de Tweede Wereldoorlog in Nederland verantwoordelijk voor het opruimen van mijnen en achtergelaten munitie. Het archief bestaat uit meldingen, kaarten, plattegronden en ruimingsrapporten van Nederlandse gemeenten. Saricon heeft hier in het verleden een database van samengesteld, die is ontsloten op namen van (voormalige) gemeenten.

Saricon heeft de stukken van de gemeente Zoetermeer geraadpleegd. Deze database bevat geen meldingen met mogelijke relevantie voor het onderzoeksgebied

3.7 Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag beheert collecties over de geschiedenis van de Nederlandse krijgsmacht. De onderstaande collecties zijn geraadpleegd.

➤ Collectie Gevechtsverslagen en Rapporten mei 1940 (toegangsnummer 409)

De collectie met toegangsnummer 409, 'Gevechtsverslagen en Rapporten mei 1940', bevat detailinformatie over de strijd op Nederlands grondgebied in de periode 10-14 mei 1940. De collectie bestaat uit gevechtsverslagen en rapporten die officieren, onderofficieren en soldaten hebben opgesteld in de periode zomer 1940 tot enkele jaren na de bevrijding. Dit gebeurde ten behoeve van geschiedschrijving van de strijd in de meidagen door de Krijgsgeschiedkundige Sectie van het Hoofdkwartier van de Generale Staf.⁸

De verslagen betreffen de persoonlijke ervaringen van de opstellers, dan wel hun persoonlijke, achteraf gereconstrueerde visies op het verloop van de strijd; zij kunnen zijn beïnvloed door gebrekkige herinneringen van de opstellers en door het gebrek aan mogelijkheden tijdens een chaotisch strijdverloop de juiste gang van zaken vast te stellen.

De collectie 409 wordt geraadpleegd wanneer het overige bronnenmateriaal indicaties bevat dat de grondoorlog in mei 1940 relevantie heeft voor het onderzoeksgebied. Dit is ten aanzien van het onderzoeksgebied het geval. Hierbij heeft Saricon zich in principe alleen gericht op (min of meer) concrete informatie over artilleriebeschietingen en luchtbombardementen. Het noteren van de vele overige informatie - bijvoorbeeld over beschietingen met mitrailleurs of andere klein-kaliberwapens, over inzet van handgranaten, over aanwezigheid van Nederlandse of Duitse stellingen etc. - is uit doelmatigheidsoverwegingen achterwege gelaten. De geraadpleegde dossiers zijn vermeld in de bronnenlijst in bijlage 2. De uitgewerkte informatie is terug te vinden in bijlage 4.

➤ Collectie Duitse Verdedigingswerken (toegangsnummer 575)

Tijdens de bezetting bevonden zich in Zoetermeer enkele Duitse stellingen, en verdedigingswerken die mogelijk relevantie kunnen hebben voor de aanwezigheid van CE. Deze militaire aanwezigheid kan hebben geleid tot het achterblijven en/of dumpen van CE ter plaatse van deze locaties; tijdens de bezetting of op enig moment daarna.

Een belangrijke bron van informatie over deze Duitse militaire aanwezigheid zijn de rapporten opgesteld door verzetsgroepen die zich bezighielden met militaire spionage en die werden verzameld door het Nederlandse kabinet in ballingschap in Londen en de inlichtingenorganisaties die het kabinet ter beschikking stonden.

Dergelijke rapporten, verzameld door het Bureau Inlichtingen te Londen, bevinden zich onder meer in de Collectie 575 van het NIMH (voluit: Duitse verdedigingswerken en inundaties van Nederlands grondgebied in de oorlog/rapporten van militaire aard vanuit bezet Nederland aan bureau inlichtingen Londen).

⁸ Deze geschiedschrijving heeft geresulteerd in de Groene Serie - de officiële stafwerken met de Nederlandse geschiedschrijving van de strijd op Nederlands grondgebied in mei 1940. De gevechtsverslagen uit de collectie 409 zijn dus niet de officiële rapporten van de betreffende eenheden; want de officiële rapporten zijn gezien de spoedige capitulatie ofwel niet opgesteld ofwel merendeels vernietigd na opdracht daartoe van het Algemeen Hoofdkwartier op 14 mei 1940.

Aan de hand van dit materiaal kan een beter beeld worden verkregen van omvang, locaties en aard van de Duitse militaire objecten. De gegevens zijn vaak momentopnames en het is bij het gebruik ervan noodzakelijk dat te beseffen. Zij dienen te worden gebruikt in combinatie met andere bronnen, met name luchtfoto's.

De collectie bevat ook gegevens over allerlei zaken afkomstig van militaire ondervragingen van Engelandvaarders en gegevens over Duitse troepensterkte en troepenverplaatsingen.

Saricon heeft de collectie 575 in het verleden gedigitaliseerd en heeft de bestanden ten behoeve van dit vooronderzoek doorzocht. De geraadpleegde inventarisnummers zijn opgenomen in de bronnenlijst in bijlage 2. Deze bevatten diverse dossiers met mogelijke relevantie voor het onderzoeksgebied. De relevante informatie is opgenomen in hoofdstuk 4 of uitgewerkt in bijlage 4.

➤ **Collectie Meidagen 1940 (toegangsnummer 707)**

De collectie met toegangsnummer 707, 'Meidagen 1940', bevat instructies, verslagen, rapporten, registers, overzichten, correspondentie, dagboek(fragment)en en documentatie omtrent de luchtverdedigingsactiviteiten van verschillende Nederlandse eenheden voor en tijdens de meidagen van 1940. Het betreft onder andere de (vrijwillig Landstormkorps) luchtwachtdienst, de luchtdoelartillerie en de geneeskundige ondersteuning. Tevens is in de collectie documentatie opgenomen over de meidagen in meer algemene zin. Deze archieftoegang bevatte geen relevante meldingen voor Zoetermeer.

➤ **Collectie Luchtoorlog, 1940-1945 (toegangsnummer 708)**

De collectie met toegangsnummer 708, 'Luchtoorlog, 1940-1945', bevat verslagen, rapporten, registers, overzichten, correspondentie en overige documentatie omtrent de luchtoorlog in Nederland. Uit deze collectie is inventarisnummer 12 geraadpleegd, dat een overzicht bevat van luchtaanvallen tijdens de meidagen 1940. Het geraadpleegde dossier is opgenomen in bijlage 2. Met betrekking tot het onderzoeksgebied is geen relevante informatie aangetroffen.

3.8 Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD)

Saricon heeft enkele collecties geraadpleegd die berusten in het NIOD te Amsterdam. Belangrijke documenten betreffende de luchtoorlog bevinden zich onder meer in de volgende collecties:

- **Collectie Generalkommissariat für das Sicherheitswesen – Höhere SS- und Polizeiführer Nord-West (toegangsnummer 077)**
- **Collectie Departement van Justitie (toegangsnummer 216k)**

In eerstgenoemde collectie bevindt zich een relatief compleet Duitstalig overzicht van bomafwerpen en andere luchtoorlog-gerelateerde gebeurtenissen op Nederlands grondgebied in de periode september 1940 - april 1941. Het gaat om summier meldingen, die evenwel details kunnen bevatten die in andere bronnen niet worden aangetroffen. In de tweede collectie bevinden zich processen-verbaal over luchtoorlog-gerelateerde gebeurtenissen in een beperkt aantal Nederlandse gemeenten.

Saricon heeft naar meldingen met relevantie voor het onderzoeksgebied gezocht aan de hand van eerder vervaardigde zoekleutels. De dossiers bevatten een enkele melding met mogelijke relevantie voor het onderzoeksgebied. Deze zijn uitgewerkt in bijlage 4.

➤ **Collectie Documentatie II (toegangsnummer 249)**

Deze collectie is opgebouwd uit documentatie die door het NIOD is verworven van particulieren. Zij bevat 2170 dossiers die op onderwerp zijn geordend. Deze dossiers bevatten een allegaartje aan gegevens, waaronder her en der documenten met details over luchtaanvallen en andere oorlogshandelingen. Uit doelmatigheidsoverwegingen is deze archieftoegang niet geraadpleegd.

3.9 Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD)

Saricon heeft twee collecties geraadpleegd afkomstig uit het archief van de EOD en haar voorgangers, de collectie ruimrapporten en de collectie mijnenvelddocumentatie.

➤ Collectie ruimrapporten, 1971-heden

Voor de periode vanaf 1971 is het mogelijk een (min of meer) volledig overzicht te geven van ruimingen van CE in het onderzoeksgebied en de directe omgeving. Sinds dat jaar zijn alle rapporten (zogenoeten MORA's en UO's) van geruimde CE van de EOD en haar voorgangers centraal gearchiveerd.⁹ Het grootste gedeelte van dit archief wordt heden beheerd door de Semi-Statistische Archiefdiensten van het Ministerie van Defensie te Rijswijk. Dit archief is doorzoekbaar op (door de EOD samengestelde) registers op plaatsnaam. Saricon heeft ten behoeve van dit vooronderzoek de volgende registers gebruikt:

- Zoetermeer;
- Benthuisen;

De stukken betreffende meldingen tot medio 2010 zijn bij het SSA aangevraagd en digitaal aangeleverd. Vanaf de periode medio 2010 worden door de EOD geen fysieke ruimrapporten meer opgemaakt. Van deze ruimingen is een door de EOD opgesteld overzicht beschikbaar waarin de datum, locatie en eventueel aangetroffen CE zijn opgenomen. Bijzonderheden over de omstandigheden van de vondsten zijn uit deze gegevens vaak niet te herleiden. Dit overzicht is bijgewerkt tot 10 oktober 2019.

Gezocht is naar stukken met een locatieverwijzing die naar inschatting van Saricon relevantie kan hebben voor dit onderzoek. De meldingen met een locatieverwijzing die naar inschatting van Saricon relevantie kan hebben voor dit onderzoek, zijn bij de EOD opgevraagd.¹⁰ De resultaten zijn verwerkt in hoofdstuk 4.

➤ Collectie mijnenvelddocumentatie, 1944-1947

Kort na de Tweede Wereldoorlog, in juni 1946, is een inventarisatie gemaakt van alle bekende en vermoedelijke mijnenvelden in Nederland. De Commandant van de Mijnopruimingsdienst (MOD) verklaarde toen dat er op Nederlands grondgebied zo'n 5.400 mijnenvelden waren gekarteerd en dat nog ongeveer 900 mijnenvelden gekarteerd moesten worden. In de jaren direct na de oorlog zijn de, zowel door Duitse als geallieerde eenheden gelegde, mijnenvelden opgeruimd.

Het totale aantal in Nederland geruimde landmijnen wordt geschat op 1,8 miljoen. Alleen al door Duitse krijgsgevangenen zijn een kleine 1,4 miljoen landmijnen geruimd. Verder werden er onder meer landmijnen geruimd door geallieerde eenheden (operationeel ruimen – d.w.z. alleen het mijnevrij maken van gebieden waarvan het direct voordeel opleverde voor de oorlogsinspanning), door burgermijnopruimingsorganisaties en door het Korps Hulpverleningsdienst. In het najaar van 1947 stakten de organisaties die nog met het systematisch opruimen van landmijnen waren belast hun werkzaamheden. Sindsdien zijn op of nabij de locaties van voormalige mijnenvelden nog sporadisch landmijnen aangetroffen. Zelfs eind 20^e en begin 21^e eeuw zijn in Nederland nog meerdere vondsten gedaan van in grote hoeveelheden gedumpte mijnen. Het betrof hier mijnenvelden die in de periode 1944-1947 wel waren 'opgeruimd', maar waarbij de landmijnen niet zijn afgevoerd of vernietigd, maar ter plaatse bleken te zijn begraven. Ook het ter plaatse achterlaten van losse ontstekingsmechanismen, al dan niet bewust, kwam voor.¹¹

De bij de mijnenruimingen in de periode 1944-1947 gebruikte mijnenlegrapporten, en de destijds opgestelde mijnenruimrapporten, zijn nu in beheer bij de EOD. Uit de ruimrapporten blijkt dat niet in alle gevallen alle gelegde landmijnen zijn aangetroffen. De EOD beschikt over een zoekleutel op de collectie. Saricon heeft bij de EOD een aanvraag gedaan en de volgende informatie aangeleverd gekregen:

In het onderzoeksgebied of de directe omgeving waren geen geregistreerde mijnenvelden of op mijnen verdachte gebieden gelegen.

⁹ Het is binnen de opdracht voor dit vooronderzoek dus niet mogelijk een overzicht met dezelfde mate van volledigheid samen te stellen van CE-ruimingen in de periode tot 1971. Dit volgt uit het beschrevene m.b.t. de archieven van het Korps Hulpverleningsdienst in paragraaf 3.5.

¹⁰ Omdat, zowel in de beschikbare registers als op de ruimrapporten zelf, soms duidelijke beschrijvingen van de exacte locaties waar de EOD of haar voorgangers actief was ontbreken, kan niet worden uitgesloten dat in onderstaand overzicht relevante ruimrapporten ontbreken.

¹¹ Informatie ontleend aan Meijers, A.H., *Achtung Minen – Danger Mines*. Het ruimen van landmijnen in Nederland 1940-1947 (Soesterberg 2013).

3.10 The National Archives

In The National Archives te Londen (TNA), het nationaal archief van Groot-Brittannië, ligt belangrijk archiefmateriaal over de luchtoorlog in Nederland in de periode 1940-1945, en over de bevrijding door geallieerde grondtroepen in 1944-1945. Saricon heeft in het verleden een grote hoeveelheid voor Nederlands grondgebied relevante gegevens uit dit archief verzameld. In het kader van dit vooronderzoek is in deze gegevens gezocht naar mogelijk voor het onderzoeksgebied relevante informatie. De dossiers die ten behoeve van dit vooronderzoek zijn doorzocht, zijn vermeld in de bronnenlijst in bijlage 2. Meldingen met mogelijke relevantie voor het onderzoeksgebied zijn verwerkt in hoofdstuk 4.

In TNA bevinden zich verslagen van uitgevoerde acties door de Royal Air Force in de Tweede Wereldoorlog. Deze verslagen zijn ondergebracht in het archief van het Air Ministry. De structuur van dit archief volgt op hoofdlijnen de structuur van de organisatie van de RAF. De RAF was verdeeld in verschillende *commands*, die elk bestonden uit *groups*, die weer bestonden uit *squadrons*. Meerdere squadrons jachtvliegtuigen of lichte bommenwerpers konden ook zijn samengevoegd in een *wing*.

Over de door de RAF gedocumenteerde luchtaanvallen is doorgaans informatie gearchiveerd op elk bevelsniveau (*command*, *group*, *squadron*; en eventueel *wing/airfield* en *station*). Elke luchtaanval kan daardoor, met verschillend detailniveau, in wel tien of twintig verschillende dossiers zijn beschreven. Op voorhand zijn geen eenduidige uitspraken te doen over in welk van deze dossiers de meest relevante informatie (vanuit het oogpunt van OCE) kan worden aangetroffen.

De van RAF-zijde opgestelde documentatie over een luchtaanval is over het algemeen tot stand gekomen op basis van debriefings van de bemanningen kort na de missie. Grofweg vanaf 1942 is er een grotere kans dat in de documentatie ook andere bronnen zijn gebruikt, te weten tijdens of na de bombardementen gemaakte luchtfoto's. Over de acties van bemanningen die niet terugkeerden van hun missie is dus normaliter geen informatie beschikbaar, omdat geen debriefings konden worden uitgevoerd. Ook zogenoemde 'jettisons' zijn minder goed te onderzoeken.¹²

De door bemanningen tijdens debriefings verstrekte informatie kan doorgaans niet worden beschouwd als een betrouwbare bron aangaande de locaties waar de bommen zouden zijn gevallen en aangaande de aangerichte schade. Dit geldt zeker voor de luchtaanvallen uitgevoerd tot medio 1942 en voor bij duisternis uitgevoerde luchtaanvallen. De operationele gegevens van de RAF zijn wel waardevol en betrouwbaar met betrekking tot de volgende aspecten:

- De data van de missies waarbij het onderzoeksgebied mogelijk, waarschijnlijk of met zekerheid is gebombardeerd;
- De wijze waarop aanvallen werden uitgevoerd;
- De vliegtuigtypes die bij de luchtaanvallen zijn ingezet;
- De soorten en hoeveelheden van de bij deze missies afgeworpen bommen en de daarbij gebruikte ontstekingsinrichtingen.

De operationele commands van de RAF met de meeste relevantie voor het vooronderzoek CE waren Bomber Command, Coastal Command, Fighter Command en de Second Tactical Air Force.

- De meeste bommenwerpers van de RAF waren ingedeeld bij RAF **Bomber Command**. In de gehele periode tussen mei 1940 en mei 1945 heeft Bomber Command luchtaanvallen uitgevoerd op doelwitten op Nederlands grondgebied. Tot maart 1942 vonden de meeste bombardementen bij duisternis plaats. Na die tijd opereerde Bomber Command in Nederland vooral nog overdag. In diverse toegangen in het archief van het Air Ministry zijn gegevens ondergebracht van Bomber Command. In AIR 14 bevinden zich verschillende overzichten van in Europa uitgevoerde luchtaanvallen. Relevante operationele gegevens bevinden zich onder meer in de *day and night bomb raid sheets* en de *form E summaries*. Ten behoeve van dit vooronderzoek zijn de *form E summaries* integraal doorgenomen op relevante meldingen, en daarnaast voor No. 2 Group het ORB voor de periode 1941-1943 uit toegang AIR 25.
- Ook RAF **Coastal Command** heeft in 1940 en 1941 bombardementen uitgevoerd in Nederland, hoofdzakelijk op nabij de kust gelegen doelwitten. In de toegang AIR 15 zijn diverse operationele en aanverwante gegevens

¹² Voor dit woord bestaat geen goede Nederlandse vertaling. Het gaat hier zowel om noodafwerpen, bijvoorbeeld wanneer een bommenwerper werd opgejaagd door een vijandelijk jachtvliegtuig, als om afwerpen op min of meer willekeurige locaties als een bemanning eerder geen geschikte doelwitten had gevonden en de bommen kwijt wilde alvorens de terugtocht naar de vliegbasis te aanvaarden.

van Coastal Command ondergebracht. Een van de documentsoorten die inzicht kunnen verschaffen in de aard en omvang van hun acties boven Nederland zijn de *strike sheets*. Saricon heeft een groot deel van deze aanvallen middels een zoek sleutel in kaart gebracht.

- Vanaf november 1944 voerden Spitfire-jachtbommenwerpers van **Fighter Command** een groot aantal luchtaanvallen uit in West-Nederland. Daarvoor voerde Fighter Command hooguit sporadisch luchtaanvallen in Nederland uit. De aanvallen vanaf november 1944 waren gericht tegen infrastructurele doelen (spoorwegen, verkeerswegen, bruggen) en andere doelen die verband hielden met de Duitse inzet van V-wapens tegen doelen in Engeland. Voor onderzoeksgebieden in Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht kunnen onder meer de appendices van de Operations Record Books HQ Fighter Command uit AIR 24 relevant zijn. Saricon heeft deze aanvallen middels een zoek sleutel in kaart gebracht.
- Het gros van de luchtaanvallen op Nederlands grondgebied in de laatste negen maanden van de bezetting is uitgevoerd door de tactische luchtmacht van de RAF, de **Second Tactical Air Force** (2nd TAF). De 2nd TAF opereerde direct vanaf de oprichting medio 1943 boven Nederlands grondgebied. De 2nd TAF werd samengesteld uit verschillende bestaande luchtmachtonderdelen, met als doel specifieke luchtsteun te verzorgen aan de opmars van de geallieerde landstrijdkrachten in Noordwest-Europa. De 2nd TAF had zowel jachtvliegtuigen, jachtbommenwerpers als middelzware bommenwerpers tot zijn beschikking. Met name toegang AIR 37 bevat voor Nederlands grondgebied relevante documenten van de 2nd TAF, waaronder de dagelijkse rapporten. Aan de hand van deze *daily logs* kan inzicht worden verkregen in de aard en omvang van een luchtaanval. Saricon heeft de in de dagrapporten vermelde aanvallen op Nederlands grondgebied middels een zoek sleutel in kaart gebracht.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog bracht de RAF ook een uitgebreid en systematisch luchtfotoverkenningprogramma boven bezet gebied tot stand. (Zie ook paragraaf 3.19). In diverse archieftoegangen in The National Archives bevinden zich verslagen van de luchtfoto-interpretatie die doorlopend door specialisten werd uitgevoerd, aanvankelijk in Londen, later op RAF Medmenham. Onder deze luchtfoto-interpretatierapporten zijn luchtverkenningfoto's (dikwijls in geannoteerde vorm), tekstdocumenten, en soms 'bomb plots', waarop de bij luchtfoto-interpretatie vastgestelde bominslagen zijn ingetekend door specialisten van de RAF.

De voor het vooronderzoek CE meest waardevolle soorten luchtfoto-interpretatierapporten zijn rapporten die de resultaten van specifieke aanvallen beschrijven aan de hand van strike-foto's (foto's die tijdens het bombardement werden gemaakt) en rapporten die, op basis van foto's gemaakt in de dagen of weken ná de aanval, de aangerichte bombardementsschade beschrijven. Dit archief bevatte, voor zover beschikbaar bij Saricon, geen meldingen van Zoetermeer.

3.11 Bundesarchiv-Militärarchiv

Het Bundesarchiv is het nationaal archief van Duitsland. De vestiging van deze archiefinstelling die voor het vooronderzoek CE het meest relevant is, betreft het Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg im Breisgau. Hier bevinden zich stukken uit de archieven van de Wehrmacht (Luftwaffe, Kriegsmarine, Heer/landmacht) en Waffen-SS uit de periode van de Tweede Wereldoorlog.

De overlevering van de archieven van de Duitse strijdkrachten is relatief onvolledig en versnipperd. Grote delen van deze archieven zijn in de laatste fase van de oorlog en kort na de oorlog verloren gegaan, als gevolg van oorlogsgeweld en bewuste vernietigingsacties. Andere delen zijn na de geallieerde overwinning op Duitsland door de geallieerde strijdkrachten in beslag genomen, en later (nadat zij in de VS op microfilm waren gekopieerd) aan de Duitse overheid geretourneerd. Hoe dan ook bevat het Bundesarchiv-Militärarchiv heden ten dage diverse toegangen met waardevol archiefmateriaal die in het kader van het vooronderzoek CE kunnen worden doorzocht. Saricon beschikt als resultaat van eerdere bezoeken aan het Bundesarchiv-Militärarchiv over kopieën van diverse documenten.

Een belangrijke verzameling meldingen met relevantie voor het vooronderzoek CE die Saricon integraal heeft ontsloten betreft de Lageberichte (dagrapporten) van de Luftwaffenführungsstab Ic met meldingen van luchtaanvallen op Nederlands grondgebied tussen mei 1940 en november 1941.

Deze meldingen zijn via een zoek sleutel in kaart gebracht en doorzocht. De geraadpleegde inventarisnummers zijn opgenomen in de bronnenlijst in bijlage 2. Deze bevatten enkele meldingen met mogelijke relevantie voor het onderzoeksgebied. Deze zijn uitgewerkt in bijlage 4.

3.12 The National Archives and Records Administration

The National Archives and Records Administration (NARA) is het nationaal archief van de Verenigde Staten. NARA heeft diverse vestigingen, waarvan de belangrijkste twee in de regio Washington DC zijn gelegen. Documenten uit de periode van de Tweede Wereldoorlog, waaronder een groot deel van het archief van de Amerikaanse strijdkrachten, berusten op de locatie National Archives II in College Park, Maryland (NARA II).

➤ Foreign Records Seized (RG 242)

Bij NARA II bevindt zich allereerst een immense verzameling kopieën van documenten die bij de geallieerde overwinning op Duitsland in 1945 door de geallieerden in beslag zijn genomen. In Record Group 242 bevindt zich de verslaglegging van oorlogsgerelateerde zaken door Duitse organen, zowel militaire als civiele. Daaronder zijn ook zogenoemde Kriegstagebücher (KTB's) van Duitse krijgsmachtonderdelen.¹³

Saricon beschikt over diverse kopieën van Duitse KTB's uit NARA II. Bij het verzamelen van KTB's heeft Saricon zich in het verleden vooral gericht op KTB's met meldingen van geallieerde luchtaanvallen op Duits-gecontroleerd gebied. Ten behoeve van dit vooronderzoek is gezocht op de zoektermen 'Zoetermeer', 'Zegwaard' en 'Benthuizen', maar deze topografische aanduidingen leveren geen resultaat op.

➤ Mission Reports USAAF (RG 18)

Bij NARA II bevinden zich voorts verslagen van in de Tweede Wereldoorlog uitgevoerde operaties door de Amerikaanse luchtmacht. Vanaf medio 1942 gingen de United States Army Air Forces (USAAF) zich mengen in de luchtoorlog boven West-Europa. Ook Nederland kreeg te maken met Amerikaanse luchtaanvallen, zij het een beperkt aantal in vergelijking met het aantal Britse luchtaanvallen.

De verslagen van deze luchtaanvallen zijn ondergebracht in Record Group 18 en staan bekend als *Mission Reports*. Over de door de USAAF gedocumenteerde luchtaanvallen kan op meerdere bevelsniveaus (Air Force - Air Division / Bombardment Wing - Combat Wing - Bombardment Group - Bombardment Squadron) informatie zijn gearcheeerd. De ervaring van Saricon is dat het bevelsniveau niets zegt over de hoeveelheid of de relevantie van het in de Mission Reports aan te treffen materiaal. Hoewel de Bomb Group binnen de USAAF gedurende de Tweede Wereldoorlog in veel opzichten het meest relevante bevelsniveau was, hoeft het Mission Report op Bomb Group-niveau dus niet per definitie de meest relevante informatie te bevatten. In de Mission Reports bevinden zich onder meer de volgende documentsoorten:

- Field Orders op telexpapier, waarop is vermeld hoe de aanval moest worden uitgevoerd, te gebruiken bommen en ontstekers, etc.;
- Diverse soorten verslagen achteraf;
- Formulieren ingevuld door de bemanning van elk toestel, met de belangrijkste gegevens omtrent de aanval;
- Foto's gemaakt tijdens de bombardementen, op een deel daarvan zijn de vallende ontplofende bommen te zien;
- Bomb plots, waarop *intelligence officers* de bominslagen hebben ingetekend zoals kennelijk later herleid van zowel strike-foto's als overige luchtfoto's;
- Schetsen van de gevlogen formaties.

De Mission Reports zijn veel vollediger en uitgebreider verslagen dan de verslagen van de missies van de RAF. Dit hangt samen met de verschillende wijze van opereren van de luchtmachten. Bij de RAF gaat het doorgaans om verslagen van de bemanning van één toestel; bij de USAAF om de verzamelde verslagen van bijvoorbeeld een gehele Bomb Group of Bombardment Wing. De Mission Reports bevatten ook allerlei evaluaties en tijdens de missies gemaakte luchtfoto's en plots. Overigens bevatten ook de Mission Reports van de USAAF voor een deel informatie die tot stand is gekomen op basis van debriefings van de bemanningen kort na de missie. Deze moet dus als minder betrouwbaar worden geclassificeerd als het bijvoorbeeld gaat om de behaalde resultaten.

Op 1 mei 1944 heeft waarschijnlijk één Amerikaanse B-24 Liberator-bommenwerper van de 2nd Bomb Division zijn bommen afgeworpen op het spoor bij Zoetermeer. Deze eenheid bestond uit in totaal 151 toestellen verdeeld over 11 Bomb Groups, waarvan uiteindelijk 99 bommenwerpers daadwerkelijk hun bommen hebben uitgeworpen boven de opgegeven doelwitten Brussel en Luik. Het is een zeer arbeidsintensief proces om in NARA uit te zoeken welke B-24, met

¹³ Van veel KTB's bevindt zich zowel in het Bundesarchiv-Militairarchiv te Freiburg als in de VS een exemplaar, omdat de in beslag genomen documenten later aan de Duitse overheid zijn geretourneerd nadat zij op microfilm waren gekopieerd.

welke bommenlading, zijn bommen heeft afgeworpen boven Zoetermeer. Daarbij is het vooraf lastig in te schatten of de spreekwoordelijke speld in de hooiberg daadwerkelijk zal worden gevonden. Op basis van deze afweging heeft Saricon afgezien van een aanvullend onderzoek in het NARA.

3.13 Verliesregister SGLO/NIMH

In 2008 is voor het eerst het verliesregister van de Studiegroep Luchtoorlog 1939-1945 (SGLO) gepubliceerd. Dit register is samengesteld op basis van de informatie van diverse luchtoorlogdeskundigen aangesloten bij de SGLO en verschillende collecties van het NIMH.

Het register betreft een in verregaande mate correct en volledig overzicht van de verliezen van militaire vliegtuigen die in de Tweede Wereldoorlog op Nederlands grondgebied hebben plaatsgevonden. Aanvankelijk is het register gepubliceerd in pdf-vorm; tegenwoordig is het te raadplegen via de website van de SGLO, in de vorm van een digitale database. Het register wordt doorlopend bijgewerkt aan de hand van nieuw beschikbaar komende historische informatie.

Een zoekactie in het register leverde de onderstaande vliegtuigverliezen in of nabij het onderzoeksgebied op. Deze worden verder behandeld in hoofdstuk 4.

Overzicht vliegtuigverliezen 1940-1945

No.	Datum	Locatie	Type	Eenheid
1940				
T0206	10 mei 1940	Berkel en Rodenrijs	Ju 52 3m	9./KGzbV 1
T0281	10 mei 1940	Bleiswijk (Noordpolder)	Ju 52 3m	/KGrzbV 12
T0281A	10 mei 1940	Bleiswijk (Overbuurtsepolder)	Ju 52 3m	/KGrzbV 12
T0281C	10 mei 1940	Pijnacker (Katwijkse buurt)	Ju 52 3m	/KGrzbV 12
1943				
T2742	30 juli 1943	Nabij Bleiswijkseweg, Zoetermeer	B-17F 42-29916	91BG/323BS
R0633	19 september 1943	Zoetermeer	BF 109 G-6 26016	II/JG 3
1944				
T4867	27/28 december 1944	Benthuizen/Zoetermeer	Ju 88 G-6 620889	4./NJG 3
1945				
T5293	22 februari 1945	Geerpolder Zoetermeer	B-24H 42-95241	392BG/578BS

3.14 Saricon collectie nieuwsberichten explosievenvondsten

Saricon beschikt over een omvangrijke collectie CE-gerelateerde nieuwsberichten over vondsten van explosieven uit de periode 1982 – heden. Voor de periode van 1982 tot 2008 betreft het een krantenknipseldatabase, voor de periode sinds 2008 betreft het een database met meldingen van nieuwswebsites. Relevante meldingen zijn verwerkt in hoofdstuk 4 en bijlage 4..

3.15 Koninklijke Bibliotheek

De Koninklijke Bibliotheek in Den Haag heeft via de website Delpher een omvangrijk krantenarchief toegankelijk gemaakt. Daaronder zijn ook kranten uit de Tweede Wereldoorlog en daarna. Hierin kan bijvoorbeeld worden gezocht naar nieuwsberichten over vondsten van CE in de gehele periode van de Tweede Wereldoorlog tot heden.

Saricon heeft op Delpher gezocht met de zoekcombinaties:

- 'vliegtuigbom Zoetermeer';
- 'granaat Zoetermeer';
- 'bom Zoetermeer'.

Deze zoektocht heeft geen relevante meldingen opgeleverd.

3.16 Utrechts Archief

In het Archief van de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht bevinden zich meldingen van luchtaanvallen met gevolgen voor de spoorinfrastructuur voor een veertigtal plaatsen in Nederland in 1940 en 1941. Saricon heeft deze ontsloten middels een database, die voor dit vooronderzoek is doorzocht. Dit archief bevat geen relevante meldingen voor de gemeente Zoetermeer.

3.17 Getuigen

In overleg met de opdrachtgever is besloten voor dit vooronderzoek geen gesprekken met getuigen van oorlogshandelingen of van relevante naoorlogse gebeurtenissen te voeren.

3.18 Defence Overprints Kadaster

Saricon beschikt over twee zogenoemde Defence Overprints die gezamenlijk het onderzoeksgebied afdekken. Deze zijn afkomstig uit de collectie van het Kadaster. Het gaat om overlegvellen vervaardigd door 21st Army Group A.P.I.S. op geallieerde stafkaarten, schaal 1: 25.000.

Hierop is de bij 21st Army Group bekende informatie over Duitse verdedigingswerken weergegeven. De geallieerde luchtfoto-interpretatiediensten hielden zich namelijk uitgebreid bezig met het vaststellen van de locaties waar de Duitse strijdkrachten luchtafweerstellingen, geschutstellingen, loopgraven, mitrailleurnesten, munitieopslagplaatsen en dergelijke hadden aangelegd.

De overprints, nummer 373 Benthuisen en 382 Zoetermeer, zijn gedateerd 25 maart 1945. Dit betekent dat zij vermoedelijk zijn opgemaakt aan de hand van luchtfotomateriaal uit de winter van 1944-1945 en dus de situatie van enkele maanden voor de bevrijding weergeven. De kaarten zijn gebruikt als hulpmiddel bij de luchtfoto-interpretatie. Zie verder hoofdstuk 4.

3.19 Luchtfoto's

Gedurende de Tweede Wereldoorlog voerden de Britse en Amerikaanse luchtmachten verkenningsvluchten boven Nederlands grondgebied uit waarbij luchtfoto's werden gemaakt. Deze foto's moesten de geallieerde strijdkrachten inlichtingen verschaffen over geschikte doelwitten voor luchtaanvallen, over de resultaten van eerder uitgevoerde luchtaanvallen, over Duitse militaire aanwezigheid, en over Duitse oorlogsproductie en overige economische activiteiten. Hoewel aan de mogelijkheden voor interpretatie van dergelijke luchtfoto's diverse beperkingen kunnen kleven, vormen zij doorgaans een belangrijke bron in het vooronderzoek CE. Idealiter is via deze foto's vast te stellen wat exact de locaties zijn geweest die zijn getroffen door luchtaanvallen, en wat exact de locaties zijn geweest waar militaire objecten aanwezig zijn geweest (en waar dus een verhoogde kans geldt op het achterblijven van CE).

Voor dit onderzoek zijn de volgende collecties met historische luchtfoto's geraadpleegd:

- Wageningen UR, Afdeling Speciale Collecties van de Universiteitsbibliotheek. Dit archief bevat circa 93.000 luchtverkenningfoto's van Nederlands grondgebied in de oorlogsperiode, gemaakt door de RAF en United States Army Air Forces (USAAF) tijdens de Tweede Wereldoorlog.
- Kadaster te Zwolle. Dit archief bevat circa 110.000 luchtverkenningfoto's van Nederlands grondgebied in de oorlogsperiode, gemaakt door de RAF en USAAF. Ook bevat het archief voor- en naoorlogse luchtfoto's.
- The National Collection of Aerial Photography te Edinburgh (NCAP). Dit archief bevat een zeer groot aantal luchtverkenningfoto's van Nederlands grondgebied in de oorlogsperiode, gemaakt door de RAF en USAAF. Vermoedelijk betreft het op zijn minst het tienvoudige van het aantal luchtfoto's dat zich bevindt in de Nederlandse luchtfotoarchieven. De luchtfotocollectie is in beheer van het instituut Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland. The National Collection of Aerial Photography bevat van oorsprong twee voor Nederlands grondgebied belangrijke luchtfotocollecties: ACIU (Allied Central Interpretation Unit) en JARIC (Joint Allied Reconnaissance Interpretation Centre).

Gezien de enorme hoeveelheid luchtfoto's van Nederlands grondgebied, en de verspreiding van deze foto's over verschillende archieven, is het vinden van de meest geschikte luchtfoto's voor een vooronderzoek CE vaak geen sinecure. De geschiedenis van de diverse luchtfotocollecties is complex, onder meer als gevolg van de uitwisseling van

luchtfotomateriaal onder de diverse takken van de verschillende geallieerde land-, lucht- en zeestrijdkrachten, maar ook als gevolg van het naoorlogs verplaatsen, dupliceren en vernietigen van (delen van) luchtfotocollecties. Hierdoor bevinden zich vaak kopieën van dezelfde foto's in verschillende archieven – in Nederland, Engeland, Schotland, Canada en de VS. Van sommige foto's bestaan wereldwijd tientallen kopieën van wisselende kwaliteit, terwijl van andere foto's geen enkele kopie meer beschikbaar is.

Saricon heeft zoek sleutels ontwikkeld op de luchtfotocollecties van de Wageningen UR en het Kadaster. Deze zijn gebaseerd op zowel originele zoek sleutels uit de oorlogsperiode (zogenoemde sortieplots) als op zoek sleutels die na de Tweede Wereldoorlog zijn vervaardigd door de beheerders van de collecties. De Duitse firma Luftbilddatenbank, waarmee Saricon heeft samengewerkt voor het onderzoek in NCAP, heeft zoek sleutels ontwikkeld op de NCAP-collecties. De door Saricon en Luftbilddatenbank vervaardigde zoek sleutels zijn in verregaande mate volledig, maar garanties dat alle relevante luchtfoto's van een bepaald gebied kunnen zijn gevonden, beoordeeld en gebruikt, kunnen niet worden gegeven. De vindbaarheid van luchtfoto's kan worden beïnvloed door onnauwkeurigheden in zoek sleutels die reeds in de oorlogsperiode en de daaropvolgende decennia zijn gemaakt. Daarnaast kunnen foto's in het verleden zijn vernietigd of vermist zijn geraakt; maar ook kunnen verloren gewaande foto's alsnog opduiken - zaken waarmee alle soorten archiefdocumenten nu eenmaal te maken hebben.

Aan de hand van bovengenoemde zoek sleutels op de collecties luchtfoto's van de Wageningen UR, Kadaster en NCAP, zijn luchtfoto's verzameld. Bij de selectie is rekening gehouden met opnamedatum in relatie tot oorlogshandelingen, kwaliteit en schaal van de foto's. Voor elke luchtaanval die het onderzoeksgebied mogelijk heeft getroffen, zijn de best mogelijke luchtfoto's verworven zoals mogelijk was via de ons bekende zoek sleutels d.d. januari 2020. Een totaaloverzicht van de geraadpleegde luchtfoto's is opgenomen in de bronnenlijst in bijlage 2.

De interpretatie van de luchtfoto's is beschreven in paragraaf 4.4 en paragraaf 5.7.

4 Resultaten inventarisatie bronnenmateriaal

4.1 Inleiding: het onderzoeksgebied in de Tweede Wereldoorlog

Saricon heeft een goed beeld gekregen van het onderzoeksgebied in de Tweede Wereldoorlog. Dit beeld is gevormd door het onderzoek beschreven in hoofdstuk 3 en daarnaast via het raadplegen van historisch kaartmateriaal. Daaronder zijn de uitgebreide collectie Duitse en geallieerde stafkaarten uit de Tweede Wereldoorlog van het Kadaster te Zwolle en de ArcGIS-kaartlagen Historische Topografische Data 1935-1950, zoals beschikbaar gesteld door Esri Nederland.

De gemeente Zoetermeer was de Tweede Wereldoorlog nog een agrarische gemeente die voor het overgrote deel uit landbouwareaal bestond. De voornaamste bebouwing bestond uit de lintdorpen Zoetermeer en het aangrenzende Zegwaard. Verder werd de gemeente doorkruist door de Rijksweg 12 (de huidige A12) en de parallel daarvan lopende spoorlijn.

Op 10 mei 1940 vielen Duitse strijdkrachten Nederland binnen. Op de eerste oorlogsdag maakten verschillende Duitse transportvliegtuigen van het type Junkers Ju-52 een noodlanding in de Noorderpolder. Een polder die deels op Zoetermeers grondgebied lag. Op deze locatie braken relatief kleinschalige gevechten uit tussen Nederlandse en Duitse eenheden, waarbij vooral kleinkalibermunitie is ingezet maar ook sporadisch mortiervuur werd afgegeven. Daarnaast maakten ook nog verschillende Junkers Ju-52's een noodlanding op de Rijksweg 12.

Tijdens de strijd in mei 1940 hebben diverse Nederlandse troepenverplaatsingen plaatsgevonden over Zoetermeers grondgebied. Vanaf 13 mei 1940 liep een zogenaamd pantserafweerfront, bedoeld om Duitse pantservoertuigen af te stoppen, deels over Zoetermeers grondgebied. Vanwege de Nederlandse capitulatie, in de nasleep van het Duitse bombardement op Rotterdam op 14 mei 1940, kwam het in dit gebied echter niet meer tot grondgevechten.



Figuur 3. Weergave van Nederlandse militaire posities op Zoetermeers grondgebied op 14 mei 1940, ten tijde van de capitulatie. (Bron: V.E. Nierstrasz, *De strijd op Nederlands grondgebied tijdens de Wereldoorlog II*. Onderdeel III. 4.D., schets/kaart Nr. 27)



Figuur 4. In mei 1940 maakten verschillende Duitse Junkers Ju-52-transportvliegtuigen een noodlanding op de Rijksweg-12. (Bron: <http://fotos.serc.nl/zuid-holland/zoetermeer/zoetermeer-35641/>)

De bezettingsjaren verliepen, behoudens enkele bomafwerpen en vliegtuigcrashes, relatief rustig voor Zoetermeer. Hier kwam in de laatste maanden van de bezetting echter verandering in. In maart 1945 werd de spoorlijn door Zoetermeer dagelijks op verschillende tijdstippen aangevallen door geallieerde jachtbommenwerpers. Deze aanvallen werden uitgevoerd door Spitfires die hierbij telkens 2 of 3 bommen afwierpen. De Britse luchtmacht nam de spoorlijn Gouda-Den Haag op de korrel omdat de Duitsers dit tracé gebruikten om V-wapens naar hun lanceerlocaties in Den Haag en Wassenaar te transporteren.¹⁴

De gemeente Zoetermeer behoorde tot het deel van Nederland dat op 5 mei 1945 werd bevrijd tijdens de algehele Duitse capitulatie. Dit betekent dat hier tijdens de bevrijding geen grondgevechten zijn gevoerd tussen geallieerde en Duitse troepen.

4.2 Overzicht oorlogshandelingen

Saricon heeft op basis van de in hoofdstuk 3 beschreven bronnen een overzicht van oorlogshandelingen opgesteld met mogelijke relevantie voor de aanwezigheid van CE in het onderzoeksgebied. Hieronder worden de belangrijkste oorlogshandelingen opgesomd die betrekking hebben op het onderzoeksgebied. De gebruikte bronnen zijn per oorlogshandeling in tabelvorm uitgewerkt in bijlage 4. De luchtaanvallen hebben ieder een eigen gebeurtenis-ID gekregen (zie de toelichting in hoofdstuk 5).

- Gebeurtenissen in Zoetermeer, 10-14 mei 1940 (geen gebeurtenis-ID)
- Nederlandse vliegtuigcrash 10 mei 1940 (geen gebeurtenis-ID)

¹⁴ T. Vermeulen, *Dorp in Oorlog, Zoetermeer 1940-1945*, 148.

- Duitse vliegtuigcrashes 10 mei 1940 (gebeurtenis-ID's T0206, T0281, T0281A, T281C)¹⁵
- Duitse luchtaanval 13 mei 1940 (gebeurtenis-ID L_1940-05-13_A)
- Duitse luchtaanval 14 mei 1940 (gebeurtenis-ID L_1940-05-14_A)
- Britse luchtaanval 20-21 mei 1940 (gebeurtenis-ID L_1940-05-21_A)
- Britse luchtaanval 1-2 januari 1941 (gebeurtenis-ID L_1941-01-02_A)
- Amerikaanse vliegtuigcrash 30 juli 1943 (gebeurtenis-ID T2742)
- Duitse vliegtuigcrash 19 september 1943 (gebeurtenis-ID R0633)
- Amerikaanse luchtaanval 1 mei 1944 (gebeurtenis-ID L_1944-05-01_A)
- Duitse vliegtuigcrash 27-28 december 1944 (gebeurtenis-ID T4867)
- Britse luchtaanval 10 februari 1945 (gebeurtenis-ID L_1945-02-10_A)
- Amerikaanse vliegtuigcrash 22 februari 1945 (gebeurtenis-ID T5293)
- Britse luchtaanvallen spoorlijn grondgebied Zoetermeer 4 maart-31 maart 1945 (geen gebeurtenis-ID's)
- Britse luchtaanval 30 maart 1945 (gebeurtenis-ID L_1945-03-30_A)
- Duitse militaire aanwezigheid (gebeurtenis-ID's S0001 en S0002)

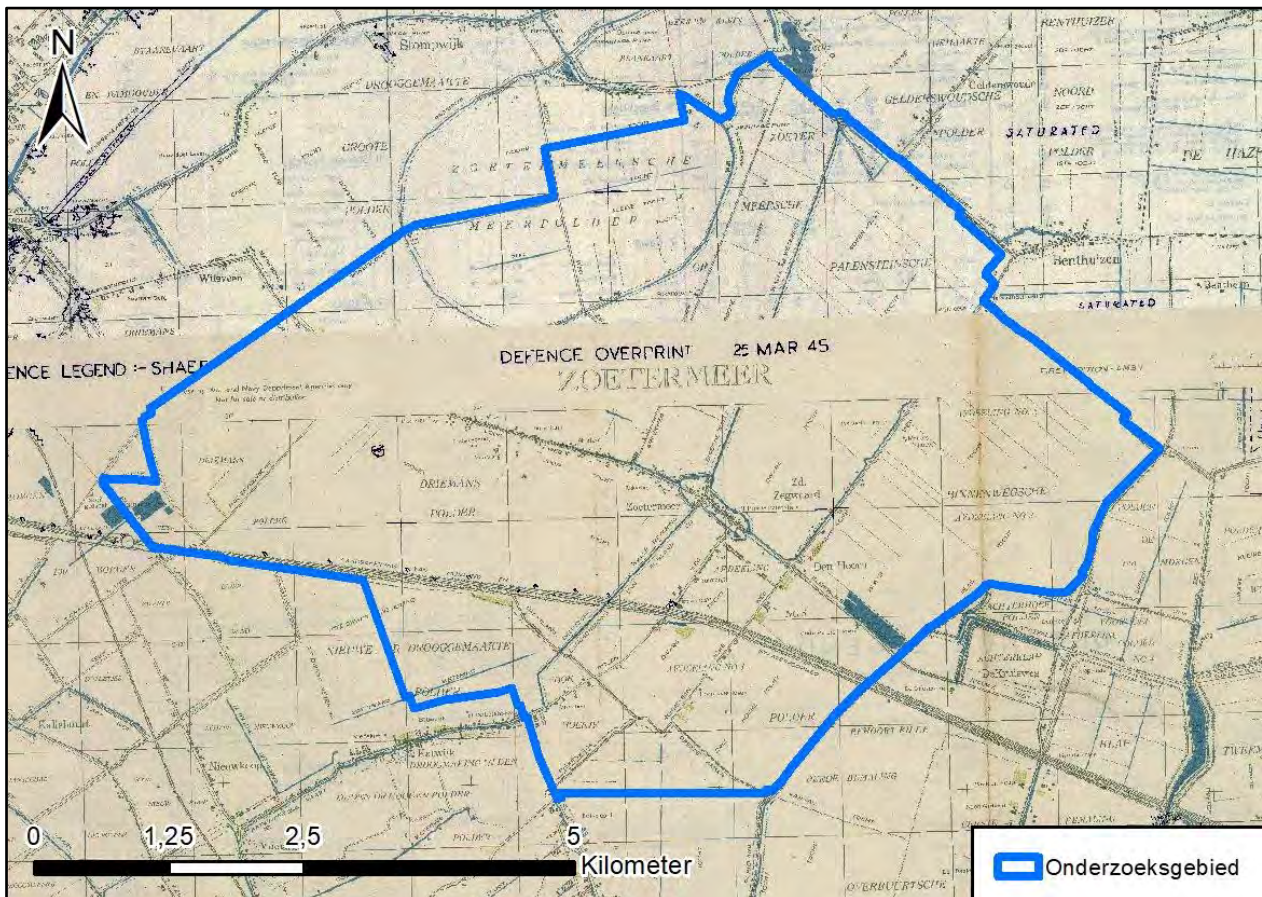
4.3 Duitse militaire objecten in het onderzoeksgebied

Uit het bronnenonderzoek en de luchtfoto-interpretatie is gebleken dat de Duitsers in het onderzoeksgebied enkele stellingen hadden gerealiseerd. Omdat het onderzoeksgebied grotendeels door dunbevolkt, landelijk gebied liep, was de militaire aanwezigheid relatief beperkt van aard. Er zijn slechts enkele stellingen geïdentificeerd, die hieronder worden getoond. Het bijbehorende bronnenmateriaal is uitgewerkt in bijlage 4.



Figuur 5. Situatieschets van de Duitse stelling bij de Nutriciafabriek, gedateerd 28 oktober 1944.. Het kaartje is zeer schematisch ingetekend en de informatie is daardoor zeer moeilijk te vertalen naar een concrete locatie. (Bron: NIMH 575, inv. 250)

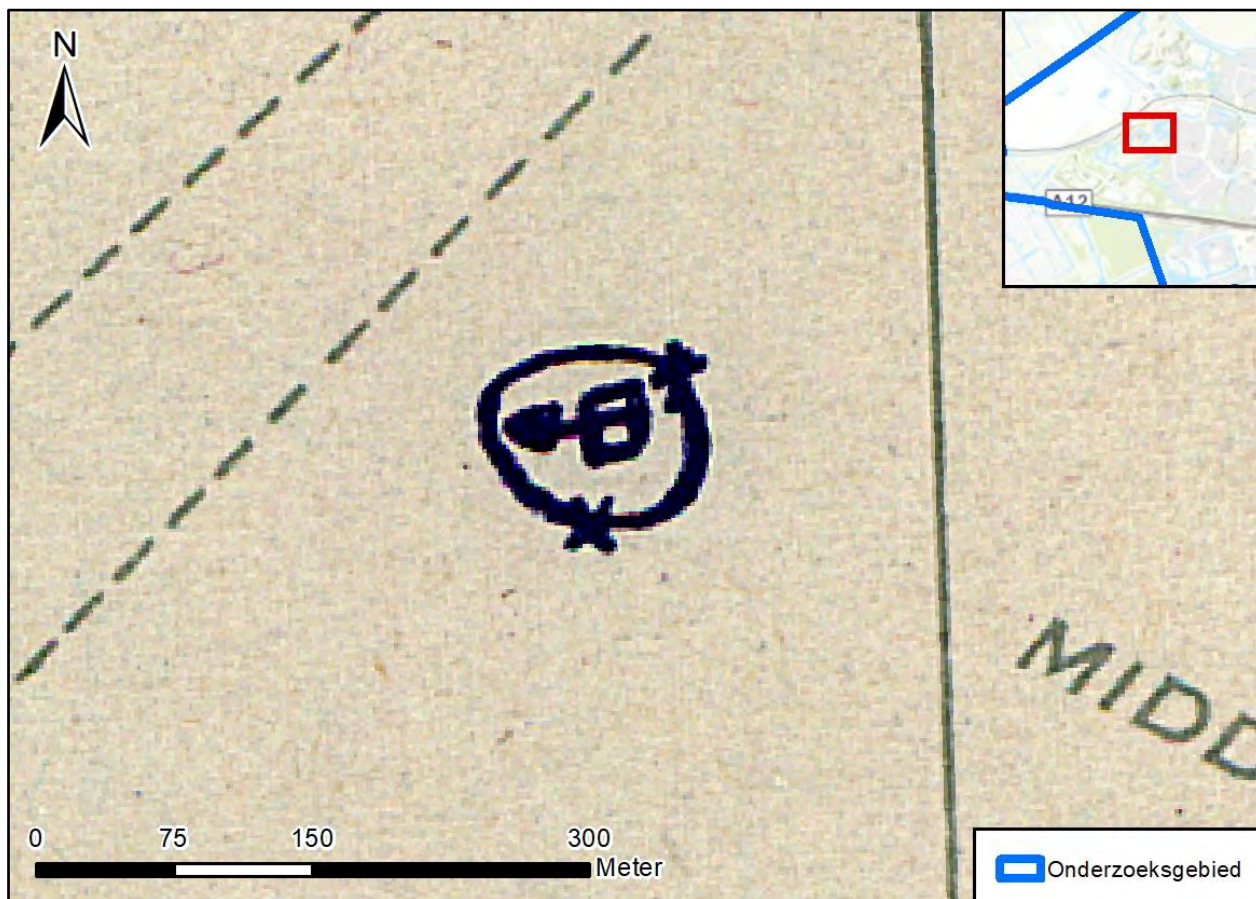
¹⁵ Het bronnenmateriaal van deze Duitse vliegtuigcrashes zijn in bijlage 4 niet apart uitgewerkt maar, vanwege de samenhang van de gebeurtenissen ondergebracht onder het archiefmateriaal van de 'gebeurtenissen in Zoetermeer 10-14 mei 1940'.



Figuur 6. Binnen het onderzoeksgebied waren nauwelijks Duitse verdedigingswerken aanwezig, zoals blijkt uit deze Defence Overprint, van 25 maart 1945. (Bron: Defence Overprint, Zoetermeer_382 en Benthuisen_373)



Figuur 7. Bij het Nutricia-terrein is op de Defence Overprint een Duitse stelling ingetekend. De stellers van de kaart hebben een vermoedelijke bunker en prikkeldraadomheining geïdentificeerd. Volgens andere bronnen (NIMH 575, inv. 58) ging het om een commandobunker. (Bron: Defence Overprint, Zoetermeer 382, d.d. 25 maart 1945)



Figuur 8. In de toenmalige Driemanspolder is op de Defence Overprint een Duitse stelling ingetekend. (Bron: Defence Overprint, Zoetermeer_382, d.d. 25 maart 1945)

4.4 Luchtfoto-interpretatie

Luchtfoto-interpretatie is een belangrijk aspect van het vooronderzoek CE. Via luchtfoto-interpretatie probeert Saricon de gebeurtenissen beschreven in paragraaf 4.2 te herleiden tot concrete locaties. Via luchtfoto-interpretatie kunnen ook de locaties van Duitse militaire objecten worden herleid. Daarmee krijgen de gebeurtenissen en militaire objecten een duidelijke geografische component, die eventueel kan dienen als basis voor het aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden.

Hieronder zal het een en ander worden uitgelegd over de mogelijkheden en beperkingen van luchtfoto-interpretatie, zowel in algemene zin als specifiek voor het onderzoeksgebied.

Luchtfoto-interpretatie kan helpen bij de verificatie van een oorlogshandeling (zoals een bominslag) en bij het onomstotelijk vaststellen van de juiste locatie daarvan, zonder subjectieve component. Het is echter niet zo dat luchtfoto-interpretatie op dezelfde manier onomstotelijk kan aantonen dat op een bepaalde locatie géén oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Gedetoneerde granaten of bommen hoeven namelijk niet per se een op luchtfoto's waarneembaar schadebeeld te veroorzaken. De mate van kratervorming (en dus de zichtbaarheid daarvan op luchtfoto's) kan mede worden bepaald door de kaliber/gewichtsklasse van de granaat/bom, de gebruikte ontsteker, de grondsoort waarin het CE is gevallen, et cetera. Ook kan schade zijn hersteld vóór de datum van de luchtfoto-opname. Inslagen van blindgangers zijn slechts zeer zelden waarneembaar op luchtfoto's.

Voor stedelijke en industriële gebieden zijn de mogelijkheden om aan de hand van luchtfoto-interpretatie conclusies te trekken over de locaties van inslagen van CE beperkt. Op verharde kades, wegen en straten zal van daadwerkelijke kratervorming namelijk minder vaak sprake zal zijn dan in weilanden en akkerlanden. Voor woonwijken en fabrieken geldt dat een bom die door een dak valt en vervolgens ontploft, niet zozeer een op luchtfoto's waarneembare krater veroorzaakt; maar eerder een verwoest pand – dat evengoed door twee of meer bommen verwoest kan zijn. Verder kunnen hoge objecten in stedelijke en industriële gebieden op luchtfoto's zorgen voor sterke schaduwwerking die de waarneming van oorlogsschade kan bemoeilijken.

Voor het onderzoeksgebied en de omgeving gelden de volgende hindernissen bij luchtfoto-interpretatie:

- In en rond het onderzoeksgebied waren bedrijfsterreinen en opslagterreinen met hoge vegetatie aanwezig, waar bombardementsschade ook moeilijker is waar te nemen. Een voorbeeld hiervan is de omgeving van de Nutricia-fabriek die op 30 maart 1945 werd getroffen bij een luchtaanval;
- Een deel van het onderzoeksgebied bestond uit lintbebouwing van de dorpen Zoetermeer en Zegwaard. Voor deze gebieden gelden grofweg dezelfde beperkingen als hierboven genoemd;
- Uit het bronnenmateriaal zijn meerdere meldingen bekend van kraters langs het spoor, ontstaan in maart 1945, die op last van de Duitse bezetter snel moesten worden gedicht. Dit betekent dat sommige kraters niet meer herkenbaar zijn op luchtfoto's die naderhand zijn genomen;
- Enkele luchtaanvallen vonden plaats in de jaren 1940-1941, in een periode waarin de luchtfoto's doorgaans van mindere kwaliteit waren dan in het laatste oorlogsjaren. Kraters van afwerpmunitie zijn op vroege luchtfoto's slechts in uitzonderlijke gevallen waar te nemen;
- In de oorlog kende Zoetermeer enkele kanalen en talloze sloten. Bommen die in het water zijn gevallen lieten niet altijd sporen na op de oevers.

Luchtfoto-interpretatie dient voor een goede betrouwbaarheid multitemporeel plaats te vinden: met gebruik van foto's van zowel vóór als van na een oorlogshandeling. Hoe meer verschillende series luchtfoto's (hoe meer verschillende opnamedata), hoe betrouwbaarder de interpretatie. Luchtfoto-interpretatie wordt verder betrouwbaarder wanneer zij plaatsvindt met gebruikmaking van meldingen uit overige bronnen (idealiter lokale rapportages) waarin bijvoorbeeld de locaties van inslagen van CE zijn beschreven.

Bij luchtfoto-interpretatie geldt voor zowel bebouwde als onbebouwde gebieden: hoe geconcentreerder het inslagpatroon, hoe groter de kans dat individuele inslagen van CE niet te onderscheiden zijn (omdat twee of meer explosieven dan één krater of één schadelocatie veroorzaakt kunnen hebben). Hoe grootschaliger het bombardement, hoe kleiner de kans dat via luchtfoto-interpretatie alle bomkraters in een gebombardeerd gebied kunnen worden herleid.

De multitemporele luchtfoto-interpretatie in GIS voor het onderzoeksgebied gemeente Zoetermeer is uitgevoerd door Prince, Brinkman en Van Dam. In alle gevallen waarbij zij twijfelden over een waarneming hebben zij onderling overlegd. Bij het interpreteren van de luchtfoto's is chronologisch gewerkt zodat geen verwarring kan ontstaan wat de oorzaak van een bepaalde schade is.

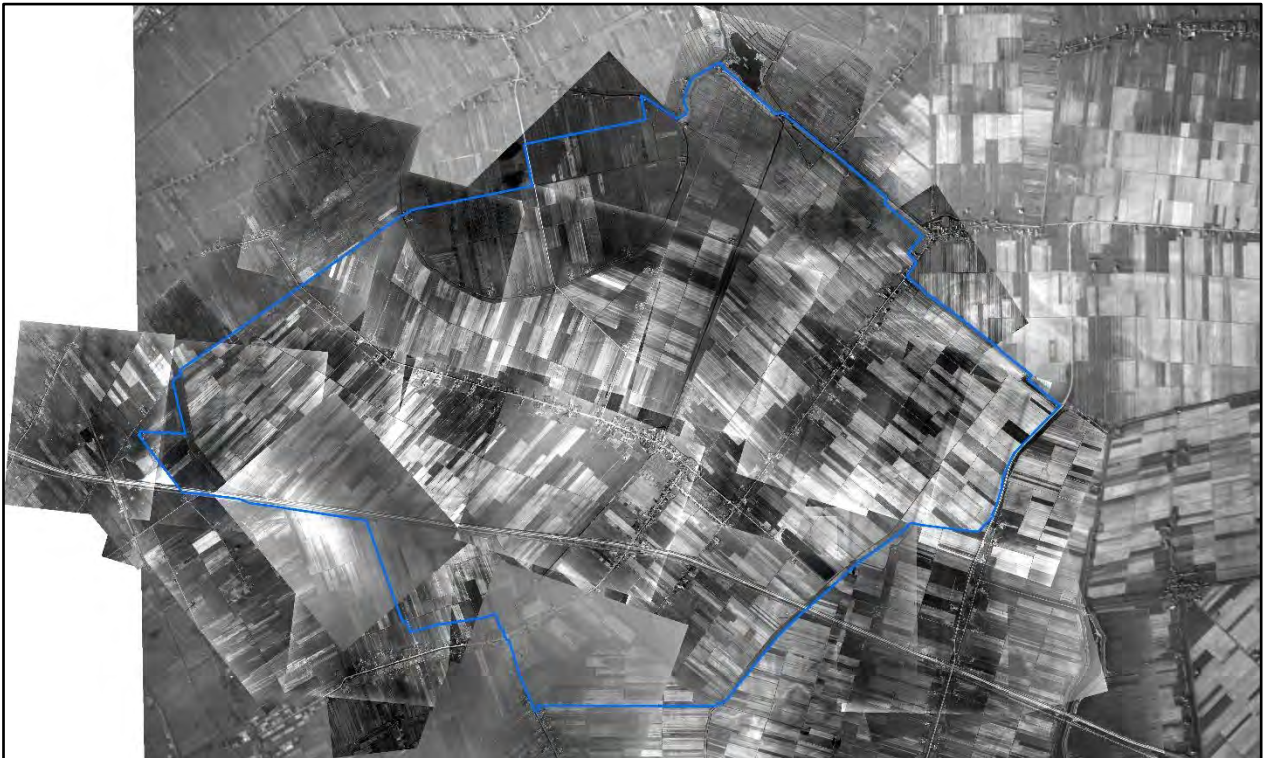
Tijdens bovenstaand proces is door elk van de drie deskundigen die de luchtfoto's hebben geïnterpreteerd een classificatie gegeven aan de in GIS ingetekende objecten. Op deze manier kan men zich een beeld vormen van de betrouwbaarheid van de waarnemingen. Het intekenen van relevante indicaties gebeurde altijd via de best gepositioneerde luchtfoto's.

Resultaten luchtfoto-interpretatie

Van de omgeving van het onderzoeksgebied is een grote hoeveelheid luchtfoto's beschikbaar. Deze foto's zijn deels afkomstig uit eerdere vooronderzoeken, deels zijn ze in overleg met de opdrachtgever aangeschaft ten behoeve van dit project.

Het onderzoeksgebied bestond grotendeels uit polderlandschap, met uitzondering van de lintbebouwing bij Zoetermeer/Zegwaard. Een dergelijk polderlandschap vormt normaliter een geschikt terreintype om kraters van afwerpmunitie waar te nemen. Dit geldt vooral voor luchtfoto's uit de periode 1944-1945 die in de regel van betere kwaliteit zijn dan luchtfoto's uit de eerdere oorlogsjaren. Het gros van de luchtaanvallen binnen de gemeente Zoetermeer vond plaats binnen een betrekkelijk korte tijdspanne, waarbij Britse Spitfire-jachtbommenwerpers in korte tijd vele tientallen bommen afwierpen op een rond het spoor. Het doel van deze luchtaanvallen was het hinderen van de Duitse transportlijnen van de V-wapens. Omdat deze luchtaanvallen plaatsvonden in maart 1945 zijn er kwalitatief goede luchtfoto's beschikbaar.

Om deze luchtaanvallen zo goed mogelijk te interpreteren heeft Saricon een uitgebreide luchtfoto-interpretatie uitgevoerd.



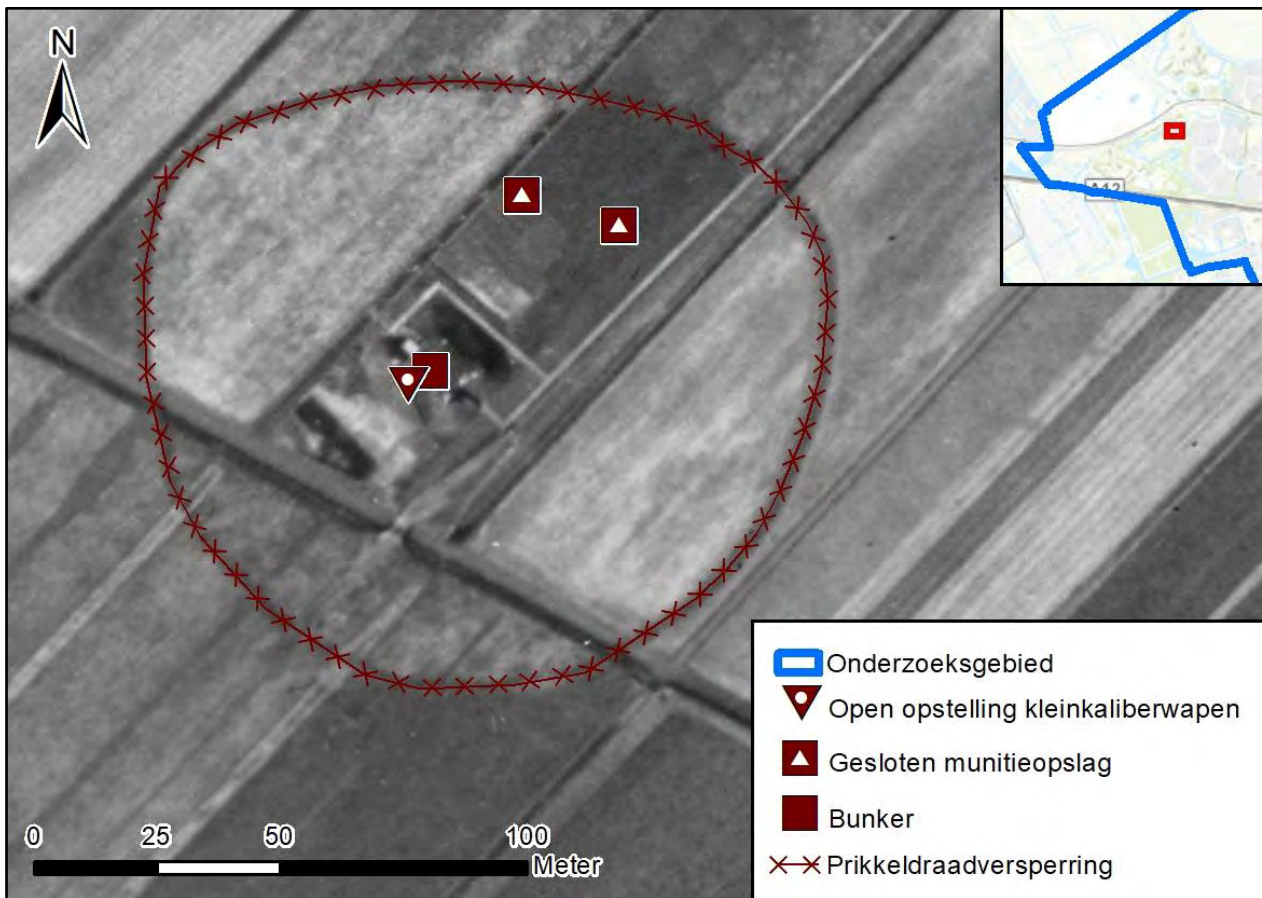
Figuur 9. Afbeelding met luchtfotodekking, situatie 1945. Meteen valt op hoe dunbevolkt de gemeente Zoetermeer destijds nog was.

In de figuren hieronder zijn de resultaten van de luchtfoto-interpretatie weergegeven, waarbij een thematisch onderscheid is gemaakt tussen Duitse militaire aanwezigheid, vliegtuigcrashes en inslagen van afwerpmunitie.

4.4.1 Duitse militaire aanwezigheid

Bij de luchtfoto-interpretatie zijn enkele Duitse militaire objecten geïdentificeerd in het onderzoeksgebied. Bij het bepalen van de functie van deze objecten bleek de informatie op het historisch kaartmateriaal van grote waarde. Hieronder worden de resultaten gepresenteerd:

- Driemanspolder, Zoetermeer

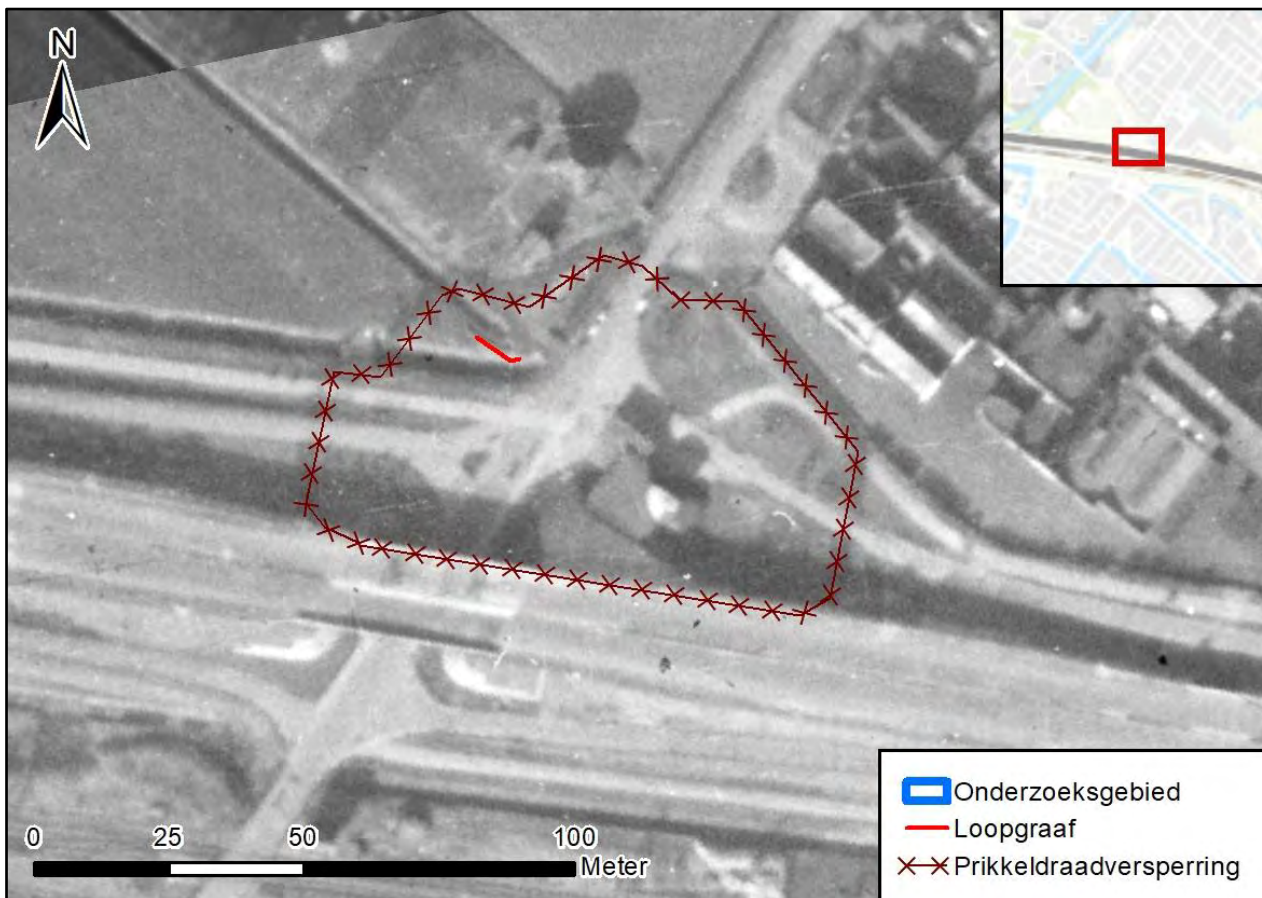


Figuur 10. Duitse stelling in de Driemanspolder, zichtbaar op een luchtfoto van 18 maart 1945.



Figuur 11. Op deze luchtfoto van 11 april 1945 tekent de afrastering duidelijk af tegen de rest van de omgeving.

- Omgeving station/Nutriciafabriek



Figuur 12. Duits verdedigingswerk in de omgeving station/Nutriciafabriek, geprojecteerd op een luchtfoto van 26 februari 1945.



Figuur 13. Duits verdedigingswerk in de omgeving station/Nutriciafabriek, geprojecteerd op een luchtfoto van 28 augustus 1945.

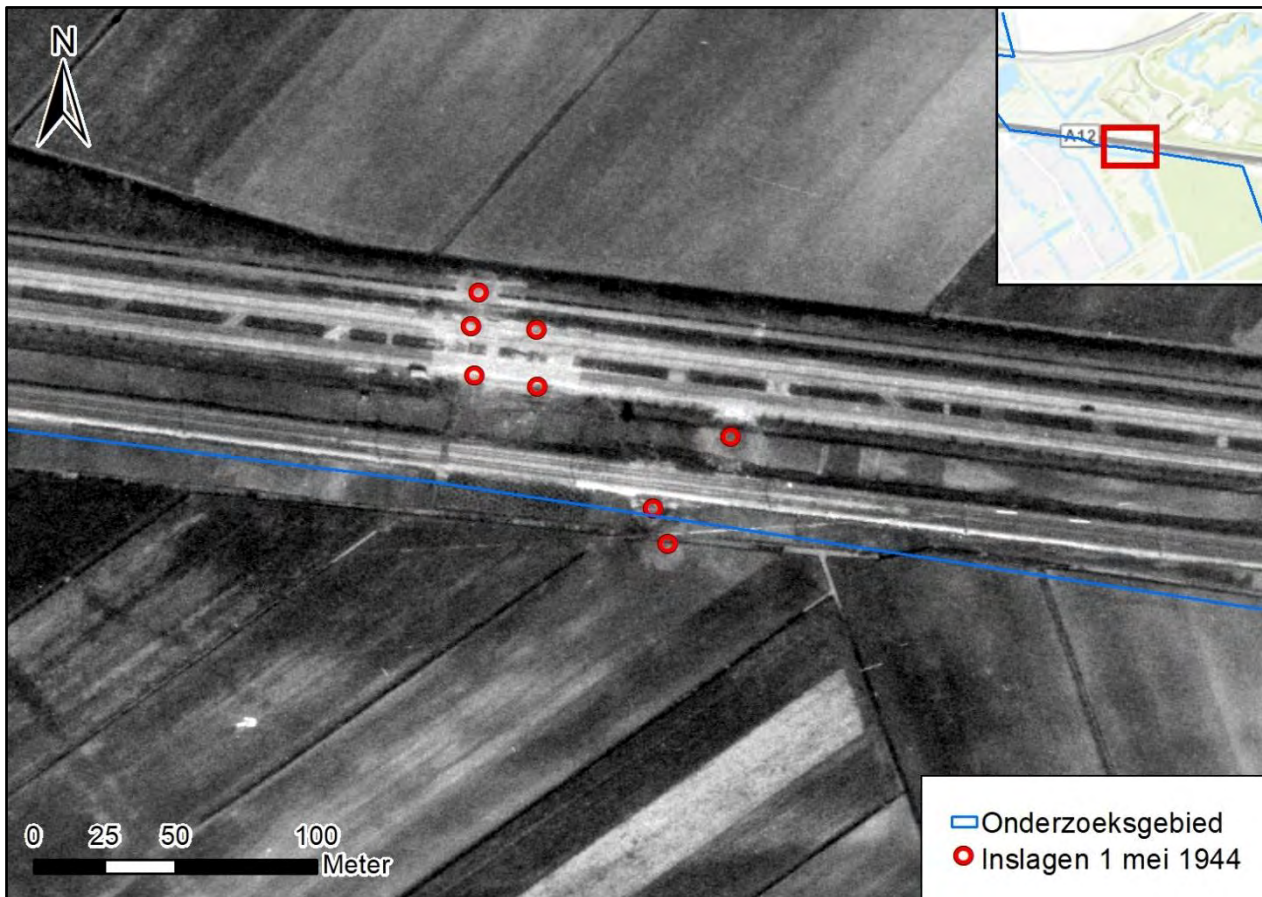
4.4.2 Vliegtuigcrash Amerikaanse B-24 Liberator-bommenwerper, 22 februari 1945



Figuur 14. Een B-24 Liberator-bommenwerper naast een boerenerf, op een luchtfoto van 22 februari 1945. Uit deze luchtfoto blijkt dat het toestel buiten de huidige gemeentegrenzen aan de grond kwam. Vanuit dit perspectief ziet het toestel er nog redelijk intact uit. Alleen het staartstuk is duidelijk zwaar beschadigd.

4.4.3 Inslagen afwerpmunitie/luchtaanvallen

Op 1 mei 1944 wierp waarschijnlijk een Amerikaanse B-24-bommenwerper zijn bommen af op het grondgebied van Zoetermeer. Om onbekende redenen heeft de bemanning zich boven Zoetermeer van zijn bommenlast ontdaan, in plaats van boven het beoogde doelwit in België.



Figuur 15. Waargenomen inslagen van een Amerikaanse bombardement op 1 mei 1944, geprojecteerd op een luchtfoto van 12 mei 1944. Van de 5 inslagen die langs de rijksweg zijn ingetekend kan, vanwege de herstelwerkzaamheden die hier hebben plaatsgevonden, niet met zekerheid worden vastgesteld dat het in alle gevallen om kraters gaat.

In maart 1945 is het spoor in Zoetermeer op verschillende dagen en tijdstippen intensief aangevallen door Britse jachtbommenwerpers, die bij deze missies telkens waren uitgerust met 2 of 3 bommen. Ten gevolge van deze luchtaanvallen zijn bij de luchtfoto-interpretatie een groot aantal kraters waargenomen langs de spoorzone.



Figuur 16. Op deze luchtfoto's van 11 april 1945 zijn alle inslagen ingetekend die gerelateerd zijn aan de luchtaanvallen op het spoor door Britse jachtbomwerpers in maart 1945.

4.5 Vondsten van CE in en rond het onderzoeksgebied

Zoals is beschreven in hoofdstuk 3, heeft Saricon op diverse manieren gezocht naar informatie over vondsten van CE in en rond het onderzoeksgebied. De resultaten zijn hieronder weergegeven in twee tabellen: één tabel met de meldingen uit de collectie ruimrapporten van de EOD, en één tabel met meldingen uit alle overige geraadpleegde bronnen.

Vondsten van CE gebleken uit de collectie ruimrapporten van de EOD in Benthuizen (periode vanaf 1971)

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Nr. UO/MORA
9 augustus 2007	Hoogeveenseweg 51, Benthuizen	1 Scherfhandgranaat Mills No 36, compleet	Vernietigd dmv detonatie	20071227
28 januari 2010	Hoogeveenseweg, Benthuizen		Niet aangeleverd door de EOD.	20100127

Vondsten van CE gebleken uit de collectie ruimrapporten van de EOD in Zoetermeer (periode vanaf 1971)

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Nr. UO/MORA
15 maart 1973	Vollebregt-Roggeveenseweg 62, Zoetermeer	1 brisantgranaat van 75 mm, met schokbuis en ca. 1.000 x kleinkalibermunitie diversen		19730462
26 juli 1973	Zandopsputing, Voorweg Zoetermeer	ca. 40 x kleinkalibermunitie	Meegenomen.	19731670
28 april 1975	Zegwaardseweg 71, Zoetermeer	1 luchtspringbuis, no 35. Brits.	Meegenomen	19750950

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Nr. UO/MORA
4 juni 1976	Segwaardseweg 28, Zoetermeer	1 Melkbus	Achtergelaten. Geheel uitgegraven. Bleek melkbus te zijn met oormerken en kippenbotjes.	19761673
10 mei 1982	Stadhuis, Zoetermeer		Niet aanwezig bij de EOD.	19821598
25 juli 1983	Abdissenbos, Zoetermeer	1 oefenbrisantgranaat 25 pond met chokbuis, verschoten.	Vernietigd d.m.v. detonatie. Restanten meegenomen.	19832198
2 april 1984	Zoetermeer, afrit Gouda A12	Geen verkenningszoeksactie. 'De betonnen plaat die bij de werkzaamheden aan de rit gevonden, blijkt een funderingsplaat te zijn van een reeds jaren eerder gesloopte Duitse bunker. Desgevraagd beaamde RWS dat het inderdaad een funderingsplaat betrof. De gemeente heeft hierna RWS medegedeeld dat de werkzaamheden hervat konden worden.'	Er was een betonnen plaat gevonden. Men dacht dat daaronder explosieven konden zitten. 'Bijzonderheden: Met diverse oud omgeving bewoners gesproken over eventuele blindgangers op of nabij de vermoed plaats. Hier waren geen bommen gevallen. Gem. neemt contact op met RWS voor hervatting v.d. werkzaamheden.	19840901
16 mei 1986	Vuilrecycling, Zoetermeer	1 Scherfhandgranat No. 36 Mills.	Vernietigd d.m.v. detonatie.	19861477
18 mei 1987	Palestienarode 58, Zoetermeer	1 glazen bol doorsnede ca 12 cm. Betrof een ogenschijnlijk lege, luchtdicht gesloten glazen bal, waarschijnlijk visnetdrijver. Geen munitieartikel	Identificatie en vervolgens i.o.m. mevr. achtergelaten.	19871328
20 augustus 1987	Zuiden van Rijksweg A12	Onbekend	[Bijlage ontbreekt]	19872242
15 januari 1988	Ten zuiden van Rijksweg A12	2 x 2 cm pantser(brand)granaten	[Daarnaast werd een VZA uitgevoerd.] 1 vermoedelijk explosief (60- lb.) (...) In deze mora was ook het ooggetuigenverslag, inclusief situatieschets, van dhr. Kalisvaart opgenomen (zie paragraaf 5.7) De belangrijkste bevindingen van de EOD t.a.v. deze verklaring in dit document waren: 'Bombardement met vliegrichting haaks	19880105

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Nr. UO/MORA
			op spoorlijn lijkt onwaarschijnlijk. Gedacht dient te worden aan beschieting m/3-in raketten (60- lbs.). Mede omdat getuige een projectiel horizontaal door bouwland liet ploegen. Afgesproken werd dat door zorg van gemeente meerdere getuigen van een e.e.a. zullen worden opgespoord en gehoord. Afhankelijk van verkregen gegevens zal dan in overleg worden bepaald of Z.A. op gang komt (oppervlakedetectie) +/- 3000 m! Indien verkregen informatie daartoe aanleiding geeft kan zelfs dieptedetectie worden toegepast. [Uiteindelijk werd in een later stadium groen licht gegeven voor de zoekactie, maar wat de (eventuele) resultaten is niet te lezen in het dossier.]	
24 oktober 1988	Van Leeuwenhoeklaan, Zoetermeer		Niet aangeleverd	19883115
1 december 1988	Peter Zuidhoven 19, Zoetermeer	1 schokbuis AZ 23	Vernietigd d.m.v. detonatie	19883490
26 september 1989	Monument in Julianapark Zoetermeer	1 oefenbrisantgranaatpatroon van 20 mm	Meegenomen	19893015
26 april 1990	Voorweg 208, Zoetermeer	1 oefenantitankbrisantgranaatraket van 3,5 inch vershoten.		19901123
7 augustus 1990	Dorpsstraat 7, Zoetermeer	1 geweer, 10 karabijnen	Zgn munitieput uitgegraven tot op schone grond en daar aangetroffen wapens verwijderd. Hierna oppervlakedetectie uitgevoerd.	19902102

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Nr. UO/MORA
5 oktober 1990	Hoevenbos 197 (1e etage), Zoetermeer		Op 1 ^e verdieping, in een naorlogs gebouw, niet aanwezig bij de EOD.	19902704
17 januari 1992	Floriadeterrein, Zoetermeer	1 contragewicht van olielamp (geen mun)	Meegenomen.	19920139
7 februari 1992	Zegwaardseweg 49, Zoetermeer	1 brisantgranaat oud-hollands, (7,5 cm tegen luchtdoelen) verschoten (leeg), met tijdbuis	Meegenomen.	19920258
7 april 1994	Achterzijde Wijkgebouw		Niet aanwezig bij de EOD.	19940602
18 september 1995	Geheim		Niet aanwezig bij de EOD.	19952007
5 oktober 1995	Zoetermeer, onbekende locatie	[Verschillende typen handgranaten van Joegoslavische makelij)	Steunverlening BKA/LKA 'Hgr'n [handgranaten] bij het GL herverpakt en in Emmerich overgedragen aan BKA/LKA [Duitsland].	19952169
1 april 1996	Zilverstraat 40, Zoetermeer	Ca 40 gram pikrinezuur.		19960554
20 januari 1997	Kleurlaan, Zoetermeer		Niet aanwezig bij de EOD.	19970106
1 april 1997	Meeuwenveld, Zoetermeer		Niet aanwezig bij de EOD.	19970613
9 augustus 1997	Fietspad nabij Europaweg		Niet aangeleverd.	19971717
13 mei 1998	Zegwaartseweg 118		Verkenndend vooronderzoek met getuigenverklaringen: Dit verslag bevat getuigenverklaringen. (zie bijlage 4) Ondanks de concrete informatie van de getuigenverslagen luidde het advies van de EOD om geen vervolgstappen te ondernemen. (Zie ook paragraaf 5.7)	19981003
23 april 2001	Vooronderzoek Oosterheemlijn (Randstadrail), Zoetermeer		De EOD adviseerde geen vervolgstappen te ondernemen. Dit vooronderzoek bevat dezelfde getuigenverklaringen als opgenomen in UO 19981003.	20010538
24 april 2001	Nieuwe Hoefweg 4, Zoetermeer	138 brisantgranaatpatronen van 13 mm 42 brisantgranaatpatronen van 2 cm	Vernietigd dmv. detonatie.	20010555

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Nr. UO/MORA
		16 hulzen van 2 cm 9 hulzen van 13 mm		
9 december 2009	Tracé A-12, Zoetermeer-Oost en Zoetermeer-Centrum		Niet aanwezig bij de EOD.	20091849
19 mei 2010	Turfberg 8/29, Zoetermeer	1 pantsergranaat van 17 ponder. Verschoten, leeg.	'Na controle bleek er geen explosieve stof meer aanwezig te zijn in de granaat.	20100730
28 juli 2011	Ponyweide 37, Zoetermeer	1 brisantgranaat; 3,7 cm met schokbuis (F) (niet verschoten)		20111216
28 november 2011	Bijdorplan 12, Zoetermeer	1 granaatkartets; Van 6 met tijdschokbuis No 6 (verschoten)		20111917
28 november 2011	Bijdorplan 12, Zoetermeer	1 pantsergranaatpatroon; 2 cm (verschoten)		20111917
28 november 2011	Bijdorplan 12, Zoetermeer	1 patroon, .50 inch		20111917
28 november 2011	Bijdorplan 12, Zoetermeer	3 kogels; rond diverse afmetingen		20111917
24 februari 2014	Ottolandstraat 6, Zoetermeer	1 brisantgranaat; 37 mm Hotchkiss) zonder ontsteker (niet verschoten)		20140368
24 februari 2014	Ottolandstraat 6, Zoetermeer	1 brisantgranaat; 8 cm mortier met schokbuis No 31 (verschoten)		20140368
24 februari 2014	Ottolandstraat 6, Zoetermeer	3 kleinkalibermunitie		20140368
11 september 2018	Voorweg 135, Zoetermeer	1 Britse oefenbrisantgranaat tegen pantser; 120 mm BAT PRACTICE SH met adapter voor lsp verschoten.	[Betreft naoorlogse CE]	20181799

Vondsten/meldingen van CE gebleken uit overige bronnen

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
28 september 1989	Zoetermeer	1 granaat	"Granaat gevonden in Wilhelminapark. Bij graafwerkzaamheden in het Wilhelminapark is deze week een granaat gevonden. Het bleek om een oefengranaat te gaan, zoals die door de luchtmacht op Vlieland wordt gebruikt. (...) De Explosieven Opruimings Dienst heeft de granaat meegenomen om hem onschadelijk te maken.'	Zoetermeersche Courant
1 april 1997	Leidsewallen, Zoetermeer	Handgranaat	'Handgranaat in winkelcentrum'. De EOD heeft een scherpe granaat verwijderd uit het winkelcentrum	Haagsche Courant

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			Leidsewallen in Seghwaert. De handgranaat is ter plekke onschadelijk gemaakt en daarna meegenomen naar een gerechtelijk lab.'	
19 november 2008	Zoetermeer	Handgranaat	'Zoetermeer- In de bosjes op de H.M. van Randwijkhove in Zoetermeer is een handgranaat gevonden. [...] De EOD heeft de handgranaat, waar de pin in zat, meegenomen.'	West online

Ook zijn er in het verleden verschillende onderzoeken gedaan naar blindgangers op Zoetermeers grondgebied, waarbij vooral ooggetuigen zijn gehoord. Deze documentatie, waarin transcriptie van de getuigenverslagen, is uitgewerkt in bijlage 4 en wordt geanalyseerd in hoofdstuk 5.

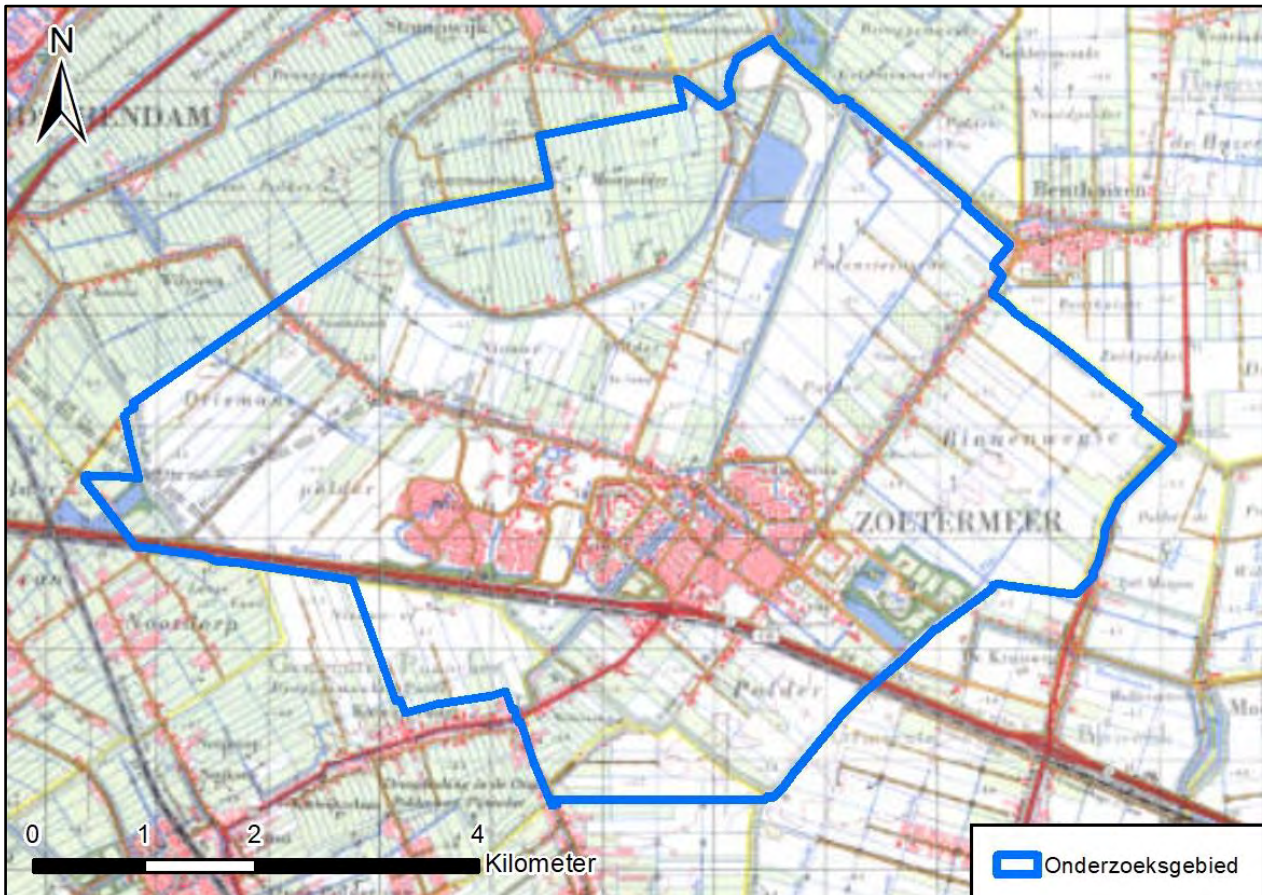
4.6 Het onderzoeksgebied na de Tweede Wereldoorlog

Via onderstaande figuren is een eerste indruk te krijgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in het onderzoeksgebied na de Tweede Wereldoorlog.

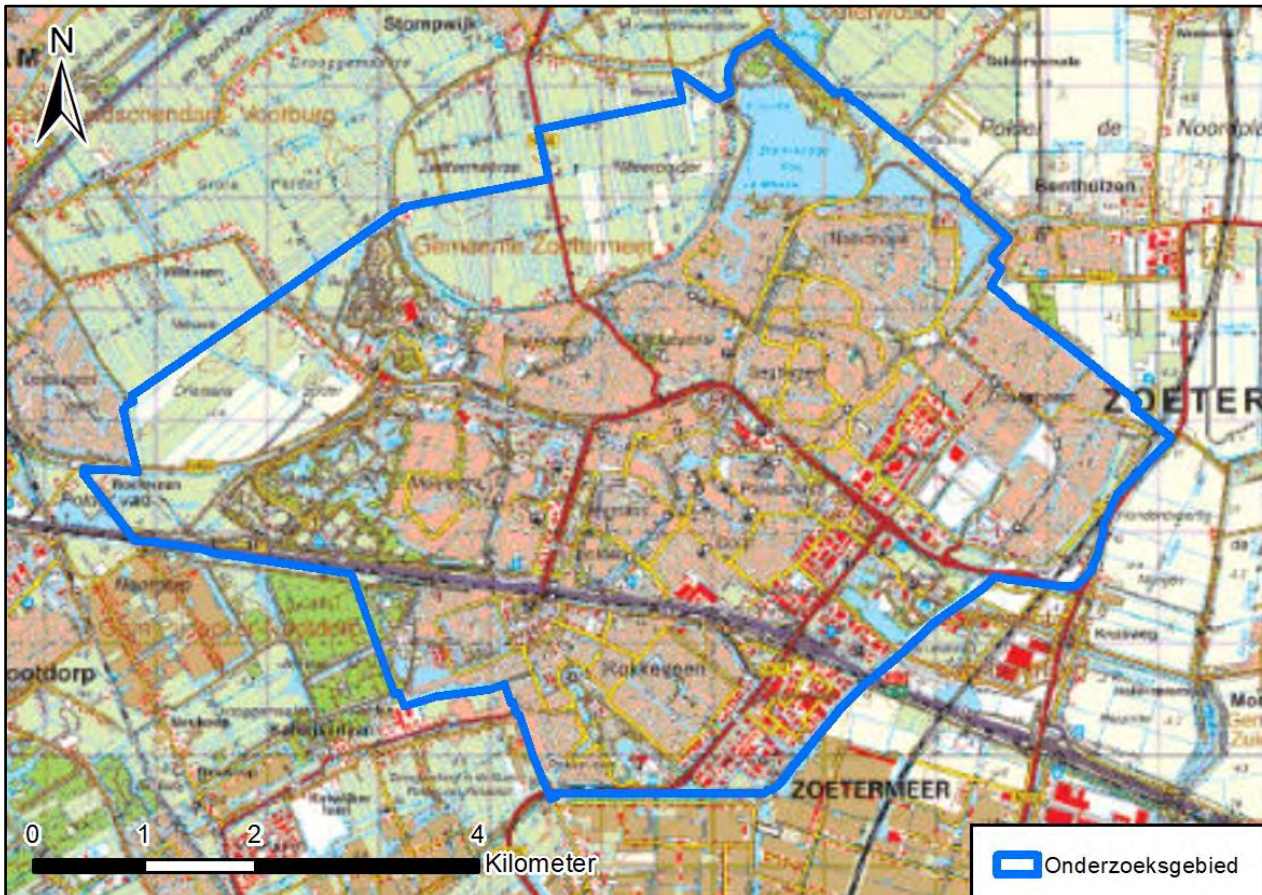
Naoorlogse ontwikkelingen

Via onderstaande figuren is een eerste indruk te krijgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in het onderzoeksgebied na de Tweede Wereldoorlog.

Naoorlogse grondroerende werkzaamheden kunnen een contra-indicatie vormen voor de aanwezigheid van CE. Een vergelijking van de luchtfoto's uit de Tweede Wereldoorlog met huidige luchtbeelden laat zien dat er in het onderzoeksgebied sinds de Tweede Wereldoorlog grote veranderingen hebben plaatsgevonden. Zoetermeer werd na de oorlog aangewezen als uitbreidingskern voor Den Haag. Dit betekende dat Zoetermeer vanaf de jaren '60 een snelle bevolkingsgroei doormaakte. Van een klein lintdorp groeide het uit tot een heuse stad die tegenwoordig ongeveer 125.000 telt.



Figuur 17. Zoetermeer begin jaren zeventig. De groei is dan al behoorlijk ingezet, maar nog steeds kent de gemeente veel open stukken. (Bron: Historische topografische kaarten Kadaster.)



Figuur 18. Begin deze eeuw is het grondgebied van Zoetermeer bijna geheel volgebouwd. (Bron: Historische topografische kaarten Kadaster.)

5 Beoordeling bronnenmateriaal

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt al het geraadpleegde bronnenmateriaal beoordeeld. Doel is vast te stellen of de indicaties voor aanwezigheid van CE voldoende zijn om te kunnen spreken van verdachte gebieden in het onderzoeksgebied. Hierbij is de definitie van verdachte gebieden aangehouden die is besproken in paragraaf 2.6.3. Elk van de gebeurtenissen en indicaties van militaire aanwezigheid uit hoofdstuk 4 krijgt hiertoe een aparte analyse.

Wellicht ten overvloede wordt vermeld, dat hierbij in principe alleen een beoordeling is gegeven van de relevantie voor het gebied aangegeven als onderzoeksgebied in paragraaf 2.4 – de genoemde gebeurtenissen kunnen wel relevantie hebben voor gebieden buiten dit gebied.

Ook de indicaties die duiden op de afwezigheid van CE in het onderzoeksgebied (zogenoeten contra-indicaties) worden in dit hoofdstuk besproken. Hierbij gaat het vooral om contra-indicaties die betrekking hebben op de beoordeling van de Duitse stellingen in het onderzoeksgebied.

5.2 Methoden bij het aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden

Bij het beoordelen van de indicaties is gebruikgemaakt van de volgende richtlijnen en methoden (zie ook paragraaf 2.6):

- De richtlijnen afkomstig uit paragraaf 6.5 en bijlage 3 van het Werkveldspecifiek certificatieschema voor het systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE) zoals opgenomen in bijlage XII, behorende bij Artikel 4.17f van de Arbeidsomstandighedenregeling;
- De richtlijnen welke in 2015 in concept zijn opgesteld door de werkgroep vooronderzoek van de Vereniging voor Explosieven Opsporing (VEO) ten behoeve van een wijzigingsversie van het WSCS-OCE;
- De richtlijnen in paragraaf 3.4 van het certificatieschema voor het Procescertificaat Vooronderzoek CE en Risicoanalyse CE, ontwerpversie oktober 2017 (versie 17-01); en de nieuwe opzet van de bijlage behorend bij die paragraaf, zoals deze ter consultatie is gepubliceerd in december 2018;
- Het Normenboek van Saricon;
- De definitie van de term 'verdacht gebied' besproken in paragraaf 2.6.3;

Behalve van de bovenstaande – min of meer vastomlijnde – methoden heeft Saricon bij alle afwegingen gebruikgemaakt van gezond verstand en expertinschattingen. Gebruik van dergelijke inschattingen (die onmogelijk in methodiek zijn te vatten) kan onvermijdelijk zijn in gevallen waarbij ook het best denkbare bronnenonderzoek niet de gehoopte antwoorden heeft opgeleverd. Hier stellen wij ons dan de vraag: is op basis van de bekende gegevens überhaupt te komen tot een horizontale afbakening van het verdacht gebied, zonder dat dit buitenproportioneel grote verdachte gebieden oplevert?¹⁶

5.3 Procesbeschrijving beoordelen luchtaanvallen

Bij de analyse van de luchtaanvallen is als volgt te werk gegaan.

Voor elke dag of nacht waarin een luchtaanval heeft plaatsgevonden waarbij het onderzoeksgebied of de directe omgeving mogelijk is getroffen, is een tabel opgesteld. Deze tabel bevat een samenvatting van de meest relevante informatie benodigd voor een analyse van de aanval. De tabel is voor elke luchtaanval ingevuld aan de hand van de informatie over de betreffende luchtaanval in hoofdstuk 4. In de tabel is beargumenteerd aangegeven of een verdacht gebied is

¹⁶ In feite vallen we bij zulke denkprocessen terug op de gangbare werkwijzen tot ongeveer de eeuwwisseling, vóór de periode dat historisch onderzoek naar de aanwezigheid van CE door gespecialiseerde bedrijven werd uitgevoerd. In die oude situatie was een locatie in principe pas 'verdacht' in het geval dat er een 'harde melding' bekend was van de aanwezigheid van een blindganger op een concrete locatie. Zo'n harde melding kon bijvoorbeeld zijn: een situatietekening uit een technisch archief waarop een vermoedelijk onontpofte bom is aangegeven, of een betrouwbare melding van een getuige die een concrete locatie van een blindganger wist aan te wijzen.

aangemerkt, en zo ja, hoe dat verdacht gebied is afgebakend. Hieronder volgt een toelichting bij elk van de vakken in deze tabellen.

Datum	Hier is de datum genoteerd waarop de luchtaanval plaatsvond, zoals herleid uit het geraadpleegde bronnenmateriaal.
Gebeurtenis-ID	Hierbij is, indien sprake was van een nachtaanval volgens de registratie van de uitvoerende luchtmacht (i.c. de RAF) een dubbele datumnotering gebruikt (zoals 7-8 oktober 1940). Uniek kenmerk dat Saricon aan elke luchtaanval of afzonderlijke bomafworp heeft toegekend als identificatiehulpmiddel. Voor een goede analyse is steeds getracht om een op de grond gemelde bomafworp te koppelen aan de bekende gegevens betreffende aantal en type bom zoals gedocumenteerd door de uitvoerende luchtmacht.
Omschrijving	In de naam van de gebeurtenis-ID is de datum van de luchtaanval verwerkt als mede een 'volgletter' A t/m Z. Op één datum kan dus sprake zijn van meerdere gebeurtenis-ID's, waarbij opvolgende volgletters zijn gebruikt. Korte omschrijving van de gebeurtenis, waarin meestal de eenheid die de aanval uitvoerde, het toesteltype en het doelwit of de getroffen locatie worden genoemd.
Doelwit	Het doelwit van de aanval. (Dit hoeft niet de daadwerkelijk getroffen locatie te zijn.) Het hier genoteerde doelwit is normaliter naar opgave van de uitvoerende luchtmacht. In enkele gevallen was geen officiële opgave bekend, in welke gevallen 'onbekend' (of woorden van soortgelijke strekking) is ingevuld, of het doelwit uit de context is herleid.
Bommenlading per toestel	De bommenlading die elk afzonderlijk toestel dat aan de luchtaanval deelnam meevoerde. De hier genoteerde bommenlading is afgeleid uit primaire brongegevens van de uitvoerende luchtmacht in de tabel 'inventarisatie bronnenmateriaal'.
Totale afgeworpen bommenlast	Het totale aantal bommen dat vermoedelijk bij deze gebeurtenis-ID is afgeworpen.
Detailgegevens ontstekers	Hier zijn de detailgegevens genoteerd over de ontstekingsinrichtingen op de hierboven genoemde bommen, zoals bekend uit het geraadpleegde bronnenmateriaal.
Afwerphoogte en vliegrichting	Hier zijn indien bekend de hoogte vanaf welke de bomafworp plaatsvond en de vliegrichting aangegeven.
Voornaamste getroffen locaties	Hier is per gebeurtenis-ID aangegeven welke locaties in en rond het onderzoeksgebied zijn getroffen. Dit is in principe zoals dit is aangegeven in lokale meldingen, meestal van politie, luchtbeschermingsdienst of Duitse politie of militaire eenheden. De resultaten van de luchtfoto-interpretatie zijn hier normaalgesproken nog niet bij opgenomen. Wanneer uit het bronnenmateriaal getroffen locaties bekend zijn die verder niet daadwerkelijk relevant zijn bevonden voor het onderzoeksgebied, zijn deze hier genoteerd onder 'Geen gebeurtenis-ID toegekend'.
Beschikbaar kaartmateriaal	Hier is aangegeven wat over de luchtaanvallen van deze dag/nacht is vermeld op het ons bekende kaartmateriaal waarop geallieerde bominslagen zijn aangegeven.
Luchtfoto-interpretatie	Hier zijn per gebeurtenis-ID de resultaten van de luchtfoto-interpretatie genoteerd.
Meldingen blindgangers	Hier is het aangegeven indien er destijds concrete meldingen zijn gedaan van de aanwezigheid van blindgangers, en is de locatie vermeld die daarbij is opgegeven. Wanneer dergelijke meldingen er (voor zover uit het bronnenmateriaal bekend) niet zijn, is in dit vak een streepje [-] gezet.

Verdere relevante conclusies	In dit vak is alle overige informatie genoteerd die mogelijk relevant kon zijn bij het vaststellen van conclusies en advies.
Verdacht gebied	In dit vak is per gebeurtenis-ID aangegeven of er een verdacht gebied is aangemerkt. Indien geen verdacht gebied is aangemerkt, is hierbij een argumentatie toegevoegd. Indien er wel een verdacht gebied is aangemerkt, is in een aparte tabel een argumentatie toegevoegd, de afbakeningsmethode beschreven en is het kenmerk van het verdacht gebied genoemd.

5.4 Procesbeschrijving beoordeling militaire objecten

Bij het aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden naar aanleiding van de aanwezigheid van militaire objecten maakt Saricon gebruik van analysevragen. Aan de hand van deze vragen wordt een scenario geschetst op basis waarvan het risico op het achterblijven of dumpen van CE wordt ingeschat. Voorbeelden van deze analysevragen zijn:

- Wat zijn risicomomenten geweest voor dumping van CE?;
- Was er sprake van grondgevechten of een overhaast vertrek van Duitse eenheden?;
- Waren in het militair object significante hoeveelheden CE aanwezig?;
- Wat is er in de maanden na de bevrijding met het object gebeurd?;
- Welke informatie over het opruimen van het militaire object en de aanwezige CE is er?;
- Wat waren de voor de hand liggende dumplocaties voor CE?
- Hoe diep kan CE ten opzichte van het historisch maaiveld worden aangetroffen, en wat is de invloed van naoorlogs grondverzet hierop?;
- Is er op de locatie van het militair object naoorlogs daadwerkelijk CE aangetroffen?

Welke vragen moeten en kunnen worden beantwoord voor een goede analyse, verschilt per object.

5.5 Leemten in kennis

In het vooronderzoek CE is het gebruikelijk de leemten in kennis te beschrijven waarmee de onderzoekers te maken hebben gehad. Deze leemten in kennis kunnen een hindernis zijn in het proces van aanmerken en afbakenen van verdachte gebieden. Zij hebben doorgaans te maken met het ontbreken van historisch bronnenmateriaal, tegenstrijdigheden in het bronnenmateriaal, beperkingen aan de mogelijkheden van luchtfoto-interpretatie, en het niet achterhalen van concrete locaties van gebeurtenissen of objecten.

Het is niet doelmatig geacht om in deze paragraaf alle leemten in kennis specifiek per oorlogshandeling te benoemen, omdat dit al is gebeurd in de analyses per oorlogshandeling in paragraaf 5.6.

Hieronder zijn een aantal leemten in kennis genoemd die in algemene zin belangrijk en vermeldenswaardig zijn:

- Informatie over munitieruimingen in de periode 1940-1970 is veelal niet bewaard gebleven, niet gearchiveerd dan wel niet centraal gedocumenteerd, waardoor het binnen de scope van dit vooronderzoek CE niet mogelijk is hiervan een overzicht samen te stellen waarvan stellig kan worden beweerd dat dit (min of meer) volledig is;
- Voor de jaren 1940 en 1941 is er beperkte beschikbaarheid aan kwalitatief goede luchtfotoseries. Dit geldt met name voor 1940;
- Het is niet bekend van welke Amerikaanse Bomb Group de B-24-bommenwerper afkomstig was die zijn bommen op 1 mei 1944 afwierp op Zoetermeers grondgebied. Derhalve kon niet met zekerheid worden vastgesteld hoeveel bommen dit toestel heeft afgeworpen, al bestaat er een sterk vermoeden dat dit toestel 8 x 1.000 lb.-bommen heeft afgeworpen.

5.6 Gebeurtenissen die niet zijn beoordeeld

In deze paragraaf worden nog een aantal relevante onderzoekskeuzes benoemd die kunnen helpen om de conclusies begrijpelijk te maken voor gebruikers van het onderzoek.

- Dit vooronderzoek CE heeft zich gericht op inventarisatie en analyse van bronnen over oorlogshandelingen in de periode mei 1940 – mei 1945 en vondsten en ruimingen van CE tijdens en na de oorlog. Er is geen onderzoek gedaan naar gebeurtenissen vóór of ná de Tweede Wereldoorlog in Nederland die kunnen hebben geleid tot het achterblijven van CE in het onderzoeksgebied;
- Luchtaanvallen die in het kader van dit onderzoek in principe niet uitputtend zijn onderzocht, zijn luchtaanvallen waarvan op enig moment duidelijk werd dat enkel lichte brandbommen zijn afgeworpen. Door de beperkingen in het bronnenmateriaal is op basis van meldingen over dergelijke afwerpen over het algemeen niet te komen tot een zinnige afbakening van verdachte gebieden;
- Luchtaanvallen die in het kader van dit onderzoek in principe niet uitputtend zijn onderzocht, zijn luchtaanvallen waarvan op enig moment duidelijk werd dat het ging om boordwapenbeschietingen, dus zonder inzet van afwerpmunitie of raketten. Door de beperkingen in het bronnenmateriaal is op basis van meldingen over boordwapenbeschietingen over het algemeen niet te komen tot een zinnige afbakening van verdachte gebieden. Dergelijke aanvallen op Zoetermeers grondgebied vonden onder meer plaats op 29 juni 1944, 5 december 1944, 23 januari 1945 en op verschillende dagen in de maanden februari-maart 1945;
- In het kader van dit vooronderzoek CE is geen onderzoek gedaan naar naoorlogs grondverzet, inbrengen van funderingen, baggerwerk en dergelijke als contra-indicaties voor de aanwezigheid van CE. Dit betekent dat de CE-bodembelastingkaart in bijlage 3 moet worden gezien als een 'startpunt' voor nader onderzoek naar dergelijke naoorlogse werkzaamheden. Van diverse gebieden die op deze kaart als verdacht zijn aangemerkt, kan in een studie naar zulke naoorlogse ontwikkelingen voldoende aanleiding worden gevonden om de verdachtheid te laten vervallen. In sommige gevallen zal de inspanning die daarvoor benodigd is groot zijn; maar in andere gevallen zal die slechts gering zijn. Zie paragraaf 6.2, advies vervolgtraject;
- Op 5 juni 1940 meldde de burgemeester van Benthuisen dat er enkele Duitse bommen waren afgeworpen in zijn gemeente. Omdat er verder geen nauwkeurige locatiebepaling bekend is en deze gebeurtenis waarschijnlijk buiten Zoetermeer plaatsvond, heeft Saricon deze gebeurtenis verder niet onderzocht en beoordeeld;
- Vrijwaringen als gevolg van recente opsporingswerkzaamheden zijn niet verwerkt in de CE-bodembelastingkaart;

5.7 Beoordeling gebeurtenissen

Hieronder worden de belangrijkste gebeurtenissen behandeld. Van iedere gebeurtenis is een analysedocument gemaakt, waarin de belangrijkste conclusies zijn verwerkt. Tot 1944 was het aantal oorlogshandelingen tamelijk schaars. Dat veranderde in maart 1945, toen het spoor bij Zoetermeer intensief werd aangevallen door Britse jachtbommenwerpers.

5.7.1 Gebeurtenissen in Zoetermeer, periode 10-14 mei 1940

Analyse bronnenmateriaal gebeurtenissen in Zoetermeer, periode 10-14 mei 1940	
Datum	10 tot en met 14 mei 1940.
Gebeurtenis-ID	Geen.
Omschrijving	Gevechtsacties tussen Nederlandse en Duitse eenheden rondom Zoetermeer, 10 mei 1940.
Soort munitie	Voornamelijk kleinkalibermunitie en handgranaten, maar ook inzet van geschut-munitie (mortieren)

Analyse bronnenmateriaal gebeurtenissen in Zoetermeer, periode 10-14 mei 1940	
Voornaamste getroffen locaties ¹⁷	Uit de gevechtsverslagen ontstaat een beeld dat de strijd rondom Zoetermeer een sporadisch en kleinschalig karakter kende, waarbij vooral veel gebruik is gemaakt van kleinkalibermunitie en handgranaten. Daarnaast is incidenteel artillerie-en mortiervuur uitgebracht, voornamelijk in de Noordpolder maar een nauwkeurige locatiebepaling van deze inslagen is op basis van de beschikbare bronnen niet mogelijk. - In de Noordpolder maakten op 10 mei 1940 naar verluidt 5 Duitse Junkers Ju-52-transportvliegtuigen een noodlanding tegen de dijk van de Landscheiding ten noorden van Berkel. Gezien de locatieomschrijving vond deze gebeurtenis op de grens van het onderzoeksgebied plaats. De Duitse luchtlandingstroepen brachten vervolgens mitrailleur-en mortiervuur uit. Uiteindelijk werden de Duitse militairen krijgsgevangen gemaakt door de Nederlanders. - Op 10 mei 1940 bestookte een Duitse vliegtuig een Zoeklichtafdeling bij de Voorweg. - Een granaat (blindganger) in het schuurtje van het café van Toon van Fraassen aan de Dorpsstraat.
Beschikbaar kaartmateriaal	Nierstrasz, <i>Algemeen overzicht van de strijd om en in de vesting Holland, zonder het oostfront en de strijd tegen de luchtlandingstroepen rondom 'S-Gravenhage mei 1940</i> , schetskaarten, kaart 25. Op deze kaart is de militaire aanwezigheid rondom Zoetermeer aangetekend, maar dat geldt niet voor de bovenbeschreven gevechten.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie H-37 nr. 251, d.d. 26 juli 1940 Sortie B-18 nr. 244 en 246, d.d. 24 december 1944 De interpretatie van deze luchtfoto's heeft geen verdere duidelijkheid gebracht over de inslaglocaties van CE.
Verdere relevante conclusies	Bij de gevechten in de Noordpolder maakten de Nederlanders twee stukken geschut buit en werden naar verluidt enkele tientallen Duitsers krijgsgevangen gemaakt.
Verdacht gebied	Nee. Op basis van het archiefmateriaal waren de gevechten in de Noordpolder relatief kleinschalig en zijn deze met het beschikbare bronnenmateriaal niet aan specifieke locaties te verbinden. Bovendien lag de Noordpolder voor het grootste deel op het grondgebied van de toenmalige gemeente Berkel en Rodenrijs. Vanwege de beperkingen in het bronnenmateriaal is op basis van deze archiefstukken niet te komen tot een zinnige afbakening van verdachte gebieden.

5.7.2 Nederlandse vliegtuigcrash 10 mei 1940

Analyse bronnenmateriaal Nederlandse vliegtuigcrash 10 mei	
Datum	10 mei 1940.
Gebeurtenis-ID	Geen. Deze crash is niet opgenomen in de SGLO-database.
Omschrijving	Een Nederlandse Douglas-8A 3N, no. 392 (Kuhn-Staal) maakte na een beschieting een noodlanding. Het toestel werd vervolgens in brand geschoten en ging compleet verloren.
Toestel	Douglas-8A 3N, no. 392
Squadron	Onbekend.
Bommenladingen	Omdat het wrak in 1981 is geruimd is hier geen verder onderzoek naar gedaan.
Detailgegevens ontstekers	N.v.t.
Plaats	Zoetermeer.
Locatie	Verkeersweg Den Haag-Utrecht, nabij Zoetermeer.
Beschikbaar kaartmateriaal	Op de kaarten is met betrekking tot deze luchtaanval niets aangegeven.
Meldingen blindgangers	N.v.t.
Berging	Het toestel is in 1981 geborgen.

¹⁷ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.

Analyse bronnenmateriaal Nederlandse vliegtuigcrash 10 mei

Verdacht gebied	Nee. Volgens de website bhummel, die de lotgevallen van alle Douglas 8A's heeft onderzocht, is het wrak in 1981 geborgen.
-----------------	---

5.7.3 Duitse vliegtuigcrashes 10 mei 1940
Analyse bronnenmateriaal Duitse vliegtuigcrashes 10 mei 1940

Datum	10 mei 1940
Gebeurtenis-ID	Vier van deze crashes zijn waarschijnlijk opgenomen in het verliesregister (zie 3.13).
Omschrijving	Naar verluidt 5 Duitse Junkers Ju 52-transportvliegtuigen maakten een noodlanding bij de Landscheiding in de Noordpolder ten noorden van Berkel. Dit gebied behoort deels tot het huidige onderzoeksgebied. Ook hebben verschillende Junkers Ju-52-vliegtuigen een noodlanding gemaakt op de Rijksweg 12.
Toestel	5 x Junkers Ju-52-transportvliegtuigen.
Squadron	Niet onderzocht.
Bommenladingen	Niet van toepassing, het ging om transportvliegtuigen.
Plaats	Zoetermeer, Berkel.
Locatie	Noordpolder, tegen de dijk de Landscheiding.
Meldingen blindgangers	Niet van toepassing.
Berging	-
Verdere relevante conclusies	Aan boord van deze transportvliegtuigen bevonden zich mortieren en twee lichte stukken geschut, die gebruikt werden om de strijd aan te binden met Nederlandse militairen.
Verdacht gebied	Nee. De exacte locaties waar de vliegtuigen neerkwamen zijn onvoldoende duidelijk geworden. Het ging echter om noodlandingen, wat betekent dat de toestellen boven het maaiveld op het veld stonden. Verder ging het om transportvliegtuigen die geen afwerpmunitie bij zich droegen. Er is derhalve geen aanleiding om een verdacht gebied aan te merken voor deze vliegtuigverliezen.

5.7.4 Duitse luchtaanval 13 mei 1940
Analyse bronnenmateriaal Duitse luchtaanval 13 mei 1940

Datum	13 mei 1940
Gebeurtenis-ID	L_1940-05-13_A.
Omschrijving	Luchtaanval van onbekend Duits toestel in de omgeving Rijksweg 12.
Doelwit	Onbekend.
Bommenladingen per toestel	Onbekend.
Totale bommenlast	Volgens Nederlandse gevechtsverslagen werden 4 bommen uitgeworpen.
Detailgegevens ontstekers	Onbekend.
Afwerphoogte	Onbekend.
Voornaamste getroffen locaties ¹⁸	Voor L_1940-05-13_A is op basis van bronnenmateriaal vastgesteld dat de volgende locatie is getroffen: Op een landbouwperceel tussen de Voorweg bij Hofstede Meerzigt en de Rijksweg 12 in Zoetermeer.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie H-37, fotonummer 251, d.d. 26 juli 1940; Sortie B-63, fotonummer 474, d.d. 1 maart 1941; De interpretatie van deze kwalitatief matige luchtfoto verschaft geen duidelijkheid over de inslaglocaties.
Meldingen blindgangers	Mogelijk 2.
Verdere relevante conclusies	In het bronnenmateriaal wordt gesproken van 2 bommen die 'vermoedelijk' niet ontploft zijn. De vermoede blindgangerlocaties lagen in begroeid terrein en waren daarom moeilijk te lokaliseren. De betreffende functionaris verzocht een

¹⁸ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.

Analyse bronnenmateriaal Duitse luchtaanval 13 mei 1940	
	onderzoek in te stellen maar uit het archiefonderzoek is niet bekend of hier ooit een gevolg aan is gegeven.
Verdacht gebied voor L_1940-05-13_A?	Nee. De locaties van bominslag is niet met voldoende precisie vast te stellen, want de beschikbare lokale meldingen bieden te weinig houvast voor een goede locatiebepaling. Het is daarom niet mogelijk om op een beredeneerde wijze een verdacht gebied aan te merken.

5.7.5 Duitse luchtaanval 14 mei 1940

Analyse bronnenmateriaal Duitse luchtaanval 14 mei 1940	
Datum	14 mei 1940.
Gebeurtenis-ID	L_1940-05-14_A.
Omschrijving	Afwerp van 3-5 bommen door 1 of meerdere Duitse vliegtuigen.
Doelwit	Vermoedelijk Nederlandse stellingen bij Zoetermeer.
Bommenladingen per toestel	Onbekend.
Totale bommenlast	Onbekend.
Detailgegevens ontstekers	Onbekend.
Afwerphoogte	Geen onderzoek naar gedaan.
Voornaamste getroffen locaties ¹⁹	- Melding van 5 bommen bij commandopost 2^e compagnie van IIIe bataljon, 12 RI. op het snijpunt van de Roggeveenseweg-spoorlijn. - Melding van 3 afgeworpen bommen op onbekende locatie, waarbij één huis beschadigd raakte. In een ander bericht wordt gesproken van een afwerp in een weiland, in de nabijheid van een school.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie H-37, fotonummer 251, d.d. 26 juli 1940; Sortie B-18, fotonummer 244, 246, d.d. 24 december 1940; De interpretatie van deze kwalitatief matige luchtfoto's verschaft geen duidelijkheid over de inslaglocaties
Meldingen blindgangers	Nee.
Verdere relevante conclusies	Het is niet vastgesteld of bovengenoemde afworpen met 3 of 5 bommen betrekking hebben op dezelfde gebeurtenis.
Verdacht gebied voor L_1940-05-14_A?	Nee. De locaties van bominslag zijn niet met voldoende precisie vast te stellen, want de beschikbare lokale meldingen bieden te weinig houvast voor een goede locatiebepaling. Het is daarom niet mogelijk om op een beredeneerde wijze een verdacht gebied aan te merken.

5.7.6 Britse luchtaanval 20-21 mei 1940

Analyse bronnenmateriaal Britse luchtaanval 20-21 mei 1940	
Datum	Nacht 20-21 mei 1940.
Gebeurtenis-ID	L_1940-05-21_A.
Omschrijving	Een onbekend Brits toestel wierp 4 bommen af in Palensteinse Polder bij Zoetermeer.
Doelwit	Onbekend.
Bommenladingen per toestel	Onbekend.
Totale bommenlast	Onbekend.
Detailgegevens ontstekers	Onbekend.
Afwerphoogte	Onbekend.
Voornaamste getroffen locaties ²⁰	Voor L_1940-05-21_A is op basis van bronnenmateriaal vastgesteld dat de volgende locaties zijn getroffen: 4 gedetoneerde bommen in Palensteinschen Polder tussen de percelen Zegwaartseweg 94 en 96, waarbij grote schade ontstond aan een landwoudhuisje en aan kassen van een tuinder.

¹⁹ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.

²⁰ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.

Analyse bronnenmateriaal Britse luchtaanval 20-21 mei 1940	
	Volgens een naoorlogse verklaring uit 1998 sloegen de bommen in ten westen van de boerderij op ongeveer 400-500 meter. Hij sprak van meerdere kraters
Luchtfoto-interpretatie	Sortie B-18, fotonummer 244, 246, d.d. 24 december 1940. De interpretatie van deze kwalitatief matige luchtfoto's, die bovendien ruim een half jaar na dato zijn gemaakt, verschaft geen duidelijkheid over de inslaglocaties.
Meldingen blindgangers	Melding van een niet nader gespecificeerd aantal blindgangers. Eind jaren '90 zijn naar aanleiding van deze melding nog getuigen gehoord.
Verdere relevante conclusies	Die nacht waren 5 Beauforts van Coastal Command erop uitgezonden om de olie-opslagplaatsen bij Pernis en Vlaardingen aan te vallen. 1 toestel bereikte het doelwit niet, mogelijk heeft dit vliegtuig zijn bommen afgeworpen in de omgeving van Zoetermeer. In 1998 zijn er ooggetuigen gehoord naar aanleiding van blindgangers die verband hielden met deze afworp. Zie hoofdstuk 5 en bijlage 4.
Verdacht gebied voor L_1940-05-21_A?	Nee. De locaties van bominslag zijn niet met voldoende precisie vast te stellen, want de beschikbare lokale meldingen bieden te weinig houvast voor een goede locatiebepaling. Het is daarom niet mogelijk om op een beredeneerde wijze een verdacht gebied aan te merken.

5.7.7 Britse luchtaanval 1-2 januari 1941

Analyse bronnenmateriaal Britse luchtaanval 1-2 januari 1941	
Datum	1-2 januari 1941
Gebeurtenis-ID	L_1941-01-02_A.
Omschrijving	Bomafworp door onbekende eenheden op Zoetermeer/Benthuizen.
Doelwit	Onbekend.
Bommenladingen per toestel	Onbekend.
Totale bommenlast	Tussen de 10 en 60 brandbommen, en drie brisantbommen. De Duitsers spreken van 50 brandbommen en drie 'Sprengbomben'.
Detailgegevens ontstekers	Onbekend.
Afwerphoogte	Onbekend.
Voornaamste getroffen locaties ²¹	Voor L_1941-01-02_A is op basis van bronnenmateriaal vastgesteld dat de volgende locaties zijn getroffen: Brisantbommen: 1 bom op een stal op de Zegwaartseweg 178 (hierbij werd een koe gedood); 1 in de sloot tegenover Zegwaartseweg 172 (in Benthuizen).; 1 in een perceel aardappelland. Brandbommen (tussen de 40 en 60 stuks): 6 op het erf op de Geerweg 228, mogelijk ook op het huis; 8 op de Geerweg 227; 46 op het aangrenzend bouw- en weiland; Er wordt ook melding gemaakt van 4 brandgaten in het wegdek, maar deze zouden onderdeel kunnen zijn van de hierboven vermelde 46 bommen.
Beschikbaar kaartmateriaal	Er is geen kaartmateriaal beschikbaar m.b.t. deze luchtaanval.
Interpretatie-rapporten	Er zijn voor zover bekend geen (Britse) interpretatierapporten beschikbaar betreffende deze luchtaanval.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie B-18, fotonummer 244, 246, d.d. 4 oktober 1942

²¹ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.

Analyse bronnenmateriaal Britse luchtaanval 1-2 januari 1941	
	De interpretatie van deze kwalitatief matige luchtfoto, die bovendien ruim een 21 maanden na dato is gemaakt, verschaft geen duidelijkheid over de inslaglocaties.
Meldingen blindgangers	-
Verdacht gebied voor L_1941-01-02?	Nee. De locaties van bominslag zijn niet met voldoende precisie vast te stellen, want de beschikbare lokale meldingen bieden te weinig houvast voor een goede locatiebepaling. Het is daarom niet mogelijk om op een beredeneerde wijze een verdacht gebied aan te merken.

5.7.8 Amerikaanse vliegtuigcrash 30 juli 1943

Analyse bronnenmateriaal vliegtuigcrash T2742	
Datum	30 juli 1943.
Gebeurtenis-ID	T2742.
Omschrijving	Crash van een Boeing B-17 genaamd "Yankee Dandy" bij de Bleiswijkseweg in Zoetermeer, nadat het op de terugweg door vijandelijke vliegtuigen aangevallen was.
Toestel	B-17F-bommenwerper, 42-29916 (Yankee Dandy).
Eenheid	91BG/323BS USAAF.
Bommenladingen	Onbekend.
Detailgegevens ontstekers	Onbekend.
Plaats	Zoetermeer.
Locatie	Achter de Bleiswijkseweg 15.
Beschikbaar kaartmateriaal	Over deze vliegtuigcrash is geen kaartmateriaal bekend.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie E-656, fotonummer 4161, d.d. 1 december 1943. De interpretatie van deze luchtfoto's heeft geen verdere duidelijkheid gebracht over de crashlocatie, mede omdat de foto vrij onscherp is.
Meldingen blindgangers	-
Berging	Het toestel is naderhand geruimd door Duitse autoriteiten.
Verdere relevante conclusies	De B-17 was volgens het boek 'Mission in Action' op de terugweg van een missie naar Kassel. De mogelijkheid is dus reëel dat het vliegtuig zijn bommen al had afgeworpen.
Verdacht gebied	Nee. Om de volgende redenen zijn er onvoldoende argumenten om een verdacht gebied aan te merken: • De exacte crashlocatie kan onvoldoende worden gelokaliseerd. • Het toestel stortte in een vrij vlakke glijvlucht ter aarde. • Bij de crash viel het toestel in vele brokstukken uit elkaar en lagen over de grond verspreid. • De crashlocatie is al snel geruimd door Duitse militairen, waarbij de wrakstukken werden verzameld. • Het is dus niet aannemelijk dat er grote objecten, zoals bommen, van het vliegtuig ongezien in de grond waren achtergebleven. • Daarnaast had het toestel zijn bommen al eerder afgeworpen. Er is dus geen aanleiding te veronderstellen dat er bommen in de grond zijn achtergebleven.

5.7.9 Duitse vliegtuigcrash 19 september 1943

Analyse bronnenmateriaal vliegtuigcrash R0633	
Datum	19 september 1943.
Gebeurtenis-ID	R0633.
Omschrijving	Een Messerschmitt Bf 109 moest vanwege brandstoftekort een noodlanding maken, hierbij sloeg het toestel over de kop.
Toestel	Messerschmitt Bf 109, G-6 26016.
Squadron	II/JG 3.

Analyse bronnenmateriaal vliegtuigcrash R0633	
Bommenladingen	Dit jachtvliegtuig had zeer waarschijnlijk geen bommen aan boord.
Detailgegevens ontstekers	N.v.t.
Plaats	Zoetermeer
Locatie	Op het land van Glijnis, vermoedelijk in de omgeving van de hoeve Driewegen aan de westkant van het dorp.
Beschikbaar kaartmateriaal	Nee.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie US7-AA744, fotonummer 1075, 24 februari 1944 De interpretatie van deze luchtfoto's heeft geen verdere duidelijkheid gebracht over de crashlocatie, mede omdat de foto vrij onscherp is.
Meldingen blindgangers	N.v.t.
Berging	Onbekend.
Verdere relevante conclusies	Afgaande op de beschikbare informatie is het toestel niet diep de bodem ingedrongen. Het is daarom aannemelijk dat Duitse instanties het wrak snel hebben verwijderd.
Verdacht gebied	Nee, het is niet mogelijk op basis van de beschikbare gegevens op bereedeneerde wijze een verdacht gebied aan te merken voor R0633. De exacte crashlocatie kan namelijk niet worden opgemaakt.

5.7.10 Amerikaanse luchtaanval 1 mei 1944

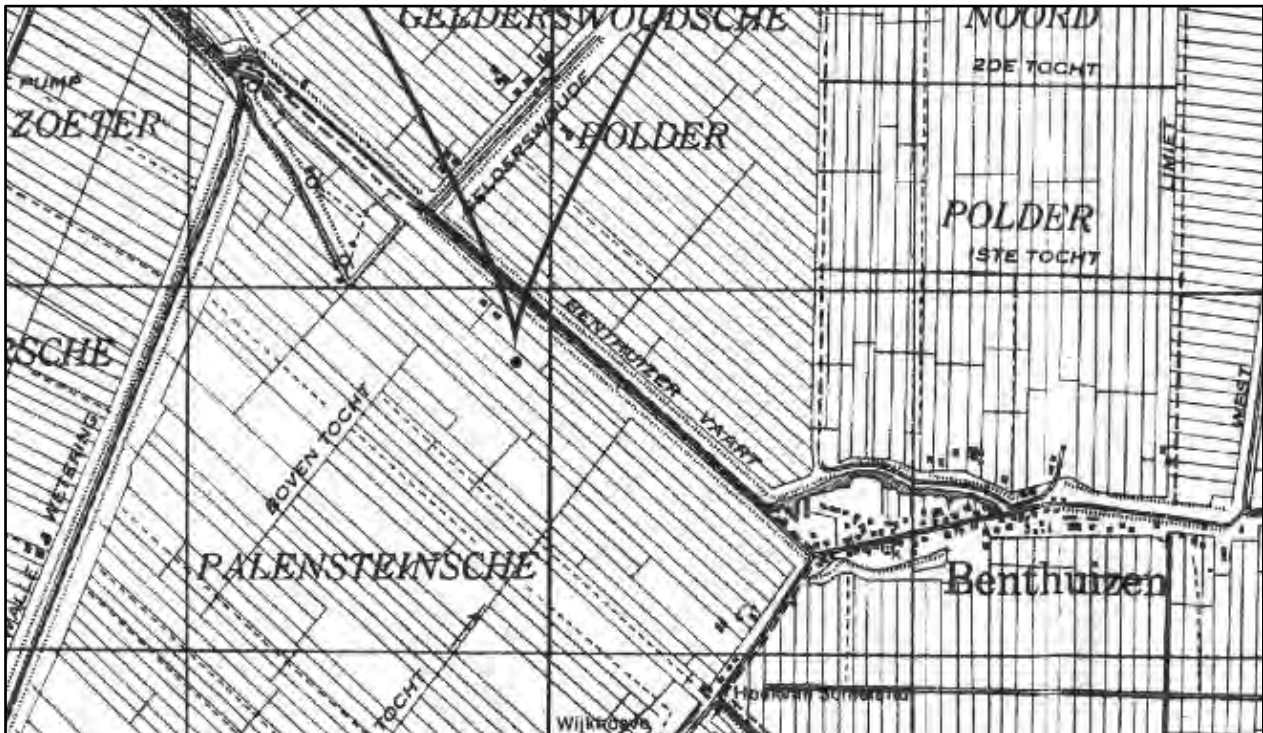
Analyse Amerikaanse luchtaanval 1 mei 1944	
Datum	1 mei 1944.
Gebeurtenis-ID	L_1944-05-01_A.
Omschrijving	Een Amerikaanse B-24-bommenwerper wierp zijn bommen af bij het spoor op Zoetermeers grondgebied.
Doelwit	Brussel (vermoedelijk).
Bommenladingen per toestel	Niet bekend.
Totale bommenlast	Niet bekend, maar tijdens de missie naar Brussel hebben 59 B-24 vliegtuigen 254.0 ton aan bommen gedropt. Dit zou betekenen dat een B-24 zou vliegen met ongeveer 8000 lb. aan bommen. Ofwel: een gemiddelde bommenlast per toestel van 8 x 1.000 lb.
Detailgegevens ontstekers	Onbekend.
Afwerphoogte	Onbekend.
Voornaamste getroffen locaties ²²	Voor L_1944-05-01_A is op basis van bronnenmateriaal vastgesteld dat de volgende locaties zijn getroffen: • Het spoor tussen paal 16.6 en 16.8. • De Rijksweg 12 ter hoogte van kilometerpaal no. 57.
Luchtfoto-interpretatie	De inslagen zijn voor het eerst zichtbaar op Sortie US7/1437 fotonummer 2099, d.d. 12 mei 1944. Bij de interpretatie van deze luchtfoto zijn inslaglocaties vastgesteld. Zie paragraaf 4.4.3.
Meldingen blindgangers	In de dagen na het bombardement is er onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van mogelijke blindgangers. Wel is een vervolgonderzoek hiernaar korte tijd later gestaakt, omdat men het niet meer noodzakelijk achtte.
Verdere relevante conclusies	Dit bombardement is waarschijnlijk uitgevoerd door een B-24-bommenwerper van de 2nd Bomb Division van de Amerikaanse luchtmacht, al is dat op het moment van schrijven niet met zekerheid te stellen. In totaal waren die niet meer dan 10 verschillende Bomb Groups eropuit gestuurd. Van de 151 uitgezonden toestellen hebben er uiteindelijk slechts 59 hun bommen bij Brussel afgeworpen. Een van de toestellen die het beoogde doelwit niet wist te bereiken, heeft zijn bommen afgeworpen in de polders bij Zoetermeer. Het achterhalen van de betreffende Bomb Group in de Amerikaanse archieven is het zoeken naar de spreekwoordelijke speld in een hooiberg, waarbij het vervolgens de vraag is of de informatie over een individuele bommenwerper

²² Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.

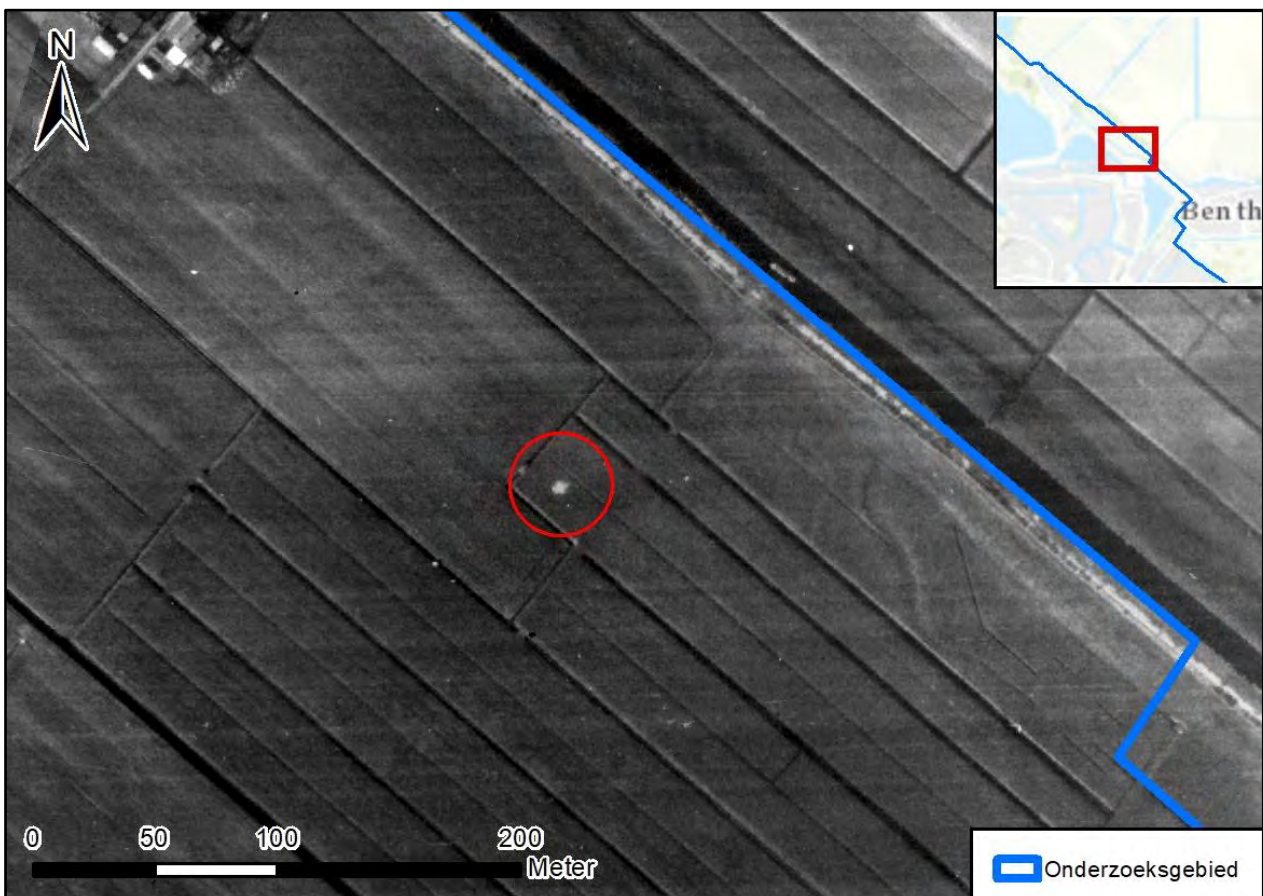
Analyse Amerikaasne luchtaanval 1 mei 1944	
	überhaupt terug te vinden is in het dossier van de betreffende bombardements-eenheid. Op basis van de beschikbare informatie over deze luchtaanvallen is het aanne-melijk dat de B-24-bommenwerper 8 x 1.000 lb.-bommen bij zich had. Bij de luchtfoto-interpretatie zijn 8 mogelijke kraters waargenomen. Dit duidt erop dat alle bommen zijn gedetoneerd en er dus geen aanleiding bestaat om een ver-dacht gebied aan te merken. Omdat er in een archiefstuk wordt gesproken van (mogelijke) blindgangers en er op dit moment geen primaire bron van de USAAF voorhanden is die met ze-kerheid kan aantonen dat het om 8 bommen ging, kiest Saricon er toch voor om een verdacht gebied aan te merken voor deze luchtaanval.
Verdacht gebied voor L_1944-05-01_A ?	Ja. Zie paragraaf 5.8 voor toelichting horizontale afbakening.

5.7.11 Duitse vliegtuigcrash 27-28 december 1944

Analyse bronnenmateriaal vliegtuigcrash T4867	
Datum	27-28 december 1944
Gebeurtenis-ID	T4867
Omschrijving	Crash van Duitse Ju 88-nachtjager in Benthuisen.
Toestel	Junkers Ju 88 G-6.
Eenheid	4./NJG 3.
Plaats	Benthuisen.
Locatie	Een perceel langs de Slootweg (westzijde), op het grondgebied van Zoetermeer.
Luchtfoto-interpretatie	Op een luchtfoto van 26 februari 1945 (sortie 106G-4544, nr. 3344) is een vers-toring zichtbaar op een perceel, die mogelijk duidt op een crashlocatie. Ook lijken op het land sporen zichtbaar die erop wijzen dat er met wrakdelen is gesleept.
Meldingen blindgangers	-
Berging	De wrakdelen zijn in de weken na de crash door Duitse instanties verwijderd.
Verdacht gebied	Nee. Uit het literatuuronderzoek is gebleken dat de crashlocatie destijds grondig is afgezocht. Bovendien is de exacte crashlocatie niet met zekerheid vast te stellen.



Figuur 19. De zwarte stip geeft de locatie aan waar de Junkers Ju-88-nachtjager in de nacht van 27 op 28 december 1944 is neergestort. (Bron: *Benthuiser Turfjes*, september 2002, 6)



Figuur 20. Op een luchtfoto van 26 februari 1945 is een verstoring zichtbaar die mogelijk duidt op de crashlocatie.

5.7.12 Britse luchtaanval 10 februari 1945

Analyse Britse luchtaanval 10 februari 1945	
Datum	10 februari 1945.
Gebeurtenis-ID	L_1945-02-10_A.
Omschrijving	Boordwapenbeschietingen van Britse jachtvliegtuigen op verkeersdoelen in omgeving van Zoetermeer, met inzet van boordwapens.
Voornaamste getroffen locaties ²³	Voor L_1945-02-10_A is op basis van bronnenmateriaal vastgesteld dat de volgende locaties zijn getroffen: Rijksweg 12 (Den Haag-Utrecht) ongeveer bij HM-paal 94, pl.. 100 meter ten oosten van den overgang van de Rokkeveenscheweg over de rijksweg
Beschikbaar kaartmateriaal	Er is geen kaartmateriaal beschikbaar m.b.t. deze luchtaanval.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie 106G/4538, fotonummer 4018, d.d. 26 februari 1945. Aangezien het zeer waarschijnlijk om boordwapenbeschietingen ging, zijn op deze luchtfoto geen verstoringen zichtbaar die aan deze luchtaanval toegeschreven kunnen worden.
Verdere relevante conclusies	In een melding van het gemeentebestuur van Zoetermeer van 3 april 1945 werd met betrekking tot deze datum gesproken van 'bominslag e.d.'. Er zijn echter geen andere aanwijzingen in het bronnenmateriaal dat op die datum bommen zijn afgeworpen. Het is daarom waarschijnlijker dat er alleen een aanval met boordwapens is uitgevoerd.
Verdacht gebied voor L_1945-02-10_A?	Nee. Het betreft een aanval met boordwapens. Voor dergelijke luchtaanvallen bakent Saricon in principe geen verdacht gebied af (zie paragraaf 5.6).

5.7.13 Amerikaanse vliegtuigcrash 22 februari 1945

Analyse bronnenmateriaal T5293	
Datum	22 februari 1945
Gebeurtenis-ID	T5293
Omschrijving	Crash van een Amerikaanse B-24-Liberator even ten noorden van Zoetermeer op het grondgebied van Zoeterwoude.
Toestel	B-24-bommenwerper (Jolly Duck).
Eenheid	578th Bomb Squadron, 392 Bomb Group
Bommenlading	Onbekend.
Plaats	Zoeterwoude (net buiten de gemeentegrenzen van Zoetermeer).
Locatie	Enkele honderden meters van recreatieboerderij het Geertje in Zoeterwoude.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie 106G-4540, fotonummer 4048, d.d. 26 februari 1945. Op deze luchtfoto is het toestel gelokaliseerd.
Meldingen blindgangers	-
Berging	Tussen 2005 en 2014 is daarnaast drie keer veldonderzoek gedaan op de crashlocatie. Hierbij zijn onderdelen van het vliegtuig, alsmede hulzen van de latere beschieting gevonden.
Overige relevante conclusies	Het toestel is op 26 februari 1945 beschoten door geallieerde vliegtuigen. Daarna is het afgebrand.
Verdacht gebied	Nee, allereerst valt de crashlocatie (net) buiten het onderzoeksgebied. Daarnaast is bij meerdere veldonderzoeken na 2000 geen bewijs gevonden voor de aanwezigheid van explosieven.

²³ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.



Figuur 21. Uit deze foto blijkt dat het wrak bovengronds lag. (Bron: *Vermeulen, Dorp in Oorlog*)



Figuur 22. De Jolly Duck, op een luchtfoto van 22 februari 1945.



Figuur 23. Still van de beschieting door geallieerde bommenwerpers. Het korte filmpje is af te spelen op <http://www.jolly-duck.com/unieke-filmbeelden-2>

5.7.14 Britse luchtaanvallen spoorlijn grondgebied Zoetermeer, periode 4 maart-31 maart 1945

Analyse bronnenmateriaal luchtaanvallen spoorlijn grondgebied Zoetermeer, periode 4 maart -31 maart 1945	
Gebeurtenis-ID	Vanwege het grote aantal gelijksoortige luchtaanvallen binnen een kort tijdsbestek zijn geen afzonderlijke gebeurtenis-ID's aangemerkt. (Met uitzondering van 30 maart 1945, zie verderop.)
Omschrijving	In de periode 25 februari 1945 tot en met 31 maart 1945 voerden voornamelijk Spitfire-jachtbommenwerpers van RAF Fighter Command enkele tientallen luchtaanvallen uit in de omgeving van de spoorlijn tussen Den Haag en Gouda, die ook over het grondgebied van Zoetermeer liep. Deze luchtaanvallen moesten de verbindingslijnen van de Duitse V-wapentransporten verhinderen. Speciale aandacht ging uit naar de bruggen. In totaal zijn tussen Den Haag en Gouda enige honderden bommen afgeworpen. Aan de hand van de gegevens in het bronnenmateriaal kan het aantal bommen op Zoetermeers grondgebied niet worden bepaald.
Doelwit	De gehele spoorlijn Den Haag – Gouda, die over een afstand van circa 5 kilometer door het onderzoeksgebied liep.
Detailgegevens ontstekers	Zie tabel.
Voornaamste getroffen locaties ²⁴	Langs het spoor zijn in en rond het onderzoeksgebied ruim 100 kraters waargenomen rondom het spoor en de parallel daarvan gelegen Rijksweg 12.
Beschikbaar kaartmateriaal	Het gemeentearchief van Zoetermeer bevat verschillende schetsen van naoorlogse onderzoeken naar blindgangers.

²⁴ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.

Analyse bronnenmateriaal luchtaanvallen spoorlijn grondgebied Zoetermeer, periode 4 maart -31 maart 1945	
Luchtfoto-interpretatie	Op luchtfoto's van 26 februari 1945 (sortie 106G-4540, nr. 3040 en 4245), 11 april 1945 (sortie 0119-09, inv. 4091 (sortie 0119-10 nr. 3095, 3097, 3099, 3109, 3110, 3111, 4111, 4112, 4113, 4115, 4116, 4117, 4118) en 28 augustus 1945 (sortie 0031-01, nr. 4206, sortie 0031-02 nr. 3208, 3210, 3211 en sortie 0031-06 nr. 4248) zijn in totaal 104 kraters waargenomen.
Meldingen blindgangers	In de naoorlogse periode zijn meerderde ooggetuigen gehoord om blindgangers op te sporen. Uiteindelijk zijn deze getuigenissen terzijde geschoven en is er geen opsporing verricht naar blindgangers. Deze materie wordt elders in deze rapportage behandeld.
Verdere relevante conclusies	Op 17 maart 1945 zijn de vliegtuigen met drie, in plaats van twee bommen gaan bombarderen.
Verdacht gebied	JA. Zie paragraaf 5.8 voor een toelichting op de methode van horizontale afbakening.



Figuur 24. Een Spitfire Mk IX van het Canadese 412 Squadron met onder beide vleugels een 250 lb.-bom en een 500 lb.-bom onder de romp. (Bron: commons.wikimedia.org)

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de Britse luchtaanvallen die zijn uitgevoerd op het spoor tussen Den Haag en Gouda, dat deels over Zoetermeers grondgebied liep. In de meeste gevallen is niet vast te stellen bij welk van deze luchtaanvallen de bommen in Zoetermeer vielen. Temeer omdat de nauwkeurigheid van de opgegeven gebombardeerde locaties in de Britse rapportage vaak te wensen overliet.

Datum	Toestellen	Tijdstip	Totale bommenlading
4 maart 1945	1 x Spitfire IX (134 Squadron)	09.30	2 x 250 lb. (airburst)
10 maart 1945	2 x Spitfires XVI (453 Squadron)	15.00-16.00	4 x 250 lb. (11 s. vertragingsonststekers)
10 maart 1945	4 x Spitfires XVI (451 Squadron)	17.35	8 x 250 lb.

Datum	Toestellen	Tijdstip	Totale bommenlading
17 maart 1945	4 x Spitfires XVI (602 Squadron)	12.45-14.30	4 x 500 lb. en 6 x 250 lb. (bij 1 toestel waren de 250 lb.-bommen een 'hang-up')
17 maart 1945	5 x Spitfires XVI (602 Squadron)	11.25-12.55	5 x 500 lb. en 10 x 250 lb.
18 maart 1945	4 x Spitfires XVI (453 Squadron)	07.05-08.35	8 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
18 maart 1945	4 x Spitfires XVI (124 Squadron)	10.10-11.30	8 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
18 maart 1945	10 x Spitfires XVI (124 Squadron)	17.30-18.15	20 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
18 maart 1945	4 x Spitfires IX (303 Squadron)	17.25-18.30	4 x 500 lb. (11s. verdragingsontstekers)
19 maart 1945	4 x Spitfires IX (124 Squadron)	11.40-13.00	8 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
20 maart 1945	4 x Spitfires IX (453 Squadron)	11:40-12:50	4 x 500 lb. en 8 x 250 lb. (11s verdragingsontstekers)
20 maart 1945	4 x Spitfires IX (124 Squadron)	13:55-14: 25	4 x 500 lb. en 8 x 250 lb.
21 maart 1945	2 x Spitfires XVI (603 Squadron)	12.10-13.20	1 x 500 lb. en 2 x 250 lb. (bij 1 toestel waren de bommen een "hang-up").
21 maart 1945	4 x Spitfires IX (124 Squadron)	10.30-11.45	4 x 500 lb. (.025s verdragingsontstekers) en 8 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
21 maart 1945	3 x Spitfires IX (303 Squadron)	13.10-14.10	3 x 500 lb. (11s. verdragingsontstekers)
21 maart 1945	4 x Spitfires IX (124 Squadron)	13.20-14.40	4 x 500 lb. en 8 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
21 maart 1945	5 x Spitfires XVI (603 Squadron)	14.00-15.25	5 x 500 lb. en 10 x 250 lb. (M.C. 11s. verdragingsontstekers)
21 maart 1945	2 x Spitfires IXF (303 Squadron)	15.45-17.30	2 x 500 lb. (11s. verdragingsontstekers)
22 maart 1945	3 x Spitfires XVI (602 Squadron)	07.10- 09.00	6 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
22 maart 1945	6 x Spitfires XVI (602 Squadron)	10.55-12.20	6 x 500 lb. en 12 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
22 maart 1945	6 x Spitfires XVI (602 Squadron)	13.20-	6 x 500 lb. en 11 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers) (1 bom was een "hang-up")
23 maart 1945	4 x Spitfires XVI (602 Squadron)	09.10-10.35	4 x 500 lb. en 8 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
23 maart 1945	4 x Spitfires XVI (602 Squadron)	14.45-16.00	4 x 500 lb. en 8 x 250 lb.
23 maart 1945	6 x Spitfires XVI (603 Squadron)	17.10-18.15	6 x 500 lb. en 12 x 250 lb.
24 maart 1945	1 x Spitfire IX (124 Squadron)	09:00	1 x 500 lb. en 2 x 250 lb. (11s. verdragingsontstekers)
24 maart 1945	4 x Spitfires XVI (453 Squadron)	12.25-13.50	4 x 500 lb. en 8 x 250 lb.
24 maart 1945	4 x Spitfires IX (303 Squadron)	15.15-16.40	4 x 500 lb. (11s. verdragingsontstekers)
25 maart 1945	4 x Spitfires XVI (453 Squadron)	17.00/17.05-18.20	4 x 500 lb. en 8 x 250 lb.
25 maart 1945	6 x Spitfires XVI (603 Squadron)	15.25-17.20	6 x 500 lb. en 12 x 250 lb.
30 maart 1945	4 x Spitfires XVI (602 Squadron)	14.00-15.20	4 x 500 (6 u verdragingsontstekers) en 8 x 250 (0.025/11s. verdragingsontstekers)

Datum	Toestellen	Tijdstip	Totale bommenlading
30 maart 1945	4 x Spitfires IX (124 Squadron)	14.40-15.20	4 x 500 (6 u vertragingsonstekers) en 8 x 250 (0.025/11s. vertragingsonstekers)
30 maart 1945	4 x Spitfires XVI (602 Squadron)	15.15-16.10	4 x 500 (6 u vertragingsonstekers) en 8 x 250 (0.025/11s. vertragingsonstekers)
31 maart 1945	4 x Spitfires XVI (602 Squadron)	12.10-	8 x 250 (11s. vertragingsonstekers)

5.7.15 Britse luchtaanval 30 maart 1945

Analyse	
Datum	30 maart 1945.
Gebeurtenis-ID	L_1945-03-30_A.
Omschrijving	Luchtaanval Nutriciafabriek Zoetermeer.
Doelwit	Luchtaanval door Spitfire-jachtbommenwerpers van Fighter Command waarbij het spoor waarschijnlijk het doelwit was, maar de bommen buiten het beoogde doelwit neerkwamen op het terrein van Nutricia.
Bommenladingen per toestel	De toestellen waarvan bekend is dat ze deze dag het spoor Gouda-Den Haag bombardeerden, droegen alle 1 x 500 lb. (6 u. vertraging) en 2 x 250 lb (0.025/11 s. vertraging).
Totale bommenlast	Die dag waren meerdere jachtbommenwerpers actief over een relatief groot gebied. Uit het bronnenmateriaal is niet te herleiden hoeveel toestellen hun bommen afwierpen in de omgeving van het onderzoeksgebied.
Detailgegevens ontstekers	6 uur vertraging (500 lb.) of 0,025 s. en 11 seconden vertraging.
Afwerphoogte	Niet bekend.
Voornaamste getroffen locaties ²⁵	Voor L_1945-03-30_A is op basis van bronnenmateriaal vastgesteld dat de volgende locatie is getroffen: De Nutriciafabriek te Zoetermeer.
Luchtfoto-interpretatie	Sortie 0119-10, fotonummer 3097, d.d. 11 april 1945. Bij de interpretatie van deze luchtfoto is één inslaglocatie vastgesteld. Dit komt overeen met gegevens in de literatuur, waarin wordt gerept van één bominslag.
Meldingen blindgangers	In 1984 heeft de gemeente Zoetermeer nog getuigen gehoord die spraken i.v.m. mogelijke blindgangerlocaties. Uit de documentatie kan echter niet worden opgemaakt waar deze onderzoeken toe hebben geleid. Er zijn geen schetskaarten bekend waarop blindgangerlocaties zijn ingetekend in dit specifieke gebied.
Verdere relevante conclusies	Op 30 maart 1945 zijn er meerdere luchtaanvallen geweest op het spoor, nabij de Nutriciafabriek (de fabriek bevindt zich ongeveer 400 meter van het spoor). Dit maakt het onmogelijk om te bepalen welke van deze vliegtuigen verantwoordelijk was voor het bombardement.
Verdacht gebied voor L_1945-03-30_A?	Ja. Zie paragraaf 5.8 voor een toelichting op de methode van horizontale afbakening.

²⁵ Op basis van het bronnenmateriaal dat is geraadpleegd en in bijlage 4 is opgenomen.



Figuur 25. Schade aan de Nutriciafabriek, 30 maart 1945. (Bron: *Missing in Action*, 13.)

5.7.16 Duitse militaire aanwezigheid

De Duitsers hebben slechts enkele stellingen ingericht in de gemeente Zoetermeer. In dit vooronderzoek zijn slechts twee stellingen geïdentificeerd: één in de omgeving van het Nutriciaterrein en één in de toenmalige Driemanspolder.

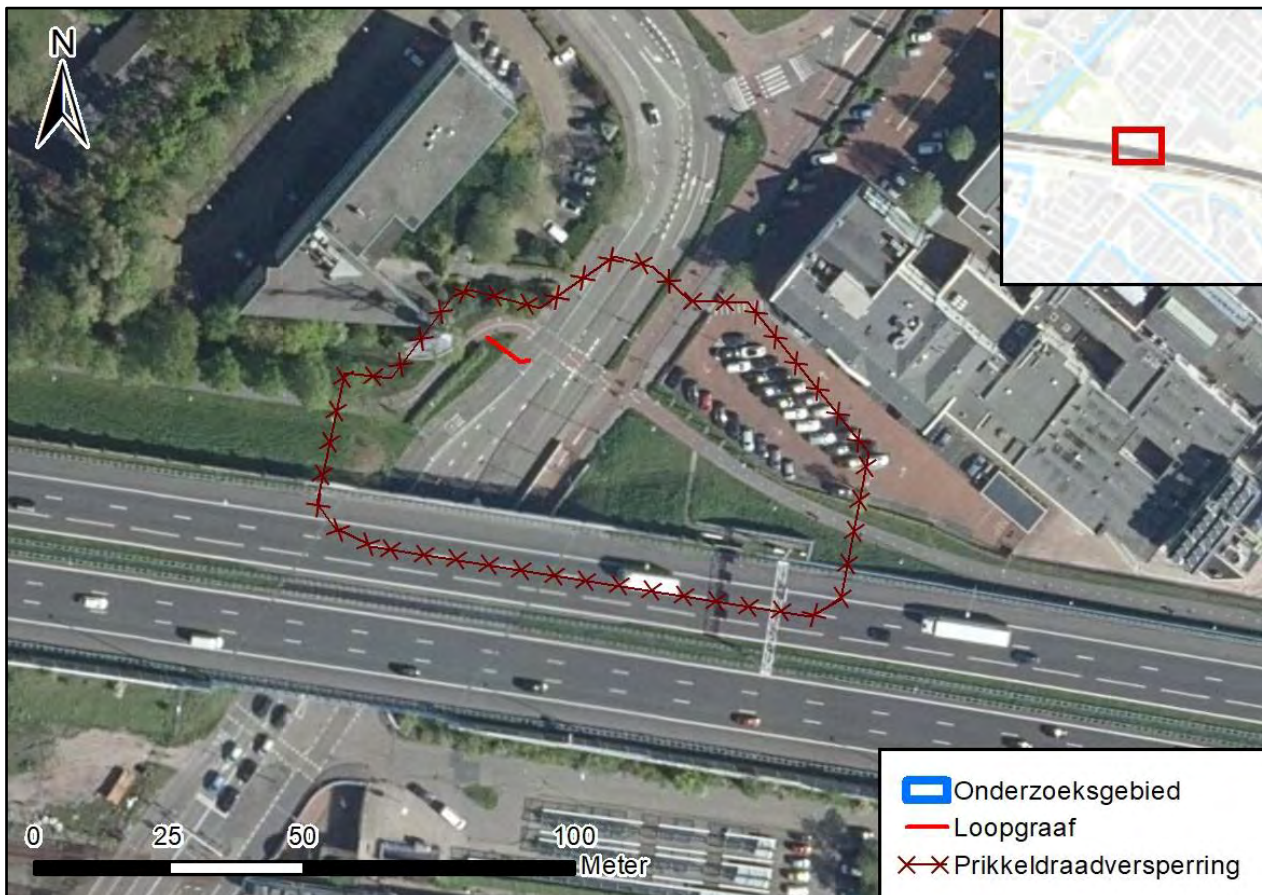
- **Stelling Nutriciaterrein, Zoetermeer**

Analyse bronnenmateriaal stelling S_001	
Periode	Geïdentificeerd op luchtfoto's uit de jaren 1944 en 1945.
Gebeurtenis-ID	S_0001.
Omschrijving	Stellingen omgeving Nutriciafabriek.
Detailgegevens	De stelling was afgeschermd door een prikkeldraadomheining. Tevens is een loopgraaf waargenomen bij de luchtfoto-interpretatie. Volgens het historisch kaartmateriaal (Defence Overprint_382) was er mogelijk ook een bunker aanwezig, maar deze is niet met zekerheid geïdentificeerd bij de luchtfoto-interpretatie.
Beschikbaar kaartmateriaal	• NIMH Collectie 575, inv. 58, d.d. 26 februari 1945 • Defence Overprint 382_Zoetermeer, d.d. 25 maart 1945
Luchtfoto-interpretatie	De stelling is zichtbaar op: Sortie 106G-4538, nr. 4017, d.d. 26 februari 1945 Sortie 106G-4540, n. 4010, d.d. 26 februari 1945 Sortie 106G-471, nr. 3059, d.d. 12 maart 1945 Sortie 0019-10, nr. 3097, d.d. 11 april 1945 Sortie 0019-12, nr. 4115, d.d. 11 april 1945 Sortie 0031-02, nr.4206, d.d. 28 augustus 1945 Deze stelling is waar te nemen op sortie 106G/4894m, nr. f 3317 d.d. 18 maart 1945. Mogelijk was hij ook zichtbaar op sortie US7/AA744 foto 1075.
Verdere relevante conclusies	N.v.t.

Analyse bronnenmateriaal stelling S_001

Verdacht gebied

Nee. Uit een hedendaagse luchtopname blijkt dat dit gebied naorlogs behoorlijk op de schop is gegaan. Op de locatie van de loopgraaf ligt een rijbaan en een aangrenzend fietspad. Hoewel een uitgebreide studie naar naorlogse ontwikkelingen niet binnen deze opdracht valt, is er vanwege deze veranderingen geen aanleiding om een verdacht gebied aan te merken binnen het onderzoeksgebied 19S070.



Figuur 26. De Duitse stelling rondom Nutricia geprojecteerd op de hedendaagse situatie. (Bron: World Imagery via Esri)



Figuur 27. Locatie van de voormalige loopgraaf, bij de Eerste Stationsstraat en Nootdorpsepad. (Bron: Google Streetview)

- **Stelling Driemanspolder Zoetermeer**

Analyse bronnenmateriaal stelling S_002	
Periode	1945
Gebeurtenis-ID	S_002.
Omschrijving	Duitse stelling in de Driemanspolder, Zoetermeer.
Detailgegevens	De stelling was omheind door een prikkeldraadafrastering. Binnen deze omheining zijn drie bunkers en een gesloten opstelling kleinkaliberwapen waargenomen.
Beschikbaar kaartmateriaal	NIMH Collectie 575, inv. 58, d.d. 27 april 1945 Defence Overprint 382_Zoetermeer, d.d. 25 maart 1945
Luchtfoto-interpretatie	De stelling is zichtbaar op: 106G-4890, nr. 3117, 3318, d.d. 18 maart 1945 106G-4894, nr. 1159, d.d. 18 maart 1945
Verder relevante conclusies	Op de plek van de stellingen ligt het maaiveld tegenwoordig op ongeveer -3,7 meter NAP. Op stafkaarten ten tijde van de Tweede Wereldoorlog zijn in de Driemanspolder geen maaiveldhoogten vermeld, waardoor het maaiveld van destijds moeilijk kan worden bepaald. Gezien de waarden die in de omringende polders (en op naoorlogse kaarten) zijn aangegeven, is het echter aannemelijk dat het maaiveld ook toentertijd ruim onder de zeespiegel lag. Vermoedelijk wijkt het maaiveld uit de Tweede Wereldoorlog niet ver af van de hedendaagse situatie.
Verdacht gebied	Nee. Bij de naoorlogse uitbreiding van Zoetermeer moet hier grootschalig grondverzet hebben plaatsgevonden, vanwege de aanleg van het Westerpark. Hoewel een uitgebreide studie naar naoorlogse ontwikkelingen niet binnen deze

Analyse bronnenmateriaal stelling S_002

opdracht valt, is er op grond van deze informatie geen aanleiding om een verdacht gebied aan te merken binnen het onderzoeksgebied 19S070.



Figuur 28. Omgeving Heuvelpad, hedendaagse situatie. De stellingen liggen tegenwoordig in het Westerpark. (Bron: World Imagery via Esri)



Figuur 29. Impressie van het park. (Bron: Google Streetview.)

5.7.17 Analyse naoorlogse meldingen/onderzoeken naar blindgangers van afwerpmunitie

In de decennia na de Tweede Wereldoorlog zijn er diverse ooggetuigen gehoord met betrekking tot blindgangers in Zoetermeer. Hieronder een analyse van de belangrijkste meldingen.

- **Rokkeveenseweg 45, Zoetermeer, mei 1945**

Vlak na de bevrijding, op 25 mei 1945, kwam er een melding van een blindganger achter de boerderij Rokkeveenseweg 45, met het verzoek deze op korte termijn te demonteren. Of aan dit verzoek daadwerkelijk gehoor is gegeven is niet bekend.

Omdat er geen situatieschets bekend is en er op luchtfoto's van 11 april 1945 en 28 augustus 1945 geen verstoringen zichtbaar zijn die duiden op bijvoorbeeld graafwerkzaamheden naar deze blindganger, is deze locatie niet gelokaliseerd. Zodoende is het niet mogelijk op beredeneerde wijze een verdacht gebied aan te merken. Mocht in de toekomst informatie bekend worden over het lot van deze blindganger dan kan deze conclusie worden herzien.

- **Driemanspolder en grens Zoetermeer-Bleiswijk, 1966-1967**

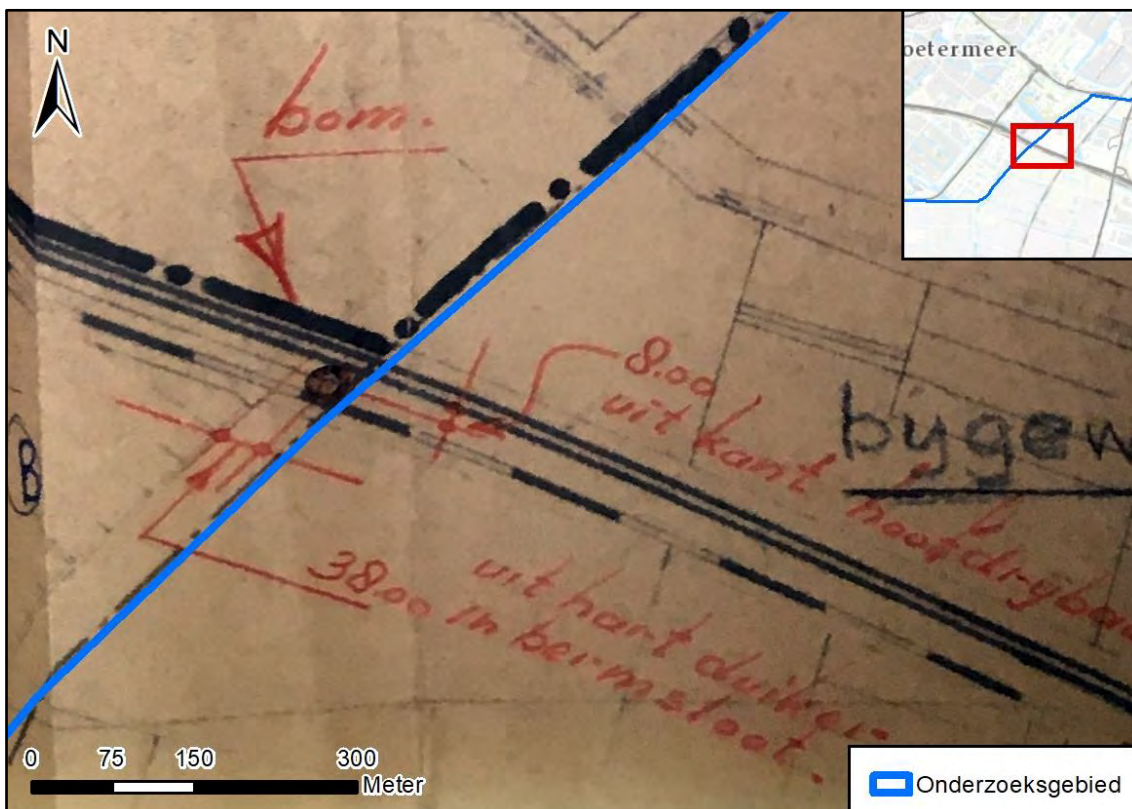
In 1966 verklaarde een ooggetuige, de heer Smits, dat er nog enige blindgangers aanwezig waren rond het viaduct over de Rijksweg 12 op de grens van Zoetermeer en Bleiswijk.

In 1967 werden opnieuw mogelijke blindgangerlocaties ingetekend op basis van getuigenverklaringen. Een blindganger aangeduid met de letter 'A' lag in de Driemanspolder, vlak bij de parallelweg van de Rijksweg 12. Een andere blindganger aangeduid met de letter 'B' lag bij het viaduct over de Rijksweg 12, op de grens van Zoetermeer en Bleiswijk. Wat er uiteindelijk met deze informatie is gedaan, of er bijvoorbeeld een zoekactie is uitgevoerd, heeft Saricon in dit dossier niet kunnen vinden.

De betreffende kaarten zijn zo goed mogelijk gepositioneerd in het GIS, waarbij wel dient te worden aangetekend dat dit onvermijdelijk tot de nodige afwijkingen leidt. Op basis van de nauwkeurig opgegeven afstanden op de plattegronden kon echter met redelijke nauwkeurigheid worden bepaald dat deze blindgangerlocaties binnen een reeds aangemerkt verdacht gebied vallen.



Figuur 30. Inslaglocatie 'A' ingetekend op een plattegrond 1967. Ter hoogte van de hedendaagse straat Leiwater. (Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, toegang 50, inv. 406)



Figuur 31. Ingetekende mogelijke blindgangerlocatie, aangeduid met 'B', op de grens van Zoetermeer en Bleiswijk, t.h.v. het viaduct over de Rijksweg 12, 1967. (Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, toegang 50, inv. 406)

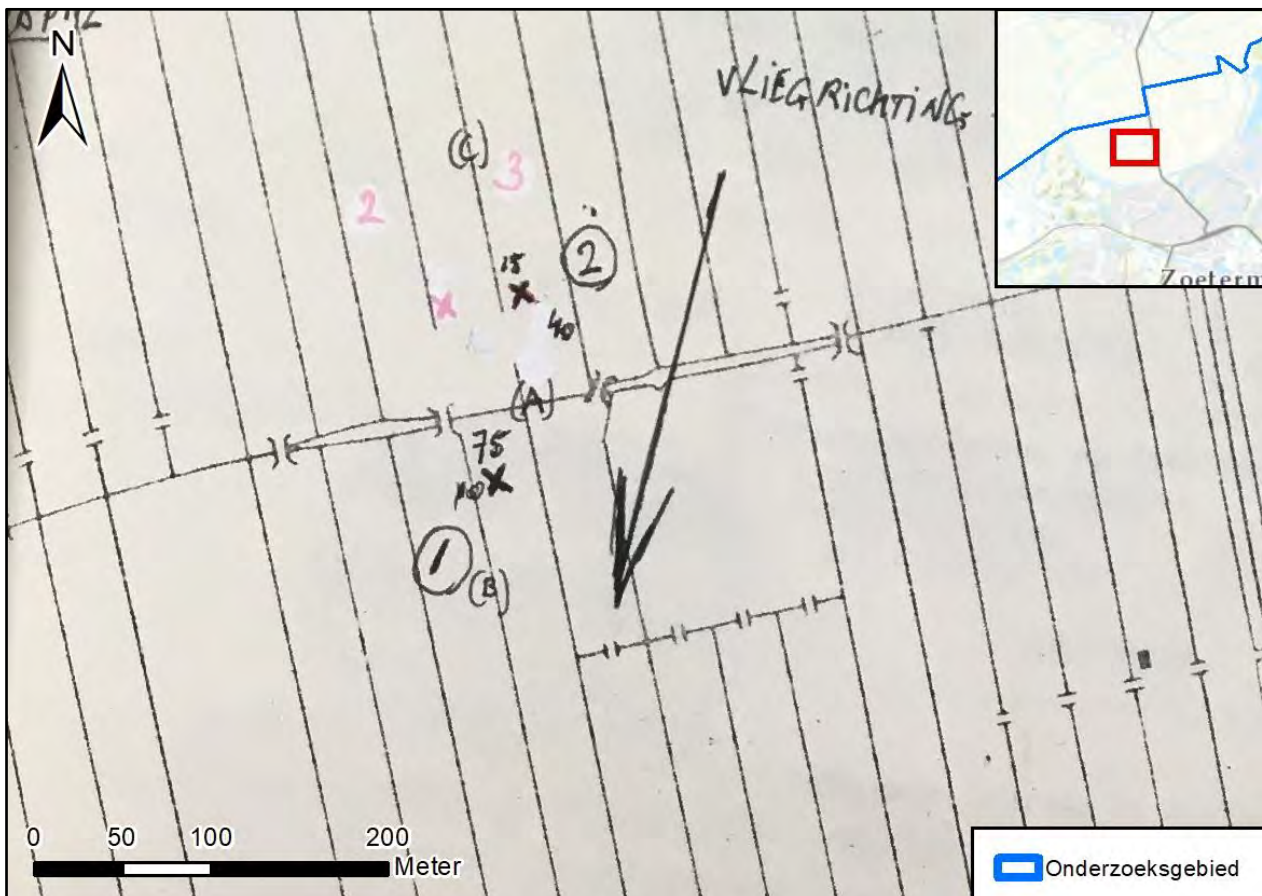
- **Meerpolder, Zoetermeer, 1977-1978**

In 1978 meldde zich een nieuwe getuige, de heer Veltman, met informatie dat er twee blindgangers de Driemanspolder waren neergekomen. Op deze plekken liet de gemeente Zoetermeer in 1979 een oppervlakedetectie uitvoeren, waarbij geen verstoringen werden opgemerkt tot een diepte van 4 meter. Gezien de zachte bodem ter plaatse kon toen echter niet worden uitgesloten dat deze blindgangers dieper in de bodem zijn binnengedrongen. De gemeente besloot evenwel de zaak te laten rusten, omdat er in de afzienbare toekomst geen grondroerende werkzaamheden waren voorzien. Anno 2020 is dit deel van Zoetermeer nog altijd onbebouwd polderland.

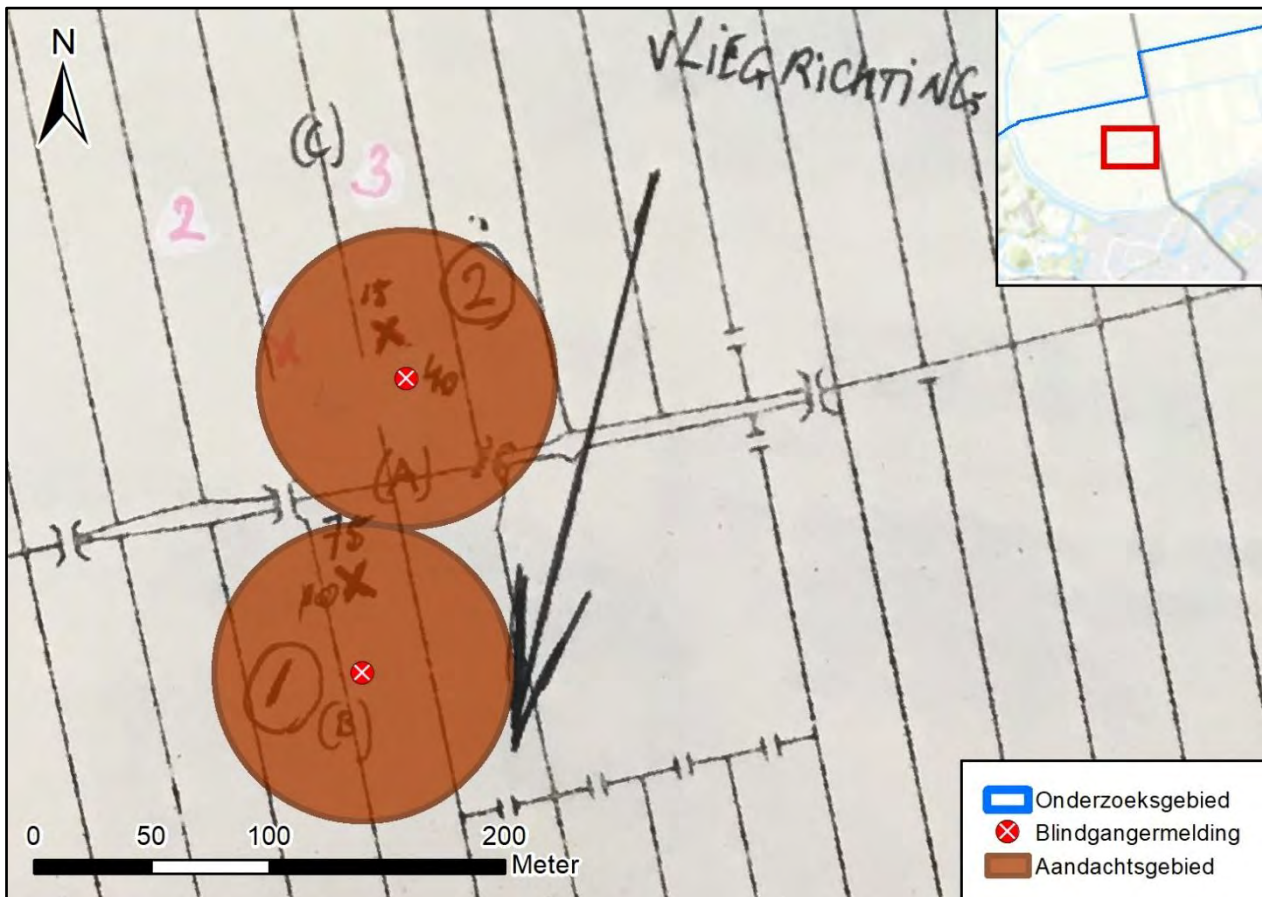
De heer Veltman herinnerde zich dat een Duits toestel een (vermoedelijk?) Britse bommenwerper achtervolgde, waarbij laatstgenoemde twee bommen losliet, die niet tot ontploffing kwamen. In het getuigenverslag is zelfs niet bij benadering aangegeven op welke datum deze luchtaanval zou hebben plaatsgevonden.

In het bronnenmateriaal heeft Saricon ook geen informatie gevonden die met deze inslagen verband kunnen houden. Ook op de verschillende luchtfoto's van het gebied, waarvoor Saricon beschikt, ziet geen verstoringen op deze plekken die kunnen duiden op bominslagen. Ten slotte zijn op het Actueel Hoogtebestand Nederland vandaag de dag ook geen verstoringen zichtbaar in de bodem.

Zoals hierboven vermeld kon de EOD destijds geen uitsluitsel geven of de vermeende blindgangers wellicht dieper dan 4 meter onder het maaiveld lagen. In overleg met de gemeente Zoetermeer, dat plaatsvond op 8 april 2020, zijn deze locaties aangemerkt als aandachtsgebieden op de definitieve versie van de CE-bodembelastingkaart.



Figuur 32. Ingetekende blindgangerlocaties (zwart), in het polderland aan de noordzijde van Zoetermeer in de Driemanspolder. Deze melding heeft Saricon niet aan een specifieke datum van een luchtaanval kunnen koppelen. De weergegeven getallen hebben betrekking tot de afstanden tot de slootkanten. Waar de rode cijfers en het rode kruisje voor staan, is uit de documentatie niet duidelijk geworden (zie bijlage 4 voor het verslag). (Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, toegang 50, inv. 406)



Figuur 33. Bij het intekenen van de vermeende blindgangerlocaties in het GIS heeft Saricon de afstanden op de situatiekaart als uitgangspunt genomen. Dit heeft ertoe geleid dat de blindgangerlocaties op een andere plek zijn ingetekend dan weergegeven op de situatieschets. Rond beide vermeende blindgangerlocaties is een aandachtsgebied aangemerkt. Zie de toelichting bij de volgende figuur. (Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, toegang 50, inv. 406)

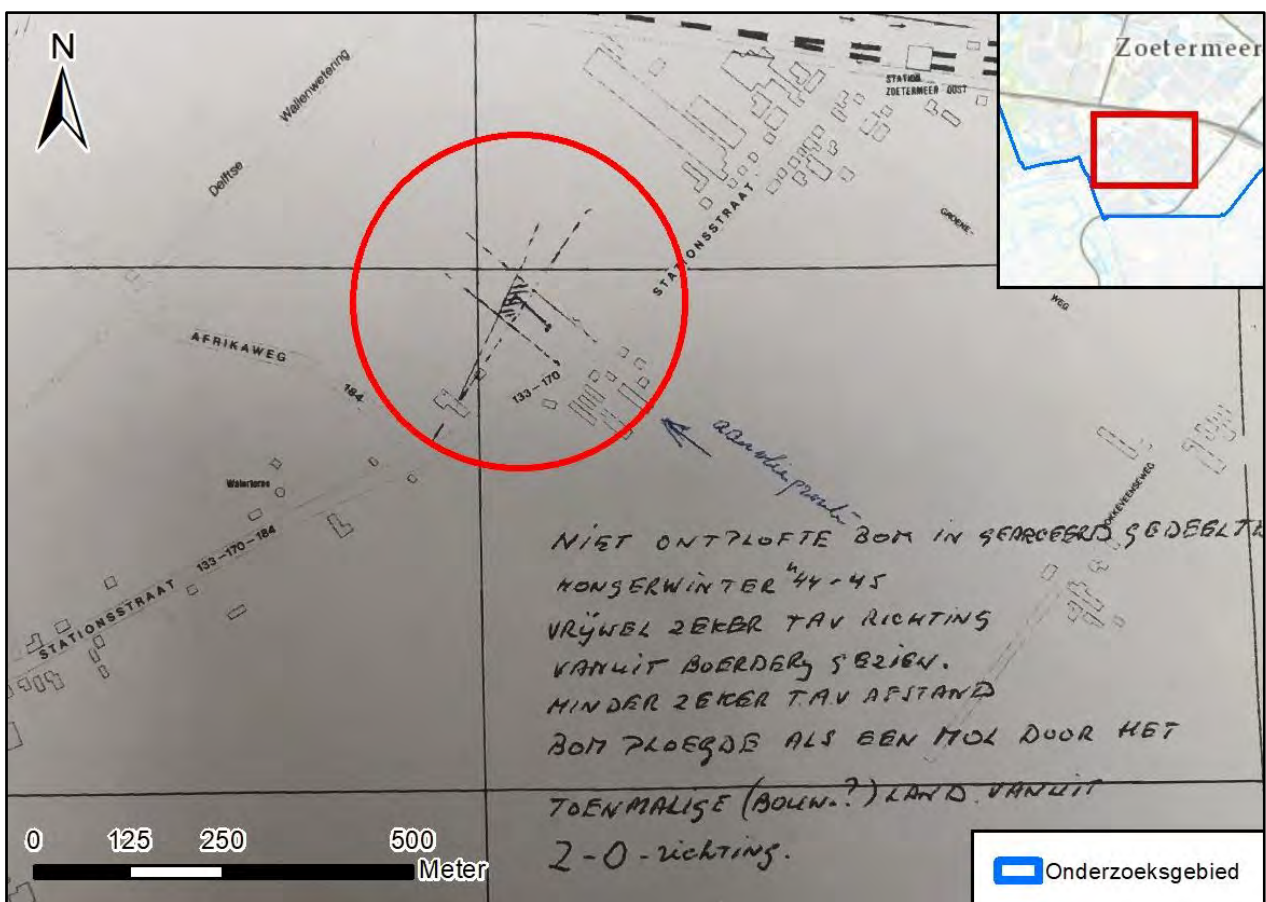


Figuur 34. Rond de vermeende blindgangerlocaties is een ruime buffer van 50 meter getrokken. Aan deze buffers zijn ook nog marges toegevoegd voor offset (8 meter), vanwege de maximale ondergrondse verplaatsing van een 500 lb.-bom, en tolerantie (5 meter), vanwege de maximale afwijking van de luchtfotopositionering in dit gebied. Rond beide vermeende inslaglocaties zijn dus aandachtsgebieden met een straal van 63 meter aangemerkt.

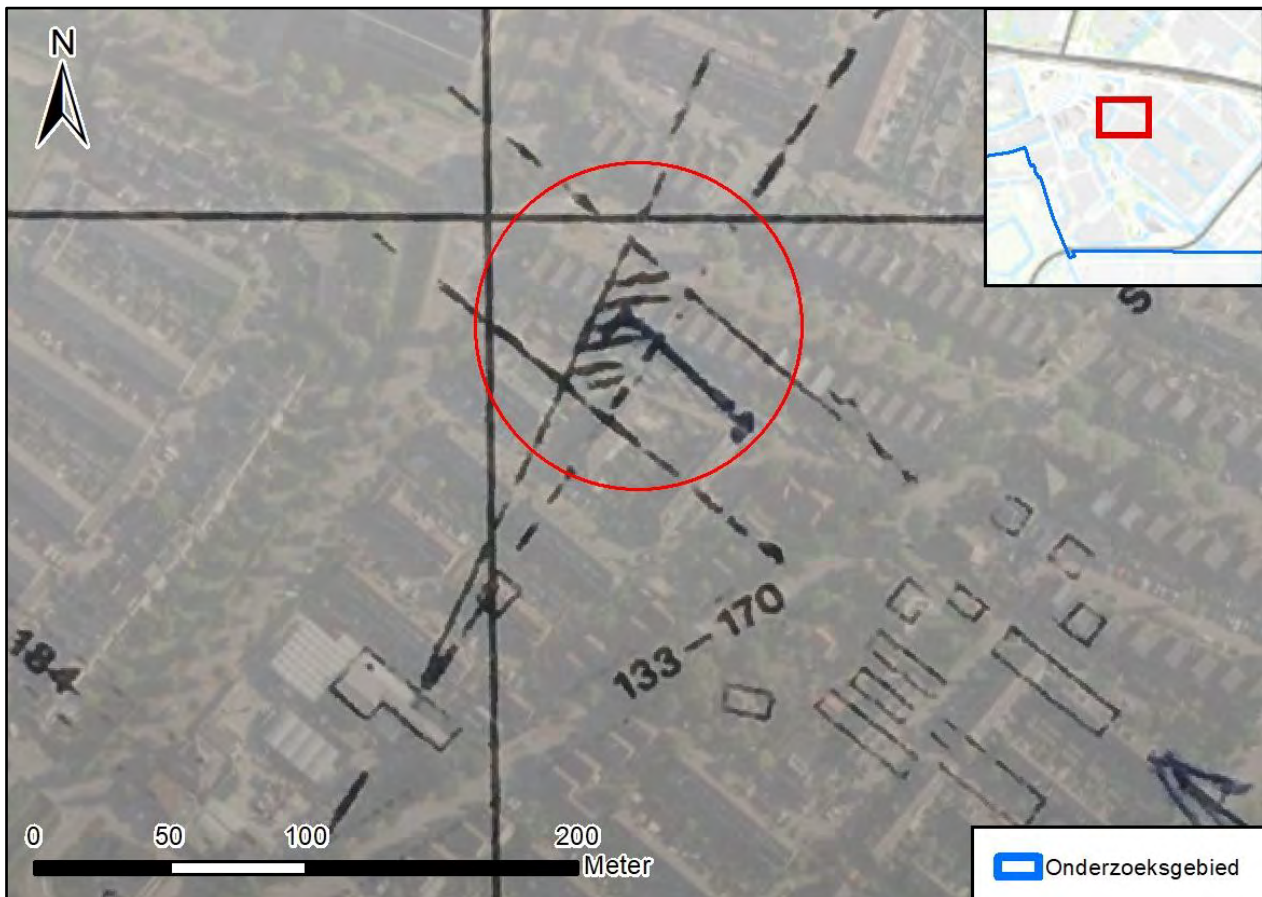
• Omgeving huidige Tweede Stationsstraat, 1987

In 1987 werd op basis van een getuigenverklaring van de heer Kalisvaart een mogelijke blindgangerlocatie ingetekend achter de huidige Tweede Stationsstraat, in de huidige woonwijk Rokkeveen. Op de plattegrond is de volgende informatie toegevoegd: 'Niet ontplofte bom in gearceerd gedeelte hongerwinter '44-45. Vrijwel zeker tav richting vanuit boerderij gezien. Minder zeker t.a.v. afstand [,] bom ploegde als een mol door het toenmalige (bouw?)land vanuit z.o.-richting'.

In 2001 heeft de EOD in een verkennend vooronderzoek (UO 20010538) aandacht besteed aan deze melding. Op basis van de getuigenverklaring sprak de EOD haar vermoeden uit dat hier mogelijk sprake was van een inslag van een 60 lb.-raket die in de jaren 1944 en 1945 op Nederlands grondgebied werden afgevuurd door jachtbommenwerpers. In de archieven van de Royal Air Force is Saricon echter geen melding tegengekomen die deze bewering kan staven. Als hier een blindganger is neergekomen dan ging het waarschijnlijk om een 250 lb. of 500 lb.-bom, afgeworpen tijdens de lucht-aanvallen door Fighter Command op het spoor in maart 1945. Saricon beschikt over kwalitatief goede luchtfoto's uit deze periode waarop echter geen verstoringen zichtbaar zijn die duiden op een inslag van een vliegtuigbom. Hierbij is het wel belangrijk te vermelden dat inslagopeningen van blindgangers in de regel dusdanig klein zijn dat ze niet op luchtfoto's zichtbaar zijn. Tegenwoordig bevindt zich op deze locatie een woonwijk. Uit de ruimrapporten van de EOD is geen informatie bekend dat hier in het verleden daadwerkelijk een blindganger is geruimd.

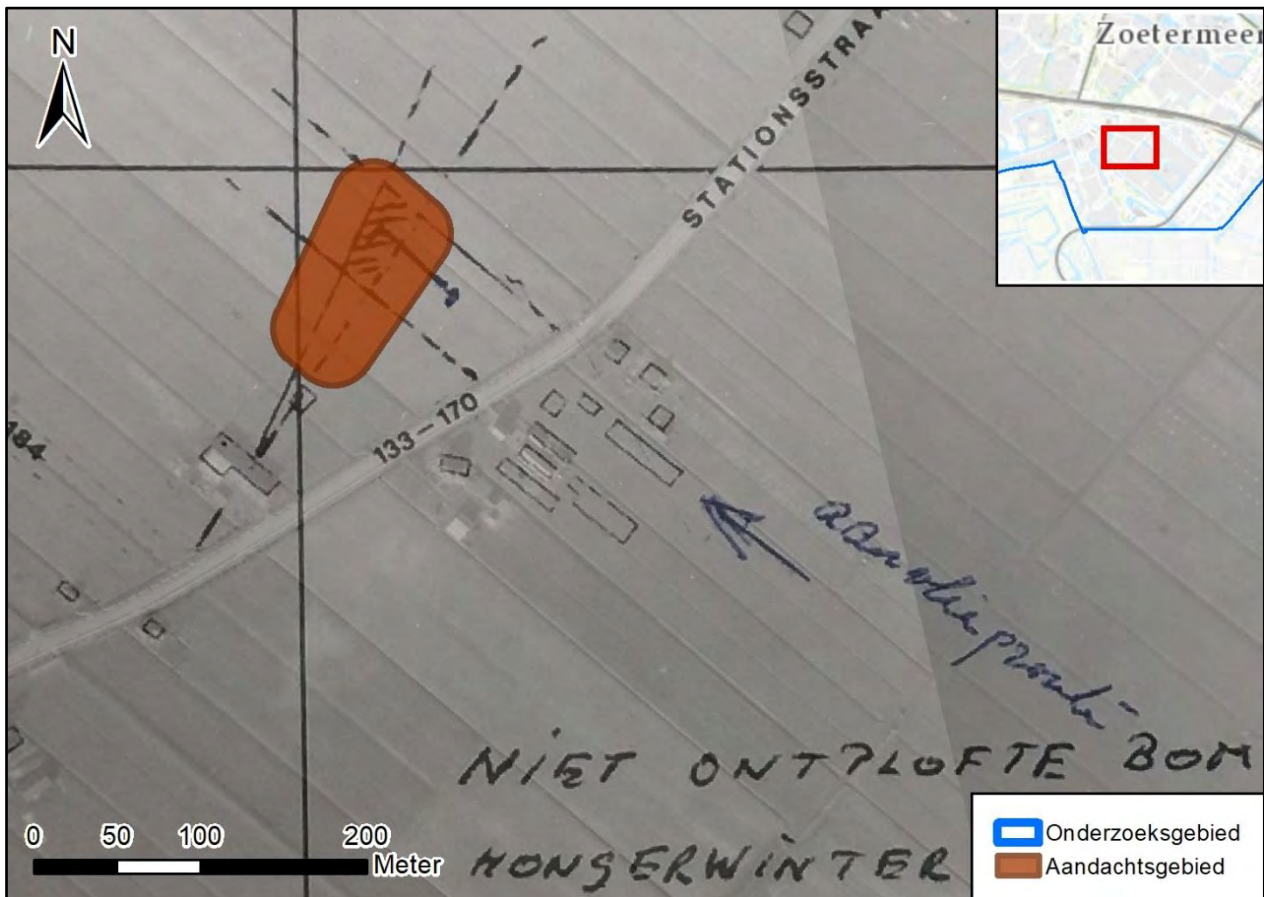


Figuur 35. Ingetekende blindgangerlocatie op basis van een verklaring van de heer Kalisvaart, eind jaren '80. De inslaglocatie lag destijds in het polderland ten zuiden van het dorp Zoetermeer. Tegenwoordig is dit in de omgeving van de huidige Tintlaan. (Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, toegang 50, inv. 406)

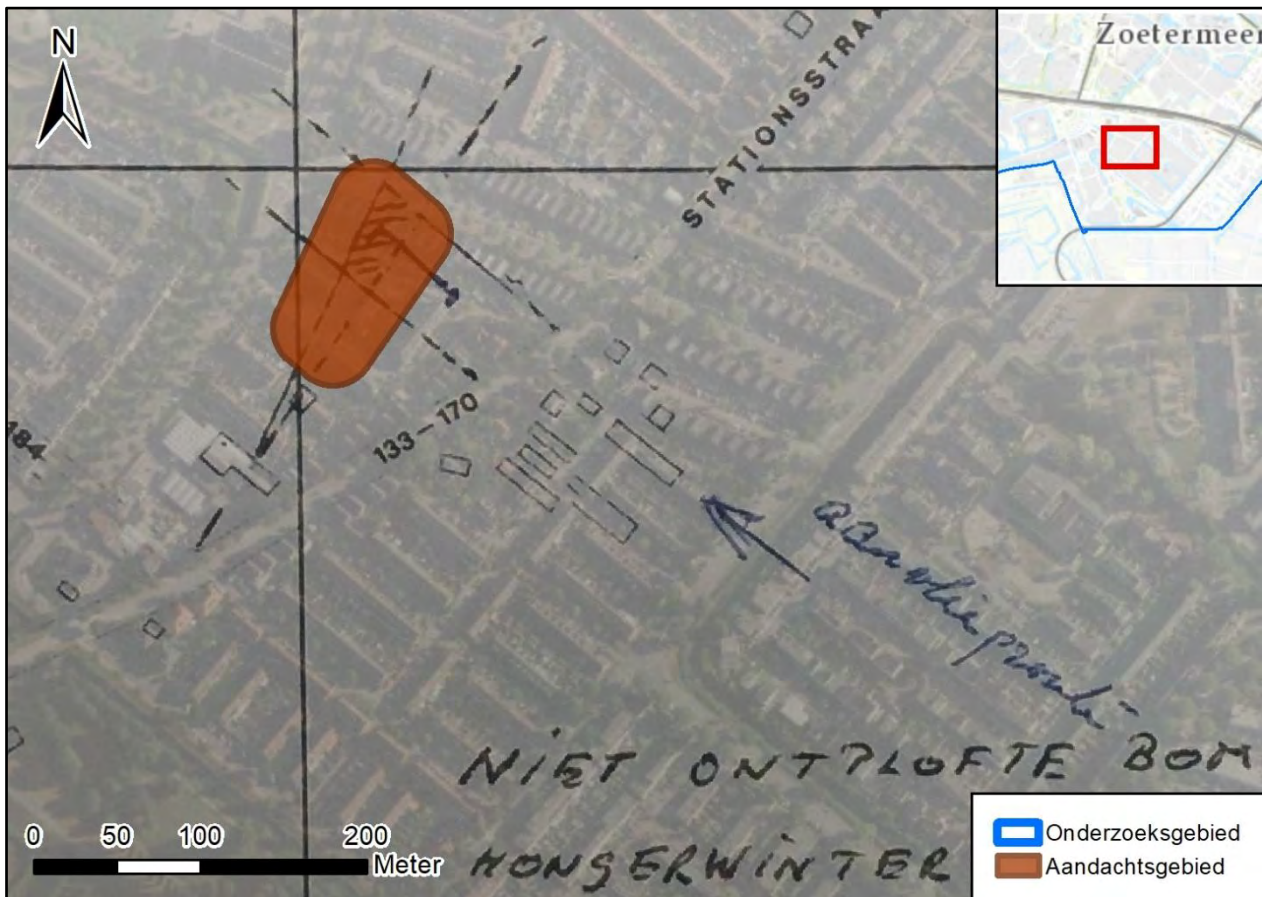


Figuur 36. Uit dit transparante beeld blijkt dat de blindgangerlocatie tegenwoordig in een woonwijk ligt.

Omdat er niettemin de nodige onzekerheden bestaan over deze blindgangermelding is na een overleg met de gemeente Zoetermeer, dat plaatsvond op 8 april 2020, besloten om deze locatie als aandachtsgebied aan te merken op de definitieve versie van de CE-bodembelastingkaart.



Figuur 37. Omdat de situatieschets niet geheel nauwkeurig kan worden gepositioneerd, heeft Saricon rond het gearceerde gebied – waar volgens de getuige een blindganger was neergekomen – een aandachtsgebied aangemerkt met een veiligheidsbuffer van 25 meter.



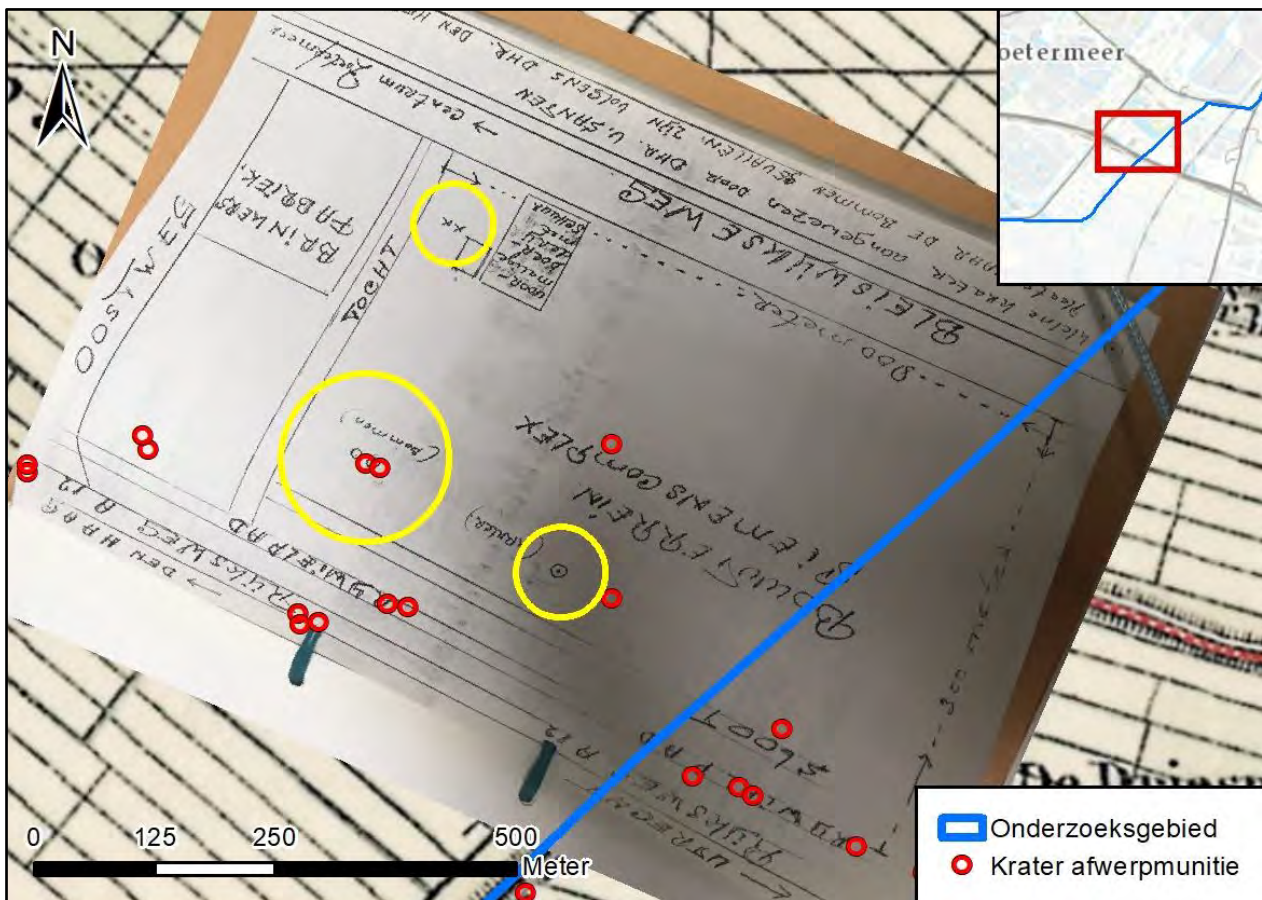
Figuur 38. Uit dit transparante beeld blijkt dat de blindgangerlocatie tegenwoordig in een woonwijk ligt, ter hoogte van de huidige Tintlaan. (Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, toegang 50, inv. 406 en World Imagery via Esri)

- **Bouw Siemens-complex, 1989**

In 1989 werden ooggetuigen gehoord vanwege de mogelijke aanwezigheid van blindgangers op het terrein waar Siemens bouwplannen had. De politie Zoetermeer nam uitgebreide verklaringen af van ooggetuigen en maakte onderstaande situatieschets van de mogelijke inslaglocaties. Uiteindelijk kwam de politie tot de conclusie dat er sprake was van tegenstrijdige verklaringen en dat er verschillende locaties werden aangewezen. Bovendien verklaarde de toenmalige pachter van de grond dat hij geen weet had van vliegtuigbommen of blindgangers op het terrein waar het Siemens-complex zou worden gerealiseerd. In de periode 1940-1980 had hij naar eigen zeggen geen kraters of inslagen waargenomen en aan zijn verklaring hechtte de politie eind jaren '80 veel waarde. Uiteindelijk adviseerde de politie aan de gemeente dat nader onderzoek niet noodzakelijk was. Siemens nam deze conclusie over en liet het complex bouwen, waarbij voor zover is nagegaan, geen CE werden aangetroffen.

Het feit dat er echter verschillende inslaglocaties werden aangegeven, lijkt niet zozeer het wijten aan de feilbaarheid van het menselijk geheugen, ook al waren de verklaringen 45 jaar na dato opgetekend. Eerder lijkt het erop dat de politie Zoetermeer er niet van de hoogte was dat er meerdere bombardementen waren uitgevoerd. Dat verschillende personen andere locaties aanweisen is te verklaren omdat er ook daadwerkelijk op meerdere plekken bommen zijn gevallen. De aangewezen locaties liggen overigens ook in de verdachte gebieden die Saricon reeds heeft aangemerkt op basis van zijn eigen afbakeningsmethoden.

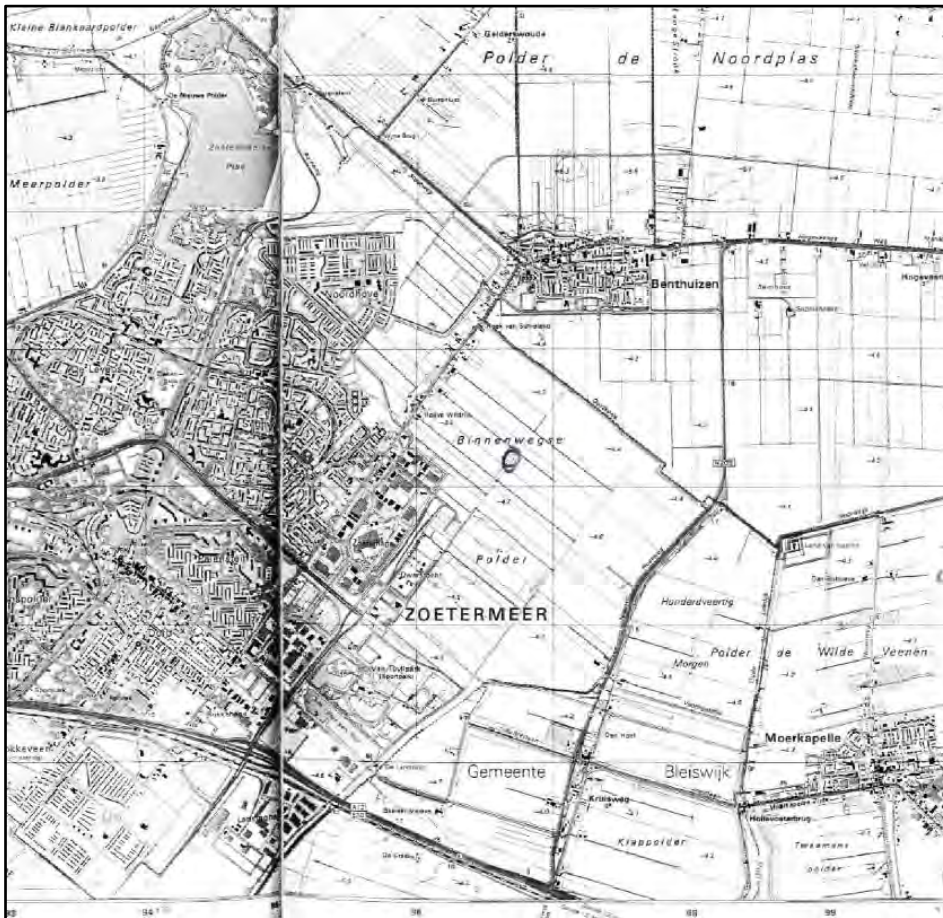
Saricon heeft de betreffende situatieschets in het GIS gepositioneerd. Hieruit blijkt dat de inslaglocaties op de drie plekken die de ooggetuigen aanwezen, behoorlijk nauwkeurig overeenkomen met daadwerkelijke inslagen.



Figuur 39. Op deze situatieschets zijn eind jaren '80 op basis van ooggetuigen ingetekende bominslagen op de locatie waar Siemens een kantoor wilde realiseren. De rode stippen geven de kraters aan die Saricon heeft waargenomen bij de luchtfoto-interpretatie. Op de plek van de twee kruisjes stonden twee ooggetuigen die aan het werk waren. Binnen de andere twee cirkels zijn volgens getuigen bommen dan wel blindgangers ingeslagen. Deze locaties bevinden zich binnen een verdacht gebied. (Bron: Gemeentearchief Zoetermeer, toegang 50, inv. 406)

• Omgeving Zegwaartseweg Zoetermeer, 1998

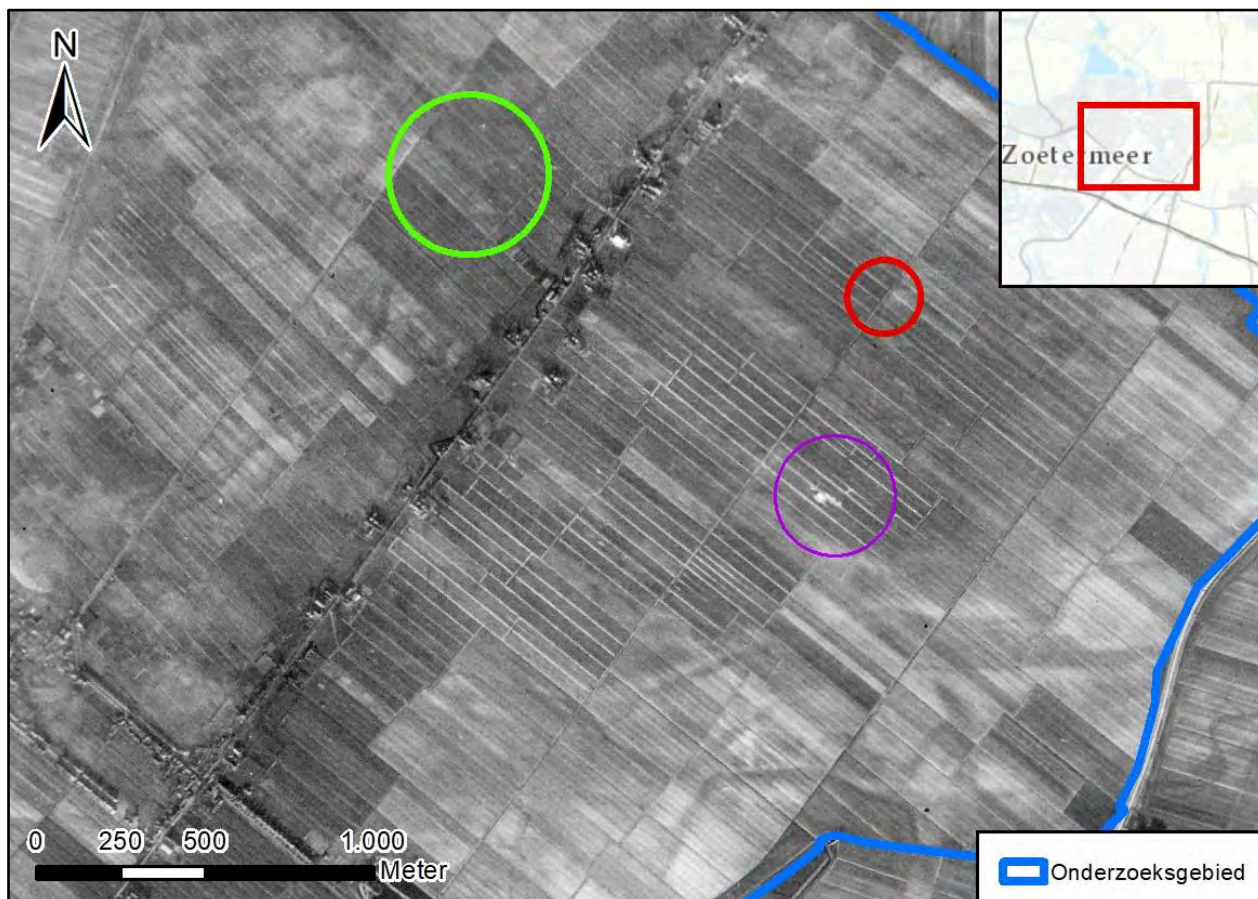
In 1998 werden door functionarissen van de gemeente Zoetermeer twee ooggetuigen gehoord die informatie hadden over een mogelijke blindganger ten westen van de Zegwaartseweg. Hoewel ze de betreffende datum niet meer paraat hadden, kan uit bepaalde details worden geconcludeerd dat de melding betrekking had op de Britse luchtaanval van 20-21 mei 1940. De vermeende blindgangerlocatie is vervolgens wel aan de verkeerde kant van de weg (namelijk ten oosten) ingetekend, zie onderstaande tekeningen.



Figuur 40. Op deze plattegrond is aan de hand van een getuigenverklaring de locatie van een vermeende blindganger aangemerkt, zij het aan de andere – ofwel verkeerde - kant van de Zegwaardseweg. (Bron: EOD, UO19981)



Figuur 41. Inzoom op de vermeende blindgangerlocatie, zoals destijds ingetekend door de gemeente Zoetermeer. De vermeende inslaglocatie hier aan de verkeerde kant van de weg ingetekend. (Bron: EOD, UO19981)



Figuur 42. Rode cirkel: de locatie van de vermeende blindganger afkomstig van de Britse luchtaanval van 20-21 juni 1940, zoals ingetekend op twee plattegronden die waren opgenomen in het EOD-dossier (19981003). Binnen de paarse cirkel zijn enkele verstoringen in een weiland zichtbaar. Groene cirkel: de globale omgeving waarvan Saricon op basis van het bronnenmateriaal vermoedt dat er bommen zijn ingeslagen. Op deze kwalitatief matige luchtfoto van 24 december 1940, zijn echter geen verstoringen waargenomen.

- **(Onjuist) vermoeden van 2 blindgangers, Roeleveensweg tussen Zoetermeer en Nootdorp**

Ten slotte verschenen er in 2016 in de pers berichten dat er mogelijk blindgangers waren aangetroffen op 5 en 7,5 meter diepte in het grondwater langs de Roeleveenseweg tussen Zoetermeer en Nootdorp. Na nader onderzoek bleek het om een zogenoemde aardpen ging.

5.7.18 Overige CE-vondsten

Naoorlogs zijn in de gemeente Zoetermeer ook diverse andere CE-artikelen aangetroffen. In 1992 meldde een krantenartikel dat bij tuinbouwbedrijf Zegwaard in Pijnacker 2 blindgangers lagen. De exacte locatie heeft Saricon niet achterhaald, maar aangezien deze blindgangers niet op het grondgebied van Zoetermeer lagen, is deze informatie verder niet uitgezocht.

De EOD houdt sinds 1971 een ruimingsregister bij, waarin alle CE-vondsten systematisch worden geregistreerd. In het register zijn enkele meldingen aangetroffen met betrekking tot het onderzoeksgebied. Enkele vondsten zijn mogelijk te relateren aan de gevechten in de meidagen van 1940:

- 1 x brisantgranaat van 75 mm ca. 1.000 stuks kleinkalibermunitie. Adres: Rokkeveenseweg 62 (1973).
- 1 x verschoten brisantgranaat 'Oud-Hollands', 7,5 cm tegen luchtdoelen. Adres: Zegwaardseweg 49, Zoetermeer (1992).
- 1 geweer en 10 karabijnen, aangetroffen in een munitieput in de Dorpsstraat 7 (1990). Deze put is nadien met behulp van oppervlakedetectie onderzocht.
- 1 x brisantgranaat van 8 cm-mortier met schokbuis No. 31, verschoten

Andere vondsten die mogelijk aan de Tweede Wereldoorlog te relateren zijn:

- 1 x .50 inch-patroon, mogelijk boordwapenmunitie van een geallieerd gevechtstoestel. Adres: Bijdorplan 12, Zoetermeer (2011).
- 1 x brisantgranaat van 37 mm (Hotchkiss), verschoten. Mogelijk was dit buitmunitie, (in dit geval Franse) munitie die de Duitsers hadden buitgemaakt en vervolgens zelf gebruikten. Adres: Ottolandstraat 6, Zoetermeer (2014).
- 1 x pantsergranaatpatroon van 2 cm (verschoten). Adres: Bijdorplan 12, Zoetermeer.

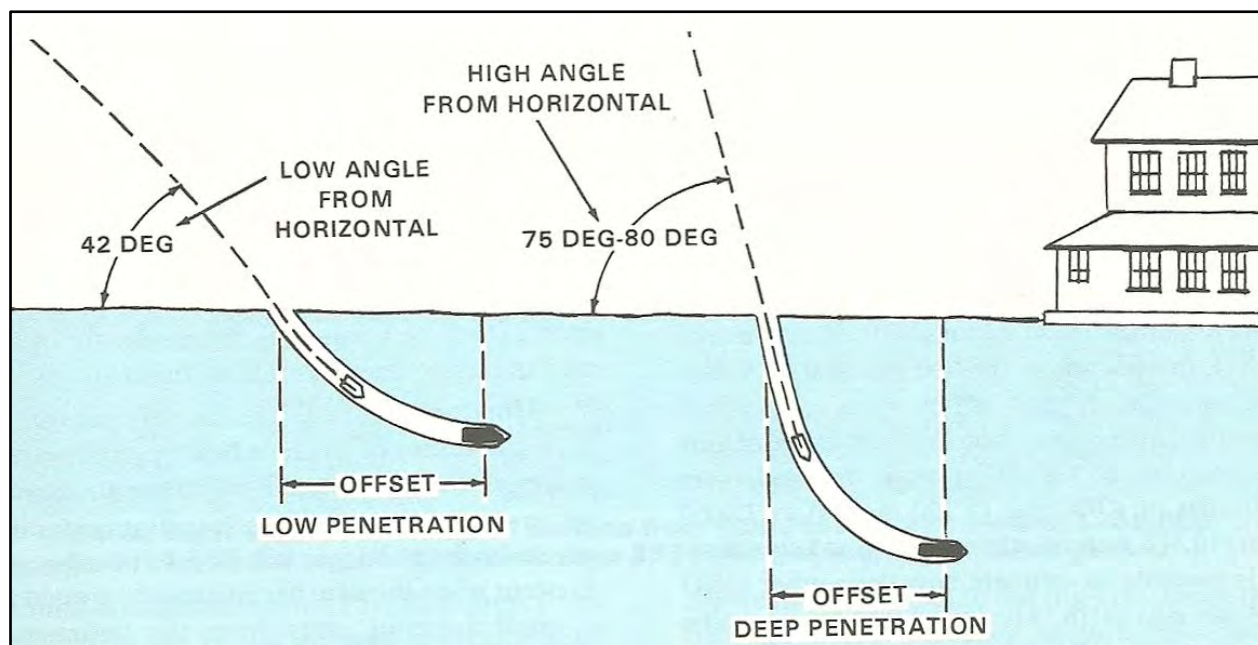
Omdat de exacte vindplaatsen in de ruimingsformulieren niet zijn opgenomen, is niet bekend welk van deze vondsten in de omgeving van het onderzoeksgebied is gedaan. Tevens is het in de meeste gevallen niet mogelijk vast te stellen met welke specifieke gebeurtenis ze in verband staan. Gezien het sporadische en verspreide karakter van de vondsten vormen deze op zichzelf geen aanleiding om een verdacht gebied aan te merken.

5.8 Overzicht verdachte gebieden

Bij de afbakening van verdachte gebieden dient rekening te worden gehouden met tolerantie. Bij het afbakenen van op afwerpmunitie verdachte gebieden dient daarnaast rekening te worden gehouden met offset. Beide begrippen worden hieronder toegelicht.

Offset

Om bij mogelijke aanwezigheid van afwerpmunitie tijdens een vooronderzoek de horizontale begrenzing van het verdachte gebied af te bakenen wordt rekening gehouden met de horizontale ondergrondse verplaatsing van een vliegtuigbom direct na inslag. Voor deze horizontale ondergrondse verplaatsing (offset) zijn binnen het OCE-werkveld geen vaste richtlijnen opgesteld. In rapportages komt men afstanden tegen tot wel 25 meter, zonder onderbouwing van de gestelde afstand. Saricon hanteerde tot 2014 een maximale horizontale ondergrondse verplaatsing van 15,00 meter. Saricon heeft een documentenstudie uitgevoerd naar deze offset om zo te proberen vast te stellen of er een gestandaardiseerde afstandstabel kan worden gehanteerd (deze studie is op te vragen bij Saricon). De beschikbare documenten geven aan dat er verschil moet worden gemaakt tussen een offset van een bomaanval van lage hoogte c.q. van een aanval van grote hoogte. Diverse documenten geven naast een maximale horizontale ondergrondse verplaatsing ook gemiddelde of minimale ondergrondse verplaatsingsafstanden aan.



Figuur 43. Schematische voorstelling horizontale ondergrondse verplaatsing. (Bron: FM 9-16, Explosive Ordnance Reconnaissance, HQ Department of the Army, Washington DC, 1981.)

De data geeft niet altijd de soort grond aan waardoor de verplaatsing plaatsvindt. In sommige gevallen spreekt men over 'natte klei'. Aangenomen kan worden dat dit de grondsoort is met de maximale horizontale ondergrondse verplaatsing. In één van de documenten wordt als vuistregel aangehouden dat de offset 1/3 is van de verticale indringdiepte. Gezien de tekst geldt dit bij een afwerp vanaf grote hoogte. Saricon wil tot een standaardisatie komen van de maximale horizontale ondergrondse verplaatsing bij het afbakenen van een op afwerpmunitie verdacht gebied. De te hanteren maximale

afstanden zijn in onderstaande tabel weergegeven. Aangezien het merendeel van de bomaanvallen in Nederland door geallieerde luchtmacht is uitgevoerd is in de tabel de gewichtsaanduiding lb. (pound) gebruikt:

Gewicht vliegtuigbom in lb.	Maximale afstand in meters (afgerond)
100	6,00
250	6,00
500	8,00
1.000	8,00
2.000	10,00
≥ 2.000	12,00

In dit onderzoek wordt dus rekening gehouden met een mogelijke *offset* van maximaal 6,00 en 8,00 meter.

Tolerantie

Bij het aanmerken van verdachte gebieden op basis van objecten en gebeurtenissen die zijn waargenomen op luchtfoto's en kaartmateriaal en zijn ingetekend in GIS, is, conform het WSCS-OCE, een extra buffer aan het verdachte gebied toegevoegd. Deze moet de afwijking compenseren die ontstaat bij het positioneren van luchtfoto's en kaartmateriaal in GIS. Zelfs bij zeer nauwgezet werk in het positioneren kan een afwijking ontstaan ten opzichte van de werkelijke situatie. Dit kan meerdere oorzaken hebben. De belangrijkste zijn: (perspectief)vervalsingen die zijn ontstaan tijdens het maken van de opname en vervormingen die zijn ontstaan vanwege de veroudering van analoog fotomateriaal. Voorts te weinig overeenkomst tussen de huidige topografie ten opzichte van de situatie in de Tweede Wereldoorlog. Hierdoor kunnen niet genoeg referentiepunten gebruikt worden bij het positioneren van een luchtfoto en is het niet mogelijk een correcte transformatie van de foto toe te passen. Afwijkingen kunnen ook ontstaan bij het intekenen van gebeurtenissen in GIS aan de hand van kaartmateriaal uit de oorlogsperiode. Deze kaarten kunnen minder nauwkeurig zijn dan de kaarten die heden worden gebruikt.

Omdat de afwijking niet exact te kwantificeren is, maakt Saricon een inschatting van de nauwkeurigheid in een aantal categorieën. Dit resulteert in een extra veiligheidsbuffer bij het aanmerken van verdachte gebieden, zogenoemde tolerantie. Deze moet waarborgen dat de locaties van waarnemingen op kaart- en fotomateriaal overeenkomen met de locatie die in de huidige situatie wordt aangemerkt. Saricon beschouwt 5 meter als de minimale tolerantiegraad voor bronmateriaal uit de oorlogsperiode, aangezien ook bij een optimale positionering de resolutie van het gepositioneerde materiaal een precisie van enkele centimeters – zoals met hedendaags materiaal gebruikelijk is – onmogelijk maakt.

In dit onderzoek is een tolerantiegraad aangehouden van 5 meter.

Hieronder wordt de afbakening behandeld van de op afwerpmunitie verdachte gebieden in het onderzoeksgebied.

- **Verdacht gebied met label A0348**

Verdacht gebied met label A0348 is aangemerkt vanwege de bommenafwerp van een (vermoedelijke) Amerikaanse B-24-bommenwerper op 1 mei 1944 (met gebeurtenis-ID L_1944-05-01_A). Deze afbakening is gebaseerd op een kraterpatroonanalyse, die is gebaseerd op de 'nearest-neighbourmethode', en voldoet daarmee aan de vigerende eisen van het WSCS-OCE.

Bij de 'nearest-neighbourmethode' wordt het verdacht gebied bepaald door cirkels rondom inslaglocaties te trekken. De straal van deze cirkels wordt bepaald door de grootste afstand tussen twee bommen die direct naast elkaar liggen.

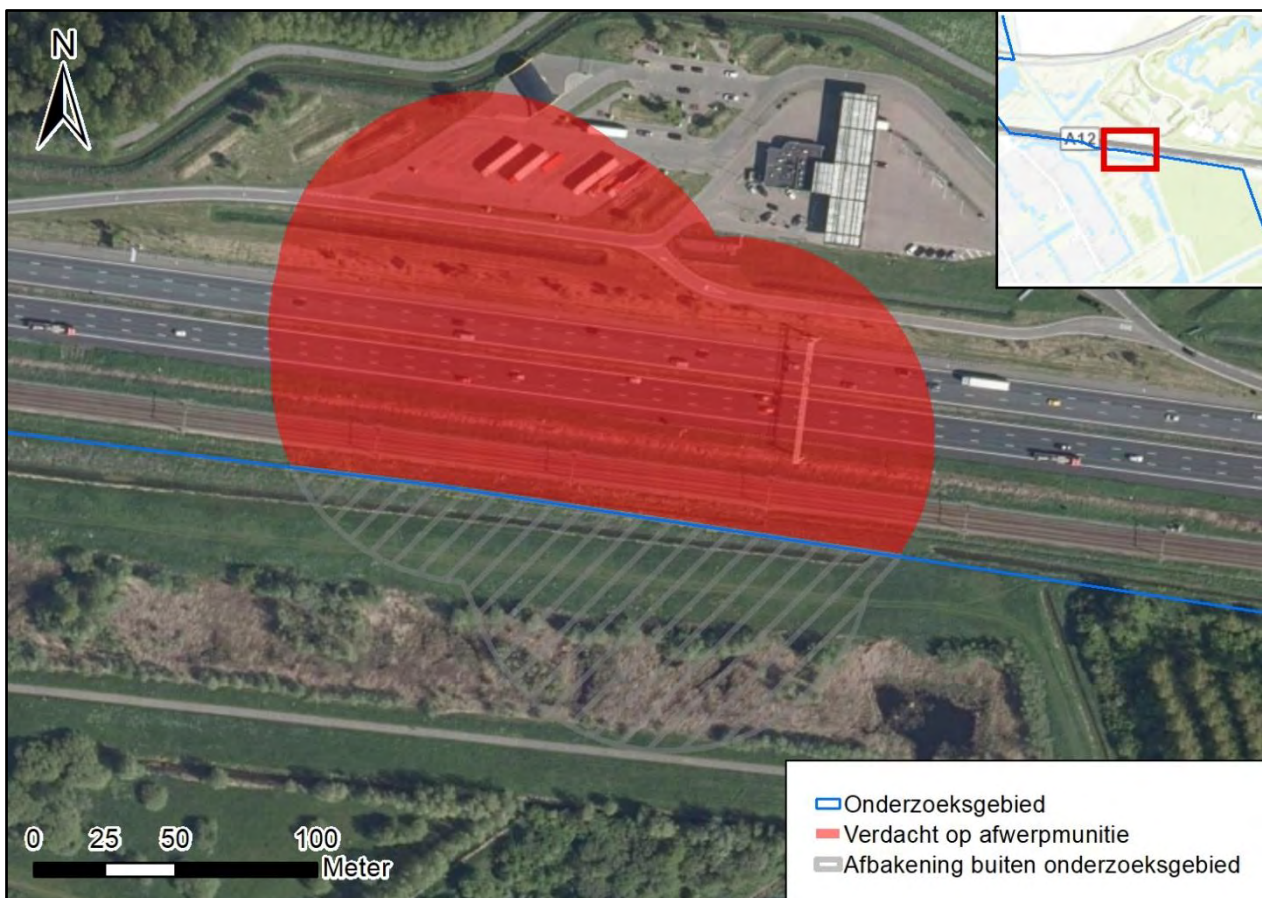
Met behulp van GIS is deze afstand voor verdacht gebied A0348 bepaald op 59 meter. Deze afstanden zijn vergroot met de voor dit verdacht gebied specifieke marges voor tolerantie (5,00 meter) en de maximale gestandaardiseerde afstand voor offset bij afwerpmunitie van een 500 lb.-brisantbom (8,00 meter). Dit maakt een totaal van 71 meter. Deze afstand is rond de waargenomen kraters getrokken.

In dit verdacht gebied kan afwerpmunitie van (waarschijnlijk) 1.000 lb. in onbekende hoeveelheden worden aangetroffen. Maar, zoals in het betreffende analysedocument is aangegeven, er bestaat ook een geringe kans dat alle bommen van genoemde afwerp zijn gedetoneerd.

Niettemin heeft Saricon op basis van de huidige beschikbare gegevens een verdacht gebied aangemerkt. Deze afweging is gebaseerd op de volgende argumenten:

- Er is geen primaire bron beschikbaar waarmee met zekerheid kan worden vastgesteld hoeveel bommen de betreffende B-24-bommenwerper heeft afgeworpen. In bredere zin is over deze luchtaanval bekend dat de B-24-bommenwerpers op die dag in principe waren uitgerust met 8 bommen van 1.000 lb. De ervaring leert echter dat het bij dergelijke grote luchtaanvallen niet uitzonderlijk was dat individuele toestellen afwijkende bomladingen bij zich hadden.
- Van enkele verstoringen langs de Rijksweg 12, die zijn waargenomen op een luchtfoto van 12 mei 1944, is niet met zekerheid te zeggen of het daadwerkelijk om kraters gaat (zie 4.3.3). Anders gezegd: zijn 6 of 8 kraters zichtbaar?

Zoals aangegeven in 3.12 heeft een aanvullend archiefonderzoek in NARA (VS) naar een dergelijk specifiek voorval nogal wat voeten in de aarde. Mocht de opdrachtgever in de toekomst tot de slotsom komen dat zo'n arbeidsintensief onderzoek de moeite loont, dan beschikt Saricon over de middelen om dit uit te voeren.



Figuur 44. Verdacht gebied met label A0348.

- **Verdacht gebieden ten gevolge van luchtaanvallen Britse Spitfire-jachtbommenwerpers 4 maart-31 maart 1945**

Als gevolg van luchtaanvallen door Britse Spitfire-jachtbommenwerpers, die in de periode 4 maart-31 maart 1945 zijn uitgevoerd, langs het spoor bij Zoetermeer heeft Saricon 21 verdachte gebieden aangemerkt die ieder een uniek label hebben gekregen. Deze verdachte gebieden zijn in tabelvorm weergegeven in paragraaf 5.9.

Bij luchtfoto-interpretatie heeft Saricon 104 kraters waargenomen die aan deze luchtaanvallen zijn te relateren. Deze luchtaanvallen werden uitgevoerd met Spitfires die of met 2 brisantbommen (tot 17 maart 1945) of met 3 brisantbommen waren uitgerust (vanaf 17 maart 1945).

De luchtaanvallen op het spoor bij Zoetermeer vonden plaats in een periode waarin geallieerde jachtbommenwerpers zeer actief waren boven West-Nederland. In de laatste fase van de oorlog voerden geallieerde jachtbommenwerpers onophoudelijk luchtaanvallen uit op spoorlijnen, bruggen, havens of opstellingen/opslagplaatsen van V-wapens. Hoewel

dergelijke tactische luchtaanvallen veelvuldig voorkwamen aan het einde van de Tweede Wereldoorlog, biedt het WSCS-OCE nauwelijks bruikbare methoden voor de afbakening van luchtaanvallen door jachtbommenwerpers op doelwitten als de spoorlijn die over Zoetermeers grondgebied liep.

Om tot beter onderbouwde afstanden te komen, heeft Saricon daarom op eigen initiatief een studie verricht naar luchtaanvallen door geallieerde jachtbommenwerpers. Dit onderzoek betreft een empirische studie naar onderlinge afstanden tussen kraters afkomstig van luchtaanvallen door geallieerde jachtbommenwerpers van de typen Spitfire en Typhoon. In dit onderzoek is een database opgenomen die op het moment van schrijven bestaat uit in totaal 78 waarnemingen op luchtfoto's van afworpen door geallieerde jachtbommenwerpers met verschillende bomladingen. Hierbij wordt onderkend dat tot op zekere hoogte sprake is van 'biased data' (vrij vertaald: 'systematische fout'). Dit betekent dat, al dan niet bewust, vooral kraterpatronen zijn verzameld die voldoen aan de verwachte eigenschappen, zoals de spreiding en onderlinge afstanden. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan, omdat kraterpatronen die niet voldoen aan deze eigenschappen (bijvoorbeeld omdat de kraters veel verder uit elkaar liggen) niet zijn opgenomen in de database.

De betreffende database bevat 38 waarnemingen van afworpen door Spitfires die waren uitgerust met 3 bommen (1 x 500 lb. en 2 x 250 lb.) en 27 waarnemingen van afworpen door Spitfires die waren uitgerust met 2 bommen (2 x 250 lb.). Bij de afworp van 3 bommen is de grootste afstand tussen 2 kraters binnen het kraterpatroon als uitgangspunt genomen. De gemiddelde afstand hiervan, gemeten over 38 waarnemingen, bedraagt 40,26 meter. De database bevat 27 waarnemingen van afworpen van Spitfires met 2 x 250 lb.-bommen. Hiervan bevat de gemiddelde afstand tussen de kraters 21,13 meter.

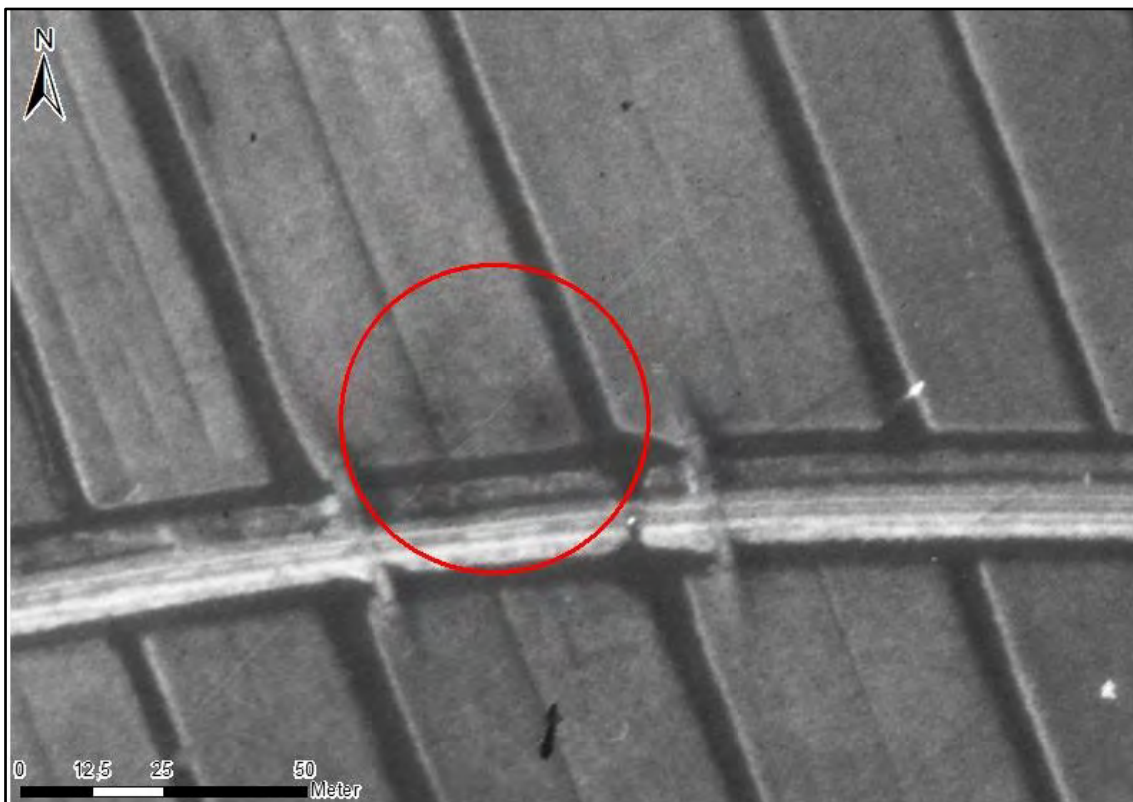
Het aanzienlijke verschil in spreiding tussen afworpen met 2 of 3 bommen houdt verband met de wijze van afwerpen. Bij een afworp van twee bommen van 250 lb. lagen de kraters normaliter dicht naast elkaar. Dit komt omdat onder iedere vleugel in één bom was bevestigd en de bommen in principe gelijktijdig werden afgeworpen. Bij een Spitfire met 3 bommen ontstond in principe een ander kraterpatroon. De twee 250 lb.-bommen onder de vleugel vielen normaliter dicht naast elkaar. Maar de 500 lb.-bom, die was bevestigd onder romp, schoot door zijn gewicht en afwijkende afwerpmoment verder door.

Bij een schoolvoorbeeld van een afworp met drie bommen is op luchtfoto's een ongelijkmatige driehoek te zien waarbij de twee lichtere 250 lb.-bommen naast elkaar liggen (circa 20 meter tussen beide kraters) en de 500 lb.-bom op grotere afstand (35-40 meter) van die twee kraters ligt. Een afworp met drie bommen kende meerdere variabelen²⁶ en de onderlinge afstanden zijn dan ook grilliger. Dit blijkt uit de grotere variaties tussen de waarnemingen. Binnen de 38 waarnemingen van 3 bommen variëren de afstanden van 10,60 meter tot 117,60 meter, terwijl bij de 27 waarnemingen van afworpen van 2 bommen de afstanden variëren van 6,80 meter tot 54,50 meter.

²⁶ Hierbij valt te denken aan zaken als afworphoogte, invalshoek van de duikvlucht, uitwijkmanoeuvres vanwege luchtafweer, etc.



Figuur 45. Schoolvoorbeeld van een afworp met drie bommen, met een ongelijkmatige driehoek als kraterpatroon. Duidelijk is te zien dat de twee kleinere kraters van de 250 lb.-bommen dicht bij elkaar liggen, terwijl de grotere krater van de 500 lb.-bom op grotere afstand van deze twee kraters ligt. (NB: deze foto heeft geen betrekking op Zoetermeer tijdens de Tweede Wereldoorlog.)



Figuur 46. Schoolvoorbeeld van een afworp met twee bommen van 250 lb. Beide kraters liggen op korte afstand van elkaar. (NB: deze foto heeft geen betrekking op Zoetermeer tijdens de Tweede Wereldoorlog.)

Standaarddeviatie

Op deze gemiddelde afstanden past Saricon het principe van de standaarddeviatie toe. Standaarddeviatie is een begrip in de statistiek om de gemiddelde spreiding – mate van afwijking – binnen de steekproef/waarnemingen aan te geven. Deze standaardafwijking is twee keer toegepast. Dit is een gangbaar uitgangspunt binnen de statistiek waarmee statistisch gezien 95,45 procent van de waarnemingen wordt ondervangen.²⁷

Voor afwerpen van Spitfires met drie bommen is de standaarddeviatie 23,52 meter x 2 = 47,09 meter. Deze afstand wordt opgeteld bij de gemiddelde afstand van 40,26 meter. De gezamenlijke afstand bedraagt hiermee 87,36 meter, afgerond 87 meter. Bij deze afstand wordt ook nog 8,00 meter voor offset²⁸ en 5,00 meter voor tolerantie²⁹ opgeteld. De totale afstand die rond individuele kraters wordt getrokken komt daarmee op 100,00 meter.

Voor afwerpen van Spitfires met twee bommen is de standaarddeviatie 10,29 meter x 2 = 20,58 meter. Deze afstand wordt opgeteld bij de gemiddelde afstand van 21,13 meter. De gezamenlijke afstand bedraagt hiermee 41,97 meter; afgerond 42,00 meter. Bij deze afstand wordt ook nog 6 meter voor offset en 5 meter voor tolerantie opgeteld. De totale afstand die rond individuele kraters wordt getrokken komt daarmee op 53,00 meter.

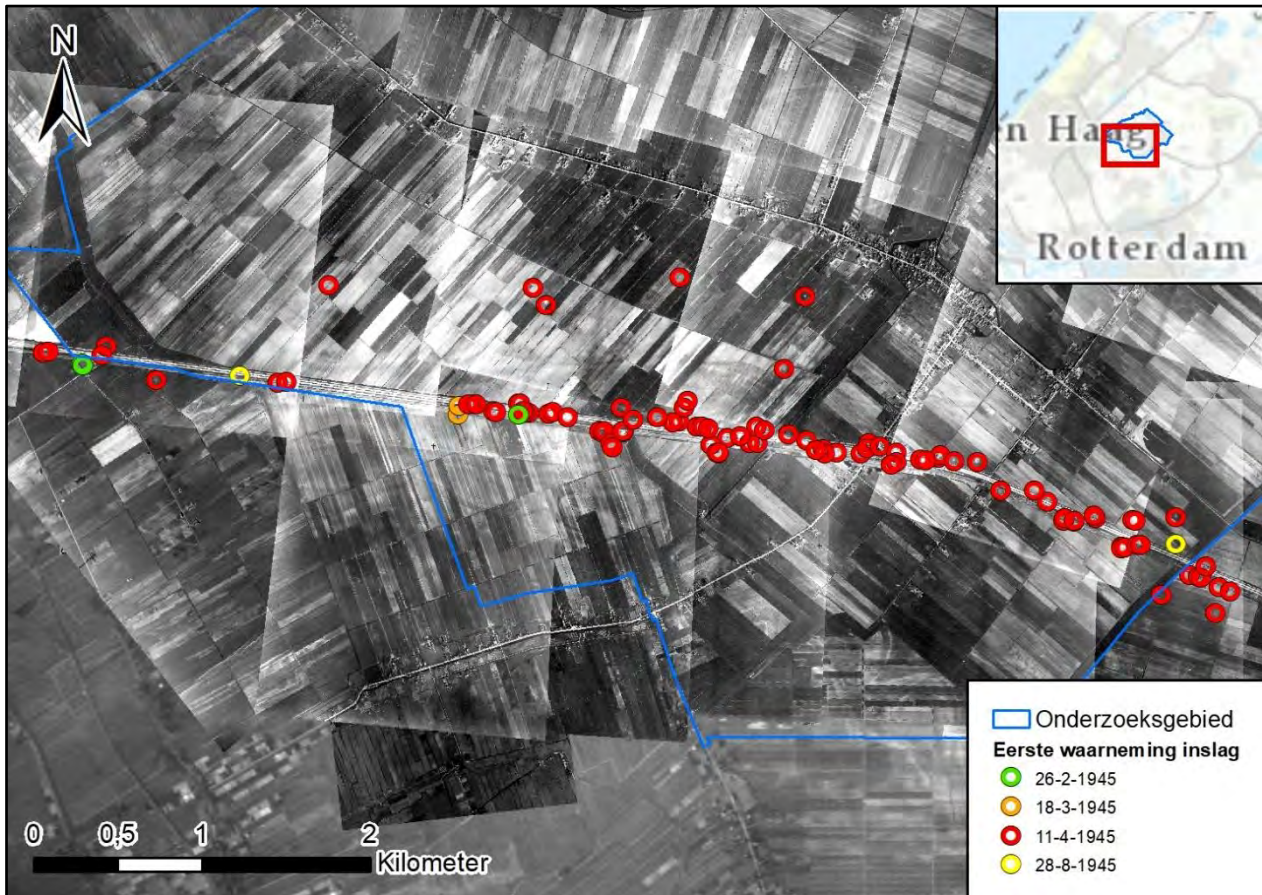
²⁷ Het percentage van 95,4 procent komt aardig overeen met de waarnemingen in de database. Van de 38 waarnemingen die zijn verzameld van luchtaanvallen door Spitfires met 3 bommen vallen er 36 binnen de afstand van 87 meter, die geldt voor afwerpen met 3 bommen. Een percentage van 94,70. Van de 27 waarnemingen die zijn verzameld van Spitfires met 2 bommen vallen er 26 binnen de afstand van 41,97 meter, die geldt voor afwerpen met 2 bommen. Een percentage van 96,29. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de database nog relatief weinig waarnemingen bevat. Het betreft echter een 'levende' database, die steeds wordt aangevuld met nieuwe voorbeelden. Naarmate het aantal waarnemingen toeneemt, worden de berekeningen verfijnder en zal de statistische betrouwbaarheid toenemen.

²⁸ Offset is de ondergrondse verplaatsing van een vliegtuigbom. Op basis van een documentenstudie hanteert Saricon een afstand van maximaal 8,00 meter voor een vliegtuigbom van 500 lb. en 6,00 meter voor die van een vliegtuigbom van 250 lb.

²⁹ Deze afstand wordt toegevoegd om de afwijking te compenseren die kan ontstaan bij het positioneren (georefereren) van luchtfoto's uit de Tweede Wereldoorlog op de huidige topografie.

Resultaten luchtfoto-interpretatie

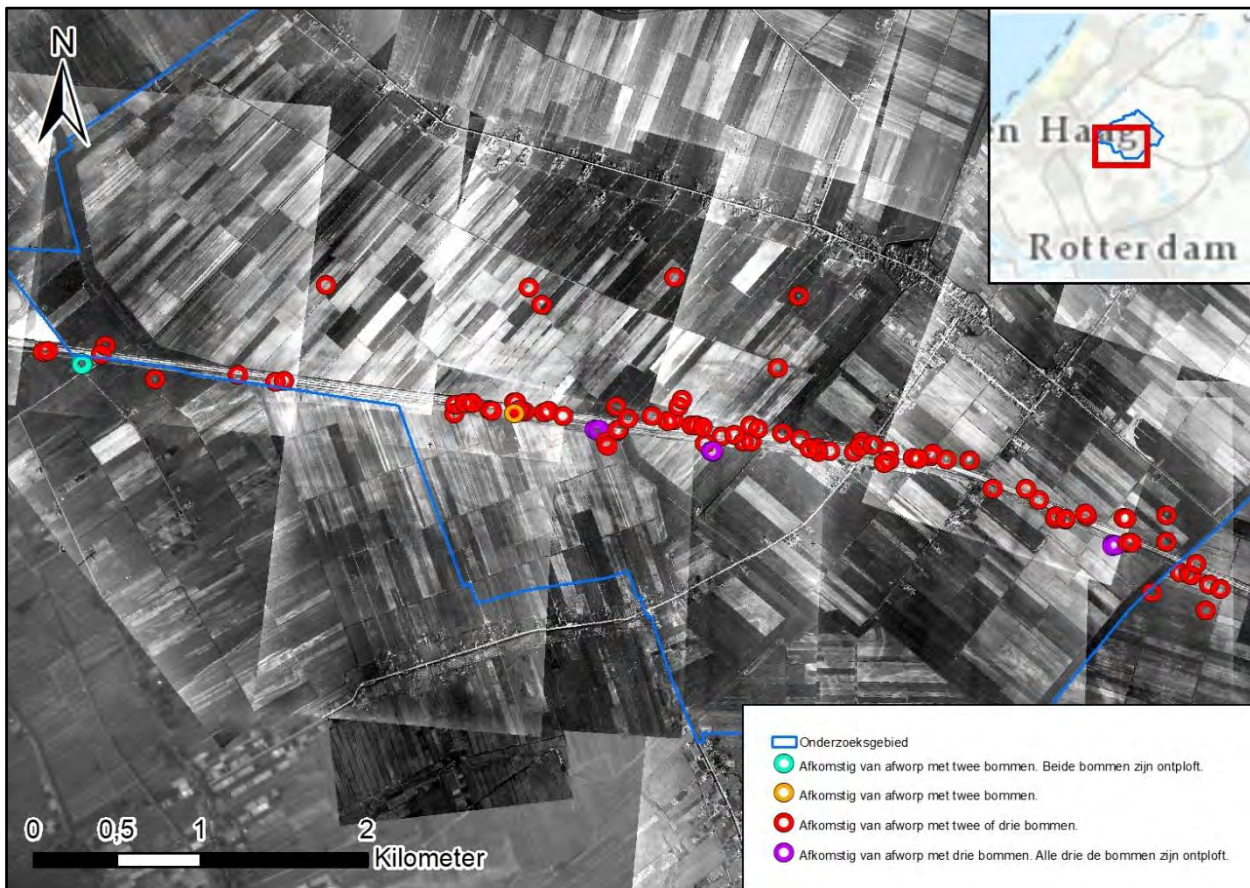
Saricon heeft een uitgebreide luchtfoto-interpretatie uitgevoerd, waarbij ruim 100 inslagen zijn geïdentificeerd, waarbij vooral de ontstaansdatum van belang is bij het bepalen van de verdachte gebieden.



Figuur 47. Bij de luchtfoto-interpretatie waargenomen inslagen, met vermelding van de datum waarop deze inslag voor het eerst is waargenomen.

Langs het spoor bij Zoetermeer lagen de afwerpen van verschillende luchtaanvallen dwars door elkaar. Zodoende is het in de meeste gevallen niet mogelijk om de afwerpen van individuele vliegtuigen te herleiden. Niettemin is via luchtfoto-interpretatie, waar mogelijk, een schifting aangebracht in de bomafwerpen met 2 of 3 bommen. De datum van eerste waarneming is daarbij van groot belang, want tot en met 10 maart 1945 waren alleen Spitfires met 2 bommen actief. Pas vanaf 17 maart 1945 worden Spitfires met 3 bommen ingezet in dit deel van Nederland.

Hieronder wordt nader ingegaan op het belang van de datum van eerste waarneming bij de horizontale afbakening. Zoals eerder aangegeven is de datum van eerste waarneming namelijk bepalend voor de straal die rondom individuele kraters wordt getrokken.



Figuur 48. Op luchtfoto's waargenomen inslagen met onderscheid tussen inslagen die met zekerheid afkomstig zijn van jachtbommenwerpers die met 2 bommen waren uitgerust en inslagen die afkomstig zijn van Spitfires die met 2 of 3 bommen waren uitgerust. Van het overgrote deel van de kraters kon vanwege de beschikbare luchtfoto's niet worden vastgesteld of ze afkomstig zijn van een afworp van 2 of 3 bommen.

Eerste waarneming op 26 februari 1945

Op luchtfoto's van 26 februari 1945 zijn slechts 3 kraters zichtbaar. Deze kraters zijn ontstaan tussen 11 september 1944 en 26 februari 1945. In deze periode waren slechts jachtbommenwerpers (voornamelijk Spitfires) met 2 bommen actief. Twee kraters, die net buiten de huidige westelijke gemeentegrens lagen, waren zeer waarschijnlijk afkomstig uit één toestel. Omdat beide bommen zijn gedetoneerd is hier geen verdacht gebied aangemerkt. De overige krater, die ruim 2,5 kilometer oostelijker lag, was waarschijnlijk afkomstig van een Spitfire die met 2 bommen was uitgerust. Rondom de overige krater is een afstand van 53,00 meter getrokken, ofwel de afstand die wordt gehanteerd voor een afworp van een Spitfire met 2 bommen.

Eerste waarneming 18 maart 1945

Op een luchtfoto van 18 maart 1945 zijn twee inslagen waargenomen die tussen 26 februari 1945 en 18 maart 1945 zijn ontstaan. Deze kraters zijn ontstaan in een periode waarin zowel Spitfires met drie bommen (1 x 500 lb. en 2 x 250 lb.) als met twee bommen (2 x 250 lb.) actief waren.

Bij de afbakening van het verdacht gebied is uitgegaan van een worstcasescenario. Dit houdt in dat de afstand voor een afworp met 3 bommen als uitgangspunt is genomen. Rondom beide kraters wordt een straal van 100,00 meter getrokken, ofwel de afstand die wordt gehanteerd voor een afworp van een Spitfire met 3 bommen.

Eerste waarneming 11 april 1945

Op luchtfoto's van 11 april 1945 zijn 97 kraters waargenomen die op tussen 18 maart 1945 en 11 april 1945 zijn ontstaan.

Tussen 18 maart 1945 en 11 april 1945 waren zowel Spitfires met drie bommen (1 x 500 lb. en 2 x 250 lb.) als met twee bommen (2 x 250 lb.) actief. Zodoende kunnen inslagen die voor het eerst zichtbaar zijn op luchtfoto's van 18 februari 1945 zowel afkomstig zijn van toestellen die met 2 als met 3 bommen waren uitgerust. Maar op basis van de bekende aantallen moeten verhoudingsgewijs de meeste waargenomen inslagen van een 250 lb.-bom afkomstig zijn.

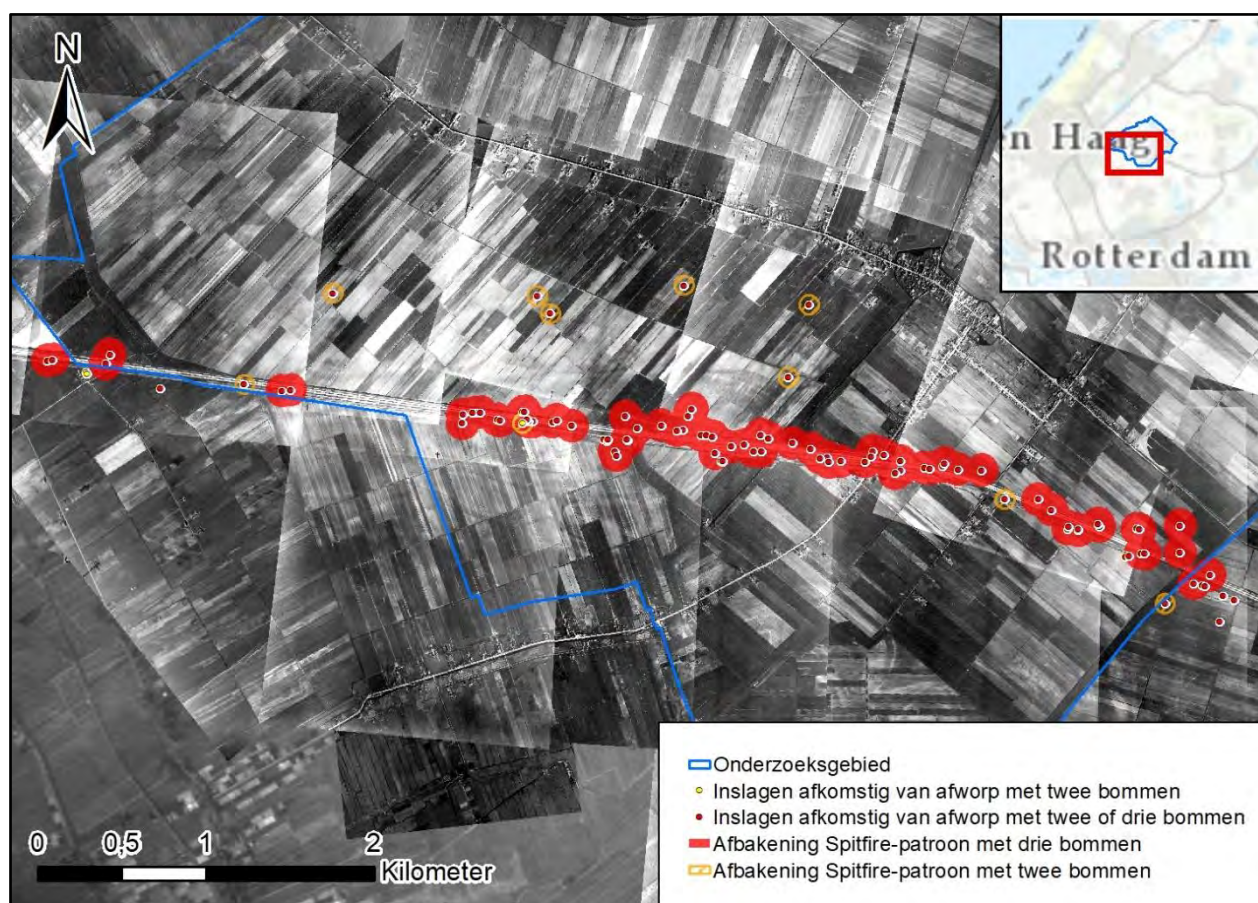
Bij de gehanteerde straal rondom individuele kraters is daarom de context in ogenschouw genomen. Zo ligt het voor de hand dat geïsoleerde liggende 'losse' kraters afkomstig zijn van een toestel dat met 2 bommen was uitgerust, waarbij 1 inslag niet is waargenomen (een mogelijke blindganger). Dit is een waarschijnlijker scenario dan dat 2 van de 3 bommen niet zijn waargenomen. Rondom dergelijke 'losse' kraters wordt daarom een afstand van 53,00 meter getrokken, ofwel de afstand die wordt gehanteerd voor een afworp van een Spitfire met 2 bommen.

Op de luchtfoto's van 11 april 1945 zijn verder verschillende 'paartjes' van inslagen zichtbaar. Aangezien de meeste toestellen met 2 bommen waren uitgerust is het aannemelijk dat het hier om afwerpen met 2 bommen ging, waarbij beide bommen zijn gedetoneerd. Maar in theorie kan de inslag van een derde bom niet zichtbaar zijn. Bijvoorbeeld omdat het een blindganger betreft. Zodoende is uitgegaan van een worstcasescenario. Dit houdt in dat de afstand voor een afworp met 3 bommen als uitgangspunt is genomen. Rondom individuele kraters, die niet herleidbaar zijn naar een afworp van één specifiek vliegtuig, wordt een straal van 100 meter getrokken, ofwel de afstand die wordt gehanteerd voor een afworp van een Spitfire met 3 bommen.

Eerste waarneming 28 augustus 1945

Op luchtfoto's van 28 augustus 1945 zijn 2 ver uit elkaar gelegen inslagen waargenomen die op een luchtfoto van 11 april 1945 nog niet zichtbaar waren. Uit het bronnenonderzoek zijn geen luchtaanvallen bekend van na 11 april 1945. De kraters zijn waarschijnlijk afkomstig van Spitfire die met 2 of 3 bommen waren uitgerust.

Gezien de context is het aannemelijk dat deze kraters afkomstig zijn van een toestel dat met 2 bommen was uitgerust. Dit is een waarschijnlijker scenario dan dat 2 van de 3 bommen niet zijn waargenomen. Rondom dergelijke 'losse' kraters is daarom een afstand van 53,00 meter getrokken, ofwel de afstand die wordt gehanteerd voor een afworp van een Spitfire met 2 bommen.



Figuur 49. De afbakening die is gebaseerd op een Spitfire-patroon van 3 bommen bedraagt 100,00 meter rondom individuele kraters; de afbakening van een Spitfire-patroon met 2 kraters bedraagt 53,00 meter.

5.9 Soort en verschijningsvorm van CE

In de verdachte gebieden moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de volgende hoofd- en subsoorten CE:

Soort en verschijningsvorm van CE

Verdacht gebied	Hoofdsoort	Subsoort CE/ gewichtsklasse/kaliber ³⁰	Nationaliteit	Verschijningsvorm	Maximaal aantal aan te treffen
A0348	Afwerpmunitie	1.000 lb.	Amerikaans	Afgeworpen	Onbekend
A0349	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0350	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0351	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0352	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0353	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0354	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0355	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0356	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0357	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0358	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0359	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0360	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1

³⁰ Een deel van 250 lb.-bommen was voorzien van ontstekers met 11 of 22 seconden vertraging. Een deel van de 500 lb.-bommen was uitgerust met schokontstekers met 0.25 seconden vertraging, 11 seconden vertraging en 6 uren vertraging.

Verdacht gebied	Hoofdsoort	Subsoort CE/ gewichtsklasse/kaliber ³⁰	Nationaliteit	Verschijningsvorm	Maximaal aantal aan te treffen
A0361	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0362	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0363	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0364	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0365	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0366	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0367	Afwerpmunitie	250 lb.	Brits	Afgeworpen	1
A0379	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend
A0380	Afwerpmunitie	250 lb. en 500 lb.	Brits	Afgeworpen	Onbekend

Overzicht verdachte gebieden



Figuur 50. Weergave verdachte gebieden, met labels, westzijde onderzoeksgebied.



Figuur 51. Weergave verdachte gebieden, oostzijde onderzoeksgebied.

5.10 Verticale afbakening verdacht gebied

In paragraaf 5.8 is de horizontale afbakening van de verdachte gebieden besproken. Een verticale afbakening van deze verdachte gebieden is niet opgenomen in dit vooronderzoek.

Het vaststellen van een verticale afbakening bestaat normaliter uit:

- Het doen van een gefundeerde uitspraak over de minimale indringingsdiepte;
- Het vaststellen van de bodemsamenstelling ter plaatse;
- Het aan de hand van een rekenmodel bepalen van de maximale indringingsdiepte van de betreffende CE in deze bodem;
- Toetsing van de uitkomsten van de berekening aan de empirisch vastgestelde dieptes van eerder aangetroffen CE (in bodems van vergelijkbare samenstelling);
- Voor waterpartijen, het vaststellen van de diepte van de waterbodem en de maximale waterkolom ten tijde van de relevante gebeurtenissen;
- Het vaststellen van de omvang van eventuele naoorlogs afgegraven of opgebrachte grondpakketten.

Het is niet doelmatig geacht om al deze werkzaamheden op voorhand voor alle verdachte gebieden uit te voeren. Een verticale afbakening kan per verdacht gebied worden vastgesteld indien daaraan behoefte is met het oog op voorziene projectwerkzaamheden. Wij adviseren om dit onderdeel te laten zijn van een risicoanalyse CE.

6 Conclusie en aanbevelingen

6.1 Conclusie

In opdracht van de gemeente Zoetermeer heeft Saricon een vooronderzoek CE uitgevoerd dat hele grondgebied van de gemeente gemeente Zoetermeer beslaat.

Aan de hand van de gehanteerde definitie van de term 'verdacht gebied' in paragraaf 2.6.3 en de gehanteerde methoden beschreven in paragraaf 2.6 en hoofdstuk 5 is vastgesteld dat er 22 op CE verdachte gebieden binnen de grenzen van het onderzoeksgebied aanwezig zijn. De verdachte gebieden hebben ieder een label gekregen, zie het overzicht in paragraaf 5.9. De verdachte gebieden zijn tevens gespecificeerd op de CE-bodembelastingkaart in bijlage 3.

Het is niet gezegd dat in deze verdachte gebieden met zekerheid CE aanwezig zijn. Evenmin is gezegd dat buiten de verdachte gebieden géén CE aanwezig zijn. De verdachte en onverdachte gebieden moeten worden beschouwd als waarschijnlijkheidsuitspraken, die zijn gedaan op basis van uitgebreid historisch bronnenonderzoek, gehanteerde afbakingsmethoden, een kritische beoordeling van het bronnenmateriaal en expertinschattingen. Alle methoden zijn naar inschatting van de opstellers consistent toegepast; conclusies zijn herleidbaar en reproduceerbaar.

Uit doelmatigheidsoverwegingen is nog geen verticale afbakening voor de op afwerpmunitie verdachte gebieden uitgevoerd. Voorts is, in overleg met de opdrachtgever, besloten nog geen diepgaand onderzoek te verrichten naar contra-indicaties voor de aanwezigheid van CE in de vorm van naoorlogs grondverzet

6.2 Advies vervolgtraject

Saricon adviseert voor de verdachte gebieden het volgende:

Laat voor de verdachte delen van het onderzoeksgebied ruim voor aanvang van voorziene werkzaamheden een Risicoanalyse CE opstellen. Een Risicoanalyse CE heeft tot doel te bepalen of het verdacht gebied op de CE-bodembelastingkaart voor de uitvoeringswerkzaamheden wel relevant is en beoogt de overlast van eventuele projectstagnatie te beperken. Ook benoemt een Risicoanalyse CE de verschillende risico's van de aan te treffen CE.

In deze risicoanalyse moet ook het vaststellen van een verticale afbakening van de verdachte gebieden plaatsvinden, en (als onderdeel van die verticale afbakening) een onderzoek naar eventuele naoorlogse maaiveldwijzigingen of opsporingen naar CE. Als onderdeel van een risicoanalyse kan tevens detailonderzoek worden verricht naar contra-indicaties voor de aanwezigheid van CE in de vorm van naoorlogs grondverzet.

In de risicoanalyse kan vervolgens op basis van een analyse van de risico's van CE voor de daadwerkelijke uitvoering van een project worden bepaald of aanpassing van een project wenselijk is, beheersmaatregelen mogelijk zijn, of detectie noodzakelijk is, en zo ja, wat de meest geschikte detectietechniek is.

In onverdacht gebied kunnen werkzaamheden plaatsvinden zonder verdere maatregelen. Mochten bij werkzaamheden in de onverdachte gebieden toch onvoorzien CE worden aangetroffen dan is het zaak dat een werkprotocol in werking wordt gesteld om het risico tot een minimum te beperken. De politie moet worden gewaarschuwd, die indien noodzakelijk de EOD van een eventuele vondst in kennis kan stellen.

7 Bijlagen

7.1 Bijlage 1: Distributielijst

- Gemeente Zoetermeer;
- Saricon.

7.2 Bijlage 2: Bronnenlijst

Rapportages van eerdere (voor)onderzoeken:

Saricon:

- Vooronderzoek Conventionele Explosieven. ProRail, RandstadRail, Houtkade, Haltes Nootdorp en Pijnacker, kenmerk: 72167, d.d. 14 juli 2004;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven 900 watergangen, kenmerk: 72344-VO-02, d.d. 13 mei 2008;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Verlengde Oosterheemlijn te Zoetermeer, kenmerk: 72406-VO-02, d.d. 2 december 2008;
- Probleeminventarisatie CE Groenzone Berkel-Pijnacker, kenmerk: 72466-VO-01, d.d. 21 januari 2009;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Boorlijnen Zoetermeer-Bleiswijk, kenmerk: 72541-VO-01, d.d. 23 juli 2009;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Driemanspolder te Zoetermeer, kenmerk: 10S012-VO-01, d.d. 7 april 2010;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Lansingerland A12, kenmerk: 10S078-VO-01, d.d. 22 oktober 2010;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Gemeente Lansingerland, kenmerk 11S118-VO-02, d.d. 9 januari 2012;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Gemeente Rotterdam. Eindrapportage deel B. Inventarisatie en analyse bronnenmateriaal, kenmerk 12S043-11-VO-B-01, d.d. 21 maart 2017;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven Alternatief Afvoertracé Pijnackerse Vaart Delfgauw, kenmerk: 12S084-VO-02, d.d. 6 december 2012;
- Vooronderzoek Conventionele Explosieven gemeente Alphen aan den Rijn, kenmerk: 16S140-VO-02, d.d. 22 juni 2016;

Derden:

- Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven ter plaatse van stations te Zoetermeer, T&A Survey, rapportnummer: RRZ-061, versie 1.0. d.d. 21 juli 2011;
- Historisch Vooronderzoek naar Vooronderzoek naar de aanwezigheid van Conventionele Explosieven ter plaatse van het gehele beheersgebied van het HHSK, T&A Survey kenmerk 0513GPR3437.1, d.d. 20 december 2012;
- Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven ter plaatse van spoortracé Den Haag CS-Gouda, rapportnummer: RRZ-057, versie 3.0, d.d. 19 augustus 2014;
- Vooronderzoek CE Zoetermeer Voorweg/Wilsveen, AVG, kenmerk: 1862148-VO-02, d.d. 10 december 2018;

Risicoanalyse CE

- Aanvullend onderzoek & risicoanalyse Conventionele Explosieven Ontsluiting locatie Nutricia Zoetermeer, kenmerk 18S120-RA-02, d.d. 9 mei 2019;

Opsporing

- Procesverbaal van Oplevering voor aanleg ZORO-busbaan, T&A Survey, kenmerk GRP5204.7, d.d. 21 februari 2019;
- Proces verbaal van oplevering OCE Detectie Voormalig Nutricia Terrein Zoetermeer, Van den Herik Slidrecht kenmerk: 11127, d.d. 9 september 2019.

Literatuur:

- Amersfoort, H. en P. Kamphuis, *Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied*, (Den Haag 2012);
- Balkenende, N.C., *Schetsen uit de geschiedenis van Pijnacker* (1986);
- Bolleboom, L., *Bezet, Bevrijd Berkel en Rodenrijs '40-'45* (Berkel en Rodenrijs 1995);
- Bolleboom, L., *Op 5 mei ben ik opnieuw geboren. Berkel en Rodenrijs 1940-1945* (1989);
- Brongers, E.H., *De gebroken vleugel van de Duitse adelaar. Inventarisatie van de Duitse verliezen in de lucht-oorlog van mei 1940 boven Nederland* (Soesterberg 2010);

- Burg, E.W. van den, *Missing in action; neergestorte Amerikaanse bommenwerpers in Zoetermeer en Zoeterwoude 1943-1945* (Zoetermeer 2005);
- Grootveld, R. en T. Vermeulen, *Over de oorlog gesproken. Zoetermeer 1940-1945* (Zoetermeer 1990);
- Huurman, C., *Het Spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-'45* (Eindhoven 2001);
- Klep, C. en B. Schoenmaker, *Oorlog op de flank. De bevrijding van Nederland 1944-1945* (Den Haag 1995);
- Koopman, H., *Vergeltungswaffen in Nederland. Inzet van de V.1, V.2 & V.4 vanaf Nederlands grondgebied 1944-1945* (Utrecht 2018);
- Korthals Altes, A., *Luchtgevaar. Luchtaanvallen op Nederland 1940-1945* (Wormer 1984);
- Nierstrasz, V.E., *Algemeen overzicht van de strijd om en in de vesting Holland, zonder het oostfront en de strijd tegen de luchthandstroepen rondom 'S-Gravenhage mei 1940* (1954);
- Schellingerhout, A., 'December 1944, de nacht van 27 op 28 december', in: *Benthuizer Turfjes*, september 2002, 3-7;
- Simpson, B., *Spitfire Dive-Bombers versus the V2. Fighter Command's Battle with Hitler's Mobile Missiles* (2007);
- 't Seghen Waert, jaargang 25 aflevering 3 augustus 2006;
- Vermeulen, Ton, *Dorp in Oorlog, Zoetermeer 1940-1945* (Zoetermeer 2000);
- Zwan, J., van der, *De dag dat het manna viel* (Den Haag 1976);
- Zwanenburg, G.J., *En nooit was het stil, II* (Oldemarkt 1990);

Internet

- <https://www.oudzoetermeer.nl>
- <https://www.oorlogsbronnen.nl/>
- <http://www.bhummel.dds.nl>
- <http://fotos.serc.nl/zuid-holland/zoetermeer/zoetermeer-35641>
- <https://commons.wikimedia.org>
- <http://fotos.serc.nl>
- www.omroepwest.nl
- www.ad.nl
- <https://www.delpher.nl/>

Gemeentearchief Zoetermeer:

Toegang	Inv.	Omschrijving
76 Gemeentepolitie Zoetermeer, 1972-1994.	247	Archief gemeentepolitie Zoetermeer, Wapens en Munitie: Onderzoek naar vliegtuigbommen uit de 2 ^e wereldoorlog / Historisch onderzoek naar kleiduivenschietbaan.
5 Gemeentebestuur van Zoetermeer, 1940-1961.	18	Correspondentie 1940 – augustus 1944 (politie-aangelegenheden).
	260	Rapporten inzake politie-aangelegenheden, opgemaakt door de burgemeester, 1940-1945.
	285	Stukken betreffende de vrijwillige burgerwacht in Zoetermeer, 1940-1941.
	605	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, Stukken betreffende het opruimen van munitie en niet ontplofte projectielen, 1940-1946.
	613	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, stukken betreffende uitgeoefende werkzaamheden door de luchtbeschermingsdienst,
	841	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, Financieel overzicht van voor de Duitsers uitgevoerde werkzaamheden (bouw splitterboxen, herstel bomgaten, bewakingsdiensten en aanleg dekkingsgaten).
	751	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, stukken betreffende hulpverlening aan oorlogsslachtoffers, 1940-1950.
	752	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, stukken betreffende vergoeding aan particulieren vanwege geleden oorlogsschade, 1940-1960.

Toegang	Inv.	Omschrijving
	787	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, stukken betreffende de bouw en verbouw van lokalen, herstel bezettingsschade en aanschaffing rijwielstallingen ten behoeve van de christelijke lagere school aan de Dorpsstraat 99, 1945-1961.
	789	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, stukken betreffende de bouw en inrichting van een tijdelijk leslokaal op de zolder en herstel bezettingsschade aan de RK jongensschool aan de Dorpsstraat 16, 1946-1949.
	850	Gemeentebestuur van Zoetermeer 1940-1961, stukken betreffende de vordering van gebouwen en terreinen door de Duitsers en financiële afwikkeling van de aangerichte schade, 1942-1954.
50 Gemeentebestuur van Zoetermeer 1962-1975.	406	Gemeentebestuur van Zoetermeer, 1962-1975, stukken betreffende de melding, de opsporing en de opruiming van oorlogstuig (bommen) uit de Tweede Wereldoorlog in het grondgebied van de gemeente Zoetermeer en betreffende de financiering van bovenstaande werkzaamheden. Met retroacta. Met een overzicht van oorlogshandelingen uit de periode 1940-1945, 1963-1989.

Stadsarchief Delft

Toegang	Inv.	Omschrijving
701 Gemeente Pijnacker	1005	Jaarverslagen van Openbare werken (incl. luchtbeschermingsdienst) 1940-1941 en 1949.
	1733	Stukken over herbouw percelen Emmastraat 1,3 en 5 (op 13 mei 1940 door bominslag vernield).
853 Gemeentewerken Pijnacker	788	Stukken betreffende het verwijderen van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog, 1979-1987.
	994	Stukken betreffende de financiële afwikkeling van oorlogsschade aan tuinderswoningen en schuren, gebouw van de Jongensschool en schoolterreinen alsmede de invordering van brandweermaterieel, 1945-1953.
Geen (semistatisch), code 1.783	1623	Opsporen/verwijderen explosieven WOII, 2002-
	1965	Explosieven WOII, 1987-1996

Stadsarchief Rotterdam:

Toegang	Inv.	Omschrijving
1308 Archieven van de gemeente Berkel en Rodenrijs	711	Instelling en opheffing van de burgerwacht en opgaven benzinevoorraden en materieel van de luchtbesch...
	680	Politie-aangelegenheden in de jaren 1940-1945
	484	Herstel oorlogsschade aan diverse percelen
	1394	Vordering en inkwartiering van goederen, wapens en ...

Streekarchief Rijnlands Midden:

Toegang	Inv.	Omschrijving
142.1.03 Archief gemeente Benthui-zen	20	Rapporten, meldingen bijzondere voorvallen van de luchtbeschermingsdienst Benthui-zen, 1944-1945

Nationaal Archief, Den Haag

Toegang	Inv.	Omschrijving
3.09.34 Archief van het Militair Gezag in Zuid Holland, 1944-1947	146	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, munitie en andere explosieven, 1945.
	147	Stukken betreffende het onderzoek naar verongelukte geallieerde vliegtuigen en hun bemanningen en de berging van vliegtuigwrakken, 1945
	574	Rapporten en verslagen van de politie in de gemeenten Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Oegstgeest, Voor- schoten en Zoetermeer, met bijlagen, 1945. Niet geraadpleegd. Pas toegankelijk vanaf 2021.
	575	Stukken betreffende de opruiming van mijnen, munitie en andere explosieven, 1945.
2.04.53.15 Inspectie Be- scherming Bevolking Luchtaanvallen	39	Ingekomen en minuten van uitgegane brieven van en aan diverse overheidsinstellingen, 1940-1941, Commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland
	76	Meldingen en processen-verbaal ontvangen van gemeenten over geallieerde luchtactiviteiten, 1940-1941, Zuid-Holland
	76	"Van Burgemeester van Benthuisen: Eenige Duitsche bommen afgeworpen in omliggende Weilanden" 5 Juni 1940.
2.04.110 Korps Hulpver- leningsdienst, 1945-1974	4	Agenda van ingekomen en uitgegane stukken, 1957-1958
	5	Correspondentie van de Hulpverleningsdienst, 1959-1974
	10	Stukken betreffende dankbetuigingen voor verrichte werkzaam- heden, 1945-1970
	11	Stukken betreffende de geschiedenis van het Korps Hulpverle- ningsdienst, 1968-1971
	15	Registers met krantenknipsels inzake explosieven, 1945-1959
	20	Registers met krantenknipsels inzake explosieven, 1945-1957
	21	Registers met krantenknipsels inzake explosieven, 1945-1959
	22	Stukken betreffende diverse verzoeken om inlichtingen, 1959- 1971
	26	Stukken betreffende diverse verzoeken om inlichtingen, 1959- 1971
	27	Verzameling krantenknipsels inzake de Hulpverleningsdienst, 1947-1970
	28	Registers met krantenknipsels inzake explosieven, 1945-1959
2.13.210 Commissie van Proefneming met hierin opgenomen afgedwaalde archiefbescheiden van onderdelen van de artille- rie-inrichtingen en artille- rie onderdelen, 1867- 1942	23	Staten houdende opgaven van plaatsen waar mogelijk onont- plofte projectielen zijn gevonden, die wel of niet geruimd zijn, 1940

Semistatistische Archiefdiensten Ministerie van Defensie (SSA), Rijswijk:

- Archief van de Mijn- en Munitie Opruimings Dienst (MMOD) 1945-1947.³¹

³¹ Dit archief heeft geen specifiekere aanduiding via een collectie- of toegangsnummer.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Den Haag:

Toegang	Inventarisnummer	Omschrijving
409 Gevechtsverslagen en rapporten mei 1940	473018	Commandant van het 1e eskadron van het 3e Regiment Huzaren ritmeester jhr.G.H van Kinschot.
	473019	Verslag van de commandant van het 3e eskadron van het 3e Regiment Huzaren ritmeester J.H. Kruseman Aretz.
	473029	Verslag gegevens van de commandant van de 1e verlichtingsafdeling kapitein G. van Loon.
	473030	Verslag van de commandant van de 1e verbandplaats afdeling majoor A. de Weert.
	477042	Gevechtsberichten van de commandant van de 9e batterij 6 veld 1e luitenant J.D. Teenstra.
	477055	Gevechtsberichten met schetsen van de commandant van het IIe bataljon van het 9e regiment infanterie majoor T.Th. Elshof.
	477056	Gegevens van de commandant van de 1e compagnie van het IIe bataljon van het 9e regiment infanterie kapitein J. Akkerman.
	477057	Gevechtsberichten/gegevens van de commandant van de 2e compagnie van het IIe bataljon van het 9e regiment infanterie kapitein J.Y. Berger.
	477058	Verslag van de oorlogshandelingen van de 1e compagnie van het IIe bataljon van het 9e regiment infanterie.
	477059	Verslag gegevens van de commandant van de 3e compagnie van het IIe bataljon van het 9e regiment infanterie kapitein R. Dijkstra.
	477060	Gevechtsberichten van de commandant van de mitrailleurcompagnie van het IIe bataljon van het 9e regiment infanterie kapitein W. Mesker.
	477061	Verslag van de commandant van de mitrailleur compagnie van het IIe bataljon van het 9e regiment infanterie kapitein W. Mesker.
	478003	Verslag van de commandant van de 12e compagnie mortieren van 8, 1e luitenant L.Pot.
	478019	Gevechtsberichten van de commandant van het IIIe bataljon van het 12e regiment infanterie majoor H.C.C. van Dijk.
	478020	Gevechtsberichten van de commandant van de 1e compagnie van het IIIe bataljon van het 12e regiment infanterie kapitein J.S. Wijdeveld.
	478021	Gevechtsberichten van de commandant van de 2e compagnie van het IIIe bataljon van het 12e regiment infanterie kapitein E. Meulman.
	478022	Verslag van de 2e compagnie van het IIIe bataljon van het 12e regiment infanterie door 1e luitenant P.L. Bontkes.
	478023	Gevechtsberichten van de commandant van de 3e compagnie van het IIe bataljon van het 12e regiment infanterie kapitein L. Nienhuis.
	478024	3e compagnie van het IIIe bataljon van het 12e regiment tijdens de oorlogsdagen in mei 1940 door majoor K. vd Laan.
	478025	Gevechtsberichten van de commandant van de mitrailleur compagnie van het Ie bataljon van het 12e regiment infanterie kapitein J.H. van den Berge.
	506005	Bevelen en meldingen van de chef-staf en tevens hoofd sectie I, generale staf kapitein G.J. le Fèvre de Montigny.
	26	26 februari 1945, J.A. 325 Richtingborden en militaire informatie

Toegang	Inventarisnummer	Omschrijving
575 Duitse verdedigingswerken en inundaties van Nederlands grondgebied in de oorlog en rapporten van militaire aard vanuit bezet Nederland aan het Bureau Inlichtingen Londen 1940-1945	57	J.A. 180 [zonder datum] Langs de Rijksweg Voorburg-Zoetermeer worden Splitterboxen gebouwd. J.A. 325 [zonder datum] Richtingborden, geplaatst te Zoetermeer en Leiderdorp J.A. 442 Bezetting van versterkingen stellingen langs de weg 's-Gravenhage-Utrecht en in de omgeving van Zoetermeer en Leidschendam J.A. 488 Troepenlegering te Zoetermeer, Den Hoorn en Delft
	58	27 april 1945 J.A. 488 Troepenlegering en militair alg.
	250	23 oktober 1944 E/137/45 (...) Verder twee schetsen betreffende een bunker bij Zoetermeer (...)
	12	Centraal Luchtwachtbureau 's-Gravenhage, rapport betreffende meldingen gedurende het tijdvak 10-14 mei 1940, met bijlagen over neergestorte vliegtuigen, parachutisten en landingen van vliegtuigen en bombardementen, 31 mei 1940.

Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD), Amsterdam:

Toegang	Inv	Omschrijving
077 Generalkommissariat für das Sicherheitswesen – Höhere SS- und Polizeiführer Nord-West	518	Verslagen van de Befehlshaber der Ordnungspolizei betreffende de luchtaanvallen op Nederlands grondgebied van 21 tot en met 27 augustus 1940
	1328	Dagberichten van de Befehlshaber der Ordnungspolizei Den Haag betreffende vijandelijke luchtaanvallen, 1940-1941
	1332	Stukken betreffende vijandelijke luchtaanvallen, landingen van vijandelijke vliegeniers, het vinden van versperringsballons, het werpen van springstoffen en het gebruik van sabotagematerialen, 1940-1943
	1759	Berichtgevingen betreffende neergekomen vliegtuigen, 1943
216k Departement van Justitie	180	Rapporten van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politiekorpsen en de Marechaussee inzake het geven van het sein luchtalarm, het neerstorten van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen en de vondst van niet-ontplofte explosieven, 23 juni 1943 - 28 april 1944.
	181 t/m 185	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten
	329	Stukken betreffende het melden van schade door bombardementen en beschietingen uit vliegtuigen, 24 februari 1944 - 31 maart 1945
	331	Stukken betreffende het opstellen van processen-verbaal inzake bombardementen en beschietingen in verschillende gemeenten, 28 september 1944 - 31 maart 1945
	493	Stukken betreffende het instellen van een onderzoek naar de gevolgen van luchtaanvallen, 8 oktober 1944 - 6 februari 1945

Utrechts Archief, Utrecht:

Toegang	Inv	Omschrijving
949 Archief Nederlandse Spoorwegen, juridische zaken 1917-1975	696	Verslagen van onregelmatigheden ten gevolge van oorlogshandelingen, 1940-1941. Afschriften.

Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD), Soesterberg/Rijswijk:

Vondsten van CE gebleken uit de collectie ruimrapporten van de EOD in Benthuisen (periode sinds 1970)

19730462, 19731670, 19750950, 19761673, 19821598, 19832198, 19840901, 19861477, 19871328, 19872242, 19880105, 19883490, 19893015, 19901123, 19902102, 19902704, 19920139, 19920258, 19940602, 19952007, 1995216, 19960554, 19970106, 19970613, 19981003, 20010538, 20010555, 20091849, 20100730, 20111216, 20111917, 20140368, 20140368, 20140368, 20181799

Niet aangeleverd; 19883115, 19970106, 19970613, 19971717, 20091849

The National Archives, Londen:

Toegang/omschrijving	Inv
AIR 14 Air Ministry: Bomber Command	2665, 2671
AIR 15 Air Ministry and Admiralty: Coastal Command	766-771
AIR 27 Air Ministry and successors: Operations Record Books, Squadrons	600, 920, 1157, 1372, 1528, 1559, 1662, 1666, 1709, 1729, 1890, 1893, 2078, 2080
AIR 16	966
AIR 37 Air Ministry: Allied Expeditionary Air Force, later Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force, and 2nd Tactical Air Force: Registered Files and Reports	711-718

Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg:

RL 2-II Luftwaffenführungsstab

Inventarisnummer	Omschrijving
204-269, 1025-1026	Lageberichte alle Fronten mit Anlagen. Apr. 1940 – 09.11.1941 NB Het bij de dagrapporten behorende kaartmateriaal (Lagekarte) is wegens de omvang en in verhouding daarmee relatief geringe aanvullende waarde niet geraadpleegd.

RM 7 Seekriegsleitung

Inventarisnummer	Omschrijving
345-348	Lageberichte alle Fronten mit Anlagen. 14.08.1940 – 21.09.1940

Mogelijk relevante stukken

Inventarisnummer	Inhoud
RL 2-II-226	1945 Benthuisen, 10 brb. 1 Wohnhaus leicht beschädigt, sonst kein Schaden. [Dit gebeurde 1-1-41]
RL 2-11-224	2115 Pijnakker, 2 Sprb. Abwurf in Wiese, kein Schaden. [Dit gebeurde voor 20-12-1940]

Saricon Collectie, Sliedrecht:

- Collectie explosievengerelateerde nieuwsberichten 1982 – 2005;

Collectie stafkaarten Kadaster, Zwolle:

- Historische topografische kaarten Kadaster;
- 373_Benthuizen, 1945, schaal 1:25.000;
- 382_Zoetermeer, 1945, schaal 1:25.000;
- 460_Hillegersberg, 1940, schaal 1:25.000;

Luchtfoto's:

Datum	Sortienummer	Fotonummer	Bron
26 juli 1940	H-37	251	NCAP
4 oktober 1940	C-453	1087	NCAP
24 december 1940	B-18	244, 246	NCAP
1 maart 1941	B-63	474	NCAP
4 oktober 1942	C-453	1088	NCAP
16 augustus 1943	D-999	3108, 3110, 3112, 3113, 3116, 4108, 4109, 4111, 4113, 4115, 4117	Kadaster
24 februari 1944	US7-AA744	1075	Kadaster
19 april 1944	US7-BB59	7171	Kadaster
12 mei 1944	US7-1437	2099	Kadaster
11 september 1944	106G-2792	3090	UR Wageningen (0223-05)
11 september 1944	106G-2792	4082, 4089-4093	UR Wageningen (0223-06)
26 februari 1945	106G-4538	4017-4022	Kadaster
26 februari 1945	106G-4540	3040, 3344, 4041, 4048, 4245	Kadaster
1 maart 1945	106G-4570	4191, 4193, 4203	Kadaster
12 maart 1945	106G-4741	3059	Kadaster
18 maart 1945	106G-4890	3116, 3117	Kadaster
18 maart 1945	106G-4894	1156, 1159, 1160, 3317, 3318, 3319, 4322	Kadaster
11 april 1945	4-2258	4091, 4092, 4094, 4096, 4098, 4100, 4102	UR Wageningen (0119-09)
	4-2258	3095, 3097, 3099	UR Wageningen (0119-10)
	4-2258	3107, 3109, 3110, 3111	UR Wageningen (0119-11)
	4-2258	4111, 4112, 4113, 4115, 4116, 4117, 4118	UR Wageningen (0119-12)
28 augustus 1945	16-2234	4206	UR Wageningen (0031-01)
		3208	UR Wageningen (0031-02)
		3210	UR Wageningen (0031-02)
		3211	UR Wageningen (0031-02)
		4248	UR Wageningen (0031-06)
3 september 1945	16-2238	4085-4089	UR Wageningen (0032-07)

7.3 Bijlage 3: CE-bodembelastingkaart

Een digitale versie op A0-formaat van de CE-bodembelastingkaart met kenmerk 19S070-BB-02 is separaat bij dit document gevoegd.

7.4 Bijlage 4: Inventarisatie bronnenmateriaal

7.4.1 Gebeurtenissen in Zoetermeer 10-14 mei 1940 (inclusief Duitse vliegtuigcrashes)

Inventarisatie bronnenmateriaal strijd in Zoetermeer 10-14 mei 1940	
Literatuur	
F.J. Molenaar, <i>De luchtverdediging in de meidagen 1940</i> (deel 1)	p. 392 'Op 11 mei liet hij het materieel van de jachtgroep op het vliegpark verzamelen en wegvoeren, waarbij de 72 bommen tijdelijk werden opgeslagen in een boerderij te Zoetermeer.'
T. Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog, Zoetermeer 1940-1945</i> (Zoetermeer, 2000)	10 mei 1940, p. 45-46 'Ook de Rijksweg was versperd met obstakels. Daardoor moesten ze een landingsplaats in de polders zoeken waarop verschillende onderdelen van het Eerste Legerkorps, die toevallig in de buurt gelegerd waren, in actie kwamen.' (...) p. 47-49 "Een vijftal transportvliegtuigen van het type Junker landde in de Noordpolder ten noorden van Berkel tegen de dijk van de Landscheiding. [...] De Duitsers schoten met mitrailleurs en een mortier en daar kon de lichte en oude bewapening niet tegenop. [...] Gedurende de dag kwamen steeds meer [Nederlandse] troepen uit de omgeving aan. De Duitsers gaven zich rond 22.00 over. [...] Twee dagen later werden bij inspectie zelfs twee stukken geschut aangetroffen, getrokken door twee kleine paarden – Hafflingers genoemd – die in beugels in de vliegtuigen hadden gehangen." "[...] achter waar nu Van Onderen zit, toen het cafe van Toon van Fraassen was iets ingeslagen. Toon ging na die vijf dagen bierflesjes halen en ontdekte dat door het dak van het schuurtje en door de bierflesjes heen een granaat de grond was ingegaan. Die was niet ontploft. Ze hebben hem later onschadelijk gemaakt [...]" p. 56-57 "De autoweg Utrecht-Den Haag was onbegaanbaar, omdat daar betonringen waren geplaatst, ten einde het landen van de Duitse vliegtuigen op de betonweg te verhinderen. Aan het begin van Zoetermeer werd halt gehouden bij een boomgaard, [...]. Daar werden mitrailleurs afgeladen van de karren en in stelling gebracht in de richting van de nieuwe weg om, als toch nog een vliegtuig het zou wagen te landen, deze direct onder vuur te nemen. [...] Er werd door onze mitrailleurs vuur afgegeven vanaf de luchtdoelaffuit; echter zonder succes. Wel zagen we enkele dagen later verschillende Duitse transportvliegtuigen gecrashed in de tuinderijen liggen," P. 62, "Op 14 mei was de verdedigende taak van de verschillende afdelingen in Zoetermeer ook afgelopen. [...] De laatsten waren nog op 13 mei onder leiding van reservemajoor H.M.C. van Dijk met mortieren en pantserafweergeschut aangekomen om een nieuwe verdedigingslinie te formeren."
V.E. Nierstrasz, <i>Algemeen overzicht van de strijd om en in de vesting Holland, zonder het oostfront en de strijd tegen de luchtladingstroepen rondom 'S-Gravenhage mei 1940</i> ,	p. 306-7, 10-14 mei 1940 'Bij de aanleg der wegversperringen werd op 14 Mei veel steun ondervonden van hoofd Sectie V-I L.K. [legerkorps], die met de Vak C. de stellingen bezocht. Afgezien van een enkele beschieting en het afwerpen van enige lichte bommen uit Duitse vliegtuigen, gingen 13 en 14 Mei zonder contact met de vijand voorbij. Op 14 Mei 's savonds werd het radiobericht omtrent de capitulatie van het Nederlandse leger opgevangen.'
Internet	
R. Grootveld en T. Vermeulen. <i>Over de oorlog gesproken. Zoetermeer 1940-1945</i> . Zoetermeer, Historisch Genootschap Oud Zoetermeer 1990 Fragment online, zie website: https://www.oudzoetermeer.nl/pagina/127/1 over de oorlog gesproken	10 mei: "Boven de voorweg was zijn vliegtuig door de luchtafweer geraakt, hij had met zijn parachute moeten springen en was gewond geraakt toen hij met zijn hoofd op een kippenhok terechtkwam. [...] Zo kon ik aan kapitein Van Loon van de genie de eerste Duitse krijgsgevangene overhandigen."

Inventarisatie bronnenmateriaal strijd in Zoetermeer 10-14 mei 1940

https://www.oudsoetermeer.nl/pagina/120/69/de_meidagen_van_1940_rond_zoetermeer

'De meidagen van 1940 rond Zoetermeer *E.W. van den Burg*. In het archief van het Historisch Genootschap bevinden zich documenten die betrekking hebben op de verrichtingen van de tijdens de mobilisatie in Zoetermeer gelegerde militairen. Er is er ook een van de commandant van de 1e Verlichtings Afdeling, kapitein G. van Loon. Zijn gevechtsbericht is gedateerd 17 mei 1940, dus enige dagen na de capitulatie. Hierin geeft hij een tamelijk gedetailleerd verslag van de gebeurtenissen op 10 mei betreffende de gevechten in de Noordpolder in Berkel. Omdat deze gevechten nog steeds het meest tot de verbeelding spreken zullen we ons hiertoe voornamelijk beperken.

Gevechtsbericht Kapitein G. van Loon: 'In den vroegen morgen van 10 Mei werd de Afdeling plotseling gealarmeerd door zware bominslagen en heftig artillerievuur. Onmiddellijk heb ik allen in volle uitrusting laten aantreden en tussen 4 en 5 uur kwamen talrijke berichten binnen van gelande parachutisten. Onmiddellijk heb ik naar de opgegeven punten patrouilles uitgestuurd, welke later terugkeerden met twee gevangenen.

Om omstreeks zes uur kwam een patrouille van de 1^e Verlichtings Afdeling tegelijk met een patrouille der Huzaren Motorrijders op de weg van Voorhoekje naar Berkel. Deze patrouilles waren op zoek naar vliegtuigen welke daar waren geland. Zodra de juiste plaats was bepaald, is bevel gegeven tot de aanval. Vanaf de weg Berkel-Voorhoekje vielen wij aan in Oostelijke richting naar de beide vliegtuigen die ongeveer op het snijpunt van de vierkant bij nr. 34-73 op een afstand van 150 meter van elkaar waren gelegen tegen de Delfland-Schielandse landscheiding. Op 100 meter afstand was voortgaan niet meer mogelijk door krachtig mitrailleurvuur van de numeriek talrijke goed verschanste vijand.

Te 7.15 uur landden nog drie vliegtuigen met versterkingen. Onmiddellijk zijn toen nog enkele patrouilles van de 1^e Verlichtings Afdeling opgeroepen, welke de vijand van verschillende richtingen trachtten te naderen. Zodra nu werd aangevallen werden wij beschoten met mortierschoten en granaatkartetsen. Onder tusschen was versterking gekomen van de Huzaren Motorrijders in den vorm van twee mitrailleurs. Door onoordeelkundige opstelling leed de bediening hiervan aanzienlijke verliezen.

Ik heb toen onder mijn persoonlijke leiding een der mitrailleurs voor een raam laten opstellen. Nauwelijks gevuurd hebbende werden we beschoten met een zeer juist gericht mortiervuur. De bediening van de mitrailleurs was uiterst moedig doch schoot zeer slecht. In de loop van de middag heb ik meerdere malen laten aanvallen, maar door het sterke vijandelijke vuur liepen deze aanvallen dood. Ook de weg Berkel-Voorhoekje werd voortdurend onder vuur gehouden. Daar wij niet opschoten, ben ik toen onder mijn persoonlijke leiding met een patrouille opgerukt langs de landscheiding tussen Delfland en Schieland. Wij konden toen den vijand op enkele honderden meters naderen, maar de laatste 300 meter waren vlak gemaakt terrein zonder enige dekking, terwijl wij ook geen mitrailleur hadden. Oprukken bleek dan ook langs deze zijde onmogelijk. Echter bleek spoedig, dat wij door eigen troepen werden beschoten. Ik ben toen teruggegaan naar den bekenden weg om met de auto nieuw aangekomen troepen op onze aanwezigheid attent te maken. In de loop van de middag waren een tweetal manschappen van de 1^e Verlichtings Afdeling er in geslaagd in het meer Westelijk vliegtuig door te dringen. Niemand was daarin nog aanwezig, zij werden echter zoo heftig beschoten, dat ze zich moesten terugtrekken.

Te ongeveer 7 uur 's avonds verschenen nieuwe hulpstroepen Wielrijders en nam Majoor Voncke het commando over. De Wielrijders vielen aan uit Noordelijke richting, de Huzaren en de 1^e Verlichtings Afdeling uit het Westen en Zuiden. Daar het er toen naar uitzag, dat het gevecht in de nacht niet zou zijn beëindigd, heb ik een twaalfstal zoeklichten laten aanrukken welke echter niet in bedrijf zijn gekomen.

De nieuwe aanvallen werden met heftig vuur beantwoord, maar niettegenstaande het invallen der duisternis naderden de troepen steeds. Totdat te

Inventarisatie bronnenmateriaal strijd in Zoetermeer 10-14 mei 1940

	plusminus 20.00 uur de vijand lichtkogels begon af te schieten en zich overgaf. Totaal werden 47 man gevangen genomen, waarvan 8 man door de 1^e Verlichtings Afdeling. Ook een grote hoeveelheid munitie en wapens vielen in onze handen. De 1^e Verlichtings Afdeling had een betrekkelijk zwaar gewonde en drie licht gewonden. Een gewonde Duitser is in de loop van de morgen in een boerderij gevangen genomen en naar Voorburg afgevoerd. Tijdens deze gevechten was ook een vijandelijk vliegtuig geland ter hoogte van Katwijk (Katwijksebuurt in Pijnacker). Zowel een patrouille van de 1^e Verlichtings Afdeling als van de 1^e Ponton Afdeling was onmiddellijk ter plaatse. Na enig vuren gaven zij zich over. 12 Man werden gevangen genomen en wapens en munitie buitgemaakt. Een gevangene was zwaar gewond.'
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegang 1308, inv. 1394	10 mei 1940 'Dat gebeurde in de vorm van twee Duitse Juncker-transporttoestellen die boven Rotterdam door luchtafweergeschut waren getroffen en op Berkels grondgebied een noodlanding moesten maken. Het eerste toestel kwam neer om 06.00 uur in de Noordeindse polder en bevatte 17 inzittenden en één gesneuvelde. Het tweede toestel "arriveerde" om 09.00 uur in de Boezempolder met 11 inzittenden en eveneens één gesneuvelde. De bemanningen van de toestellen en de Duitse parachutisten werden direkt door Nederlandse militairen krijgsgevangen gemaakt.'
NIMH, Den Haag	
NIMH 409, inv. 473029	p. 1, 10 mei 1940 'In het weiland stonden nog 2 vliegtuigen op een afstand van naar schatting 500 meter van de weg. Drie anderen waren inmiddels weer opgestegen. De Duitsers bij de vliegtuigen beschikten over zware mitrailleurs en over een soort kleine mortier met honderden granaten. Met deze mortier hebben zij een keer of drie geschoten tengevolge waarvan enige gewonden onder de Huzaaren-wielrijders zijn gevallen.' 'De Duitsers schoten met mitrailleurs over het terrein, zodat we verschillende malen genoodzaakt waren terug te kruipen naar de dijk.' (...) P. 3 'Wij zijn opgerukt tot aan een verlaten vijandelijk vliegtuig (in de polder bij Berkel). Dit was enigszins uit de richting gevallen, n.l. tussen de boerderij DE VRIJ en de plaats waar de andere vliegtuigen waren geland in. Wij hebben uit het vliegtuig de automatische pistolen en de munitie gehaald.' (...) 'In den vroegen morgen van 10 Mei werd de afdeeling plotseling gealarmeerd door zware bominslagen en heftig artillerievuur. [...] Vanaf de weg Berkel-Voorhoekje vielen wij aan in Oostelijke richting naar beide vliegtuigen die ongeveer op het snijpunt van de vierkant bij nr. 34-73 op een afstand van 150 m van elkaar waren gelegen tegen de Delftland-Schielandsche landscheiding. Op 100 M afstand was voortgaan niet meer mogelijk door het krachtige mitrailleur vuur van de numeriek talrijke en goed verschanste vijand. Te 7.15 landden nog 3 vliegtuigen met versterkingen. [...] Zoodra nu werd aangevallen, werden wij beschoten met mortierschoten en granaatkartetsen.'
NIMH 409, inv. 473019	p. 3 1 '10 mei te 17.00 kreeg 3-3 R.H. opdracht de Verlichtingsafdeeling te Zoetermeer te versterken. [...] Op 11 mei 1940 te 2.30 keerde het eskadron terug in Den Haag om enkele uren later weer naar Zoetermeer te vertrekken, waar de uitgangen van het dorp werden afgesloten en patr. Tochten werden ondernomen in de omtrek, terwijl één peloton zich naar Stompwijk begaf op een melding van parachutisten.'

7.4.2 Nederlandse vliegtuigcrash 10 mei 1940

Bron	Inhoud
F.J. Molenaar, <i>De luchtverdediging in de meidagen 1940</i> (deel 1), 390.	p. 390, 10 mei 1940, 'De Douglas-8A 3N, no. 392 (Kuhn - Staal) moest na een hevige beschieting, waarbij de vlieger werd gewond, omstreeks 5.10 een noodlanding maken op een viaduct in de verkeersweg 's-Gravenhage - Utrecht, nabij Zoetermeer. Het toestel gleed hierbij van het viaduct af en kwam in een weiland terecht, terwijl de bemanning in een boom bleef hangen. Op de grond werd de no. 392 in brand geschoten, waardoor het totaal verloren ging.'

Bron	Inhoud
http://www.bhum-mel.dds.nl/gif/3JvI.html	10 mei 1940 'De 392 maakte na een hevige beschieting met een gewonde piloot een noodlanding op een viaduct in de verkeersweg Den Haag-Utrecht, bij Zoetermeer. Het toestel gleed van het viaduct af en kwam in een weiland terecht. De bemanning bleef in een boom hangen. De 392 werd later in brand geschoten. Sergeant-vlieger J.A.Kuhn werd met een schot in de linkerknie opgenomen in een ziekenhuis en twee jaar later genezen verklaard, maar afgekeurd voor militaire dienst. Het wrak van de Douglas werd in april 1981 opgegraven. Sgt.Staal keerde per taxi terug naar Ypenburg. Deed daar mee aan gevechten, werd krijgsgevangen gemaakt en ontsnapte na een artilleriebeschieting vanaf de Hoornbrug, op de hangars. Op 12 mei overgeplaatst naar Badhoevedorp waar voor Finland bestemde G-1s werden overgenomen. Staal beschoot op 13 mei met Lt.vl. Droste Duitse stellingen en doet dat een dag later met dezelfde vlieger opnieuw. Dan gaat het om Duitse stellingen bij de Grebbeberg. [De vlucht van 13 mei wordt niet door Molenaar genoemd.]

7.4.3 Duitse luchtaanval 13 mei 1940

Bron	Inhoud
Literatuur	
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i> ,	13 mei 1940, p. 61 "H. Groenewegen van de hofstede Meerzigt had in zijn bouwland tegen de nieuwe verkeersweg aan mogelijk twee onontplofte bommen liggen die op 13 mei door Duitse vliegtuigen waren afgeworpen."
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegang 5, inv. 605	28 juni 1940 '[...] Door den landbouwer H.P. Groenewegen, wonende Voorweg No. 119 alhier, is mededeeling gedaan, dat op het achter zijn woning gelegen bouwland, in de nabijheid van den Rijksweg No. 12 te Zoetermeer, den 2 ^e Pinksterdag – 13 mei 1940 – vermoedelijk door den Duitschen Luchtmacht, een viertal bommen zijn geworpen, waarvan er vermoedelijk twee niet zijn ontploft. De projectielen zijn in den grond gedrongen en wegens begroeiing van den plaats, voor oningewijden niet te ontdekken. Bedoelde landbouwer vreest, dat bij bewerking van zijn land, de projectielen tot ontploffing kunnen komen. In verband met bovenstaande, komt het mij wenschelijk voor, een onderzoek te doen laten instellen.'

7.4.4 Duitse luchtaanval 14 mei 1940

Bron	Inhoud
NIMH	
NIMH 409, inv. 478019	p. 15, 14 mei 1940 '14en mei: 'Te 15.00 werden door een der vele vij. Vliegtuigen, welke dien dag over Zoetermeer vlogen, drie bommen uitgeworpen waarvan één bom een huis beschadigde, waardoor wederom een burger zwaar gewond werd.'
NIMH 409, inv. 478021	p. 23, 14 mei 1940 '12 ^e regiment infanterie IIIe bataljon 2 ^e compagnie. Gevechtsbericht van den 14en Mei. Te +/- 15.00 een aanval van vij. Vliegtuigen. 5 bommen vielen in de onmiddellijke nabijheid van mijn cp. En snijpunt Roggeveenscheweg-spoorlijn. Ook werd met mitr. Uit vij. vliegtuigen gevuld. Gewond werd de Korpl. F. Postma.'
NIMH 409, inv. 478021	p. 24. 14 mei 1940 'Na een rustige voormiddag, slechts gekenmerkt door bezoek van Duitse hoogvliegende vliegtuigen, die ook wel met lichtkogels werkten, kwamen er te ca. 15.00 escadrilles opzetten. Deze lieten bommen vallen en vlogen lager. De Sectie had een stuk steeds voor luchtafweer gereed, en de andere zoodanig opgesteld, dat t.l. zoo noodig assistentie kon worden verleend. Het vuur is geopend. De vliegtuigen vuurden terug met mitrailleurs, en lieten in de buurt van de sectie bommen vallen. Voorzoover bekend, is een soldaat of korporaal van de linker voor Compagnie voornoemd door een kogeltje getroffen, afkomstig van een in de nabijheid der sectie zw. Mitr. Vurend Duitsch vliegtuig. De sectie vuurde door, doch heeft van het Duitse vuur niet te lijden gehad.'
NIMH 409, inv. 47802	12 ^e regiment infanterie IIIe bataljon 3 ^e compagnie. Gevechtsbericht van 14en mei 1940. [...] Tegen den middag werden in een weiland door den vijand 3 bommen neergeworpen en gezien de betrekkelijk geringe afstand van de school en de bewuste schuur [een vliegtuigbommenopslag] tot de plaats waar de bommen ingeslagen waren had het er veel van dat de projectielen wel degelijk bestemd

Bron	Inhoud
	geweest waren voor die gebouwen zoodat de verhuizing bijtijds had plaats gehad.'

7.4.5 Britse luchtaanval 20-21 mei 1940

Bron	Inhoud
Literatuur	
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i> ,	20-21 mei 1940, p. 61 'Brussé van de Zegwaartseweg had een kippenschuur en varkens tezamen met tien kippen verloren en H.N. van Leeuwen telde zes dode en twee zwaar gewonden koeien nadat op 20 mei enkele bommen naar beneden waren gekomen. Van menselijke Zoetermeerse slachtoffers is niets bekend.'
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegang 5, inv. 613	20-21 mei 1940, 'In den nacht van 20 op 21 mei 1940, omstreeks 3 uur, zijn door een overvliegend vliegtuig, vermoedelijk van Engelsche nationaliteit, een viertal explosieve bommen afgezet, die in den Palensteinschen Polder, tusschen de perceelen Zegwaarscheweg 94 en 96, onder deze gemeente, zijn neergekomen en ontploft. Tengevolge der ontploffing is groote schade aangericht aan de bouwmanswoning van den landbouwer J. N. Leeuwen, Zegwaarscheweg 96 alhier en het glazen warenhuis van den tuinder E. J. Zegwaardscheweg 68 alhier. Voorts bekwamen verschillende perceelen glasschade. Van den landbouwer Van Leeuwen opgemeld werden een zestal koeien gedood en een tweetal zoo zwaar verwond, dat ze nog dienzelfden nacht zijn afgemaakt. (...) . Naar aanleiding der mededeeling zijn in den loop van den dag Duitsche militaire autoriteiten verschenen, voor het instellen van een onderzoek. Voorts is in verschillende gevallen melding gemaakt van de aanwezigheid van niet-ontploffte projectielen.'
Toegang 5, inv. 752	'20-21 mei 1940. Toegebrachte schade aan de eigendommen van den heer N. van Leeuwen, landbouwer te Zoetermeer door oorlogsgeweld. 6 koeien gedood ter waarde van 1360 gulden, 2 koeien gewond schade 200 gulden schade aan de woning, schuuren en hoobergen [sic.] 300 gulden. [...] Schade aan het perceel van de Wed. K van Alphen, Rokkeveenscheweg 52, 1 groote ruit.
EODD, Soeterberg	
UO 19981003	Op maandagmiddag 29 Juni 1998 om 13.30 uur ben ik, Fischer Henri, Louis, Nicolaas Maria, in dienst bij de brandweer Zoetermeer in de functie van coördinator rampenbestrijding gegaan naar: Jaap van Leeuwen geboren op 12 januari 1920 te Seghwaert wonende Zegwaartseweg 96 te Zoetermeer. Bovengenoemde betrokkene heeft een verklaring afgelegd over gebeurtenissen uit de tweede wereldoorlog welke de mogelijke aanwezigheid van (niet) ontplofte (vliegtuig)bommen in de omgeving van de Zegwaartseweg te Zoetermeer zouden kunnen bevestigen danwel ontkrachten. De getuige verklaarde het volgende: "De hele oorlogperiode woonde ik samen met mijn vader en moeder en zeven zusters in het voorhuis van de boerderij aan de Zegwaartseweg nr. 96 te Zoetermeer. Ik herinner mij nog goed dat in de nacht van 10 op 11 mei 1940 [sic, hier wordt vermoedelijk bedoeld op 20-21 mei 1940], Nederland had zojuist gecapituleerd, engelse en duitse vliegtuigen elkaar achterna zaten. Dat was juist boven onze boerderij. Ik sliep boven. Plotseling hoorde ik harde klappen, het hele huis stond te schudden, er was glasgerinkel, de pannen rammelden en ik zag buiten enorme stofwolken. Er kwamen mensen uit de buurt aangelopen. In de polder achter onze boerderij (aan de westkant,even voor het tochtpad) hoorde ik onze koeien enorm schreeuwen. Ook de paarden die in de wei stonden waren onrustig: en kwamen naar de boerderij toe. Mijn vader ging de koeien tellen. Er waren acht koeien weg. Zeven bleken er gedood en één koe lag zwaar gewond op de grond. Die is later afgemaakt. De politie kwam erbij en nog een aantal veiligheidsmensen.

Bron	Inhoud
	De Duitsers hadden Zoetermeer nog niet bereikt, die kwamen pas later. Ten westen van de boerderij op ongeveer 400 à 500 meter van de boerderij waren gaten in de wei geslagen. Overdag kon je pas goed zien wat er gebeurd was. Er was één groot gat met 13 van 7 meter en 4 meter diep. Er waren ook nog drie kleinere gaten. Al die gaten zijn later geïnspecteerd. Het grote gat werd afgezet. De mijnopruimingsdienst is erbij geweest. Er is een huls gevonden. Die hebben wij nog jaren bewaard. Later zijn de Duitsers gekomen. Die waren bang dat er nog iets zou liggen. De kleine gaten hebben wij zelf dichtgegooid. Van de boerderij waren veel ruiten gesneuveld. Oe muren waren ontzet en vertoonde grote scheuren. Gelukkig konden wij in het begin van de oorlog nog aan vensterglas komen. Later was dat veel moeilijker. Onze buurman, Wout Seghwaert, had ongeveer anderhalve ha. glasschade aan zijn kassen. Het moet een behoorlijk bom zijn geweest. Er waren zelfs scherven door het pannendak heen gekomen. (...) GETUIGEVERKLARING Op dinsdagmorgen 7 juli 1998 om 11,00 uur ben ik, Fischer Henri, Louis, Nicelaas Maria, in dienst bij de brandweer Zoetermeer in de functie van coördinator rampenbestrijding gegaan naar; GERRIT KNEPPERS geboren op 17 oktober 1930 te Seghwaert wonende Rembrandtstraat 110 te Zoetermeer. Bovengenoemde betrokkene heeft een verklaring afgelegd over gebeurtenissen uit de tweede wereldoorlog welke de mogelijke aanwezigheid van (niet) ontplofte (vliegtuig)bommen in de omgeving van de Zegwaartseweg te Zoetermeer zouden kunnen bevestigen danwel ontkrachten. De getuige verklaarde het volgende: "Ik woonde in de oorlog samen met mijn vader en moeder en vijf zussen aan de Zegwaartseweg nr. 57. Dat was een blok van twee huizen aan de oostkant van de vaart. In die tijd speelde ik veel om en rond het huis Toen de oorlog uitbrak, was ik 10 jaar en aan het einde van de oorlog was ik vijftien. (...) De laatste maanden van 1944 en de eerste maanden van 1945 kon ik niet meer naar school. Het was te gevaarlijk. Regelmatig werd de weg en de spoorlijn tussen Zoetermeer en Voorburg/Den Haag door vliegtuigen beschoten. Ik herinner mij nog goed dat een klasgenoot en vriendje, Ab Verstraalen. door een engels vliegtuig aan de Voorweg werd doodgeschoten. Toen ik 14/15 jaar was had ik tot taak om de paarden van Van Eeden Petersman, die bij ons aan de overkant woonde, naar de hoefsmid in Benthuizen te brengen. Op een nacht aan het einde van de oorlog, het moet maart 1945 zijn geweest, de juiste datum weet ik niet meer, schrok ik wakker door een enorme klap. Ik siiep in de bedstee op de begane grond. Mijn vader was niet thuis. Die moest wachtlopen bij de sluis aan de dijk. Wij gingen niet naar buiten. Ongeveer een uur later kwam mijn vader thuis. In die periode kwamen veel geallieerde vliegtuigen over op weg naar Duitsland om daar bombardementen uit te voeren. Eén van de geallieerde vliegtuigen had blijkbaar motorstoring gekregen en moest terugkeren. Voordat dat vliegtuig terugkeerde heeft het de bommen afgeworpen boven het land van Jaap van Leeuwen, achter de boerderij van de Zegwaartseweg nr. 96 [vermoedelijk doelt de getuige hier op de luchtaanval van 20-21 mei 1940]. Bij die actie zijn toen een aantal koeien gedood. Ik weet nog goed dat de bommen aan het einde van de oorlog zijn neergekomen en niet aan het begin van de oorlog. Even verderop aan de Zegwaartseweg woonde de familie Deurloo. Hun

Bron	Inhoud
	dochtertje, Corrie, die in 1945 was geboren, is door de enorme klap uit de wieg gevallen. Iedereen kan zich dat voorval nog goed herinneren. Ik weet zeker dat er in land achter ons huis, aan de ooskant van de Zegwaartseweg richting Broekweg géén bommen zijn neergekomen. Er zijn wel bommen afgeworpen in de buurt van Brinkers, de grote weg en de spoorlijn. Wat ik vreemd vind is, dat er geen onderzoek is gehouden bij bewoners van de Zegwaartseweg of bij personen die in de oorlog daar hebben gewoond, toen de wijken Seghwaert en Palenstijn werden gebouwd"
UO 20010538	'De in de eerdere onderzoeksaanvraag [19981003] blijkt aldus 180 graden gedraaid te zijn weergegeven. Het voormalige land van de familie Van Leeuwen lag aan de noordzijde van de Zegwaartseweg, daar waar zich nu de wijk Seghwaert bevindt.'
The National Archives, Londen	
AIR 14, Night Bomb Rais sheets, inv. 2665	20-21 juni 1940 [Voor deze nacht worden alleen luchtaanvallen vermeld op doelen in Frankrijk en Duitsland.
TNA, Air Ministry and Admiralty: Coastal Command: Registered Files. Files relating to the organization, planning, equipment and operations of Coastal Command, 1930-1974. (Toegangsnummer TNA, AIR 15).	20-mei-1940 A/C detailed: 6 x xBeaufort 22 Sqdn, 16 Group Task: To attack ROTTERDAM Harbour Results: '5 Aircraft attacked target. Bombs were dropped on petrol at the Harbour. Large fires in refining plant. 1 Aircraft did not reach target.' Bombs dropped: 20x250GP TNA, AIR 15/768
TNA, Coastal Command, ORB's stations Bircham Newton, Detling, North Coates, Thorney Island TNA, AIR 28	20 mei 1940 "Operation No.19. five Beaufort Aircraft of 22 Squadron from this base carried out bombing operation against Petroleum and Oil storage tanks at Rotterdam. Salvos of 250 lb bombs were dropped from all aircraft practically all finding some part of target. Aircraft O/22 registered a direct hit on large tank which blowing up with terrific explosion lighted up whole area with a yellow glow. As aircraft turned other smaller tanks were observed to blow up, and four large tanks were already ablaze with fire spreading to others, and smoke rising to a height above 7000 feet. Aircraft P/22 following A/C O confirmed report, and dropped a salvo of r bombs [sic] on refining plant which caused large fires with bluish flames. (...)" TNA, AIR 28/593. ORB Coastal Command Station North Coates. 01 April 1940 – 31 October 1940

7.4.6 Britse luchtaanval 5 juni 1940

Bron	Inhoud
Nationaal Archief, Den Haag	
Toegang 2.04.53.15, inv. 76	5 juni 1940 "Van Burgemeester van Benthuisen: Eenige Duitse bommen afgeworpen in omliggende Weilanden"

7.4.7 Britse luchtaanval 1-2 januari 1941

Bron	Inhoud
Literatuur	
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i>	1-2 januari 1941, p. 67 'Ook vielen regelmatig bommen in de weilanden als vliegtuigen hun last in noodsituaties kwijt moesten. De eerste dagen van 1941 kwamen verschillende bommen aan het eind van de Zegwaartseweg neer, beschadigden de telefoonlijnen, deden het water uit de vaart over de weg spatten, hadden een koe op stal in stukken gereten en een gat in de dijk geslagen.'
Gemeentearchief Zoetermeer	

Bron	Inhoud
Toegang 5, inv. 613	1-2 januari 1941 'Op woensdag 1 januari 1941, des avonds omstreeks 10 uur, werd door den heer Burgemeester dezer gemeente aan 1e ondergeteekende, telefonisch kennis gegeven, dat onder de gemeente Benthuisen, op de grens van de gemeente Zoetermeer, door een vliegtuig brandbommen waren afgezet tengevolge een begin van brand was ontstaan in een woning gelegen onder de gemeente Benthuisen. Eenige van die brandbommen waren terechtgekomen op het wegdek van den Zegwaartscheweg onder deze gemeente, waardoor het wegdek was beschadigd. Deze mededeeling bereikte den Burgemeester middels den gemeenteveldwachter van Benthuisen, genaamd Stuurman [Slecht leesbaar, niet duidelijk] . Ingevolgde [slecht leesbaar] bekomen last hebben wij ondergeteekenden, vergezeld van het hoofd en plaatsvervangend hoofd van den Luchtbeschermingsdienst der gemeente Zoetermeer ter plaatse een onderzoek ingesteld. Bij dit onderzoek constateerden wij, dat op een viertal plaatsen gaten in het bitumen wegdek waren gebrand, die door de zorgen van den veldwachter van Benthuisen met zand waren afgedekt. Genoemde veldwachter deelde ons nog mede, dat in een woning, gelegen langs den Zegwaartscheweg, doch staande onder de gemeente Benthuisen, een brandbom was terecht gekomen en een begin van brand had veroorzaakt in een slaapkamer. Door [onleesbaar] op te treden was uitbreiding voorkomen. Over een oppervlakte van ongeveer 100 m waren verschillende brandbommen neergekomen, onder andere in den tuin van den woning bewoond door den landbouwer J. van den [slecht leesbaar], gelegen aan den Zegwaartscheweg, onder de gemeente Benthuisen. In de sloot langs den Zegwaartscheweg, tegenover perceel 172, was een projectiel gevallen, tengevolge waarvan het water over het wegdek was gespat.' 'Op dinsdag 2 januari 1941, des voormiddags omstreeks 11 ½ uur, werd ons kennisgegeven, dat in den avond van den 1en januari 1941, des middags omstreeks 8.45 uur, niet alleen brandbommen waren afgezet, doch vermoedelijk ook andere projectielen. Hierbij was één projectiel terecht gekomen in de stal der boerderij, gelegen Zegwaartscheweg 178, onder de gemeente Zoetermeer; één in een perceel [slecht leesbaar, aardappelland?]. En een derde projectiel, terecht gekomen in de sloot langs den Zegwaartscheweg, waarvan sprake is in de mededeeling van de gemeenteveldwachter van Benthuisen.'
Nationaal Archief, Den Haag	
Toegang 2.04.53.15, inv. 76	'1 Januari 1941, Hedenavond om 19.45 uur zijn pl.m. 10 brandbommen uitgeworpen op de grens Benthuisen – Zoetermeer. Een huis is getroffen. Brandje onmiddellijk gebluscht. Licht schade aan slaapkamer, geen gewonden Telefoonkabel gestoord. De Deutsche instanties gewaarschuwd.' "Op tijd en plaats, voormeld, hoorde ik één vliegtuig en tegelijker tijd hoorde ik tweemaal achter elkaar een hevig gesuis. Daarna zag ik, dat er op een afstand van ongeveer 40 Meter van mij verwijderd eenige brandbommen op den openbaren weg, den Geerweg, gemeente Zoetermeer, waren gevallen. Ook zag ik op het erf van den Heer Jan van den Berg, wonende Geerweg 227 te Benthuisen, eenige brandbommen branden. Ook bleek mij dat er een brandbom was gevallen door het dak van de woning van de weduwe P. van der Eijk, wonende Geerweg 228 te Benthuisen." "De bommen zijn in het Westelijk gedeelte der gemeente Benthuisen grenzende aan de gemeente Zoetermeer gevallen. In de gemeente Benthuisen zijn ongeveer 60 brandbommen gevallen, nl. op het erf van Van den Berg 8, op het erf van de weduwe van der Eijk 6, terwijl op het aangrenzend bouw en weiland ongeveer 46 brandbommen zijn gevallen. Verder is er een brisantbom ontploft in een sloot, loopende langs den Geerweg te Benthuisen."
NIOD, Amsterdam	

Bron	Inhoud
Toegang 077, inv. 1328	"Am 1.1.41, um 19.45 uhr, in Benthuisen (Südholland) etwa 10 Brandbomben afgeworfen, davon fiel 1 in ein Wohnhaus. Brandherd im Schlafzimmer schnell gelöscht. Keine Verluste." [...] Betrifft Meldung vom 2.1., ziffer 2: In Benthuisen wurden insgesamt etwa 40 Brandbomben abgeworfen. Ferner in der angrenzenden Gemeinde Zoetermeer 3 Sprengbomben auf Ackerland. 1 Kuh getötet."
Bundesarchiv, Freiburg	
RL 2-II Luftwaffenführungsstab RL 2-II-226	'1945 Benthuisen, 10 brb. 1 Wohnhaus leicht beschädigt, sonst kein Schaden.' [Dit gebeurde 1-1-41]
The National Archives, Londen	
AIR 14, inv. 2671	1-2 januari 1941 [Voor deze nacht geen meldingen van door Bomber Command uitgevoerde luchtaanvallen in deze omgeving.]
AIR 15, inv. 770	1-2 januari 1941 [Voor deze nacht geen meldingen van door Coastal Command uitgevoerde luchtaanvallen in deze omgeving.]

7.4.8 Amerikaanse vliegtuigcrash 30 juli 1943 (T2742)

Bron	Inhoud
Literatuur	
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i>	p. 99, 30 juli 1943, "Vanmorgen werden we opgeschrikt, doordat er een Amerikaanse bommenwerper brandend aan de Bleiswijkseweg was neergekomen." (...) "Vrijdag 30 juli 1943 werd een Amerikaanse B-17, een bommenwerper [...] op de terugweg van het Duitse Kassel neergeschoten. [...] stortten 's ochtends om kwart voor elf met het vliegtuig neer achter de Bleiswijkseweg 15." (...) "Op 30 juli 1943 zag de 15-jarige Martien Karens een vliegtuig neerstorten. Hij pakte zijn fiets en reed richting Bleiswijkseweg."
Zwanenburg, G.J., <i>En nooit was het stil, II</i> , Oldemarkt, 1990,	p. 51, 30 juli 1943 "Ook enkele andere dingen maakten deze 30 ^{ste} juli [1943] tot een gedenkwaardige. [...] De zes B-17's kwamen neer: één 10 km ten westen van Domburg in zee (neergeschoten op de heenweg); één bij Opijnen; één bij Dubbeldam; één bij Angeren, één ZO van Apeldoorn en één bij Zoetermeer."
E.W. van den Burg, <i>Missing in Action</i>	30 juli 1943, p. 19-21 'Een van de eerste officiële bronnen die we tegenkwamen was een rapport van het Hoofd van de Zoetermeerse Luchtbeschermingsdienst. 'Op Vrijdag 30 juli, omstreeks 10.45 uur, stortte een vliegtuig, volgens zeggen een Amerikaansch, neer binnen deze gemeente, op een perceel bouland achter de woning aan den Bleiswijkschenweg no. 15. De Duitse Weermacht was terstond aanwezig en trof de nodige maatregelen ter afzetting. Enige schade werd aangericht aan het te velde staande koren. (...) Een jongeman in Zoetermeer, Niek Nieuwenhuijsen (...) hield in die tijd een dagboek bij (...) 'Vanmorgen werden we opgeschrikt door doordag er een Amerikaanse bommenwerper brandend aan de Bleiswijkscheweg was neergekomen. (...) 't Was in deze oorlog nog niet eerder gebeurd, dat een vliegtuig in Zoetermeer was geland'. [Ooggetuige Bob Switsar]: 'Wij zaten bij Nutricia op school. (...) We zaten dus langs de Rijksweg en hadden uitzicht op de polders over het spoor, naar water-toren. Op een gegeven moment kwam daar een vliegtuig voorbij en dat was dan, zoals later bleek, een B17 bommenwerper. Die was aangeschoten en vloog zeer laag. We hoorden later dat het was terechtgekomen bij Willem van der Wel (...) maar het land was van Willem van Reeuwijk. 's Middags ging ik niet naar school. Samen met een vriendje gingen we naar het vliegtuig kijken. Al die brokstukken lagen daar verspreid in het korenveld. Het grootste en indrukwekkendste van het geheel was de staart van het vliegtuig, die stond toevallig nog recht overeind. De Duitsers hebben het vliegtuig afgevoerd via de boerderij van Willem van Reeuwijk, waar de garage van Van der Velden nu is. (...) Met stukken en brokken is het toestel uit het land aangevoerd en dat lag daar allemaal opgestapeld. Het was een indrukwekkend gezicht om

Bron	Inhoud
	dat vliegtuig daar op dat erf te zien liggen. Dat kwam zowat tot aan de goot van de tas, dus dat was een berg van een meter of drie hoog.'
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegang 5, inv. 613	'Op vrijdag 30 juli 1943, omstreeks 10.45, stortte een vliegtuig, volgens zeggen een Amerikaansch, neer binnen deze gemeente, op een perceel bouwland achter de woning aan den Bleiswijkschenweg no. 15. De Duitse Weermacht was terstond aanwezig en trof de noodige maatregelen ter afzetting .eenige schade werd aangericht aan het te velde staande koren. In verband met opgemelde omstandigheid werd op dienzelfden vrijdag te elf uren de voorgeschreven melding aan de Rijksinspectie Luchtbescherming te 's-Gravenhage, en die aan den politie-officier te 's-Gravenhage gedaan.'
Toegang 5, inv. 260	'Maandrapport betreffende politionele aangelegenheden. Luchtbescherming. (Summiere opgave van luchtaanvallen, bombardementen, enz. voor zoo verre van buitengewoon ernstigen aard. Op 30 juli is er een, naar zeggen, een Amerikaansch, vliegtuig neergestort binnen deze gemeente. De Duitse Weermacht was terstond ter plaatse.'
Internet	
http://www.jollyduck.com/overige/boekenlijst	30 juli 1943, 'Missing in Action: neergestorte Amerikaanse bommenwerpers in Zoetermeer en Zoeterwoude 1943/1945 (...) Op 30 juli 1943 stortte een B-17 neer bij de Bleiswijkseweg in Zoetermeer, met als bijnaam Yankee Dandy, na een zware aanval op de Duitse stad Kassel te hebben uitgevoerd samen met nog 150 andere bommenwerpers. Twee bemanningsleden kwamen om en werden tijdelijk bij de Oude Kerk begraven, de anderen waren met een parachute eruit gesprongen en kwamen tot achter Rotterdam neer; ze werden allen krijgsgevangen genomen.'

7.4.9 Duitse vliegtuigcrash 19 september 1943 (R0633)

Bron	Inhoud
Literatuur	
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i> , p.101	19 september 1943 'Vanmiddag is er een Duitse jager neergestreken of gevallen achter bij Glijnis op het land.'
Internet	
SGLO Verliesregister	19 september 1943, Messerschmitt Bf 109, cause of the crash: Overschlag bie Notlandung infolge Brennstoffmangel, damage: 40%'

7.4.10 Amerikaanse luchtaanval 1 mei 1944

Bron	Inhoud
Literatuur	
G.J. Zwanenburg, <i>En nooit was het stil, deel 2</i> , (Oldemarkt, 1990) 207	'1 mei 1944 8th Air Force Frankrijk en België, maar liefst 125 P-51's vlogen een sweep over Frankrijk en Nederland. Geen bijzonderheden. Noot. De Duitsers rapporteerden in hun FTB dat tegen 18.00, 50 Lightnings via het Scheldegebied binnenvlogen op weg naar België en Noord Frankrijk, waarbij bommen werden afgeworpen in Brussel. Maar verder: 'Een machine zwenkte in het gebied van Den Haag af, waardoor de afgeworpen bommen terecht kwamen op de spoorlijn en autobaan tussen Den Haag en Utrecht. Het treinverkeer is voorlopig stopgezet. De Straatweg in oostelijke richting vernield. Wegens blindgangers moest alle verkeer over Voorburg worden stopgezet.' Zover deze melding. In de beschikbare Britse rapporten wordt deze aanval op een AD niet genoemd, maar de 20th Fighter Group, uitgerust met de P-38 Lightning, meldde dat 50 P-38's om 17.00 uur bij de Nederlandse kust rendez-vous maakten met de bommenwerpers (B-24's), die om 17.30 boven hun doel (Brussel) waren. De jagers voerden deze dag geen aanvallen uit met bommen, zodat moet worden aangenomen dat een van de bommenwerpers voortijdig terugkeerde maar toch nog de bommen bij Den Haag heeft afgeworpen.'

Bron	Inhoud
R.A. Freeman, <i>Mighty Eight War Diary</i> (London, 1981), 234	'8AF 333 [...] 2BD Despatched: B-24 151 Effective: 59 Target: Brussels M/Y Bombs Tonnage: 254.0 Losses MIA: 0 E: 0 Dam: 21 KIA: 0. [...] Groups participating: 2BD – 44BG, 93BG, 389BG, 392BG, 445BG, 446BG, 448BG, 453BG, 466BG, 467BG;'
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegangsnummer 5, inv. 613,	[Rapport luchtbeschermingsdienst, Zoetermeer] 'Op maandag 1 mei 1944, werd mij door den Burgemeester van Zoetermeer, die mij tegelijkertijd per auto afhaalde, medegedeeld dat er door een vliegtuig bommen waren afgezet of uitgeworpen bij den Rijksweg in de gemeente Zoetermeer. Bij een onderzoek ter plaatse is mij gebleken, dat te 17.45 een vliegtuig bommen had afgezet of uitgeworpen op de spoorbaan van Gouda naar 's-Gravenhage tusschen de stations Zoetermeer en Voorburg, tusschen paal 16.6 en 16.8, en op den Rijksweg no. 12 ter hoogte van kilometerpaal no. 57. Dientengevolge was de spoorbaan alsmede de beide banen van den Rijksweg en het daarnaast loopende rijwielpad zwaar beschadigd. Een passerende vrachtauto, merk Dodge, gemerkt Hz.232241, met antraciet-generator, eigenaar P. Van Vegten expediteur Goudkade 24 te Gouda, was door den luchtdruk omvergeworpen en vernield. [...] het verkeer werd, nadat het eerst nog over den noordelijken baan werd onderhouden, op zijn last geheel omgelegd, wegens de vermoedelijke aanwezigheid van blindgangers, terwijl er geen opruimingswerkzaamheden konden worden verricht, voordat zeker was, dat er geen dergelijke blindgangers aanwezig waren.' 3 mei 1944 '(...) Na bekomen informatie is mij gebleken, dat het spoorweg-verkeer weer vrij normaal verloopt. In een onderhoud, dat de Burgemeester van Zoetermeer en ondergeteekende hadden met den heer Kamman van de Technische Noodhulp hebben wij aangeboden, dat een opruimingsploeg van den Luchtbeschermingsdienst dezer gemeente zou worden ingezet. Hiertoe was echter volgens den heer Kamman geen aanleiding, (...)'
Toegangsnummer 50, inv. 406	1 mei 1944 'Bommen langs A12 tussen Zoetermeer + Voorburg paal 166 + 16.8 (NS) + [onleesbaar] ook blindgangers'
Internet	
https://www.b24.net/MM050144.htmM	1 mei 1944 'Target: Liege, (...) Mission #77 (...) The Group was first alerted at 1000 hours and pre-briefed for a target of Brussels. At the regular briefing, the target was changed to the marshalling yards at Liege, Belgium. General briefing was held at 1315 hours for 24 aircrews. The lead was split between the 579th and 576th Squadrons with 1/Lt Lieutenants William F. Cetin and George J. Jackson the respective Bombardiers. At 1446 hours, the aircraft took off, each carrying eight 1000-pound GP bombs and 2,100 gallons of fuel'
http://www.445bg.org/may.-1944.html	'Mission 333 (...) 151 B-24s are dispatched to Brussels (59 bombers), and Liege (40 bomb), Belgium; 21 B-24s are damaged; no losses or casualties.'

7.4.11 Britse luchtaanval 7 oktober 1944

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 37, inv. 715	7 oktober 1944 'A/C: 2 x Typhoons, Sqn/Wing: 193/146. Up: 1315, Down: 1845. Enemy Ground Casualties des: 1 GUN, Remarks to include area: 4 x 500 on bridge D.8187. Near misses. 1 gun towed by tractor destroyed.'

7.4.12 Duitse vliegtuigcrash 27-28 december 1944 (T4267)

Bron	Inhoud
Literatuur	
Benthuzer turfjes, september 2002	27-28 december 1944, p.3-7 [In dit artikel wordt de crashlocatie geplaatst op het land van Slootmaker, net over de grens van Benthuiser op het toenmalige

Bron	Inhoud
	grondgebied van Zoetermeer. Uit de verhalen van ooggetuigen blijkt dat Duitse instanties het wrak hebben ontmanteld. Het duurde naar verluidt enkele weken voordat de brokstukken en gesloopte onderdelen waren uitgevoerd. Hieruit kan worden opgemaakt dat het vliegtuig bij de crash totaal vernield was. De verhalen gaan dat lokale jongeren zich ontfermden over de brokkenstukken, (boordwapen)munitie.]

7.4.13 Britse luchtaanval 3 februari 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 37, inv. 717	3 februari 1945 'A/C: 3, Sqn/Wing: 257/146. Remarks to include area: 6 x 500 on rly D.7385 – 1 hit on embankment and one on road.'
AIR 27, inv. 1528	[257 Squadron] 3 februari 1945 'Next eight aircraft were detailed to attacked separate interdiction targets in two sections of four. The Squadron Commander's section snipped the Utrecht-Amsterdam line in two places while F.O. B.J.Spragg attempted to sever the railway line East of Gouda. It was only shaken! Probably there was a strong cross-wind.' 'Date 3.2.1945, Aircraft type & number: Typhoon A, Typhoon C, Typhoon J, Typhoon R, Time up: 1705, down 1730/1800, Details of flight: Bridge E7885. Bombs dropped. No claims due to darkness.'
Air 27, inv. 1528	[257 Squadron] 3 februari 1945 'The last section of three aircraft led by F.L. J.D. Maworth D.F.C. "made a stab" at a railway line East of Rotterdam. As fate would have it only near misses shook the railway line East of ROTTERDAM. As fate would have it only near misses shook the sleepers. Sorely disappointed, the three pilots landed immediately before dusk to compete a hard, though, not so successful, day.' 'Date: 3-2-1945, Aircraft type & number: Typhoon T, Typhoon L, Typhoon E, Duty D538, Time up: 1720, down: 1800, Details of flight: INT Rotterdam-Hague. Bombs dropped on rly.line D735852. 1 D/H on embankment. 1 D/H on road next to rly.line.'

7.4.14 Britse luchtaanval 10 februari 1945

Bron	Inhoud
Literatuur	
G.J. Zwanenburg, <i>En nooit was het Stil... Kroniek van een luchtoorlog. Deel II</i>	'10 februari 1945 2nd Tactical Air Force: [...] Jagers en jabo's. 514 RAF vliegtuigen, 262 Spitfires, 196 Typhoons en 42 Tempests voor gewapende verkenning, aanvallen op munitiebunkers, geschutopstellingen en close support in het gebied van het offensief van het Canadese Leger. Met de volgende claims: vrachtauto's vernield: 28, beschadigd: 59; locomotieven vernield 12, beschadigd 36; spoorwagens vernield zeven, beschadigd 80; schepen vernield 2, beschadigd 18; paardewagens beschadigd twee; spoorlijnen vernield en onderbroken op 35 plaatsen. In luchtgevechten werden één BF-109 neergeschoten en beschadigd.'
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i> , p. 168	"Op 10 februari 1945 reed een aantal fietsers met tegenwind in de beschutting van een wagen met hooi op de rijksweg bij de Rokkeveenseweg. Plotseling vielen vier vliegtuigen aan."
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegangsnummer 5, inv. 613	'Op zaterdag 10 februari 1945, te 3.15 namiddag, hebben 4 vliegtuigen in twee achtereenvolgens uitgevoerde scheervluchten een aanval gedaan op een hooiwagen, getrokken door een paard, achter welke wagen, hoog opgeladen

Bron	Inhoud
	met hooi, een aantal fietsers reden met het oog op de sterke ZW-wind. Dit vond plaats op Rijksweg no. 12 (Den Haag Utrecht) ongeveer bij HM-paal 94, pl. M. 100 meter ten oosten van den overgang van den Rokkeveenscheweg over genoemden Rijksweg in deze gemeente.'
Toegangsnummer 5, inv. 751	3 april 1945 'In verband met het in uw gemeente plaats gehad hebbende oorlogsgeweld (bominslag e.d.) dd. 10/2 1945 waarbij 2 personen werden gedood en 3 personen werden gewond, [...]
The National Archives, Londen	
AIR 37, inv. 717	10 februari 1945 'A/C: 11 x Spitfires, Sqn/Wing: 332/132. Up: 1312, Down: 1805. Claims on des: 2 MET. Claims on dam: 4 MET. Remarks to include area: 1 MET damaged. Y.8701. Staff car des. Y.8585. 1 loco des and 9 TRG dam. D.7383. Petrol bowser des D.9197. 1 MET dam. Y99109. (...) 10 februari 1945 [Hier worden voornamelijk boordwapenbeschietingen in een groot gebied tussen Amsterdam-Bentheim. De enige melding in de buurt die relevant is, betreft luchtaanvallen van 332 Squadron, dat die datum in de buurt van het spoor van Zoetermeer boordwapenbeschietingen heeft uitgevoerd.]
AIR 27, inv. 1729	10 februari 1945, 'Duty: Armed-recco. Up: 1300, Down: 1400. Details of sortie or flight: Good results of strafing.' (...) 10 februari 1945 [Bevat meldingen van diverse boordwapenbeschietingen in de regio Utrecht-Apeldoorn. Er worden echter geen specifieke locaties genoemd die betrekking hebben op de omgeving van het onderzoeksgebied. In het overzicht worden ook geen bomafwerpen genoemd.]

7.4.15 Amerikaanse vliegtuigcrash 22 februari 1945 (T5293)

Bron	Inhoud
Literatuur	
Van der Zwan, <i>De dag dat het manna viel</i> (1976)	[In dit boek wordt de crash behandeld, alsmede de nasleep van deze gebeurtenis.]
't Seghen Waert, jaargang 25 aflevering 3 augustus 2006	'Speurtocht naar de Jolly Duck en John McCormick (...) Eerst even toelichten wat met Jolly Duck wordt bedoeld. Dat was een Amerikaanse bommenwerper die op 22 februari 1945 een noodlandig heeft moeten maken in de Geerpolder van Zoeterwoude, nadat het vliegtuig eerst Zoetermeerse bodem had geraakt. (...) Zouden er nog resten van het vliegtuig in de grond zitten waar het ooit is neergekomen? P. 12 'Het vliegtuig was door Duits afweergeschut behoorlijk beschadigd en de brandstof raakte op. Piloot Joseph Walker had dan ook bijzonder veel moeite om de 22 ton wegende aluminium reus in een rechte lijn te houden, om zo goed en zo kwaad als het kon zijn toestel veilig neer te kunnen zetten. (...) Een zachte landing is het niet geweest. Een van de bemanningsleden zei later hierover: 'We vlogen heel laag. We waren een veel te gemakkelijk doelwit. De gezagvoerder besloot tot een noodlanding. We loosden zo veel mogelijk ballast. Met een daverende klap stortten we neer. Ik hoorde het metaal verfrommelen. Ik dacht dat het met me gedaan was. Toen drong het tot me door dat ik ongedeerd was.'
Burg, E.W. van den., <i>Missing in action; neergestorte Amerikaanse bommenwerpers in Zoetermeer en Zoeterwoude 1943-1945</i> . Zoetermeer, Historisch Genootschap Oud Zoetermeer 2005, 37	'Het was 27 april 1995 niet de eerste keer dat meneer Duerr met een vliegtuig in Nederland landde. Een halve eeuw daarvoor, om precies te zijn op donderdag 22 februari 1945, was hij één van de negen bemanningsleden die met een Amerikaanse bommenwerper een redelijk geslaagde noodlanding maakte bij de boerderij van Tinus Janson in de Geerpolder te Zoeterwoude.'
Internet	
digibron	'Gedood door kogels van de geallieerden

Bron	Inhoud
	Voor een neergestorte bommenwerper was in de Tweede Wereldoorlog altijd veel belangstelling. Zo ook in de Geerpolder in Zoeterwoude, waar op 22 februari 1945 een B-24, bijgenaamd de Jolly Duck, een noodlanding maakte. Vier burgers moesten hun nieuwsgierigheid met de dood bekopen, zo is te lezen in het boek "Missing in Action". M. van Elzen-Zonderop, moeder van vijf kinderen, is op doorreis naar haar ouders als ze een kijkje gaat nemen bij de Jolly Duck. Daar lopen ook vijf kinderen met de achternaam Van Bemmelen. Eerder die dag heeft een verkenningsvliegtuig van de RAF doorgegeven dat de Jolly Duck nog redelijk onbeschadigd is. Een al lang bestaande instructie schrijft voor dat alle geallieerde vliegtuigen die in vijandelijk gebied zijn neergekomen en weinig schade hebben opgelopen, vernietigd moeten worden. Drie jachtbommenwerpers komen de klus klaren en schieten de Jolly Duck in brand. Maar de kogels maken ook een einde aan de levens van mevrouw Van Elzen en Gerrie en Joop van Bemmelen. De boer van de naastgelegen boerderij, Tinus Janson, komt kijken wat dat geratel betekent. Een tweede beschieting kost ook hem het leven.'

7.4.16 Britse luchtaanval 26 februari 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 26 februari 1945 '10.15, Six aircraft attacked the Haagsche Bosch target with 12x250 lb bombs all of which fell in the target area, all aircraft straffing the length of wood, down to 500 ft. A staff car moving south on the IJmuiden-Amsterdam road was attacked by one aircraft and left smoking and strikes were seen on another car moving SE on the Hague Gouda road. Two aircraft also attacked two cars moving out of Gouda and many strikes were seen causing the cars to stop. Two more V2 contrails seen – one moving in from NE Holland and one rising from The Hague.' 'Date 26th, Aircraft type: 7 x Spitfire, Duty: Pilot, Time up: 10.15, Down: 12.10, Details of flight: Dive bombing attack haagsche Bosch - Armed Recce.'

7.4.17 Britse luchtaanval 28 februari 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 24, inv. 641	28 februari 1945 'At 1015 hrs. Three Spitfires IX and one Spitfire XVI of 303 Sqdn. Took off from Coltishall to attack the target at Haagsche Bosch and any transport encountered in the area. [...] on the Hague-Gouda road saw a 3-ton camouflaged lorry, which stopped, four people jumping out. The Spitfires attacked in dives from 2.000 to 200 ft. And left the lorry flaming and emitting grey smoke. Twenty to thirty troops marching in single file at 10 yds. Interval just behind the lorry were also shot up.'
AIR 27, inv. 1666	[303 (Polish) Squadron] 28 februari 1945 'Armed Recco F.C. 501 C + D, 3 Spitfires IXF, led, by F/LT M. Szelenestowski, airborne from base 10.05 approached to Hague but land partially obscured by cloud and mist so turned N to cross in N of Katwijk at 5.500 ft at 10.50 hrs. Orbits of roads and railways between LEIDEN/HAGUE/Rotterdam waiting target to clear an seeking transport. On HAGUE/GOUDA road positions D.7589 – a 3 tons camouflaged lorry seen moving to HAGUE. Stopped and 4 people took roadside before all a/c attacked in dives 2000 ft to 200 ft. Left flaming, grey smoke. 20/30 troops marching towards Hague single file with 10 yards intervals and just behind lorry straffed by 3 a/c. More activity then usual reported on all roads – largely towards Hague. Returned to target but still observed by cloud and mist so set course for base from LOVEDUINEN [Loosduinen?] area at 11.15 at 4.000 ft. When 80 miles from

Bron	Inhoud
	base on course 300 from Hague at 11.35/Fix H.9915/ large explosion seen in sea with water, grey smoke rising up to 50 ft. A/c landed safely at 12.00 hours.'
	'Date: 28.2.45, Aircraft type: 3 x Spitfire IX, Time Up: 10.15, Down: 12.05, Details of flight: Armed recce – F.501 [onleesbaar] Spitfire IXF led by F/Lt Szelestowski airborne from base. Crossed in at XXXXXXXXXXXXXXX. Hague but land partially observed by clouded and mist so turned N to cross in N. Katwijk at 5500 feet Orbits of Roads and railways between Leiden/Hague Rotterdam waiting target to clear and seeking transport. [Slecht leesbaar, D7589?]

7.4.18 Britse luchtaanval 4 maart 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 24, inv. 644	4 maart 1945 'At 0930 hours four Spitfires IX of 134 Sqdn., each armed with two 250-lb. Airburst bombs, were despatched from Coltishall [...] the fourth aircraft bombed the railway between Hague and Gouda, diving from N.E. to S.W. from 5000 to 1500 feet. No results were observed. No flak was encountered.'

7.4.19 Britse luchtaanval 10 maart 1945

Bron	Inhoud
The National Archives, Londen	
AIR 16, inv. 966	10 maart 1945 'At 1500 hours four Spitfires XVI of 453 Sqdn. Left. Swannington, armed each with two 250-lb. Eleven second delay bombs, to attack Duindigt race-course. Cloud compelled the aircraft to seek a secondary target, but one aircraft developed engine trouble and was escorted by a second to land on the Continent. The remaining two Spitfires dived from 5000 to 2000 feet, east to west, to bomb the railway line west of Gouda, but no burst from the bombs (was seen?).
AIR 24, inv. 644	10 maart 1945 'At 1725 hours, four Spitfires XVI of 453 Sqdn. Left Swannington, each with two 250-lb. Eleven-second delay bombs. They were to attack Wasse-naar/Revelijn, but cloud at 5000 feet prevented this. They bombed the railway line West of Gouda in a dive from 5000 to 2000 feet, North to South; two bombs under-shot, and the others were not observed. One aircraft reported running short of fuel, so, together with another Spitfire, it landed on the Continent. The others re-turned to their base.'
AIR 27, inv. 1893	[453 Squadron] 10 maart 1945 'Numerous attacks were planned today against V2 firing and storage sites at Hague Duindigt and Wassenaar Ravelijn. Bad weather, however, diverted the 7 sections of 4 aircraft despatched to rail targets in the Gouda and Utrecht areas. Bombing results were fair to good. 'Date: 10.3.45, Aircraft type & number: M, J. R, A, Duty: Pilot, Time up: 1500, down: 1600, Details of flight: 5 th recce, In Katwijk 6,000, flew to Gouda area a/c [onleesbaar] reported engine cutting. Louder [onleesbaar] for B.67 assessed by p/o Inglas, railway line at D.87 bombed 5-2000. All 4 bombs did not explode. Blew [onleesbaar] unsuccessfully [onleesbaar] a/c. 'Date: 10.3.45, Aircraft: 4 x Spitfires, Time up: 17.25, down: 19.05-19.25, Details of flight: 7 the recce. In Katwijk, flew [onleesbaar] 3 minutes, then north (nog een heel stuk, maar onleesbaar).
AIR 27, inv. 1890	[451 Squadron] 10 maart 1945 'Date: 10.3.45, Aircraft type & number: 4 Spitfires XVI, Duty: armed Recce, Hague area, Time up: 1530, down: 1715, Details of flight: Cloud base about 1000 at base- vis poor. Gradual improvement across sea and at Dutch coast cloud base was about 5000. Vis about 15 miles. Crossed in N of Noordwijk at 3000. Recced Leiden area and F/L. Sutton went to Gouda and dropped 2 bombs (bombing NE to SW at 5000 [onleesbaar]) Bombs were seen to burst on edge of main Rotterdam road S of road junction. Blue 3 and 4 attacked

Bron	Inhoud
	railway line W of Gouda, bombing from N to S at 5000 down, and registered near misses. P/O Kelly attacked rail junctions SW of Gouda, bombing SW to NE, scoring near misses. Blue 1.3 and 4 then straffed a green [sedan?] car on Hague road W of Gouda. Strikes were observed but no flames seen. No Flak encountered. Then reced main roads, seen nothing and [onleesbaar] out over wireless station between Noordwijk & Zandvoort.'

7.4.20 Britse luchtaanval 17 maart 1945

Bron	Inhoud
The National Archives, Londen	
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 17 maart 1945 '11.25, The next Section of four aircraft led by F/o R.F. Baxter carried the same bomb load (waarschijnlijk 1x500 en 2x250 lb) which they dropped in a shallow dive from 3000 ft to ZERO FEET along the east side of the Railway track south of BOSKOOP. The embankment crumbled, the railway tracks were seen to be broken and the north end of the bridge undermined. In the recce to GOUDA and THE HAGUE which followed a medium tank was attacked west of GOUDA. All aircraft took part and the tank was left smoking after many strikes had been seen on the body and tracks. The section landed at URSEL, and after re-fuelling and re-bombing took off again and proceeded to GOUDA where three aircraft bombed a road bridge over the Railway lines NW of the town. Attacking from 4000 ft to ZERO FEET all bombs fell on the lines 10-30 yards north of the bridge. The other aircraft bombed a nearby railway line and these also fell on the lines, The Section landed at LUDHAM at 15.50 hours. No flak was encountered throughout the mission.' 'Date 17th, Duty: pilot, Time Up: 11.25, down: 12.55 and Up: 14.15, Down: 15.50, Details of Flight: Armed RECCE. Bombed rly junction at BOSKOOP, all bombs fell on side of track, embankment crumpled, rly lines broken. Reced to GOUDA & HAGUE. Attacked medium tank left smoking. LANDED B67. Re-fuelled & re-bombed. Bombed road bridge over rly with good results.'
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 17 maart 1945 'At 12.50 they took off again and flew to Gouda where they dropped their bombs on and around the Railway Junction situated west of the town. The two 250 lb bombs on F/O W.M. Campbell's aircraft hung up during the attack were successfully dropped on the railway junction at Alphen soaring two direct hits. The section landed back at base at 14.30 hrs.' 'Day: 17th, Aircraft type & number: 5 x Spitfire XVI, Duty, Pilot, Time up: 12.45, down 14.30, Details of Flight: Landed B67 where after re-fuelling & re-bombing took off & proceeded to Gouda where they bombed a rly junction. One a/c had bombs hold up and successfully bombed the rly junction at Alphen.'
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegang 5, inv. 841	17 maart 1945 'Op 17 maart 1945 werd voorts een aanvang gemaakt met het dicht van bomtrechters inde rijksweg en in de Stationsstraat. Smits werd hiertoe, naar hij mededeelde, door een Duits militair gevorderd. (...) In de week van 24-31 Maart 1945 werkten aan het dichten der bomtrechters arbeiders, die in dezelfde week aan de mangaten langs de Voorweg werkten. (...) Toen de rekening werd opgemaakt, bleek, dat Smits had betaald (...) voor het dichten van bomtrechters en Stationsstraat. (...) De Raad der gemeente Zoetermeer, Overwegende, dat de Duitse bezettende macht in November/December 1944 uitsluitend ter bescherming van eigen belangen en onder bedreiging met represailles ten aanzien van de burgerij vorderde, dat langs de rijksweg no. 12. Splitterboxen zouden worden gebouwd, de mangaten langs de Voorweg zouden worden instandgehouden en van stroobossen voorzien en de bomgaten in genoemde rijksweg alsmede in de Stationsstraat zouden worden gedicht.' (...)

Bron	Inhoud
	Zoetermeer 21 aug 45. Aan het gemeentehuis te Zoetermeer opgave van vermissing en beschadiging van kleren en serviesgoed geleden bij bombardement op 29 Maart 1945. 26 juni 1947 (...) Betreft: Verzoek om voorschot op de bijdrage in de oorlogsschade van N.V. Maatschappij 'Nutricia' tegenwoordig adres Stationsstraat 186, Zoetermeer, voor het herstel van pand Stationsstraat 186 (zuivelfabriek);
Toegang 50, inv. 406	17 maart 1945 '4 bommen naast spoorlijn bij Rijksweg 3 km oost van Nutricia. 2 bommen achter land Zegwaartseweg 118, 1 ontploft. 800 meter oostelijk van Zegwaartseweg.'

7.4.21 Britse luchtaanval 18 maart 1945

Bron	Inhoud
Literatuur	
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i> , p.168	"Op 18 maart 1945 [reed] een motor met zijspan in een bomtrechter."
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegang 50, inv. 406	18 maart 1945 - Bommen Rokkeveen, nabij Stationstraat 208 + 210, 2 huizen onherstelbaar beschadigd - Bommen 1 km oost van Rokkeveen op RW en spoorlijn 18 maart 1945 '21.45 uur. Motor met zijspan (3 [Duitse] militairen in bomtrechters van 18-3-1945 17.45 sub. 2. Motor onverlicht. 18 maart 1945 (...) 17.15 Stationsstraat
The National Archives, Londen	
AIR 16, inv. 966	18 maart 1945 'After rearming with 2x250 lb, 11 sec. delay bombs each, ten of these aircraft attacked the railway between Gouda and the Hague at 1735 hours diving from 11,000 to 6,000 ft; only two bombs were seen to explode, both of them direct hits on the track between Qd. 791871 and WD. 760855 (South of Hoorn).'
AIR 24, inv. 644	18 maart 1945 'At 1010 hours. Four Spitfires IX of 124 Sqdn. Left Coltishall each armed with two 250 lb. 11 sec. delay bombs. Crossing the Dutch coast at Katwijk, the aircraft attacked a railway bridge on the Hague-Gouda line from W. to E. diving from 9,000 to 4,000 ft. Two bombs damaged the embankment and others scored near misses.'
AIR 24, inv. 644	18 maart 1945 'At 1700 hrs., eleven Spitfires IX of 124 Sqdn., each with two 250 lb. eleven second delay bombs, took off from Ussel. One Spitfire turned back owing to mechanical trouble. The remaining ten attacked the HAGUE-Gouda railway line in dives from 11,000 to 6,000 ft. Only two bombs were seen to explode, but both of these were direct hits on the track. There was no flak and weather was clear.'
AIR 24, inv. 644	18 maart 1945 'At 1725 hrs., four Spitfires IX of 303 Sqdn., armed each with one 500 lb. eleven-second delay bomb, took off from Ussel. They flew direct to Rotterdam and attacked the Hague-Gouda railway in a dive from 10,000 to 4,000 ft., East to West. Two near misses and two bursts wide were observed. There was no flack.'
AIR 24, inv. 920	[124 Squadron] 18 maart 1945 'Date: 18, Aircraft Type: 4 x Spitfire Duty: Bombing, Time Up: 1010, Down: 1130, Details of flight: 4 aircraft on railway interdiction. Attack made on Railway bridge on Hague-Gouda line. "bomb damaged the embankment, others near misses."
AIR 24, inv. 920	[124 Squadron] 18 maart 1945, 'Date: 18, Duty: bombing, Time up: 1705, Down: 1730-1815, Details of flight: 8 a/c attacked suspected flak position with bombs seen to burst on suspected firing points. Mod light & heavy flak. Landed Ussel & rebombed. (...) 11 a/c took off from Ussel and attacked railway line Gouda-Hague

Bron	Inhoud
	between points 791871 and 760885. Only 2 bombs seen to explode, both direct hits on track. No enemy reaction. Weather clear.'

7.4.22 Britse luchtaanval 19 maart 1945

Bron	Inhoud
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegangsnummer 50, inv. 406	19 maart 1945 (...) '2 bommen achter bouwland bij De Mol., Vlamingsstraat'
The National Archives	
AIR 16, inv. 966	19 maart 1945 "At 1220 hours 4 Spitfires IX (of 124 Squadron), each carrying a 2 x 250 lb. 11 secs. delay bombs, attacked the railway at Hague/Gouda 9qd 762883). Two bombs burst on the road beside the railway line, the remainder were near misses.'
AIR 24, inv. 644	19 maart 1945 'At 1140 hours four Spitfires IX of 124 Sqdn., each armed with two 250-lb. Bombs, were despatched from Coltishall, crossed the Dutch coast North of the Hague and attacked the Hague/Gouda railway line. Two bombs burst on the road beside the railway line, and the remaining bombs scored near misses.'
AIR 27, inv. 920	[124 Squadron] 19 maart 1945, 'Date march 19, 1945, Aircraft : 4 x Spitfire, Duty: Dive bombing, Time Up: 1140, Down: 1300, Details of flight: 4 aircraft attacked Railway line between HAGUE & GOUDA. 2 bombs hit the road by the side of the track, and the rest were near misses. No enemy reaction.'

7.4.23 Britse luchtaanval 20 maart 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 16, inv. 966	20 maart 1945 'After rearming with a similar bomb load (1x500, 2x250 lb, 11 secs delay), the Spitfires (4 x 453 Squadron) took off at 1140 hours and bombed the HAGUE/UTRECHT railway from W. to E. at approximately QD.7488 in dives from 8,000 to 4,000 ft. One stick of bombs was a direct hit, the others were near misses.'
AIR 16, inv. 966	20 maart 1945, Four Spitfires IX of 124 Sqdn. 'After landing at Ussel and rearming each with 1 x 500 lb. And 2 x 250 lb. Bombs, they left again and at 1425 hours attacked the railway between Hague and Gouda at qD 800870. Three bombs burst on the track, others on the embankment or near misses. Those attacks were made in shallow dives to 1,300 ft.'
AIR 24, inv. 644	20 maart 1945 'At 1140 hrs. four Spitfires XVI of 453 Sqdn. took off from Ussel, each carrying 2 x 250 lb and 1 x 500 lb bombs and bombed the Hague/Utrecht railway approximately half a mile E. of Hoogeveen. Bombing was carried out in a dive from 8,400 ft. on a course from W. to E. One stick of bombs scored a direct hit and the others were near misses.'
AIR 24, inv. 644	20 maart 1945 'At 1355 hrs. Four Spitfires IX of 124 Sqdn., each armed with 1 x 500 lb and 2 x 250 lb bombs took off from Ussel and bombed the railway between the Hague and Gouda in shallow dives to 1500 ft. Bombs were seen to burst on the track, some fell on the embankment, others scored near misses.'
AIR 27, inv. 1893	[453 Squadron] 20 maart 1945 'Date: 20.3.45, Aircraft: 4 x Spitfire, Time up: 1140, Down: 1250, Details of flight: Took off from B.67 and bombed line Hague/Utrecht W/E 8-4000 at approx. D. 7488. 1 Stick direct hit, others near misses.'
AIR 27, inv. 920	[124 Squadron] 20 maart 1945, 'Date: 20, Aircraft type: 4 x Spitfire, Duty: dive bombing, Time Up: (return) 1355, down:1510, Details of flight: On outward journey, attacked railway junction near Alphen, 2 hits on embankment, others near misses, while on way to Ussel attacked an M.T. vehicle on Overflakee --- strikes seen, and left smoking, landed Ussel, and on return flight bombed Hague Gouda line. 3 bombs on track, others either on embankment or near misses. No enemy reaction.'

7.4.24 Britse luchtaanval 21 maart 1945

Bron	Inhoud
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegangsnummer 50, inv. 406	21 maart 1945 'Aanval bommen achter Vollebragt in Rokkeveen. Schade aan schuur.'
The National Archives, Londen	
AIR 16, inv. 966	21 maart 1945 [603 Squadron] 'At 1245 hours 2 Spitfires XVI, each carrying 1 x 500 lb. M.C. bomb and 2 x 250 lb. bombs (fused 11 secs delay) attacked a road bridge at qd 7888 on the Hague/Gouda railway in dives from 5,000 to 1,000 feet on an E. to W. course. One salvo overshoot but hit a secondary road leading North. One Spitfire's bombs hung up and were jettisoned in the sea.'
AIR 16, inv. 966	21 maart 1945 'At 1310 hours, after re-arming, three aircraft (303 Squadron, Spitfires IXF, 1 x 500 lb. 11 secs delay) took off again and attacked the railway at QD 7989 from West to East in dives from 9,000 to 1,500 feet. Two direct hits and one very near miss to the right of the target were scored. The A/C again landed at URSEL at 1430 hours, one with mechanical trouble.'
AIR 16, inv. 966	21 maart 1945 'After re-arming at URSEL with the same bomb-load these A/C attacked the same bridge at 1345 hours in a shallow dive from 5,000 ft. to 1,000 ft; two direct hits were scored on the track E. and W. of the bridge, also two on the road East of the bridge. The embankment was seen to be collapsed and the rails on the bridge were twisted.'
AIR 16, inv. 966	21 maart 1945 'At 1545 hours 2 a/c again took off and attacked the railway at QD 7688 from West to East. One bomb was released at 1,000 feet and the other at 400 feet, both scoring direct hits, the line being completely cut. (Spitfires IXF, 303 Squadron, carrying 1 x 500 11 secs delay)'
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945, 'At 1210 hours, two spitfires XVI of 603 Squadron, each armed with one 500 lb. And two 250 lb. Bombs, took off from Ludham and bombed a road bridge near Hoorn, along the Hague/Gouda railway line, in dives from 5,000 to 1,000 feet on an East to West course. One salvo overshoot the bridge but hit a secondary road leading North. The bombs on the other aircraft hung up and were later jettisoned in the sea. No flak was encountered. The spitfire landed at Ursel.'
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945 'At 1030 hours four Spitfires IX of 124 Squadron were despatched from Coltishall, each armed with one 500 lb. .025 second delay and two 250 lb. eleven second delay bombs. They crossed in North of the Hague and, in dives from 10,000 to 4,000 feet, bombed the rail and road bridge on the Hague-Gouda line. There was one near miss and other bombs fell in fields by the side of the track.'
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945 'The four aircraft (124 Squadron) landed at Ursel and took off again at 1320 hours with the same bomb load (1x50, 2x250 11 sec. delay). They again attacked the above railway bridge in dives from 5,000 to 1,000 feet and scored two direct hits on the track east and West of the bridge. It was seen that the embankment had collapsed and rails on the bridge twisted. There was no cloud and visibility was fifteen miles.'
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945 'At 1400 hours, five Spitfires XVI of 603 Squadron took off from Ursel, carrying one 500 lb. and two 250 lb. bombs each. They flew to the junction near Rijswijk and bombed it in dives from 7,000 to 1,000 feet on an East to West course. All bombs fell across the junction, cutting up all four tracks for fifty yards. One bomb scored a hit on the Sout-East corner of the road bridge over the railway.'
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945 'The aircraft returned to Ursel after this attack. Two of them took off again at 1545 hours and bombed the railway West of Hoorn from West to East. Each aircraft released a 500 lb. bomb at 1,000 feet and 400 feet respectively: both bombs scored direct hits and the line was completely cut. These two aircraft returned to base; the other two remained at ursel with mechanical trouble.'

Bron	Inhoud
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945 'The four aircraft (124 Squadron) landed at Ussel and took off again at 1320 hours with the same bomb load (1x50, 2x250 11 sec. delay). They again attacked the above railway bridge in dives from 5,000 to 1,000 feet and scored two direct hits on the track east and West of the bridge. It was seen that the embankment had collapsed and rails on the bridge twisted. There was no cloud and visibility was fifteen miles.'
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945 'At 1400 hours, five Spitfires XVI of 603 Squadron took off from Ussel, carrying one 500 lb. and two 250 lb. bombs each. They flew to the junction near Rijswijk and bombed it in dives from 7,000 to 1,000 feet on an East to West course. All bombs fell across the junction, cutting up all four tracks for fifty yards. One bomb scored a hit on the Sout-East corner of the road bridge over the railway.'
AIR 24, inv. 644	21 maart 1945 'The aircraft returned to Ussel after this attack. Two of them took off again at 1545 hours and bombed the railway West of Hoorn from West to East. Each aircraft released a 500 lb. bomb at 1,000 feet and 400 feet respectively: both bombs scored direct hits and the line was completely cut. These two aircraft returned to base; the other two remained at Ussel with mechanical trouble.'
AIR 27, inv. 2080	[603 Squadron] 21 maart 1945, 'At 12.10, F/Lt. Sergeant took off 2 x Spit XVI's with a similar bomb load to join F/Lt. Batchelor at Ussel and these aircraft bombed the road bridge across the Hague – Gouda line at D.7888. One aircraft experienced a hang up and jettisoned his bombs in the sea at Overflakkee while the bombs from the other aircraft overshot the bridge but cut a secondary road leading North. Both aircraft landed at Ussel at 13.20.'
AIR 27, inv. 920	[124 Squadron] 21 maart 1945 'Date: Mch 21, Aircraft type Spitfire IX, Duty: Dive bombing, Time up: 1035, Down: 1145, Details of flight: On outward flight, attack made on road and rail bridge on Hague Gouda line. One near miss near line, other bombs fell in fields by side of track landed Ussel and rebombed.'
AIR 27, inv. 920	[124 Squadron] 21 maart 1945 'Date Mch 21, Aircraft type Spitfire IX, Duty: Dive bombing, Time up: 1320, Down: 1440, Details of flight: On return attacked same bridge (on Hague Gouda Line). 2 direct hits on track E. and W. of bridge. Embankment collapsed. Rails on bridge seen to be twisted. 2 bursts of heavy flak from W. of Rotterdam.'
AIR 27, inv. 1666	[303 Squadron] 21 maart 1945 '[Slecht leesbaar] Date: 21.3.45, Aircraft type: 2 x Spitfire IXF, , Duty: Operational, Time up: 15.45, Down: 17.30, Details on flight: Attacked railway [slecht leesbaar] at D.7688. One bomb released 1000 feet. Second released at 400 both direct hits. Line completely cut. Out at Katwijk. Red 2 and 4. Left at Ussel. Light intense inaccurate flak from south of Leiden.'

7.4.25 Britse luchtaanval 22 maart 1945

Bron	Inhoud
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegangsnummer 50, INV 406	22 maart 1945 (...) '3 bommen achter Reeuwijk en Rokkeveen – waarschijnlijk 1 blindganger.'
The National Archives	
AIR 24, inv. 644	22 maart 1945 'At 0710 hrs. Three Spitfires XVI of 602 Sqdn., each armed with 2 x 250 lb. Bombs, took off from Ludham, crossed the Dutch coast over Katwijk and reconnoitred to Gouda. A railway W. of Gouda was bombed from W. to E. in a dive from 7,-1,000 ft., two clusters of bombs falling on the side of a road, and one cluster in the centre of the road.'
AIR 24, inv. 644	22 maart 1945 'At 1055 hours. Six Spitfires XVI of 602 Sqdn. Each armed with 1 x 500 and 2 x 250 lb. 11 sec. delay bombs took off from Ludham. Crossing in at the Hague they bombed the railway junction S.E. of Voorburg in a low level attack from 5/1000 ft. One cluster of bombs fell on the junction, two clusters on the railway line E. of the junction and one cluster on the road parallel to the railway. After refueling at Ussel they left at 1320 hrs. with the same bomb load and proceeded

Bron	Inhoud
	to the above target and again bombed from 5/1,000 ft. one direct hit was seen on the junction and one cluster of bombs fell on the railway line N. of the junction. A direct hit was also scored on the bridge which was badly damaged. One 250 lb. bomb hung up and was brought back.'
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 22 maart 1945 'Three aircraft armed with 2 x 250 lb bombs took off and at 07.55 hrs bombed the HAGUE GOUDA road, 6 miles west of GOUDA from 7000 ft. to 1000 ft, from West to East. One cluster of bombs fell dead in the centre of the road and two clusters along the side of the road. An uneventful reconnaissance of the LEIDEN -HAARLEM – EGMOND area followed.' 'Date: 22 nd , Aircraft type: 3 x Spitfires, Duty: Pilot, Time up: 07.10, Down: 09:00, Details of flight: 'Armed recc, railway interdiction. Recced to GOUDA bombed rly & road west of town – results good. Recced to LEIDEN -HAARLEM but no movement seen.'
AIR 27, inv. 2078	22 maart 1945, 'Date: 22 nd , Aircraft type & number: Spitfire XVI, SM287, SM276, SM257, SM400, SM288, SM361, Time Up: 10.55, down: 12.20, Details of flight: Armed Recce – low level attack rly junction SE Voorburg. Attack and cluster on junction – 2 on road parallel to rly 1 cluster not observed. Landed B67.'

7.4.26 Britse luchtaanval 23 maart 1945

Bron	Inhoud
Gemeentearchief Zoetermeer	
Toegangsnummer 50, inv. 406	23 maart 1945 18.30 (...) 3 [of 2?] bommen op Rijksweg bij overgang Delfsche wallen. Bomtrechters op weg. Water stroomt uit. (Driemanspolder). 1 op spoordijk (1 blindganger) rails verbogen. Voor afzetting Rijksweg wordt zorg gedragen.'
The National Archives, Londen	
AIR 16, inv. 966	23 maart 1945 'At 0945 hours 4 Spitfires XVI, each carrying 1 x 500 lb. And 2 x 250 lb. 11 secs. Delay bombs, attacked the Hague/Gouda railway line at Qd 7888 in an E/W dive from 6,000 feet to 1,000 feet. Two clusters of bombs fell on roads parallel to the railway lines, and two clusters fell on the lines.'
AIR 16, inv. 966	23 maart 1945 'After refueling [4 Spitfires XVI], each carrying 2 x 250 lb. and 1 x 500 lb. 11 secds. Delay bombs] and re-arming at Ursel the Spitfires attacked the Hague/Gouda railway line (Qd 7588 – Qd 8286) at 1405 hours. Two clusters of bombs fell on the railway line and embankment, and two clusters on the southern road parallel to the railway.'
AIR 16, inv. 966	23 maart 1945 'After re-arming at Ursel these A/C [four spitfires XVI Sqdr. 602] made an attack on the hague/Gouda railway line at Qd 8087 at 1525 hours, diving from 5,000 – 1,000 ft. From NE-SW. All bombs burst on the railway lines and roads parallel to them.'
AIR 16, inv. 966	23 maart 1945 'Those Spitfires [6 x 603 Sqdn, each carrying 1 x 500 lb. and 2 x 250 lb. bombs] again returned to Ursel and re-armed with the same bomb-load, and then attacked the intersection of the main Hague/Gouda and Hague/Rotterdam railway lines in The Hague area at 1740 hours. The attack was made from SW. to NE. in dives from 7,000 to 1,000 feet, and some bombs were seen to fall in a cluster on the embankment, with at least one direct hit on the railway track.'
AIR 24, inv. 644	23 maart 1945 'At 0910 hours four Spitfires XVI of 602 Sqdn. Took off from Ludham, each carrying one 500-lb. And two 250-lb. bombs. They crossed the Dutch coast south of Katwijk at 8000 feet, and bombed the Hague/Gouda railway near Hoorn from East to West in dives from 6000 to 1000 feet. Two clusters of bombs fell on the lines and the other two clusters on road parallel to the railway. The aircraft proceeded to Ursel after the attack, to refuel and rearm.'
AIR 24, inv. 644	23 maart 1945 'At Ursel they refueled [Four Spitfires XVI of 602 Sqdn., each carrying one 500-lb. and two 250-lb. bombs], rearmed with the same bomb load, and took off again at 1325 hours. They entered Holland north of the Hook an bombed the hague/Gouda railway in the neighbourhood of Hoorn. Two clusters of bombs

Bron	Inhoud
	fell on the railway line and embankment, and two clusters on the southern road parallel to the railway. After this attack the aircraft returned to base. No flak was encountered. There was haze up to 4000 feet.
AIR 24, inv. 644	23 maart 1945 'At 1445 hours four Spitfires XVI of 602 Sqdn., each carrying one 500-lb. And two 250-lb. Bombs, left Ludham and bombed the Hague/Gouda railway line from East to West in Dives from 5000-1000 feet. One cluster of bombs cut the line, two clusters fell on the road parallel to the railway, and the other cluster was not observed. The aircraft landed at Ussel.'
AIR 24, inv. 644	23 maart 1945 'At 1440 hours, having refuelled four Spitfires XVI of 602 Sqdn., each armed with one 500-lb and two 250-lb bombs, the four Spitfires took off from Ussel and bombed the Hague-Gouda railway line on a N.E. to S.W. course in dives from 5,000-1,000 feet. Two clusters of bombs scored direct hits on the track, two clusters fell on the northern embankment, which collapsed.'
AIR 24, inv. 644	23 maart 1945 'At 1710 hours, the six Spitfires took off from Ussel carrying a similar load of bombs [six Spitfires XVI of 603 Sqdn. Each armed with one 500-lb and two 250 lb bombs.] and returned to the Hague area, where the intersection of the main Hague/Gouda and Hague/Rotterdam lines were bombed from S.W. to N.E. in dives from 7000 to 1000 feet. Some bombs fell in a cluster on the embankment, with at least one direct hit on the rail intersection.'
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 23 maart 1945, 'Four aircraft led by F/LT G.D. STEPHENSON took off and thirtyfive minutes later bombed THE HAGUE – GOUDA railway, south of HOORN from 6000 to 1000 ft scoring two direct hits on the railway lines with two clusters of bombs and two direct hits on the roadway running parallel to the railway with the remaining two clusters. Section landed at URSEL at 10.35 hrs.' 'Date: 23 rd , Aircraft type: 4 x Spitfire XVI, Duty: Pilot, Time up: 09.10, down: 10.35, Details on flight: Armed recce – RLY INTERDICTION TARGETS. Bombed HAGUE - GOUDA rly line south of HOORN 2 clusters falling on line, 2 on road parallel to lines. LANDED B67.'
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 23 maart 1945, 'After re-fueling and re-bombing the Section took off and flew to East of THE HAGUE where they bombed a stretch of the HAGUE – GOUDA railway line, cutting it in two places with two clusters of bombs, and two cluster fell on the roadway running parallel to the railway.' 'Date 23 rd , Aircraft type: 4 x Spitfire XVI, , Duty: Pilot, Time up: 13.25, down: 14.45, Details of flight: Took off from B67 – and attacked rly line near HOORN. Results good.'
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 23 maart 1945 'Another four aircraft took off and at 15.30 hrs were over THE HAGUE – GOUDA Railway lines which they bombed from 5000 to 1000 ft. One cluster of bombs cut the lines, two clusters burst on the road running parallel to the railway, and the fourth was not observed.' 'Date 23 rd , Aircraft type: Spitfire XVI, SM276, TB 595, SM234, SM341, Duty: Pilot, Time Up: 14.45, down 16.00, Details of flight: Armed RECCE – railway interdiction targets. Bombed Hague – Gouda lines west of GOUDA, results good. Landed B67.'
AIR 27, inv. 2078	[602 Squadron] 23 maart 1945, 'Date 23 rd , Aircraft type: 4 x Spitfire XVI, Duty: Pilot, Time up: 14.40, down: 16.00, Details of flight: In the recce which followed they attacked motor transport and left vehicles smoking.'
AIR 27, inv. 2080	[603 Squadron] 23 maart 1945, 'At 17.10 the section was airborne again with a similar bomb load (2x 250, 1 x 500), and returned to the Hague area where the intersection of the main Hague – Gouda and Hague - Rotterdam line was bombed from SW/NE in dives from 7,000 ft to 1,000 ft. Bombs fell in a line across the rails one cluster hitting the embankment, with at least one direct hit on the rail intersection. Aircraft then crossed out North of the Hague at 7,000 ft. at 17.45. At approximately 17.35 a very large explosion was seen in the

Bron	Inhoud
	Northern Dock area of Rotterdam and a large building on the front was seen to be on fire.'
	'Date Mar: 23 rd , Aircraft Type: Spitfire XVI A, G, B, H, L, E, Duty: OPS, Time Up: 17.10, Down: 18.15, Details of flight: Armed recce.'

7.4.27 Britse luchtaanval 24 maart 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 16, inv. 966	24 maart 1945 'At 0900 hours, one Spitfire IX, carrying 1 x 500-lb. and 2x 250-lb. bombs, took off from Ussel and 25 minutes later attacked a railway bridge over a river at Qd. 8385 on the Hague/Gouda line. The bombs overshot the bridge, but one direct hit was obtained on the railway line, and two near misses. The attack was carried out during a dive from 5,000 to 500 ft.'
AIR 16, inv. 966	24 maart 1945 'At 1320 hours, four Spitfires XVI (453 Squadron), each carrying 1x500-lb. and 2x250 lb. bombs, attacked the bridge at QD8186 (S. of HOORN) in an E. to W. dive from 8,000 to 3,000 ft. Three sticks of bombs fell between the railway line and the road, and one stick to the S. of the line. After rearming, at URSEL the Spitfires attacked the same target at 1550 hours in dives from E. to W. from 8,000 to 3,000 ft. The bombs obtained one direct hit, two near misses, on near miss scoring a hit on the road.'
AIR 16, inv. 966	24 maart 1945 'At 1600 hours, after rearming with a similar bomb load at URSEL (4 Spitfires IX, 303 Squadron, 1x500), they attacked the same line at QD. 7688 near HOORN from W. to E. and E. to W. in dives from 8,000 to 2,500 ft. Three direct hits were seen, results of the fourth bomb was not observed.
AIR 24, inv. 644	24 maart 1945 'At 0900 hrs. one Spitfire IX of 124 Sqdn. Took off from Ussel, having stayed there overnight with mechanical trouble. Armed with one 500 lb and two 250 lb bombs with 11 seconds delay fuses, this aircraft attacked the railway bridge over the river some 3,5 miles E. of Hoorn.'
AIR 24, inv. 644	24 maart 1945 'At 1225 hrs. four Spitfires XVI of 453 Sqdn. Each armed with one 500 lb and two 250 lb bombs took off from Swannington, crossed the Dutch coast over Noordwijk and bombed the bridge S.E. of Hoorn from E. to W. in a dive from 8,000 to 3,000 ft. Three sticks of bombs fell between the line and the road and one stick to the S. of the line. After refueling at Ussel, and re-arming with the same bomb load, the Spitfires took off again and attacked the same target from the same height and direction. One stick of bombs scored a direct hit, two sticks were near misses, and the fourth stick hit the road.'
AIR 24, inv. 644	24 maart 1945 'The Spitfires (Four Spitfires IX of 303 Squadron. 1x500 bomb with 11 secs delay) landed at Ussel where they refueled, and re-armed with the same bomb load. Taking off again at 1515 hrs. they bombed a railway a mile W. of Hoorn from W. to E. and from N. to W.: bombing was carried out in a dive from 8,000 to 2,500 ft. Three direct hits were seen, the other bomb being unobserved.'
AIR 24, inv. 644	24 maart 1945 'At 0900 hrs. one Spitfire IX of 124 Sqdn. Took off from Ussel, having stayed there overnight with mechanical trouble. Armed with one 500 lb and two 250 lb bombs with 11 seconds delay fuses, this aircraft attacked the railway bridge over the river some 3,5 miles E. of Hoorn.'
AIR 24, inv. 644	24 maart 1945 'At 1225 hrs. four Spitfires XVI of 453 Sqdn. Each armed with one 500 lb and two 250 lb bombs took off from Swannington, crossed the Dutch coast over Noordwijk and bombed the bridge S.E. of Hoorn from E. to W. in a dive from 8,000 to 3,000 ft. Three sticks of bombs fell between the line and the road and one stick to the S. of the line. After refueling at Ussel, and re-arming with the same bomb load, the Spitfires took off again and attacked the same target from the same height and direction. One stick of bombs scored a direct hit, two sticks were near misses, and the fourth stick hit the road.'

Bron	Inhoud
AIR 24, inv. 644	24 maart 1945 'The Spitfires (Four Spitfires IX of 303 Squadron. 1x500 bomb with 11 secs delay) landed at Ussel where they refueled, and re-armed with the same bomb load. Taking off again at 1515 hrs. they bombed a railway a mile W. of Hoorn from W. to E. and from N. to W.: bombing was carried out in a dive from 8,000 to 2,500 ft. Three direct hits were seen, the other bomb being unobserved.'
AIR 27, iv. 1666	[303 Squadron] 24 maart 1945, 'Rebombed same load, T.O. 15.15. Bombed railway from 8/2,000 ft at D. 7688 W/E and E/W. Three direct hits, one unobserved. Crossed out North of Hague. Light moderate flak from road near D.7688. Weather: No cloud, misty.' 'Date: 24.3.45, Aircraft Type & Number: Spitfire IXF, Duty: Non-operational, time Up: 15.15, Down: 16.40, Details of flight: T.O. 15.15, Bombed railway from 8/29000 feet at D.7688. and direct hit one unobserved. Crossed out North of Hague.'

7.4.28 Britse luchtaanval 25 maart 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 16, inv. 966	25 Maart 1945 'After re-arming at Ussel with a similar bomb-load [4 Spitfires XVI, 453 Squadron, 1x500lb and 2x250lb M.C. bombs, fused .025 secs, delay in nose and 11 secs.] the Spitfires bombed the Hague/Gouda line at QD8187 from E. to W. in dives from 7,000 to 3,000 feet. Three sticks of bombs were near misses north of the line and one stick fell slightly to the north of the road.'
AIR 16, inv. 966	25 maart 1945, 'After re-arming at Ussel with a similar bomb load the Spitfires (6 Spitfires XVI, each carrying 1x500 lb. and 2x250 lb. bombs, 603 Squadron) attacked another railway bridge at QD 7888 (Nr. Hoorn) between 1720 and 1840 hours in E/W dives from 7,000 to 1,000 feet. The railway was cut in two places, the other bombs were near misses.'
AIR 24, inv. 644	25 maart 1945 'The aircraft (6 Spitfires XVI of 603 Squadron with two 250 and one 500 lb. bombs) landed at Ussel and left again at 1635 hours, carrying a similar bomb load, and attacked the rail bridge two miles West of Hoorn. The line was out in two places and there were several near misses.'
AIR 27, inv. 2080	[543 Squadron] 25 maart 1945 'Two more shows were flown today against rail targets, this time in the Amsterdam/Hilversum/Woerden/Utrecht areas. Cuts in the lines were again observed. No flak was encountered.' 'Date: 25.3.45, Aircraft type: Q, E, M, D, Duty: Pilot, Time Up: 1705, Down 1820, Details on Flight: 5th recce. Crossed in Schouwen 8,000, bombed 7-3,000 N/W railway line D.8187. 3 clusters near miss N. of line, 1 cluster slightly to N. of road.'
AIR 27, inv. 2080	[603 Squadron] 25 maart 1945 'F/Lt McAndrew took off 6 Spit; XVI at 15.25 armed with 1 x 500 lb and 2 x 250 lb bombs. Aircraft crossed coast North of Katwijk at 11,000 ft and attacked the railway bridge at D7888. No direct hits were scored but several very near misses were seen near the embankment. Aircraft then flew direct to B. 67 where they were refueled and rebombed. Aircraft then attacked a railway bridge at D.7888 where good results were obtained. The railway was cut twice by direct hits, other bombs scoring near misses. The section crossed out North of the Hague.' 'Date: Mar: 25th. Aircraft type: 6 x Spitfire XVI, Duty: OPS, Time up: 15.25, and 17.20, Down: 16.45, down 18.40, Details of flight: Armed recce.'

7.4.29 Britse luchtaanval 30 maart 1945

Bron	Inhoud
Literatuur	

Bron	Inhoud
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i> , p. 168	30 maart 1945 "De spoorlijn en de Rijksweg werden door de vliegtuigen vaak als doel. Sinds september reden er geen personentreinen meer voor burgers, alleen de Duitsers vervoerden nog mensen en materieel. Bij station Zoetermeer was een laad- en losstation voor goederen enkele malen het doelwit. Op 30 maart 1945 kwam een misplaatste bom niet op de losplaats terecht maar op Nutricia."
The National Archives	
AIR 16, inv. 966	30 maart 1945, 'Time over target: 1440, Sqdn. And No. & type of a/c: 4 Spitfires XVI 602 Sqdn. Bomb load: 1x500 and 2x250 lbs. Target: Hague/Gouda railway. Results: line bombed at Qd. 8286. One cluster on track, two clusters near misses to S. of track. One cluster not observed. Landed at Ussel.'
AIR 16, inv. 966	30 maart 1945, 'Time over target: 1510, 124 Sqdn. And No. & type of a/c: 4 Spitfires IX 124 Sqdn. Bomb load: 1x500 and 2x250 lbs. Target: Hague/Gouda railway. Results: Target was bombed at Qd. 789874; one bomb on line, remainder near misses, some falling on road by side of track.'
AIR 27, inv. 1662	[302 Squadron] 19 maart 1945 'Taking off at 1030 the Squadron took part in operation D.99 which was again interdiction – Rail-cutting in areas Zwolle-Deventer-Arnhem-Utrecht-Rotterdam-The Hague. 3x500 and 6x250 lb bombs were dropped on the rail-line at D.9685, 1 direct hit being scored. A further 3 x 500 and 6 x 250 on rail line at E.8779, no direct hits obtained. 4 x 500 and 6 x 250 dropped on rail line at D.8285, bombs exploding on the road.' 'Date: 19-3-1945, Time up: 1030, down: 1145-12.55, Details of flight: D.99 Interdiction-Rail outing/ Zwolle-Deventer-Arnhem-Utrecht etc.'
AIR 24, inv. 644	30 maart 1945 'At 1400 hrs. four Spitfires XVI of 602 Sqdn. Were despatched from Ludham, each carrying one 500 lb bomb with a six hour delay fuse and two 250 lb bombs fused eleven seconds delay. They crossed the Dutch coast S. of the Hague at 8,000 ft., and bombed the Hague/Gouda railway three miles S.E. of Hoorn, carrying out their attack in a dive from 6,000 to 1,500 ft. on an E/W course. One cluster of bombs fell on the track, two clusters scored near misses to the S. of the track, and the fourth cluster was unobserved.'
AIR 24, inv. 644	30 maart 1945, 'The Spitfires [4 Spitfires IX of 124 Sqdn., 1x500 w/ 6 hour fuse and 2x250 w/ .025/11 seconds delay fuses] landed at Ussel, refueled and re-armed with the same bomb load, all bombs fused .025 seconds nose and eleven seconds tail. They took off again at 1440 hrs. and attacked the Hague/Gouda line just E. of Hoorn in dives from 5,000 to 1,000 ft. one bomb fell on the line, and the remainder were near misses, some falling on the road by the side of the track. No flak was encountered during these patrols.'

7.4.30 Britse luchtaanval 31 maart 1945

Bron	Inhoud
The National Archives	
AIR 16, inv. 966	31 maart 1945 'Time over target: 1210, Sqdn. And No. & type of a/c: 4 Spitfires XVI 602 Sqdn. Bomb load: 2x250 lbs. 11 secs delay. Target: Hague/Gouda railway. Results: Attacked the railway line at Qd833855 from E. to W. in dives from 7000 to 3000 ft. Three sticks of bombs fell on the line and one stick on the embankment east of the bridge.'

7.4.31 Informatie van algemene aard

Bron	Inhoud
Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog</i> p.107-109	Vanaf '43?: "Niet alleen aan de kust maar ook in Zoetermeer ontstonden bouwactiviteiten. 16 km achter de Atlantikwall werden op verschillende plaatsen zware bunkers en versterkingen gebouwd, zo ook in het huidige Westerpark en langs de verkeersweg. Met de bouw van de bunker in het land bij de Voorweg was men tot in 1944 bezig."

Bron	Inhoud
	“Eind 1944 moesten langs de verkeersweg en de Voorweg schuilplaatsen worden ingericht: zogenaamde Splitterboxen, maar ook eenvoudige mangaten met afdakjes van palen en stro daarbovenop.” [...] “Tot maart 1945 werden een 25 splitterboxen langs de verkeersweg gebouwd, bomgaten in het wegdek gerepareerd en mangaten gemaakt.

7.4.32 Militaire aanwezigheid uit overige bronnen

Datum	Locatieverwijzing	Aanvullende informatie	Bron
1943-1945	Bunker Voorweg	Vanaf '43?: “Niet alleen aan de kust maar ook in Zoetermeer ontstonden bouwactiviteiten. 16 km achter de Atlantikwall werden op verschillende plaatsen zware bunkers en versterkingen gebouwd, zo ook in het huidige Westerpark en langs de verkeersweg. Met de bouw van de bunker in het land bij de Voorweg was men tot in 1944 bezig.”	T. Vermeulen, <i>Dorp in Oorlog, Zoetermeer 1940-1945</i> (Zoetermeer, 2000) 107-109
26 februari 1945	Zoetermeer	Richtingborden en militaire Informatie's. “In Zoetermeer is een bordje aangebracht: kleur fond bruin, kleur letters wit.” [Op het bordje staat 5Z met een symbool erachter]. “De richting erdoor aangegeven: Den Haag. Er wordt de richting aangegeven van een luisterpost-telefoonbunker. Mogelijk staat deze in de polder.”	NIMH Collectie 575, inv. 58
13 april 1945	Zoetermeer	Militair transport en bezette stellingen. “Langs de weg Den Haag-Utrecht en omgeving Zoetermeer en Leisendam hebben de D. alle stellingen betrokken met M.G's en veldgeschut. Alarmtoestand is ingetreden. Ook zijn alle eenmangaten bezet, eveneens met M.G.'s. Waarschijnlijk in verband met gevaar voor luchtlandingstroepen.” 1. Commandobunker tegen talud. Schets bunker bij de Rijksweg Zoetermeer-Zegwaard. Prikkelraadversperring van 1.70 hoog en 5 m. diep.	NIMH Collectie 575, inv. 58
Circa 1945	Zoetermeer	Achter de boerderij van W. Vis, Voorweg 125, stond een bunker	T. Vermeulen, <i>Dorp in oorlog</i> , 109.

7.4.33 Onderzoeken naar blindgangers 1940-heden

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
28 juni 1940	Omgeving Rijksweg 12	2 blindgangers	(...) 28 juni 1940 'Zoetermeer, 28 Juni 1940. Onderwerp: Onontplofte projectielen. Naar aanleiding van een	Archief gemeentebestuur

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			telefonisch gesprek op 28 Juni 1940 (...) Door den landbouwer H.P. Groenwegen, wonende Voorweg No. 119 alhier, is mededeeling gedaan, dat op het achter zijn woning gelegen bouwland, in de nabijheid van den Rijksweg No. 12 te Zoetermeer, den 2^e Pinksterdag – 13 Mei 1940- vermoedelijk door den Duitschen Luchtmacht, een viertal bommen zijn geworpen, waarvan er vermoedelijk twee niet zijn ontploft. De projectielen zijn in den grond gedrongen en wegens begroeiing van de plaats, voor oningewijden niet te ontdekken. In verband met bovenstaande, komt het mij wenschelijk voor, een onderzoek te doen laten instellen.'	Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
25 mei 1945	Rokkeveenseweg 34, Zoetermeer	1 blindganger	25 mei 1945 (...) 'Zoetermeer, 25 mei 1945 (...) in het klaverland van den ingezetende dezer gemeente W.A. van Reeuwijk, wonende aan de Rokkeveenscheweg 34, ligt een onontplofte bom (z.g. blindganger). De komende week zal de klaver op bedoeld stuk land moeten worden gemaaid, zoodat ik U verzoek spoedig bovenbedoelde bom te doen demonteeren. De Burgemeester van Zoetermeer.'	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
15 juni 1945	Zoetermeer, Rijksweg	2 blindgangers	'15 juni 1945, In de gemeente Zoetermeer zijn, langs de Rijksweg, nog twee z.g.n. blindgangers gelegen.'	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
16 november 1966	Zoetermeer, Rijksweg 12		'Bij monde van de heer Jac. Smits, wondende aan het adres Rokkeveenseweg 39, alhier, is mij medegedeeld, dat waarschijnlijk in mijn gemeente nog enige niet ontplofte bommen in de grond verborgen zijn. Deze bommen zouden in 1945, aan het einde van de tweede wereldoorlog, bij een bombardement van diverse viadukten van de rijksweg Den Haag- Utrecht, hier zijn neergekomen en in de weke veengrond zijn verdwenen. Volgens de heer Smits zijn deze bommen terecht gekomen ter hoogte van de gemeentegrens van Zoetermeer met Bleiswijk, tussen de rijksweg Den Haag-Utrecht en de spoorlijn Den Haag-Utrecht, welke alhier evenwijdig aan elkaar zijn gesitueerd. De werpriching van de bommen zou Gouda-Den Haag zijn geweest.'	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
18 januari 1967	Zoetermeer, Rijksweg 12		'Evenals de heer Smits, wondende aan het adres Rokkeveenseweg 39,	Archief gemeentebestuur Zoetermeer.

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			heeft ook de heer Glijnis onlangs mededeling gedaan van nog niet ontplofte bommen uit de 2 ^e wereldoorlog in aan hem in eigendom toebehorend land. In tegenstelling tot de heer Smits, weet de heer Glijnis echter niet precies de juiste plaats van de bommen. Naar hij heeft medegedeeld moeten de projectielen ergens in de buurt van de rioolafvoer of daar voorbij terecht zijn gekomen. (...) De dienst gemeentewerken heeft voorts desgevraagd medegedeeld dat bommen in het land van Jac. Smits geen enkel bezwaar opleveren voor de uitbreiding tot groot-Zoetermeer. (...) Beslissing [handgeschreven bericht]: 'het college zou gaarne een tekening ontvangen, waarop de plaats is aangegeven, waar de bommen, door Glijnis bedoeld, vermoedelijk zijn terechtgekomen, ten einde de raad hiervan te kunnen beoordelen, of de bommen gevaar opleveren.'	Toegang 50, inv. 406
16 mei 1967	Zoetermeer, Rijksweg 12		'Advies aan burgemeesters en wethouders. Onderwerp: opruiming oorlogstuig uit de 2e wereldoorlog. Ten vervolge op en naar aanleiding van uw beslissing op het advies d.d 18 januari 1967, nummer 3567, van de afdeling stadsontwikkeling en algemene zaken doe ik u hierbij een tekening toekomen, waarop de plaatsen zijn aangegeven, waarin de 2e wereldoorlog niet ontplofte bommen terecht zijn gekomen. Bom a ligt naast de toekomstige forensenweg-zuid of parallelweg rijksweg 12 in het bestemmingsplan Driemanspolder-west. Zodra met de aanleg van deze weg wordt begonnen, bestaat het gevaar, dat men tijdens de graafwerkzaamheden op deze bom zal stuiten, met alle ontploffingsgevaar van dien. Bom b ligt tussen rijksweg 12 en de spoorlijn den haag – Utrecht ter hoogte van de gemeentegrens met Bleiswijk. In dit gebied zullen geen stedenbouwkundige werken worden verricht. Wel is gebleken, dat op deze plaats de oliepijpleiding van de Europoort naar Amsterdam zal komen te liggen. Zodoende heeft de Nederlandse Pijpleiding Maatschappij ook een grote kans om tijdens de graafwerkzaamheden	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			voor de aanleg van de pijpleiding op de bom te stuiten. Resumerend kan ik u derhalve mededelen, dat bom a wel gevaar oplevert voor de uitbreiding van Zoetermeer en bom b niet. Bom b levert echter wel gevaar op bij de aanleg van de oliepijpleiding. [Handgeschreven: 'Ofschoon realisering van de zuidelijke parallelweg nog onzeker is acht ik verwijdering niet te min gewenst.'	
8 juni 1967	Zoetermeer, Rijksweg 12		[Brief gemeente Zoetermeer aan Bechtel Nederland N.V., 'Onderwerp: transportleiding Europoort-Amsterdam Tenslotte maken wij van de gelegenheid gebruik om de reeds eerder door een ambtenaar van de afdeling stadsontwikkeling en algemene zaken gedane mededeling te bevestigen, inzake het aanwezig zijn van een bom, welke in de periode 1940-1945 terechtgekomen zou zijn ter hoogte van de grens van deze gemeente met Bleiswijk tussen rijksweg 12 en de spoorlijn Den Haag-Utrecht. Een tekening van de situatie ter plaatse treft u eveneens hierbij aan.' (Tekening is niet opgenomen.)	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
16 juni 1967	Grens Zoetermeer-Bleiswijk		[Burgemeester Zoetermeer aan bescherming bevolking] [Betreft correspondentie over twee blindgangers. (...) De maatschappij, die de aanleg van deze pijpleiding verzorgt – de N.V. Bechtel Nederland (...) is inmiddels hiervan op de hoogte gebracht. In verband met de handhaving van de openbare veiligheid in mijn gemeente, moge ik u derhalve verzoeken op korte termijn een onderzoek in te stellen, teneinde tot een spoedige verwijdering van bovenvermelde bommen te geraken.'	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
23 juni 1967	Zoetermeer, Rijksweg 12		[Commandant Hulpverleningsdienst aan burgemeester Zoetermeer) 'In antwoord op Uw schrijven van 16 juni 1967 (...) kan ik U berichten dat, gezien de tegenwoordige situatie waarin de twee bommen zich bevinden, ik het eveneens wel nodig acht een onderzoek in te stellen en tot ruiming over te gaan. (...) zal ik een mijner munitiedeskundigen opdracht geven een eerste onderzoek in te stellen naar beide bommen en, zo mogelijk, te trachten deze te ruimen.	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
26 september 1978	Meerpolder, Zoetermeer	Melding van 2 blindgangers	[gemeente Zoetermeer aan EOD] 'Onlangs werd bij de gemeentepolitie alhier door de heer N. Veltman, oud 67 jaar, wonende Meerpolder 19 alhier, gemeld, dat gedurende de tweede wereldoorlog, in een achter zijn woning gelegen weiland, twee vliegtuigbommen waren neergekomen, die niet tot ontploffing kwamen. Bedoelde bommen zouden zich op een afstand van ongeveer 200 meter van zijn woning verwijderd, in de grond hebben geboord. Naar aanleiding van het gestelde (...) verzoek ik u, in overleg met de commissaris van politie te Zoetermeer een nader onderzoek in te stellen en eventueel aanwezig oorlogstuig te ruimen.'	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
[Kort na] 10 juli 1979	Zoetermeer, Meerpolder		'Ter voldoening aan het heden gedane telefonische verzoek bericht ik u, dat op 10 juli jl. naar aanleiding van mijn brief d.d. 9 oktober 1978 betreffende een bommelding in de Meerpolder te Zoetermeer, door uw sectie een onderzoek is ingesteld. Uit dit onderzoek bleek dat op de onderzochte locaties geen explosief materiaal dicht aan de grond-oppervlakte is gelegen. Mede omdat op de aangeduide plaatsen volgens plannen geen bebouwing of grondwerkzaamheden zullen plaatsvinden is er geen direct gevaar aanwezig.' 'Rapport. Onderwerp: bommelding Meerpolder Naar aanleiding van een melding van de heer Veltman, Meerpolder 19 alhier, werd op woensdag 10 juli 1979 door de sectie explosievenopruimingsdienst met behulp van een detector een onderzoek ingesteld. De heer Veltman wees ter plaatse in het weiland twee plaatsen aan, waar volgens hem in de tweede wereldoorlog, twee vliegtuigbommen in de grond waren ingeslagen. Volgens zijn geheugen was een en ander als volgt: 'Ik bevond mij (overdag) in de nabijheid van de Zwaardslootseweg naar	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			Stompwijk in het weiland in het weiland van de Meerpolder. Ik zag een duits gevechtsvliegtuig achter een engelse bommenwerper aanzitten. Na een duik te hebben gemaakt, (vlieg-richting is met een pijl op bijgaande tekening weergegeven) liet de bommenwerper twee bommen los. De bommen ontploften niet. De vliegtuigen verdwenen uit het zicht. Ik ben daarna naar de plaats gegaan, waar ik de vliegtuigen had gezien. Ik zag toen twee gaten in de grond, terwijl achter deze gaten (gezien de vliegrichting) de grond over een stuk was opgeboid.' Deze twee plaatsen zijn op de bijgaande tekening met (1) en (2) gemarkeerd. De heer Veltman, die zelf in de woning met (3) aangegeven woont, zei dat hij aanvankelijk geen melding van het feit had gemaakt, omdat er geen direct gevaar was. Nu hij de bebouwing 'dichter bij ziet komen' en in de veronderstelling verkeerde, dat er een weg door de Meerpolder bij zou komen, had hij de politie van één en ander in kennis gesteld. De door de heer Veltman aangeduide plaatsen zijn over vakken van +/- 20 x 20 meter, waarin de aangeduide plaatsen centraal, met een detector afgezocht door de explosieven opruimingsdienst. De detector registreert bommen tot een diepte van ongeveer 4 meter. Omdat de detector geen positief resultaat opleverde kan worden aangenomen, mede omdat het weiland bestaat uit een laag zwavelgrond waaronder zachte klei, dat bommen dieper liggen dan 4 meter. Verder onderzoek naar de ligging en eventueel uitgraven brengt hoge kosten met zich mee. Omdat de (eventuele) bommen geen gevaar opleveren zullen zij blijven rusten tot eventueel grondwerk etc. in de polder, opgraven noodzakelijk maakt. Alsdan zal nieuw onderzoek moeten plaatsvinden. Nadere aanduiding van de aangegeven plaatsen:	

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			1)- tussen de plaatse en de ten noorden ervan gelegen sloot (A) +/- 75 meter. Tussen de plaats en de ten westen ervan gelegen sloot (B) +/- 10 meter. 2) – tussen de plaats en de ten zuiden ervan gelegen sloot (A) +/- 40 meter. Tussen de plaats en de ten westen gelegen sloot (CE) +/- 15 meter.'	
29 maart 1984	Omgeving Nutriciafabriek		'Het betreft werkzaamheden van Rijkswaterstaat Zuid-holland nabij de afrit Gouda van de rijksweg A 12 ter hoogte van Nutricia. Deze werkzaamheden omvatten het aanbrengen van zand en grond en het slopen van bestaande funderingen en is aanbesteed aan derden. Inmiddels is het werk op de bewuste plaats stilgelegd.' [op basis van antwoordbrief was dit waarschijnlijk op 29 maart 1984]	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
10 april 1984	Nutricia-fabriek, Zoetermeer		'Na een binnengekomen melding dat er vermoedelijk bommen aanwezig zouden zijn in de afrit van de a12 Zoetermeer-Dorp naast de Nutricia Fabriek is door de gemeente contact opgenomen met Rijkswaterstaat. RWS is ter plaatse namelijk bezig met reconstructie van voornoemde afrit. Onmiddellijk na de mededeling van de gemeente heeft RWS de werkzaamheden stilgelegd en de gemeente verzocht een onderzoek in te laten stellen door de Explosieven Opruimings Dienst. De aanleiding tot het doen van de melding was gelegen in het feit dat er in de plaatselijke of streekcourant een bericht stond dat RWS tijdens de werkzaamheden was gestuit op een grote dikke betonnen plaat, waarvan de herkomst niet was vast te stellen. [...] Dhr. Oosting Sr. Was indertijd [tijdens de tweede wereldoorlog] werkzaam op de tekenkamer van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. Hij had als neventaak het in kaart brengen van ingedrongen blindgangers in de provincie Zuide-Holland en die om welke redenen dan ook niet opgeruimd konden worden. Op de plaats waar de bom was terecht gekomen en in de inslagopening werd an door de Weermacht een grote	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			hoeveelheid beton gestort. Na lezing van het krante-artikel dacht Dhr. Oosting Jr. dat dit hier ook het geval zou kunnen zijn.'	
19 mei 1987	Delftse Wel-lenwetering, Zoetermeer		'I.v.m. de bouw van woningen in de wijk Rokkeveen moet er grondonderzoek worden verricht. Dit onderzoek vindt plaats in de 1^e week van juni 198. Volgens Langeveld (grondbedrijf) heeft ene Kalisvaart laten weten dat er mogelijk explosieven ten westen en oosten van de Delftse Wallenwetering liggen. Het zou P. Klaisvaart, Stationssr. 226 (...) of J. Kaliveraart, Peltelaan 44 (...) geweest kunnen zijn. (...) J. Kalisvaart, Paltelaan weet van niets. Er is destijds een bom gevallen in de nabijheid van Station-west. Er was een grote krater. Of de bom wel of niet was afgegaan wist hij zich niet te herinneren. P. Kalisvaart verbleef in kader van de Arbeidseinsatz in Duitsland. Hij heeft na de oorlog veelvuldig het land bij station Zoetermeer (west) waar een krater was van 60 à 70 meter, wat zou duiden op een ontploft projectiel. Het gat is in de loop van de jaren wel wat dichtgereden, maar nog steeds zichtbaar en aanwijsbaar. P. Kalisvaart neemt nog contact op met zijn oudste broer, mocht deze nadere informatie hebben dan horen wij dit binnen een week. Andere mogelijke informanten (broer vader en oom) zijn inmiddels overleden.'	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
Omstreeks 1988	Zoetermeer, Rijksweg 12		[Brief B&W aan EOCL] 'Onderwerp: niet-ontplofte bom (...) In het kader van de door de rijksoverheid aan de gemeente Zoetermeer opgedragen groeitaak zal ten zuiden van de rijksweg A12 de woonwijk Rokkeveen gerealiseerd gaan worden. Onlangs zijn wij door een voormalig bewoner van dit gebied op gewezen, dat er zich daar [ten zuiden van de rijksweg A12 bij de te bouwen woonwijk Rokkeveen) een niet-ontplofte bom zou bevinden. Deze bewoner is de heer J.C. Kalisvaart, [..].	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			Op zijn aanwijzingen is het gebied waar de niet-ontplofte bom ligt aangegeven op bijgevoegde tekening. De bom zou zijn geworpen in hongerwinter 1944-45. Aangezien wij begin 1988 grondwerkzaamheden in het 'bomgebied' moeten uitvoeren verzoeken wij om dit jaar een onderzoek naar de aanwezigheid hiervan in te stellen, zodat tijdig de eventuele maatregelen kunnen worden getroffen en geen vertraging in de voortgang van de werkzaamheden met alle consequenties van dien optreedt.'	
[Na] 28 juli 1989	Bouwcomplex Siemens, Zoetermeer		'Op 28 juli jl. is door de heer F.M. Derks projectleider van het bouwcomplex Siemens aan de Bleiswijkseweg/Oostweg, bij de gemeentepolitie Zoetermeer melding gedaan van de mogelijke aanwezigheid van een tweetal niet geëxplodeerde bommen in het bouwperceel ter plaatse.' [Hierbij zijn getuigen gehoord].	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406
1 augustus 1989	Zoetermeer		[Rapport politie Zoetermeer] 'In aansluiting op telefonisch overleg met uw afdeling doe ik u bijgaande de rapportage van de Inspecteur van Alphen toekomen, aangaande vliegtuigbommen op de zogenaamde Siemens bouwlocatie. Aangezien getuigen elkaar op essentiële onderdelen tegenspreken en in dit verband veel waarde moet worden gehecht aan de stellige verklaring van de pachter van de grond van 1940 tot 1980 (ploegen, draineren), de heer Westerman, acht ik onvoldoende termen aanwezig een nader onderzoek naar de gemelde aanwezigheid van vliegtuigbommen in te – laten - stellen. Verklaring Den Hertog: 'In verband met het vorenvermeld hoorde ik, rapporteur op vrijdag 28 juli 1989 – Rijndert Den Hertog – geboren te Zoetermeer op 27 juli 1911 (...) Hij verklaarde: "Ik kwam gisteren – 26 juli 1989 – langs de Bleiswijkseweg en ik zag dat er gebouwd werd. Ik herinner mij, gelijk ik aan de projectleider dhr. Derks heb medegedeeld, dat in de oorlog 2 bommen zijn gevallen in dat land. Die	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 76, inv. 247

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			bommen zijn niet geëxplodeerd. Ik weet dat omdat ik destijds, mogelijk in het voorjaar van 1944, overdag aan het werk was op het land van Van der Wel. Ik weet niet meer hoe laat het was maar ik denk dat het 's middags is geweest. Mijn baas dhr. J.P. huurman en ik bouwden in die tijd aldaar een schuur. Die schuur werd gebouwd naast de boerderij van Van der Wel. Vanaf de plaats waar wij ons bevonden vielen op een paar honderd meter afstand van ons de bommen op het aangrenzende land van Westerman. Die bommen waren naar ik mij herinner ruim 50 centimeter lang. Voor zover ik mij herinner waren het geen bommenwerpers die de bommen afwierpen maar engelse jagers, die op een hoogte van slechts 800 of 900 meter vlogen. [...] Waar de bommen liggen weet ik uiteraard niet precies. Ik denk op ongeveer 50 meter afstand van een sloot en een tocht die zich daar bevindt. Die aanduiding zoals ik aan dhr. Derks mededeelde is maar bij benadering. Ik heb dat stuk grond aangewezen aan dhr Derks. ' [...] Op vrijdag 28 juli 1989 hoorde ik, rapporteur dhr. W. van der Wel. Nadat ik hem voor zover nodig had medege-deeld hetgeen door dhr. Den Hartog naar is gebracht, verklaarde hij: 'Het is mogelijk dat dhr. Huurman en dhr. Den Hertog in een van die oorlogsjaren op mijn land met het bouwen van een schuur bezig zijn geweest. Over het vallen van bommen op of nabij mijn land weet ik niets af. Met mij is daarover niet gesproken. Op vrijdag 28 juli 1989 hoorde ik, rapporteur bij navraag, dat hr. J.P. Huurman voor enige weken met vakantie buiten Nederland verblijft. Dhr. Huurman zal in deze nog worden benaderd. Via een wijkteammedewerker werd vernomen dat dhr. Van Santen – landbouwer – wonende Meerpolder 29 te Zoetermeer een mededeling over gevallen bommen tijdens de tweede wereldoorlog kon doen. Op vrijdag 28 juli 1989 nam ik rapporteur telefonisch	

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			contract op met dhr. Van Santen. Hij deelde mede dat hij zich naar hij herinnerde een zware dreun had gehoord toen hij zich in een van de oorlogsjaren op school bevond. Welk maand of jaar wist hij niet. Nadien is hij gaan kijken en bleek dat een bom was ingeslagen en twee bommen niet waren geëxplodeerd in het land aan de Bleiswijkseweg te Zoetermeer alwaar het Siemens complex in aanbouw is. Dhr. Van Santen was bereid de plaats aan te wijzen waar de bommen waren ingeslagen. Op vrijdag 28 juli 1989 werd door voornoemde mijnheer C.A. van Santen (56 jaar) in het bijzijn van de adjudant van gemeentepolitie (...) de plaats aangewezen, alwaar Van Santen destijds had gezien dat een bom was ingeslagen. Naar hij zich herinnerde had de inslag (een kleine krater) een doorsnede van anderhalve meter. De aangewezen plaats bevond zich op het land behorende bij het te bouwen Siemens-complex. Dat bouwperceel is gelegen tussen de Bleiswijkseweg en de Rijksweg 12. De krater zou zich hebben bevonden nabij het fietspad dat parallel loopt met de Rijksweg 12. Op maandag 31 juli 1989 werd door voornoemde mijnheer Den Hertog in het bijzijn van de adjudant Rietkerken en mij, rapporteur, de plaats aangewezen alwaar Den Hartog destijds de bommen had zien vallen. Hij deelde mede dat er mogelijk ook nog bommen waren geëxplodeerd. De aangewezen plaats bevond zich ook op het land behorende bij het te bouwen Siemen complex, ook nabij eerder vermeld fietspad, doch op een afstand van ongeveer 100 m van de plaats die dhr. Van Santen aanwees. Op maandag 31 julin1989 werd door mij, rapporteur, telefonisch (...) mijnheer J.P. Huurman benaderd. Nadat ik hem voor zover nodig had medegedeeld hetgeen door dhr. Den Hertog naar voren was gebracht, verklaarde hij: 'Ik herinner mij dat wij –	

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			dhr. Den Hertog en ik – in het najaar van 1944 bezig waren met de bouw van een schuur op het land van Van der Wel. Het was naar ik mij herinner laat in de middag dat er vliegtuigen een aantal bommen afwierpen. Naar mijn schatting was dat toen op een afstand van ongeveer 700 of 800 meter en vielen die bommen niet op het aangrenzende door Westerman gepachte land. Het waren naar mijn mening wel meer dan een tweetal bommen, een paar bommen zijn volgens mij wel geexplodeerd. Of het zware bommenwerpers waren of andere vliegtuigen die de bommen afwierpen weet ik niet meer. Ook ik denk dat het jagers geweest kunnen zijn. De bommen die afgeworpen werden hadden naar mijn schatting een gewicht van ongeveer 100 kilo. Op maandag 31 juli 1989 werd dhr. S. Westerman, wonende Karel Doormanlaan 105 te Zoetermeer benaderd door de brigadier W.G. Groeneveld. De heer Westerman verklaarde n.a.v. de onderhavig aangeleverd dat hij destijds in de oorlogsjaren als pachter woonachtig was in de boerderij Nutricia aan de Rokkeveenseweg 44 te Zoetermeer. Hij verklaarde verder dat hij destijds in de oorlogsjaren als pachter woonachtig was in de Nutricia aan de Rokkeveenseweg 44 te Zoetermeer. Hij verklaarde verder dat hij destijds achter de boerderij langs de Rijksweg 12 (huidige deel van de Oostweg en de Industrieweg) door hem op het aldaar diverse inslagen van wel 25 cm doorsnede (met een diepte van 5 m !) waren aangetroffen. Deze inslagen waren volgens hem afkomstig van beschietingen op de Rijksweg. Van bommen dan wel blindgangers op het door gepachte land, waar thans het Siemens-complex in aanbouw is, weet hij niets van. Hij sluit dat zelfs uit omdat hij dat anders zou hebben vernomen aldus zijn verklaring aan brigadier Groeneveld. Samenvatting (..) Door mij, rapporteur is aan de hand van de door dhr. Den	

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			Hartog verstrekte gegevens een ruwe schets van de voormalige situatie (thans 'Siemens-bouwcomplex') vervaardigd. Aangegeven is (middels kruisjes) waar destijds dhr. Den Hartog en dhr. Huurman zich bevonden. Verder is aangegeven middels (twee kleine cirkels) waar de bommen zouden zijn gevallen. Volgens dhr. Den Hartog ruw geschat 50 meter vanaf de tocht en 50 meter vanaf de sloot. Volgens dhr. Huuman zijn de bommen niet op het gedeelte van het bouwcomplex gevallen doch op grotere afstand. Voorts is aangegeven middels (een kleine cirkel) waar zich bij benadering volgens dhr. Van Santen een krater met een doorsnede van andere meter bevond. Deze plaats bevond zich op ongeveer 100 meter afstand. Deze plaats bevindt zich op ongeveer 100 meter afstand van de plaats die door dhr. Den Hartog is aangegeven. Noch zij vermeld dat betrokkenen zich bijzonderheden niet of nauwelijks herinneren. Kenmerken of type vliegtuigen, richtingen afstanden en dergelijke wisten zij niet meer. Meer uit een overweging van logica dan uit herinnering geef men aan dat mogelijk Engelse jagers zijn geweest die beschietingen hebben uitgevoerd dan wel bommen hebben laten vallen.'	
3 augustus 1989	Zoetermeer		'Besprekingsverslag. Onderwerp: melding niet ontplofte bom. Aanwezig: [vertegenwoordigers van Siemens, gemeentepolitie en gemeente Zoetermeer. De heer Van Alphen geeft aan, dat er een nauwkeurig onderzoek heeft plaatsgevonden naar aanleiding van getuigenverklaringen. De getuigenverklaringen spreken elkaar tegen voor wat betreft mogelijke locaties. Het terrein is in het verleden geploegd en gedraineerd. De pachter van de grond van 1940-1980 heeft verklaard geen kraters of inslagen te hebben aangetroffen. De heer Derks toont aan de hand van kadasterkaarten aan, dat de situatie ter plaatse sterk is gewijzigd. Er zijn nieuwe sloten gegraven. De Rijksweg 12 is verbreed, waarbij er een afrit is aangelegd. Er is een fietspad	Archief gemeentebestuur Zoetermeer. Toegang 50, inv. 406

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			aangelegd. Op de plaatsen die door de getuigen zijn aangewezen is inmiddels geheid. De heer Heerschap [politie] zegt nog contract te hebben met de EOC te Culemborg. Het materiaal dat gevonden kan worden, kan van verschillende omvang en explosieve kracht zijn. Het enige risico dat aanwezig is, bestaat uit de mogelijkheid, dat bij het heien een heipaai kan terugstoten, indien deze op een projectiel stuit dat tot ontploffing komt. De mogelijkheid van spontane ontploffingen is uitgesloten. (...) De burgemeester staat gelet op de beschikbare informatie, gereserveerd ten opzichte van het verlenen van een opdracht aan de EOC. (...) N.B. Op 4-8-'89 (...) Siemens telefonisch bericht ontvangen, dat geen verder onderzoek wordt ingesteld. [Samenvatting van blindgangeronderzoek.] 'Een inwoner van Zoetermeer weest ons één dezer dagen op de mogelijkheid dat er zich op ons bouwterrein in Zoetermeer blindgangers zouden bevinden als gevolg van activiteiten door Engelse jachtvliegtuigen op doelen gelegen op de rijksweg, respectievelijk de spoorlijn. De politie die wij daarop hebben verzocht een onderzoek in te stellen heeft de betreffende inwoners, alsmede andere getuigen en betrokkenen uit de Gemeente Zoetermeer, die met de situatie in het verleden op de hoogte waren, uitvoerig gehoord. Vaststaat, dat de hei-activiteiten op de aangewezen plek reeds voltooid zijn. Daarnaast sluit de vroegere pachter van het land de aanwezigheid van mogelijke blindgangers op plaatsen die thans binnen de grenzen van ons bouwterrein liggen, uit. Vaststaat ook dat bij de vele veranderingen die de afgelopen jaren als gevolg van de verbreding van de rijksweg, aanleg van het nabij gelegen viaduct enz. hebben plaats gevonden, geen blindgangers zijn aangetroffen. In overleg met alle betrokken instantie, zoals politie, Gemeente en EOD, is geconcludeerd dat het voorzetten van de activiteiten zonder risico kan geschieden. De onderneming heeft in overleg	

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			met de projektontwikkelaar Aadic en de bouwer Dura besloten de bouwactiviteiten voor te zetten. (...)'	
29 december 1999	Zoetermeer-Bleiswijk		'Grensgebied tussen Zoetermeer en Bleiswijk zal ingrijpend veranderen.' [...] "Een complicerende factor in het geheel is zonder enige twijfel de mogelijke aanwezigheid van mogelijk meerdere vliegtuigbommen uit de Tweede Wereldoorlog. [...] Hoewel dit onderzoek tot op heden niet is afgerond, is de kans reëel dat de Bleiswijkse bodem een explosieve lading herbergt. Daarbij wordt gedacht aan 250- of 500-ponders. [...] De Gemeente is de bommen destijds op spoor gekomen na tips van mensen die in de oorlog in het gebied woonden. Britse bommenwerpers zouden tussen de herfst van 1944 en mei 1945 bombardementen hebben uitgevoerd op de belangrijkste aanvaarroute van de Duitsers – de huidige A 12 en de naastgelegen spoorlijn.'	Haagsche Courant
22 juni 2016	Zoetermeer	2 vermeende blindgangers	'Mogelijke explosieven langs A12 bij Zoetermeer. Tijdens voorbereidingen voor de aanleg van een faunatunnel zijn langs de A12 tussen Zoetermeer en Pijnacker-Nootdorp twee mogelijke explosieven uit de Tweede Wereldoorlog gevonden. De maakte de gemeente Zoetermeer vandaag bekend tijdens een persconferentie. Het kan zijn dat het slechts om oud ijzer gaat, maar volgens de gemeente is het een 'zeer reële optie' dat het om bommen gaat. Uit historisch onderzoek is namelijk gebleken dat er tijdens de oorlog in de omgeving is gebombardeerd. De objecten liggen onder elkaar op 5 en 7,5 meter diepte in het grondwater langs de Roeleveenseweg. En dat is bijzonder, zegt de EOD. Meestal liggen bommen in de grond. „We gaan met duikers naar beneden om te kijken wat voor bom het is. Het is een mooie uitdaging. (...) De gemeente onderzoekt vanaf volgende week maandag of het echt om explosieven gaat. Of het om een bom gaat, wordt 1 juli duidelijk wanneer de bom bereikt wordt. Mocht het om een explosief gaan dan zal de Explosieven Opruimingsdienst (EOD) de bommen ontmantelen en verwijderen in de nacht van zaterdag 9 op zondag 10 juli en in de nacht van	www.ad.nl , editie Den Haag

Datum	Locatieverwijzing	Aangetroffen CE	Aanvullende informatie	Bron
			zaterdag 16 op zondag 17 juli. Evacuatie Hiervoor moet het omliggende gebied in een straal van 500 meter afgesloten worden. Dit betekent dat de A12 tussen Prins Clausplein en afslag Zoetermeer dicht moet. Ook is er geen treinverkeer mogelijk en moeten 11 woningen in Pijnacker-Nootdorp geëvacueerd worden.'	
29 juni 2016	A12, Zoetermeer-Pijnacker		'Explosieven' langs A12 geen vliegtuigbommen, maar een aardpen ZOETERMEER - De objecten die vorige week langs de snelweg A12 tussen Zoetermeer en Pijnacker-Nootdorp zijn ontdekt, zijn geen vliegtuigbommen uit de Tweede Wereldoorlog. Dat maakt de gemeente Zoetermeer woensdag bekend. Uit een onderzoek kwam naar voren dat het om een zogenoemde aardpen ging. Een aardpen is een dik koperen draad. Volgens een woordvoerder van Defensie wordt zo'n object gebruikt om bliksem af te leiden. De aardpen was zo'n tien meter lang en is inmiddels verwijderd. Omdat de objecten diagonaal in de grond lagen, dachten we dat het mogelijk om twee vliegtuigbommen ging. Vandaar dat we afgelopen week onderzoek ernaar hebben gedaan', vertelt een woordvoerder van de gemeente Zoetermeer.'	www.omroepwest.nl

7.5 Bijlage 4: Certificaten

