

De DAF YP 408, een koninklijk voertuig

Mr. E.A.K.G. Ruys (1952) is werkzaam in de rechterlijke macht en is secretaris van het bestuur van de Stichting Vrienden van het Legermuseum. Hij is geïnteresseerd in militaire geschiedenis, met name in de opbouw van de Koninklijke Landmacht na de Tweede Wereldoorlog.

Over de YP 408 is al veel geschreven en daarbij is tot dusverre steeds gesteld dat de YP 408 is ontwikkeld als voertuig voor de pantserinfanterie. Die lezing staat op gespannen voet met de waarheid. Dit artikel vertelt de *raison d'être* van de YP 408 en de daaropvolgende ontwikkeling tot een pantserinfanterievoertuig dat in 1964, bijna veertig jaar geleden, de eerste troepenbeproeving onderging.[1]

De presentatie aan de buitenwereld

Op 16 juni 1959 werd door de Koninklijke Landmacht in de Legerplaats Oirschot[2] een voertuigendag georganiseerd. In samenwerking met DAF, de grootste leverancier van de Koninklijke Landmacht (KL), werd een overzicht gegeven van de verschillende typen tactische wielvoertuigen die bij de KL in gebruik waren. Het overzicht was niet alomvattend maar van de naoorlogse voertuigen waren de meest voorkomende typen aanwezig. De voertuigen waren in een grote kring opgesteld. Er stonden enkele buitenbeentjes tussen. Daarvan trok vooral een pantserwagen de aandacht: de DAF YP 408, die voor het eerst aan de buitenwereld werd getoond.

De achtwielige YP 408 werd gepresenteerd als een gepantserd personeelsvoertuig. In het officiële orgaan van de Koninklijke Landmacht, de Legerkoerier, werd in juli 1959 aan de voertuigendag en in het bijzonder aan de YP 408 aandacht besteed. Volgens het artikel in de Legerkoerier was de YP 408 ontworpen door het Detachement Beproeving Voertuigen (DBV) van de Inspectie Technische Dienst, onder commando van kapitein J.J. Pop, en daarna gerealiseerd door DAF. Zoals hierna zal blijken, was dat op zichzelf juist, maar het had al aanleiding moeten zijn tot het plaatsen van vraagtekens. Het was immers vreemd dat een kleine eenheid die als taak had het beproeven van voertuigen, zich plotseling bezig hield met het ontwikkelen van een gecompliceerd voertuig.[3]

In het artikel in de Legerkoerier werd verder ingegaan op het doel en de technische aspecten van het voertuig. Als doel werd genoemd het snel verplaatsen van een tirailleur- of een mortiergroep in het gevechtveld. Van de prestaties werd hoog opgegeven. Ook dat was op zichzelf juist maar ondanks die prestaties voldeed het niet aan de eisen die aan een personeelsvoertuig voor de pantserinfanterie werden gesteld. Zo was het feit dat zes van de acht wielen werden aangedreven geen voordeel maar een nadeel, dat tot gevolg had dat het voertuig bij het nemen van

terreinhindernissen kon komen vast te zitten. Het artikel was op dit punt veel positiever waar het vermeldt dat de constructie met zeswielaandrijving waarbij de beide niet aangedreven steunwielen als bestuurde en afgeveerde wielen in de voortrein zijn opgenomen, het in combinatie met vierwielbesturing mogelijk maakt de zwaarste terreinhindernissen gemakkelijk te overwinnen. Het artikel eindigde nog enthousiaster: Met dit nieuwe produkt van Nederlandse bodem, in goede harmonie uitgedacht ontworpen en gebouwd door Nederlandse militairen, Nederlandse ingenieurs en de Nederlandse industrie komen wij ongetwijfeld ook internationaal zeer goed voor de dag!

Naast de opvallende ontwerpers van het voertuig waren er nog andere feiten die vragen hadden kunnen oproepen over het doel van het voertuig. In de eerste plaats waren dat de kentekens van de oerversie. De YP 408 die op 16 juni 1959 werd getoond, behoorde tot die oerversie die in totaal uit drie voertuigen bestond. Deze hadden de kentekens: KN-53-72, KN-53-73 en KN 53-74. Voor een prototype of een beproevingsvoertuig waren dat opmerkelijke kentekens, want tot en met de ontwikkeling van de DAF YA 4440 in het begin van de jaren zeventig kregen voertuigen die voor de KL werden beproefd, een - veelal tijdelijk - kenteken in de serie KZ-99-00 tot en met KZ-99-99, zoals de twee beproevingsexemplaren van de YP 104: KZ-99-77 en KZ-99-78. Daarentegen duidde een kenteken in de serie KN-00-00 tot en met KN-99-99 juist niet op ontwikkeling of beproeving maar op een normale gebruiksbestemming. Tenslotte vormde ook de binneninrichting van de oerversie een aanwijzing voor een ander gebruiksdoel, want deze was te mooi afgewerkt (of beter: te royaal) voor een prototype van een personeelsvoertuig voor de pantserinfanterie. Dat bleek onder meer uit de prachtig afgewerkte hemel met stootkussens en lampjes.

Het ontstaan van de YP 408

Voor welke gebruiker werd de YP 408 dan wel ontwikkeld? Niet voor de pantserinfanterie maar voor de Koninklijke Marechaussee!

Het G-eskadron van de Koninklijke Marechaussee (KMar) dat medio jaren vijftig was opgericht en onder bevel stond van de Nationaal Territoriaal Bevelhebber, had een taak op het gebied van de veiligheid van het Koninklijk Huis.[4] Tot die taak behoorde onder meer de evacuatie van leden van het Koninklijk Huis bij een Russische inval. Voor de uitoefening van die taak beschikte het eskadron onder andere over vier scoutcars van het type White M3A1 die daartoe speciaal waren aangepast.[5] Eind 1956 werd tijdens een bespreking onder leiding van de Souchef I van de Generale Staf besloten deze scoutcars te vervangen, vermoedelijk omdat ze ondanks de aanpassingen toch niet voldeden. Daartoe werd aanvankelijk niet de gebruikelijke weg bewandeld, want de Directie Materieel Landmacht (DML) werd gepasseerd en de opdracht tot een vertrouwelijk onderzoek bij DAF naar de mogelijkheden werd gegeven aan kapitein Pop. Deze wendde zich namens de Chef van de Generale Staf (CGS) rechtstreeks tot een van de directeuren van DAF, dr. H.J. van Doorne, met de vraag of bij DAF belangstelling en gelegenheid bestond een pantserauto te ontwikkelen met gebruikmaking van componenten van de DAF YA 328.[6] Wat dr. van Doorne niet werd medegedeeld, was het gebruiksdoel van de pantserauto's, want dat doel was uiteraard geheim.[7]

Dr. van Doorne reageerde positief op de vraag. De Inspecteur van de Technische Dienst, onder wie kapitein Pop ressorteerde, liet op 27 november 1956 aan de CGS weten dat de scoutcars vervangen konden worden door drie pantserauto's die binnen een jaar door DAF konden worden gebouwd.[8] Er was kennelijk al enig ontwikkelwerk verricht, want vaststond dat geen gebruik zou worden gemaakt van het chassis van de YA 328 omdat was gekozen voor een zelfdragende

gepantserde carrosserie.[9] Er zou voor het overige wel zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van componenten van de YA 328. Door de YA 328 als uitgangspunt te nemen werd bewerkstelligd dat naast een grote wegsnelheid een grote terreinvaardigheid werd verkregen, terwijl door de overeenkomende componenten het onderhoud en de herstellingen waren verzekerd. Over de dikte van de bepantsering en het daarvoor te gebruiken materiaal moest nog worden beslist. Wel was duidelijk dat de pantsering in ieder geval bestand moest zijn tegen beschietingen met handvuurwapens. Er was overigens nog wel gekeken of het mogelijk was bestaande legervoertuigen tot rondom gepantserde voertuigen te modificeren maar uit constructieve overwegingen was die optie afgefallen.

De inspecteur van de Technische Dienst stelde voor om een houten 'mock-up', bekleed met hardboard, te maken zodat kon worden nagegaan of de opbouw geschikt was voor het doel en eventuele wijzigingen eenvoudig konden worden aangebracht. De aanschafkosten van de drie voertuigen waren nog onbekend. Dat verhinderde niet dat de verwerving met grote voortvarendheid ter hand werd genomen, want reeds op 1 december 1956 liet de CGS aan de Directeur Materieel Landmacht weten dat ten behoeve van het G-eskadron KMar tot aanschaf van drie 'DAF YA 328 pantserauto's' kon worden overgegaan, nadat het te construeren houten model door hem zou zijn goedgekeurd.[10] De CGS wilde onmiddellijk worden ingelicht indien zich omstandigheden voordeden waardoor aflevering per ultimo 1957 in het gedrang zou kunnen komen. Er was dus haast geboden en geld speelde geen rol.

Deze beslissing leidde op 8 december 1956 tot een nota van het Hoofd Afdeling Voertuigen van DML aan de Directeur DML. Deze nota bevestigt dat DML tot dan toe buiten het project was gehouden. Het afdelingshoofd rapporteerde dat bij hem en bij de Sectie Techniek van zijn afdeling officieel niets bekend was omtrent de voorgenomen aanschaffing van pantserauto's en dat deze aanschaffing ook in de Werkgroep Motormaterieel[11] nimmer ter sprake was gekomen. Hij had bij dr. Van Doorne navraag gedaan over de gang van zaken, waarbij hem was gebleken van het rechtstreekse, vertrouwelijke contact tussen kapitein Pop en dr. Van Doorne.

De opdracht aan DAF werd op 19 juli 1957 formeel vastgelegd in een overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en Van Doorne's Automobielfabriek N.V.[12] DAF verbond zich tot levering van drie gepantserde personeelsauto's van het type DAF YP 408 met zoveel mogelijk gebruikmaking van componenten van de YA 328. Verder verbond DAF zich tot het vervaardigen van een houten mock-up. Pas als deze was goedgekeurd, mocht met de bouw worden begonnen. De benodigde pantserplaat zou zoveel mogelijk door de Staat worden geleverd, evenals enkele specifieke militaire goederen, zoals periscopen.[13] De stuksprijs stond niet vast, maar als richtprijs werd genoemd fl. 135.000,--.[14] Er zou op basis van nacalculatie worden gewerkt. Verder werd bepaald dat de technische eisen die aan de voertuigen gesteld werden, tijdens de productie in overleg tussen DAF en DML zouden worden vastgesteld. Al met al was het een ongebruikelijk contract en daaruit blijkt eens te meer de hoge prioriteit en het bijzondere karakter.

Het lukte niet de drie pantserauto's voor eind 1957 af te leveren. De eerste kwam op 30 januari 1958 ter beschikking van DBV. De andere twee volgden in juni 1958. Eind februari 1958 vond een bespreking plaats met DAF waarbij naar aanleiding van de bevindingen van DBV de noodzakelijk geachte wijzigingen werden besproken. Dat waren er 54. Daarvan was de laatste wel een heel bijzondere. Gevraagd werd om het aanbrengen van asbakjes![15] Dat wijst eens te meer op het bijzondere gebruiksdoel van de pantserauto's. De YP 408 was dus in feite een opvolger van de goudauto van De Nederlandse Bank waarmee het prinselijk paar met hun kinderen op 11 mei 1940 van Den Haag naar IJmuiden is gereden om zich in te schepen.[16]

De bestemming van de drie voertuigen van het oerversie had tot gevolg dat deze later in de stukken vaak als de 'marechaussee-wagens' werden aangeduid.

Het voertuig was 6,10 meter lang, 2,40 meter breed en 1,80 meter hoog. Het ledig gewicht bedroeg 8.900 kilogram en het laadvermogen was 1.100 kilogram. Het voertuig had evenals de YA 328 een watergekoelde benzinemotor van het type Hercules JXLD, maar het motorvermogen van deze zescilinder lijnmotor was opgevoerd van 131 pk naar 140 pk. De beide voorwielen en de vier achterste wielen werden aangedreven (8x6 aandrijving). De maximumsnelheid bedroeg 90 km per uur. De actieradius was bij een verbruik van 1,31/km 750 kilometer. De bepantsering rondom bedroeg 8 mm. Deze was aan de voorzijde, achterzijde en de beide zijkanten op kwetsbare plekken uitgebreid met nog eens 8 mm. De bodemvrijheid was 50 centimeter.[17] Voorin zaten naast elkaar de chauffeur en de voertuigcommandant, die ieder een eigen bovenluik ter beschikking hadden. Zij beschikten elk over een vaste, vooruit gerichte periscoop in de bepantsering en een draaibare periscoop in de luiken. Achterin het voertuig was plaats voor tien personen op twee banken langs de zijkanten. Boven het passagiersgedeelte waren aan beide zijden drie, tweedelige luiken, waarvan het ene deel langs de zijkant openklapte en het andere deel over de bovenzijde. Het passagiersdeel was te bereiken door een achterdeur die in drie delen opging: twee grote delen die naar links respectievelijk rechts scharnierden en aan de onderzijde een soort klep die naar een horizontale stand scharnierde en aldus een instaptrede vormde zoals die ook veel voorkomt bij rijtuigen. De achterleuningen van de zitbanken konden in horizontale stand omhoog worden geklapt en vormden aldus een verhoogde zitplaats, zodat de daarop gezeten passagiers ten dele via de luiken boven de romp uitstaken.

Het doorontwikkelen voor de pantserinfanterie

De oerversie van de YP 408 trok door zijn gunstige eigenschappen de aandacht. Aan het einde van de jaren vijftig stond de mechanisering en de motorisering van het 1e Legerkorps (1e Lk) voor de deur. Dat was een gevolg van afspraken binnen de NAVO die weer voortkwamen uit de verwachtingen omtrent de inzet van nucleaire wapens bij een eventueel conflict en de mede daardoor gegeven noodzaak de manoeuvre eenheden mobieler te maken. De infanterie van het 1e Legerkorps, dat toen bestond uit de 1e Divisie '7 December' en de 4e Divisie, zou in dat kader voor een belangrijk deel worden omgevormd tot pantserinfanterie. Daartoe moesten in de naaste toekomst pantservoertuigen worden verworven. Uiteindelijk werden voertuigen van drie verschillende fabrikaten aangeschaft: de YP 408, de AMX 12 en de M113A1, alle in diverse uitvoeringen. Uit operationeel en logistiek oogpunt was dat geenszins een ideale oplossing die vooral een gevolg was van de tijdsdruk, waaronder het onder pantser brengen van de infanterie plaatsvond.

Het eerste voertuig dat in beeld kwam en werd beproefd, was de YP 408. Door de resultaten bij de eerste beproevingen van de oerversie ontstond de gedachte dat de YP 408 vrijwel ongewijzigd kon worden benut als personeelsvoertuig voor de pantserinfanterie. Dat bleek al snel een misvatting.

De verwerving van rupsvoertuigen van de AMX-familie was aan het einde van de jaren vijftig nog niet aan de orde.[18] Dat veranderde pas toen begin 1960 duidelijk werd dat de lichte tank M24 Chaffee niet vervangen zou worden door de lichte tank M41 Walker Bulldog. Daarna restte voor de KL als enig alternatief de verwerving van de lichte tank AMX 13. Tegelijk werd toen de verwante AMX 12, een gepantserd personeelsvoertuig op rupsbanden, aangeschaft voor de mechanisatie van zes pantserinfanteriebataljons. De instroom van deze voertuigen bij de pantserinfanterie vond als gevolg van de vertraging bij de ontwikkeling en de productie van de

YP 408 vervolgens eerder plaats waardoor het lijkt alsof de YP 408 later in beeld is gekomen. Tot verwerving van de M113A1 werd pas overgegaan toen de AMX en een deel van de YP 408 reeds waren verworven.[19]

Reeds in juli 1958 vond een vergelijkende beproeving plaats tussen een YP 408 en een Armoured Personnel Carrier M75, een gepantserd infanterievoertuig, dat door het Amerikaanse leger ter beschikking werd gesteld.[20] Deze beproeving vond plaats van 14 tot en met 24 juli in Den Haag, Eindhoven en Oirschot. Vooral de proefritten op de Oirschotse heide trokken flink wat bezoekers. De YP 408 bleek, anders dan de van rupsbanden en een veel krachtiger motor voorziene M75, niet in staat zware tanks in ieder soort terrein te volgen. Dat was echter wel een belangrijke eis. Steile wanden en opritten vormden als gevolg van het te geringe motorvermogen vaak een te zwaar hindernis door de YP 408. Mul zand, zachte ondergrond als modder, leem, humus en dergelijke konden de YP 408 snel doen vastlopen. Dit werd veroorzaakt door de grote gronddruk van de wielen. Dat was echter een inherent nadeel van een wielvoertuig ten opzichte van een rupsvoertuig. Holle wegen en ondiepe beken vormden voor de YP 408 een moeilijk te nemen hindernis. Het nemen van prikkeldraadversperringen was voor de YP 408 een riskante onderneming. De M75 was daarentegen in het terrein veel zichtbaarder en hoorbaarder. Hoewel de M75 van binnen ruimer was, was het comfort van de YP 408 voor de inzittenden beter, hetgeen vooral op grote afstanden tot uitdrukking kwam.[21] De bediening en het onderhoud van beide voertuigen waren eenvoudig.

Het een en ander leidde tot de conclusie dat een bataljon infanterie dat werd vervoerd in een M75, de tankeenheden in 95 tot 100% van de gevallen zou kunnen volgen terwijl bij de YP 408 de kans groot werd geacht dat veel voertuigen zouden stranden en dat daardoor het organieke verband verloren zou gaan. Wel verwachtte men door het grotere silhouet van de M75 dat deze een makkelijker doelwit zou vormen.[22]

De uitkomst van deze beproeving weerhield de legerleiding er niet van om verder te gaan met de ontwikkeling van de YP 408 tot een personeelsvoertuig voor de pantserinfanterie. De CGS besliste zelfs dat tot aanschaf zou worden overgegaan, voorlopig tot een zodanig aantal dat per divisie een paraat infanteriebataljon met het voertuig kon worden uitgerust, dus in totaal twee bataljons. Eind 1958 vond er een voorlopige behoeftebepaling plaats in een bespreking onder leiding van de Plaatsvervangend Chef van de Generale Staf. Deze concludeerde aan de hand van de resultaten van de tot dan toe gehouden beproevingen dat de YP 408 wat betreft de terreinvaardigheid in beginsel aanvaardbaar was als personeelsvoertuig voor de pantserinfanterie!

Bij die bespreking was naast de behoeftebepaling voor de twee infanteriebataljons tevens aan de orde de behoeftebepaling voor de vervanging van de bij de cavalerie in gebruik zijnde halftracks door de YP 408 en de invoering van de YP 408 als voertuig voor de bataljonscommandanten van de niet te mechaniseren bataljons en voor de divisiecommandant en de divisie artilleriecommandant. Voor de infanteriebataljons en de vervanging van de halftracks was een personeelsuitvoering en een mortieruitvoering noodzakelijk. Verondersteld werd dat de mortieruitvoering, waarbij vanuit het voertuig een 81 mm mortier kon worden afgeschoten, kon worden verkregen door een ondergeschikte wijziging aan de bovenzijde van de YP 408 aan te brengen. De totale behoefte beliep 465 voertuigen, namelijk 385 personeelsvoertuigen en 80 mortiervoertuigen, inclusief reserve.[23] Overigens werd tijdens deze bespreking ook nog uitgesproken dat uit oogpunt van comfort een verbreding van het voertuig met maximaal 20 cm wenselijk werd geacht. Die wens verdween snel onder tafel.

Op 22 januari 1959 werd een YP 408 in aanwezigheid van vertegenwoordigers van het Hoofdkwartier van de Generale Staf beproefd in het operatiegebied van het 1e Legerkorps in de omgeving van de Weser in Noord-Duitsland. Er werd gereden op verschillende soorten terrein: ondergelopen weiland, drassig weiland, geëgd bouwland en juist geploegd bouwland. De beproeving vond plaats onder zeer slechte weersomstandigheden. Daarom was het moment volgens de aanwezige Duitse officieren goed getroffen. Deze officieren die zich aanvankelijk sceptisch hadden betoond over de prestaties van een wielvoertuig in dit terrein, waren na afloop enthousiast. De conclusie was dat tot aankoop werd aanbevolen.[24]

Vervolgens werden er in maart 1959 voorlopige Tactische en Militair Technische (T.M.T.-) eisen opgesteld. Die eisen waren uiteraard zwaarder dan die voor de 'marechausseeuwagens'. [25] Zo waren er aanvullende eisen met betrekking tot de bescherming tegen A.B.C.-wapens, de actieradius, de bewapening, de banden, de bepantsering en de terreinvaardigheid.

Voor de voortzetting van de ontwikkeling en de verdere beproeving werd de KN-53-72 onttrokken aan zijn bestemming bij het G-eskadron. Aan de verbetering en completering van dit tot 'prototype' omgedoopte voertuig werd in de volgende jaren gestaag doorgewerkt. Tijdens de verdere beproeving, onder andere in La Courtine (Frankrijk), bleek het noodzakelijk vrij ingrijpende wijzigingen aan te brengen, zoals een krachtiger (diesel)motor die weer noopte tot een verzwaring van de aandrijflijn, alsmede aluminium wielen en 'runflat'-banden.[26] De KN-53-72 werd daarom verschillende keren gemodificeerd. De benzinemotor werd op 1 april 1960 vervangen door een DAF DS 575 dieselmotor, een zescilinder watergekoelde turbo charged lijnmotor met een vermogen van 165 pk. Dat was een flinke verbetering, maar er werd wel een logistieke complicatie geschapen voor zowel de brandstofvoorziening als de uitwisselbaarheid van onderdelen.[27] De manoeuvre-eenheden van de KL waren immers in die periode nog uitsluitend uitgerust met voertuigen die waren voorzien van benzinemotoren.

Ondanks deze sterkere motor bleek de oorspronkelijke T.M.T.-eis: terreinvaardigheid, overeenkomstig die van de samenwerkende tanks, niet haalbaar. Daarom werd die eis in oktober 1960 verlicht tot: een terreinvaardigheid tenminste gelijk aan de 3 tops YA 328 ingedeeld op bataljonsniveau.

Ook uiterlijk veranderde de KN-53-72 stap voor stap. De luchttoevoer naar de motor via lamellen aan de voorzijde van de motorkap werd, waarschijnlijk tegelijk met het inbouwen van de dieselmotor, gewijzigd in luchttoevoer via een minder kwetsbare opening aan de bovenzijde van de motorkap die was afgedekt door twee deksels. Tevens werd de neus van het voertuig hoekiger. De zes, tweedelige luiken boven het passagiersgedeelte werden vervangen door zes luiken in de bovenzijde van het voertuig, die naar de zijkanten van het voertuig openklapten. Verder werd de driedelige achterdeur vervangen door een tweedelige, waarvan de deuren naar rechts respectievelijk links opengingen. Daarnaast waren er nog vele minder in het oog springende wijzigingen.

Begin 1961 waren er nog technische problemen met de toe te passen 'runflat'banden, met de bewapening, met de optische en de infrarood apparatuur en met de steekassen. Verwacht werd dat deze problemen konden worden opgelost, maar duidelijk was dat er ten opzichte van de reeds geliberaliseerde T.M.T.-eisen compromissen gesloten moesten worden. Onderkend werd dat een ideale oplossing van de problemen niet mogelijk was omdat men vanaf het begin te veel gebonden was geweest aan het ontwerp van de oerversie van de YP 408. Aan de eis dat het voertuig gedurende een half uur stofdicht moest zijn tegen A(tomaire) en C(hemische)-middelen

kon men op korte termijn niet voldoen. Dit probleem was overigens niet typisch voor de YP 408, maar speelde ook in het buitenland, o.a. bij de AMX. Deze eis werd daarom voorshands afgezwakt tot stofdichtheid bij aflevering! Dat betekende dus in feite geen stofdichtheid meer daarna.

Al met al betwijfelde de kwartiermeester-generaal, blijkens een memorandum van 28 februari 1961, in steeds sterkere mate of ineens tot een opdracht kon worden overgegaan zonder eerst een preserie te laten vervaardigen.[28] Die twijfel bleek later zeer terecht te zijn geweest.

Eveneens blijkens dat memorandum was de behoefte inmiddels nader bepaald op 250 stuks met een eventuele aansluitende order voor 50.[29] De door DAF gevraagde basisprijs was gestegen tot fl. 138.000,- per voertuig. Verder werd het wenselijk geacht voor de resterende behoefte aan voertuigen voor de pantserinfanterie een ontwikkelingsopdracht te geven aan DAF, uitgaande van de te stellen T.M.T.-eisen, waarbij geen gebondenheid zou bestaan aan het ontwerp van het oorspronkelijke marechausseevoertuig.

Aan het slot werd voorgesteld een vergelijkende demonstratie bij de Duitse Bundeswehr af te wachten alvorens een bestelling voor 250 stuks met een preserie van 6 stuks te plaatsen en tevens een ontwikkelingsopdracht aan DAF voor een nieuw voertuig te verstrekken. Tot dat laatste kwam het uiteindelijk niet.

Het memorandum van de KMG dat in de Legerraad van 17 maart 1961 zou worden behandeld, leidde tot een kritische reactie vanuit de Generale Staf. Gesteld werd dat de ontwikkelingsgang van de YP 408 werd gekenmerkt door:

- a. een aanzienlijk druk in de richting van realisatie door de CGS;
- b. een zekere terughoudendheid van de zijde van de vroegere DML en huidige KMG;
- c. een nauwelijks enthousiast te noemen houding van DAF;

Tevens werd gesteld dat als gevolg van de laatste twee genoemde factoren het begin 1959 door de toenmalige plv.-CGS ontplooide initiatief (lees: om de YP 408 voor de pantserinfanterie te gebruiken) nog niet tot concrete resultaten had geleid.

De CGS besliste dat de beproeving bij de Duitse Bundeswehr zou worden afgewacht, dat bij een order een preserie van 6 stuks zou worden besteld en dat de KMG moest nagaan wat een ontwikkelingsopdracht zou moeten kosten en wat de leveringsduur zou zijn.[30]

De YP 408 werd in april 1961 in Trier door de Duitse Bundeswehr beproefd en daarbij vergeleken met het Amerikaanse pantserrupsvoertuig M113. Dit leverde wat betreft de YP 408 geen nieuwe gezichtspunten op ten opzichte van de eerdere beproevingen. Vervolgens werd op 5 mei 1961 bij DAF een order geplaatst voor de levering van 250 stuks YP 408 met een preserie van 6 stuks voor een totaalbedrag van fl. 34.500.000,-.[31] De order was verdeeld in 206 personeelsvoertuigen van het type pantser wiel infanterie (pwi) en 44 commandovoertuigen van het type pantser wiel commando (pwco). Deze waren bestemd om drie infanteriebataljons om te vormen tot pantserinfanteriebataljons, te weten per bataljon 48 pwi's, elke tirailleurcompagnie 16 stuks, en zes pwco's, drie bij de stafcompagnie en een bij elke tirailleurcompagnie. Daarnaast zouden twee verkenningsbataljons (per bataljon negen pwi's), drie brigadestaven (per staf drie pwco's)[32] en de liasons van twee gemechaniseerde afdelingen (elk twee pwco's) en een getrokken afdeling veldartillerie (drie pwco's) met het voertuig worden uitgerust.[33] Deze verdeling werd later om redenen van organisatorische aard gewijzigd in 233 personeelsvoertuigen en 17 commandovoertuigen. Het mortiervoertuig was tijdelijk achter de horizon verdwenen.

De preserie

Vreemd was dat voor de (pre)productieversie de aanduiding YP 408 werd gehandhaafd. Volgens het toentertijd door DAF gehanteerde systeem lag het voor dat de hand om wegens de ingrijpende wijzigingen van deze versie ten opzichte van de oerversie de aanduiding te wijzigen in YP 418. Dat was wel gebeurd toen de YA 318 na flinke wijzigingen, onder andere een krachtiger motor, verder in productie werd genomen als YA 328. Hetzelfde was gebeurd bij de YA 116 die na constructieve wijzigingen als YA 126 in productie werd genomen. Later gebeurde dat wederom bij de YA 314 die met een verzaamd chassis de aanduiding YA 324 kreeg, en bij de YB 616 die met een andere bandenmaat en een zwaardere vooras de aanduiding YB 626 kreeg.

Het eerste voertuig van de preserie werd in mei 1962 afgeleverd. Het ging om de KN-75-01. Al spoedig openbaarde zich een grote probleem. Voor de ereversie was om aan de eisen te voldoen ander, sterker pantserstaal gebruikt dan bij de 'marechausseeuwagens'. Bij de beproeving ontstonden in het staal van de romp scheuren. Dat leidde binnen de KL tot grote commotie. De staatssecretaris voor de KL, M.R.H. Calmeyer, werd telefonisch geïnformeerd. Hij reed onmiddellijk naar Eindhoven en constateerde dat het er niet mooi uitzag.[34] Deze tegenslag leidde tot een grote en een met het oog op het onder pantser brengen van de infanterie zeer ongewenste vertraging in de aflevering. Aanvankelijk zou de preserie in april en mei 1962 worden geleverd en zou de beproeving van mei tot en met oktober 1962 hebben plaatsgevonden en de levering van de productieserie van februari 1963 tot en met mei 1964, maar dat kwam nu geheel op losse schroeven te staan. De problemen met het gebruikte pantserstaal waren van dien aard dat ander pantserstaal moest worden gezocht. Uiteindelijk werd gekozen voor het pantserstaal dat voor de AMX werd gebruikt. De (hernieuwde) levering van de preserie werd verschoven naar februari tot en met mei 1963 en de levering van de productieversie naar februari 1964 tot en met mei 1965. Er was dus een vertraging van een jaar opgetreden.

In februari 1963 werd een romp die van het nieuwe pantserstaal was vervaardigd, met gunstig resultaat aan schietproeven onderworpen.[35] De eerste vier aangepaste voertuigen van de preserie kwamen vervolgens in de periode maart tot en met mei 1963 ter beschikking.[36] Deze vier werden in de daaropvolgende drie maanden gebruikt voor de technische en de troepenbeproeving. Deze troepenbeproeving vond plaats bij de Demonstratiecompagnie van de Infanterieschool.

De beproeving werd zeer bemoeilijkt door de vele noodzakelijke reparaties en modificaties. De KN-75-01 werd gebruikt voor het uitvoeren van prestatieproeven en het vaststellen van het onderhoud, verdeeld over de verschillende onderhouds echelons. De KN-75-02 werd gebruikt voor de beoordeling van de rijvaardigheid en de terreinvaardigheid. Na het herstellen van de geconstateerde tekortkomingen werd dit voertuig van 5 tot en met 27 juni voor een duurproef in het buitenland en, na het herstellen van de daarbij geconstateerde gebreken, van 29 juli tot en met 10 augustus voor een tweede duurproef in het buitenland. De KN-75-03 werd ingezet voor een gecombineerde beproeving door de Infanterieschool en DBV. Daarbij werd gekeken naar de bepakkings- en het transport van een volledige infanteriegroep over de weg en door afwisselend terrein. Daarna nam dit voertuig van 5 tot en met 27 juni deel aan de duurproef in het buitenland. De KN-75-04 was ingericht als pelotonscommandovoertuig en kwam ter beschikking van de Infanterieschool voor de chauffeursopleiding en de troepenbeproeving. [37] Later in de zomer van 1963 werden ook de andere voertuigen ingezet bij de troepenbeproeving.

De tweede duurproef van 29 juli tot en met 10 augustus 1963 bestond uit een 'Tour de France' over ongeveer 5.000 km van Den Haag via Nancy, Belfort, Annecy, Briancon, Avignon, Clermont-Ferrand, Troyes, Bergen (Mons) naar Den Haag.[38] Tijdens deze rit door werden drie flinke bergen beklommen: de Col d'Iseran, de Col du Galibier en de Col d'Isoard. Het resultaat was positief.[39]

De resultaten van de verschillende deelbeproevingen werden in verslagen vastgelegd en samengevoegd tot een eindrapport van DBV.[40] Weliswaar was er nog een groot aantal kleine onvolkomenheden, maar dat weerhield DBV niet van de conclusie dat de YP 408 aan de gestelde eisen had voldaan.[41]

Met deze positieve afronding van de technische en de troepenbeproeving kon de productie en de invoering bij de Koninklijke Landmacht beginnen. Ter gelegenheid daarvan verscheen in de Legerkoerier van februari 1965 een groot artikel: 'YP 408: pantserformule van de DAF'. Daarin werd ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, op de ontwikkeling en met name op de productie van het voertuig. Over de oorsprong werd het volgende vermeld: In 1956 - van Doorne had toen al een indrukwekkend aantal legervoertuigen geproduceerd - kwam er weer een DAF-pantservoertuig-project ter tafel. Technici van DAF en het detachement beproeving voertuigen van de Inspectie Technische Dienst maakten een ontwerp aan de hand waarvan een aantal prototypen werden gebouwd. Deze overigens volwaardige pantservoertuigen is niets bespaard gebleven. Na drie jaar experimenteren ging men over tot het bouwen van de z.g. nulserie van 6 wagens die waren bestemd om te worden gekraakt. Daarmee werd wederom een loopje met de waarheid genomen.

De YP 408 van deze eerste order werden in de loop van 1964 en 1965 ingedeeld bij 11, 12 en 13 Infanteriebataljon die daarmee werden omgevormd tot pantserinfanteriebataljon, en ten behoeve van de opleidingen bij de School Technisch Dienst, de Rij- en Tractieschool (RTS), het Depot Cavalerie en het Pantserinfanterie Rijopleidingscentrum (PIROC). Bij laatstgenoemde eenheid vond de opleiding van de chauffeurs plaats.

De vervolgorders

Het was geen uitgemaakte zaak dat na de eerste order een vervolgorder voor de YP 408 zou worden geplaatst. Tegen de YP 408 bleef het bezwaar bestaan dat het voertuig niet voldeed aan de eisen die aan een pantserinfanterievoertuig gesteld werden. Om daaraan tegemoet te komen werd aanvankelijk nog gedacht aan een opdracht aan DAF voor een nieuw ontwerp, maar die optie viel af omdat daar teveel tijd en geld mee gemoeid zou zijn.

Aan de orde was de verwerving van gepantserde personeels-, verkennings- en logistieke wiel- of rupsvoertuigen voor onder meer[42]:

- De infanteriebataljons van 1e Lk die nog niet met de AMX of de YP 408 waren uitgerust.
- De verkenningbataljons en de verkenningeskadrons van 1e Lk.[43]
- De tot pantsergeniecompagnieën om te vormen genieveldcompagnieën van 1e Lk.
- De op te richten gemechaniseerde afdelingen veldartillerie 175 mm kanon en 8 inch houwtiser.
- De vervanging van logistieke voertuigen bij de tactische eenheden van 1e Lk [44]

De CGS verzocht de Inspecteur Technische Dienst in februari 1963 te onderzoeken of de YP 408 gezien het mogelijk tijdstip van invoering kon worden gebruikt voor het onder pantser brengen

van eenheden van de KL en om een marktonderzoek te houden naar in het buitenland gebouwde (rups)voertuigen die naast de YP 408 in aanmerking zouden komen. Dit alternatief werd type X genoemd.[45]

Verschillende buitenlandse voertuigen werden in beschouwing genomen. De AMX viel al snel af en uiteindelijk resteerde naast de YP 408 de Amerikaanse M113A1.[46] Er moest dus gekozen worden tussen een niet-amfibisch wielvoertuig van eigen bodem en een amfibisch rupsvoertuig dat in groten getale voor het Amerikaanse leger en andere legers werd gefabriceerd. Op basis van een vergelijkende studie adviseerde de KMG in april 1964 voorshands, namelijk onder voorbehoud van een grondige beproeving van met name de motor en de bepantsering, de keuze op de M113A1 te laten vallen.[47] Overigens voldeden beide voertuigen niet volledig aan de tactische en technische eisen. De commandant van het 1e Legerkorps, die in oktober 1964 een demonstratie van de M113A1 had bijgewoond en inmiddels kennis had genomen van het resultaat van de aanvullende troepenbeproeving van de YP 408, had geen voorkeur. Volgens hem zouden logistieke factoren een reden kunnen zijn om de YP 408 te prefereren.[48] Tijdens de besluitvormende vergadering op 9 november 1964 was de conclusie dat de graduele voordelen van de M113A1, met name eenvoudiger gebruikersonderhoud en betere terreinvaardigheid, niet opwogen tegen het nadeel van de invoering van een derde voertuigsoort naast de AMX en de YP 408 bij de infanteriebataljons van 1e Legerkorps.[49] Daarom werd besloten nog eens vijf, dus in totaal acht, pantserinfanteriebataljons en daarnaast zes pantsergeniecompagnieën uit te rusten met de YP 408, terwijl tevens de artillerie- en de mortierwaarnemers bij die bataljons, de staven van de vier pantserinfanteriebrigades, de beide divisiestaven en de legerkorpsstaf de beschikking zouden krijgen over enkele YP 408. De behoeftebepaling hiervoor was als volgt:[50]

Uitvoering	benodigd	besteld	te bestellen
pantser wiel infanterie (S)	352	233	119
pantser wiel infanterie (T)[51]	48	-	48
pantser wiel commando	142	17	125
panster wiel gewondentransport	28	-	28
pantser wiel vracht	29	-	29 +
Totaal	599	250	349

Nog voor het einde van 1964 werd op basis van deze behoeftebepaling bij DAF een vervolgorder geplaatst van 349 stuks. Het contract werd pas in 1965 gesloten. De prijs per stuk was opgelopen tot fl. 141.335,- in de basisuitvoering. De voertuigen van de vervolgorder weken op enkele punten af van de eerste serie. Zo kregen alle groepsvoertuigen een radiovoorziening, terwijl bij de eerste serie slechts een deel zo'n voorziening had. Verder werden alle uitvoeringen behalve de gewondentransport uitgerust met de .50 inch mitrailleur. Bij de eerste serie was een deel van de voertuigen uitgerust met 7,62 mm lichte mitrailleur MAG. Nieuw was dat alle voertuigen van infrarood koplampen en een infrarood rijperiscoop werden voorzien. Bovendien kregen de pwi en de pwco infrarood richtmiddelen voor de .50 inch mitrailleur en een panoramakijker voor rondom observatie. Daarnaast was er nog een aantal kleinere wijzigingen. De voertuigen van de eerste serie werden later in gelijke zin gemodificeerd.

De behoeftebepaling die ten grondslag lag aan de tweede order, kwam in de loop van 1965 op losse schroeven te staan toen werd besloten om de pantsergeniecompagnieën niet met de YP 408 maar met de M113A1 uit te rusten en om de pelotons zware mortieren van de

ondersteuningscompagnie van het pantserinfanteriebataljon alsnog onder pantser te brengen. Tot dan toe was alleen voor de commandant van de ondersteuningscompagnie een pantservoertuig voorzien. Deze mortierpelotons, drie per compagnie, kregen in die periode tevens de 120 mm getrokken mortier ter vervanging van de 4.2 inch mortier. Het vierde peloton van deze compagnie dat was uitgerust met de 106 mm terugstootloze vuurmond (TLV), behield jeeps, hoewel wel werd onderzocht of een YP 408 van de TLV kon worden voorzien.

Deze gewijzigde indeling leidde tot een aanvullende behoefte die in 1965 werd omgezet in een tweede vervolgorde van 151 stuks, waaronder 86 mortiertrekkers. Daarmee kwam het totaal op 750, exclusief de drie van de oerversie. De laatste voertuigen werden in 1968 gebouwd en afgeleverd. De invoering duurde nog tot het begin van de jaren zeventig.

De verschillende uitvoeringen

De eerste order omvatte twee uitvoeringen: de pantser wiel infanterie (pwi) en de pantser wiel commando (pwco).[52] De tweede order omvatte tevens twee andere uitvoeringen: de pantser wiel vracht (pwv) en de pantser wiel gewondentransport (pwgwt).[53] De derde order omvatte naast een aanvullende bestelling voor de pwi en de pwco ook de pantser wiel mortier (pwmr)[54], zodat uiteindelijk van fabriekswege vijf uitvoeringen werden geleverd.[55]

De pantser wiel infanterie bestond in twee subversies de pwi-s (pc) en pwi-s (gp). De pwi-s (pc) was bestemd voor een pelotonscommandant. De bemanning bestond uit een chauffeur, een schutter/hulpchauffeur, een pelotonscommandant en zes manschappen. De pwi-s (gp) was het voertuig voor een infanteriegroep. De bemanning bestond uit een chauffeur, een schutter/hulpchauffeur en tien manschappen. Van deze uitvoering werden er 429 geleverd. Deze hadden de kentekens: KN-75-02 t/m 75-41, 75-45 t/m 76-10, 76-27 t/m 76-99, 85-00 t/m 85-99, 87-00 t/m 88-49.[56]

De pantser wiel commando was bestemd voor de bevelvoering van een compagnie of een bataljon en werd bemand door een chauffeur, een schutter/hulpchauffeur, een compagnies- of een bataljonscommandant en drie manschappen.[57] Deze uitvoering werd ook gebruikt door brigadecommandanten en de legerkorpscommandant. Van deze uitvoering werden er 179 gebouwd. Deze hadden de kentekens: KN-75-01, 76-11 t/m 76-26, 88-50 t/m 90-11.

De pantser wiel vracht was bestemd voor het vervoer van essentiële voorraden naar en in het operatiegebied. Het laadvermogen bedroeg 1.500 kg. De bemanning bestond uit een chauffeur en een schutter/hulpchauffeur. Van deze uitvoering werden er 28 geleverd. Deze hadden de kentekens: KN-90-67 t/m 90-94.

De pantser wiel gewondentransport was aangepast voor het vervoer in het operatiegebied van twee liggende of vier zittende patiënten. Aan de linkerkant van het achtercompartiment konden twee draagbaren worden bevestigd. De bemanning bestond uit een chauffeur, een gewondenverzorger/hulpchauffeur en een gewondenverzorger. Van deze uitvoering werden er eveneens 28 geleverd. Deze hadden de kentekens: KN-90-34 t/m 90-61.

De pantser wiel mortier werd ontwikkeld voor het trekken van de getrokken mortier 120 mm van het merk Brandt-Rayé. De twee delen van de achterdeur waren aan de onderzijde korter dan bij de andere uitvoeringen teneinde het mogelijk te maken om de deur te openen terwijl de mortier aan de trekhaak was gekoppeld. De overblijvende opening werd door middel van een scharnierende klep gesloten. Naast de bemanning, die bestond uit een chauffeur, een schutter/hulpchauffeur, een groepscommandant en vier manschappen, konden in het voertuig ongeveer 50 mortiergranaten worden meegenomen. Er werden er 86 gebouwd. Deze hadden de kentekens: KN-86-00 t/m 86-85.

Alle uitvoeringen waren voorzien van radioapparatuur; het type verschilde per uitvoering. Verder hadden, met uitzondering van de pwgwt, alle uitvoeringen een .50-inch mitrailleur in draaibare opstelling boven het luik van de hulpchauffeur. Ten behoeve van de rijopleiding waren enige tientallen pwi's, pwco's, pwgwt's en pwmr's uitgerust met dubbele bediening.

Ten tijde van de twee vervolgorders werd reeds rekening gehouden met een antitank- en een radaruitvoering. Het duurde nog tot de tweede helft van de jaren zeventig alvorens deze werden ingevoerd. De pantserinfanteriebataljons werden toen uitgerust met zwaardere geleide antitankwagens van het type TOW (Tracked Optical Wire) en met gevechtveldbewakingsradar van het type ZB-298. Dat leidde tot twee nieuwe uitvoeringen van de YP 408: de pantser wiel antitank (pwat) en de pantser wiel radar (pwrdr)[58]. Daartoe werden tussen 1975 en 1979 74 pwi en 11 pwco verbouwd tot 56 pwat en 29 pwrdr.[59]

De YP 406 (of YP 306)

Uit alle beproevingen bleek dat de terreinvaardigheid van de YP 408 nadelig werd beïnvloed doordat maar zes van de acht wielen werden aangedreven. Daarom werd op voorstel van dr. Van Doorne een YP 408 gemodificeerd tot 6x6 teneinde deze door de Inspectie Technische Dienst (lees: DBV) te doen beproeven. De KN-75-04 werd daartoe ontdaan van het tweede wielstel, dus van de beide niet aangedreven wielen. Verder werd onder andere de achteras met daaraan het derde en het vierde wielstel 35 cm naar voren geplaatst. Het ging om een zeer provisorische modificatie, hetgeen onder meer bleek uit het feit dat de stuurgeometrie niet meer klopte, met als gevolg grote bandenslijtage. Desondanks werd het voertuig van 14 tot en met 22 september 1964 door DBV beoordeeld, onder andere op de Oirschotse heide.[60] De eerste indruk was dat de 6x6-uitvoering een betere terreinvaardigheid had, behalve bij het overschrijden van putten met loodrechte wanden (schuttersputten), maar dat het comfort voor de inzittenden was afgenomen. Het onderhoud was verminderd, onder andere omdat het aantal smeerpunten was verminderd. Verder werd geconcludeerd dat een 6x6-uitvoering ingrijpende wijzigingen met zich mee zou brengen en dat een volledige beoordeling van deze uitvoering pas mogelijk zou zijn na voortzetting van de beproevingen met een bij voorkeur meer volwaardig prototype. Daarmee kwam het project tot een einde en de KN-75-04 werd weer terug verbouwd. Opvallend is dat op de kaft van het memorandum over de beproeving het voertuig wordt aangeduid als YP 306 en dat het in het memorandum wisselend wordt aangeduid als YP 406 en 6x6-uitvoering. De aanduiding YP 306 is mogelijk ingegeven door het feit dat het totaalgewicht ten opzichte van de YP 408 afnam van 11.400 kg tot 10.600 kg.

De invoering bij het 1e Legerkorps

De eerste voertuigen van de productieversie kwamen in juni 1964 ter beschikking. Van dat moment af werd de YP 408 ingevoerd bij opleidingseenheden, zoals de RTS en het PIROC, en bij eenheden van het 1e Legerkorps. De CGS besloot de invoering bij de parate eenheden gepaard te doen gaan van een aanvullende troepenbeproeving op grotere schaal. Deze vond plaats in de tweede helft van 1964 door 11 Infanteriebataljon Garde Grenadiers dat daartoe tijdelijk 18 YP 408 ter beschikking kreeg, voldoende voor de uitrusting van een tirailleur-compagnie. Op 31 juli 1964 kwamen de eerste acht de poort van de Saksen Weimarkazerne in Arnhem binnenrijden, nadat in de weken daarvoor de chauffeurs bij de Rij- en Tractieschool hun rijbevoegdheid op de YP 408 hadden verkregen. De Koningscompagnie van het garderegiment werd belast met de beproeving die op 10 augustus daaropvolgend op de Oirschotse heide een aanvang nam. Als onderdeel daarvan nam de compagnie in oktober van dat jaar deel aan de

jaarlijkse oefening van de 4e Divisie in de omgeving van Hohne. Dit was de eerste inzet in groter verband; er zouden er nog vele volgen. De commandant van de 4e Divisie, waartoe het 11 Infanteriebataljon behoorde, liet bij de aanbieding van het rapport over de beproeving weten dat de YP 408 een geslaagd product was dat een wezenlijke versterking van het potentieel betekende en dat zeer goed paste in het operationele optreden.[61] Op aandringen van de commandant van het 1e Lk mocht de Koningscompagnie de voertuigen, die waren ingedeeld bij DBV, na afloop van de beproeving behouden teneinde verdere ervaring op te doen. Het was ook deze compagnie - van inmiddels 11 Pantserinfanteriebataljon (Painfbat) - die de YP 408 aan het publiek toonde tijdens de grote wapenschouw op 5 mei 1965 op de Vlasakkers.

Na 11 Painfbat werden nog zeven pantserinfanteriebataljons met de YP 408 uitgerust: 12, 13, 15, 43, 44, 45 en 48 Painfbat. Dat bleef zo tot de YP 408 uit de bewapening werd genomen. Een pantserinfanteriebataljon omstreeks 1970 beschikte organiek over 67 YP 408, namelijk de drie tirailleurcompagnieën elk over 14 voertuigen (2 pwco en 12 pwi), de ondersteuningscompagnie, onder meer ten behoeve van de getrokken 120 mm mortier en de mortier- en artilleriewaarnemers, over 16 voertuigen (7 pwco en 9 pwmr) en de staf- en stafverzorgingscompagnie over 9 voertuigen (3 pwco, 3 pww en 3 pwwt). Bij de invoering van de gevechtsveldbewakingsradar en de TOW werd dit aantal uitgebreid met 3 pwrdr bij de staf- en stafverzorgingscompagnie en 6 pwwt bij de ondersteuningscompagnie. De organieke sterkte kwam daarmee op 76 YP 408. Daarnaast deed het voertuig dienst bij de divisiestaven (elk 2 pwco) en de legerkorpsstaf (2 pwco). Bij het G-eskadron van de Koninklijke marechaussee werden de voertuigen van de oerversie aan het einde van de jaren zestig vervangen door drie pwco, terwijl het eskadron daarnaast in tijden van nood ook de beschikking zou krijgen over zes pwi uit de oorlogsreserve. De CGS had er geen bezwaar tegen dat de bij dit eskadron ingedeelde voertuigen van de oerversie uit de bewapening werden genomen.[62]

De YP 408 voldeed in de praktijk goed. Het is echter de vraag of als het in latere jaren tot inzet was gekomen die opvatting niet had moeten worden bijgesteld. Met name de bescherming tegen (antitank)wapens en mijnen was onvoldoende. Van het begin af vergde het voertuig veel onderhoud. Door het niet steeds tijdig en voldoende voorradig zijn van onderdelen op de lagere onderhoudsniveaus, een euvel waar de Koninklijke Landmacht meer last van had, kon het geruime tijd duren voordat mankementen werden gerepareerd. Dat had zijn gevolgen voor de inzetbaarheid van de voertuigen. Een oud-groepscommandant (lichting 76-4) verwoordt zijn ervaringen aldus: de YP's hadden de naam 'altijd stuk te zijn. Die ervaring heb ik zelf ook. Heel wat keren ben ik op oefening geweest in de achterbak van een YA 328 omdat mijn YP bij de compagniesonderhoudsgroep op onderdelen stond te wachten (die er in de kazerne nooit waren). Ook vertrokken YP's regelmatig op oefening hangend in de takels van een YB 616 omdat tijdens een oefening die gezochte onderdelen plotseling wel voorhanden bleken. Die onderhoudsgroepen waren altijd razend druk op oefening. Een verplaatsing naar Duitsland was een afvalrace waarbij nooit bekend was hoeveel YP's er daadwerkelijk heelhuids aankwamen. Alles ging stuk. Het was zelfs zo erg dat ik een week voor een geplande oefening mijn YP al 's nachts door mijn groep liet bewaken om te voorkomen dat hij door andere groepen gekannibaliseerd werd. Vreemd genoeg deed dit geen afbreuk aan de reputatie van de YP. Ze hadden allemaal een eigen karakter en eigenaardigheden en werden vertroeteld als huisdieren. Een goed werkende YP was de trots van de chauffeur, de commandant en zeker de infanteriegroep. Juist die kwetsbaarheid en die kuren hebben volgens mij bijgedragen aan de populariteit van de YP.

Libanon

De YP 408 was niet alleen verkrijgbaar in legergroen, maar ook in het wit. Begin 1978 besloten de Verenigde Naties een vredesmacht in Zuid-Libanon te stationeren om de aldaar strijdende partijen te scheiden. Deze vredesmacht, de United Nations Interim Force in Lebanon (Unifil), bestond uit acht bataljons. Toen de Franse regering in 1979 een van haar bataljons terug trok, besloot de Nederlandse regering tot deelname en werd 44 Painfbat dat voor het vervullen van taken in VN-verband was aangewezen, uitgezonden naar Libanon. De voertuigen, waaronder 58 YP 408, werden wit gespoten.[63] Het terrein was moeilijk begaanbaar en er waren weinig begaanbare wegen. Het motorvermogen bleek onvoldoende voor het bergachtige terrein. De voertuigen hadden behoorlijk te lijden. Dit noodzaakte tot veel extra onderhoud, ja zelfs tot een tweetal vanuit Nederland georganiseerde oppeperaties, maar de YP 408 vervulde tot 1985, toen de overgebleven compagnie werd teruggetrokken, trouw dienst, waarbij met name de snelheid van het voertuig werd uitgebuit.

Buitenlandse gebruikers

DAF stelde pogingen in het werk om de YP 408 aan het buitenland te verkopen. De Duitse Bundeswehr had aanvankelijk belangstelling, maar het bleef bij de beproeving in april 1961. Om de YP 408 aan de man te brengen stelde DAF in de tweede helft van de jaren zestig een prachtige brochure in kleur samen, waarin de technische prestaties en de verschillende uitvoeringen werden besproken. Deze brochure verscheen in het Engels, het Duits en het Frans.[64] Het mocht echter niet baten. Pas toen de YP 408 bij de KL uit de bewapening was genomen, werd in het begin van de jaren negentig voor 28 afgestoten voertuigen een nieuwe werkring gevonden bij de Portugese luchtmacht, de Fora Aérea Portuguesa.[65] Daar deden ze - en doet een deel nog steeds - dienst op verschillende vliegbasis bij de luchtmachtpolitie. Het ging om 22 pwi en 6 pwco die door RDM in Rotterdam werden gerevideerd alvorens naar Portugal te worden gezonden.

Vijf stuks waren in de jaren zeventig in gebruik bij de Troepenmacht in Suriname.[66] Deze vijf werden in 1975 bij de onafhankelijkheid overgedragen aan het nationale leger van Suriname, dat ze nog jaren heeft gebruikt. Bij de verschillende schermutselingen om de macht in het begin van de jaren tachtig speelden deze voertuigen een prominente rol.

Het einde

Het gelijktijdig ingevoerde pantserrupsvoertuig AMX voldeed in de praktijk veel minder dan de YP 408, vooral de technische betrouwbaarheid was slecht. Daarom werd dit voertuig als eerste vervangen. Gekozen werd voor het in Amerika ontwikkelde Armoured Infantry Fighting Vehicle YPR 765.[67] De YPR 765 verving tussen 1976 en 1980 de AMX. Vervolgens werd gewikt en gewogen of de YP 408 door een wiel- of door een rupsvoertuig moest worden opgevolgd. Uiteindelijk koos men, mede uit een oogpunt van standaardisering, voor de YPR 765. Er werden er 847 aangekocht die in licentie door DAF Special Products werden gebouwd. Na de nodige aanloopproblemen bij de productie en de daarmee gepaard gaande vertraging in de aflevering, waardoor de YP 408 zo'n twee jaar moest nadienen, werden ze in de periode van 1987 tot en met 1989 afgeleverd. Als gevolg daarvan verdween de YP 408 in die periode uit de bewapening. Last Wheels was de laatste grote oefening waaraan de YP 408 deelnam. Dat was in april 1987 met 11 Painfbat. Korporaalchauffeur I R. in 't Veld van die eenheid zei in de Legerkoerier van juni 1987: Het vervelende is dat-ie in zwaar terrein snel vast komt te zitten. Je moet niet in de berm gaan rijden met dat losse zand, want dan kom je er niet meer uit (...). Wanneer werd dat ook al weer eerder gezegd?

De meeste YP 408 werden in afwachting van hun lot overgebracht naar 573 Verzamelplaats te Soesterberg.[68] Een deel werd gebruikt als oefendoel op de verschillende schietterreinen. Enkele kwamen in musea terecht en ook enkele bij liefhebbers. Een klein aantal hield nog enige tijd bij de KL stand en werd voor verschillende, niet operationele doeleinden gebruikt. De terzijde gestelde YP 408 vervulden nog een nuttige rol in het kader van het nakomen van de ontwapeningsafspraken. Onder veel publicitaire aandacht werd aangekondigd dat 261 werden versneden om aan die afspraken tegemoet te komen.[69] Foto's van controlerende Russische militairen tussen de restanten verschenen in de pers. Dat deze voertuigen ook zonder die afspraken hetzelfde lot had getroffen, gelijk het overgrote deel van de overige YP 408, ontging velen.

Het lot van de twee overgebleven YP 408 van de oerversie is onbekend maar ze zullen ook verschroot zijn. Naar verluidt, hebben ze jaren gestaan in een garage op het achterterrein van de Marechausseekazerne op Fort De Bilt.

Wat rest

Buiten restanten van voertuigen zijn er tot dusver 26 in Nederland en 36 in het buitenland getraceerd. Het Legermuseum heeft er vier: een pwi in UNIFIL-beschildering (unifil 4390), een pwco (KN-89-94), een pwwt (KN-90-46) en een uitgekledede versie voor instructiedoeleinden. Er wordt al onderzocht of het mogelijk is een of meer exemplaren van de YP[70] uit Portugal terug te halen.

Gebruikte bronnen & literatuur

- Calmeyer, M.R.H., Herinneringen (Den Haag 1997).
- Bevaart, W. e.a., Vijftig jaar Regiment Van Heutz 1950-2000 (Den Haag 2000).
- Crismon, F., U.S Military Tracked Vehicles (Osceola (USA)1992).
- Elands, M. e.a., De geschiedenis van de 1e Divisie '7 December 1946-1996' (Den Haag, 1996).
- Elands, M. e.a., Harderwijk als militaire stad en de geschiedenis van de 4e Divisie (Den Haag 1994).
- Heuvel, P.F. van den en F. Staarman, Militaire voertuigen in de collectie van het Legermuseum (Den Haag 2002).
- Hoffenaar, J. en B. Schoenmaker, Met de Blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht 1945-1990 (Den Haag 1994).
- Jong, L. de, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 3 Mei '40 (Den Haag 1970).
- Jonge, J.A. de, Zonder vrees en zonder blaam, 175 jaar Koninklijke Marechaussee (Amsterdam 1989).
- Koolman, J.J.H., 'Vuren met FAL/Mag uit het groepsvoertuig YP-408', in: Militaire Spectator, jaargang 1971.
- Maalderink, P.G.H., C.M. Schulten en B.J. Kasperink-Taekema, Korps Commandotroepen 1942-1982 (Roosendaal 1982).
- Roozenbeek, H., Alleen leverbaar in legergroen, 50 jaar materieelvoorziening in de KL 1944-1994 (Den Haag 1994).
- Schulten, C.M. en J. Theil, Nederlandse pantservoertuigen (Bussum 1979).
- Woensel, J.T.W.H. van, 50 jaar Technische Dienst in beweging (Utrecht 1994).
- Achterbanier, jaargang 1 t/m 5.
- Herkenning, jaargang 31, nummer 1, januari 1979.
- Jaarboek van de Koninklijke Landmacht 1966 (Den Haag 1966).
- Legerkoerier, jaargangen 9 t/m 37.
- De Onderofficier, 4e en 5e jaargang 1966, resp. 1967.
- YP 408, een brochure van Van Doorne's Automobielfabrieken N.V., Eindhoven, 1969 (Engelstalige versie).
- DAF YP408 Forgotten Hero: <http://gaf.zeelandnet.nl/yp408>. Deze zeer interessante website is geheel gewijd aan de YP 408.
- Verder heeft de auteur geput uit de archieven van het Centraal Archief Depot van het ministerie van Defensie (met name het archief van het Hoofdkwartier van de Generale Staf) en uit zijn eigen documentatie en die van anderen.

Noten

- 1 Met dank aan J.A.C. Bartels jr, C. Blijleven, T.M. Broer, W. den Dunnen, H. Goos, P.F. van den Heuvelt, F. Staarman en G. van Zelmt.
- 2 Thans de Generaal-majoor De Ruyter van Steveninckkazerne.
- 3 De verkorte taakomschrijving van DBV luidde: Het op wetenschappelijk verantwoorde wijze technisch beproeven van voertuigen en voertuigonderdelen en zonodig het uitvoeren van de detailproeven hiervoor door derden zowel binnen de KL als bij civiele instantie.
- 4 Volgens het Koninklijk Besluit van 6 februari 1954 (Stb. 45) houdende de vaststelling van de taken van de Koninklijke Marechaussee was een van de taken van het wapen: Het waken voor de veiligheid van de leden van het koninklijk huis, in samenwerking met andere daartoe aangewezen organen. Deze taken kregen een wettelijk grondslag met de inwerkingtreding van de Wet van 14 december 1988 tot partiele wijziging van de Politiewet (Stb. 1988, 576).
- 5 Foto's van deze aangepaste scoutcars waren al lang bekend maar door het onderzoek voor dit artikel is nu ook het gebruiksdoel boven water gekomen. Verder beschikte het G-eskadron onder andere over 9 halftracks van het type International Harvester M5A1, 8 jeeps M38A1, 9 drietonnars YA 314, 2 eentonnars YA 126 gewondentransport en 10 motorrijwielen Harley Davidson HD 750.
- 6 Brief d.d. 8 december 1956 van het Hoofd Afdeling Voertuigen aan de Directeur van DML (archief HKGS).
- 7 Zie Nationaal Archief Magazine 2003/1: 'HEKS is gereed, voer Operatie Bezemsteel uit'. Met HEKS wordt zeer waarschijnlijk het H-eskadron van de KMar bedoeld, het broertje van de Geskadron, dat een soortgelijke taak had voor leden van de regering en hun familie.
- 8 Nota d.d. 27 november 1956, 4102/A Geheim.
- 9 Afgaande op de Legerkoerier door kapitein Pop en de zijnen van DBV.
- 10 Nota d.d. 1 december 1956, 2099/A/Geheim. In deze nota wordt overigens gesproken over vervanging van halftracks voorzien van boven- en bodempantser maar dit moet berusten op een vergissing, waarbij de White scoutcar M3A1 en de White halftrack M3A1, die ook dienst deed bij de KL, door elkaar zijn gehaald.
- 11 Waarvan kapitein Pop deel uitmaakte!
- 12 Contractnummer A 21.7646.11 d.d. 19 juli 1957.
- 13 De pantserplaten waren afkomstig van te slopen halftracks.
- 14 Ofwel €61.260, --.
- 15 Verslag d.d. 1 maart 1958 van Sectie Techniek van de Afdeling Voertuigen van DML van besprekingen op 24 en 26 februari 1958 met DAF.
- 16 Calmeyer stipt in zijn memoires die pas in 1997 werden gepubliceerd, bij de ontwikkeling van de YP 408 voor de pantserinfanterie de bestaansreden van de YP 408 terloops en cryptisch aan: Deze voertuigen hadden een merkwaardige voorgeschiedenis, daar zij een verdere ontwikkeling vormden van een oer-type, geconstrueerd in de critieke periode na 1948, toen wij practisch weerloos aan een Russische parachutistenaanval waren overgeleverd en het de bedoeling was hiermede, in een dergelijk geval, de toekomst van de dynastie in veiligheid te brengen.
- 17 Tussen de opgave van DAF en de gegevens die werden verkregen bij de vergelijkende beproeving met de Amerikaanse M75, bestaan enige verschillen. Zie brief d.d. 10

- december 1958, G3/28119/G, van Commandant 1e Lk aan Inspecteur van de Technische Dienst inzake Verslag beproeving M75- en DAF- personeelscarrier.
- 18 Zie Armamentaria 1999: 'AMX voertuigen in de Koninklijke Landmacht, 1961-1983'.
- 19 Als de M113A7 enkele jaren eerder ter beschikking was geweest dan was zeer waarschijnlijk de AMX 12, die veel duurder en onderhoudsintensiever was, niet aangeschaft, terwijl het ook nog de vraag was geweest of de YP 408 na de eerste 250 een vervolgbestelling zou hebben gekend.
- 20 De M75 woog leeg 19.051 kg, had een laadvermogen van 6.350 kg en was geschikt voor het vervoeren van een chauffeur en twaalf manschappen. Het voertuig was voorzien van een zescilinder benzinemotor van het type Continental AO 895-4 met een vermogen van 375 pk. Er werden 1.729 exemplaren gebouwd.
- 21 Sommige inzittenden van de M75 werden al na kortere ritten misselijk, terwijl ook na grote afstanden de inzittenden van de YP 408 nog fit waren.
- 22 Zie het onder 18 genoemde verslag.
- 23 116 personeelsvoertuigen en 32 mortiervoertuigen voor de twee infanteriebataljons, 191 personeelsvoertuigen en 39 mortiervoertuigen ter vervanging van de halftracks en 43 voor de BC's, DC's en DAC's, alsmede 44 reserve. De materieellijst van de KL van 2 januari 1959 vermeldt overigens een behoefte van 355.
- 24 Bijlage bij Nota d.d. 17 februari 1959 van CGS aan DML, nr. 95/810472G.
- 25 Aldus het 'Memorandum betreffende de aanschaffing van D.A.F. gepantserde personeelsvoertuigen YP-408' d.d. 28 februari 1961, bijlage bij een nota van de Kwartiermeester-generaal d.d. 3 maart 1961, nr. 5008 Geheim.
- 26 Banden waarmee als ze zijn lek geschoten, toch nog geruime tijd kan worden doorgereden.
- 27 Het enige andere militaire voertuig dat van deze - overigens zeer goede - dieselmotor was voorzien, was de DAF YT 514, een trekker voor oplegger
- 28 Bijlage bij Nota d.d. 3 maart 1961 van de kwartiermeester-generaal, nr. 5008 Geh..
- 29 Deze waren bestemd voor de mortierpelotons van de ondersteuningscompagnie.
- 30 Aantekeningen d.d. 4 maart 1961 behorende bij de 'Aanschaffing van de DAF YP 408', nr. 16.0978/L/Conf..
- 31 Brief d.d. 4 april 1961 van CGS aan KMG, nr. 16.0978/N/Conf en brief d.d. 24 juni 1961 van KMG aan CGS, nr. 5008/J/Conf..
- 32 D.w.z de brigadecommandant, de plv.-brigadecommandant en de S3-toegevoegd.
- 33 Brief d.d. 25 mei 1961 van GCS aan KMG, nr. 16.978/O/Geheim, waarbij tevens de definitieve T.M.T. eisen voor het personeelsvoertuig en de voorlopige T.M.T.-eisen voor het commandovoertuig worden vastgesteld.
- 34 Het bezorgde hem grote schrik. Volgens Calmeyer was het duidelijk dat DAF de vervaardiging van 'dergelijke pantsers' nog niet beheerste.
- 35 Brief d.d. 9 juli 1963 van de Inspecteur Technische Dienst aan BLS nr. 5245-C-Geheim.
- 36 De KN-75-01 op 18 maart, de KN-75-02 op 8 april, de KN-75-03 op 15 mei en de KN-75-04 op 27 mei 1963; de ander twee, de KN-75-05 en de KN 75-06, tijdens de beproeving.
- 37 Tot 20 augustus toen de KN-75-04 betrokken was bij een ongeval bij Havelte. De KN-75-04 raakte van de weg en kantelde in een zandafgraving. Daarbij kwam een dienstplichtig soldaat om het leven en werd een andere dienstplichtig soldaat gewond. Na herstel werd het voertuig voor incidentele beproevingen ingezet.

- 38 Van deze rit is een film gemaakt die thans berust bij het Instituut voor Militaire Geschiedenis.
- 39 Ook wat betreft de overgebleven probleempunten. De gewijzigde motorkoeling bleek bij alle voorkomende en toegepaste belastingen te voldoen, evenals de gemodificeerde ophanging van de achteras. De temperatuur van de verdeelkasten bleef door vermindering van de olie in de kasten bij alle toegepaste belastingen voldoende laag. Verder werd vastgesteld dat ook de stuurgeometrie, een belangrijk aspect bij vier gestuurde wielen, voldeed en dat de aanvankelijk geconstateerde vervormingen van de romp niet hadden doorgezet.
- 40 Rapport DBV nr. 121-04/A betreffende de technische en troepenbeproeving van het pantsertransportvoertuig DAF YP-408 d.d. november 1963.
- 41 De vraag rijst of een andere conclusie wel geaccepteerd zou zijn gezien de belangen die op het spel stonden bij de KL en bij DAF.
- 42 Ook was aan de orde de mogelijke verwerving van voertuigen als wapendrager voor de vervanger van de Honest John en als wapendrager voor het luchtafweersysteem Mauler. Eerstgenoemde, de Lance, kwam pas 15 jaar later en laatstgenoemde nooit.
- 43 Als lichte tank werd bij deze eenheden reeds de AMX 13 ingevoerd.
- 44 Vooral ter vervanging van de vrachtauto YA 328 en de vrachtauto's voor gewondentransport.
- 45 Brief d.d. 18 maart 1964 van CGS aan KMG, nr. 46.0978/2/Q/Geh..
- 46 De AMX was aanmerkelijk duurder dan de andere twee, nog daargelaten de technische problemen die zich rond de AMX openbaarden. De AMX kostte fl. 270.000,- per voertuig, de YP 408 fl. 145.000,- en de M113A1 fl. 130.000,-. De M113A1 had in tegenstelling tot de M113 een dieselmotor en was minder zwaar bepantserd dan de YP 408.
- 47 Nota d.d. 14 april 1964 van KMG aan CGS, nr. 46.0978/2N/Geheim (Geh.).
- 48 Brief d.d. 6 november 1964 van C-1 Lk aan BLS, nr. 46.0556/221T/Geh..
- 49 Brief d.d. 13 november 1964 van CGS aan KMG, nr. 46.0556/22/V/Geh..
- 50 Nota d.d. 14 december 1964 van CGS aan KMG, nr. 46.0978/3/P/Geh..
- 51 S = standaard en T = met trekhaak, bestemd voor de pantsergeniecompagnieën.
- 52 Nato Stock Number (NSN): 2350-17-704-3398, gesp. 2350-17-706-5385.
- 53 NSN: 2350-17-709-1020 en 2350-17-709-1019.
- 54 NSN:2350-17-704-3397.
- 55 Naast de pantser wiel mortier was er overigens op papier kortstondig sprake van een 'pantser wiel infanterie ten behoeve van mortieren': NSN 2350-17-704-8858. Het verschil met de pwmr is vermoedelijk dat deze uitvoering zou worden uitgerust met de 81 mm mortier, waarbij vanuit het voertuig kon worden geschoten.
- 56 Omtrent de kentekens van de pwi bestaat bij de schrijver geen volstrekte zekerheid.
- 57 Voor de belading lees: 'Hoe beladen we de pwco', in: De Onderofficier, april 1967.
- 58 NSN:2350-17-047-2667, resp.2350-17-047-5730.
- 59 Naar verluidt, zouden er ook drie YP 408 zijn gemodificeerd voor elektronische oorlogsvoering.
- 60 'Memorandum betreffende het gepantserde wielvoertuig DAF YP 6x6 (YP 306)' d.d. 26 oktober 1964 van de Commandant DBV.
- 61 Brief d.d. 26 oktober 1964 van Commandant 4e Divisie, nr. G3/1660/A/Geh/Hohne.
- 62 Nota d.d. 9 november 1966 van CGS, nr. 99.0716/24/O/Geh..

63. Zoals ook later in Bosnië werd geen volledig bataljon uitgezonden. De derde, mobilisabele (klein verlot) tirailleurcompagnie ontbrak.
64. Deze zijn thans zeer gewild bij liefhebbers. Enkele tekeningen en foto's in dit artikel zijn uit die brochure overgenomen.
65. Aanvankelijk ging het om 24 stuks.
66. Alle van het type pwi: KN-75-28, KN-75-32, KN-88-45, KN-88-46 en KN-88-48.
67. Een infanterie gevechtsvoertuig dat werd gebouwd door Food Machinery Company. De aanduiding YPR is niet origineel, maar typisch Nederlands en ontleend aan de codering die door DAF werd gebruikt waarbij de Y aangeeft dat gaat het om een voertuig voor militair gebruik. Er werden 889 stuks aangekocht.
68. DAF toonde per brief van 27 februari 1984 belangstelling voor teruglevering van de YP 408 aan DAF Special Products teneinde deze na revisie aan het buitenland te verkopen.
69. Haagse Courant/Het Binnenhof d.d. 2 april 1993.
70. De YP 408 wordt in het dagelijks gebruik meestal aangeduid als 'de YP'. Na de vroege dood van de YP 104 is dat voldoende onderscheidend.