

Op 19 oktober 2013 nam Maarten Driessen afscheid als voorzitter van de Stichting Vliegveld Hilversum. In Nederlandse luchtvaartkringen is Maarten vooral bekend als assurantiemakelaar, bij DDA Classic Airlines niet minder als vlieger van chaseplanes voor spectaculaire air-to-air opnamen van de Dakota's en de Skymaster. Zijn vertrek als voorzitter van de Stichting, die de belangen van het in 1939 geopende vliegveld Hilversum behartigt, vormt de reden voor een gesprek met de redactie van Logboek. Zijn motto:

'Geef nooit iets weg van het vliegveld zonder er iets voor terug te krijgen'



"Dat ik een carrière zou maken in de verzekeringswereld was helemaal niet zo vanzelfsprekend. Mijn vader leidde weliswaar de makelaardij in assurantiën, het bedrijf dat door mijn grootvader in 1898 was opgericht, maar mijn interesse lag meer bij de luchtvaart. Een groot deel van mijn schooltijd bracht ik door op internaten, daarna studeerde ik 2 jaar scheikunde in Zwitserland. Ik had een Ford V8, waarmee ik heen en weer pendelde tussen Zwitserland en Nederland. Die auto verbruikte meer olie dan benzine. Onderweg haalde ik in Duitsland bij garages afgewerkte olie op en die goot ik er weer in. Ik had twee nummerborden, een Zwitsers en een Nederlands en die wisselde ik natuurlijk om, het Zwitserse als ik in Nederland reed en omgekeerd. Ik werd een keer aan de Nederlandse grens aangehouden. Ik bleek te zijn opgeroepen voor militaire dienst. Ik moest mij melden in Ossendrecht. Er waren twee regels

Maarten in zijn Piper Seneca PH-GUD, augustus 2013. (Vincent Kager)

over de aanvangstijd. Als je eigen vervoer had moest je je om 6.00 uur op de basis melden, zo niet, dan per de vroegste aankomsttijd van de trein. Ik had een auto, dus ik was er om 6.00 uur en werd daardoor in een



Afscheidsvlucht in de T-6 van Hanno Wesdorp, zaterdag 19 oktober 2013. (Vincent Kager)

groep geplaatst van mannen die uit de omgeving van Ossendrecht kwamen. Ik viel daartussen nogal op. Na de basisopleiding mocht ik naar de officiersopleiding en kwam uiteindelijk bij de legerluchtverkenning.

Ik vloog mee in de Piper Cub. Hoewel ik geen (militair) vliegbrevet heb gehaald, mocht ik wel veel vluchten doen. Ik heb in Cubs zo'n 500 vluchten boven Nederland en West Duitsland gemaakt, daarvan heb ik er ongeveer 300 zelf gevlogen. Ik heb heel Nederland gezien ken daardoor alle details op de grond. Het kwam me later, toen ik als burger mijn vliegbrevet haalde, heel goed van pas. Na mijn diensttijd ging ik als overbrugging 'tijdelijk' bij mijn vader werken. Ik haalde mijn assurantiemakelaarspapieren, maar dat ik hierin door zou gaan stond voor mij nog niet vast. Het familiebedrijf was een gerenommeerde speler in industriële verzekeringen. Maar slechts enige maanden na mijn komst in 1966, overleed mijn vader als gevolg van een auto-ongeluk en ik trad in zijn voetsporen. Ik was natuurlijk 'het zontje' van en moest het gevecht aangaan om mij een solide positie binnen het bedrijf te verwerven. Dat is mij met hard werken gelukt. Ik specialiseerde mij in verzekeringen voor de luchtvaart, en deed onderzoek naar alle luchtvaartongelukken vanaf het begin van de Nederlandse luchtvaart. Wat bleek? Er zaten hiaten in verzekeringspolissen. Een voorbeeld? In alle polissen waren vliegtuig en vlieger-eigenaar verzekerd, maar bijna nooit een derde, zoals een vlieger-huurder. Een echte specialisatie kende het Nederlandse verzekeringswezen nog niet. Op een gegeven moment heb ik zelf maar een A4-tje in de typemachine gedraaid en begon te typen. Bovenaan stond:



In de Cessna Skylane PH-CTM, tijdens air-to-air opnamen van de eerste DDA Dakota. (Paul van der Horst)

"Polis luchtvaartverzekering". Ik haalde mijn brevet op het vliegveld Hilversum en ging zelf vliegen voor het bedrijf. Ik vloog naar klanten, die we langzamerhand wereldwijd kregen, maar via die klanten werd mij ook gevraagd of ik kisten wilde gaan ferriën. Ik had immers de nodige brevetten. Aviation Lease Holland van Martin Duijvestijn kocht 29 Cessna 406 Caravan II's en ik vloog die naar hun klanten. Naar Kenya, Nigeria, Pakistan, Sudan en ook geregeld naar en vanuit de USA, om maar een paar bestemmingen te noemen. Die Cessna 406 vliegt uitstekend. Boven Somalië heb ik een keer een motor uitgezet om brandstof te sparen, ik had namelijk geen overvliegvergunning gekregen en kon geen tussenlanding maken voor een fuel-stop. Het vliegtuig gebruikte daardoor maar 50% van zijn fuel waarbij de snelheid 75% van de kruissnelheid bleef! Op een vlucht naar Liberia werd ik nogal vijandig ontvangen door een kindsoldaat die zijn AK-47 dreigend op het hoofd van mijn copiloot richtte. Ik vroeg 'm of hij wel eens een kapitein had doodgeschoten, want ik was een kapitein in het Nederlandse leger. Zijn commandant bleek ook kapitein te zijn en ik vertelde dat ik het zo leuk vond om 's een collega te ontmoeten. Toen de sfeer nog steeds wat grimmig bleef nodigde ik 'm uit voor een drieweekse vakantie op mijn kosten 'in Londen'. Ik vroeg een stuk papier, schreef de uitnodiging op en zette mijn handtekening. Toen mocht ik met alle egards vertrekken. Of de man ooit geprobeerd heeft mij te localiseren in "Londen" vertelt het verhaal niet. In 1993 werd ik voorzitter van de Stichting Vliegveld Hilversum. Hilversum is de thuisbasis voor de vliegtuigen van ons bedrijf. Eerst een Cessna 182 Skylane, later Piper

Seneca's. Het voortbestaan van vliegveld Hilversum staat continu onder druk. Toen ik als voorzitter aantrad bestond er een zekere afwerende houding naar de buitenwereld. "Wij regelen onze zaken zelf wel en de wensen van omliggende gemeenten zijn niet relevant". Ik heb dat veranderd naar een meer constructieve houding. "We willen kijken naar suggesties aangaande de

Air-to-air met de Cessna 406 Caravan tijdens de DC-4 Skymaster-vlucht naar Zwitserland in 2000. (DDA Archief)



vliegoperaties en als jullie wensen hebben, dan willen we onderzoeken of we die kunnen accommoderen." Maar er blijft een continue strijd met de autoriteiten en een klein aantal "omwonenden". Zo kreeg ik een keer

Maarten in zijn Piper Seneca PH-GUD in een linkerbocht, augustus 2013. (Vincent Kager)



een paar heren van de toenmalige Inspectie van Verkeer en Waterstaat op bezoek, die van mij wilden weten

wat we op het vliegveld zouden doen als een vliegtuig met twintig passagiers dat boven of in de buurt van Hilversum vloog, op het vliegveld een noodlanding wilde maken. Ik gaf aan dat zo'n toestel nooit op Hilversum zou kunnen landen en door zou vliegen naar Schiphol en als het vliegtuig toch op Hilversum zou landen dat we dan 112 zouden bellen; een volstrekt irreële vraag. Een punt van langlopende discussies is de bouw van de nieuwe woonwijk Ter Sype, onder de rook van het vliegveld. Daarvoor zou de baan 13-31 geofferd moeten worden. Ik heb altijd gezegd én aan mijn mede-bestuursleden overgebracht: geef niets weg zonder dat je er wat voor terugkrijgt. Nooit! Heel principieel en rechtlijnig en zo kent men mij ook. Het offeren van baan 13-31 zou gecompenseerd moeten worden door een verharde baan 04-22.

Maar om allerlei redenen wil men dat niet. Er werd zelfs door een politieke partij gesuggereerd dat Boeing 747's dan op Hilversum zouden kunnen landen. Krankzinnig argument natuurlijk. Dit jaar liep het huurcontract van het vliegveld-terrein met de gemeente Hilversum af. Ik wilde eigenlijk een nieuw contract voor dertig jaar met een verharde baan. We hebben tien jaar gekregen en baan 13-31 blijft voor onbepaalde tijd bestaan." Op 19 oktober 2013 nam de nu 70-jarige Maarten Driessen op vliegveld Hilversum onder grote belangstelling afscheid als voorzitter. Als dank werd hem een formatievlucht aangeboden in de T-6 van Hanno Wesdorp (zie Logboek November 2010) samen met een Zlin en twee Falco's. Ook werd hem een officieel staatnaambord overhandigd met zijn naam erop. De inrit van vliegveld Hilversum heet vanaf nu: "Maarten Driessenpad".