

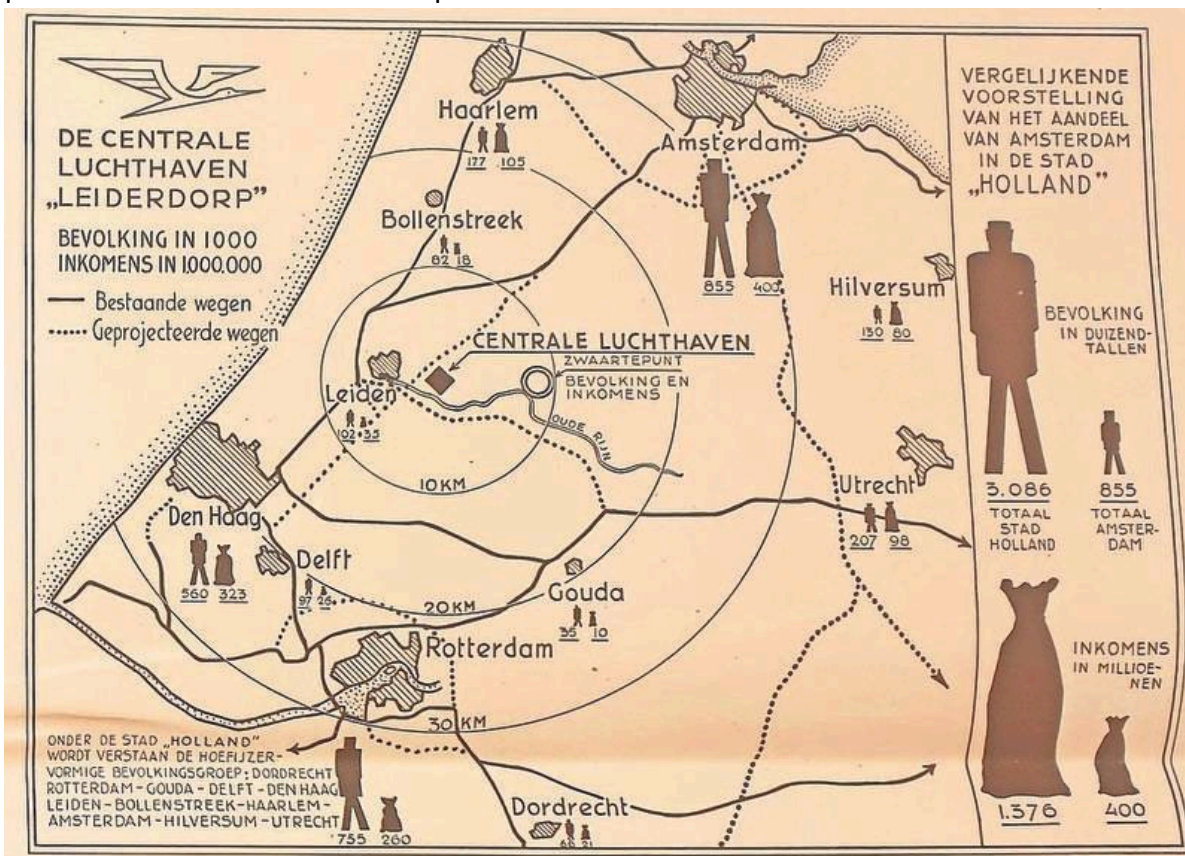
Leiderdorp: het vliegveld dat er niet kwam...

Ruurd Kok

Het is nu moeilijk voor te stellen: een protest vóór het behoud van Schiphol. Aanleiding waren de plannen in 1938 om bij Leiderdorp een nationale luchthaven aan te leggen.

“Leiden heeft de universiteit, maar wij hadden bijna Leiderdorp International Airport”, begint *Peter Diebels* zijn verhaal op 26 maart 2026. Hij toont de voorpagina van het Leidsch Dagblad van woensdag 25 mei 1938. Naast een grote foto van de pasgeboren prinses Beatrix kopt de krant: ‘Een centrale luchthaven bij Leiden?’ met daaronder ‘Leiderdorp in plaats van Schiphol.’

Als de provinciearchivaris voor zijn werk in het Nationaal Archief moet zijn, vraagt hij altijd zoveel mogelijk stukken tegelijk aan. Uit nieuwsgierigheid zijn dat soms ook dingen over zijn woonplaats Leiderdorp. Zo werd zijn aandacht vijf jaar geleden een keer getrokken door vier dozen in het archief van de Kamer van Koophandel Rotterdam, over ‘de kwestie Leiderdorp’. Het waren vergaderstukken en brochures over het plan voor een nationale luchthaven in de polders ten oosten van Leiderdorp.



Afbeelding 1 Kaartje met ligging van De Centrale Luchthaven 'Leiderdorp'. AFBEELDING TIJDSCHRIFT Vliegwereld, 13 OKTOBER 1938

Afgelopen jaren heeft Diebels, ook bestuurslid van het Leiderdorps Museum, zich verdiept in het verhaal van de luchthaven die er niet kwam. Hij schreef er in september 2021 een artikel over voor het Leiderdorps Weekblad en geeft er ook regelmatig lezingen over. Afgelopen donderdagavond zal de tiende keer zijn geweest, schat hij zo in. De belangstelling is deze keer zo groot dat de lezing wordt gehouden in de theaterzaal van cultureel centrum De Sterrentuin, in plaats van in het Leiderdorps Museum.

Diebels neemt zijn gehoor in grote stappen mee door de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. De plannen voor een centrale luchthaven komen amper dertig jaar nadat Willem-Hendrik Schukking, 2e luitenant der genie, de primeur had om op 28 juli 1908 als eerste Nederlander een zweefvlucht te maken boven Nederland. Een jaar later volgt de eerste gemotoriseerde vlucht.

Tien jaar later, op 7 oktober 1919, wordt de KLM opgericht, dan nog 'Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën'. De maatschappij vliegt aanvankelijk vanaf het vliegveldje Maaldrift, bij Wassenaar. Britse piloten vinden het veld echter ongeschikt en bovendien is het te ver van een groot postkantoor. Met de eerste vluchten gaat vooral post mee. Zo ook bij de eerste commerciële KLM-vlucht op Londen in mei 1920. Die vlucht vindt plaats vanaf Schiphol, dat in 1916 als militair vliegveld is gesticht. KLM doet in 1920 ook voor het eerst het Rotterdamse vliegveld Waalhaven aan. Dat veld is een jaar eerder door de gemeente Rotterdam aangelegd en heeft de primeur de eerste burgerluchthaven ter wereld te zijn. Schiphol gaat in 1926 over naar de gemeente Amsterdam en krijgt een enorme 'boost' door de Olympische spelen van 1928.

Dat jaar komt de Goudse burgemeester Gaarlandt met een plan voor een centraal vliegveld bij Gouda, centraal gelegen tussen Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag. KLM-architect Roosenburg heeft dan al een plan getekend voor Vliegveld Holland bij Delft. Terwijl een 'Staatscommissie inzake Luchtvaart' eerder oordeelde dat de exploitatie van vliegvelden een gemeentelijke zaak is, maakt de regering in de jaren dertig toch weer plannen voor een centrale luchthaven.

Voor een centraal vliegveld worden drie argumenten aangevoerd. De eerste is economisch. 'De exploitatie is door de KLM met minder kosten te voeren bij het bestaan van één centrale haven, dan wanneer men in Nederland het verkeer via twee vliegvelden moet leiden,' aldus het Leidsch Dagblad-artikel van 25 mei 1938. Het tweede argument is vanwege 'de internationale positie die Nederland in de toekomst in de luchtvaart zal innemen'. De derde is militair van aard, met het oog op het bestemmen van Schiphol voor de militaire luchtvaart.

De burgemeester van Leiderdorp moet het plan uit de pers vernemen. 'Hij verklaarde er thans voor de eerste maal van te hebben gehoord!', meldt Leidsch Dagblad. De burgemeester vermoedt dat wordt gekeken naar de polder Achthoven, ten oosten van de Does, die grotendeels uit kleibodem bestaat. 'Op dit terrein viel reeds eerder de aandacht voor de zweefvliegsport.'

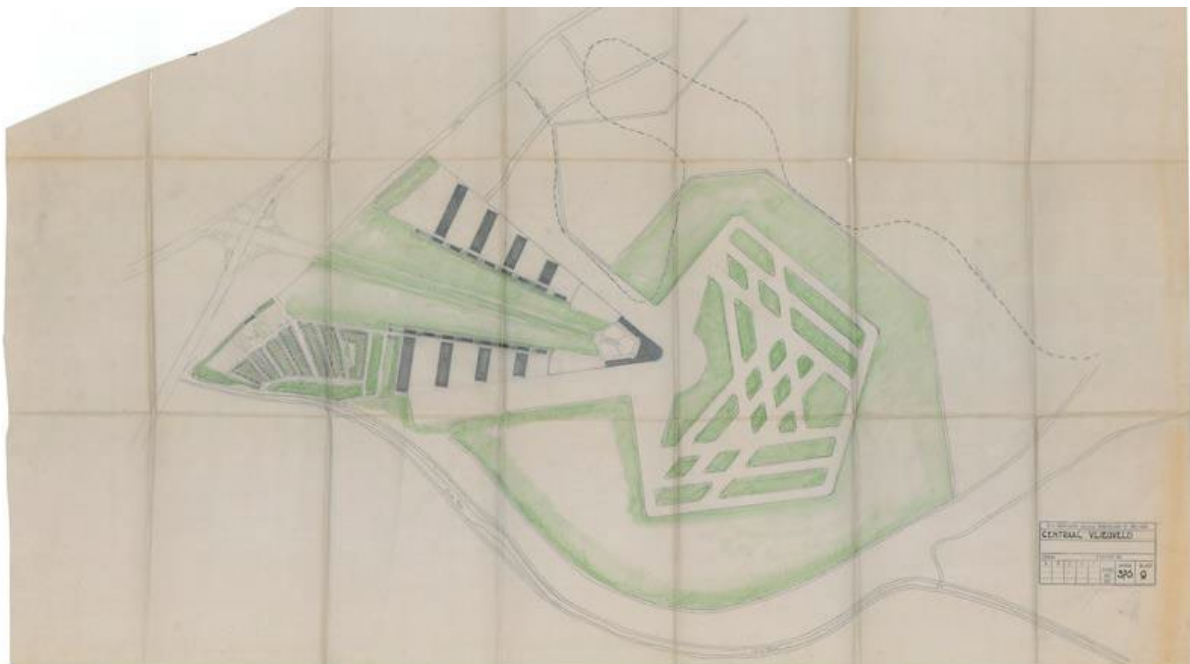
'In de laatste weken is het dorpje Leiderdorp plotseling uit de verzonkenheid van de landelijke rust naar voren gehaald', schrijft het blad WIJ in juli 1938. Het geïllustreerde familieblad gaat vanwege alle ophef eens een kijkje nemen in het dorp dat in dat jaar 3056

inwoners telt. ‘Wij zijn hier geen Staphorst’, quote het blad over het dorp ‘dat alleen maar lang en niet breed is.’

Diebels somt de voordelen op van Leiderdorp. Allereerst de centrale ligging in de Randstad. Een begrip dat wordt toegeschreven aan KLM-directeur Plesman. Vliegend boven West-Nederland zou hij de ring van steden rond een grote groene ruimte als eerste zo hebben genoemd.

Daarnaast zou vliegveld Leiderdorp een goede bereikbaarheid hebben vanwege de spoorlijn Leiden-Utrecht en de geplande rijksweg 4. Ook de gunstige westenwind en de goede bodemgesteldheid zouden een voordeel zijn. Het laatste leidt tot gegniffel onder de bijna zestig toehoorders.

In het Nieuwe Instituut in Rotterdam – voorheen het Nederlands Architectuurinstituut – vond Diebels de originele ontwerptekeningen van KLM-huisarchitect Dirk Roosenburg. Hij was een jeugdvriend van Plesman en ontwierp ook het KLM-hoofdkantoor in Den Haag. Roosenburg tekende verschillende varianten van een kruisend banenstelsel met drie of vier parallelle banen. In een tekening van het hoefijzervormige hoofdgebouw geven rode en blauwe potloodlijnen aparte stromen aan voor aankomende en vertrekkende reizigers. Diebels wijst op de ‘verplaatsbare valreep’ die naast de staart van een vliegtuig is getekend, een voorloper van de slurf.



Afbeelding 2 Een van de ontwerpen van Dirk Roosenburg voor een ‘Centraal Vliegveld Nederland’ bij Leiderdorp (Collectie Nieuwe Instituut)

Een KLM-piloot die de lezing eens hoorde, heeft het ontwerp van het vliegveld voor Diebels over de huidige situatie geprojecteerd. Het vliegveld vulde de hele polder Achthoven en een deel van de Hondsdijkse polder, tot voorbij de kerk van Koudekerk.

“Wat vond men hiervan?” Diebels geeft een overzicht van de voor- en tegenstanders. Naast Diebels’ werkgever – de provincie Zuid-Holland – is ook de gemeente Leiden voor, evenals Den Haag. In de hofstad ziet men de aantrekkingskracht voor internationale ondernemingen,

congressen en 'het vreemdelingenverkeer'. Het Haagse gemeentebestuur stelt: 'Schiphol is zeer in strijd met het Haagsche belang.'

Rotterdam wil Waalhaven behouden en een nieuw vliegveld aanleggen bij Overschie, het latere Zestienhoven. De gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam zijn tegen een vliegveld bij Leiderdorp. Het comité 'SOS-Schiphol' organiseert op 2 juli 1938 een massademonstratie op het vliegveld. Luchtfoto's tonen de enorme aantallen geparkeerde fietsen en auto's. De opkomst was mede zo groot omdat er een gratis vliegshow werd gegeven, weet Diebels. Een evenement waar anders flink voor moest worden betaald. In een optocht rijden wagens met teksten als 'Aalsmeer voor het behoud van Schiphol' en achter een muziekkorps lopen demonstranten met een spandoek 'Nieuwer Amstel strijdt vóór Schiphol'.



Afbeelding 3 Drukke bij demonstratie voor behoud van Schiphol, 2 juli 1938. FOTO FOTOTECHNISCHE DIENST KLM ROTTERDAM, COLLECTIE STADSARCHIEF AMSTERDAM

In Leiderdorp blijft het stil. Diebels heeft de raadsnotulen doorgenomen. Naar aanleiding van vragen in de raad reageert de burgemeester dat niet meer bekend is 'dan hetgeen in de kranten gelezen wordt', waarop het raadslid antwoordt dat deze zaak rustig moet worden afgewacht. 'De Raad zal een eventuele stichting van een vliegveld

noch kunnen verhinderen noch bevorderen.' In het archief van de gemeente Leiderdorp heeft Diebels alleen de brochures van voor- en tegenstanders kunnen vinden, zonder enige inhoudelijke reactie daarop.

Op 19 september 1938 laat het kabinet Colijn IV het plan voor Leiderdorp vallen, mede door de protesten, en wijst Schiphol aan tot nationaal luchthaventerrein. In de eerste raadsvergadering van 1939 blikte de burgemeester kort terug op het voorgaande jaar, waarin het plan voor een centrale luchthaven veel stof heeft doen opwaaien en zorgde voor landelijke belangstelling. Opmerkelijk stelt de burgemeester: 'Het belangrijkste feit in 1938 is wel de aankoop van de boerderij van Wed. P. de Graaf geweest.'

Dit artikel verscheen eerder in het Leidsch Dagblad van 28 maart 2026.