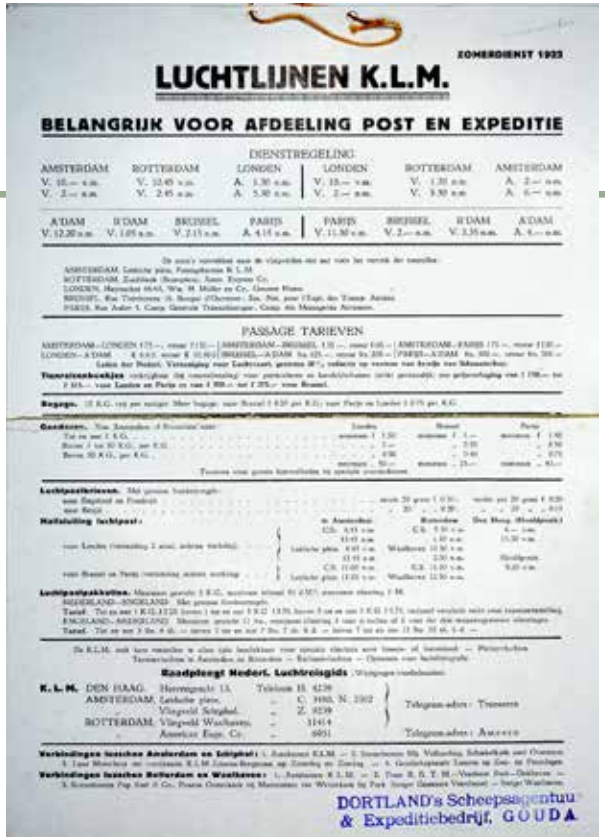
Centraal Vliegveld Gouda

Henry Hermsen

Aan het begin van de 20e eeuw stond de luchtvaart nog in de kinderschoenen. Het was iets spannends en nieuw. Toen er begin april 1921 vliegdemonstraties werden gegeven op een tijdelijk vliegveld in de Achterwillens was er blijkbaar groot enthousiasme. Vooral van de mensen die op een rondvlucht meegingen met de Albatros van vliegenier Fink. 'Eindelijk! 't Is gebeurd, 'k heb gevlògen!', schreef een anonieme journalist in de Goudsche Courant.[1] De opkomst van de luchtvaart leidde in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw tot een langdurige discussie over de vraag aan hoeveel vliegvelden Nederland behoefte had en waar die moesten komen. In die discussie probeerde burgemeester Gaarlandt ook Gouda te positioneren in het belang van de toekomst van de stad.

Eerste lijnvluchten

Na de Eerste Wereldoorlog waren er veel piloten die zochten naar nieuwe manieren om hun vaardigheden aan de man te brengen. Een van hen was Albert Plesman, oud-luitenant en vliegenier, getrouwd met de Goudse Suze van Eijk, dochter van een vooraanstaande


ZOMERDIENST 1922

LUCHTLIJNEN K.L.M.

BELANGRIJK VOOR AFDEELING POST EN EXPEDITIE

DIENSTREGELING

PASSAGE TARIEVEN

Bagage.

Goederen.

Luchtpostkaarten.

Mededeeling luchtpost.

Roadplaatgt Nederl. Luchtreisgids

K.L.M. DEN HAAG. Hoogwegsteeg 13. Telefoon H. 4239
AMSTERDAM, Lutherse plein. C. 1080, N. 2302
Vliegveld Schiphol. Z. 9239
ROTTERDAM. Vliegveld Waalhaven. 11414
American Exp. Co. 6691

Verbindingen tusschen Amsterdam en Schiphol:

Verbindingen tusschen Rotterdam en Waalhaven:

DORTLAND's Scheepsagentuur & Expeditiebedrijf, GOUDA

De mogelijkheden van de KLM om luchtpost te vervoeren in 1922 (SAMH)

kaashandelaar. Hij organiseerde de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) in 1919 en wist daarvoor steun te krijgen van veel prominenten. Er kwamen 800.000 bezoekers op af, waarmee de ELTA een groot succes werd. Gebruikmakend van dit succes kreeg hij veel belangrijke zakenmensen achter zich om snel daarna de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM) op te richten.[2]

De KLM had eerst nog geen eigen vliegtuigen, maar

had afspraken gemaakt met de Engelsen over het vervoer van luchtpost. In 1920 vonden de eerste lijnvluchten plaats van Schiphol naar Londen. Schiphol was toen nog een militair vliegveld en bestond uit weinig meer dan een grasveld. In datzelfde jaar werd aan de Waalhaven in Rotterdam het eerste Europese vliegveld speciaal voor de burgerluchtvaart in gebruik genomen, waarvan in maart 1922 de officiële opening plaatsvond. Het eerste vliegverkeer was uiterst beperkt. Naast post konden de vliegtuigen maar enkele passagiers meenemen. De vlucht van Amsterdam naar Londen (via Rotterdam) duurde drieënhalf uur in 1922 en kostte 75 gulden.[3] De ontwikkelingen gingen echter snel en in 1924 vond al de eerste geslaagde vlucht naar Batavia (Nederlands-Indië) plaats.

Met de snelle ontwikkeling van het vliegverkeer kwam ook steeds nadrukkelijker de vraag naar voren of het in Nederland genoeg zou zijn als er één groot vliegveld was. En zo ja, waar dat vliegveld moest komen. In 1920 sprak de Staatscommissie inzake Luchtvaart de voorkeur uit om twee luchthavens te behouden (Amsterdam en Rotterdam) en de exploitatie van de vliegvelden aan de gemeenten over te laten.[4] Niet helemaal tevreden met dit advies vroeg de minister aan de staatcommissie nog eens na te denken over de vraag waar de voorkeur naar uitging als er vanwege financiën gekozen moest worden. Na bijna een jaar kwam de staatscommissie met een nieuw advies waarin wederom niet gekozen werd voor Amsterdam of Rotterdam. Volgens de staatscommissie moest Amsterdam geholpen worden met de aanleg van een betere toegang tot Schiphol en de aanleg van een vliegveld voor watervliegtuigen bij Schellingwoude en moest Rotterdam tegemoet gekomen worden voor de kosten die de gemeente had gemaakt voor de aanleg van vliegveld Waalhaven. Al met al werd een nogal afwachtend beleid geadviseerd.

Affiche van A.M. Güthschmidt, 1920 (SAMH; foto Nico J. Boerboom)

Anderen, zoals jonkheer A.H. op ten Noort, voormalig directeur van de gemeentewerken in Utrecht, stonden een meer actief beleid voor. Hij schreef reeds in 1920 dat 'de Staat regelend zal moeten optreden, wellicht zelf de leiding zal moeten nemen en behouden'.[5]

De strijd waar de nationale luchthaven moest komen ging vooral tussen Amsterdam (Schiphol) en Rotterdam (Waalhaven). KLM-directeur Plesman speelde een belangrijke rol in deze strijd. De gemeente Amsterdam had in 1926 het terrein van Schiphol gekocht van het Ministerie van Defensie. Bij de gemeente Amsterdam dikte Plesman de competitie met Rotterdam aan en de dreiging

1. *Goudsche Courant*, 1 april 1921.
2. http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn2/plesman, geraadpleegd op 23-06-2019.
3. Uittreksel Nederlandsche Luchtreisgids, Zomerdienst 1922, Streekarchief Midden Holland, Archief gemeente Gouda, 1921-1930, inv. nr. 1546.
4. Advies omtrent luchthavens voor burgerlijk luchtverkeer, januari 1920, Nationaal Archief (NA), Staatscommissie inzake Luchtvaart, nummer toegang 2.16.47, inv.nr. 17.
5. A.H. op ten Noort, 'De toekomst van het luchtverkeer in Nederland', in: H.P.J. Bloemers e.a. (red.), *Vragen des tijds*, (Haarlem 1920), 217-232, aldaar 231.

Egbertus Gerrit Gaarlandt, burgemeester van Gouda 1927-1938 (SAMH)

van een nieuwe nationale luchthaven elders.[6] Maar bij de gemeente Rotterdam gaf hij aan Schiphol niet te willen opgeven en drong hij aan op een vliegveld in de buurt van Delft dat gunstiger zou liggen ten opzichte van Den Haag.[7]

Kansen voor Gouda

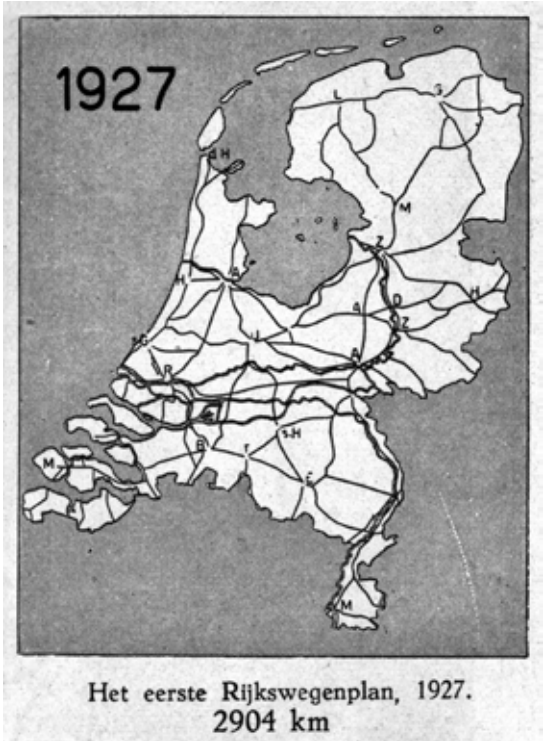
In deze situatie zag de toenmalige burgemeester van Gouda, E.G. Gaarlandt, kansen voor zijn stad. In 1927 werden het Rijkswegenplan en het Provinciale Wegenplan gepresenteerd waarbij Gouda als een van de zes Zuid-Hollandse verkeersknooppunten werd aangemerkt.[8] Ter hoogte van Gouda (feitelijk meer bij Bodegraven) was een kruising voorzien van de rijkswegen Den Haag-Utrecht en Rotterdam-Amsterdam. Uiteindelijk duurde het nog tot de Tweede Wereldoorlog voordat de meeste wegen daadwerkelijk gerealiseerd waren. De geprojecteerde A3 (Rotterdam-Amsterdam) zou uiteindelijk helemaal niet aangelegd worden.

Gaarlandt was geïnspireerd door een lezing die in maart 1928 werd gehouden door ir. De Bruijn, secretaris van de wegencommissie van de ANWB en de KNAC (Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club).[9] De Bruijn dacht aan een centraal vliegveld voor Nederland ter hoogte van de voorziene kruising van rijkswegen, waarbij de ingenieur de wegen nog iets wilde verleggen. In mei 1928 had de burgemeester daarom ir. De Bruijn uitgenodigd om zijn ideeën te bespreken met het college van B&W van Gouda.[10] De ingenieur maakte duidelijk dat het idee van het centrale vliegveld alleen gebaseerd was op het Rijkswegenplan waarbij er vanuit de kruising snelle verbindingen zouden zijn naar de vier grote steden en niet omdat Gouda zo gunstig gelegen was.

Wethouder Van Staal kwam al snel tot de conclusie dat een vliegveld voor Gouda niet haalbaar was. De stad zou de kosten niet kunnen dragen en hij verwachtte niet dat de grote steden financieel veel zouden willen bijdragen. Verder verwachtte hij geen positieve effecten voor de Goudse handel en industrie.[11] De burgemeester had wel de hoop dat er van het vliegveld ook een aantrekkingskracht op industrieën uit zou gaan. Maar de ingenieur verwachtte daar niet veel van. Bovendien merkte De Bruijn op: 'de goed gesitueerde employé's gaan toch in den Haag wonen'.[12]

Burgemeester Gaarlandt wilde het idee van een vliegveld niet loslaten. Hij vertelde dat hij al eens met Ples-

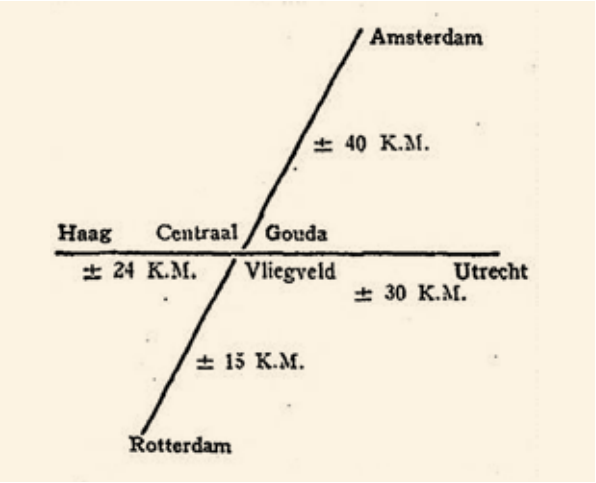
6. K. Bosma en M. Vos, 'Een Amsterdamse snelweg door de lucht. De hoofdstad van Nederland en de nationale luchthaven 1919-1999', *Holland*, 32 (2000), 183-205, aldaar 188.
7. Paul van de Laar, *Stad van formaat. Geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw*, (Zwolle 2000) 309.
8. B. van den Berg en H.J. Sprokholt, 'De grenzen overschreden', in: P.H.A.M. Abels, K. Goudriaan, N.D.B. Habermehl en J.H. Kompagnie (red.), *Duizend jaar Gouda. Een stadsgeschiedenis* (Hilversum 2002), 495-524, aldaar 509-510.
9. *Haagsche Courant*, 1 maart 1928. Zie ook: *Het Vaderland*, 1 maart 1928.
10. Verslag van conferentie van Burgemeester en wethouders en den heer H.W.O. de Bruijn, 12 mei 1928, Streekarchief Midden Holland, Archief gemeente Gouda, Notulen Burgemeester en wethouders, 3 januari – 27 december 1928, inv.nr. 1246.
11. Conferentie 12 mei 1928.
12. Ibidem.
13. Ontwerp advies 1926, NA, Staatscie. Luchtvaart, 2.16.47, inv.nr. 20.
14. *Algemeen Handelsblad*, 22-06-1928.
15. *Het Vaderland*, 22-06-1928.
16. *Het Vaderland*, 12-07-1928.



Rijkswegenplan uit 1927 (Beeldbank Rijkswaterstaat)

man had gesproken en die wilde hem wel meenemen naar vliegveld Waalhaven en een vliegtochtje naar Amsterdam laten maken. Ook een bezoek aan vliegveld Croydon bij Londen behoorde tot de mogelijkheden. Wethouder Van Staal gaf aan dat hij best mee wilde op zo'n reisje.

Wat de burgemeester waarschijnlijk niet wist was dat er al in 1926 een negatief advies van de Staatscommissie inzake Luchtvaart was geweest omtrent een centraal vliegveld. 'Bepaalt men geografisch het punt waar dit terrein zou moeten liggen, dan blijkt dat de plaats zou moeten zijn bij Boskoop. Het zou dan evenwel komen te liggen midden in het polderland, waar de bodem zich door drassigheid voor een luchthaven minder leent, het zou voorloopig geen goede toegangswegen en geen goede spoorverbindingen enz. bezitten.'[13] Amsterdam en Rotterdam zouden er niet aan mee willen werken, waarmee het een niet te verwezenlijken plan was en daarom niet aan te bevelen.



Het tekeningetje van de mogelijke ligging van een centraal vliegveld in Het Vaderland van 22 juni 1928 (Delpher)

Centraal Vliegveld Gouda

Een maand na de bijeenkomst met ir. De Bruijn presenteerde burgemeester Gaarlandt zijn plan voor een centraal vliegveld bij Gouda op de voorpagina van het *Algemeen Handelsblad*. In het artikel betoogde hij hoe logisch het zou zijn om centraal tussen de vier grote steden een vliegveld aan te leggen. Met de beoogde nieuwe rijkswegen zouden deze steden met de auto in ongeveer een half uur te bereiken zijn vanaf het vliegveld.[14] Dit werd verduidelijkt met een tekeningetje waarin *Centraal Vliegveld Gouda* prominent in het midden stond vermeld.

Niet iedereen was enthousiast. Het commentaar in *Het Vaderland* constateerde zuinigjes: 'De teekening is juist. Maar centrale ligging is wel veel, doch niet alles.'[15] Volgens de krant kon er vanuit internationaal oogpunt maar één vliegveld dienen als centraal vliegveld en dat was Schiphol. Daarnaast kon er dan nog wel een vliegveld zijn voor secundair vliegverkeer dat centraal lag voor Rotterdam en Den Haag.

Bijval kreeg Gaarlandt van baron J.C. van Haersolte van Haerst die berekende hoeveel inwoners er in een straal van 40 km rondom Gouda woonden, 2,5 miljoen, waarvan de meesten ten zuiden van de beoogde kruising van rijkswegen.[16] De redactie van *Het Vaderland* was niet

VRIJDAG 22 JUNI 1928 **HET VADERLAND**

STAAT- EN LETTERKUNDIG NIEUWSBLAD

GOUDA PLEIT VOOR EEN CENTRAAL VLIEGVELD

Het snijpunt van de lijnen Den Haag—Utrecht en Rotterdam—Amsterdam geeft Gouda als de beste plaats aan

De heer Gaarlandt, burgemeester van Gouda, schrijft ons:

Onze 4 grootste steden trekken het groote trein- en autoverkeer naar zich toe en zenden het uit. Het nationaal- en het internationaal verkeer. De steden zelf zijn begin- en eindstations daarvan.

Het vliegtuig wordt straks het derde vervoermiddel, is het al ten deele. Het zal nimmer zijn begin- of eindstation in de groote steden verkrijgen, doch op grooteren of kleineren afstand van de peripherieën stations moeten vinden.

Kan ons kleine land zich straks de groote weelde veroorloven van meer vliegvelden of ware te streven naar één voortreffelijk ingericht centraal vliegterrein — met behoud van de bestaande als secundaire stations? Het denkbeeld zou geen ernstige gedachte waard wezen, als de hoofdverbindingswegen in het hart van Zuid-Holland zoo bedroevend slecht bleven, als ze nu zijn.

Doch het wordt anders en straks is een tocht van 15—40 K.M. van en naar Amsterdam, Rotterdam, den Haag en Utrecht naar en van het middelpunt van den cirkel, die deze 4 plaatsen omspant, niet langer een tijdroovend en hinderlijk karwei. (Globaal genomen zal het afleggen van den afstand der genoemde steden naar hun gemeenschappelijk vliegveld niet tijdroovender zijn, dan voor den Londenaar om naar of van het Croydon-vliegveld te komen; in vele gevallen zelfs korter). Uit het snijpunt van den nieuwen Rijksweg Haag—Utrecht met den nieuwen Rijksweg Amsterdam—Rotterdam zullen deze 4 steden binnen het half uur of daaromtrent bereikbaar zijn. Binnen het half uur na de aankomst van het vliegveld uit Engeland, België, Frankrijk, Duitschland, Scandinavië, zal de auto de passagiers naar alle richtingen en midden in de Nederlandsche hoofdbestemmingsplaatsen hebben afgeleverd. Centrale aanvoer, centrale distributie.

Als efficiency-door-centralisatie in de eerstkomende jaren een kans krijgt in ons land, dan moge het denkbeeld van de twee lijnen en zeven woorden van bovenstaande teekening overwogen worden.

* * *

Toen wij onlangs de vliegveldkwestie in ons blad behandelden hebben wij ook de kwestie van het Centrale Vliegveld aangeroerd. Afgezien van plaats en ligging spreekt het van zelf, dat er in ons land slechts plaats is voor een vliegveld, waarop het internationale verkeer wordt afgewikkeld. Wanneer men zich als luchtroute van de toekomst gaat denken een lijn Malmö—Hamburg — Amsterdam—Parijs—Marseille—Kairo—Kaapstad en misschien nog wel verder, spreekt het immers van zelf dat geen enkele vliegmaatschappij er aan denken zal twee of misschien wel driemaal in Nederland te dalen. Wij houden er niet van ons eigen land te onderschatten, maar overschatten doen wij het toch ook niet.

Een centraal vliegveld moet dus het richtpunt voor de toekomst zijn. Steden, die op eigen gelegenheid internationaal vliegveldje gaan spelen doen de Nederlandsche vliegzaak schade.

Waar moet nu het centrale vliegveld ko men te liggen? Het spreekt vanzelf dat de belangrijke kwestie niet even op een achter namiddag kan afgehandeld worden. E staan hier veel belangen op het spel en ve belangen worden in het geding gebracht.

Rekening moet gehouden worden met d historische ontwikkeling van het vliegveld wezen. Kan het Amsterdamsche veld, waar aan millioenen ten koste zijn gelegd op een maar worden gedegradeerd tot secundai vliegveld? Moet de waarde van de hoofdsta als centraal punt van het land voor de vlie gerij worden prijs gegeven?

Ongetwijfeld komt Gouda centraal te lig gen. De teekening is juist. Maar central ligging is wel veel, doch niet alles.

Wij gelooven, dat de goede oplossing de vlieghavenkwestie is: Amsterdam centraa punt voor het internationale verkeer, Zuid Holland een centraal vliegveld, dat voora voor Rotterdam en Den Haag zoo voordee lig mogelijk moet liggen voor taxi- en se condair verkeer, en verder evenveel secun daire terreinen in de provincie als er be hoefte bestaat.

Het Vaderland 22 juni 1928 (Delpher)

onder de indruk; de Amsterdamse luchthaven bleef de voorkeur houden.

Voor Amsterdam was er veel aan gelegen om de status van nationale luchthaven te verkrijgen en behouden. Hiermee was niet alleen een grote rijksbijdrage verzekerd, maar bleef Schiphol ook een belangrijk aandeel in het internationale vliegverkeer houden waarvan een positieve invloed op de regionale economie werd verwacht.[17]

Maar ook Rotterdam had zijn ambities nog niet opgegeven. In 1929 werd er eindelijk een akkoord gesloten tussen Rotterdam, Den Haag en de KLM over de aanleg van een nieuw vliegveld 'Holland'.[18] Rotterdam zou dan vliegveld Waalhaven sluiten en daarvoor gecompenseerd worden door de gemeente Den Haag. Het nieuwe vliegveld moest ten zuiden van Delft komen. Plesman wilde echter niet toezeggen dat de KLM hier haar hoofdkantoor en technische afdelingen zou plaatsen.

Wethouder Van Staal vertelde in augustus 1929 dat hij samen met de burgemeester een gesprek had gehad met Plesman.[19] Maar de wethouder voegde eraan toe dat hij een tegenstander was van een vliegveld bij Gouda en had daarvoor dezelfde argumenten als een jaar eerder in het overleg met ir. De Bruijn, namelijk dat het tot grote kosten en weinig inkomsten zou leiden.

Vette klei

In juni 1930 verklaarde de Haagse commissie voor gemeentefinanciën zich tegen het plan voor een gezamenlijk Rotterdams-Haags vliegveld vanwege de verwachte jaarlijkse tekorten.[20] De commissie was van mening dat de rijksoverheid een centraal vliegveld moest aanleggen, bijvoorbeeld bij Bodegraven. Een steun in de rug voor Gouda. Maar dit was voor Plesman reden om een persconferentie te geven waarin hij dit idee van tafel veegde. 'Deze heeren (...) bouwen hun vliegveld-idealen op los zand, of vette klei, als men de vergelijking meer in overeenstemming wenscht met de bodemgesteldheid van het Zuid-Hollandsche polderland', aldus Plesman.[21] Hij

Uitsnede van een kaart met de ligging van Schiphol (SAMH)

zei dat er in het westen van Nederland ruimte was voor twee vliegvelden waarbij Schiphol het grote, internationale vliegveld zou zijn en er een kleiner vliegveld voor de regio Rotterdam-Den Haag mogelijk was.

Twee weken later liet de minister van Waterstaat, mr. P.J. Reymer, aan de Tweede Kamer weten dat de regering geen voorstander was van een centraal vliegveld. Ten eerste vanwege de kosten die voor Schiphol gemaakt waren. De regering betaalde immers al jaren een grote bijdrage aan Amsterdam voor de instandhouding van het vliegveld. Ten tweede ook omdat de regering zich niet te veel wilde beperken, gezien de belangen van de drie grote steden. De regering wilde niet kiezen tussen de 'groote handelssteden' Amsterdam en Rotterdam en het 'meer en meer in beteekenis toenemende' Den Haag.[22]

Reeuwijkse plassen

Hierna waren er enige tijd weinig nieuwe ontwikkelingen meer. Rotterdam en Den Haag bleven discussiëren over de plek waar een gezamenlijk vliegveld precies moest komen en hoe de kosten verdeeld moesten worden. Rotterdam zou later een voorkeur krijgen voor een vliegveld in de polder Zestienhoven. Ten slotte zou het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog een voorlopig einde betekenen voor dit vraagstuk.

In 1933 ondernam Gaarlandt nog een poging Rotterdam te bewegen om te kiezen voor een vliegveld bij Gouda. In een brief aan B&W van Rotterdam gaf hij nogmaals zijn visie dat Gouda zo geschikt was omdat het op een knooppunt van wegen lag die de vier grote steden met elkaar zouden verbinden. Dat die wegen voor het grootste deel nog moesten worden aangelegd beschouwde hij als een kleinigheid. En de burgemeester wist nog een goed argument om te kiezen voor Gouda: de nabijheid van de Reeuwijkse plassen die 'een voortreffelijk landings- en opstijgterrein vormen voor watervliegtuigen.'[23] Niet zo verrassend had dit pleidooi geen succes en een maand later liet Gaarlandt weten dat het plan voor een Gouds vliegveld voorlopig maar moest worden opgegeven.[24]

Toen Gaarlandt in 1938 overleed schreef de *Goudsche Courant* in haar 'In memoriam' dat hij er altijd naar had gestreefd dat Gouda een stad met toekomst was. Daarbij werd ook gerefereerd aan zijn idee om een vliegveld naar Gouda te halen, iets wat hem nooit had losgelaten.[25] Hij heeft echter nooit veel medestanders voor zijn idee kunnen vinden. Zelfs zijn eigen wethouder was vanaf het begin tegen dit plan. Mogelijk dat Plesman in het begin wat interesse toonde omdat dit hem in het spel tussen Amsterdam en Rotterdam goed uitkwam. Maar uiteindelijk liet ook die duidelijk weten dat hij geen centraal vliegveld wilde. Daarmee is het idee voor een Gouds vliegveld eigenlijk nooit goed van de grond gekomen.

17. Bosma en Vos, 'Amsterdamse snelweg', 191.
18. Van de Laar, *Stad van formaat*, 309-310.
19. *Goudsche Courant*, 01-12-1956.
20. *Arnhemsche Courant*, 06-06-1930.
21. *Delftsche Courant*, 07-06-1930.
22. Memorie van Antwoord d.d. 19-06-1930, https://repository.overheid.nl/frbr/sgd/19291930/0000043795/1/pdf/SGD_19291930_0001363.pdf, geraadpleegd op 02-07-2019.
23. Brief van burgemeester Gaarlandt aan B&W van Rotterdam d.d. 16-11-1933, bijlage, Stadsarchief Rotterdam, Nieuw Stadsarchief/Algemene Zaken (NSA/AZ), inv. nr. 4261, nummer 120, stuk 51.
24. *De Tijd*, 14-12-1933.
25. *Goudsche Courant*, 29-08-1938.