



Inhoud:

- Het Abcouder Meer
- Geschiedenis van een snelweg
- Dokter van Gortel, arts te Abcoude 1926 -1960

De Angstelkroniek is een uitgave van de Historische Kring Abcoude – Baambrugge en verschijnt drie maal per jaar.

Contributie:

lidmaatschap € 15,- per jaar
 Losse nummers: € 4,-
 RABOBANK 3005.52.939
 ISSN: 1569-6146
 ANBI nr 59 189

Redactie:

H. Hoogenhout
 Toertocht 15
 1396 LG Baambrugge
harhoog@hetnet.nl
 tel. 0294 – 29 19 75

Rein Rossing
 Zand en Jaagpad 13
 1391 JA Baambrugge
 tel. 0294 - 29 02 44
ekkerrossing@xs4all.nl

Redaktiesecretariaat en eindredactie

W.W. Timmer
 Achter de Kerken 40
 1391 LP Abcoude
 tel. 0294 - 28 4446
Wtimmer1@cs.com

D.L.H. Slebos
 Kerkelanden 35
 3645 HH Vinkeveen.
 tel. 0294 – 28 49 93

Opmaak:

Hans Jansens, Amsterdam
hombre@xs4all.nl

Van de redactie

Ongeveer zeventig jaar geleden vond er een historische gebeurtenis plaats waar onze beide dorpen nauw bij waren betrokken. Onder invloed van de Duitse bezetter werden de gemeenten Abcoude Baambrugge en Abcoude-Proosdij samengevoegd tot een nieuwe gemeente met de naam Abcoude. Een naam waar men vrede mee kon hebben omdat de naam voor een deel in de naamgeving van de beide voorgangers al gebruikt werd.

Wij weten nu dat de gemeente Abcoude via een gedwongen huwelijk met de gemeente de Ronde Venen per 1 januari 2011 definitief zal opgaan in één nieuwe grote gemeente. Een heikel punt op dit moment vormt de naam van deze nieuwe reus. Ook nu is er weer een gemeenschappelijke historische naam gevonden die door de beide Historische Kringen ondersteund wordt. Maar, helaas! Ondanks de adviezen van de beide colleges van B&W en de voorkeur van een speciale naamgevingscommissie is de naam de Proosdijlanden of Proosdijlanden, met name voor de Ronde Venen niet acceptabel. Gevolg is dat de beide gemeenteraden zich niet willen branden aan deze gevoelige kwestie. Voorlopig zal de werknaam van de nieuwe gemeente de Ronde Venen zijn. De nieuwe raad die in november wordt gekozen mag zich definitief uitspreken over de nieuwe naam. Het lijkt erop dat Klein Duimpje dan wordt vermorzeld door de Reus.

In oktober vorig jaar maakten we onze traditionele najaarslezing in Baambrugge mee. Het onderwerp was Heden en verleden van de snelweg A2.

Nog nooit hebben we zoveel bezoekers gehad. Meer dan 120

Het Abcouder Meer



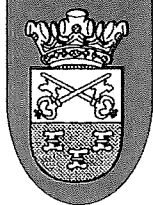
Geschiedenis van een snelweg



Dokter van Gortel



In dit nummer:



belangstellenden! Na de lezing spraken wij nog talloze geïnteresseerden die vanwege andere bezigheden die avond niet aanwezig konden zijn. De heren De Lange en De Vries van Rijkswaterstaat vertelden een interessant verhaal waarbij weinig specifieke zaken uit onze beide dorpen aan de orde kwamen. Bij deze probeert Rein Rossing wat meer te verhalen over de impact op de beide gemeenten Abcoude-Baambrugge en Abcoude-Proostdij.

Marijke Carasso heeft zich verdiept in een van de oudste stukjes Abcoude waarover we in de archieven iets kunnen terug vinden. Het Abcouder meer of ook wel de Abcouder Meer.

En last but not least uw eindredacteur die heeft gemeend onze geneesheren uit het verleden weer tot leven te wekken. Een verhaal over dokter Van Gortel. Arts in een voorbije en bijzondere tijd.

Het schrijven blijft mensenwerk. Ook ditmaal moeten we een correctie op een vorig artikel melden. In het artikel over Kerkgaarde – Tussen de kerken – Heilige buurt – Roomsche kerkbuurt in de Angstelkroniek 33 hebben wij een persoonsverwisseling opgenomen die door ons lid dhr. Ad Verbree direct werd vastgesteld. Wij schreven op pag. 425: *Het complex Tussen de Kerken was al lang en breed opgeleverd, maar de vier huisjes stonden nog op hun plaats en belemmerden uitzicht en toegang. Eigenaar waren de gebroeders Aart en Rinus Verbree.* Genoemde Aart(1920-2004), de vader van Ad Verbree, had niets van doen met deze transactie. Hij is verwisseld met oudste broer Adriaan(1913-2003). Waarvan acte.

Een nieuwtje! Onze Historische Kring wordt in de vaart der digitale volkeren opgenomen! Uw redacteur is met hulp van onze jeugdige plaatsgenoot Rick de Jong bezig een website op te bouwen! Rest ons nog de volgende schenkingen te memoreren. Van mevr Berty Trouw enige oude nrs van het Nieuws en div. documentatiemateriaal van de vroegere Vereniging voor Vreemdelingen Verkeer. Dhr. Gert Herrebrugh verrijkte ons beeldarchief met een flink aantal opnamen uit de jaren zeventig

Wij hopen dat onze inspanningen u veel leesplezier geven.

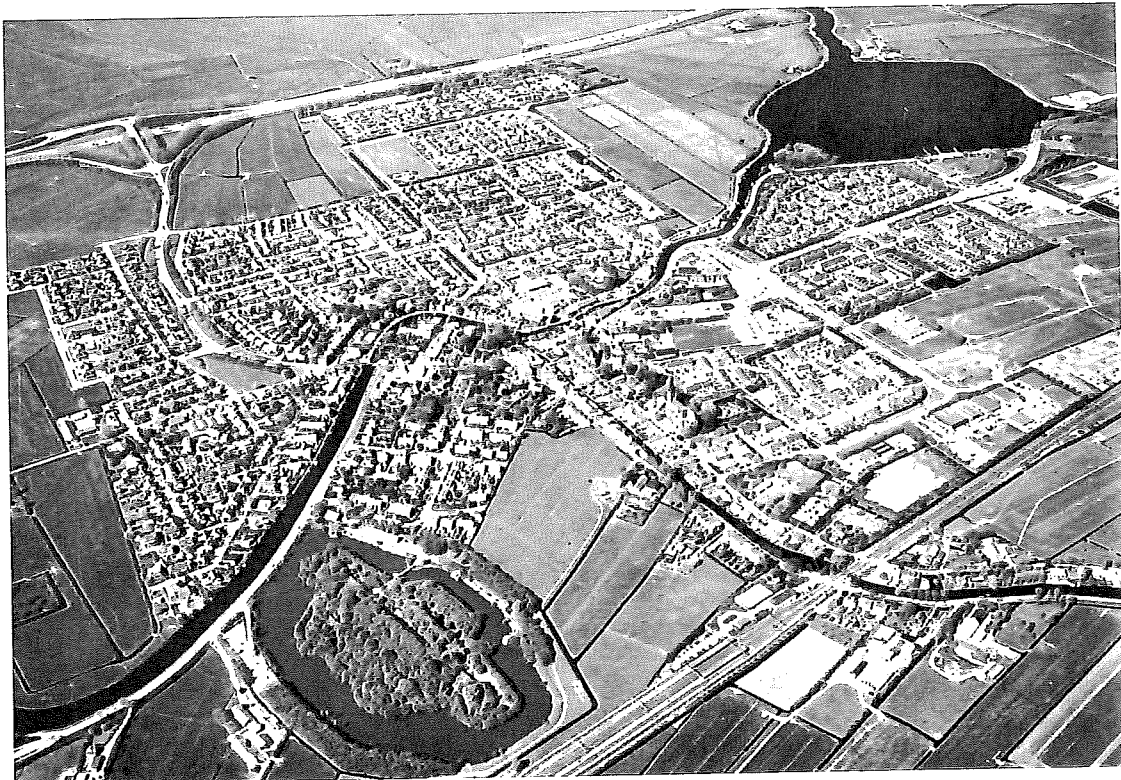
Het Abcouder Meer

Wie heeft er geen goede herinneringen aan het Abcouder Meer? Een wandeling rondom in wisselende jaargetijden, in strenge winters de schaats- en arresledewedstrijden, de zomerse zwemlessen van de legendarische juffrouw Wil, en nog iets verder terug de uitspanning Het Meerhuis.

De komende tijd zal de zuidoever van het meer door de kap van de bomen er kaal uitzien. Ze moesten plaatsmaken voor de grootschalige aanpak van de dijk langs meer en Holendrecht. Dat was aanleiding om in de geschiedenis te duiken.

Het Abcouder Meer (volgens sommigen *de* Abcouder Meer), dat nu een oppervlakte van ruim 18 ha heeft en op z'n hoogst 2,70 m diep is, is lang geleden ontstaan. Hoe lang, daarover verschillen de meningen. Het kan gevormd zijn omstreeks 1400 vóór Christus als gevolg van een

1985 Luchtopname van het dorp Abcoude. Van Fort tot Abcouder Meer.



doorbraak van de toenmalige Zuiderzee, maar het kan ook het resultaat zijn geweest van een latere doorbraak van de Holendrecht.

Hoe dat ook zij, wij treffen het meer voor 't eerst aan in een lijst van bezittingen die het

Utrechtse kapittel van Sint-Pieter omstreeks 1300 liet optekenen. Daartoe behoorde het visrecht over zes morgen in een meer (een morgen is ongeveer 0,85 ha). Het kapittel had dit recht samen met bestuurlijke rechten in Abcoude ten noorden van het Gein en ten westen van de Angstel gekregen van de bisschop van Utrecht. Deze had het gebied, dat toen nog vrijwel onbewoond was, in 953 ten geschenke gekregen van de Duitse koning Otto I. De grootte van zes morgen wijst erop dat het kapittel niet het gehele meer bezat. Dat wordt bevestigd door een in 1878 door de stad Amsterdam ingesteld onderzoek, waaruit blijkt dat het noordelijke deel, ruim 5 hectare, gelegen in de gemeente Ouder-Amstel, toen eigendom was van de stad Amsterdam. Het grootste, zuidelijke deel, ruim 11 ha, lag in de gemeente Abcoude.

De afbakening van een zuidelijk en een noordelijk gedeelte van het meer zal ontstaan zijn toen in 1285 Gijsbrecht van Amstel een groot gedeelte van Amstelland dat Utrechts was, waaronder de Bijlmerbroek, aan de graaf van Holland moest afstaan. De grens kwam langs de Hollandse Kade en dwars over het meer te liggen en is nadien de grens tussen de provincies Utrecht en (Noord-)Holland geworden. Hoe Amsterdam eigenaar van dit deel van het meer is geworden, blijft onduidelijk. Kleinere delen, waarschijnlijk door afkalving van de oevers ontstaan, waren in 1878 in handen van particulieren.

Visrechten

In 1331 verpachtte de proost van het kapittel

vrijwel al zijn rechten in Abcoude, waaronder de "visscherien die gheheten is die Meer" aan de heer van Abcoude; in 1410 wordt aan deze verpachting een einde gemaakt. Duidelijk is dat de visrechten geen onbelangrijke bron van inkomsten waren. Visrijk moet het meer vanouds geweest zijn. In het *Vaderlandsch Woordenboek* van Jacobus Kok uit 1785 wordt het beschreven als "een waterplas van omtrent 150 roeden in het vierkant, en zeer vischrijk". Ook nu nog wordt er volop gevist. Naar verluidt zijn vooral de karpers geliefd bij Poolse vissers die deze in het buitenland gewilde vissoort exporteren.

Maar de opbrengst van de visserijrechten was niet de enige bron van inkomsten uit het meer voor het kapittel. Dat komt naar voren bij een conflict dat het kapittel in 1619 had met de stad Amsterdam. Deze stad had in de loop van de tijd eigendomsrechten verworven van een ruime hoeveelheid grond in de Holendrecht polder, aan de noordkant van het meer; dit werd aangeduid als de Groote Saet (=bezitting). In de ogen van de stad had de schout van Abcoude, de plaatselijke vertegenwoordiger van het kapittel, te veel riet gesneden dat voor het stadsland groeide en in het Amsterdamse gedeelte van het meer lag.

Beide partijen kwamen overeen een kaart in duplo te laten tekenen door de landmeter Lucas Jansz. Sinck. Nauwkeurig mat deze het aantal roeden rietland op waarop de stad Amsterdam recht had en hij tekende dat bij de respectievelijke cijfers op de kaart in en verantwoordde dat in een begeleidende tekst. Waarschijnlijk hield



Zweminrichting bij het Meerhuis met duiktoren en zwemvlot.

de afbakening ook verband met de vraag hoe de grens over het meer moest worden ingevuld.

De trekvaart tussen Amsterdam en Utrecht

De trekvaart tussen Amsterdam en Utrecht Amsterdam bleef geïnteresseerd in het meer. In 1629 stond het kapittel van Sint-Pieter zijn deel van het meer (het zuidelijke) in eeuwigdurende erfpacht af aan de stad, waarvoor ieder jaar fl 90,- betaald moest worden. Tot 1809 gebeurde dat aan het kapittel, na de opheffing daarvan betaalde de stad jaarlijks dat bedrag aan Domeinen.

Grens of niet: wie in het meer wilde vissen, moest sinds 1629 de stad Amsterdam, eigenaar en erfpachthouder, daarvoor betalen.

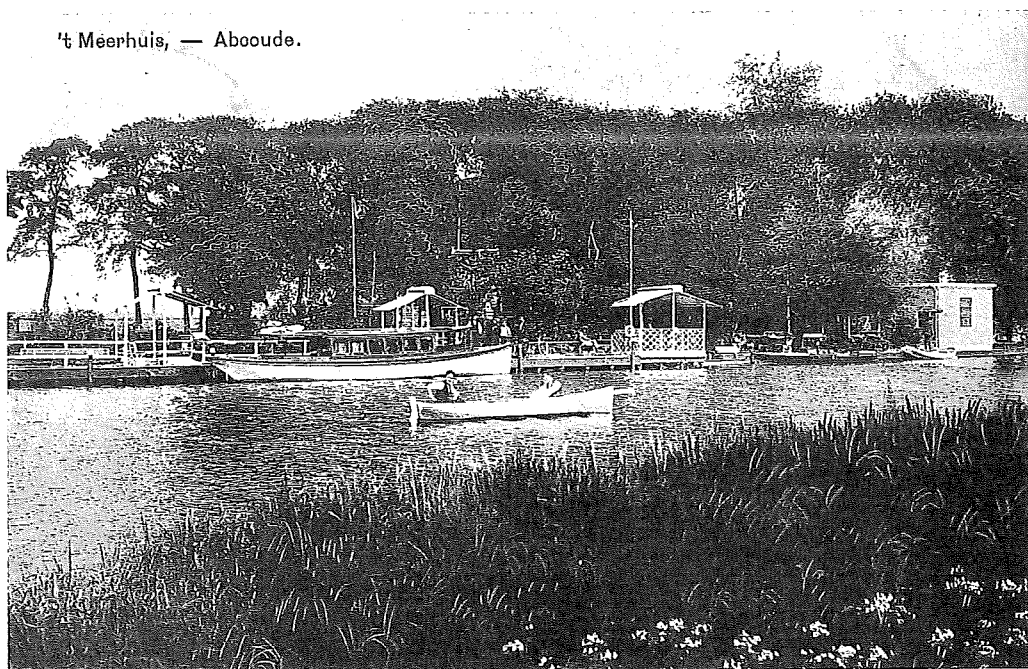
De belangstelling van Amsterdam in 1629 had waarschijnlijk te maken met droogmakingsplannen, die echter nooit zijn doorgegaan. Een tweede reden lag in de omstandigheid dat het meer sinds 1626 onderdeel uitmaakte van de trekvaartroute tussen Amsterdam en Utrecht, de eerste in de Republiek. Het beheer van de vaarroute tussen Breukelen en Ouderkerk en de daarbij behorende wegen berustte bij de Directie van het Zand- en Jaagpad, waarin zowel Utrechters als Amsterdammers waren opgenomen. Amsterdam kreeg de zeggenschap over het trekpad en de wagenweg ten zuiden van het meer. Deze geregelde verbinding was van groot belang, onder meer voor de komst van vermogende Amsterdammers, die 's zomers de stank in de stad ontvluchtten. Zij lieten langs Holendrecht en Angstel herenkamers op de reeds in hun bezit zijnde boerderijen inrichten of voorzagen deze van een deftig voorhuis. Slechts in een enkel

stond Meer en Hof (thans de boerderij Meerhoeve, Voetangel 3). Hier woonde korte tijd de beruchte schrijver Jacob Campo Weijerman, die in het door hem geredigeerde tijdschrift *De vrolijke Tuchtheer* in 1729/1730 onder meer de schout van Abcoude-Proostdij Johannes Gousset belachelijk maakte. Hij noemde hem vanwege zijn inhaligheid als belastinginnehmer Binnenbeurs (Gousset bewoonde Binnenrust in de Hoogstraat en Gousset betekent in het Frans 'vestzakje'); hij betichtte hem ook van het verwekken van een 'kermiskind', niet ten onrechte, want Gousset moest daarvoor in de kerkenraad verschijnen.

In 1846 besloot Domeinen, de inner van de erfpacht, vertegenwoordigd door de Arrondissements-directeur der Indirecte Belastingen in de provincie Utrecht, de erfpacht van het Utrechtse gedeelte van het Abcouder Meer openbaar te doen veilen. Bloot-eigenaar (dat wil zeggen dat er een zakelijk recht van een ander op rust) werd toen Marinus Eliza Gousset van Heel uit Loenen aan de Vecht. De erfpacht moest door Amsterdam voortaan aan hem betaald worden. Van Heel werd als eigenaar opgevolgd door Pieter Hogenhout en na deze door Klaas Albert de Boer, beide laatsten veehouder te Nieuwer-Amstel. De Boer bracht zijn eigendom in 1904 in veiling. Koper was de stad Amsterdam voor fl. 2450,-. De stad werd zo eigenares van het gehele meer. Als reden werd opgegeven zo de jaarlijks weerkerende erfpachtsom te vermijden. Naar verluidt om er een vuilstortplaats van te maken. In de raad werden geen vragen gesteld, en het voorstel werd zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

't Meerhuis met aanlegsteiger en rondvaartboot.

't Meerhuis, — Abcoude.



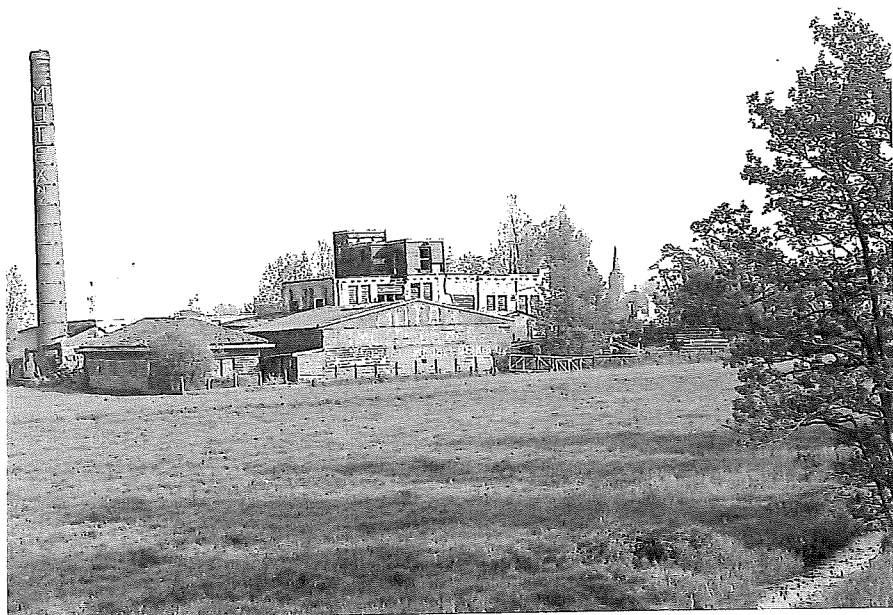
Het zwembad

De droogmaakingsplannen uit de zeventiende eeuw kregen een vervolg in 1940 toen de gemeente Ouder-Amstel de drooglegging van het Abcouder Meer als werkverruimingsobject inbracht. Heftig

protest van Abcoude was het gevolg. De gemeente voerde aan dat het meer gebruikt werd door tal van watersportliefhebbers. Dat woog toch ruimschoots op tegen de winst van een 17-tal bunders land? En, zo stelde de verslaggever van *Het Nieuws* (Jan Trouw) op 12 juli 1940 “Alle zwemmers weten mede te delen dat de ondergrond bestaat uit een drappige Veenbodem en dat deze bij de Bad- en Zweminrichting vermengd is met een dikke laag schelpen en zoetwatermossel en waarop gedeeltelijk de zandbodem der badbassins rust.”

De NV Bad- en Zweminrichting waarvan in het hierboven weergegeven citaat sprake is, was in 1911 opgericht. Natuurlijk zal er voordien ook in het meer gezommen zijn, maar dankzij tal van Abcoude aandeelhouders was men erin geslaagd aan het meer een openluchtbad te verwezelijken. Het bleek een schot in de roos, niet het minst door de groeiende populariteit onder de Amsterdammers, die in de weekeinden massaal de trein of de fiets naar Abcoude namen. Ook de auto won aan populariteit en het kwam voor dat deze langs de weg geparkeerd stonden tot aan het Amsterdamsch Koffiehuis. Dat gaf echter spanning in het dorp. Met lede ogen zagen de dorpelingen dat het Amsterdamse bezoek de overhand kreeg en dat “hun houding in en buiten water steeds ombeschaamder en meer zinneprikkelend werd, en dit nog wel aan den openbare weg, ten aanschouwe van jong en oud”. Dat suggereerde althans wethouder A.M. Koopmanschap. De gemeenteraad van Abcoude-Proostdij besloot dan ook op diens voorstel op 11 februari 1921 het gemengd zwemmen bij politieverordening te

verbieden. De burgemeester en Jac. van den Bosch, de tweede wethouder, waren het hier niet mee eens. Zij waren van mening “dat er geen termen aanwezig waren om een dergelijke bepaling in 't leven te roepen, dat de Bad- en Zweminrichting een instelling is, die gedurende een tiental jaren bestaat en die bestuurd wordt door vooraanstaande ingezetenen, die nooit zitting zouden nemen in het Bestuur van een Vereeniging, waar verkeerde dingen zouden plaats vinden.” Bovendien voer de gehele Abcoude middenstand er wel bij. Volgens burgemeester De Beaufort berustten de aantijgingen op laster. Koopmanschap gaf dat later ook toe; hij verklaarde echter principieel tegenstander van gemengd zwemmen te zijn en velen waren met hem die mening toegedaan. Die zomer ging het bad niet open. Het bestuur van het zwembad, waarin onder meer dokter W.H. Koomans zat, zag zijn inkomsten dalen en gaf aan dat sluiting het gevolg van de maatregel zou zijn. Uiteindelijk kwam er een “pacificatie” tot stand en het verbod bleef een dode letter. Tot in 1936 de katholieke raadsleden de kwestie opnieuw aan de orde stelden. De politieverordening diende streng gehandhaafd te worden. Het Zwembadbestuur ging om en plaatste een schutting, die in de oorlog door de Duitsers werd weggehaald. In de jaren '70 van de vorige eeuw dreigde een verbod op het zwemmen in het meer vanwege de slechte waterkwaliteit. Met steun van de gehele bevolking werd in 1974 een overdekt bad mogelijk gemaakt, dat in 1976 werd geopend. Een memoriesteen vermeldt dat de bevolking hiervoor fl. 150.000 bijeen had gebracht. De water-



De schoorsteen van de Motex domineerde lange tijd de noordoosthoek van het Meer.

Foto G. Herrebrugh

kwaliteit bleef echter gehandhaafd en zelfs verbeterd door de aanleg van de laatste rioleringen in het dorp en de mogelijkheid in meer en Angstel te zwemmen bleef bestaan. Helaas moest uit bezuinigingsoverwegingen het buitenbad in juni 2000 gesloten worden.

De populariteit van het zwembad voor de oorlog was mede te danken aan het ernaast gelegen Meerhuis, dat in 1916 eigendom werd van Hendrik Koome. Bier werd er daar al langer geschonken, maar Koome maakte er een echte uitspanning van. Er kwamen een speeltuin en een uitkijktoren. De aanwezigheid van aanlegplaatsen voor boten maakt duidelijk dat het topjaren geweest moeten zijn voor de recreatie op en aan het Abcouder Meer. Er voeren zelfs in het weekend rondvaartboten vanaf het Amsterdamse Rokin naar het Meerhuis. In de jaren '30 van de vorige eeuw verliep het etablissement. Het huis staat er nog, en wordt sinds de Tweede Wereldoorlog door particulieren bewoond.

Bebouwing langs het meer

Financiële perikelen van het zwembad leidden omstreeks 1993 tot een voorstel om woningen op het buitenterrein te bouwen. Heftige reacties volgden en tot nu toe zijn geen van de ontwikkelde plannen gerealiseerd. Wel werd in 1994 in het provinciale streekplan vastgelegd dat het Abcouder Meer niet door bebouwing mocht worden gedomineerd.

Enkele jaren daarvoor, in 1972/73 dreigde aan de zuidoever een vestiging van Holiday Inn. Onder meer door actie van het Algemeen Comité Leefbaarheid Abcoude-Baambrugge werd dit verijdeld.

Aan de overzijde bevindt zich de oudste bebouwing. De kaart uit 1630 toont een boerderij met een L-vormige plattegrond. Op het erf staat een

hooiberg, bomen rondom vormen een windsingel en aan de noordkant bevindt zich een eendenkooi. In 1616 was deze boerderij, die de bewoners met een grote hoeveelheid grond toen van de stad Amsterdam pachtten, gebouwd. In 1777 wordt de boerderij voor het eerst met de nog steeds geldende naam Meerzicht aangeduid – Amsterdam was inmiddels geen eigenaar meer. Het huidige Meerzicht dateert uit 1877, waarvoor op 20 juli van dat jaar de eerste steen werd gelegd door de tweejarige Cornelis van der Lee, zoon van de Baambrugse veehouder Jan van der Lee, die alleen de boerenwoning met een klein stukje grond had gekocht. In 1998 kwam er een eind aan het boerenbedrijf op Meerzicht en de boerderij werd omgevormd tot twee particuliere woningen.

Tot 1633 stonden de sloten aan de noordkant, in de Holendrecht polder, nog in verbinding met het meer, maar in dat jaar besloot de stad Amsterdam de polder te bedijken en een watermolen te bouwen om het water op peil te houden. Toen in 1800 besloten werd de polder te verenen, was de eerste zorg de waterkering langs Holendrecht en meer in goede staat te brengen. Die was, zo luidt een schrijven van de directeurs van de Veenderij, in slechte staat. Uit de herstelwerkzaamheden blijkt dat er ter voorkoming van afslag op de hoek bij Meerzicht jukken met drijfbalken schuin het meer in liepen. Die werden vervangen door drijvende balken met kettingen. Ook de verbinding tussen meer en het Zwet, de ringsloot in de uiterste noordoosthoek, waar zich sinds 1686 een schutsluis bevond, werd toen verbroken.

Sinds 1632 heeft er direct aan het meer een molen gestaan. In dat jaar besloten de ingelanden van de Broekzijdse polder een tweede molen te bouwen "bij de meer aldaar". Kennelijk was de aan het Gein gelegen nog bestaande Broekzijdse molen niet bij machte alleen het water in de polder naar behoren op peil te houden. Hoelang de molen bij het meer gestaan heeft, is mij niet bekend. Sinds 1977 wordt de Broekzijdse polder geheel door een elektrisch gemaal bij het meer bediend.

Het oude gemaal dat de Broekzijdse polder bemaalde. Noordoosthoek van het Meer langs de Amsterdamse-straatweg. Op de achtergrond de wijk Koningsvaren in aanbouw.

Foto. G. Herrebrugh



Amsta en Motex

Op de noordoosthoek van het meer bevond zich sinds 1913 de door Amsterdam opgerichte zuivelfabriek Amsta.

Toen tegen het einde van de negentiende eeuw de prijzen voor boter en kaas

op de wereldmarkt daalden, was een ommekeer in de zuivelproductie noodzakelijk. De arbeidsintensieve zuivelbereiding verhuisde van de boerderij naar de fabriek. De Amsta was in Abcoude niet onomstreden omdat het geloosde fabriekswater het boezemwater dreigde te verontreinigen. In de jaren '30 van de vorige eeuw ging de Amsta failliet.

Een café-restaurant verrees op de opvallende plek, De Grootte Plas geheten, met een terras boven het water. Voor vissers waren er bootjes te huur.

Beeldbepalend is lange tijd de pijp van de Motex geweest, een ontsmettingsfabriek, die tot na de Tweede Wereldoorlog in bedrijf was en waarvan de resten in 1974 werden afgebroken.

Het Abcouder Meer ligt er, vergeleken met de topjaren tussen 1914 en 1940, vrij rustig bij. In 1940, toen het meer opnieuw ingepolderd dreigde te worden, schreef een verslaggever van het *Utrechts Dagblad* "Duizenden en nog eens duizenden Amsterdammers trekken er des Zondags heen, op de fiets of met den trein [...] zeilers, visschers, roeiers, zwemmers of mensen die niets anders begeeren dan den heerlijken, vrijen, zonnigen dag in het gras te liggen, tussen de lissen en de boterbloemen, starend naar de wolken, die als kasteelen torenen in de blauwe lucht, ver van alle rumoer en alledaagsch gejaag, oneindig ver van de beslommingen van het werk in de groote stad." Dat is verleden tijd. 's Zomers zwemt er nu een enkeling, een paar bootjes tuffen voorbij en kinderen spelevaren er in de vakantie. Surfers zie je er bijna niet meer en ook de zeilklasjes zijn gestaakt. De laatste winters zijn bovendien niet zo streng dat er geschaatst kan worden. Voor vissers is het nog

steeds een eldorado. Toch blijft het meer een parel voor de bewoners van Abcoude en, zoals Wim Trouw op 11 augustus 1972 in de VAR schreef: "Abcoude en het meer horen onverbrekelijk bij elkaar".

Marijke Carasso-Kok

Bronnen en literatuur

Het Utrechts Archief, Archief van het kapittel van Sint-Pieter, inv. nr. 74, f. 27r,v (ca. 1300) en inv. nr. 803 (1331') en 805 (1410)

Stadsarchief Amsterdam, toegang 5039, inv. 303, f. 183v. De kaart uit 1619 berust in Kaartboek C van de Thesaurieren Ordinarius, nr. 29

Het archief van Abcoude en Baambrugge (Regionaal Historisch centrum Vecht en Venen te Breukelen):

Brief van het gemeentebestuur van Abcoude-Proostdij van 7 juni 1921 en het verweerschrift van A.M.

Koopmanschap van 31 mei 1921 aan Gedeputeerde Staten van Utrecht

Kadastrale leggers 1878

Gemeenteblad van Amsterdam, 1904, I, 243-244; raadsvergadering 27 april 1904

Abcoude en Baambrugge 900 jaar (Abcoude 1985): de bijdragen van M. Carasso-Kok, W.W. Timmer en R. Stokvis

L. Jansen, 'Historische rechten van Amsterdam', *Ons Amsterdam* 11 (1959) 43-46

Anoniem, getypt overzicht (mogelijk van de hand van L. Jansen) van de historische rechten van Amsterdam (herkomst onbekend)

Ruud P. Siekerman, *De Kleine Saet – Meerzigt – Meerzicht 1616-2000'*, *Speuren en ontdekken* 20 (2004) en 21 (2005)

Beatrijs van Dijk, 'Het water beheerst', in: *Het Gein. Levensloop van een rivier*, M. Carasso-Kok en J. Slofstra, red. (Abcoude 1998) 52-65

Met dank aan Wim Timmer

Geschiedenis van een snelweg

Abcoude en Baambrugge liggen langs de belangrijkste noord-zuid verbinding van ons land: de Rijksweg A2. Dit jaar moet de verbreding van zes naar tien rijstroken tussen Amsterdam en Utrecht voltooid zijn. Als het allemaal goed gaat ruim binnen de begroting van 1,2 miljard euro. Het stuk weg geldt als één van de meest drukke verkeersaders en is voor de één een zegen en voor de ander een

De weg der honderd bochten en duizend zuchten.

“Bij de S-bocht in Abcoude staat van 's morgens 7 uur tot 's avonds 10 uur een agent en wanneer u hem daarover aanspreekt zal hij bekennen dat de dagen te tellen zijn dat er op deze weg geen ongelukjes of ongelukken gebeuren.” Een noodkreet opgetekend uit het Parool van 22 september 1950. De S-bocht bij de kerk is slechts één van de talloze hindernissen die de weggebruiker tegenkwam op zijn weg van Utrecht naar Amsterdam. De rijksweg A2 was nog niet open en de Rijksweg was berucht vanwege de vele ongelukken en obstakels en had daarom de twijfelachtige reputatie verworven van *“weg der honderd bochten en duizend zuchten”*.

De verslaggever van het Parool legde voor zijn

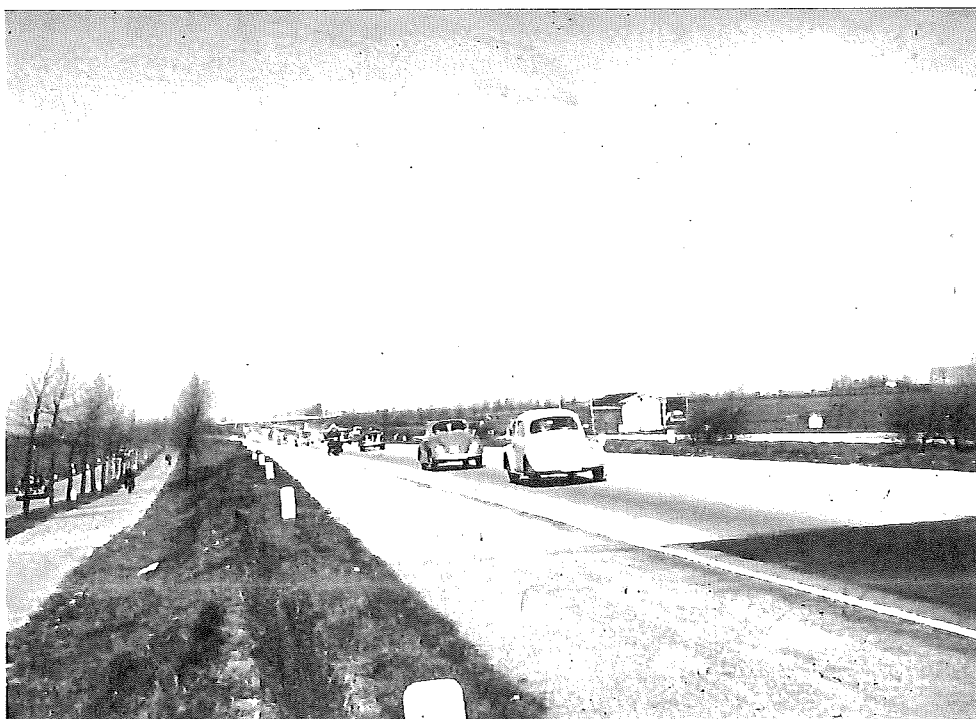
steen des aanstoots. Feit is dat de weg een bepalend stempel heeft gedrukt op de ontwikkeling van beide dorpen. Begrippen als sluisverkeer, verkeersdrempels en geluidsschermen, maar ook goede verbindingen en de centrale ligging ten opzichte van de economische centra van ons land hebben het aanzien van de dorpen de laatste 65 jaar grondig veranderd. Een terugblik.

artikel het traject een keer af en zag bij Breukelen een *kleine auto tot de kap in de sloot. De bestuurster was door voorbijgangers door de zijruit uit haar netelige positie bevrijd.* En even verderop bij Loenen registreerde hij drie zwaar gewonden nadat een personenwagen in één van de bochten tegen een vrachtwagen was gereden. Sombor stelde hij vast dat het Nederlandse wegennet tot de meest onveilige van Europa behoorde. Uit een rapport uit die dagen bleek dat er in het hele land statistisch dagelijks drie doden te betreuren waren. En volgens de krant droeg de *“lijdensweg”* op het traject Utrecht-Amsterdam daar onevenredig veel aan bij. De automobilist was niets te verwijten was in het stuk te lezen. *Het wemelt er van de levende en dode waarschuwingstekens. Langs de hele weg roepen ontelbare*

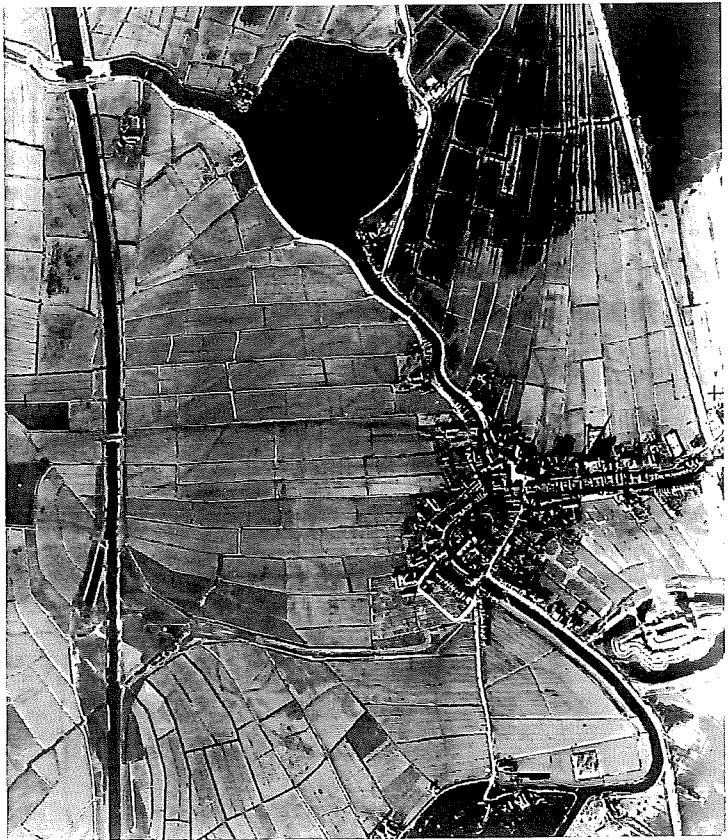
verkeersborden de automobilisten en motorrijders toe: S-bocht!, Werk in uitvoering!, 40 K.M.!, Verboden in te halen! 45 K.M.!, School!, Langzaam rijden!; totdat zelfs de meest rustigste chauffeur er tureluurs van wordt.

En Het Parool was niet de enige die klaagde. De Telegraaf van 2 september 1952 sprak van een *gevaarlijke tijdrover* en in de Autokampioen van 14 juni van datzelfde jaar werd berekend dat in de periode 1946-1948 de gevaarlijke weg 20 doden, 79 zwaar gewonden en 64 lichtgewon-

1960. De A2 bij Abcoude; geen files maar nog wel een begroeide middenberm.



Luchtopname van de RAF in het voorjaar van 1945. Links is duidelijk het Cunet te herkennen. Ook de contouren van de Verbindingsweg, later Burg. des Tombeweg, zijn al zichtbaar.



een wetsvoorstel dat de maximumsnelheid voor automobielen binnen de bebouwde kom terugbracht tot 10 km per uur. De verkeersregels werden overigens vaak met voeten getreden en de regelgeving was over het algemeen zeer summier. Zo werd pas in 1906 landelijk ingevoerd dat voertuigen rechts dienden te houden. Voor die tijd kon dat per regio verschillen wat natuurlijk een gevaarlijke situatie opleverde. De eerste auto's in de voorgangers van onze gemeente werden in 1906 ingeschreven. In Abcoude-Proostdij streek dokter W.H.Koomans op 2 januari met de eer en verwierf nummerbewijs L 8. Drie weken later ontving ene H.A.Hamerslag in Abcoude Baambrugge nummerbewijs L 116. In de begintijd was de auto nog ondergeschikt aan het vervoer per spoor en over het water. Na de eerste wereldoorlog veranderde dit drastisch. In 1909 reden er nog maar 1500 auto's rond in Nederland. In 1925 was dit al gestegen tot 35.000 waaronder voor het eerst ook vrachtauto's en autobussen. Voornaamste reden van de groei was de scherpe prijsdaling en de sterk verbeterde betrouwbaarheid van het vervoermiddel. De geheel gestandaardiseerde T-Ford uit Amerika was met een prijs van rond de 4000 gulden het mooiste voorbeeld hiervan. De auto was een kaskraker in die dagen en kwam binnen bereik van zakenlieden, dorpsnotabelen en artsen. Het wegennet was totaal niet berekend op deze groei. Veel wegen waren niet breder dan vier a vijf meter en liepen in het westen vaak nog over smalle dijken. Veel wegen hadden slechts een zand of grindlaag waar voertuigen in de winter in modder bleven steken en in de zomer grote stofwolken veroorzaakten. En omdat rondwegen afwezig waren moest het doorgaande verkeer zich door de smalle straatjes van de binnensteden en dorpen wurmen. En daar begon het langzaam vast te lopen. Een goed voorbeeld hiervan was de Smakkelaarsbrug in Utrecht. In de jaren twintig kwamen lokale wegen hier samen met de nationale noord-zuid en oost-west verbindingen. Het kruispunt kreeg al snel de naam "drukste punt van Nederland" en werd vaak ten voorbeeld gesteld om de noodzaak voor de aanleg van een nationaal wegennet te benadrukken. Maar daarvoor moest er eerst het nodige worden

veranderd. Belangenverenigingen waren de eersten die hier serieus werk van maakten. In september 1920 namen de ANWB en het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI) het initiatief voor het eerste "Nederlandsch Wegen Congres". Hier kwamen alle belanghebbenden bij elkaar om na te denken over de oplossing van de *wegenkwes-tie*. Vertegenwoordigers van de overheid, wegengbouwers, klinkerfabrikanten, politie en weggebruikers sloegen de handen ineen om het land te overtuigen van de noodzaak van wegverbetering. Grootste probleem was het gebrek aan nationale regie.

Het toenmalige wegennet was in handen van een breed scala van eigenaren. Alle lagen van de overheid, waterschappen maar ook particulieren hadden stukken weg in eigendom en allen hadden ze hun eigen manier van financiering. Tolgaarding, belasting op voertuigen en andersoortige heffingen moesten geld in het laatje brengen om het onderhoud te bekostigen. De tolleren - zoals op de Velterslaan en de Zuwe - waren een doorn in het oog van de moderne automobilist. Vooral omdat door de sterk toegenomen mobiliteit de opbrengsten bij de tolboom de kosten van het onderhoud van de weg ruim overschreden. In 1921 komt er een opmerkelijke lobby op gang. Het Wegencongres stelde een werkgroep in die moest bekijken hoe de bouw van een eventueel wegennet moest worden gefinancierd. In 1924 concludeerden deze wijze mannen dat een wegenbelasting voor auto's de beste oplossing was.

De opbrengsten zouden moeten vloeien in een



Een rondvaartboot ter hoogte van de Oukoper molen langs de A2. De boot vaart in het Cunet op het tracé waar later de snelweg zou worden aangelegd (foto ANWB fotoarchief)

van gescheiden rijbanen, maar ongelijkvloerse kruisingen ontbraken veelal

Rijkswegenfonds voor de financiering van de aanleg van nieuwe wegen. In 1926 nam de Tweede Kamer inderdaad een wet aan in de geest van dit plan, de Wegenbelastingwet. De tegenwoordig zo verfoeide *melkkoe* van de overheid zag dus het licht op verzoek van de ANWB en andere belangenorganisaties.

Op de kantoren van Rijkswaterstaat begon langzaam het besef door te dringen dat er iets moest gebeuren. In 1923 was al het district Wegentechniek opgericht met de voortvarende ingenieur Van den Broek aan het hoofd. De ambtenaren van de dienst maakten zich grote zorgen over het snel oplopende aantal verkeersslachtoffers, vooral in het westen van het land. Ook de gebrekkige oeververbindingen over de grote rivieren en kanalen waren een punt van zorg. Pontveren, sloopbruggen en draaibruggen zorgden voor flinke vertragingen voor het wegverkeer. Zo stond de brug over het Merwedekanaal in Utrecht dagelijks vijf tot zes uur open om de scheepvaart doorgang te verlenen. Vaste oeververbindingen moesten hier een einde aan maken. Beide problemen stonden model voor de twee kerntaken die Rijkswaterstaat destijds op zich nam en die nu ook nog gelden: mobiliteit en veiligheid. Met deze twee pijlers als speerpunt ontstond het eerste echte nationale wegenplan sinds het vertrek van Napoleon. In juni 1927 verscheen het Rijkswegenplan van de hand van Van den Broek en zijn ambtenaren. Het plan voorzag in verbetering van bestaande wegen maar kende ook volledig nieuwe tracés tussen de grote steden. De rijksweg 2 tussen Amsterdam en Utrecht was er daar één van. Het hele plan kostte 300 miljoen gulden en de verwachting was dat deze investering binnen dertig jaar terugverdiend kon worden. De nieuwe trajecten waren nog geen echte autosnelwegen. Er was hier en daar wel sprake

nog. En het doorgaande verkeer moest op de geplande wegen nog steeds door de binnensteden rijden. Als laatste had Van den Broek nog veel aandacht voor de aanleg van fietspaden van drie meter breed naast de aan te leggen nieuwe verkeersaders.

In 1929 besloot de minister tot de aanleg van een aantal vaste oeververbindingen en diverse nieuwe trajecten, waaronder de nieuwe weg tussen Amsterdam en Utrecht. Verbreding van de oude Rijksweg was al snel geen optie meer. Die weg liep door negen dorpen, had 126 bochten, 27 kruispunten, 78 driesprongen en 4 beweegbare bruggen. Verbreding van deze weg zou een spoor van vernieling trekken door de schilderachtige Vechtstreek en zelfs dan nog matig geschikt zijn voor de verwachte verkeersstromen. Het tracé van de nieuw aan te leggen Rijksweg 2 lag nog niet vast. Er waren twee varianten. De variant west door de weilanden langs de Groenlandsche kade richting Breukelen en Utrecht en de variant oost langs de spoorlijn Amsterdam- Utrecht tot Loenersloot en verder langs het Merwedekanaal. De variant oost stuitte uiteindelijk op bezwaren van het ministerie van defensie vanwege inbreuk op de verdedigingslijnen en het strookte niet met andere plannen voor het Merwede-kanaal. Het zou dus de variant west worden. Maar zover was het nog niet.

Ondanks het kordate besluit van de minister was er hier en daar toch nog wel gemopper te horen. De ANWB en de KNAC zagen graag dat er echte autosnelwegen aangelegd zouden worden naar Italiaans model. In Italië waren begin jaren twintig onder de bezielende leiding van Duce Benito Mussolini *Autostrada* aangelegd die internationaal veel aandacht trokken. De Haagse wethouder voor openbare werken P. Bakker Schut oordeelde in 1929: *Het komt mij voor dat men te*



1951 Belanghebbenden protesteren bij de Zuwetunnel en de A2

De doorbraak kwam in 1932. De minister van Waterstaat voegde een aantal commissies samen die moesten gaan adviseren over het nieuwe wegennet. In één van deze commissies zaten particuliere belangenorganisaties als de ANWB, de NEVAS (Nederlandse Vereniging voor Autosnelwegen) en wegenbouwers, en die kregen zo een stem in het overheidsbeleid. Voor die tijd zetten ze

huiverig is geweest voor nieuwe tracés. In 1931 kregen ze steun van een ingenieur van Provinciale Waterstaat Utrecht, Anton Mussert, die in een brochure een vurig pleidooi hield voor zogenoemde viaductwegen. Een autosnelweg op een verhoogde stalen constructie. Mussert was overigens niet de bedenker van deze oplossing. Net als zijn politieke vrienden in Italië, en later Duitsland, bouwde hij voort op bestaande ideeën en plannen van ingenieurs over autosnelwegen. In zijn geval had de Zandvoortse constructeur Ten Bokkel Huinink al in 1921 het concept van verhoogde snelwegen uitgewerkt.

De vader van het Rijkswegenplan 1927 Van den Broek zag vooralsnog nog niets in speciale automobielwegen. De discussie liep soms hoog op in de diverse overlegorganen. Zo hoog zelfs dat twee afgevaardigden van Rijkswaterstaat uit de wegencommissie van de ANWB stapten toen die organisatie felle kritiek uitte op hun werkgever. In 1930 oordeelde de Rijkscmissie voor de Wegen dan ook dat Nederland nog geen behoefte had aan autosnelwegen. Eén van de argumenten werd verwoord door ingenieur Van Voorst Vader. Hij verwees naar Italië en schreef: *De speciale autowegen, van Milaan uitgaande, schijnen in hoofdzaak met het oog op militaire belangen te zijn aangelegd. Financieel schijnen zij geen succes te zijn.* De minister had genoeg gehoord en nam het advies van de commissie over. Nederland leek voorlopig geen echte autosnelwegen te krijgen.

hun argumenten vooral kracht bij in felle campagnes in de pers. In de nieuw gevormde Commissie van Overleg voor de Wegen konden ze de minister rechtstreeks adviseren. En met succes want in 1933 kwam de commissie al met een aanbeveling voor een nieuw type weg, speciaal toegerust voor het doorgaande gemotoriseerde verkeer. En ook ingenieur Van den Broek lijkt om. In het herziene Rijkswegenplan van 1932 is voor het eerst sprake van verkeersknooppunten buiten de grote steden zoals Hoevelaken en Oudenrijn. In 1936 neemt de minister de aanbevelingen grotendeels over. In een circulaire van het ministerie spreekt hij over, *een weg met gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse kruisingen, vaste bruggen en weinig aansluitingen met andere typen wegen.* Vanaf 1938 werden de autosnelwegen integraal opgenomen in het in dat jaar herziene Rijkswegenplan. De aanleg kon beginnen.

Ondanks het gekibbel van de hoge heren was er in 1933 al een voorzichtig begin gemaakt met de aanleg van de eerste snelweg, de Rijksweg 12 tussen Utrecht en Den Haag. Het eerste stuk tussen Voorburg en Zoetermeer was al op 15 april 1937 feestelijk vrijgegeven voor het verkeer. De weg voldeed al aan de definitie van autosnelweg en had zelfs een primeur, de *doorlopende parkeerberm*. Een fenomeen dat wij tegenwoordig kennen als vluchtstrook en internationaal veel navolging heeft gekregen. De bouw van het eerste stukje van de A2 begon in 1934 ten zuiden

van Utrecht en heette toen nog tot Oudenrijn Rijksweg 26. De 2 kilometer van Oudenrijn - waar de weg kruiste met de Rijksweg 12 - naar Utrecht Hooggelegen heette al wel Rijksweg 2. De snelweg Vreeswijk - Utrecht werd in mei 1938 geopend en betekende een ramp voor het dorp Vreeswijk. De tolopbrengst van de oude route via Jutphaas over de dijk van de Vaartse Rijn daalde dramatisch. In 1937 werd er nog fl. 111.464 ontvangen maar in 1939 was dit al gedaald tot een schamele fl. 20.573. En ook de middenstand en de horeca in het dorp kregen het heel zwaar. De *catastrophe* werd breed uitgemeeten in de landelijke pers en er werd zelfs een steuncomité opgericht om de ergste nood te lenigen.

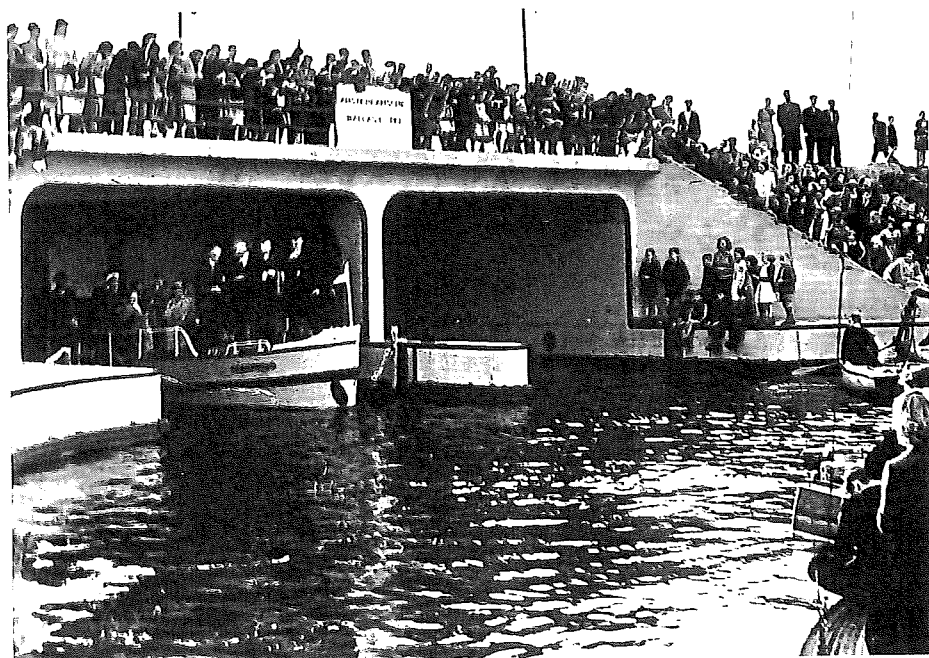
Rijksweg 2 langs Abcoude en Baambrugge
In onze streken kwamen we de weg het eerst tegen in de notulen van de gemeenteraad van Abcoude Baambrugge van 4 mei 1928. De minister had toen nog geen beslissing genomen over de aanleg maar er werd al wel rekening gehouden met de komst van de weg. De raadsleden vroegen zich af of het wel zin had de Klapbrug in Abcoude te verbreden. Volgens een niet nader genoemde "Ingenieur", zo viel te lezen, was een kleine verbreding tot maximaal zes meter wel voldoende, *zoomede in verband met het voornemen dat aan den Rijksweg Amsterdam-Utrecht een geheel nieuw tracé, dat buiten het dorp om wordt gegeven, meent hij dat uitvoering van dit beperkte vernieuwingsplan weinig bevredigend zal zijn voor het dorp Abcoude.* Op 22 februari 1929 kwam de weg weer ter sprake. Een raadslid vroeg zich af hoe het stond met de weg. De voorzitter antwoordde dat hij het niet wist. Hij had navraag gedaan in Den Haag maar daar wist eigenlijk ook niemand hoe het er voor stond. Maar in 1938 valt dan toch het definitieve besluit over het te volgen traject. Vanaf september 1938 tot september 1939 vonden er 22 eigendomsoverdrachten plaats van gronden die nodig waren voor de aanleg. Het ging om 10 eigenaren uit Baambrugge, twee uit Abcoude en 10 van buiten de gemeenten. Uit de notulen was niet op te maken hoe de bevolking dacht over de komst van de nieuwe weg.

Toch was er wel verzet. En dat ging dan voornamelijk over de doorgang op de Baambrugsche Zuwe. Deze verbindingsweg richting Vinkeveen werd doorsneden door de nieuwe weg. In het bovengenoemde periodiek het Nieuws uit 1938 waren nog geruststellende woorden te lezen. Er zou een viaduct over de snelweg komen met een

helling die voor de meeste voertuigen goed te nemen was. Begin 1940 lagen de zaken ineens heel anders.

Door geldgebrek was het beloofde viaduct veranderd in een voetgangerstunnel. Een tunnel voor auto's zou 160.000 gulden extra kosten. Mede omdat het ministerie van Defensie bijzondere eisen stelde aan dergelijke onderdoorgangen. Dat extra geld was er niet en daarom ging de bouw van een autotunnel niet door. En daar was de gemeente niet blij mee. Uit de notulen van 29 maart bleek dat de kwestie zeer gevoelig lag: *De Voorzitter deelt mede, dat thans een onaangenaam punt van de agenda in behandeling moet worden genomen.* Het betrof een verzoek van Rijkswaterstaat om de Zuwe *aan het openbare verkeer te onttrekken* oftewel af te sluiten voor voertuigen. Het verzoek had een dwingend karakter want ging vergezeld van de mededeling dat als de gemeenteraad zou weigeren, Gedeputeerde Staten van Utrecht de beslissing wel zou doordrukken.

De gemeente had twee grote bezwaren. Het eerste was het belang van de bevolking. Vooral middenstanders uit Baambrugge en Abcoude hadden bezwaar aangetekend omdat ze hun klandizie langs de Groenlandsche kade dreigden te verliezen. Onder de gedupeerden vinden we de melkfabriek M.O.B.A. in Baambrugge, fruithandelaar C. Oudhof Jzn. uit Abcoude en melkrijder Moen uit Baambrugge. Ze konden rekenen op steun van raadslid Middelberg die de ellende nog eens aandikte door te stellen dat de middenstanders ook nog gederfde inkomsten konden opvoeren. Het plassengebied stond aan het begin van verdere ontwikkeling en de handel liep dus ook nog toekomstige klanten mis. *Loenersloot zal echter gaarne de proviandering van deze buurtschap overnemen*, zo stelde het raadslid bitter vast. Het andere bezwaar betrof de eigen portemonnee. De gemeente inde nog steeds tol op de Zuwe en bij het weren van voertuigen zou daar natuurlijk niets van overblijven. De burgemeester moest erkennen dat hij voor enige schadeloosstelling volledig afhankelijk was van de welwillendheid van het Rijk. Daar maakte de laatste grif gebruik van. De heren van Rijkswaterstaat maakten de raadsleden duidelijk dat als ze de beslissing voor het afsluiten van de Zuwe zouden overlaten aan Gedeputeerde Staten, een eventuele schadeloosstelling voor de tol op losse schroeven kwam te staan. De raad was zich hier terdege van bewust. Toen het raadslid Griffioen voorstelde de afsluiting te weigeren was zijn collega Middelberg een



1951 De Doorvaart van de Holendrecht wordt hersteld. Het begin van het feest bij de onderdoorgang Voetangelweg en de A2.

stuk minder strijdbaar. Dhr. Middelberg zegt, dat de kans op het verkrijgen van een schadeloosstelling dan wellicht voorbij is, waarom hij er voor zoude gevoelen een eventueel aanbod thans te aanvaarden, zo viel te lezen in de notulen. De burgemeester viel hem bij door te stellen dat het algemeen belang hier boven het individuele belang van enkele bewoners gesteld moest worden. Uiteindelijk viel het besluit om twee maanden uitstel te vragen. Er was zo tijd om eens te peilen hoe ze bij GS van de provincie over de zaak dachten.

Op 7 juni 1940 kwam de raad weer bij elkaar om over het tunneltje te spreken. De burgemeester was inmiddels bij de provincie langs geweest en had te horen gekregen dat hij daar weinig steun kon verwachten. Rijkswaterstaat had daarop een schadeloosstelling van 10.000 gulden geboden als de raad snel akkoord zou gaan met de afsluiting.

De tunnel zou een voetgangerstunnel worden met sleuven in de trappen zodat fietsers er ook door konden. De raadsleden sputterden toch nog wat tegen. Zo informeerde raadslid Van Schaik vilein of de bijzondere bezwaren van Defensie tegen het tunneltje nog bestonden. De landsverdediging had immers in de meidagen opzichtig gefaald en de beslissingen werden nu in Berlijn, en niet in Den Haag genomen. Ook zijn collega Middelberg deed nog een laatste poging de tunnel dan in ieder geval geschikt te maken voor bakfietsen. De burgemeester beloofde nog één keer te gaan praten met de ingenieurs van Rijkswaterstaat. Tien dagen later, op 17 juni, deed hij verslag van zijn bezoek. De bezwaren van Defensie bleven van kracht ondanks de gewijzigde omstandigheden. En een doorgang voor bakfietsen was niet mogelijk. De burgemeester kon verder melden

dat de tunnel 3 meter breed, 40 meter lang en 2,5 meter hoog zou worden. Als laatste was hem duidelijk gemaakt dat als er niet snel een beslissing zou komen, de gemeente naar een schadevergoeding kon fluiten. Blijkbaar was dat dreigement voldoende want in de notulen van 30 augustus 1940 informeerde dhr. Griffioen wat er met de 10.000 gulden ging gebeuren. De burgemeester ant-

woordde hem dat dat geld gebruikt ging worden voor aflossing van de schuld van de gemeente. De aanleg van de snelweg begon een jaar later in 1941. De zogenoemde aardenbaan tussen Ouderkerk en Baambrugge en tussen Breukelen en de Leidsche Rijn werd in uitvoering genomen. Langs het hele tracé werd een begin gemaakt met een zogenoemd cunet van wel 27 kilometer lang. De veengrond werd tot zeven meter diep afgegraven met de bedoeling dit later weer vol te storten met zand. Het met water volgelopen cunet was een hele attractie. Geïnteresseerden konden zich later zelfs met een rondvaartboot op de hoogte stellen van de bouwwerkzaamheden. Bij de Holendrecht kwam tijdelijk een pontje in dienst. Voor de bezetting hadden ambtenaren de instructie gekregen alleen projecten door te zetten die het algemeen belang dienden en de oorlogsvoering van de bezetter niet ondersteunden. De aanleg van de A2 hoorde daar blijkbaar bij. In 1942 werd nog begonnen met de bouw van de Utrechtse brug over de Amstel in Amsterdam maar daarna kwam het werk stil te liggen. De Rijkscommissaris voor Nederland Arthur Seyss-Inquart kondigde op 1 juni 1942 een algeheel nationaal bouwverbod af, de zogenoemde *Bouwstop*. Alle zo vrij gekomen materialen moesten worden aangewend voor de bouw van de Atlantikwall en andere verdedigingsprojecten. De snelwegen moesten even wachten. Het duurde tot 1947 voordat er weer enige activiteit was te bespeuren rond de nieuwe weg. In 1948 is de aardenbaan tussen de Winkel en Vinkeveen als eerste voltooid. Daarna ging het snel en was er elk jaar goede vooruitgang te bespeuren. Rond 1950 waren de aardenbanen in onze streek allemaal wel zo'n beetje klaar. In 1951 kon het gewraakte voetgangerstunneltje bij de Baam-

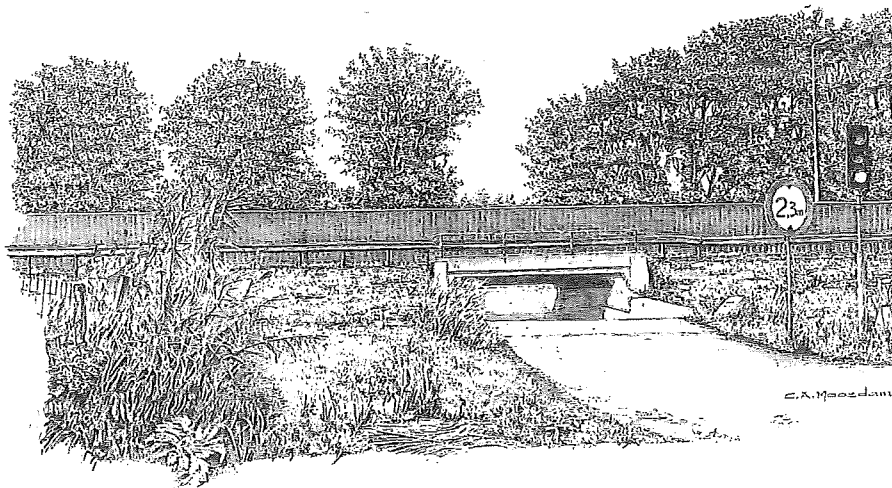
2002. De Zuwe tunnel vanaf Baambrugge gezien en getekend door Kees Maasdam.

brugsche Zuwe worden geopend. Tegelijkertijd werd ook de doorvaart van de Holendrecht heropend, die tien jaar gesloten was geweest. In de VAR was te lezen: *Jan en Jac. Kuiper voeren met een beurtschip vol genodigden naar het nieuwe viaduct. Hier was geheel Abcoude aanwezig om getuige te zijn van een vloot-schouw.*

Vanaf het dek van een "admiraal-schip" inspecteerde de Commissaris der Koningin of het doorvaren van een rood wit blauw lint lukte. Op het viaduct speelde de Abcouder Harmonie terwijl een vlot van ca 300 vrolijk gepavoiriseerde schepen richting Amsterdams Koffiehuys voeren. Daar was een instuif en 's avonds een fakkeloptocht. Met de Harmonie voorop trokken de brandweer, de Slotruiters en de sportverenigingen Abekewalda, ASC en BEO naar de tuin van de Eendracht. Daar werd de avond afgesloten met een bal champêtre. De middenstand was blij met het herboren watertoerisme. Overal waren de etalages versierd met aandacht voor het watertoerisme. Bij de textielzaak Hollandia aan de Amsterdamsstraatweg werd dit wel op een heel bijzondere wijze verwoord. Daar stond in de etalage de kreet: Van ballonfok tot B.H. ...alles heeft Hollandia.

Rijkswaterstaat begon in 1951 ook met de bouw van de viaducten voor de opritten bij Ouderkerk en Abcoude. In de herfst van 1952 kwam voor Abcoude het grote moment. De Verbindingsweg - de huidige Burg. des Tombesweg - kwam klaar en tussen Ouderkerk en Vinkeveen werd op de A2 één rijbaan opengesteld voor verkeer. Automobilisten uit het dorp maakten daar naar verluid gretig gebruik van. Anderhalf jaar later is het hele traject tussen Amsterdam en Utrecht klaar.

Op 1 april 1954 volgde de opening van het eerste stuk snelweg in Nederland van na de oorlog. Het traject mat 33,865 kilometer, 8,5 kilometer korter dan de route over de oude weg. De eerste verharding bestond vooral uit betonplaten die het kenmerkende kedeng-kedeng geluid opleverden. Voor de feestelijke opening reden hoogwaardigheidsbekleders in colonne het hele traject af. Nog steeds boze automobilisten vergastten de rij auto's ter hoogte van het voet-



gangerstunneltje op een hels claxonconcert. De woede over de barrière bij de Zuwe was nog niet verdwenen. Het duurde niet lang of de oorzaak van de woede werd weggenomen. Op 11 november 1958 meldde de gemeenteraad dat het tunneltje toch geschikt gemaakt zou worden voor auto's. Op 18 april 1961 was de doorgang voltooid en was het alleen nog wachten op stoplichten. Het kunstwerk was namelijk zo smal dat er maar één auto per keer in paste.

Van snelweg tot knelpunt

Het eerste zwarte asfalt verscheen eind jaren zestig. De A2 was uitgegroeid tot de belangrijkste noord-zuid verbinding van het land. Begin jaren zeventig volgde de aansluiting met de A9 via knooppunt Holendrecht. Omdat de capaciteit van de weg niet toereikend was, werd het traject in 1976 verbreed tot 2 maal 3 rijstroken. Het al maar groeiende autoverkeer stuitte lange tijd op een laatste opmerkelijke obstakel op de snelweg. De spoorwegovergang nabij Loenersloot. Bij het passeren van een goederentrein gingen de bomen dicht, en het verkeer op de weg moest wachten. In 1986 werd het spoorlijntje opgeheven en konden de auto's ook hier doorrazen. Maar dat duurde niet lang want al snel daarna zouden de files een dagelijks terugkerend verschijnsel worden in ons land.

De naamsbekendheid van Abcoude nam met sprongen toe omdat het dorp bijna dagelijks op de radio werd genoemd bij de verkeersinformatie.

Eind jaren tachtig werd het te gek en begon Rijkswaterstaat aan de Corridorstudie Amsterdam-Utrecht (CAU). Een integrale nieuwe benadering waarin ook andere verbindingen als het spoor en het Amsterdam-Rijnkanaal werden

meegenomen. De vraag was hoe alle goederen en personen het snelst en veiligst van de ene stad naar de andere vervoerd konden worden. Uitkomst was dat de trein er twee sporen bij kreeg en de snelweg uitgebreid zou worden tot 2 maal 4 banen. Voor Abcoude was vooral de eerste uitbreiding een heikel punt omdat de spoorwegkruising over het riviertje het Gein geen genade vond bij gemeentebestuur en bevolking. Dorp en milieubeweging liepen te hoop en eisten een tunnel onder het Gein. Het verzet tegen de CAU was hier verreweg het grootst en werd zelfs breed uitgemeten in de nationale pers.

Rijkswaterstaat besloot ook dit probleem met een noviteit aan te pakken. De minister stuurde de voorzitter van de studiegroep Jaap Danhof op pad om met het zogenoemde *open plan proces* draagvlak te creëren onder de bevolking. Moeizame onderhandelingen volgden. Danhof herinnerde zich dat alles ter tafel kwam, tot en met het oude schootveld van het fort Abcoude aan toe. Toch keek hij met tevredenheid terug op deze periode. Abcoude kwam goed beslagen ten ijs en ondanks de grote meningsverschillen was er onderling vertrouwen en werd er met open vizier gestreden. Zo kwamen beide partijen nader tot elkaar over de afmetingen van een kunstwerk na een lange avond aan de bar van de kantine van een sportvereniging. Maar er waren ook hobbels. Zo eindigde een bezoek van de commissie infrastructuur met enige consternatie. Voorzitter Gerrit Brokx was niet goed op de hoogte van de gevoeligheden en stelde langs zijn neus weg voor de spoorlijnen te stapelen. Net op het moment dat Danhof en het dorp het eens waren geworden over ondertunneling van het spoor. Uiteindelijk groeiden partijen al pratend naar elkaar toe en kon minister Netelenbos het plan afhameren. Abcoude kreeg zijn aquaduct en Rijkswaterstaat en ProRail hun vier sporen. Jaap Danhof roemde achteraf de professionaliteit van de Abcoude onderhandelaars en zag in het open plan proces een voorbeeld voor de rest van het land.

Op de snelweg begon het lawaai van rijdende auto's een probleem te worden. Onderzoek had uitgewezen dat de wijken Zuster Claassenhof en Bleekerhof teveel geluidshinder ondervonden. In 1990 raasden er dagelijks meer dan 120.000 auto's langs het dorp. De geluidsbelasting was gegroeid naar 64 decibel en dat moest terug naar 55 decibel. Vanaf 1986 circuleerden er plannen voor een geluidsscherm. In 1990 ging het er dan eindelijk van komen. Niet zonder horten en stoten want Rijkswaterstaat was al begonnen met

het kappen van zeventig bomen in plaats van de afgesproken twintig. Een roekenkolonie verloor zo haar huisvesting. De gemeenteraad sprak daar zijn verontwaardiging over uit tegenover Rijkswaterstaat. Op 3 oktober 1990 was het dan zo ver. Een groot en gemengd gezelschap was getuige van de plaatsing van het laatste stuk scherm. De geluidswering van 880 meter moest Abcoude beschermen tegen de permanente lawaaischopper.

Het autoverkeer bleef ondertussen maar toenemen. Begin deze eeuw drong het door dat 2 maal 4 banen waarschijnlijk al ontoereikend waren. Mede door de bouw van de enorme wijk Leidse Rijn bij Utrecht. Maar een groeiend milieubesef zorgde voor weerstand tegen de plannen. In 1994 plaatste milieudefensie witte kruizen langs het geplande traject om aan te geven dat meer asfalt niet de oplossing was. De gemeenteraad had ook nog enige bedenkingen. Vooral omdat de weg wel erg dicht tegen de bebouwde kom aan kwam te liggen. Toch gaat de gemeente in 1997 akkoord met de plannen. Maar die waren al snel achterhaald. Begin deze eeuw berekende Rijkswaterstaat dat het autoverkeer op dit traject tussen 2000 en 2020 met de helft zou toenemen. In mei 2006 besloot minister Peijs dat het tracé verder zou worden verbreed tot 2 maal 5 banen. Rijkswaterstaat startte in het eerste kwartaal van 2007 met werkzaamheden ter voorbereiding op de verbreding A2 langs Abcoude. De weg werd daar 50 meter breder. Hiervoor moesten 624 bomen wijken die samen 3,6 hectare *bosplantsoen* vormden. Ter compensatie voorzagen de plannen in de aanleg van 17,8 hectare nieuw *bosplantsoen*. Vanaf knooppunt Holendrecht lag de verbreding aan de westzijde van de bestaande rijbanen. Op het traject Abcoude-Vinkeveen vond dit plaats aan de oostzijde in de richting van Baambrugge.

Een klus die dit jaar afgerond moet worden.

Vornaamste bronnen:

Oudenrijn. De geschiedenis van een verkeersknooppunt. Hans Buiten en Kees Volkers (Utrecht 1996) ; *De website www.rijkssnelwegen.nl bevat veel informatie en geeft een mooie opsomming van feiten rond snelwegen.* *Telefonisch interview met Jaap Danhof, van 1989 tot 1993 voorzitter van de CAU, van 1993 tot en met 2004 directeur Rijkswaterstaat Utrecht en thans hoogste juridische ambtenaar op het ministerie van Verkeer en Waterstaat.*

Rein Rossing, ekkerossing@xs4all.nl

Dokter van Gortel, arts te Abcoude 1929 -1960



De zorg voor de medemens zit bij iedereen ingebakken en behoort tot de fundamentele wezenskenmerken van de Homo sapiens.

In den beginne was er sprake van primitieve zorg zoals troosten en behandelen van zichtbare aantastingen van het lichaam. Al snel ontdekte men dat men met externe hulpmiddelen pijn kon verlichten of soms zelfs wel kwalen kon genezen.

De eerst genoemde zorg was de start van personen die via medicijnmannen zich ontwikkelden tot hoog gespecialiseerde artsen die ons heden ten dienste staan. De tweede ontwikkeling was de start van de latere apotheken en de farmaceutische industrie.

Ook onze beide dorpen maakten in een verleden kennis met heelmeeesters in allerlei vormen en graden van bekwaamheid.

De eersten die wij tegenkomen zijn in 1653 Meester Thobijas chirurgijn in Abcoude en Meester Pieter in Baambrugge.

We weten niets over deze mensen. Ze hebben nog geen familienamen. Dat wijst erop dat zij zeker niet bij de notabelen van het dorp gerekend moesten worden. Maar laten we niet te lang bij deze "ambachtslieden" stilstaan.

Het ligt in de bedoeling van uw schrijver om in de loop van de tijd wat meer aandacht te schenken aan de artsen die in de 19^e en 20^e eeuw over onze gezondheid hebben gewaakt. We beginnen met dokter van Gortel, bij de oudere inwoners een bekende verschijning in het dorp.

De nieuwe arts

Jan Hendrik van Gortel werd op 7 juli 1899 in Zwolle geboren. Hij was de broer van een tweelingzus. Hun ouders waren Gijsbertus Johannes van Gortel en Henriëtte van Tricht. Het gegoed burgerlijk milieu waarin hij opgroeide stelde hem in staat een goede opleiding te volgen. Na het doorlopen van de HBS te Winterswijk en Leeuwarden begon hij met een medische studie aan de Universiteit van Leiden die in 1925 succesvol werd afgerond

met een artsexamen. Hij startte zijn carrière bij het ziekenhuis Zuidwal in Den Haag op de interne afdeling. Een ziekenhuis dat bekend stond vanwege zijn uitstekende medische en verpleegkundige opleidingen en de ontwikkeling van medische instrumenten.

Op 8 februari 1929 wordt de jonge arts ingeschreven op het adres Hoogstraat A 36 in Abcoude. (thans Hoogstraat 40 Slotzicht). Hij had de praktijk overgenomen van dokter Moinat. Deze was op 16 januari van dat jaar op 64-jarige leeftijd overleden en liet een praktijk achter waar het veertje een beetje uit was.

Gemeentearts

Al snel volgde op 1 maart van dat jaar de aanstelling als gemeentearts voor de gemeente Abcoude Baambrugge. Hij was hiermee in zoverre ook de opvolger van zijn voorganger dokter Moinat.

De oorsprong van de functie van gemeentearts lag in de zorg voor de armen en minder bedeelden. Aanvankelijk werd de plaatselijk chirurgijn ingeschakeld door de diaconale armenzorg in de dorpen. Zijn handelen en bevoegdheden werden niet door de plaatselijke burgerlijke overheid bepaald.

Pas in de tweede helft van de 19^e eeuw viel de armenarts direct onder het toezicht van het gemeentebestuur.

In 1871 werd de eerste gemeentegeneesheer in de gemeente Abcoude Baambrugge benoemd. Dr. Huibert Kapteyn. De eerste gepromoveerde arts in de gemeente. De werkzaamheden van de gemeentegeneesheer werden in een reglement vastgelegd.

In het reglement waarmee dokter van Gortel werd geconfronteerd, stond onder meer dat in de gemeente Abcoude Baambrugge worden zo nodig twee geneeskundigen aangesteld één voor het dorp Abcoude. (Wijk A) = dokter van Gortel

één voor het dorp Baambrugge (wijken B en C) = dokter R.L. Otten

Burgemeester en Wethouders maakten een



Dr J.H. van Gortel 1899 – 1974

voordracht voor de Raad die de keuze maakte en de benoeming deed. De verplichtingen waren het verlenen van kostenloze geneeskundige- heel-, en verloskundige hulp. *Voorzover deze niet aan de vroedvrouw is opgedragen aan die armen, wonende in het deel der gemeente, waarvoor de betrokken geneesheer is benoemd.* Deze patiënten moesten wel met een verwijfsbriefje komen dat door B&W werd verstrekt. *Verder moet ook hulp worden verleend als bovengenoemde categorie door de politie is opgenomen. Genees- en verbandmiddelen worden kosteloos geleverd. Ook inentingen voor zover door B&W georganiseerd behoren tot de kostenloze zorg.* Verder nog een gehele trits van andere diensten zoals doodschouw, onderzoek sollicitant ambtenaren, medewerking aan de besmettelijke ziekte-wet, overbrenging van krankzinnigen, advies uitbrengen over zaken de volksgezondheid aangaande. Aardig is ook te lezen dat de gemeente- veldwachters en de gemeente-werkman en hunne gezinnen op kostenloze hulp in alle wijken konden rekenen. De gemeentegeneeskundige in Baambrugge had een jaarwedde van fl. 750,- per jaar. Die van Abcoude ontving

slechts fl. 60,-. Deze inkomsten kwamen boven hun andere jaarinkomen dat uit de normale praktijk kwam. Het grote verschil zat hem in de uitgestrektheid van de wijken B en C.

Ook was het altijd moeilijk om geneeskundigen voor Baambrugge te strikken. Met de gemeentelijke “suppletie” werd de standplaats aantrekkelijker gemaakt!

In de instructies, die op 28 februari 1936 opnieuw werden vastgesteld, stond een opvallende grond voor ontslag van de gemeentegeneesheer: *Aan de Gemeentegeneeskundige kan ontslag worden verleend op grond van revolutionaire gezindheid.*

De opmars van de NSB wierp zijn schaduw vooruit.

Niet alleen Abcoude-Baambrugge was het werkterrein van Van Gortel: later zou hij deze functie ook uitoefenen in de aanpalende gemeente Weespercarpsel.

De dagelijkse praktijk

Een van de eerste dingen die op het programma stond was het huwelijk met Wilhelmina Johanna ten Houten geboren te Winterswijk in 1903. Een meisje ook afkomstig uit het oosten des lands. Op 30 maart 1929 werd het huwelijk in Den Haag gesloten. Twee maanden later wordt ook zij ingelijfd in de toenmalige gemeente Abcoude-Baambrugge. Zij zou de dagelijkse gang van zaken van de apotheek aan huis leiden. De apotheek was aanvankelijk op de eerste verdieping gehuisvest. Later werd deze overgebracht naar de begane grond achter het huis.

In 1930 werd als eerste kind Gijsbertus Johannes geboren, in het dorp bekend als Gijs en in 1931 van Maria Wesselina Margaretha bekend als Lien.

Aan de andere kant van het dorp, in de gemeente Abcoude- Proostdij, had dokter Arie van Doorn zich in 1925 gevestigd als arts. Beide artsen bedienden het dorp Abcoude en de wijde omgeving.

Van Gortel begon op de fiets de buiten patiënten te bezoeken maar schafte zich al snel een automobiel aan.

Ondertussen werkte de jonge arts aan zijn dissertatie over een gynaecologisch onderwerp. In 1932 volgde de promotie aan de Universiteit van Amsterdam. Dit mondde uit in het

Voor de oorlog Abcoude-
Baambrugge Hoogstraat A 36
De oude naam Slotzicht staat nog
niet op de gevel. Na de oorlog
Hoogstraat 40.



proefschrift: “Over den zoogenaamden “droge arbeid” bij baringen. Voor leken een wat wonderlijk begrip. Maar het gaat hier om het gebeuren na het breken van de vliezen tijdens de geboorte. Deze kennis moet een steuntje in de rug zijn geweest van vroedvrouw De Jeeger die de eerstelijns bevallingen begeleidde. Maar ook met haar opvolgster, zuster Claassen ontstond een nauwe samenwerking. Na zijn promotie werd Van Gortel secretaris van de artsenkring Vecht en Omstreken. De tweede wereldoorlog Een belangrijke eigenschap in de oorlog was zwijgzaamheid. Van Gortel maakte op de buitenwereld de indruk van een kundige arts, maar wel van een afstandelijk en intellectueel soort. Plaatsgenoten die waren ondergedoken of om een andere reden zich niet in de kraag wilden laten vatten, wisten dokter Van Gortel te waarden en te vinden. Bij een bezoek aan de dokter werd er goed opgelet dat de “kwetsbare” groep niet in de spreekkamer aan de rechterzijde van de gang werd binnen geloodst. Dochter en zoon van Gortel moesten uiteraard ook nogal eens naar de voordeur om patiënten binnen te laten. Zij wisten precies welke patiënten naar links of naar rechts, de huiskamer, gebracht moesten worden. Lang niet iedereen wist dat hij lid was van het Medisch Contact in de Vechtstreek, deel van de goed georganiseerde landelijke verzets organisatie van artsen. Iedere groep bestond uit ongeveer twaalf mensen met een voorman. De voormannen vormden ook weer een groep per provincie. Iedere provincie had uiteindelijk een vertegenwoordiger in het Centrum van het Medisch contact. Elke arts kende alleen de naam van zijn voorman en dat was precies alles wat hij van de groep moest weten. Aan-

gezien zij de gehele oorlog over telefoon beschikten werden commando's of informatie nooit schriftelijk maar via de telefoon of mondeling doorgegeven. Artsen waren sowieso mensen die doorgaans een uitstekend geheugen hadden en zich derhalve goed mondelinge informatie konden herinneren.

Ook de artsen moesten zich in de oorlog organiseren in Deutschfreundliche organisaties. Alleen zij die bij de foute Artsenkamer waren aangesloten mochten de titel arts voeren. Gevolg was dat deze groep het “exclusieve voorrecht” hadden op de gevel het bordje arts te mogen bevestigen bevestigen! Je zou kunnen spreken van een Kaïnsteken. Duizenden artsen stuurden in 1943 een protestbrief naar de Rijkscommissaris Seyss-Inquart waarin zij de verplichting van deelname aan de Artsenkamer afwezen. Gevolg was dat 360 artsen werden gearresteerd. Uiteindelijk zagen de beide partijen in dat de patstelling alleen maar verliezers zou opleveren. Een en ander resulteerde in een excuusbrief van bijna alle artsen in Nederland. Ze kregen daarop een boete opgelegd van 50 gulden en konden weer aan het werk gaan. De ondergedoken artsen konden eveneens weer uit de coulissen komen. Van Gortel zat een paar weken ondergedoken in het grote huis op de hoek van de Hoogstraat en 't Markveld, bij de familie Heuvelink. De Artsenkamer blijft nog wel op papier bestaan maar heeft verder geen enkele rol meer gespeeld.

Het is dan ook niet verbazingwekkend dat dokter van Gortel na de bezetting lid was van het Het Tribunaal in Utrecht. Deze rechterlijke instantie sprak recht inzake lichtere vormen

van samenwerking met de bezetters tijdens de Tweede Wereldoorlog. Tot aan zijn pensionering in 1960 zou hij lid zijn van het Medisch Tuchtcollege in Amsterdam en controlerend arts bij het ziekenfonds.

Bij het beëindigen van zijn praktijk in februari 1960 sloot hij een periode af waarin Nederland nog gezagsgetrouw was en een arts nog niet beschouwd werd als een *gespecialiseerde monteur* die men als gelijke wenste te behandelen. Zijn opvolger, dokter C. Wiersma, zou wat dat betreft in een andere tijd zijn praktijk gaan uitoefenen.

In 1960 verhuisde dokter Van Gortel naar Naarden alwaar hij op 6 oktober 1974 is overleden.

In de raadsvergadering van 3 februari 1960 werd besloten om als zichtbare herinnering aan hem een straat in Abcoude naar hem te noemen. Het voorstel was: doctor J.H. Van Gortellaan. Dat is uiteindelijk Dokter van Gortellaan geworden. Sloeg de democratisering al toe? en vond men de toevoeging van doctor J.H. te veel onderscheiding van het gewone volk? Wij weten het niet.

Bestuurlijke functies

Traditie was dat onze artsen in de gemeenteraad zaten en meestal ook tot wethouder werden benoemd. Zijn voorgangers in deze waren J.M. Zembsch, Willem Koomans en Th. Moinat. Dokter Van Gortel zat van 01-09-1931 tot 01-05-1941 in de Gemeenteraad van Abcoude Baambrugge. Van mei 1935 tot mei 1939 was hij ook nog eens wethouder. Een andere traditie werd gevestigd bij de IJ-club Abcoude. De eerste voorzitter was dokter W.H. Koomans. Van Gortel volgde hem na een interimperiode op tot zijn vertrek uit de gemeente in 1960. Hij gaf de voorzittershamer weer door aan zijn opvolger Cees Wiersma. In 1947 werd hij van secretaris benoemd tot voorzitter van de artsenkring Vecht en Omstreken. Zijn grote belangstelling voor vorderingen en nieuwe ontwikkelingen op het vakgebied kwamen hem daar goed van pas. Ook in de wereld van de ziekenfondsen was zijn naam niet onbekend. Maar niet alleen bestuurlijke zaken legden beslag op zijn tijd. In het dorp organiseerde hij ook de nodige E.H.B.O.-cursussen waar hij zelf uiteraard ook praktisch bij was betrokken.

Ten slotte

Niet alleen de arts zit nog in de herinnering van oudere dorpsbewoners, maar ook de beide kinderen.

Zoon Gijs was een waterrat en wildebras in het Meerbad. Geen wonder dat hij later scheepsarcheoloog is geworden. In het Meerbad zal hij ongetwijfeld de bodem van de Abcouder meer wel eens gezien hebben. Bij scheepsarcheologie moet je ook vaak tot aan de bodem onder water. Gijs was een duiker met duikbrevet. Dit kwam hem te stude bij het onderzoeken van de scheepswrakken van het VOC schip *Amsterdam* aan de zuidkust van Engeland en het wrak van *de Delft* bij de Belgisch-Nederlandse kust. Alleen onder water kun je zien of er oordeelkundig met de natte historie wordt omgegaan! Hij is op 7 maart 2008 overleden in Katwoude.

Dochter Lien, later bekend als Lien Vos van Gortel, trad aanvankelijk in de voetsporen van haar vader. Ook zij studeerde medicijnen. Niet in Leiden maar aan de Universiteit van Amsterdam. Daar ontmoette zij haar latere echtgenoot Jan Eling Vos. Na hun huwelijk verhuisden zij naar Groningen. Daar kwam het niet meer van doktertje spelen. De kinderen eisten alle aandacht op.

Na Groningen verhuisde de familie naar Den Haag. Daar werd gestart met het dienen van de publieke zaak.

Via een schoolraad belandde ze in de politiek en in 1970 voor de VVD in de Raad van de Gemeente Den Haag waar ze later tot wethouder werd benoemd. (1974-1981). Haar goed functioneren als wethouder gaven aanleiding om haar in 1981 te benoemen tot burgemeester van Utrecht. De kroon op haar werk was de benoeming tot Staatsraad in de Raad van State. Hier maakte men dankbaar gebruik van haar inzichten en ervaringen uit haar werkzame leven (1992-2001). Zij is hiermee de eerste en tot nog toe enige geboren Abcoude die in dit hoogste en oudste, in 1531 opgerichte adviescollege in Nederland werd benoemd.

Met dank aan mevr. Drs. M.W.M. Vos-van Gortel te Utrecht

Wim Timmer
wtimmer1@cs.com