

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

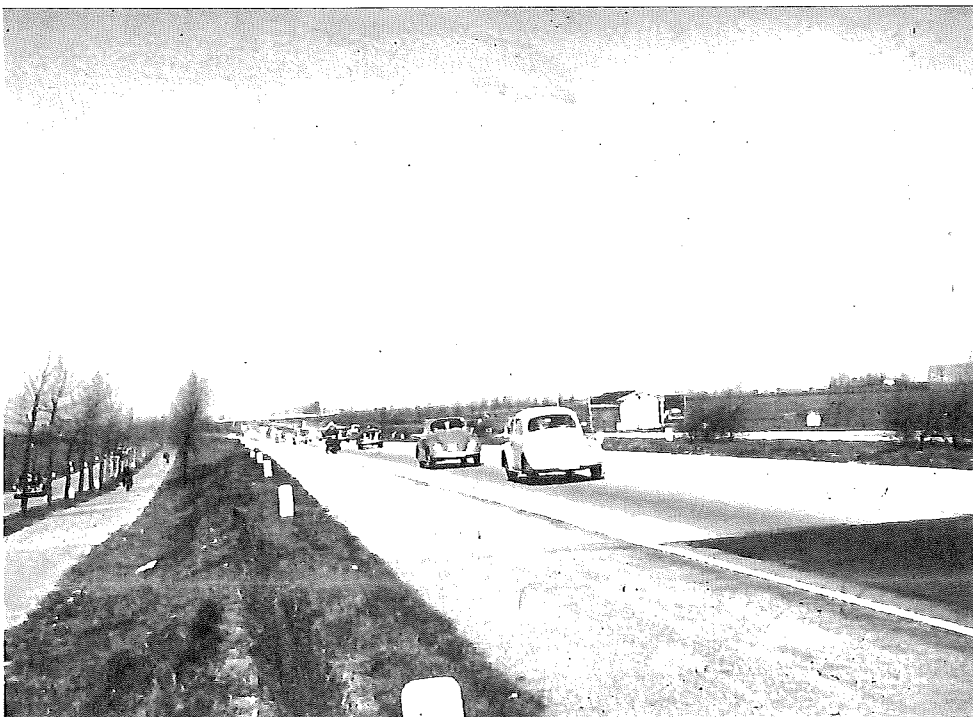
steen des aanstoots. Feit is dat de weg een bepalend stempel heeft gedrukt op de ontwikkeling van beide dorpen. Begrippen als sluisverkeer, verkeersdrempels en geluidsschermen, maar ook goede verbindingen en de centrale ligging ten opzichte van de economische centra van ons land hebben het aanzien van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

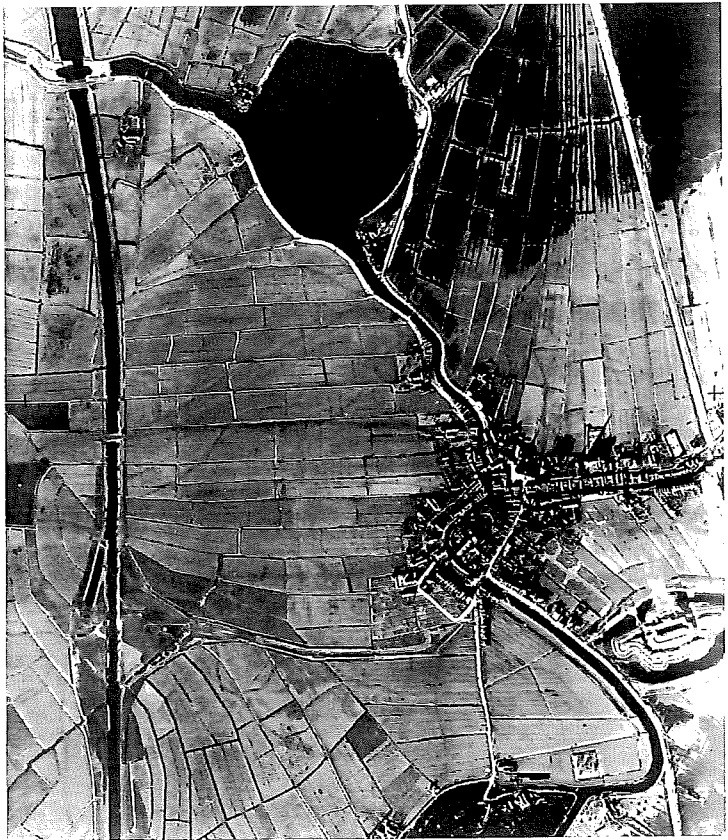
verkeersborden de automobilisten en motorrijders toe: S-bocht!, Werk in uitvoering!, 40 K.M.!, Verboden in te halen! 45 K.M.!, School!, Langzaam rijden!; totdat zelfs de meest rustigste chauffeur er tureluurs van wordt.

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, scheepbruggen 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.

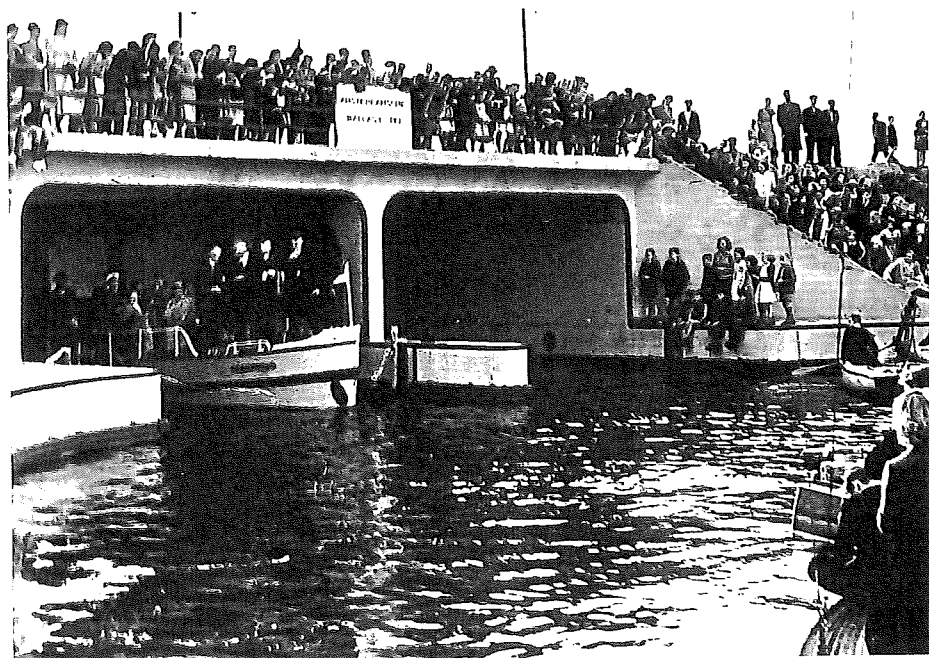
Rijksweg 2 langs Abcoude en Baambrugge
In onze streken kwamen we de weg het eerst tegen in de notulen van de gemeenteraad van Abcoude Baambrugge van 4 mei 1928. De minister had toen nog geen beslissing genomen over de aanleg maar er werd al wel rekening gehouden met de komst van de weg. De raadsleden 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.

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-

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

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-

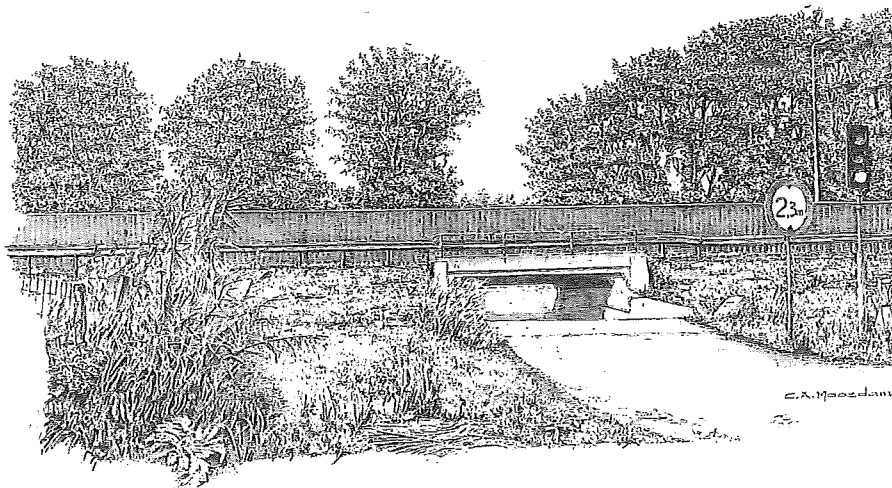
2002. De Zuwe tunnel vanaf Baambrugge gezien en getekend door Kees Maasdam.

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 gepavooriseerde 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 schootsveld 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