

OUDE DELFT



JESSICA DE KORTE

De strijd is gestreden: vanavond wordt de A4 officieel geopend. Vanaf de jaren 70 heeft een groep Delftenaren zich hevig verzet tegen de snelweg. Henk Tetteroo deed het op de 'diplomatieke' manier, Chris Smitskamp met acties, zoals het slopen van de eerste meters asfalt.

Vergeefse strijd die 40 jaar duurde

Op de voordeur van Henk Tetteroo's woning hangt een jaren 70-poster van de Fietsersbond. Met de boodschap: 'auto's nemen veel meer ruimte in dan fietsers of wandelaars.' „Het was in de jaren 70 heel gewoon om overal nieuwe wegen aan te leggen,” zegt Tetteroo (64). „Dat stond synoniem voor vooruitgang. Maar wij waren voor een andere manier van denken.”

Tetteroo, tot voor kort voorzitter van Stichting Stop RW19/A4, sluit zich in mei 1976 aan bij een groep die dan al twee jaar activevoert. Hij moest eerst nog 'even' afstuderen in Leiden. „Het ging om denkwerk in een kleine kring. Vijftien clubs, met zo'n vijftig man. Dat klinkt heel indrukwekkend, maar we waren er niet permanent mee bezig. Jan Fransen was degene die het probleem als eerste aan de kaak stelde. Er moest een omslag in de tijdsgeschiedenis komen.”

In 1953 wordt al voor het eerst over een nieuwe snelweg gesproken. De provincie vindt het niet nodig, maar in 1965 ligt er toch een tracébesluit. „Door Rijkswaterstaat,” zegt Chris Smitskamp (72), penningmeester bij Stichting Batavier (Be-waking Afspraken Tracébesluit A4).

'RWS was toen een club van hoge priesters, ze stonden boven de mensen, onaantastbaar'

„Rijkswaterstaat was toen een club van hoge priesters. Wat zij zeiden en dachten, was waar. Ze stonden boven de mensen, waren onaantastbaar, hiërarchisch.”

Hij mag inmiddels (lange) grijze haren hebben, maar Smitskamp's woorden klinken vurig als hij het over de A4 heeft. De Ommenaar zet zich na zijn verhuizing in 1987 naar Delft direct in voor Milieudefensie, waar hij al lid van is. Net als Tetteroo hekelt hij op dat moment de 'eendimensionale denkwijze'. „Pas veel later is het besef gekomen dat zo'n weg iets aan de omgeving verandert. De A4 past hier gewoon niet. Het is een natuurgebied, een stuk groen met heel veel waarde. Juist omdat grote steden als Rotterdam en Delft zo dichtbij liggen.”

Voordat de twee actievoerders om de hoek komen kijken, zijn de werkzaamheden al begonnen. In 1970 verschijnt tussen Schiedam en Schipluiden een zandlichaam van 6 kilometer lang. Een voordeel voor de natuurliefhebbers: het duurt een eeuwigheid voordat het zand in de dikke veengrond is gezakt.

Ontwerp

Milieudefensie zegt aanvankelijk tegen initiatiefnemer Jan Fransen dat actievoeren 'onbegonnen werk' is. Maar in 1976 ligt ineens een ontwerp voor een Reconstructiewet Midden-Delfland bij de overheid op tafel. Om de 'bufferzone' te beschermen tegen de oprukkende bouw van woningen en bedrijventerrein, wordt naar landbouw, recreatie, natuur en land en mobiliteit gekeken.



▲ Henk Tetteroo (rechts) en Chris Smitskamp hebben sinds de jaren 70 actie gevoerd tegen de verlenging van de A4. FOTO GILIS SCHOONWILLE



▲ Een kampeeractie in 1975 van Milieudefensie. FOTO PIETER VAN VEMDE

„Wij hebben op alle punten een visie,” blikt Tetteroo terug. „En laten zo onze reactie uit Midden-Delfland horen.”

Tegen de wensen van autorijders ingaan wordt volgens hem beschouwd als politieke zelfmoord. Maar als Tetteroo met twee collega's bij de ARP (later opgegaan in het CDA) op de stoep staat, mag hij 'tot zijn stomme verbazing' de hele fractie toespreken. „Voor elf kamerleden, die later en bloc voor de motie stemden en zo de aanleg van de A4 stopzetten. In je naïviteit denk je dan de strijd te hebben gewonnen.”

Tetteroo en zijn 'collega's' gaan de strijd aan met 'deskundigheid'; terwijl Smitskamp met Milieudefensie voor openbare acties gaat, die veel aandacht van media trekken. „Zij verdiepten zich in studies en rapporten,” legt Smitskamp uit. „Daar

wilde ik niets mee te maken hebben. Ik wilde de barricade op.”

In 1975 kampeert een groep leden op het zandlichaam. „Een bijzonderheid van formaat, daar kwamen veel mensen op af. We plantten bomen en liepen zeven keer om het traject heen, net als in het bijbelverhaal over de ondergang van Jericho. En we haalden de eerste veertien meter asfalt weg. In totaal hielden we zeker vijftig acties.”

Euforie

Na het korte gevoel van euforie in 1976, komen er nog vele jaren van strijd. Smitskamp blijft vechten tegen de weg, maar Tetteroo en zijn medestanders gaan op zoek naar alternatieven. Hoe kan de weg minder schadelijk worden gemaakt voor het gebied? „Op dat moment ontpopte Rijkswaterstaat zich echt tot een

RECHTZAAK

Steeds een stapje verder, tot Raad van State in 1991

De tegenstanders van de A4 stapten in 1991 naar de Raad van State (RvS). Het verbaast Henk Tetteroo nog steeds dat de rechtszaak werd verloren. Het geluid dat de A4 zou veroorzaken, was volgens hem onverantwoord. „We grepen alle legale middelen aan, dus toen een juridische procedure zich aandeed, gingen we daarvoor,” legt hij uit. „Ik denk dat we vijf keer bij de RvS zijn geweest.” Adviseur ABM stelde in een rapport dat de tegenstanders in het gelijk gesteld moesten worden. „De zitting was op een maandag in december, maar op zaterdagochtend kreeg ik een envelop van de

landsadvocaat. Hij ging gebruik maken van twee stukken over een soort wonderbaarlijk asfalt, die ik niet had. We leefden toen nog niet in het computertijdperk, dus ik kon het niet even opzoeken.” Tetteroo en zijn collega's namen een verkeersprofessor van de TU Delft naar de zitting mee, maar waren niet zo voorbereid als ze dachten. Tetteroo en Smitskamp noemen het de 'overvalactiek' van het rijk. „Besluiten werden altijd in de zomer genomen, als iedereen op vakantie was,” zegt Smitskamp. „Hoe meer monddood we werden gemaakt, hoe meer ik dacht: we moeten doorgaan, koste wat kost.”

machtig orgaan,” zegt Tetteroo. „Die weigerde alternatieven te onderzoeken, kwam met een weg die een rare kronkel zou maken. Een totaal onaantrekkelijke oplossing waar natuurlijk niemand achter zou staan.”

De doos vol verhalen die het tweetal opentrekt, klinkt als een kat-en-muisspel. De gemeentes Delft, Schiedam en Vlaardingingen zijn decennia tegen de komst van de A4, maar de voorstanders - van Rijkswaterstaat tot ministers - komen volgens Tetteroo en Smitskamp telkens met 'trucjes' om toch hun gelijk te krijgen. Maar ze laten zich niet kennen, kloppen bij de Raad van State aan (zie kader), winnen een beetje,

verliezen weer. Decennia lang.

Veel ondernemers zijn voor de A4, maar er komt ook volop steun. Van architectenbureau OD205 bijvoorbeeld, dat in 1980 met een ontwerp helpt. En deskundigen. „In de jaren 70 schreven journalisten heel veel over ons,” zegt Tetteroo, voor wie het protest uiteindelijk avond- en nachtwerk wordt.

De weg ligt inmiddels pal naast zijn ouderlijk huis in Den Hoorn. Treurend kijkt Tetteroo naar de A4. Wel is hij opgelucht dat het, mede dankzij zijn acties, geen weg 'op een maaiaveld' is geworden, maar eentje die wat lager in het landschap ligt, met een landtunnel en aquaduct.