



EN HET ONTSTAAN VAN EEN

groene *PARTIJ IN VLAANDEREN*

EVELINE DULLAERS



EVELINE DULLAERS
Universiteit Gent
Academiejaar 2004-2005

DUWVAART: MOORD OP DE KEMPEN

Bewegingen rond het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet
&
Het ontstaan van een Groene Partij in Vlaanderen

Scriptie voorgelegd
tot het behalen van de graad van
Licentiaat in de Geschiedenis

Promotor: Prof. Dr. Karel Velle
Commissarissen: Prof. Dr. Jan Art
Prof. Dr. Erik Thoen

INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL	1
DANKWOORD.....	9
INLEIDING	13
VERANTWOORDING.....	15
SITUERING VAN HET ONDERZOEK.....	17
PROBLEEMSTELLING	18
METHODOLOGIE EN BRONNENZOEKTOCHT	20
WETENSCHAPPELIJKE RELEVANTIE.....	23
HISTORISCH KADER VAN HET ONDERZOEK	25
1. SOCIAAL-ECONOMISCH SITUATIE IN BELGIË.....	27
1.1. De gouden jaren zestig	27
1.2. Opkomst van de nieuwe sociale bewegingen.....	29
1.3. De crisis van de jaren zeventig.....	30
2. POLITIEK KLIMAAT IN BELGIË	31
2.1. Naar een geregionaliseerd België (1968-1973).....	31
2.2. De moeilijke gewestvorming en een economische crisistijd (1973-1981).....	32
3. SITUERING VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN	34
3.1. Politieke situatie na WO II.....	34
3.2. Economische situatie.....	34
DEEL I	37
EEN DUWVAARTKANAAL TUSSEN OELEGEM EN ZANDVLIET.....	37
INLEIDING.....	39
1. DUWVAART ALS TRANSPORTTECHNIEK	40
1.1. Oorsprong van duwvaart.....	40
1.2. De mogelijkheid van duwvaart in West-Europa	42
1.3. De mogelijkheid van duwvaart in België	43
1.4. Een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet.....	44
A. Oorsprong van het idee	44
B. Alternatieve oplossingen	49
1.5. Samenvatting.....	51
2. HET DUWVAARTPROJECT ONDERZOCHT	52
2.1. Inleiding.....	52
2.2. De interdepartementale commissie	53

2.3.	Onderzoek door het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening	55
A.	Economisch.....	55
B.	Ecologisch	57
C.	Sociologisch en Planologisch	58
2.4.	Studie van het Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek (SES0) in samenwerking met UFSIA	59
A.	principe van het onderzoek.....	60
B.	Natuurverlies en de economische waarde van een natuurgebied.....	60
C.	Conclusie van de studie	62
2.5.	Professor Dr. Ingenieur Scheys van de Katholieke Universiteit Leuven (KUL)	63
2.6.	Studie over de aanpassing van het Albertkanaal.....	64
2.7.	Samenvatting.....	66
3.	POLITIEKE EN ECONOMISCHE ACTOREN.....	68
3.1.	Parlementairdebat.....	68
3.2.	Economische belangen van de Luikse industrie	77
3.3.	Samenvatting.....	79
4.	STANDPUNTEN VAN DE VERSCHILLENDE INSTANTIES	81
4.1.	Gouvernementele instanties	81
A.	Ministerie van Openbare Werken.....	81
B.	Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen (GERV)	82
C.	Economische Raad van de Provincie Antwerpen (ERA)	82
D.	Intercommunale voor Grondbeleid en Expansie in Antwerpen (I.G.E.A.N.)	83
E.	De betrokken gemeenten.....	84
Stad Antwerpen	84	
Brasschaat.....	84	
's Gravenwezel	85	
Kapellen.....	86	
Schildre	86	
Oelegem (Ranst).....	87	
Schoten	87	
Stabroek.....	88	
4.2.	Niet-gouvernementele instanties.....	89
A.	Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen.....	89
B.	De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (nmsb).....	89
C.	Nationaal Komitee Antiduwvaart	90

D.	Actiecomité Red de Voorkempen, Actiecomité Leefmilieu St. Job-in-'t Goor en groencomité St. Job-in-'t Goor	91
E.	Arboretum De Mik, Brasschaat.....	92
F.	<i>Bond Beter Leefmilieu</i> (BBL)	92
G.	Belgische Jeugdbond voor Natuurstudie (BNJ)	93
4.3.	Samenvatting.....	93
	CONCLUSIE	94
DEEL II		97
ALGEMEEN: NIEUWE SOCIALE BEWEGINGEN.....		97
	INLEIDING.....	99
1.	SOCIALE BEWEGINGEN: EEN OMSCHRIJVING	100
2.	SOCIALE EN NIEUWE SOCIALE BEWEGINGEN.....	101
3.	“NIEUWE” SOCIALE BEWEGINGEN	105
3.1.	Inleiding.....	105
3.2.	Definitie en omschrijving.....	106
3.3.	Theoretische beschouwingen	109
A.	Inleiding.....	109
B.	Het onderzoeksparadigma	110
C.	De ontwikkeling van een nieuw paradigma.....	111
D.	“Resource mobilisation”-theorie.....	112
E.	“New social movement”-school.....	114
F.	Politieke studie van nieuwe sociale bewegingen	115
G.	Nieuwe sociale bewegingen als politiek actoren	116
H.	Status quaestiones	117
4.	DE VLAAMSE MILIEUBEWEGING	119
4.1.	Inleiding.....	119
4.2.	Historiek	121
A.	De ouder natuurbewegingen (1900-1964).....	121
B.	De opkomst van het milieubewustzijn (1965-1973)	122
C.	Kernenergie (1974-1980)	124
4.3.	De milieubeweging in het bewegingsveld.....	125
4.4.	Een versnipperde en pragmatische beweging.....	126
4.5.	De erkenning.....	127
5.	SAMENVATTING.....	128

DE ANTIDUWVAARTBEWEGING	131
1. OVERZICHT VAN HET PROTEST TEGEN HET DUWVAARTKANAAL	133
1.1. De eerste protestgolf (1969-1972)	133
1.2. De tweede protestgolf (1973-1975)	134
A. “Fietseling”, 16 oktober 1973	137
B. “Doemeling”, 2 februari 1974	138
C. “Trietseling”, 4 januari 1975	140
1.3. Samenvatting	141
2. DE ANTIDUWVAARTBEWEGING	142
2.1. Actiecomité Red de Voorkempen	142
A. Reorganisatie van Red de Voorkempen	143
B. Politieke Werkgroep	144
C. Acties	146
D. Nationaal Antiduwvaartmanifest	148
E. Financiering	150
2.2. Nationaal Komitee Antiduwvaart	151
2.3. De Groene Fietsers	152
3. EEN NIEUWE SOCIALE BEWEGING?	155
CONCLUSIE	157
DEEL III	159
ALGEMEEN: HET ONTSTAAN VAN GROENE PARTIJEN	159
INLEIDING	161
1. THEORIEËN ROND HET ONTSTAAN VAN GROENE PARTIJEN	162
1.1. Stysteem analytisch model van Easton	162
1.2. De “Stille Revolutie” van Ronald Inglehart	163
1.3. Groene partijen als partijtype	165
A. Ideologie	165
B. AGALEV: stratarchische kaderpartij, een nieuw partijtype	167
1.4. Samenvatting	170
HET ONTSTAAN VAN EEN VLAAMSE GROENE PARTIJ	171
INLEIDING	173
1. POLITIEKE “AMBITIES” VAN DE ACTIEVOERDERS	174
2. <i>ANDERS GAAN LEVEN</i> -BEWEGING VERSUS AGALEV?	178
2.1. Inleiding	178

2.2.	Luc Versteyleen, een omstreden persoon.....	179
2.3.	Oude Brouwerij van Viersel	181
2.4.	Anders Gaan Leven.....	183
A.	Opkomst van de beweging	183
B.	Uitbouw van de beweging	185
2.5.	AGALEV.....	187
A.	Een Groene Progressieve Partij: AGALEV	187
B.	De beslissing	190
C.	Een Politieke Formatie	193
D.	Na de Europese verkiezingen van 1979	196
	CONCLUSIE	197
	EINDCONCLUSIE.....	199
	EPILOOG	207
	BIBLIOGRAFIE.....	211
1.	BRONNEN.....	213
1.1.	Interviews	213
1.2.	Archiefbronnen.....	213
1.3.	Parlementaire Bronnen	213
2.	LITERATUUR	214
3.	SITES.....	221
	BIJLAGEN.....	223

DANKWOORD

Eerst en vooral wil ik een aantal mensen bedanken die me geholpen hebben bij het realiseren van dit onderzoek. Zonder hen zou deze scriptie nooit tot stand gekomen zijn.

Veel dank aan mijn promotor, professor Karel Velle omdat hij mij steeds met evenveel enthousiasme ontvangen heeft gedurende dit onderzoek en de vele tips.

Dit onderzoek zou nooit iets geworden zijn zonder de medewerking van de respondenten. Hierbij bedank ik Fons Mees voor de bereidheid mij in te wijden in de kern van de milieuactivisten van de jaren zeventig in Antwerpen. Piet Coppens en zijn vrouw Hilde ontvingen me meermaals met veel warmte en sympathie. Piet, bedankt voor het uitlenen van je persoonlijk archief en de lekkere thee.

Mijn ouders wil ik bedanken voor de mooie studiejaren in Gent en het vooruitzicht op een jaar Mexico. Mijn vader wil ik in het bijzonder danken voor de logistieke steun bij het schrijven van dit onderzoek. Melissa, bedankt voor de *retraites* in het Brusselse, de chocolade en nog veel meer.

Al diegenen die mijn teksten nagelezen hebben wil ik bedanken voor hun tips en hun opbouwende kritiek: Tjeu, Melissa, nonkel Herman, Bouke en Albrecht.

Als laatste wil ik al mijn vrienden uit de geschiedenis en Sjalom bedanken voor de leuke tijd: geschiedenis is veel meer dan boeken en bibliotheken! Het is onmogelijk om hen allemaal op te noemen, maar Fien, Tamara, Ottelien, Leen en Tjeu mogen niet ontbreken.

Zij die me de laatste maanden even ontvoerd hebben uit *de wereld van de thesis*, bedankt!

INLEIDING

Verantwoording

Mijn interesse bij de keuze van een thesisonderwerp ging oorspronkelijk uit naar de relatie tussen milieu en economie. Tijdens enkele voorbereidende gesprekken wees mijn promotor, prof. Karel Velle, me op de grote milieuacties tegen de aanleg van de E-10 door het Peerdsbos eind jaren zestig en de contestatie tegen de aanleg van een duwvaartkanaal beginjaren zeventig in de omgeving van Antwerpen. Mijn interesse was onmiddellijk gewekt. Een verkennend onderzoek wees snel uit dat een degelijke analyse van deze milieuacties, en milieuprotest in het algemeen, niet bestaat. Onderzoek naar de milieubeweging gebeurde in het verleden in eerste instantie door sociologen en politicologen. Deze besteedden als gevolg van de gehanteerde invalshoeken voornamelijk aandacht aan dé milieubeweging als fenomeen in het bewegingsveld van sociale bewegingen, waarbij milieuacties op zich slechts een klein element vormen. Vanuit mijn opleiding als historica ben ik eerder geïnteresseerd in de oorzaken en het verloop van het protest, de individuele actoren en de onderlinge relaties.

Vanuit het idee om één van de grotere milieuprotesten uit te diepen, ging ik op zoek naar relevant archiefmateriaal. De milieubeweging is echter een beweging waarbij ageren primeert op nutteloos papier verzamelen. Mijn zoektocht dan ook was snel ten einde. Het volgende puntje op mijn *to-do-list* was een al even moeilijke opdracht, namelijk het vinden van mensen die actief waren geweest in deze protestacties. Fons Mees verscheen als een *deus ex machina* op het toneel, dé milieuactivist uit de jaren zeventig. Hij bracht me in contact met milieuactivisten als Paul Staes, Piet Coppentrath,¹ spilfiguren van de milieuagitatie uit de jaren zeventig in Antwerpen. Na enkele gedachtewisselingen besloot ik mijn onderzoek toe te spitsen op het milieuprotest tegen de aanleg van een duwvaartverbinding tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen. Een groots project tussen de Antwerpse gemeentes Oelegem en Zandvliet dat de laatste groene long van Antwerpen, zou doorsnijden. De milieucontestatie tegen het duwvaartkanaal duurde van 1973 tot 1975 en wordt beschouwd als het hoogtepunt van het milieuprotest in de jaren zeventig.² Met dit onderzoek wordt het verloop van de gebeurtenissen voor het eerst beschreven.

¹ Piet Coppentrath was de drijvende kracht achter de acties tegen het duwvaartkanaal met het actiecomité *Red de Voorkempen*. Hij was een fervent voorstander van een politiek engagement om de slag in deze kwestie binnen te halen. Hij is een van de mede organisatoren van de eerste politieke optredens van de groene partij AGALEV. Cf. Infra, hoofdstukken *Protestbewegingen* en *Ontstaan van een Vlaamse groene partij*.

² Walgrave, 1994, p. 48.

Een bijkomende reden die mijn voorkeur voor de keuze van dit onderwerp verantwoord, is de connectie tussen de antiduwvaartbeweging en de Vlaamse groene partij, AGALEV. De nieuwsgierigheid naar de netwerkreliaties tussen deze twee fenomenen was misschien wel de doorslag voor de keuze van het onderzoeksonderwerp. Achteraf bleek dit deel van het onderzoek bijzonder interessant te zijn wegens het verwerven van nieuwe inzichten.

Situering van het onderzoek

Het onderzoek naar de antiduwvaartbeweging zoals deze beweging verder zal genoemd worden, moet gesitueerd worden tegen een maatschappelijke achtergrond van protest en agitatie. Vanaf de jaren zestig manifesteerde er zich een protestgolf in België die het beleid en de gangbare maatschappelijke normen in vraag stelden.³ Wanneer de plannen voor een groots project als een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet bekend werden in 1973,⁴ kon het protest van de omwonenden als een normale reactie beschouwd worden. Het traject van het duwvaartkanaal werd uitgestippeld doorheen de laatste groene long van de Antwerpse agglomeratie. Het kanaal zou het grondgebied van verschillende gemeentes uit de Voorkempen doormidden snijden; de gemeentes waren Oelegem, Schilde, 's Gravenwezel, Sint Job-in-'t Goor, Schoten, Brasschaat, Kapellen, Stabroek en Antwerpen ter hoogte van Zandvliet, welke allen randgemeentes zijn van de stad Antwerpen.⁵

Het onderzoek neemt een veel ruimer tijds kader in beslag dan de periode van de acties zelf. De aanloop en de nasleep van de acties worden eveneens behandeld. Een precieze tijdsafbakening van het onderzoek is er niet: ruim geschat bestrijkt het de periode van 1966 tot 1979. In 1966 werden de plannen voor een duwvaartverbinding concreet en kwam het parlementairdebat op gang omtrent de kwestie.⁶ Het eindjaar van het onderzoek zijnde 1979, was het jaar waarin AGALEV deelnam aan de eerste Europese verkiezingen. Na deze verkiezingsdeelname van AGALEV kan er geen sprake meer zijn van een beweging en profileerde AGALEV zich als een echte politieke formatie.⁷ Voor een situering van het onderzoek in een breder historisch kader verwijs ik naar het hoofdstuk *Historisch kader van het onderzoek*.

³ Reynebeau, 2003, 331-334.

⁴ Staes, J., "Miljardenproject zal de Voorkempen onherstelbaar verminken: Duwvaart kost 1000 ha groen", *Gazet Van Antwerpen*, 24 maart 1973.

⁵ Zie bijlage 1.

⁶ Brief van minister J. De Saeger aan het College van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen, 10 mei 1966. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁷ Walgrave, 1988.

Probleemstelling

In deze scriptie wordt een deel van de geschiedenis van de Vlaamse milieubeweging onderzocht. Het hoogtepunt⁸ van de agitatie van deze beweging situeert zich tussen 1973 en 1975 met het protest tegen de plannen voor een duwvaartverbinding tussen het Albertkanaal –ter hoogte van Oelegem– en de Antwerpse haven –ter hoogte van Zandvliet. De bezwaren tegen het project worden enerzijds geformuleerd door actiecomités uit de gedupeerde gemeenten en anderzijds door verschillende parlementsleden in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. De beslissing om een duwvaartkanaal te realiseren wordt dus zowel binnen als buiten het parlement in vraag gesteld. Ten einde een betere situering te bekomen van de antiduwvaartbeweging wordt er tevens een overzicht gegeven van het parlementairdebat. Waar ligt de oorsprong van het idee een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet te realiseren? Waarom wordt er geopteerd voor een duwvaartverbinding? Is er een degelijk onderzoek voorafgegaan aan de beslissing? Waarom wordt in 1975 het project voor een onbepaalde tijd uitgesteld? Was de druk van de contestanten zodanig groot of speelden andere factoren mee?

Bij een project van dergelijke omvang hebben verschillende actoren belang bij het al dan niet realiseren ervan. Wat zijn de reacties van de betrokken actoren zoals de gemeentes op wiens grondgebied het kanaal gepland is, de haven van Antwerpen, de industrie en welk standpunt nemen zij in?

De buitenparlementaire acties tegen het project werden voornamelijk gevoerd door plaatselijke actiecomités onder de vleugels van *Red de Voorkempen* en het speciaal opgericht *Nationaal Komitee Antiduwvaart*. Wat voor een organisaties waren dit? Was de contestatie tegen het duwvaartkanaal de aanleiding voor het ontstaan van deze comités of waren ze al langer actief? Welke acties vonden plaats?

De betrokken organisaties worden geplaatst tegen de achtergrond van de bredere contestatiebeweging van de jaren zestig en zeventig, die in sociologische termen beter bekend staat als de “nieuwe sociale beweging”. Er wordt op zoek gegaan naar een omschrijving van de term “nieuwe sociale beweging” en meer specifiek naar een theoretische benadering van de Vlaamse milieubeweging. Is de contestatiebeweging tegen het duwvaartkanaal, die verder de “antiduwvaartbeweging” genoemd wordt, een onderdeel van de milieubeweging? Zo ja, hoe verhoudt ze zich ten opzichte van de theoretische beschouwingen van de Vlaamse milieubeweging?

⁸ Walgrave, 1994, p. 42.

In 1975 kan de antiduwvaartbeweging spreken van een overwinning: het duwvaartproject wordt uitgesteld voor onbepaalde tijd. Het einde van de strijd betekent echter niet het einde van het milieuengagement van sommige milieuactivisten.⁹ Mensen als Luc Versteyleen,¹⁰ Piet Coppentrath, Fons Mees en Paul Staes zijn immers niet alleen betrokken bij de strijd tegen het duwvaartkanaal, maar ook in AGALEV, de Vlaamse groene partij. Versteyleen, Mees en Coppentrath beslissen om in 1977 deel te nemen aan de parlementsverkiezingen onder de naam AGALEV.¹¹ De antiduwvaartbeweging was de katalysator voor het oprichten van een nieuwe progressieve partij. Is AGALEV met andere woorden ontstaan uit de contestatiebeweging rond het duwvaartkanaal? Welke rol speelden milieuactivisten als Mees, Coppentrath en Versteyleen in de vorming van een progressieve partij? Is er éézelfde ideologisch discours? Wat is de relatie tussen de antiduwvaartbeweging en AGALEV? Hoe zit het met de oorsprongsgeschiedenis van AGALEV die beweert dat de wortels van de partij in de *Anders Gaan Leven*-beweging liggen?

De indeling van het onderzoek in drie delen is arbitrair. De verschillende onderdelen van het onderzoek lopen in elkaar over. Om de structuur te bewaren is geopteerd voor een indeling volgens onderwerp: het eerste deel handelt over de economische en politieke factoren relevant voor het onderzoek; het tweede deel handelt over de contestatiebeweging ontstaan als gevolg van het geplande duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet; het derde en laatste deel betreft de ontstaansperiode van AGALEV en de relatie met de contestatiebeweging tegen het duwvaartkanaal.

⁹ "Duwvaartkanaal in de diepvries" *Het Laatste Nieuws*, 24 april 1975.

¹⁰ Luc Versteyleen (11/09/1927) wordt later behandeld in hoofdstuk *Anders Gaan Leven-beweging versus AGALEV: Luc Versteyleen, een omstreden persoon*.

¹¹ Eveline Dullaers, Interview, P. Coppentrath, November 2004, Sint-Job-in 't Goor.

Methodologie en bronnenzoektocht

De afgelopen jaren hebben de privaatrechterlijke archieven die betrokken zijn bij het ODIS-project hun traditionele doelstelling verruimd en zich ook gericht naar de studie van nieuwe sociale bewegingen.¹² De verruiming is ten dele het gevolg van toevalligheden: de nieuwe sociale bewegingen die ontstaan zijn tijdens de jaren zestig en zeventig wensten hun archieven te deponeren en de individuele pioniers ontruimden eveneens geleidelijk hun zolders.¹³ Op deze manier is een deel archivalia bij de privaatrechterlijke archieven terecht gekomen. Jammer genoeg geldt dit niet of slechts ten dele voor de milieubeweging. Enerzijds heeft de milieubeweging niet veel archiefmateriaal geproduceerd of bewaard. Anderzijds zitten de zolders van sommige milieuactivisten vol waardevolle documenten. Bij het uitvoeren van het onderzoek heb ik meerdere malen moeten ondervinden dat deze mensen niet beseffen hoe waardevol hun “oud papier” is. Bij wie ik kon, heb ik er dan ook op aangedrongen contact op te nemen met archiefinstellingen om hun “oud papier” te deponeren en dit niet bij de eerst volgende papierophaling op de stoep te zetten.

Er werd een literatuuronderzoek gedaan teneinde de theoretische delen van het onderzoek en de beschrijving van de geschiedenis van AGALEV. Deze studie steunt hoofdzakelijk op traditioneel bronnenonderzoek aangevuld met interviews. Het historisch onderzoek naar de milieubeweging in Vlaanderen zit min of meer in een impasse: waardevolle documenten zijn nauwelijks beschikbaar waardoor het opportuun is het onderzoek nog enkele jaren uit te stellen. De noodzaak milieuactivisten te interviewen dringt. Vandaar dat mijn onderzoek een evenwichtsoefening is tussen bronnenonderzoek en mondelinge geschiedenis. Ik vermoed dat nog verschillende belangrijke documenten onaangeraakt zijn. Wanneer deze vrijkomen, zal het resultaat van dit onderzoek ongetwijfeld verder kunnen uitgewerkt en genuanceerd worden.

De zoektocht naar relevant bronnenmateriaal was niet gemakkelijk. Vaak werd ik van het kastje naar de muur gestuurd. De moeilijkheid lag zowel bij gouvernementele als niet-gouvernementele instellingen. Dit lag zeker niet alleen aan het feit dat sommige archieven nog niet toegankelijk waren. De ondervonden problemen waren enerzijds te wijten aan het feit dat niemand specifiek verantwoordelijk is voor het beheer van de archieven en anderzijds

¹² ODIS is een samenwerkingsverband van het Archief en Documentatiecentrum voor het Vlaams Nationalisme (ADV), het AMSAB-Instituut voor Sociale Geschiedenis, het KADOC en het Liberaal Archief.

¹³ Hooghe en Billiet, 2004, p. 223.

te wijten aan het feit dat archieven stiefmoederlijk behandeld worden. Na enige tijd was ik niet meer verbaasd wanneer ik te horen kreeg dat de archiefkelder onder gelopen was bij de laatste regenbui. Het besef hoe waardevol oud papier kan zijn, lijkt iedereen te ontgaan, behalve de historicus.

Na een aantal hopeloze maanden opzoekingswerk, kreeg ik van het Liberaal archief te horen dat Karel Poma,¹⁴ nauw betrokken bij het debat over het duwvaartkanaal in het parlement, zijn persoonlijk archief in verband met het project wilde deponeren. Het waren vier pareltjes van archiefdozen waarin ik alles terugvond waar ik naar gezocht had. Het archief bevatte de verschillende studies over het project, alle krantenknipsels over de kwestie tussen 1973 en 1975, de verslagen van een interdepartementale werkgroep, voorbereidingen van interpellaties, briefwisseling met het ministerie van Openbare Werken, standpunten en moties van de betrokken actoren als de Kamer van Koophandel, de gemeentes, de intercommunale enzovoort. De meest uiteenlopende authentieke documenten waren hier verzameld.

Het archiefmateriaal dat gebruikt werd bij het onderzoek naar de antiduwvaartbeweging was voornamelijk afkomstig van Piet Coppénrath en Ludo Koch. Andere belangrijke actoren in het verzet als Fons Mees, Luc Versteylen en Paul Staes hadden respectievelijk geen archief, een waardeloos archief en een verloren gegaan archief. Het archief van het actiecomité *Red de Voorkempen* dat de acties coördineerde, is een grote puinhoop. Een zoektocht leverde niets op gezien het in de eerste plaats documenten vanaf 1980 waren. Op aanraden van mijn promotor spoorde ik hen aan het archief te deponeren bij AMSAB. Wat onlangs gebeurde, maar het is nog niet geklasseerd. Interessante documenten kunnen dus binnenkort beschikbaar worden.

De meest waardevolle documenten waren te vinden in het privé-archief van Piet Coppénrath. Documenten van *Red de Voorkempen*, het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* en AGALEV zijn daarin terug gevonden. Jammer genoeg moest Coppénrath vaststellen dat twee belangrijke klappers uit de beginperiode van AGALEV verloren geraakt zijn.

Het archief van Ludo Koch bestond voornamelijk uit eigentijdse uitgaven van progressieve groepen en enkele bedenkingen over het ontstaan van AGALEV.

¹⁴ Karel Poma (14 maart 1920-) was als lid van de toenmalige PVV, gemeenteraadslid van Wilrijk en van Antwerpen, en parlamentslid. Onder de regering Tindemans (25 april 1974 - 18 april 1977) werd hij staatssecretaris van Leefmilieu. Dankzij Poma kwam het debat over het duwvaartkanaal op gang in het parlement.

De documenten over de antiduwwaartbeweging en AGALEV zijn vrij summier. Waardoor enkel praktische afspraken en heel belangrijke dingen op papier werden gezet en bewaard. De beweging ging op een heel informele manier te werk. Vandaar dat het noodzakelijk was belangrijke actoren te interviewen om bepaalde situaties te verklaren, de documenten te verduidelijken en aan te vullen. Bij de keuze van de respondenten ben ik als volgt te werk gegaan. Ik ben begonnen met een interview met Fons Mees, dé milieuactivist uit de jaren zeventig, aan wie de vraag gesteld werd welke mensen interessant waren te interviewen. Aan elk van de volgende respondenten werd dezelfde vraag voorgelegd. De groep respondenten bestaat uit de personen die steeds als belangrijk opgegeven werden, uitgebreid met mensen die vooral betrokken waren bij de partij AGALEV en niet zozeer bij de antiduwwaartbeweging. Via deze werkwijze werden belangrijke actoren uit de Antwerpse milieubeweging voor het eerst geïnterviewd.

Er wordt getracht van de vernoemde personen in het onderzoek een korte biografische schets weer te geven. Het is echter niet gelukt om alle personen te situeren wegens gebrek aan informatie.

Wetenschappelijke relevantie

Deze scriptie levert het bewijs dat een interdisciplinaire aanpak van maatschappelijke fenomenen als de milieubeweging de voorkeur verdient op een strikt disciplinegescheiden aanpak. In deze optiek treed ik Fernand Braudel bij, die stelt dat de grens tussen geschiedenis en de andere sociale wetenschappen wezenlijk niet bestaat. Volgens Braudel bestrijken alle menswetenschappen hetzelfde terrein “van de handelingen van de mens in het verleden, het heden en de toekomst.”¹⁵ Dit terrein is in het verleden tussen de verschillende menswetenschappen verkaveld geraakt met als gevolg dat elke menswetenschap zich genoodzaakt ziet haar grenzen te verdedigen. Dat de geschiedenis zich van de sociale wetenschappen zou onderscheiden omdat historici zich op gebeurtenissen zouden richten en sociale wetenschappers op structuren, was volgens Braudel onjuist. Hetzelfde geldt voor de relativisering van het modelgebruik door historici. Beide wetenschappen interesseren zich voor de twee aspecten. Het verschil is dat ze zich op verschillende niveaus in de tijd hebben begeven.¹⁶

Het onderzoek naar de milieubeweging en nieuwe sociale bewegingen in het algemeen is tot voor kort hoofdzakelijk uit sociologische en politicologische invalshoek gevoerd. De beperkte toegang tot bronnenmateriaal is één van de hoofdredenen waarom vanuit de geschiedwetenschap tot nu toe weinig aandacht is besteed aan deze bewegingen.¹⁷ Deze scriptie behandelt tevens de milieubeweging en de partijvorming van AGALEV aan de hand van archivalia die nog niet gedeponereerd zijn in een archiefinstelling. De relevantie van dit onderzoek situeert zich op verschillende vlakken. Ten eerste zal een deel van de geschiedenis van de milieubeweging tussen 1973 en 1975 onderzocht worden aan de hand van historische documenten en interviews van betrokken milieuactivisten. Hierbij is het belangrijk te vermelden dat verschillende respondenten voor het eerste geïnterviewd werden. Deze kunnen dan ook als onaangeboorde bronnen beschouwen.

Ten tweede zal het onderzoek van de periode van 1975 tot 1979 interessant blijken inzake het ontstaan van AGALEV. Deze werd tot nu toe slechts door sociologen onderzocht. De tijd is dan ook rijp deze sociologische invalshoeken te combineren met een historiografische invalshoek waardoor er nieuwe elementen toegevoegd kunnen toegevoegd worden aan de gangbare theorieën over de ontstaansgeschiedenis van de partij.

¹⁵ Lorenz, 1987, p. 229

¹⁶Lorenz, 1987, p. 229.

¹⁷ Hooghe, *Een bewegend doelwit, de sociologische en historische studie van (nieuwe) sociale bewegingen in Vlaanderen*, 2004, pp. 331-397.

HISTORISCH KADER VAN HET ONDERZOEK

1. Sociaal-economisch situatie in België

1.1. De gouden jaren zestig

De jaren zestig staan beter bekend als “de gouden jaren”. De integratie van België in Europa betekende nieuwe afzetmarkten en een stijgende koopkracht wat ten goede kwam aan de economische groei. Door de goedkope energiebronnen en een snelle bevolkingstoename werd de economische bloei verder gestimuleerd. Het optimistische geloof in de economie was moeilijk klein te krijgen. Duizenden nieuwe jobs werden gecreëerd en gaven voor het eerst sinds lang de kans aan vrouwen om zich tot de arbeidsmarkt te wenden.

Het relatief hoger gezinsinkomen bood vele jongeren in de jaren zestig de mogelijkheid verder te studeren. De tussenfase tussen jeugd en volwassenheid was nieuw, zeker in de mate dat ze een sociale relevantie kreeg omdat steeds meer jongeren tot de postadolescentie gingen behoren. Hun numerieke aangroei versterkte de drang van deze jongeren om zich te affirmeren als een aparte sociale groep met eigen kenmerken en een specifieke identiteit.¹⁸ De jongerencultuur groeide uit tot een subcultuur waarmee ze zich wilden onderscheiden van heersende mentaliteit. In de jaren zestig moesten deze jongeren hun autonomie nog veroveren. De politiek bezat nog een bevoogdende houding wat een negatieve druk legde op de identiteit van de jongerencultuur. De drang naar autonomie en erkenning als groep ging gepaard met een streven naar vrijheid, zelfbeschikking en medezeggenschap, naar een meer democratische omgeving. Er heerste een utopisch verlangen naar een nieuwe, liefdevollere wereld. De conservatieve maatschappelijke omgeving riep bij de jongeren verzet en rebellie op die uitmondde in tal van kritische tendensen.

Geleidelijk ontstond een meer algemene kritische houding die de westerse consumptiemaatschappij met haar materialisme en kapitalistisch winstbejag hekelde, omdat deze het individu disciplineerde en zijn persoonlijke ontwikkeling belemmerde. Bovendien werd ingezien dat het westen zijn economische groei, met vele negatieve gevolgen voor het eigen leefmilieu, slecht kon aanhouden wanneer de armoede van de derde wereld in stand werd gehouden.

Het bewustwordingsproces was het eerst op te merken aan de Belgische universiteiten, vooral in Brussel en Leuven. De ondemocratische instellingen daagden de nieuwe jongerencultuur uit. De strijd aan de Leuvense universiteit entte zich op het communautaire probleem wat de

¹⁸ Reynebeau, 2003, p. 331.

strijd op politiek niveau tilde. De flamingantische studentenbeweging was in Leuven goed georganiseerd en bezat een lange traditie van actie en verzet: ze was het geschikte kanaal voor de nieuwe strijd. Het studentenprotest leidde tot aanhoudende manifestaties tussen 1966 en 1968, de Leuven Vlaams-beweging.¹⁹ De beweging ging de confrontatie aan met het gezag en evolueerde naar een antikapitalistische beweging.

Het jongerenverzet maakte de weg vrij voor de nieuwe sociale bewegingen die zich aankondigden. In 1966 bracht de antikernenergiebeweging zowat 15.000 betogers op de been in Brussel. Naar het einde van de jaren zestig toe roerden de Vredesbeweging en de Derde Wereldbeweging zich. Door de steun van verschillende actiegroepen werd de aandacht gevestigd op de oorlog in Vietnam. Het verzet bereikte een hoogtepunt in de periode van 1972 en 1973 wanneer zowat 170.000 scholieren en studenten massaal betoogden tegen het Plan-VDB, van Minister van Landsverdediging Paul Vanden Boeynants. Het plan voorzag een omvorming van het leger naar een beroepsleger in het kader van de NATO, maar vooral de maatregelen die de geleidelijke afschaffing van het uitstel van militaire dienst voorzagen, zorgden voor een wekenlange straatagitatie.

Na decennia lange sociale onrust, beleefden de jaren zestig een ongekennde sociale vrede. Het contract dat tussen de verschillende klassen was gesloten, hield stand en de arbeidersbeweging integreerde in het georganiseerde kapitalistische systeem. Het systeem hield echter grote gevolgen in voor de arbeidersklasse: er ontstond een steeds grotere kloof tussen de vakbonds bureaucratie en de basis. Het conflict kwam naar de oppervlakte aan het einde van de jaren zestig en de eerste helft van de jaren zeventig wanneer het ongenoegen van de arbeiders uitmondde in een stakingsgolf. De stakers eisten loonsverhoging, maar hoogst waarschijnlijk onder invloed van de kritische geest die heerste in deze periode, formuleerden ze voornamelijk kwalitatieve eisen. Zo eisten de manifestanten dat de machtspolitieke aspecten van de productie en de organisatie veranderden. De strijd die de arbeidersklasse aanging, tastte de beginselen van het Sociaal Pact uit 1944 aan.²⁰ De stakingsgolf resulteerde in een tijdelijke hernieuwde uitbreiding van de overlegpraktijken, waarbij doorgaans de regering betrokken was.

¹⁹ Reynebeau, 2003, 331-334.

²⁰ Witte, 1997, pp. 304-311.

1.2. Opkomst van de nieuwe sociale bewegingen

De nieuwe sociale bewegingen ontstonden voornamelijk uit de nieuwe hoger opgeleide lagen van de Belgische bevolking.²¹ De acties van deze bewegingen en de arbeiders drukten een crisis van het systeem uit. De nieuwe sociale bewegingen werden in de eerste fase tegengewerkt met criminaliseringstrategieën, overdreven agressieve replieken en pleidooien voor een krachtiger politieoptreden.

Toch moet de nadruk gelegd worden op de complexe wijze waarop de nieuwe sociale bewegingen zich verhielden tot het kapitalistisch bestel. Enerzijds drukten zij een crisis uit van het systeem. Anderzijds waren deze bewegingen, waarvan uiteindelijk slechts een klein segment koos voor een oriëntatie op de arbeidersklasse en voor niet-reformistische antikapitalistische oplossingen, in zeker opzicht functioneel om de archaische culturele bovenbouw te ontmantelen.²² Zij vonden immers ten dele hun wortels in het dubbelzinnige karakter van het moderniseren van de jaren zestig. Dit modernisme steunde op een hybridisch project dat modernisering en oude normen met elkaar verbond. Tegelijkertijd werden onhoudbare spanningen tussen de ontwikkelingen in het massaconsumptiesysteem en de autoritaire grondslag van de culturele sector voortgebracht. Tevens verwezen de nieuwe sociale bewegingen, vooral vanaf het midden van de jaren zeventig, naar een tendens om alle vormen van reproductie te problematiseren die de verzorgingsstaat had ingelijfd.²³ Ook in verband met deze groeiende problematisering bleef de opstelling van de nieuwe bewegingen dikwijls ambivalent. Velen van deze bewegingen vielen in hun kritiek op het functioneren van de maatschappij terug op een aangepaste versie van een vroegkapitalistisch ideologisch normenstelsel (inspraak van de burger, participatie, zelfhulp en ontplooiing, kleinschaligheid, natuur versus verstedelijking, alternatieve technologieën en energiebronnen) en dreigden meegezogen te worden in een strategie om de interventievormen van de keynesiaanse staat te herformuleren.

²¹ Witte, 1997, pp. 304-311.

²² Witte, 1997, p. 308.

²³ Dit ging om de reproductie van de menselijke soort (ecologische beweging, antikernbeweging, van de reproductie van de sociale leefomstandigheden buiten het werk (actiegroepen rond wonen, vervoer en gezondheid) en van de reproductie van de subjectiviteitsvormen (vrouwenbeweging, jongerenbeweging). Zie: Witte, 1997, p. 309.

1.3. De crisis van de jaren zeventig

De jaren zeventig staan in tegenstelling tot de “gouden jaren zestig” beter bekend als de crisisjaren. De economische crisis die België tussen 1973 en 1975 maakte deel uit van een wereldcrisis. De economische malaise was voor het eerst echt zichtbaar in het najaar van 1973, met de eerste autoloze zondagen.²⁴ De wegen, symbolen van de veralgemeende vooruitgang en welvaart, lagen er verlaten bij. Deze beelden veroorzaakten een schok die zijn effect op de bevolking niet miste. Het tijdperk van goedkope, overvloedige schijnbaar onuitputtelijke energie was voorbij.

De crisis werd veroorzaakt door het conflict in het Midden-Oosten, de Yom Kippoer-oorlog tussen Israël en enkele Arabische buurlanden. De olieproducerende landen, die zich verenigd hadden in de OPEC, reageerden op het conflict met sancties tegen de Westerse landen die Israël steunden: de petroleum werd slechts in kleine hoeveelheden verhandeld en tegen sterk verhoogde prijzen.²⁵

Op internationaal vlak was de afschaffing van de goudstandaard door Amerika beginjaren zeventig een duidelijk signaal van de internationale aard van de economische crisis.²⁶ De vrees voor een destabilisering van de wisselmarkten, werd werkelijkheid. De muntspeculatie en een petroleumembargo²⁷ van de Arabische landen, leidde tot een crisisgevoel dat zich snel verspreidde en spoedig ook praktische consequenties met zich meebracht. Door de economische verhitte van de Belgische economie lag de inflatie relatief hoog.²⁸ Het hoogtepunt van de crisis voor België was in 1975 toen het bruto binnenlandsproduct met 1,5 procent kromp en de stagflatie steeg: de industriële productie nam met 8,6% af en het aantal werklozen steeg dat jaar met 70%.

Het effect van de crisis was eerst relatief kortstondig voelbaar in de stijging van de prijzen en daarna in een lange tijd van hoge werkloosheid. De inflatie kreeg men onder controle en de groei kwam vanaf 1975 net boven de nulgrens, maar de werkloosheid bleef toenemen tot in 1986.

²⁴ Reynebeau, 2003, pp. 352-355.

²⁵ Reynebeau, 1977, p. 187.

²⁶ Na de Tweedewereldoorlog was een regeling uitgewerd dat het internationale monetaire systeem structureerde en stabiliseerde rond de convertibiliteit van de Amerikaanse dollar, het Bretton-Woods akkoord. Dollars konden altijd in een vaste waarde in goud worden omgeruild. Deze goudstandaard werd in het begin van de jaren zeventig opgegeven waardoor de munten gingen zweven.

²⁷ Het petroleumembargo van 1973 ging uit van de olieproducerende landen (OPEC), die harde sancties trof tegen het Westen dat Israël gesteund had in de Jom-Kippoer-oorlog.

²⁸ De inflatie tussen 1966 en 1970 bedroeg 15%. Zie: Vanhaute, 2002, p. 155.

2. Politiek klimaat in België

2.1. Naar een geregionaliseerd België (1968-1973)

De regeringen Eyskens-Merlot-Cools (maart 1968- januari 1971) en de daaropvolgende regering Eyskens-Cools II (januari 1972 – november 1972), beiden een coalitie tussen CVP en BSP, werden overwegend geconditioneerd door de aanhoudende gemeenschapsproblemen.²⁹ Hun val was te wijten aan oneindigheid over het communautaire dossier. De CVP was voorstander van een zo breed mogelijke cultuurautonomie voor de gewesten en wilde de gewesten effectieve machten delegeren.³⁰ De BSP daarentegen, wilde de regionalisering van het land tot een minimum beperken.

Wel had de eerste regering Eyskens-Merlot-Cools tegen eind 1970 de grondwetsherziening afgehandeld, maar dit was slechts mogelijk geweest doordat in de grondwet verwezen werd naar de gewone wetgever. De regering kwam snel in een crisis terecht omdat voor de uitvoering van sommige grondwetsartikels een tweederde meerderheid nodig was en nam op 24 september 1971 haar toevlucht tot het ontbinden van de Kamer. De verwachtingen van de regering om met de verkiezingen van 7 november 1971 haar gewone meerderheid te vergroten, werden niet ingelost. De oppositie van de federalistische partijen (de Volksunie, Front des Francophones en Rassemblent Wallon) kwam in tegendeel versterkt uit deze verkiezingen. Na drie maanden van crisis kwam een coalitieregering tussen de CVP en de BSP tot stand, de regering Eyskens- Cools II. De regering beschikte voortaan slechts over 128 zetels in de kamer, waar zij er voor de goedkeuring van bepaalde uitvoeringswetten van de grondwet 142 nodig had.

Het communautaire probleem was niet het enige probleem dat het openbare leven in de jaren tussen 1968 en 1972 beroerde.³¹ Evenals de andere westerse geïndustrialiseerde landen werd België geconfronteerd met een aantal sociaal-economische en morele problemen, die voor verdeling zorgden. De werknemers wilden steeds meer via de syndicaten deelnemen aan de economische welvaart wat het gevolg was van de democratisering van het economisch leven.

²⁹ Globaal gezien kennen de drie nationale partijen van België (CVP, BSP en PVV) bij de verkiezingen van 31 maart 1968 en 7 november 1971 een achteruitgang ten voordele van de zogenaamde taalpartijen (Volksunie, Rassemblent Wallon, RW, en Front Des Francophones, FDF). De VU werd de derde grootste partij in Vlaanderen en eindigde daarmee voor de PVV.

³⁰ Luykx, 1985, pp. 564-578.

³¹ Luykx, 1984, p. 566.

Opvallend was dat in deze jaren de zogenaamde wilde stakingen, die aan de controle van de vakbonden ontsnapten, het economische leven dreigden te ontwrichten.

2.2. De moeilijke gewestvorming en een economische crisistijd (1973-1981)

De twee belangrijkste problemen waarmee de regeringen na 1973 hadden af te rekenen, waren de voltooiing van de staatshervorming en de steeds stijgende inflatie en werkloosheid die een klimaat van sociale onrust veroorzaakten.³² De regering E. Leburton-L. Tindemans-W. Declercq (25 januari 1973 - 18 januari 1974) was speciaal opgericht om met een tweederde meerderheid de gewestvorming ten uitvoer te kunnen brengen. Ze mislukte echter in haar opdracht en in maart 1974 werden vervroegde verkiezingen uitgeschreven. Deze verkiezingen betekenden een algemene vooruitgang voor de CVP en PSC en leidden tot de vorming van de coalitieregering tussen de christen-democraten en de liberalen, onder leiding van Leo Tindemans.³³ Door de toetreding van het Rassemblement Wallon tot de regering kon een “voorlopige” gewestvorming gerealiseerd worden, die beperkt bleef tot een louter raadgevende bevoegdheid. Ondertussen nam de economische crisis alsmaar meer onrustwekkende afmetingen aan, maar dit weerhield de regering niet oneindige discussies te houden over de staatshervorming van België. In het voorjaar van 1977 kwamen vervroegde verkiezingen, die zowel de christen-democraten als de socialisten winst bezorgden.

Gezien de verkiezingsuitslag was het normaal dat Leo Tindemans zichzelf opvolgde. Minder verwacht was de samenstelling van de nieuwe coalitie die bestond uit de christen-democraten, de socialisten en twee regionale partijen, de Volksunie en de FDF. Men ging er vanuit dat een duurzame oplossing voor de communautaire problemen alleen mogelijk was indien ook de regionale partijen betrokken werden. De formatieonderhandelingen resulteerden in een algemeen communautair akkoord, het Egmontpact. De oplossing die voor Brussel gevonden was, werd in Vlaanderen afgewezen en het Egmontpact werd de aanleiding van vele twisten met als resultaat dat de regering Tindemans op 11 oktober 1978 ontslag nam. De problematiek rond het pact zorgde voor een splitsing van de Belgische Socialistische Partij.

De economische crisis die zich het einde van de jaren zeventig vooral liet voelen in de Waalse staalnijverheid, woog zwaar op de politiek.³⁴ Na het ontslag van het kabinet Tindemans had

³² Lukx, 1985, pp. 627-629.

³³ De regering Tindemans was aan de macht tussen 25 april 1974 en 18 april 1977.

³⁴ Luykx, 1985, p. 628.

men gehoopt geen vervroegde verkiezingen te moeten uitschrijven aangezien het volgende jaar voor het eerst Europese verkiezingen georganiseerd zouden worden. Er kwamen desondanks vervroegde verkiezingen en het duurde honderd dagen voor een nieuwe regering gevormd werd. Na het ontslag van Tindemans werd een overganskabinet aangesteld, onder leiding van PSC'er Paul Vanden Boeynants, omdat verwacht werd dat de crisis lang kon duren. Hiermee werd vermeden dat het parlement lange tijd geen grondwetgevende bevoegdheid zou hebben. Uiteindelijk kwam er een nieuwe regering op 3 april 1979 onder leiding van CVP-voorzitter Wilfried Martens. Deze bestond uit een coalitie tussen socialisten, katholieken en het FDF. De regering slaagde er niet in de gewestvorming tot stand te brengen omwille van de voorgestelde regeling rond Brussel. Half januari werd het FDF de laan uitgestuurd. Op 23 januari 1980 werd een tweede kabinet Martens gevormd, een coalitie tussen socialisten en katholieken, dat al evenmin slaagde. Het derde kabinet Martens werd op 18 mei 1980 gevormd en bestond uit de drie traditionele politieke families. Deze regering zou de gewestvorming uiteindelijk een wettelijke vorm geven, zonder een oplossing te vinden voor Brussel. De wetten inzake de gewestvorming van augustus 1980 brachten het politieke forum na tien jaar geruzie eindelijk rust. De euforie duurde echter niet lang wegens het gekibbel over het economisch herstelbeleid.

Het kabinet Martens IV werd samengesteld op 22 oktober 1980 en bestond dit keer uit alleen katholieken en socialisten. Problemen rond de indexkoppeling van lonen en sociale vergoedingen leidde echter tot de vijfde coalitievorming sinds de verkiezingen van eind 1978. Aan het einde van 1981 kwamen nieuwe verkiezingen: Wilfried Martens kon de draad weer opnemen en kwam aan het hoofd te staan van een regering van christen-democraten en liberalen.

3. Situering van de haven van Antwerpen

3.1. *Politieke situatie na WO II*

In de periode na de Tweede Wereldoorlog bleef het college van burgemeester en schepenen in Antwerpen in handen van de socialisten en de christen-democraten.³⁵ Het schepenambt van de haven bleef tot in 1994 in de rangen van de CVP, met onder andere Leo Delwaide.

Een geregelde weerkerend klacht van de stad was dat Antwerpen veel te weinig politiek gewicht in de schaal legde in Brussel. Daarbij werd de economische bijdrage van de stad en de haven aan de economie van het land steevast vergeleken met de vroegere aanwezigheid van de Antwerpse politieke en economische kringen op het hoogste niveau. Het is echter niet duidelijk of deze uitspraak ook geldig is.³⁶

3.2. *Economische situatie*

De haven van Antwerpen liep geen noemenswaardige schade op tijdens de Tweede Wereldoorlog met als gevolg dat ze vrij snel weer in gebruik kon genomen worden en een bijdrage leverde bij de heropbouw van Europa. De andere Europese havens hadden wel zwaar te lijden gehad tijdens de oorlog. Deze “concurrenten” van maakten van de heropbouw na 1945 gebruik om hun infrastructuur te moderniseren in tegenstelling tot Antwerpen wiens infrastructuur dateerde van voor 1940.³⁷ Daarom werd in 1956 door het parlement een wet aangenomen die voorzag en een programma waarin de meest dringende investeringen waren opgenomen, verspreid over tien jaar.³⁸ Dit tienjarenplan bevatte een spectaculaire uitbouw van het noordelijk deel van de haven, de uitbouw van nieuwe havendokken en als sluitstuk de Zandvlietsluis nabij de Nederlandse grens. De uitvoering van dit plan verdubbelde de capaciteit van de haven en gaf aanleiding tot een industriële explosie van de haven. Na de voltooiing van het tienjarenplan werd de haven op de rechteroever verder afgewerkt.

Het economische belang van de Antwerpse haven de onmiddellijke omgeving en België in het algemeen is van groot belang voor de tewerkstelling, de investeringen, de inbreng van

³⁵ Seberechts, 2001, pp. 903-911.

³⁶ Seberechts, 2001, pp. 903-911.

³⁷ Devrieze, 1989, pp. 3-4.

³⁸ Seberechts, 2001, pp. 903-911.

deviezen, de buitenlandse handel en het imago van het land.³⁹ De landinwaartse ligging van Antwerpen werd lange tijd beschouwd als een comparatief nadeel ten opzichte van kusthavens. Door de relatieve daling van de kosten van zeetransport in vergelijking met het landtransport, bleek de inwaartse ligging in belang te stijgen. De ligging droeg bij ertoe bij dat de continentale invloedssfeer in alle richtingen uitdeinde. De industriezones in eigenland zoals Limburg en Luik, maar ook andere zones in de buurlanden Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland vormen de zwaartepunten van het continentale hinterland.⁴⁰

Antwerpen zorgde voor een adequate uitbouw van de verbindingsmogelijkheden met het hinterland. De uitbouw van het wegennet werd in gang gezet met de aanleg van de Boudewijnautosnelweg naar Luik, vanaf 1956.⁴¹ In de loop van de jaren zestig en zeventig volgden de snelweg Antwerpen-Gent (E-3), de snelweg Antwerpen-Breda (E-10), de snelweg Antwerpen-Eindhoven (E-3) en de snelweg Antwerpen-Mechelen-Brussel (E-10).⁴² Vanaf 1964 werd de Kleine Ring rond Antwerpen aangelegd, met de Kennedytunnel onder de schelde. De Ring werd in 1970 ingehuldigd.

Belangrijk voor de Antwerpse haven was de realisatie van de Schelde-Rijnverbinding waardoor de verbinding met het Rijn-Moezelgebied drastisch werd ingekort.

Het vervoer van petroleum werd bevorderd door de aanleg van een pijplijnstelsel tussen Antwerpen en Rotterdam. Daarmee werd de ruime raffinagecapaciteit van de Antwerpse petrochemische nijverheid bevoorrad.

Pas op het einde van de jaren negentig kwam het dossier omtrent de IJzeren Rijn in een stroomversnelling. Antwerpen voelde de nood aan een tweede spoorwegverbinding met het hinterland. Het heropstarten van deze lijn met Duitsland scheen één van de meest haalbare projecten.

³⁹ Devrieze, 1989, pp. 8-14.

⁴⁰ Seberechts, 2001, pp. 903-911.

⁴¹ Seberechts, 2001, pp. 903-911.

⁴² Seberechts, 2001, pp. 903-911.

DEEL I

EEN DUWVAARTKANAAL TUSSEN OELEGEM EN ZANDVLIET

Inleiding

Dit deel is voornamelijk een beschrijvend onderdeel dat als inleiding kan beschouwd worden op deel 2 dat het fenomeen van de antiduwvaartbeweging behandelt.

Dit gedeelte van het onderzoek handelt over de plannen die voorzien in de realisatie van een duwvaartverbinding tussen het Albertkanaal (Oelegem) en de Antwerpse haven (Zandvliet) en de actoren die belang hebben bij het al dan niet realiseren ervan. Allereerst worden de oorsprong en de noodzakelijke technische voorzieningen van het transport door middel van duwvaart behandeld. De mogelijkheden van de duwvaarttechniek voor transport op de Belgische waterwegen wordt nagegaan waarbij initiële idee van het project en de alternatieve oplossingen worden besproken.

De problematiek rond het duwvaartkanaal heeft een hele weg afgelegd in het parlement. Verschillende interpellaties van onder andere volksvertegenwoordiger Karel Poma hebben plaatsgevonden tussen 1966 en 1975. Het overzicht van de parlementaire discussie dat aangereikt wordt, verduidelijkt waarom in 1975 beslist wordt het duwvaartproject uit te stellen.

De contestatie van de duwvaartplannen buiten het parlement en de vele interpellaties van de minister van Openbare Werken hebben geleid tot het samenstellen van een interdepartementale commissie. Deze werkgroep krijgt als opdracht het dossier opnieuw te onderzoeken en aanhoort dan ook alle betrokken actoren van zowel privé-belangengroepen als gouvernementele instellingen. Buiten het onderzoek van de commissie zijn nog verschillende andere studies gepubliceerd. De conclusies van deze wetenschappelijke onderzoeken naar het project worden tevens opgenomen in dit deel.

1. Duwvaart als transporttechniek

1.1. Oorsprong van duwvaart

In de negentiende eeuw ontstond in de Verenigde Staten van Amerika (VSA) het vervoer door middel van duwkonvoeien.⁴³ Op grote rivieren als de Mississippi en de Ohio werden van dan af houten schepen stroomafwaarts geduwd met behulp van “paddle wheelers”. Deze vaartuigen waren voorzien van stoomkracht, die door grote wielen voortgestuwd werden. Het grote voordeel van dit type vaartuig was dat het ook bij ondiepe wateren in staat was duwarbeid te verrichten. De eerder rudimentaire duwtechniek kende een langzame ontwikkeling tussen 1850 en 1930 als gevolg van de economische crisissen en de concurrentie met de spoorwegen.⁴⁴ Na 1930 breidde de duwvloot in de VSA snel uit. Door een verbeterde techniek (introduktie van de dieselmotor en de schroef) daalden de vervoersprijzen en kon de duwvaart concurreren met andere transportmiddelen. In 1960 waren er in de VSA ongeveer 4.000 duwboten actief, samen goed voor een laadvermogen van 15 miljoen ton.

De economische voordelen van duwvaartkonvoeien waren enorm: de mogelijkheid om dag en nacht te varen werd gecreëerd; er was minder personeel nodig; de rotatie van het te vervoeren materiaal gebeurde sneller; de bouwpijs van de duwbakken lag 40% lager dan bij ordinaire schepen; de duwbakken hadden een geringe weerstand. Al deze factoren samen zorgden voor een forse vermindering van de bedrijfskosten. Een economisch nadeel van duwvaartkonvoeien was dat ze enkel geschikt waren voor massagoederenvervoer tussen twee vaste punten. Er was een absolute basisvereiste die moest voldaan zijn opdat duwvaarten rendabel zouden zijn: het moest namelijk gaan om een constante trafiek van massagoederen tussen twee vaste punten op éénzelfde traject.⁴⁵

Het overgrote deel van het vervoer op de waterwegen in de VSA gebeurde door middel van duwkonvoeien waarbij de personeelskosten konden oplopen tot de helft van de vervoerskosten. Om te besparen op de personeelskosten was het voor de VSA van groot belang

⁴³ Van Hooymissen, “Duwvaart: technische en economische aspecten”, in: *Intermediair*, 25 februari 1972.

⁴⁴ Van Hooymissen, “Duwvaart: technische en economische aspecten”, in: *Intermediair*, 25 februari 1972.

⁴⁵ Onder een constante trafiek wordt het volgende verstaan: een duwkonvooi brengt grondstoffen uit punt A naar een fabriek op punt B; op de terugweg vervoert datzelfde konvooi bouwmaterialen, geproduceerd door de fabriek op punt B, naar een groot verbruikcentrum op punt A.

de duweenheden zo groot mogelijk samen te stellen. De rivieren in Amerika waren voldoende breed en diep om grote duwkonvoeien toe te laten.

De techniek van de duwvaart evolueerde verder in de twintigste eeuw. Heden bestaat een duweenheid uit een of meerdere duwbakken, die zelf geen beweegkracht bezitten en uit een duwboot, voorzien van mechanische stuwkracht. De duwbakken en de duwboot zijn onderling door middel van staaldraden verbonden tot een duweenheid, een duwkonvooi genoemd. De duwboot is een schip zonder laadruim en enkel voorzien van een verblijf voor de bemanning en het motorische gedeelte. De motor van een duwboot bezit een relatief groot vermogen. Hij is uitgerust met speciale schroeven en roeren die het konvooi een grote wendbaarheid bezorgen.

De grote troef van de duwvaart ligt in de mogelijkheid om te besparen op uitgaven voor constructie, personeel en onderhoud. Zulke besparingen maken het vervoer door middel van duwkonvoeien heel productief: ze varen tegen een lagere vervoerskost in vergelijking met de traditionele scheepvaart en het spoor- en wegverkeer.

1.2. De mogelijkheid van duwvaart in West-Europa

In de jaren vijftig werden, onder invloed van de VSA, enkele proefvaarten met duwboten uitgevoerd op de Europese waterwegen.⁴⁶ De eerste succesvolle proefvaarten dateren van 1955 op de Seine in Frankrijk, in 1957 op de Rijn in Duitsland en 1958 op de Schelde in België en Nederland. Uit deze testen bleek dat duwvaart mogelijk was voor Antwerpen, indien de ondervonden technische en administratieve moeilijkheden verholpen zouden worden.

Een onderzoek uit 1962 wees uit dat duwvaart op Europees niveau onmogelijk was omwille van economische en technische redenen.⁴⁷ Toch werd in de jaren zestig de mogelijkheid van duwvaart op de Europese wateren niet volledig uitgesloten. Indien de breedte van de waterwegen duwkonvoeien toeliet, bleek duwvaart in bepaalde omstandigheden rendabel te zijn.

In het onderzoek van 1962 werden de Verenigde Staten en West-Europa betreffende de aard van de economie en de waterwegen vergeleken. De onderzoekers stelden vast dat Europa in vergelijking met Amerika ten eerste een veel korter en minder goed bevaarbaar waterwegennet bezat; ten tweede produceerden de Europese industrieën minder, waren kleiner in omvang en was de ligging ongunstig om het vervoer per binnenschip te laten verlopen; en ten derde kende Europa een uitgebreid netwerk van sleepboten waarbij een groot aantal schippers in het bezit waren van een eigen boot. De studie besloot hieruit dat de factoren waaraan het succes van duwvaart in de Verenigde Staten te danken was, geregeld massavervoer tussen twee vaste punten en geschikte waterwegen, niet aanwezig was in West-Europa.

De infrastructuur van de West-Europese waterwegen was in de jaren zestig niet aangepast aan duwvaartkonvoeien als gevolg van de geringe breedte en diepgang van de rivieren en kanalen, en het grote aantal sluizen en bruggen. Deze kenmerken van de Europese waterwegen veroorzaakten beperkingen voor de doorvaartbreedte en -hoogte. De invoering van duwvaarttransporten die een ploegensysteem veronderstelden, zou eveneens grote gevolgen hebben voor de schippers die hun gezin mee aan boord namen.

⁴⁶ Studiecentrum Duwvaart, 1959-1962. Stadsarchief Antwerpen, Archief burgemeester Craeybeckx, MA-63373.

⁴⁷ Studiecentrum Duwvaart, 1959-1962. Stadsarchief Antwerpen, Archief burgemeester Craeybeckx, MA-63373.

1.3. De mogelijkheid van duwvaart in België

De eerste proefvaarten in de omgeving van Antwerpen vonden plaats op het einde van de jaren vijftig.⁴⁸ Met de testen werd aangetoond dat een commerciële exploitatie van duwvaartkonvoeien gepaard zou gaan met verscheidene moeilijkheden. De ontoereikendheid van de Schelde-Rijnverbinding zou het grootste obstakel vormen.

Enkel het Albertkanaal, de verbinding tussen Antwerpen en Luik, kwam in aanmerking voor transport door middel van duwvaart. Het kanaal was economisch gezien echter niet geschikt voor duwvaart: van Antwerpen naar Luik werden regelmatig massagoederen getransporteerd, maar de retourverzoeken bestond nooit uit massagoederen.⁴⁹ Aan de basisvereiste voor een rendabele duwvaarttrafiek, namelijk een constante trafiek van massagoederen tussen twee vaste punten op hetzelfde traject, werd niet voldaan. Het onderzoeksteam dat de mogelijkheden van transport met duwvaart onderzocht, besloot dat duwvaart op het Albertkanaal in economisch opzicht niet realiseerbaar was. Niettegenstaande dit negatief advies van een wetenschappelijk onderzoeksteam aan de burgemeester van Antwerpen, Lode Craeybeckx,⁵⁰ verschenen de eerste duwkonvoeien op het Albertkanaal aan het einde van de jaren zestig. Het ging echter wel enkel om kleine duwkonvoeien omdat de smalle sluzen en de beperkte doorsnede van het Albertkanaal geen grote konvoeien toelieten.

⁴⁸ Studiecentrum Duwvaart, 1959-1962, p. 60. Stadsarchief Antwerpen, Archief Lode Craeybeckx, MA-63373.

⁴⁹ Studiecentrum Duwvaart, 1959-1962, p. 60. Stadsarchief Antwerpen, Archief Lode Craeybeckx, MA-63373.

⁵⁰ Lode Craeybeckx (24/11/1897 – 25/07/1976) sloot zich in 1922 aan bij de B.W.P. Naast zijn carrière als advocaat engageerde hij zich verder in de B.W.P. Hij werd tot volksvertegenwoordiger verkozen in 1932 en in maart 1933 volgde zijn benoeming tot burgemeester van Deurne. Hij legde vrijwillig beide mandaten neer in augustus 1937 en verhuisde naar Antwerpen. Na een kort intermezzo als Minister van Koloniën (8 dagen in maart 1946), werd hij op 12 april 1947 een eerste maal tot burgemeester van Antwerpen benoemd en zou blijven tot aan zijn dood in 1976. Craeybeckx introduceerde in het gemeentebestuur de meerjarenplannen om grote investeringen meer gestructureerd te kunnen aanpakken. Het tienjarenplan voor de haven is hiervoor exemplarisch.

1.4. Een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet

A. OORSPRONG VAN HET IDEE

Het schepencollege van Antwerpen bracht voor de eerste maal de noodzakelijkheid van een verbinding tussen het Albertkanaal en het noordelijke deel van de haven van Antwerpen ter sprake in 1958.⁵¹ Het initiatief voor de gesprekken in verband met een omleidingskanaal, dat het Albertkanaal en de haven zou verbinden, kwam van het departement van Openbare Werken onder leiding van toenmalig minister Omer Vanaudenhove⁵² en toenmalig secretaris-generaal Gustave Willems.⁵³ Willems beschouwde de verbinding van het noordelijk havengebied met het Albertkanaal als een noodzakelijke aanvulling op het tienjarenplan van 1956.⁵⁴ Wanneer het tienjarenplan zou uitgevoerd worden, zou het zwaartepunt van de haven zich naar het noorden verplaatsten. Enkel in noordelijke richting was er genoeg ruimte voorhanden om de haven aan te passen aan het toenemende verkeer en industrialisatie. Daarenboven moesten de noodzakelijke onderhoudswerken van het Albertkanaal uitgevoerd worden.⁵⁵ Het Bestuur van Waterwegen en de Dienst van het Albertkanaal wilden van deze gelegenheid gebruik maken om het kanaal geschikt te maken voor de nieuwe scheepstechnieken, namelijk duwvaartkonvoeien. Tegelijkertijd kwamen er klachten uit het Antwerpse hinterland, met name uit Luik, over de slechte toestand van het kanaal en over de moeilijke toegang tot het Antwerpse havengebied wegens de flessenhals ter hoogte van Wijnegem.

Oorspronkelijk ging het dus niet over een “duwvaartkanaal”. In Europa stond de duwvaart aan het einde van de jaren zestig nog in zijn kinderschoenen. Franse en Duitse groepen die

⁵¹ Notulen Gemeenteraadszitting stad Antwerpen, 24 september 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁵² Omer Vanaudenhove (1917-1994) was één van de boegbeelden van de liberale beweging. Hij was onder andere burgemeester van Diest, informateur, minister, ondernemer en partijvoorzitter van de Liberalen. Onder de leiding van Omer Vanaudenhove werd de liberale partij in 1961 grondig vernieuwd en een eerste grote verruimingsoperatie vond plaats: de oude Liberale Partij werd opgevolgd door de Partij voor Vrijheid en Vooruitgang (PVV). Omer Vanaudenhove heeft lange tijd zijn stempel gedrukt op de koers van de liberale partij.

⁵³ Gustave Willems (1901-1979) was lid van de toenmalige liberale partij PVV.

⁵⁴ Het gaat om een tienjarenplan dat voorziet in de uitbreiding en de modernisering van de haven van Antwerpen. In 1956 werd het plan bij wet bekrachtigd en het zou tussen 1957 en 1967 verwezenlijkt worden.

⁵⁵ Door nieuwe, grotere, gemotoriseerde vaartuigen en een gebrek aan onderhoud tijdens de Tweede Wereldoorlog, waren de oevers van het Albertkanaal in de jaren vijftig in slechte staat.

reeds duwkonvoeien in de vaart hadden, eisten dat de haven van Antwerpen eveneens toegankelijk zou zijn.

In de loop van 1958 starten onderhandelingen tussen de stad Antwerpen en de Ambtenarencommissie voor Uitbreiding van Stad en Haven. Als gevolg van deze bespreking kreeg de Technische Dienst van het Havenbedrijf⁵⁶ de opdracht een ontwerp van de verbinding tussen het noordelijk havengebied en het Albertkanaal te maken. De Dienst suggereerde een verbinding vertrekkende van het zevende havendok, het Churchilldok, om via Ekeren het Albertkanaal te bereiken in Schoten.

Uit de optiek van de havenuitbreiding gaf deze verbinding, die de “korte” verbinding genoemd werd, voldoening voor de stad Antwerpen. Het ontwerp kreeg de steun van de Antwerpse economische kringen, vertegenwoordigd in de Kamer van Koophandel. Vanuit stedenbouwkundig standpunt had de stad Antwerpen verscheidene bezwaren: de Antwerpse agglomeratie zou langs de noordoostelijke zijde afgesloten worden; een nieuwe waterweg dicht bij de Antwerpse agglomeratie zou talrijke gronden kruisen die reeds bij Koninklijk Besluit een definitieve bestemming als bouwgrond hadden gekregen; het resultaat van de onderhandelingen met het ministerie van Landsverdediging over een overname van militaire gronden in het betreffende gebied, riskeerde in het gedrang te komen; plannen voor de bouw van een sociale woonwijk zouden moeten afgeblazen worden. De omliggende gemeenten, het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening en het Bestuur van Bruggen en Wegen formuleerden eveneens bezwaren op het voorgestelde plan.⁵⁷

De modernisering van het Albertkanaal was eveneens noodzakelijk om een betere verbinding te krijgen tussen de Antwerpse dokken en Nederland. Op 13 mei 1963 werd in 's Gravenhage het Schelde-Rijnverdrag tussen Nederland en België bekrachtigd.⁵⁸ Dit verdrag vervulde een

⁵⁶ Op dat moment staat Leo Delwaide als havenschepen van Antwerpen aan het hoofd van het Havenbedrijf.

⁵⁷ Ekeren, Merksem en Schoten.

⁵⁸ Op 13 mei 1963 werd te Den Haag door eerste minister Lefèvre en zijn Nederlands ambtgenoot De Quay een akkoord over een nieuwe Schelde-Rijnverbinding ondertekend, dat ten gunste van Antwerpen een zeer oud conflict over de Belgische en Nederlandse havenbelangen regelde. Er zou een nieuwe vaarweg worden aangelegd, die de monding van de Schelde met deze van de Rijn verbindt. De nieuwe waterweg zou gaan doorhaan het nieuwe zeekanaal van de Antwerpse dokken naar het sluizencomplex van Zandvliet en verder over de Oosterschelde doorheen Nederland naar de Waal. De van uitvoering van deze werken zou 7 tot 10 jaar in beslag nemen en voor ca 90% door België worden bekostigd. De nieuwe vaarweg zou een bodemdpte van 5m, een bodembreedte van 90m en een

oude wens van Antwerpen om een kortere waterweg tussen de Schelde en de Rijn te realiseren. Nederland zag dit als een tegemoetkoming aan België en eiste twee voorwaarden: enerzijds zou België voor 85% van de kosten instaan, al lag het kanaal voor het grootste deel in Nederland. Anderzijds zou België zoetwater leveren aan Nederland. Hiervoor kwam enkel het water van de Maas in aanmerking dat via het Albertkanaal Antwerpen bereikte. De Schelde kwam niet in aanmerking aangezien het water te veel verontreinigd was. Zo zou het water van het Albertkanaal het Schelde-Rijnkanaal voeden en dit zonder in contact te komen met meer vervuild water. Het plan kon enkel bewerkstelligd worden door een verbinding te creëren tussen het Albertkanaal en het Schelde-Rijnkanaal.

De plannen lagen lange tijd stil. Tussen 1958 en 1966 werd de problematiek van de verbinding tussen het Albertkanaal en de haven bestudeerd door de bevoegde rijksdiensten, onder leiding van het ministerie van Openbare Werken.⁵⁹ De stilte rond het project werd doorbroken door een brief *de dato* 10 mei 1966 van minister van Openbare Werken, Jos De Saeger,⁶⁰ aan het stadsbestuur van Antwerpen.⁶¹ Het ministerie van Openbare Werken had besloten de modernisering van het Albertkanaal, tussen Schoten en de haven, via een omleidingskanaal moest gebeuren rekening houdend met de studies van het departement en het feit dat in de toekomst het zwaartepunt van de havenactiviteit zou verplaatst worden in noordelijke richting.

waterspiegel van 124m bezitten. Na uitvoering van de werken moest België overgaan tot de afschaffing van de Rijnpremies, die ons land verleende om de Rijnvaart naar Antwerpen economisch aantrekkelijk te maken. Deze Rijnpremies waren niet alleen een doorn in het oog van Nederland, doch dwongen België tot belangrijke uitgaven, waarvan ons land zou kunnen afzien. Op 23 maart 1965 werd te Brussel overgegaan tot de uitwisseling van de bekrachtigingsoorkonden van het verdrag dat op 23 april in werking zou treden. Deze overeenkomst, die voor Antwerpen ongetwijfeld rijke vruchten zou afwerpen, legde de grondslagen voor een gemeenschappelijke Benelux politiek met betrekking tot het deltagebied van Rijn-Maas-Schelde, dat als een belangrijke toegangspoort van het een wordende West-Europa kan worden uitgebouwd. Zie: Luyckx, 1985, pp. 504-713.

⁵⁹ Notulen Gemeenteraadszitting stad Antwerpen, 24 september 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁶⁰ Jozef (Jos) De Saeger, (1911-1998) was een Vlaamsgezind christen-democratisch politicus, behorend tot de arbeidersvleugel van de CVP. Na de oorlog engageerde De Saeger zich als secretaris van de Mechelse CVP-afdeling en van het lokale CVP-arrondissementsverbond. Ondertussen was hij te Mechelen in 1946 tot gemeenteraadslid verkozen en werd er later schepen van Openbare Werken. In 1949 was De Saeger verkozen tot kamerlid, wat hij zou blijven tot in 1974. Hij werd in 1961 verkozen tot voorzitter van de Vlaamse partijvleugel en eerste ondervoorzitter onder Paul Vanden Boeynants. Van 1965 tot 1972 was hij minister van Openbare Werken. Als minister stimuleerde hij de uitbouw van

De Saeger stelde twee oplossingen voor om dit probleem op te lossen: een eerste voorstel was een omleiding via Ekeren, het traject dat in 1958 uitgetekend werd; het tweede voorstel was een kanaal dat het traject van het oude “Antitankkanaal” volgde, van Oelegem naar Zandvliet. Volgens De Saeger bestond de ideale oplossing erin beide voorstellen te realiseren, maar de minister verwierp deze optie en liet zijn voorkeur uitgaan naar de “grote omleiding”, van Oelegem naar Zandvliet. Hij argumenteerde zijn keuze als volgt: enerzijds zou het toekomstig zwaartepunt van de haven in het noorden komen te liggen en anderzijds zou een omleidingskanaal dat dicht bij de haven gelegen was een verdere uitbreiding in de toekomst beperken. De minister verzocht het schepencollege van de stad Antwerpen om advies, alvorens een definitieve beslissing genomen werd.

Op vraag van het ministerie van Openbare Werken onderzocht het Antwerps schepencollege de voor- en nadelen van beide trajecten. Op 23 september 1966 maakte het schepencollege per brief zijn voorkeur bekend voor het “zuidelijke tracé”, ofwel het “lange tracé”, ofwel het tracé tussen Oelegem en Zandvliet.⁶² De motivatie was dat het zuidelijke tracé de kortste verbinding bood tussen Luik en Antwerpen. Er werden evenwel enkele bedenkingen geformuleerd bij het zuidelijke traject. Ten eerste zou het omleidingskanaal via Oelegem problemen met zich meebrengen ter hoogte van de sluizen te Wijnegem die niet geschikt waren voor duwvaart. Ten tweede rees de vraag of het zuidelijk traject nog realiseerbaar was: de voorbehouden kanaalzone was wegens stedenbouwkundige ontwikkelingen niet vrij van problemen. De bezwaren die reeds uit 1958 dateerden, werden opnieuw geformuleerd: de voorbereidingswerken voor de aanleg van de Grote Ring en de E-3 waren ondertussen in het betrokken gebied reeds gestart; er was een plan dat voorzag in een nieuwe woonwijk in Ekeren; de problemen rond de militaire gronden waren nog niet van de baan. Ten derde werd aangehaald dat ook de andere gemeenten, die op het uitgestippelde traject liggen, stedenbouwkundige en verkeerstechnische bezwaren zouden formuleren.

Kort na het advies van het Antwerps schepencollege aan de minister van Openbare Werken, bevestigde Jos De Saeger zijn voorkeur voor het “lange tracé” van Oelegem naar Zandvliet.

de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge. In de regeringen Leburton-Tindemans (1973-1977) werd hij minister van Volksgezondheid, Leefmilieu en Gezin.

⁶¹ Brief van minister J. De Saeger aan het College van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen, 10 mei 1966. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁶² Brief van het College van burgemeester en schepenen aan Minister van Openbare Werken, J. De Saeger, Verbetering verbinding haven-Albertkanaal, 23 september 1966. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

Leo Delwaide,⁶³ havenschepen van Antwerpen, gaf net als De Saeger voorkeur aan het lange traject.⁶⁴ Een belangrijk argument voor Delwaide was de nieuwe Schelde-Rijnverbinding. Het verkeer dat vroeger de Rijn naar het Albertkanaal via de zuidelijke sluizen moest, zou in de toekomst via het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet varen. Het grote voordeel hiervan was dat het verkeer niet meer doorheen de haven moest.

Wanneer de definitieve beslissing precies werd genomen, was heel onduidelijk. In 1966 bevestigde minister Jos De Saeger het traject tussen Oelegem en Zandvliet. Maar de definitieve beslissing was op dat moment nog niet gevallen. In een interpellatie van 18 mei 1966 door volksvertegenwoordiger Karel Poma tot de minister De Saeger,⁶⁵ verklaarde deze dat er nog geen enkele beslissing genomen was. Op de expliciete vraag van Karel Poma aan de minister van Openbare Werken in een interpellatie daterend van 10 mei 1973, werd niet geantwoord. De definitieve beslissing het project te laten doorgaan, kan ergens gesitueerd worden in de loop van het jaar 1968.

De voorbereidende maatregelen voor de aanleg van het duwvaartkanaal startten in de jaren zestig zonder enig protest uit te lokken, uitgezonderd van een aantal eigenaars die onteigend waren of zouden worden. De onteigeningsplannen werden goedgekeurd en de aanleg van bruggen over de E-10 te Schoten en over de E-3 te Oelegem verliep probleemloos. Alle werkzaamheden kaderden in het project voor de aanleg van een duwvaartkanaal. Het protest manifesteerde zich pas in 1973 na de publicatie van een artikel van Johan Staes in de weekendeditie van de *Gazet Van Antwerpen*.⁶⁶

⁶³ Leonard (Leo) Delwaide (27 juli 1897 – 13 juni 1978) treedt in 1933 toe tot de Gemeenteraad van Antwerpen. In 1939 wordt hij opgenomen in het college van burgemeester en schepenen onder voorzitterschap van Camille Huysmans. Onder zijn bevoegdheid ressorteren haven, handel, scheepvaart en rechtszaken. Op 7 december 1940 wordt Delwaide burgemeester van Antwerpen en neemt in 1944 na de bevrijding ontslag. In 1953 maakt Leo Delwaide opnieuw deel uit van de Antwerpse Gemeenteraad. In 1959 treedt hij opnieuw aan als schepen. Leo Delwaide krijgt de bevoegdheid over de haven van Antwerpen, wat hij ook in de daaropvolgende besturen zal krijgen. Hij overlijdt in 1978, tijdens zijn mandaat. Naast zijn carrière in de gemeentepolitiek was Delwaide in 1949 verkozen tot CVP-kamerlid en zetelde in het parlement tot 1968.

⁶⁴ Notulen Gemeenteraadszitting stad Antwerpen, 24 september 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁶⁵ Cf. Supra, hoofdstuk *Parlementairdebat*.

⁶⁶ Staes, J., "Miljardenproject zal de Voorkempen onherstelbaar verminken: Duwvaart kost 1000 ha groen", *Gazet Van Antwerpen*, 24 maart 1973.

B. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

Het eerste alternatief, het traject van Wijnegem naar het 7de havendok (Churchilldok) via Ekeren, werd tot 1969 geëist door de Antwerpse Kamer van Koophandel. Daarna veranderde de Kamer van mening en werd voorstander van het lange traject.⁶⁷ Door deze eis te laten vallen, was in 1973 geen enkele groepering of instantie nog voorstander van dit alternatief. Oorspronkelijk was het traject van Wijnegem naar het 7de havendak één van de meest gunstige. Wegens de hogere havenactiviteit in het desbetreffende dok en de uitbouw van de wegeninfrastructuur in de omgeving kon dit alternatief niet meer gerealiseerd worden. Het alternatief had echter geen negatieve gevolgen voor de landbouw en de natuurgebieden in de Voorkepen.⁶⁸

Het omleidingskanaal van Oelegem naar Zandvliet, de tweede optie, was het meest omstreden traject, bijgevolg werd hierover het meest gedebatteerd. De voordelen voor de scheepvaart waren bij dit traject het grootst omdat de Antwerpse agglomeratie ontweken zou worden waardoor heel wat moeilijkheden vermeden werden. In de toekomst zou de havenactiviteit zich in noordelijke richting uitbreiden en dit traject zou deze uitbreiding niet in het gedrang brengen. Deze optie bood in de toekomst mogelijkheden aan de duwvaart en vergemakkelijkte de Schelde-Rijnverbinding daarenboven was het financieel gezien de goedkoopste oplossing. Andere voordelen aan dit alternatief waren enerzijds het feit dat een verlies aan oppervlakte, bestemd voor de industrie, op deze manier vermeden werd. Anderzijds voorzag het antitankkanaal een gedeelte van het traject waardoor minder onteigeningen nodig zouden zijn. Het doorvoertransport maakte 20% uit van het transport op het Albertkanaal, het omleidingskanaal zou voornamelijk voor deze 20% bedoeld.⁶⁹ De verbinding tussen Oelegem en Zandvliet zou in de toekomst, wanneer de Schelde-Rijnverbinding in gebruik kwam, het vervoer van massagoederen vanuit Rotterdam naar Antwerpen vergemakkelijken. De negatieve gevolgen van deze optie waren eveneens groot. Op ecologisch vlak zouden landbouw- en natuurgebieden verdwijnen, er zou een fysische barrière ontstaan en de schade aan de omgeving door de verlaging van het grondwater zou enorm zijn. Technisch gezien was er nog geen oplossing voor de bestemming van de grote hoeveelheden baggerspecie die zouden vrijkomen bij het realiseren van dit plan.

⁶⁷ Brief van De Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen (voorzitter R. J. Lhonneux) aan A. De Roeck. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁶⁸ Interdepartementale Werkgroep "Duwvaartkanaal", vergadering nr. 3, 1 oktober 1973. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

⁶⁹ Interdepartementale Werkgroep "Duwvaartkanaal", vergadering nr. 3, 1 oktober 1973. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

De voorstanders van dit alternatief waren de stad Antwerpen, het ministerie van Openbare Werken en, sinds 1969 ook de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen. Het grootste deel van de bevolking en de betrokken gemeenten waren echter fel gekant tegen dit traject.

Het derde alternatief was de aanpassing van het Albertkanaal over zijn volledige lengte en dus ook tussen Oelegem en Zandvliet. Dit traject werd verdedigd door de groencomités onder leiding van *Red de Voorkempen* omdat dit alternatief geen groene zones zou opeisen. Het alternatief was de kortste mogelijkheid, maar het bracht wel de hoogste kosten met zich mee door de dure onteigeningen van industriegronden.

De moderniseringswerken van het kanaal in de sectie van Luik tot Oelegem waren sinds 1960 in een versnellingsfase geraakt. Het Albertkanaal werd gegraven tussen 1930 en 1939, met als voornaamste doelstelling het verbeteren van de verbinding tussen de Antwerpse haven en zijn hinterland, de Kempische industrie en Luikse zware metaalnijverheid.⁷⁰ De eigenlijke exploitatie van het Albertkanaal startte pas in 1947 door de Tweede Wereldoorlog. In de naoorlogse periode kende het Albertkanaal vrij snel tekenen van congestie als gevolg van de hogere snelheden en de toename van het verkeer. Een modernisering van het kanaal werd noodzakelijk.⁷¹ Het belangrijkste probleem bij de modernisering van het Albertkanaal deed zich voor in de sectie van Oelegem naar Antwerpen. Enerzijds was dit te wijten aan het feit dat zich aan beide oevers een uitgebreide industriële activiteit ontwikkeld had. Door de ligging van de bedrijven werden de maximale verbredingsmogelijkheden beperkt. Anderzijds was het noodzakelijk dat de sluis te Wijnegem (die tussen Oelegem en Antwerpen ligt) geschikt werd gemaakt voor de doorvaart van duwkonvoeien.

De laatste keuzemogelijkheid was het “kort tracé” tussen Schoten en het Churchilledok.⁷² Dit tracé volgde het bestaande Albertkanaal van Oelegem tot Schoten waar het bestaande kanaal verbreed zou worden.⁷³ Een voorwaarde was wel dat het sas van Wijnegem geschikt gemaakt werd voor de duwvaart.

⁷⁰ Bijlage 2, bij de Interdepartementale Werkgroep “Duwvaartkanaal”, vergadering nr. 4, 15 oktober 1973. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

⁷¹ Bijlage 2, bij de Interdepartementale Werkgroep “Duwvaartkanaal”, vergadering nr. 4, 15 oktober 1973. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

⁷² Bijlage 1, bij de Interdepartementale Werkgroep “Duwvaartkanaal”, vergadering nr. 4, 15 oktober 1973, pp. 1-2. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

⁷³ Bijlage 3, bij de Interdepartementale Werkgroep “Duwvaartkanaal”, vergadering nr. 4, 15 oktober 1973, p. 6. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

1.5. Samenvatting

Het onderzoek naar de mogelijkheden van duwvaart in Europa en België wees uit dat het nooit een gelijkaardig succes zou kennen als in de Verenigde Staten. Toch zou duwvaart op bepaalde delen van de Europese rivieren en kanalen mogelijk zijn mits enige technische aanpassingen. In België verschenen aan het einde van de jaren zestig de eerste kleine duwvaartkonvoeien op het Albertkanaal.

Het oorspronkelijk plan bestond uit de aanleg van een verbinding tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen. Het was pas later in 1966, onder minister van Openbare Werken De Saeger, dat de nadruk werd gelegd op het aanpassen van deze verbinding aan de nieuwe duwvaarttechnieken. Het initiatief voor een verbindingskanaal lag bij het ministerie van Openbare Werken, onder leiding van minister Omer Vanaudenhove en voornamelijk onder impuls van de toenmalige secretaris-generaal Gustave Willems. Vanuit de optiek van het tienjarenplan opgesteld in 1956, zou de havenactiviteit voornamelijk naar het noorden verschoven worden en zou een verbinding tussen het Albertkanaal en het noordelijke deel van de haven opportuun geweest zijn. Door het succes van de duwvaarttechniek in buurlanden als Frankrijk en Duitsland, en door de vraag van de Luikse industrie om het Albertkanaal te optimaliseren, werd geopteerd voor een modernisering van het Albertkanaal, aangepast aan de nieuwe vaartechnieken. Vanuit het perspectief van een noodzakelijke modernisering van het Albertkanaal en het feit dat duwvaart beginjaren zestig in de buurlanden reeds zijn ingang had gemaakt, werd besloten een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet aan te leggen. De datum van de definitieve beslissing is niet bekend, maar kan gesitueerd worden in de loop van 1968.

2. Het duwvaartproject onderzocht

2.1. Inleiding

De plannen die voorzagen in de aanleg van een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet zijn door verschillende instanties, buiten het ministerie van Openbare Werken om, onderzocht geweest. Aanleiding hiervoor was het ontbreken van een degelijke studie door het ministerie bij de aanvang van de voorbereidende werken in 1973. Het ontbreken van degelijk bewijsmateriaal zorgde voor het verschijnen van allerlei doemscenario's over de gevolgen van het graven van een kanaal. In 1973 klaagde Karel Poma in de Kamer over het feit dat er een gebrek was aan wetenschappelijke onderzoek door het ministerie van Openbare Werken.⁷⁴

De belangrijkste studie die de gehele problematiek onderzocht, was deze van het Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek (SES0) in samenwerking met Antwerpse Universiteit (UFSIA). De betrokken onderzoekers waren professor Virenque,⁷⁵ professor Van Broekhoven⁷⁶ en doctorandus Nonneman.⁷⁷ Met deze studie werd in 1974 het project voor het eerst in al zijn facetten onderzocht. De interdepartementale commissie voerde haar onderzoek in dezelfde periode.

⁷⁴ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire handelingen, 10 mei 1973, pp. 1733.

⁷⁵ Pieter Virenque is in 1975 hoogleraar economische wetenschappen aan de UFSIA. Hij stichtte in 1958 het SES0 studiecentrum en was directeur tot 1970.

⁷⁶ Emiel Van Broekhoven is in 1975 hoogleraar economische wetenschappen aan de UFSIA, universiteit van Antwerpen en voorzitter van het Studiecentrum voor economisch en sociaal onderzoek, het SES0.

⁷⁷ Walter Nonneman is in 1975 medewerker van het SES0 studiecentrum en onderzoeksassistent aan de universiteit van Harvard verbonden aan de vakgroep toegepaste economische wetenschappen.

2.2. De interdepartementale commissie

De interdepartementale commissie werd in september 1973 voor het eerst bijeen geroepen onder impuls van toenmalig minister van Openbare Werken Alfred Califice.⁷⁸ De commissie kwam er naar aanleiding van een voorgenomen interpellatie van volksvertegenwoordiger Karel Blanckaert,⁷⁹ het aanhoudende protest van de bevolking en mede op verzoek van het dagelijkse bestuur van de CVP-nationaal, de Antwerpse PVV en de Volksunie.⁸⁰

De commissie moest de gemoederen bij voor- en tegenstanders tot bedaren brengen door een duidelijk overzicht te brengen van de voor- en nadelen van het project. Minister van Openbare Werken A. Califice besliste dat alle werkzaamheden, eveneens de onteigeningen zouden worden stopgezet tot dat de onderzoeksresultaten bekend waren. Het ministerie van Openbare Werken liet uitschijnen dat de gehele problematiek opnieuw onderzocht zou worden. Officieus werd in juli 1973 bekend als gevolg van een uitgelekt interndocument van het ministerie van Openbare Werken, dat “de werkgroep vertrok vanuit het standpunt dat alle voorgaande verklaringen van Jos De Saeger en Alfred Califice ongewijzigd zouden blijven. Dit betekende dat de commissie het economische nut niet zou aanvechten en dat het traject van het verbindingskanaal aanvaard werd. De werkgroep zou enkel bestuderen welke voorzorgen genomen nodig waren om de schade tot het minimum te beperken, en welke maatregelen dienden getroffen worden om de schade te compenseren. Dit had als gevolg dat de onteigeningen niet werden stopgezet.”⁸¹

De verslagen van de interdepartementale commissie gaven een mooi overzicht van de stand van zaken in 1973. Belangrijke actoren als ingenieur Johan Demoen,⁸² adjunct-kabinetschef van Openbare Werken, verdedigde het project tegenover de leden van de commissie.⁸³ De commissie slaagde echter niet in haar opzet duidelijkheid te scheppen in het dossier en werd

⁷⁸ Alfred Califice (12 oktober 1916 – 10 maart 1999) lid van de Parti social-chrétien (PSC), was lid van het Europees Parlement (1968-1972), werd minister van Openbare Werken in januari 1973 tijdens de regering Leburton en minister van Waalse aangelegenheden tijdens de regering van Tindemans I.

⁷⁹ Karel Blanckaert was in de jaren zestig volksvertegenwoordiger voor de CVP en werd nadien fractieleider in de Kamer. Blanckaert was één van de eerste rechters van het Arbitragehof. Hij was ook jarenlang gemeenteraadslid in de Antwerpse gemeente Schoten.

⁸⁰ Samenstelling van de commissie, cf. supra.

⁸¹ “Tracé van duwvaartkanaal blijft behouden”, *Gazet Van Antwerpen*, 19 juli 1973.

⁸² Johan Demoen was directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

⁸³ Interdepartementale Werkgroep “Duwvaartkanaal”, vergadering nr. 2, 17 september 1973. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

in 1975 ontbonden door minister van Openbare Werken Jean Defraigne,⁸⁴ zonder de publicatie van een eindrapport van haar onderzoek.⁸⁵

Alle betrokken partijen werden door de onderzoekscommissie aanhoord. In het volgend hoofdstuk *Standpunten van verschillende instanties*, wordt dit uitgewerkt.

⁸⁴ Jean Pierre Defraigne (19/04/1929-) was advocaat van beroep. Hij was schepen voor de PVV in Luik en werd later parlements lid, Europees parlements lid, minister van Openbare Werken, kamervoorzitter en minister van Staat.

⁸⁵ Brief van C. Van Rafelghem (voorzitter werkgroep) aan de leden, 18 maart 1975. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

2.3. Onderzoek door het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening

Op aanvraag van de minister van Openbare Werken Jos De Saeger, werd het traject van het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet opgenomen in het voorontwerp van het gewestplan van Antwerpen. Het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening nam nooit een officieel standpunt in betreffende het geplande kanaal.⁸⁶ Ondanks de nauwe betrokkenheid bij het project, formuleerde het Bestuur een eigen advies over het geplande kanaal.

A. ECONOMISCH

Aan het einde van de jaren zestig en in het begin van de jaren zeventig was er een belangrijke toename vastgesteld van duwvaart op de Rijn. Toch moest er opgemerkt worden dat nog steeds 80% van het vervoer met schepen van een kleinere tonnenmaat gebeurde in 1973, niettegenstaande de Rijn bij uitstek geschikt was voor duwkonvoeien.⁸⁷ Hierbij rees de vraag in hoeverre het belang van de duwvaart in de toekomst zou toenemen als vervoermiddel. In 1973 was er reeds een verschuiving waar te nemen in de gebruikte transporttechnieken. Bulkgoederen werden meer en meer per pijpleiding vervoerd. De techniek van duwvaart werd door het Bestuur als een voorbijgestreefde methode beschouwd voor het vervoer van ertsen en petroleumproducten. Het transport van deze producten zou veel goedkoper zijn via pijpleiding. In 1973 waren in privé-kringen reeds studies aan de gang over de mogelijkheid om het Luikse industriebekken via pijpleiding te verbinden met Zeebrugge en het Rijnbekken.

Het Bestuur haalde eveneens aan dat een groot deel van het vervoer van ertsen naar het Luikse industriebekken via het spoor gebeurde. Bij de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi had men een toename van de vervoerstrafiek verwacht. Die toename was er niet als gevolg van een daling van de spoorwegtarieven.

In het kader van het Europese vervoersbeleid was er sprake dat elke vervoerstak zijn eigen infrastructuurkosten zou moeten dragen. Het Bestuur vroeg zich af wat de weerslag zou zijn

⁸⁶ Ministerie van Openbare Werken: Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening, *Advies inzake het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet aan de secretaris-generaal*, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁸⁷ Ministerie van Openbare Werken: Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening, *Advies inzake het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet aan de secretaris-generaal*, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

op de binnenscheepvaart van een dergelijke dure realisatie waarbij de meest optimistische schattingen uitging van slechts 5 duwvaartkonvoeien per dag.⁸⁸

Het economische belang van duwvaart op Europees niveau berustte op vage veronderstelling voor de toekomst en het belang van België daar was heel onduidelijk. Het belang van de Nederlandse havens betreffende duwvaart was wel duidelijk. De aanleg van een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet zou tot gevolg hebben dat de goederentrafiëk vanuit Nederland naar de Maas en het Albertkanaal in belang zou toenemen. De aanpassing van de Luik-Schelde-Rijnverbinding aan de normen van de duwvaart zou tot gevolg hebben dat het Antwerpse hinterland, het Limburgse en Luikse industriebekken, rechtstreeks ontsloten werd voor duwvaart vanuit de Nederlandse havens. Antwerpen zou in een onmogelijke concurrentiepositie geduwd worden. Het belang van de duwvaart voor Antwerpen was alvast nog niet bewezen, aldus het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening.

Het grootste deel van de goederentrafiëk op het Albertkanaal was bestemd voor de Antwerpse haven en ruim 60% daarvan was bestemd voor het zuidelijke deel van de haven. In de jaren zeventig lag het zwaartepunt nog steeds in het zuiden waar zich tevens de grootste problemen voordeden. Daarom had de haven van Antwerpen er volgens het Bestuur meer baat bij de verwezenlijking van een verbreding van het Albertkanaal. Ongeacht de aanleg van een duwvaartverbinding moest het zuidelijke deel van de haven gemoderniseerd worden.

Het Bestuur Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening besloot dat de economische rendabiliteit van een duwvaartkanaal in zijn geheel nog niet bewezen was, integendeel, het economische nut voor de Antwerpse haven was niet onderzocht.⁸⁹ Het Bestuur meende dat bij de besteding van een dergelijk budget voor de verbetering van het waterwegennet, het beter geïnvesteerd werd in een project waarbij de haven van Antwerpen met zekerheid baat bij zou hebben. Een van deze projecten was de sanering en de reorganisatie van het Albertkanaal voorbij Wijnegem tot het zuidelijk deel van de haven te Zandvliet, met daarop aansluitend een degelijke verbinding met de Schelde. Deze reorganisatie vereiste tevens een grondige bestudering.

⁸⁸ Ministerie van Openbare Werken: Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening, *Advies inzake het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet aan de secretaris-generaal*, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁸⁹ Ministerie van Openbare Werken: Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening, *Advies inzake het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet aan de secretaris-generaal*, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

B. ECOLOGISCH

De groengebieden, waar het traject van het duwvaartkanaal zou doorlopen, waren volgens het Bestuur onmisbaar om een gezond en evenwichtig leefmilieu uit te bouwen. De lokalisatie van dit groen was afgezien van het natuurwetenschappelijke en esthetische aspect ervan, heel waardevol op sociaal vlak en op vlak van volksgezondheid. Het was planologisch niet aanvaardbaar dat een kanaal werd voorgesteld als een openruimte die gold als aanwinst aan groen in de omgeving. Het kanaal zou naast het verlies aan openruimte en groen ook een versnippering betekenen van het laatste omvangrijke grondgebied in de omgeving. Het Bestuur maakte tevens de opmerking dat het antitankkanaal voor het grootste gedeelte omgeven was door struikgewas. Het antitankkanaal vormde een geheel met de groene omgeving en was op landschappelijk en natuurwetenschappelijk vlak in te schakelen voor recreatie.

Naast de visuele aantasting van het landschap zou het graven van een duwvaartkanaal ook grote gevolgen hebben voor de waterhuishouding in de omgeving. De studies die dit aspect moesten verduidelijken, waren tot op dat moment te weinig relevant om met zekerheid te kunnen afleiden wat de mogelijke gevolgen zouden zijn.

Het ministerie van Openbare Werken besliste dat langsheen het duwvaartkanaal geen autowegen zouden ingeplant worden. Desondanks beweerde het Bestuur van Stedenbouw dat er plannen waren om langs het traject pijpleidingen en hoogspanningsleidingen in te planten.⁹⁰ Deze zouden al evenveel hinder veroorzaken waardoor het Bestuur niet akkoord kon gaan met de realisatie van het project.

⁹⁰ ministerie van Openbare Werken: Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening, *Advies inzake het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet aan de secretaris-generaal*, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

C. SOCIOLOGISCH EN PLANOLOGISCH

De realisatie van het geplande kanaal had tot gevolg dat meer dan veertig frequent gebruikte lokale wegen doorkruist zouden worden. De plannen van het project voorzagen echter in de overbrugging van slechts $\frac{1}{4}$ ervan. Dit zou grote beperkingen met zich meebrengen voor het lokale leven in al zijn aspecten. De weerslag zou eveneens te voelen zijn op het nederzettingsspatroon en de bestaande relaties zouden ontwrichten. In de gemeentes Zandvliet en Berendrecht zouden de woonkernen volledig geïsoleerd geraken.

Een duwvaartverbinding volgens het traject van Oelegem naar Zandvliet zou een fysieke barrière betekenen die wonen, werken, recreatie en mobiliteit zou belemmeren. Het zou een belangrijke afname van groen en openruimte in een omgeving veroorzaken waar reeds een tekort was aan natuurgebieden en openruimte. Het kanaal zou een versnippering van het groengebied veroorzaken waardoor de kwetsbaarheid zou verhogen.

De opbrengst van de realisatie van het project zou lager liggen dan de meerkost die het met zich meebrengt. De alternatieve plannen, de modernisatie van het Albertkanaal en de reorganisatie van het zuidelijke deel van de haven, waren volgens het Bestuur onvoldoende onderzocht in functie van het belang van de haven in zijn geheel. Tevens moest het nut van een traject via Oelegem naar Zandvliet nog bewezen worden.

2.4. Studie van het Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek (SES0) in samenwerking met UFSIA

Het *Nationaal Komitee tegen de Duwvaart*,⁹¹ onder leiding van de *Bond Beter Leefmilieu* (BBL) en het actiecomité *Red de Voorkempen* gaven in 1974 de opdracht aan de universiteit van Antwerpen om in samenwerking met het SES0 een kosten-batenanalyse te maken van het geplande duwvaartproject.⁹² De betrokken onderzoekers waren professor Van Broekhoven, professor Virenque en doctorandus Nonnenman. Deze studie werd beschouwd als het belangrijkste onderzoek van het miljardenproject dat in de jaren zestig werd uitgestippeld. In 1973 werden de plannen voor het eerst grondig onderzocht. Het onderzoek had eigenlijk jaren eerder moeten plaatsvinden voor de definitieve beslissing gevallen was én in opdracht van de minister van Openbare Werken in plaats van de actiecomités. Bij de bekendmaking van de studie raakten de betrokken politieke kringen in lastig parket. De parlementaire commissie, die in dezelfde periode haar onderzoek uitvoerde, wachtte op de publicatie van deze studie om haar eindverslag samen te stellen dat uiteindelijk nooit gepubliceerd werd.⁹³

De studie van het SES0 had geen directe invloed op de beslissing in 1975 waarbij het project uitgesteld werd. Wanneer de beslissing genomen werd, was het project zeer controversieel. De officiële reden van het uitstel was de penibele financiële situatie van de regering in het midden van de jaren zeventig. De studie zorgde ervoor dat de beslissing op een cruciaal moment enkele maanden werd uitgesteld met als gevolg dat de tegenstanders enkele maanden tijd wonnen.

Volgens Piet Coppenrath, organisator van de acties tegen het duwvaartkanaal, werd veel geld betaald om deze studie te laten uitvoeren.⁹⁴ Een deel van het geld zou afkomstig zijn geweest van baron Kronacker en de industriële boer Hens wiens bezittingen op het uitgestippelde traject lagen. De oorsprong van het geld voor de studie werd steeds geheim gehouden wegens de gevoeligheid van de kwestie.

⁹¹ Cf. *Infra*, hoofdstuk *De antiduwvaartbeweging*.

⁹² Virenque, P., Van Broekhoven, E. en Nonnemans, W., 1975.

⁹³ Uiteindelijk heeft de commissie nooit een eindverslag opgemaakt zie Brief van C. Van Rafelghem (voorzitter werkgroep) aan de leden, 18 maart 1975. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

⁹⁴ Eveline Dullaers, Interview, P. Coppenrath, November 2004, Sint-Job-in 't Goor.

De studie was vooral een bevestiging dat de vrees van de tegenstanders voor mogelijke schadelijke gevolgen voor het milieu gegrond was. Het onderzoek was belangrijk omdat vanuit verschillende standpunten het project geanalyseerd werd. In de kosten-batenanalyse werd het betrokken natuurgebied als een economische factor beschouwd.

A. PRINCIPE VAN HET ONDERZOEK

Na de Tweede Wereldoorlog nam de milieuverontreiniging heel snel toe, daarom gaat het bij investeringen als het duwvaartproject a fortiori om een keuze tussen geproduceerde geprijsde goederen en niet-geprijsde milieugoederen. Een kosten-batenanalyse was de meest voor de hand liggende methode om een publieke investering als deze te onderzoeken. Er werd getracht het betrokken natuurgebied een waarde toe te kennen.⁹⁵

De onderzoekers pasten een methode toe waarbij de economische waarde van het natuurgebied afhankelijk werd gemaakt van de waarde die de gemeenschap eraan gaf. De economische waarde van het natuurgebied in kwestie was gelijk aan de kosten van het project.

B. NATUURVERLIES EN DE ECONOMISCHE WAARDE VAN EEN NATUURGEBIED

De aanleg van een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet zou volgens de studie zonder twijfel een grondwaterspiegelverlaging veroorzaakt hebben met gronduitdroging tot gevolg.⁹⁶ De ECOLOGISCHE schade aan de vegetatie, als gevolg van de gronduitdroging, zou zich uitstrekken tot een aantal kleine natuurreservaten in de omgeving waaronder het arboretum van Brasschaat. Door het opdrogen van verschillende toevoerwaterlopen zouden eveneens vijvers van parken en kastelen verdwijnen.

Op PLANOLOGISCH vlak had een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet verschillende nadelige gevolgen.

- De fysische barrière die gecreëerd zou worden, zou grote schade aanbrengen aan de waardevolle landschappen; gemeentewijken zouden geïsoleerd worden; gemeenten zouden in twee gesplitst worden en zouden een deel van hun grondgebied verliezen. Er zouden sociologische en administratieve problemen ontstaan wegens scheiding van personen en groepen.

⁹⁵ Virenque e. a., 1975, pp. II-140.

⁹⁶ Virenque e. a. 1975, pp. III-1134.

- De onderzoekers vermoedden dat beide oevers in een latere fase voor industriële doeleinden aangewend zouden worden, onaanvaardbaar vanuit de optiek van het gewestplan.
- Het kanaal zou een rechtstreekse verbinding zijn tussen Rotterdam en Luik met eventueel nadelige gevolgen voor de haven van Antwerpen.
- Het grootste deel van de markteconomische voordelen van een duwvaartproject zou te wijten zijn aan de industriële vestigingen, maar aangezien er volgens het ministerie van Openbare Werken geen industrie langsheen het kanaal zouden komen, golden deze voordelen niet.
- De industrialisatie van de oevers van een kanaal tussen Oelegem en Zandvliet zou catastrofale gevolgen hebben voor de leefbaarheid en het leefmilieu van de tienduizenden mensen binnen het gebied. Een kanaal en een industriestreek tussen Oelegem en Zandvliet zouden tot gevolg hebben dat het gebied ingesloten ligt tussen het geplande kanaal, de havenzone en het Albertkanaal. Binnen afzienbare tijd zoude het groen en de openruimte op een onherroepelijke wijze verminkt worden, samen met enkele groene bufferzones tussen verstedelijkte gebieden.
- Er zou een rendabiliteitsprobleem ontstaan bij de landbouwbedrijven die in twee zouden worden gesneden waarvoor nog geen oplossing gevonden was.

De waarde van het natuurgebied als potentiële RECREATIEVE ZONE zou verloren gaan. De behoefte aan open lucht recreatie niet ver buiten de stad, zou in de toekomst stijgen als gevolg van de vervuiling van het stedelijke leefmilieu, de toename van de vrije tijd en de verplaatsingsmogelijkheden.

Volgens de onderzoekers moest de overheid de waarde van het natuurgebied van de Antwerpse Voorkempen in een langtermijn perspectief zien. De vernietiging van het natuurgebied zou in bepaalde opzichten onherroepelijk zijn.

C. CONCLUSIE VAN DE STUDIE

Het onderzoek besloot dat de aanleg van een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet überhaupt niet nodig bleek te zijn.⁹⁷ Op grond van economische redenen bleek dat de hoge kostprijs nadelig zou zijn voor de binnenscheepvaart. Als gevolg van het Europese vervoersbeleid zou in de toekomst elke vervoerstak zijn eigen infrastructuurkosten moeten dragen. De geplande verbinding zou een geleidelijke verhoging betekenen van de vaarrechten voor de binnenscheepvaart. Daarenboven zou snel blijken dat alternatieve vervoersmiddelen, zoals de spoorwegen, voordeliger uitkomen.

⁹⁷ Virenque e. a. 1975, pp. III155-III229.

2.5. Professor Dr. Ingenieur Scheys van de Katholieke Universiteit Leuven (KUL)

Professor doctor ingenieur Scheys van de universiteit van Leuven onderzocht in opdracht van departement van Openbare Werken de mogelijke invloed van het geplande duwvaartkanaal op het grondwater.⁹⁸ De studie wees uit dat het grondwater van kapitaal belang was voor de vegetatie van het betrokken gebied. De behoefte aan water van de vegetatie overtrof de hoeveelheid neerslag met als gevolg dat het tekort door de wortels opgezogen werd uit het grondwater. Door de aanleg van een duwvaartkanaal was een daling van het een grondwaterdaling te verwachten. Het niveauverschil tussen het grondwaterpeil en het kanaal zou meer dan 2 meter bedragen. Het niveauverschil zou een nadelige invloed met zich meebrengen voor de vegetatie in een strook van 1 kilometer breed langsheen beide zijden van het kanaal. Wanneer de aanpassing geleidelijk aan zou gebeuren, zouden de planten zich aanpassen door een wortelgestel te ontwikkelen dat dieper uitgroeit. Bepaalde planten zouden echter afsterven in het droogseizoen, maar er zou een kans op herstel bestaan wanneer er meer neerslag viel in het najaar. Dit kon wel nadelig uitvallen voor landbouwgewassen. Derhalve werd voor de bevoeiing van dit gebied voorgesteld water uit het kanaal op te pompen en af te leiden naar een systeem van parallelsloten. De behoefte aan water van dit zuidelijk gebied zou de normale kanaalvoeding niet aanspreken vermits in principe alleen het overtollige water van het noordelijk gebied voldoende zouden zijn.

⁹⁸ Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 7, 27 november 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

2.6. Studie over de aanpassing van het Albertkanaal

Deze studie werd anoniem gepubliceerd in 1973, niettemin werd ze door Karel Poma gebruikt als bewijsvoering in het parlementairdebat. De conclusie van deze studie luidde dat er met reden moest getwijfeld worden aan de positieve gevolgen van de aanleg van een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet.⁹⁹ De studie stelde dat in 1973 de noodzakelijkheid van het kanaal voor de haven nog altijd niet bewezen was.¹⁰⁰ De bewijsvoering werd met veel cijfers en statistische gegevens gevoerd.

De trafiek op het Albertkanaal werd onderzocht waaruit bleek dat de helft ervan uit doorvaart bestaat. Vervoer in doorvaart had geen enkel belang voor de Antwerpse haven. Deze ervaart de doorvaart eerder als hinder waardoor die zo kort mogelijk moest gehouden worden. Het grootste deel van de doorvaart ging via het zuidelijk deel van de haven en zou nooit gebruikmaken van het noordelijk gelegen kanaal tussen Oelegem en Zandvliet. Ongeveer éénderde van het doorgangverkeer zou gebruik maken van het noordelijke omleidingskanaal om verder aan te sluiten bij het Schelde-Rijnkanaal.¹⁰¹ Hier werd de vraag gesteld in hoeverre de Antwerpse haven er baat bij had een verbinding tussen het hinterland en de Nederlandse havens te verbeteren. Een ander gedeelte van de trafiek die vanuit de haven van Antwerpen vertrok (ongeveer 25%) was bestemd voor het Limburgse en Luikse hinterland, maar ook voor Nederland, Duitsland en Zwitserland.¹⁰² Deze bestemmingen waren deels niet toegankelijk voor grote duwkonvoeien. Uit alle berekeningen samen, rekeninghoudend met de aard van de vervoerde goederen, volgde dat ongeveer 30% van de trafiek in aanmerking kwam voor vervoer met grote duwkonvoeien. Omgerekend kwam dit op minder dan één duwkonvooi per dag.

Uit deze studie bleek dat niet kon gesteld worden dat een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet noodzakelijk was voor de Antwerpse haven. Het Albertkanaal, dat in de jaren zeventig verbreed werd tot 50 meter in de sectie Wijnegem-Antwerpen, kon de toekomstige trafiek van duwkonvoeien gemakkelijk verwerken.

⁹⁹ Anoniem, *Aanpassing Albertkanaal: Verbinding Oelegem-Zandvliet*, 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁰⁰ Anoniem, *Aanpassing Albertkanaal: Verbinding Oelegem-Zandvliet*, 1973, p. 1. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁰¹ Anoniem, *Aanpassing Albertkanaal: Verbinding Oelegem-Zandvliet*, 1973, p. 2. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁰² Anoniem, *Aanpassing Albertkanaal: Verbinding Oelegem-Zandvliet*, 1973, p. 4. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

Volgens de studie werden de zaken zodanig voorgesteld dat de aanleg van het duwvaartkanaal ten voordele van de haven van Antwerpen zou zijn. Het gevaar bestond echter dat andere Belgische havens een compensatie zouden eisen. Antwerpen kon met deze besteding andere en belangrijkere projecten voor de haven mislopen.

De modernisering van het Albertkanaal was aan het begin van de jaren zeventig in de sectie tussen Luik en Oelegem reeds ver gevorderd. De plannen van het project gingen er van uit dat het kanaal een evidente economische noodzaak zou vervullen. Naarmate de realisatie van de plannen en de werken aan de sectie tussen Oelegem en Zandvliet naderden, begonnen in ruime kringen vragen te rijzen over de economische noodzaak en de kostprijs van de aanleg van een duwvaartverbinding tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen. De werken werden stilgelegd om het project te herbekijken. De discussie die hierbij ontstond toonde aan dat er onvoldoende elementen waren om tot een gefundeerde economische verantwoording te komen voor de aanleg van het kanaal tussen Oelegem en Zandvliet.

2.7. Samenvatting

De minister van Openbare Werken Alfred Califice riep in 1973 een interdepartementale werkgroep samen naar aanleiding van het aanhoudend protest vanuit verschillende politieke kringen. De doelstelling van de commissie was duidelijkheid scheppen door het dossier opnieuw te onderzoeken en alle betrokken actoren te aanhoren. Kort na de oprichting van de werkgroep lekte een document uit waaruit bleek dat het niet de bedoeling was het economisch nut van het project in vraag te stellen. De interdepartementale werkgroep kon op weinig krediet rekenen van de contestantanten werd in maart 1975 ontbonden zonder een eindconclusie geformuleerd te hebben.

Het onderzoek van het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke ordening stond onder de voogdij van de minister van Openbare Werken, niettemin bracht het Bestuur een eigen onderzoek naar buiten dat de beslissing van de minister in vraag stelde. De bezwaren van het Bestuur op economisch vlak waren groot. De duwvaarttechniek was in 1973 reeds een voorbijgestreefde methode: het transport van ertsen zou goedkoper zijn geweest via pijpleidingen en de concurrentie met het transport via spoor zou groot geweest zijn. Het Europees vervoersbeleid voorzag dat elke vervoerstak de eigen infrastructuurkosten moest dragen. Een duwvaartverbinding met slechts vijf transporten per dag zou dan ook heel duur uitgekomen zijn. Het belang dat de Antwerpse haven had bij de realisatie van een duwvaartverbinding was trouwens niet bewezen. Een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet had als gevolg dat het Antwerpse hinterland rechtstreeks bereikbaar zou zijn vanuit Nederland, maar de gevolgen hiervan waren nog niet onderzocht. Het Bestuur van Stedenbouw was van mening dat de haven meer baat zou hebben bij de modernisering van het Albertkanaal over zijn gehele lengte. Ongeacht de aanleg van een duwvaartverbinding zou het zuidelijke deel van de haven, waar het kanaal uitmondt, gemoderniseerd moeten worden. De gevolgen op ecologisch, sociologisch en planologisch waren volgens het Bestuur evenmin te onderschatten. Het evenwicht van de gemeenschap zou in gevaar komen door een duwvaartverbinding dat groengebieden zou beschadigen, dorpsgemeenschappen zou doormidden snijden, delen zou isoleren en een fysische barrière zou creëren voor wonen, werken, recreatie en mobiliteit.

De studie van het SESO en UFSIA in opdracht van het Nationaal Komitee tegen de Duwvaart, de *Bond Beter Leefmilieu* en het actiecomité *Red de Voorkempen* werd als een van de belangrijkste studies beschouwd. De kosten-batenanalyse van het geplande duwvaartproject had eigenlijk vooraf moeten gegaan zijn aan de beslissing een duwvaartverbinding te realiseren. De uiteindelijke beslissing werd door deze studie onrechtstreeks beïnvloed. De kosten-batenanalyse ging uit van het principe dat het natuurgebied een geprijsd goed was. De kosten en baten van het natuurgebied versus het duwvaartkanaal werden afgewogen. Het besluit van de studie luidde dat de aanleg van een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet überhaupt niet nodig was. De realisatie van het project zou voor de binnenscheepvaart bijzonder nadelig uitgevallen zijn. Alternatieve vervoersmiddelen zoals de spoorwegen zouden voordeliger zijn voor het transport van erts.

3. Politieke en economische actoren

3.1. *Parlementairdebat*

Het parlementairdebat over de problematiek rond de noodzakelijke modernisering van het Albertkanaal en de eventuele verbinding tussen het kanaal en de haven van Antwerpen begon in 1966. Op 18 mei van dat jaar ondervraagde volksvertegenwoordiger voor de toenmalige PVV, Karel Poma, minister van Openbare Werken Jos De Saeger.¹⁰³ Volgens Poma drong de tijd voor de uitvoering van het Schelde-Rijnverdrag dat ondertekend werd door Nederland en België in 1963. Tijdens de interpellatie moest minister De Saeger voor het eerst verantwoording afleggen in het Parlement inzake het project dat voorzag in een verbindingskanaal tussen Oelegem en Zandvliet. Poma citeerde uit een brief van enkele vooraanstaande personen uit Antwerpse havenkringen waarin verkaard werd dat zij om economische en financiële redenen gekant waren tegen het “lange” tracé van Oelegem naar Zandvliet.¹⁰⁴ Deze brief, geadresseerd aan de minister van Openbare Werken J. De Saeger, dateerde van 21 april 1966 en was ondertekend door C. Van Rooy voorzitter van de Nijverheidskamer van Antwerpen, Frédéric Osterrieth, voorzitter van de Kamer van Koophandel van Antwerpen, Walter Osterrieth, voorzitter van de Antwerpse Scheepvaartvereniging en George Dufour voorzitter van de Belgische Redersverenging. Hierin verzekerden de vertegenwoordigers van de privé-sector de minister “dat ze op grond van een ernstig onderzoek tot het besluit gekomen waren dat ze absoluut niet akkoord konden gaan met het tracé wegens te veel nadelige gevolgen ervan”.¹⁰⁵ De privé-sector was van mening dat de samenkomst van de nieuwe verbinding en het Albertkanaal zo dicht mogelijk bij de betrokken industrieën moest liggen. Bovendien meenden ze dat het “lange” tracé een negatieve invloed zou uitoefenen op de prijzen van het vrachtvervoer. Naast de economische en financiële bezwaren werd er in diezelfde brief opgemerkt dat het tracé dwars door de enige groene long van de Antwerpse agglomeratie zou lopen. De vier voorzitters waren ervan overtuigd dat “op zuiver menselijke en sociale gronden een grootstad als Antwerpen nood had aan residentiële gebieden.”¹⁰⁶

¹⁰³ Senaat: Parlementaire Handelingen, 18 mei 1966, pp. 883-887.

¹⁰⁴ Brief van de Kamer van Koophandel aan minister van Openbare Werken, J. De Saeger, 21 april 1966. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁰⁵ Brief van de Kamer van Koophandel aan minister van Openbare Werken, J. De Saeger, 21 april 1966. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁰⁶ Brief van de Kamer van Koophandel aan minister van Openbare Werken, J. De Saeger, 21 april 1966. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

Karel Poma kon zijn slag niet thuishalen en minister De Saeger bleef voorstander van het lange tracé. De minister wachtte het advies van Antwerpen af de uiteindelijke beslissing te nemen. In september 1966 werd een nota van het Antwerpsstadsbestuur overgemaakt aan de minister met haar advies. In de nota werden voornamelijk de nadelen van het korte traject benadrukt omwille van stedenbouwkundige redenen.¹⁰⁷

Volksvertegenwoordiger Boey hield op 5 juni 1969 een interpellatie tot minister van Openbare Werken Jos De Saeger, waarin de vraag werd gesteld of het uitgestippelde traject van een verbinding tussen Oelegem en Zandvliet definitief vastlag. “Waarom werd bij deze beslissing geen rekening gehouden met de argumenten van verschillende Antwerpse groeperingen?”¹⁰⁸ De argumenten van de privé-sector werden volgens Boey niet ernstig genomen en veelal afgedaan als eigenbelang. Jos De Saeger argumenteerde dat de kritiek op het tracé voornamelijk gestoeld was op onvolledige of onnauwkeurige gegevens. De Saeger meende daarenboven dat de afkeuring van het project niet alleen op basis van het algemeen belang was gebaseerd, maar ook privé-belangen. Volgens de minister moest hierdoor voorzichtig omgesprongen worden met de argumenten van de privé-kringen. De groene zones werden volgens De Saeger meermaals gebruikt om privé-belangen te dienen.¹⁰⁹ Hiermee zinspeelde De Saeger op Baron Kronacker, minister van Staat, wiens domein bedreigd werd door het geplande kanaal. Later zou Kronacker de groencomités financieel steunen voor hun acties tegen het kanaal.

De verbinding tussen het Albertkanaal en de haven was in juni 1969 nog niet gedetailleerd uitgestippeld. Plaatselijke opmetingen en verdere studies moesten nog uitsluitel geven. Bij de bepaling van de loop van het kanaal zou rekening gehouden worden met de argumenten inzake de economische belangen en het vrijwaren van natuurparken en reservaten. De Saeger waarschuwde alvast volksvertegenwoordiger Boey dat de belangen op economisch en ecologisch vlak niet voor honderd procent in overeenstemming zouden zijn met de belangen van het nieuwe kanaal. De minister nam alvast één onzekerheid weg door te verklaren dat geen industrie zou geduld worden langs het kanaal.¹¹⁰

¹⁰⁷ Brief van het College van burgemeester en schepenen aan Minister van Openbare Werken, J. De Saeger, Verbetering verbinding haven-Albertkanaal, 23 september 1966. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁰⁸ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Beknopt Verslag, 5 juni 1969, pp. 774-775.

¹⁰⁹ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Beknopt Verslag, 5 juni 1969, pp. 774-775.

¹¹⁰ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Beknopt Verslag, 5 juni 1969, pp. 774-775.

In de politieke kringen bleef het na deze interpellatie van volksvertegenwoordiger Boey enige tijd stil. In maart 1973 trok Herman Suykerbuyk,¹¹¹ volksvertegenwoordiger voor de toenmalige CVP, aan de alarmbel en interpeleerde staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening en Huisvesting M. Van de Wiele.

De betrokken gemeentebesturen werden op 10 maart 1969 officieel ingelicht over het omleidingskanaal tussen Oelegem en Zandvliet. Deze gemeentes waren Oelegem, Schilde, 's Gravenwezel, Sint Job-in-'t Goor, Schoten, Brasschaat, Kapellen en Stabroek. De acht gemeentes kregen een plan toegestuurd waarop het traject was aangeduid samen met het advies van het ministerie van Openbare Werken. Volgens staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening M. Vandewiele had de helft van de betrokken gemeentebesturen een goedkeurende beslissing genomen die voorstellen inhield inzake de geplande bruggen. De andere helft had geen officiële gemeenteraadsbeslissing ingediend, maar hadden hetzij via gewone briefwisseling, hetzij gedurende de besprekingen met de studie bureaus ingestemd met het project. De gemeentes werden later een tweede maal officieel ingelicht door de dienst van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening in verband met de geografische details die voorkwamen op de gewestplannen. De staatssecretaris besloot hieruit dat de instemming van alle gemeentebesturen gebaseerd was op een officiële bespreking in de gemeenteraad.¹¹² Toch vochten verschillende gemeentebestuurders deze verklaring van staatssecretaris Vandewiele aan.¹¹³ Karel Poma citeerde in zijn interpellatie van 10 mei 1973 uit de verklaringen van de burgemeesters van de betrokken gemeenten. Allen betreurden het feit dat het kanaal hun gemeente zou doorsnijden en schade zou berokken aan de laatste natuur- en landbouwgebieden. Volksvertegenwoordiger Herman Suykerbuyk eiste dat elke gemeente zich zou beraden over de plannen en een duidelijk standpunt moest innemen.¹¹⁴ André De Beul¹¹⁵ meende eveneens dat de gemeenteraden de plannen niet hadden goedgekeurd. Ze zouden echter herhaaldelijk verklaard hebben dat ze niet akkoord gingen met het verbindingskanaal dat over hun grondgebied zou lopen.

111 Herman Suykerbuyk (1934-) was jarenlang senator in het Nationaal Parlement en later in het Vlaams Parlement als lid van de CVP.

¹¹²Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire Handelingen, 10 mei 1973, p. 1736.

¹¹³ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire Handelingen, 10 mei 1973, p. 1736.

¹¹⁴ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire Handelingen, 10 mei 1973, p. 1736.

¹¹⁵ André De Beul was actief in afdeling van de Volksunie in Wilrijk en maakte later de stap naar de nationale politiek waar hij zich eind jaren zeventig bezig hield met de staatshervorming.

In 1973 verspreidde zich het bericht dat de werken voor het duwvaartkanaal in datzelfde jaar nog zouden starten. Inwoners en gemeentebesturen van de betrokken gemeenten zaten nog steeds met onbeantwoorde vragen waardoor onrust ontstond.¹¹⁶ In deze periode ontstond een tweede contestatiegolf onder leiding van het actiecomité *Red de Voorkempen*.¹¹⁷ De vrees bestond erin dat het groenbestand van de streek aanzienlijk zou vermindering; dat een daling van het grondwaterpeil ernstige gevolgen zou hebben; dat onteigeningen van boerderijen zouden plaatsvinden; dat bossen en andere flora zouden verdwijnen en dat het kanaal het grondgebied van verschillende gemeentes doormidden zou snijden.

Volgens ambtenaren van het ministerie van Openbare Werken was het mogelijk dat het grondwaterpeil zou zakken tot bijna 9 meter onder het normale niveau. De ambtenaren waren bezorgd en wilden alle mogelijke gevolgen kennen en bestuderen. De betrokken dienst van het ministerie van Openbare Werken had proefboringen laten uitvoeren door het Rijksinstituut voor Grondmechanica.¹¹⁸ De eerste resultaten moesten nog verfijnd en onderzocht worden om eventuele invloeden op de zanderige ondergrond te achterhalen. Verder onderzoek van de proefboringen moest uitwijzen welke werken nodig waren om het waterverhang in de bodem te beschermen. Een tweede studie in opdracht van het ministerie deed onderzoek naar de invloeden op de vegetatie in de omgeving van het geplande duwvaartkanaal. Uit de eerste resultaten bleek, mits een goede opvolging van het vegetatiebestand, dat de nadelige invloed beperkt kon worden.

¹¹⁶ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire handelingen, Interpellatie van Suykerbuyk tot de minister van Openbare Werken, 10 mei 1973.

¹¹⁷ Cf. Infra, hoofdstuk *Overzicht van het protest tegen het duwvaartkanaal*.

¹¹⁸ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Beknopt Verslag, 29 maart 1973, pp. 467-468.

Het project werd echter nog steeds in vraag gesteld. Een voorgesteld alternatief was de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen. Dit alternatief werd gesuggereerd door diegenen die bekommerd waren om het milieu, maar eveneens door de Antwerpse Kamer van Koophandel tot deze in 1969 radicaal van koers wijzigde. De staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening M. Vandewiele kon zich niet inbeelden dat de Kamer van Koophandel met dit alternatief zou instemmen, omdat dit zou betekenen dat tientallen fabrieken en handelsbedrijven zouden worden afgebroken.¹¹⁹ Het bestuur van de Kamer van Koophandel liet in 1969 zijn verzet varen en stemde in met het besluit van de Minister van Openbare Werken een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet te realiseren.¹²⁰ Het plan om het Albertkanaal te verbreden, hield geen rekening met het feit dat het zwaartepunt van de havenactiviteiten naar het noorden zou verschuiven zoals voorzien was in het tienjarenplan van de haven. De capaciteit van de haven zou nog verder uitbreiden en het gebruik van duwkonvoeien stijgen, aldus Vandewiele.¹²¹

Karel Poma stelde tijdens zijn interpellatie van 10 mei 1973 vier mogelijke alternatieve trajecten voor die het probleem van de verbinding tussen het Albertkanaal en de haven konden oplossen.¹²² Deze alternatieven waren onderzocht door professor Willems,¹²³ die er van uit ging dat rekening moest gehouden worden met alle binnenvaartrelaties in en rond de haven bij het opmaken van de alternatieve plannen.¹²⁴ Uit een studie over het verkeer op de Rijn bleek dat slechts 10% gebruik maakte van duwkonvoeien, toegepast op een mogelijke duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet zou dit amper 1,5% zijn.¹²⁵

In diezelfde interpellatie stelde Poma zich de vraag waarom er in 1968 een beslissing kon genomen worden een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet te realiseren als in 1973 nog steeds geen degelijk onderzoek bestond naar de mogelijke grondwaterverlaging. Volgens Poma was de beslissing enkel gefundeerd op advies, ingewonnen bij ingenieurs en was er geen rekening gehouden met de biologische en ecologische aspecten van het project.

¹¹⁹ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire Handelingen, 29 maart 1973, pp. 467-468.

¹²⁰ Brief van De Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen (voorzitter R. J. Lhonneux) aan A. De Roeck. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹²¹ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire Handelingen, 10 mei 1973, p. 1736.

¹²² Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire Handelingen, 10 mei 1973, p. 1734.

¹²³ Er kon niet achterhaald worden wie deze professor Willems was, noch aan welke universitaire instelling hij verbonden was, noch door wie de opdracht werd gegeven.

¹²⁴ Studie Prof. Willems, Alternatieven voor het kanaal tussen Oelegem-Zandvliet. Privé-archief P. Coppens, duwvaartkanaal, dossierstukken. Liberaal archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

¹²⁵ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire handelingen, 10 mei 1973, pp. 1732- 1739.

Bovendien stelde zich het probleem van het storten van de ontzaglijke hoeveelheden zand die zouden vrijkomen bij het graven van het kanaal. Poma meende dat het project een fiasco zou worden en deed een oproep de plannen te stoppen.

CVP-volksvertegenwoordiger Herman Suykerbuyk riep eveneens op om duidelijkheid te scheppen in de zaak. Hij eiste in mei 1973, vijf jaar na de beslissingsneming, een ernstig onderzoek waarvan de resultaten gepubliceerd zouden worden. Suykerbuyk wilde absolute zekerheid over het feit dat het grondwaterpeil niet in gevaar zou komen alvorens de werken werden aangevat.

Karel Poma, André De Beul, en Herman Suykerbuyk stelden zich de vraag in hun interpellatie van mei 1973 of duwvaart in 1973 inderdaad nog van enig economisch belang was voor de haven van Antwerpen. De Beul vermoedde dat de Antwerpse economische kringen in een duwvaartkanaal een drukkingsmiddel zagen op de NMBS.¹²⁶ De spoorwegmaatschappij zou haar tarieven moeten verlagen of tot een “redelijker” bedrag moeten aanpassen teneinde concurrentieel te blijven met de scheepvaart. Deze these werd bevestigd in een interview van Paul Staes¹²⁷ met een vertegenwoordiger van de NMBS.¹²⁸

Het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen maakte op 13 mei 1973 haar standpunt bekend inzake het tracé van het verbindingskanaal tussen de haven en het Albertkanaal. Voor de stad was enkel het lange traject nog aanvaardbaar. In 1973 was het Albertkanaal het drukst bevaren kanaal van België. Volgens volksvertegenwoordiger Wim Geldolf¹²⁹ van de BSP zou het Albertkanaal toegankelijk worden voor schepen groter dan 2.000 ton en duwvaartkonvoeien tot 9.000 ton.¹³⁰ Hetzelfde gold voor het Schelde-Rijnkanaal dat eveneens in 1975 opengesteld zou worden. Tussen deze twee belangrijke waterwegen lag de haven van Antwerpen, die met zijn doolhof van sluizen en dokken een groot oponthoud betekende voor de schepen. Wim Geldolf was ervan overtuigd dat deze hindernis moest vermeden worden. Bij gevolg was een omleidingskanaal geschikt voor de

¹²⁶ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire handelingen, 10 mei 1973, pp. 1732- 1739.

¹²⁷ Paul Staes is in de jaren zestig en zeventig milieujournalist en nauw betrokken bij de organisatie van het protest tegen het duwvaartproject van het actiecomité *Red de Voorkempen*. In 1975 is hij felle tegenstander voor een politiek engagement van de milieubeweging. Later, in 1984, sluit hij zich aan bij AGALEV en wordt Europees parlements lid.

¹²⁸ Cf. infra, hoofdstuk *Economische Belangen*.

¹²⁹ Wim Geldolf was een Antwerpspoliticus en zetelde in de Kamer voor de BSP.

¹³⁰ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire handelingen, 10 mei 1973, pp. 1732- 1739.

duwvaart noodzakelijk om de rendabiliteit van het doorgaand verkeer tussen het Albertkanaal en het Schelde-Rijnkanaal te verzekeren. De Antwerpse haven kon er tevens goed bij varen omdat het Albertkanaal een belangrijke toegangsweg voor de industrie in Luik vormde. Geldolf verdedigde het “lange” tracé niet alleen op economische gronden. Ook wat betreft de relaties met de Luikse industrie en de aangegane internationale betrekkingen met Nederland was dit tracé te verdedigen. Voor Geldolf bestond er geen alternatief plan, ofwel zou het kanaal er komen langs het antitankkanaal via Oelegem naar Zandvliet ofwel zou er geen verbindingskanaal komen.¹³¹

Alfred Califice, kersverse minister van Openbare Werken, werd op 10 mei 1973 geïnterpelleerd door volksvertegenwoordigers H. Suykerbuyk en K. Poma. Daar de minister onvoldoende op de hoogte was van het ingewikkelde dossier liet hij zich bijstaan door adjunct-kabinetschef Johan Demoen, die een hevig voorstander was van een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet. Het gevolg was dat de minister geen aandacht schonk aan de bezwaren van de tegenstanders en op weinig krediet kon rekenen.

Naar aanleiding van de aangekondigde interpellatie in de Kamer van volksvertegenwoordiger voor de toenmalige CVP, Karel Blanckaert, besliste de regering in juni 1973 tot het oprichten van een interdepartementale werkgroep.¹³² Ambtenaren van de betrokken administraties moesten het dossier opnieuw bestuderen en doorlichten.¹³³ De onderzoekscommissie kreeg zes maanden om de noodzakelijkheid, de alternatieven en de financiële consequenties van het vooropgestelde traject voor een duwvaartverbinding tussen het Albertkanaal en de Antwerpse haven te onderzoeken en verslag uit te brengen.

De aangestelde onderzoekscommissie, die voor het eerst samen kwam in oktober 1973, was een kleine zege voor de tegenstanders van het project. Het dossier werd opnieuw onderzocht en alle werkzaamheden werden zes maand opgeschort. Na het uitlekken van een

¹³¹ Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire handelingen, 10 mei 1973, pp. 1732- 1739.

¹³² Blanckaert had een duwvaartverslag van 54 pagina's klaar om de minister van Openbare Werken te interpellieren. De regering besloot dit verslag te onderzoeken en binnen zes maanden advies uit te brengen, met dit doel werd een interdepartementale onderzoekscommissie opgericht. Zie “Trace van duwvaartkanaal blijft behouden”, *Gazet Van Antwerpen*, 19 juli 1973.

¹³³ De onderzoekscommissie is als volgt samengesteld: C. Van Rafelghem (Adjunct-kabinetschef ministerie van Vlaamse Aangelegenheden), Ir. J. Demoen (Adjunct-kabinetschef ministerie van Openbare Werken), M. Verbeecken (Adviseur inzake Streekeconomie), Ir. W. De Nijs (Attaché staatssecretariaat van Volksgezondheid en Leefmilieu), Ir. Dingenen (Ir. ministerie van Landbouw), A. De Paepe (Adviseur ministerie van Landbouw), Petridis (Adviseur inzake Havenbeleid), R. A. Pauwels, (Adviseur ministerie van Openbare Werken inzake waterwegen), A. Vanstappen (Attaché staatssecretariaat

interndocument bleek dat het economisch nut van het project niet in vraag zou worden gesteld, tot groot ongenoegen van de actievoerders.¹³⁴ De onteigeningen en de voorbereidende werken gingen ongehinderd door, ondanks de belofte van de minister van Openbare Zaken deze op te schorten. Als gevolg van verschillende moties van de betrokken gemeentes, een openbrief van Karel Poma aan premier Leo Tindemans en moties van de PVV-Antwerpen en van de CVP-nationaal werd de politiek druk groter met als gevolg dat A. Califice op 2 oktober 1973 verklaarde dat de beslissing inzake het project niet onherroepelijk was.¹³⁵

Na de regeringswissel in maart 1974,¹³⁶ vielen twee belangrijke beslissingen voor het duwvaartdossier die het project op de lange baan schoven.¹³⁷ Minister van Openbare Werken Jean Defraigne¹³⁸ beval de stopzetting van alle werkzaamheden en onteigeningen. Deze beslissing zette het dossier op de lange baan en gaf de tegenstanders wat ademruimte. Daaropvolgend besliste premier Leo Tindemans dat de uiteindelijke beslissing op regeeringsniveau zou gebeuren. Hierdoor werd het dossier aan de exclusieve bevoegdheid van de minister van Openbare Werken onttrokken.

Minister van Openbare Werken J. Defraigne verklaarde in 1975 in de Kamer tijdens de bespreking van zijn budget dat voor de jaren 1975 tot 1977 geen financiële middelen voorhanden waren om tot de bouw van een duwvaartverbinding over te gaan. Na 1977 zou uitgemaakt worden of deze bouw al dan niet verantwoord was. In afwachting sloot de minister zich aan bij de studie van professor Virenque van de Antwerpse universiteit.¹³⁹ De beslissing van de minister betekende dat het gebied, waar het duwvaartkanaal gepland was, voorbehouden bleef tot een definitieve oplossing gevonden werd. De beslissing van Defraigne had eveneens tot gevolg dat de strook niet in aanmerking kwam voor verkavelingen of het bouwen of verbouwen van huizen. Het gebied werd enkele decennia behoed voor de bouwwoede die heerste in de Antwerpse agglomeratie. Pas in 2003 werd beslist de reservatie-

¹³⁴ Historiek Aktiekomitee *Red de Voorkempen*, 1975. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal: werkdocumenten.

¹³⁵ Historiek Aktiekomitee *Red de Voorkempen*, 1975. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal: werkdocumenten.

¹³⁶ Cf. Supra, hoofdstuk *De moeilijke gewestvorming en een economische crisistijd (1973-1981)*.

¹³⁷ Voorbereidingsdocument interpellatie van Staatssecretaris voor Leefmilieu M. Vandewiele door André De Beul, 22 januari 1975. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹³⁸ Alweer een nieuwe minister van Openbare Werken na de regeringswissel in 1974.

¹³⁹ Cf. Infra, hoofdstuk *Het duwvaartkanaal onderzocht*.

en erfdiensbaarheidsgebieden voor het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet op het gewestplan te schrappen.¹⁴⁰

Op dit moment zijn de werkzaamheden bezig die het Albertkanaal in de sectie van Oelegem tot Antwerpen moderniseren en verbreden.

¹⁴⁰ “De opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heeft tot doel de op het gewestplan aangeduide overdruk ‘alternatief reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied’ voor de aanleg van het Duwvaartkanaal tussen Oelegem (Ranst) en Zandvliet op te heffen en de onderliggende bestemmingen te ontheffen van de opgelegde randvoorwaarden.” Zie www2.vlaanderen.be.

3.2. Economische belangen van de Luikse industrie

Tegenstanders van het project beweerden dat het kanaal tussen Oelegem en Zandvliet gepland was omwille van de Luikse industrie die streefde naar een verbinding tussen het Albertkanaal met de Schelde-Rijnverbinding.¹⁴¹ De haven, of althans de havenschepen van Antwerpen Leo Delwaide, trachtte door een verbond met Luik, de uitbouw van de haven van Zeebrugge af te remmen. Dit zou volgens de contestantennadelige gevolgen hebben voor de haven.¹⁴² Hoe was het gesteld met de interesse van Luikse bedrijven in een duwvaartkanaal dat konvooien van 9.000 ton toelaat. Was er wel degelijk interesse?

Uit onderzoek van de Economische Raad van de provincie Luik (CEPLI) bleek dat zes Luikse bedrijven onmiddellijk gebruik zouden maken van een kanaal dat grote duwkonvooien toeliet.¹⁴³ Het zou gaan om duwkonvooien van 4.500 ton die samen jaarlijks een vracht van 6,4 miljoen ton zouden vervoeren.¹⁴⁴ Als het ging om duwkonvooien van 9.000 ton, waarvoor het omleidingskanaal voornamelijk geconstrueerd werd, bleken slechts drie bedrijven geïnteresseerd te zijn, samen goed voor een eentrafiek van 1,2 miljoen ton. In 1972 en 1973 werd op het Albertkanaal ongeveer 2,4 miljoen ton door middel van duweenheden vervoerd. In 1973 bedroeg de gemiddelde tonnage per konvooi 1.633 ton.¹⁴⁵ Het staalbedrijf dat de grootste tonnage vervoerde, Cockerill, overwoog in 1973 alvast nog niet zijn transportpolitiek te wijzigen. Vercruyssen, lid van de algemene directie en verantwoordelijk voor de transportafdeling bij Cockerill, verklaarde in *De Standaard* dat het bedrijf ook in de toekomst het grootste deel van de erts per spoor zou aanvoeren.¹⁴⁶ Cockerill wedde op twee paarden: het bedrijf wilde zich niet binden aan het duwvaartkanaal, maar hield het duwvaartkanaal wel achter de hand om de tarieven van de spoorwegen onder druk te zetten.

Uit een interview van Paul Staes met een zekere De Haak, bleek dat de NMBS overwoog haar tarieven te verlagen wanneer het duwvaartkanaal gerealiseerd werd om de

¹⁴¹ Het Schelde-Rijverdrag werd op 13 mei 1963 bekrachtigd tussen Nederland en België.

¹⁴² Pamflet *Red de Voorkempen*, 1973. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal: acties.

¹⁴³ De Economische Raad van de provincie Luik (Cepli) heeft navraag gedaan bij 27 Luikse bedrijven die voor vrachtvervoer met duweenheden op het Albertkanaal in aanmerking komen.

¹⁴⁴ "Luikse bedrijven: 6 miljoen ton voor duwvaart", *De standaard*, 16 december 1974.

¹⁴⁵ "Luikse bedrijven: 6 miljoen ton voor duwvaart", *De standaard*, 16 december 1974.

¹⁴⁶ "Albertkanaal: duwbak in '76, Cockerill heeft geen interesse voor slurry", *De standaard*, 14 februari 1975.

concurrentiepositie van het spoor te behouden.¹⁴⁷ De Haak was commercieel directeur van de NMBS en werkte op het moment van het interview op het ministerie van Verkeerswezen. Vanwege deze dubbelzinnige positie, spoor versus wegen en waterwegen, wenste De Haak anoniem te blijven ten tijde van het interview. Hij vertolkte het officiële standpunt van de NMBS.

De Haak verklaarde dat een tariefverlaging van het transport per spoor na de aanleg van het duwvaartkanaal niet uitgesloten was. Een tariefverlaging zou tot gevolg hebben dat het duwvaartkanaal een tweede hellend vlak van Ronquières zou worden. Na de aanleg van het hellend vlak kwam er eveneens een tariefverlaging bij de NMBS waardoor Ronquières slechts een toeristische attractie werd. De Haak ontkende niet dat het kanaal gegraven werd met de uiteindelijke bedoeling het nooit te gebruiken. Kortom, de gemeenschap zou betalen voor een duwvaartkanaal waardoor Cockerill lagere tarieven kon bedingen bij de NMBS.

¹⁴⁷ P. Staes, Verslag interview De Haak over standpunt NMBS, 13 november 1973 Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal, dossierstukken.

3.3. Samenvatting

Het parlementairdebat over het geplande verbindingskanaal tussen het Albertkanaal en de Antwerpse haven begon in 1966 met een interpellatie van Karel Poma. Minister van Openbare Werken, Jos De Saeger, moest verantwoorden waarom de modernisering van het Albertkanaal, waarvan de beslissing in 1963 was genomen, uitbleef. In datzelfde jaar werd het stadsbestuur van Antwerpen gevraagd haar advies uit te brengen over het project. De Saeger en de stad waren allebei voorstander van een lange verbinding tussen het Albertkanaal en de haven via het traject van het antitankkanaal, van Oelegem naar Zandvliet. Het is onduidelijk wanneer de definitieve beslissing gevallen is. Ze kan gesitueerd worden in de periode tussen 1968 en 1969 aangezien de betrokken gemeenten voor het eerst officieel werden ingelicht in maart 1969. Het feit dat de gemeenten pas achteraf hun advies konden geven, deed vragen rijzen bij volksvertegenwoordiger Herman Suykerbuyk die een interpellatie hield tot staatssecretaris van Ruimtelijke Ordening Vandewiele.

In het parlement werd de kwestie enkele jaren niet meer aangeraakt, dit tot in 1973. De aanleiding was de grote ongerustheid die ontstond bij de inwoners van de betrokken gemeenten en een tweede contestatiegolf die opgang kwam. Er waren nog veel onopgeloste vragen aanwezig over de gevolgen van een duwvaartverbinding, ondanks verschillende studies. Er werden verschillende alternatieve plannen naar voor geschoven om het probleem tussen het Albertkanaal en de Antwerpse haven op te lossen. Er gingen zelfs stemmen op het project zou gerealiseerd worden ten voordele van de Luikse industrie die een lager tarief wou bedingen voor het vervoer van grondstoffen bij de NMBS.

Alfred Califice kwam bij de regeringswissel van 1973 aan het hoofd van het ministerie van Openbare Werken. De nieuwe minister liet zich in het dossier bijstaan door adjunct-kabinetschef Johan Demoen. A. Califice besloot naar aanleiding van aanhoudende protest om een interdepartementale commissie samen te stellen. Deze commissie had als opdracht het dossier opnieuw te bestuderen waardoor de uitvoer van het project minstens zes maanden werd uitgesteld. Even later lekte uit dat de commissie het economisch nut van het project niet in vraag zou stellen met als gevolg dat de werkzaamheden van de werkgroep nutteloos waren. De druk werd onhoudbaar en in maart 1973 verklaarde de minister dat de beslissing niet onherroepelijk was. In 1974 volgden nog twee belangrijke beslissingen. Enerzijds werden alle werkzaamheden van het project stopgezet waardoor het project voor een onbepaalde tijd uitgesteld werd. Anderzijds besliste eerste minister Leo Tindenmans dat de uiteindelijke beslissing op regeringsniveau zou gebeuren. In 1975 werd door de minister van Openbare Werken, Defraigne bekend gemaakt dat er niet voldoende financiële middelen voorhanden

waren om het project te realiseren. Het project werd op dat moment minstens twee jaar uitgesteld, achteraf bleek dit voorgoed te zijn. In 2003 werd de duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet voorgoed van het gewestplan geschrapt.

4. Standpunten van de verschillende instanties

4.1. *Gouvernementele instanties*

A. MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

Het BESTUUR VAN STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE ORDENING nam het traject van het omleidingskanaal op in het voorontwerp van het gewestplan van Antwerpen en dit op aanvraag van de minister van Openbare Werken Jos De Saeger. Het Bestuur van Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening nam nooit een officieel standpunt in inzake het geplande kanaal.¹⁴⁸ Het Bestuur meende echter wel dat het duwvaartkanaal in al zijn aspecten onvoldoende onderzocht was. Het drong aan op een snelle kosten-batenanalyse van het project in zijn geheel. Het Bestuur vroeg een stopzetting van alle werkzaamheden en onteigeningen totdat alle lopende onderzoeken zouden afgerond zijn.

De DIENST VAN HET ALBERTKANAAL EN VAN DE SCHEEPVAART, onder leiding van hoofdingenieur-directeur R. Van Den Bergh, verzorgde de opmaak van de plannen en de uitvoering van de kanaalwerken.¹⁴⁹ Na de voltooiing van het nieuwe kanaalvak werd de waarneming overgenomen door de Dienst voor de Scheepvaart, onder leiding van directeur-generaal Vandervelden, die de exploitatie ervan zouden verzorgen.¹⁵⁰ Uit de nota's van de Dienst bleek het voorstander te zijn van het omleidingskanaal tussen Oelegem en Zandvliet. De alternatieve trajecten waren volgens de Dienst financieel en technisch onhaalbaar.

¹⁴⁸ ministerie van Openbare Werken: Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening, *Advies inzake het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet aan de secretaris-generaal*, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁴⁹ Bijlage 1 & 2, bij de Interdepartementale Werkgroep "Duwvaartkanaal", vergadering nr. 4, 15 oktober 1973. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

¹⁵⁰ Bijlage 3, bij de Interdepartementale Werkgroep "Duwvaartkanaal", vergadering nr. 4, 15 oktober 1973. Liberaal Archief, Ongeordend Archief Karel Poma.

B. GEWESTELIJKE ECONOMISCHE RAAD VOOR VLAANDEREN (GERV)

De GERV, de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen, beklemtoonde het nationaal en internationaal belang van het Albertkanaal.¹⁵¹ Het transitverkeer op het Albertkanaal nam beginjaren zeventig ongeveer met 60% toe zodat een omleidingskanaal weldegelijk positieve invloed kon hebben op de havenactiviteiten van Antwerpen.¹⁵² Daarbij beklemtoonde de Raad dat deze kwestie de belangen van de stad Antwerpen oversteeg. De landbouwbelangen mochten niet genegeerd worden en de landschappelijke waarde van het gebied diende zoveel mogelijk behouden te blijven. Het voorgestelde traject van Oelegem naar Zandvliet bleef volgens de GERV de enige mogelijkheid.¹⁵³

C. ECONOMISCHE RAAD VAN DE PROVINCIE ANTWERPEN (ERA)

In de ERA, de Economische Raad van de Provincie Antwerpen waren alle politieke fracties van de Provincieraad vertegenwoordigd, samen met de werkgevers- en werknemerorganisaties. De Raad koos unaniem stelling vóór het omleidingskanaal.¹⁵⁴ De ERA legde de nadruk op de noodzakelijkheid van het omleidingskanaal en de snelle realisatie ervan. Door het omleidingskanaal zou een verbinding voor de binnenscheepvaart met het noordelijke gedeelte van de haven ontstaan. De ERA wenste wel het economisch nut te verbinden aan het natuurbehoud. Zo kon de ERA geen sprake zijn van industrie of autosnelwegen langsheen het kanaal. Ze wenste dan ook dat dit expliciet werd opgenomen in de gewestplannen. Door de pas gerealiseerde verkeersverbindingen in Antwerpen bestond op dat moment geen behoefte aan nieuwe autosnelwegen. Nieuwe industriekernen langsheen het kanaal zouden de economische structuur en de geplande ruimtelijke ontwikkeling van het gewest verstoren. Niet geordende inplanting van industrie langsheen het omleidingskanaal zou onevenwicht brengen op de arbeidsmarkt en de bestaande bedrijven schade toebrengen. Industrialisatie was volgens de ERA vanuit economisch oogpunt niet gewenst. Wel zouden

¹⁵¹ De Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen werd in de interdepartementale werkgroep vertegenwoordigd door de heren Detiège, Ceuleers, Hurtecant en Dupré.

¹⁵² Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkaal, vergadering nr. 9, 10 januari 1974. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁵³ Aanbeveling van de GERV inzake het verbindingskanaal Oelegem-Zandvliet, 19 december 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁵⁴ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkaal, vergadering nr. 7, 27 november 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

inplantingsmogelijkheden voor tertiaire en toeleveringsbedrijven nodig zijn hoewel deze evenmin pasten in de kanaalzone.

Het omleidingskanaal moest volgens de ERA in het perspectief van zijn oorspronkelijk doel gezien worden: de bottleneck tussen Wijnegem en Antwerpen oplossen. Zo werd het Albertkanaal definitief gemoderniseerd. De hypothese dat het omleidingskanaal er niet zou komen, zou felle reacties kunnen veroorzaken in Antwerpen en zijn hinterland Limburg en Luik. Ook zonder het vooruitzicht op de mogelijkheid tot duwvaart waren de werken noodzakelijk.

Volgens de Economisch Raad was het traject van Oelegem naar Zandvliet het enige traject dat realiseerbaar was van de verschillende alternatieven. De zuidelijke trajecten beantwoorden niet aan de ontwikkeling van de haven in noordelijke richting. Wanneer het Albertkanaal verbreed zou worden, zou dit de onteigening tot gevolg hebben van een dertigtal ondernemingen. Dit was onmogelijk wegens de financiële gevolgen ervan, maar ook omwille van de onrechtstreekse en rechtstreekse gevolgen voor de tewerkstelling in Antwerpen.

D. INTERCOMMUNALE VOOR GRONDBELEID EN EXPANSIE IN ANTWERPEN (I.G.E.A.N.)

De raad van beheer van I.G.E.A.N., de Intercommunale voor Grondbeleid en Expansie in Antwerpen was ervan overtuigd dat er bij het voorgestelde duwvaartkanaal geen enkel argument was dat het economisch nut van dit project aantoonde.¹⁵⁵ Daarom drong de raad van beheer aan op een stopzetting van alle werkzaamheden van dit project zolang de economische noodzakelijkheid ervan niet duidelijk was aangetoond. Bovendien stelde I.G.E.A.N. vast dat dit project een belangrijke aantasting van het milieu tot gevolg zou hebben.

¹⁵⁵ Brief van de voorzitter van I.G.E.A.N. F. Van Santvliet, aan de staatssecretaris voor Ruimtelijke Ordening M. Van De Wiele, 4 mei 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

E. DE BETROKKEN GEMEENTEN

STAD ANTWERPEN¹⁵⁶

De stad Antwerpen was een betrokken gemeente, maar moet eerder gezien worden als een economische actor als gevolg van de havenbelangen die de stad verdedigde. De haven van Antwerpen en de industrie van Luik drongen aan op een snelle realisatie van een verbinding tussen het havengebied en zijn hinterland.¹⁵⁷ De motieven die Antwerpen beïnvloedden bij de keuze van het traject tussen Oelegem en Zandvliet waren van allerlei aard. De belangrijkste argumenten waren de verplaatsing van de havenactiviteit in noordelijke richting, het belang van Luik als voornaamste economische pool in het hinterland van de haven en het verkeer op de Rijn dat gebaat zou zijn met een omleiding waarbij de haven vermeden werd en Het kanaal werd volgens de stad niet speciaal opgezet als duwvaartkanaal, maar rekening houdend met de opkomst van deze techniek zou het wel geschikt zijn voor de duwvaart. Het voorbeeld van moest volgens de stad gevolgd worden die bij de modernisering van hun waterwegen rekening hielden met een mogelijke stijging van het gebruik van duwvaartkonvoeien.

BRASSCHAAT¹⁵⁸

De voornaamste bezwaren van Brasschaat lagen op ecologisch vlak omdat de residentiële gemeente verschillende waardevolle natuurelementen bezat.¹⁵⁹ Door het omleidingskanaal van Oelegem naar Zandvliet zou het typische karakter van de gemeente geschaad worden.¹⁶⁰ Er zouden 51 woningen onteigend worden en er zou een fysische barrière ontstaan in tegenstelling tot het antitankkanaal dat niet op deze manier ervaren werd. Daarbij kwam de vrees dat een grondwaterverlaging nadelige gevolgen zou hebben voor de natuureservaten, de parken en de bossen. De gemeente volgt de these van professor Virenque van de universiteit van Antwerpen, die stelde dat het economisch nut van het omleidingskanaal nog

¹⁵⁶ De Stad Antwerpen werd in de interdepartementale commissie vertegenwoordigd door havenschepen Leo Delwaide.

¹⁵⁷ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 5, 29 oktober 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁵⁸ Brasschaat werd in de interdepartementale commissie vertegenwoordigd door burgemeester L. Hendrickx, gemeentesecretaris L. Erijgers en gemeenteraadsleden H. Declair, L. Jacobs

¹⁵⁹ Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de gemeenteraad van Brasschaat: bezwaren tegen het duwvaartkanaal, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁶⁰ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 5, 29 oktober 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

niet bewezen was.¹⁶¹ De gemeente klaagde het gebrek aan informatie aan want ze zonder de nodige inlichtingen van overheidswege kon ze geen gefundeerd oordeel vellen.

De gemeente Brasschaat was voorstander van een verschuiving van het traject naar het noordoosten, weg uit de Voorkempen. Hoe verder het traject van de Voorkempen zou verwijderd worden, hoe minder loofbomen en meer naaldbomen zouden geroid worden, wat minder schade aan het milieu zou toebrengen.

'S GRAVENWEZEL¹⁶²

's Gravenwezel was een zuiver residentiële gemeente die in de jaren zeventig een grote inwonersgroei kende. Het omleidingskanaal betekende dat de woonkern zou afgesneden worden van de groene zone die als uitbreidingsgebied van de gemeente gezien werd.¹⁶³ Hierbij werden twee verkavelingen bedoeld die reeds bij Koninklijk Besluit goedgekeurd waren. Er werd gevreesd dat het kanaal grondwaterverlaging en industrialisatie met zich mee zou brengen, wat het groene karakter van de gemeente zou verstoren. Daarenboven zou de gemeente afgezonderd worden van de rest van de streek.

De gemeente klaagde eveneens de gebrekkige informatie aan waardoor misverstanden ontstonden en was voorstander van de aanpassing van het Albertkanaal.¹⁶⁴

¹⁶¹ Cf. Supra, hoofdstuk *Het Duwvaartkanaal onderzocht*.

¹⁶² 's Gravenwezel werd in de interdepartementale commissie vertegenwoordigd door burgemeester K. Borstlap en de gemeenteraadsleden R. Willeme, J. Horemans, R. Lenie en M. Smet.

¹⁶³ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 5, 29 oktober 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁶⁴ Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de gemeenteraad van 's Gravenwezel: duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet, 15 januari 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

KAPellen¹⁶⁵

Kapellen verzetten zich tegen de onteigening van woningen in een belangrijk deel van de gemeente.¹⁶⁶ Deze hadden tot gevolg dat de gemeente een verlies van onroerende voorheffing zou kennen.¹⁶⁷ De vrees bestond voor een splitsing van de gemeente en een grondwaterverlaging met alle gevolgen van dien. De gemeente stond sceptisch tegenover de verzekering dat er maatregelen zouden getroffen worden om de nadelige gevolgen van de grondwaterverlaging te compenseren. In Kapellen vormde dit een reëel probleem omdat daar de scheiding werd gevormd tussen het Maas- en Scheldebekken. Er bestond eveneens twijfel over de belofte dat de strook langs het kanaal niet geïndustrialiseerd zou worden.

SCHILDE¹⁶⁸

Schilde sloot zich aan bij het standpunt dat ingenomen werd door de intercommunale I.G.E.A.N.¹⁶⁹ De intercommunale ging ervan uit dat zolang het economisch nut van het omleidingskanaal van Oelegem naar Zandvliet niet bewezen was, de aanleg ervan onaanvaardbaar bleef. Andere tegenargumenten waren het feit dat de gemeente in twee zou gesneden worden en er te weinig verbinding waren gepland tussen deze twee delen.¹⁷⁰ Het antitankkanaal vormde een groene zone in de gemeente die zou worden aangetast door het rooien van bomen, het verdwijnen van wandelpaden, het verdwijnen van de mogelijkheid tot vissen en het uitzicht zou verstoord worden.

¹⁶⁵ Kapellen werd in de interdepartementale commissie vertegenwoordigd door burgemeester T. De Rooy en schepen C. Denisse.

¹⁶⁶ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 5, 29 oktober 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁶⁷ Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de gemeenteraad van Kapellen: tracé omleidingskanaal, 5 maart 1970. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁶⁸ Schilde werd in de interdepartementale commissie vertegenwoordigd door burgemeester A. Claessens samen met de eerste schepen J. Hanssen en gemeenteraadslid J. Van De Velde.

¹⁶⁹ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 7, 27 november 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁷⁰ Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de gemeenteraad van Schilde: motie inzake duwvaart Oelegem-Zandvliet, 4 juni 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

OELEGEM (RANST)¹⁷¹

Oelegem meende zijn eerder principiële verzet tegen de aanleg van het kanaal te moeten herroepen. De Economische Raad voor de Provincie Antwerpen die het economisch belang van het omleidingskanaal benadrukte, had dit standpunt geadviseerd aan de gemeente.¹⁷² Ze betreunde echter wel dat door de realisatie van het kanaal landbouwgronden en groene zones zullen verdwijnen. Aangezien reeds onteigeningen hadden plaatsgevonden voor de verbreding van het Albertkanaal en de aanleg van de E-3. Samen zouden deze onteigeningen een groot verlies aan inkomsten zijn voor de gemeente door het wegvallen van onroerende voorheffingen, bedrijfs- en inkomensbelastingen.¹⁷³ Elke industrialisatie of aanleg van een expresweg langsheen het geplande kanaal werden resoluut afgewezen. De gemeente nam een solidair standpunt in met de andere gemeenten die zwaarder zouden getroffen worden door de aanleg van het omleidingskanaal.

SCHOTEN¹⁷⁴

De gemeenteraad van Schoten keurde een motie goed waarmee de gemeente met klem protesteerde tegen de voorgenomen aanleg van het duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet.¹⁷⁵ De gemeente oordeelde pas in 1975 dat een kanaal op het grondgebied grote nadelige gevolgen met zich mee zou brengen. De gemeente wou er bij de bevoegde ministeries op aandringen het dossier in zijn geheel te annuleren.

¹⁷¹ Oelegem werd in de interdepartementale commissie vertegenwoordigd door de schepenen van Openbare Werken M. Printems en de gemeentesecretaris R. Van Peer.

¹⁷² Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 6, 12 november 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁷³ Standpunt van de gemeente Oelegem inzake het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet, n. d. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁷⁴ Schoten stuurde geen delegatie naar de interdepartementale commissie.

¹⁷⁵ Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de gemeenteraad van Schoten: motie inzake duwvaart Oelegem-Zandvliet, 6 januari 1975. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

STABROEK¹⁷⁶

De gemeenteraad van Stabroek keurde in motie van 1973 het plan om een duwvaartkanaal aan te leggen af.¹⁷⁷ De gekende nadelige gevolgen uit de andere gemeentes, waren ook voor deze gemeente de doorslag: de gemeente zou in twee worden gesneden; er zouden ongeveer 70 woningen onteigend worden; er was een risico op blijvende nadelige gevolgen voor het leefmilieu en het natuurbehoud en er zouden zich ernstige problemen voordoen met het rioleringsstelsel door de in tweedeling van de gemeente.

¹⁷⁶ Stabroek stuurde geen delegatie naar de interdepartementale commissie.

¹⁷⁷ Uittreksel uit het register der beraadslagingen van de gemeenteraad van Stabroek: Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet, 14 november 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma

4.2. Niet-gouvernementele instanties

A. KAMER VAN KOOPHANDEL EN NIJVERHEID VAN ANTWERPEN

De Kamer van Koophandel zag de bouw van een omleidingskanaal als onderdeel van het aanpassingsprogramma van het Albertkanaal waardoor de noodzaak van de realisatie ervan moest benadrukt worden.¹⁷⁸ Wanneer het laatste onderdeel van de aanpassingswerken niet ten uitvoer zou worden gebracht, zou reeds gedane investeringen onrendabel maken. Volgens de Kamer moet de industrie in de toekomst kunnen blijven concurreren waardoor een aanpassing in functie van duwvaart noodzakelijk is. De essentie van de discussie gaat om de uiteindelijke keuze van een traject.

De Kamer verdedigt het traject van Oelegem naar Zandvliet omdat de andere alternatieven niet meer uitvoerbaar zijn wegens technische, stedenbouwkundige en financiële redenen. De Kamer sluit zich aan bij de standpunten van de ERA en de stad Antwerpen.

B. DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN (NMSB)

De NMBS trachtte geen oordeel te vellen over de aspecten op vlak van verkeer, techniciteit of milieu. De maatschappij wou enkel haar verkeerseconomisch standpunt bekend maken bekeken vanuit een nationale verkeerspolitiek.

In de sector van het goederenvervoer was de NMBS een concurrent van de traditionele vervoerstakken, maar voor de verschillende vervoerstakken golden andere voorwaarden. De NMBS was als enige verplicht zelf in te staan voor de kosten van de bediening, het onderhoud en de vernieuwing van de spoorweginfrastructuur. Enkel wanneer het om werkelijk nieuwe investeringen ging, die relatief weinig voorkwamen, kon een beroep gedaan worden op de expansiekredieten die onder het budget van Verkeerswezen vielen. NMBS pleitte ervoor dat de infrastructuurkosten van elke vervoerstak afgewenteld zouden worden op de verbruikers ervan.¹⁷⁹ Dit zou een toepassing zijn van het Verdrag van Rome en voor een correcte onderlinge concurrentieverhouding tussen weg, spoor en binnenvaart zorgen.

De NMBS stelde zich vragen bij het feit dat de kosten voor de aanleg van het duwvaartkanaal door de gemeenschap gedragen zouden worden. Uit berekeningen bleek dat dit gelijk stond

¹⁷⁸ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 7, 27 november 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma

¹⁷⁹ Dit is een EEG-principe waarbij de infrastructuurkosten worden doorgerekend aan elke vervoerstak.

aan een staatssubsidie van 79 oude Belgische Frank per vervoerde ton goederen over het Albertkanaal.¹⁸⁰

C. NATIONAAL KOMITEE ANTIDUWVAART¹⁸¹

Het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* vertegenwoordigde verschillende groencomités die een gezamenlijk standpunt bekend maakten.¹⁸² Het doel van het *Nationaal Komitee* was alle mogelijke krachten op nationaal niveau bundelen tegen de aanleg van het omleidingskanaal tussen Oegelem en Zandvliet.¹⁸³ Het omleidingskanaal was slechts voor het *Nationaal Komitee* een concreet aangrijpingspunt om de bevolking te sensibiliseren betreffende de algemene achteruitgang van het leefmilieu. Daarnaast wou het Comité ook de structuren van inspraak aanklagen om in de toekomst een betere samenwerking te creëren tussen de overheid en de bevolking.

De groencomités waren niet a-priori tegen een duwvaartkanaal, maar hadden wel bezwaar tegen het traject en de hoedanigheid van de uitvoering ervan. Er werd hetzelfde standpunt ingenomen van de intercommunale I.G.E.A.N., zolang het economisch nut van het omleidingskanaal niet bewezen was, waren de groencomités gekant tegen de aanleg van het omleidingskanaal. De garantie voor de niet-industrialisatie van de strook langs het kanaal werd in twijfel getrokken omdat in België geklasseerd gebied niet onaantastbaar bleek te zijn. De voorkeur van het *Nationaal Komitee* ging uit naar het korte traject van Schoten naar het Churchilldok indien bleek dat een kanaal noodzakelijk zou zijn. De hogere kostprijs was acceptabel als op deze manier waardevolle milieugoederen gespaard bleven. De actiegroepen eisten meer gegevens over de trafiek en een vergelijking met ander vervoerstakken dan de spoorweg.

¹⁸⁰ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 9, 10 januari 1974. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁸¹ Het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* werd in de interdepartementale commissie vertegenwoordigd door Marc Dubrulle, secretaris van de *Bond Beter Leefmilieu*.

¹⁸² Het *Nationaal Komitee* vertegenwoordigde het actiecomité *Red de Voorkempen*, het Groencomité St. Job-in-'t Goor, het Actiecomité Leefmilieu Sint Job-in-'t Goor en de Vereniging voor Natuur- en Stedenschoon van Antwerpen.

¹⁸³ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 9, 10 januari 1974. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

D. ACTIECOMITÉ RED DE VOORKEMPEN, ACTIECOMITÉ LEEFMILIEU ST. JOB-IN-'T GOOR EN GROENCOMITÉ ST. JOB-IN-'T GOOR

De actiecomités *Red de Voorkempen* en Leefmilieu St. Job-in-'t Goor en het groencomité St. Job-in-'t Goor vreesden voor het verdwijnen van waardevolle parken en natuurgebieden en meende dat de oppervlakte geschat door Openbare Werken onderschat werd.¹⁸⁴ Het behoud van de Voorkempen als groene long van Antwerpen was wenselijk.¹⁸⁵ Tegelijkertijd vreesden de comités voor een verstoring van de waterhuishouding en de eventuele industrialisatie van de oevers van het kanaal. De economische verantwoording was onvoldoende en het project zou enkel ten goede komen aan de Luikse staalindustrie, aldus de groencomités. Er werd een volledige stopzetting van de werken en de onteigeningen gevraagd tot een degelijk onderzoek het economisch nut bewees.

De verbreding van het Albertkanaal was een aanvaardbaar alternatief, maar niet op de schaal als door het ministerie van Openbare Werken voorgesteld. De hypothese dat twee duwkonvoeien elkaar op een bepaalde plaats zouden moeten kruisen was ondenkbaar. De bedrijven in Merksem lieten een verbreding van het Albertkanaal toe en sommigen konden zonder hinder gedeeltelijk onteigend worden of naar achter geschoven worden. Het feit dat het Albertkanaal toch verbreed moest worden, samen met de aanleg van een omleidingskanaal tussen Oelegem en Zandvliet betekende volgens de comités dat de kostprijs van deze omleiding duurder werd. Dit was van belang zijn voor de kostprijsvergelijking tussen de verschillende trajecten.

¹⁸⁴ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 9, 10 januari 1974. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁸⁵ De afgevaardigden van de actiecomités in de interdepartementale commissie waren P. Coppens voor *Red de Voorkempen* en het Aktiekomitee Leefmilieu, R. Morren van het Aktiekomitee Leefmilieu, L. Versteyle van *Red de Voorkempen* en F. Bouwens en C. Van Gompel van het Groenkomitee.

E. ARBORETUM DE MIK, BRASSCHAAT¹⁸⁶

Het arboretum De Mik was een domein van ongeveer 80 hectaren, waarvan een gedeelte geklasseerd stond en was voor het grootste gedeelte eigendom van de gemeente Brasschaat.¹⁸⁷ Het arboretum benadrukte de uitzonderlijke waarde van het gebied met zijn talrijk inheemse en uitheemse boomsoorten. Er werd aangedrongen dat alle mogelijk maatregelen getroffen zouden worden om veranderingen in het waterhuishouden te voorkomen. Schade aan de vegetatie zou een onherstelbaar verlies betekenen.

F. BOND BETER LEEFMILIEU (BBL)¹⁸⁸

De *Bond Beter Leefmilieu* (BBL) nam een eigen, genuanceerder standpunt in dan het *Nationaal Comité Antiduwvaart*.¹⁸⁹ De BBL wees op het feit dat er een algemeen gebrek was aan economische fundering van het project. Het ministerie van Openbare Werken verstreekte enkel ingenieursverslagen en daarom heeft de BBL een eigen studieopdracht gegeven aan de UFSIA om de economische aspecten te onderzoeken. Het definitieve standpunt op het gebied van de economische betekenis van het project zou sterk afhangen van dit onderzoek van het SESO en UFSIA.¹⁹⁰

Vanuit de BBL werd weinig geloof gehecht aan de garanties die gegeven werden om de oevers van het omleidingskanaal niet te industrialiseren. In de toenmalige denkwijze van de overheid zou volgens de BBL de niet-industrialisatie van de kanaaloevers een verkwisting geweest zijn. Als men investeerde, moesten deze investeringen zo rendabel mogelijk zijn.

¹⁸⁶ De afgevaardigden van het Arboretum “De Mik” in de interdepartementale commissie waren uit L. Hendrickx, burgemeester van Brasschaat, L. Erijgers, gemeentesecretaris en C. Quirijnen, conducteur.

¹⁸⁷ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 8, 10 december 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁸⁸ De afgevaardigde van de BBL in de interdepartementale commissie was Marc Dubrulle.

¹⁸⁹ Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 9, 10 januari 1974. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

¹⁹⁰ *Bond Beter Leefmilieu* vzw, Standpunt inzake de discussie over het omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet, 12 november 1973. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

G. BELGISCHE JEUGDBOND VOOR NATUURSTUDIE (BNJ)¹⁹¹

De Belgische Jeugdbond voor Natuurstudie benadrukte dat de bond in de eerste plaats geïnteresseerd was in het aspect van de natuurbescherming en pas op de tweede plaats in het probleem in zijn geheel.¹⁹² De sociale en economische aspecten ervan liet de Jeugdbond liever over aan de andere verenigingen.

De Jeugdbond meende dat een studie over de ecologische en hydrologische aspecten van het project veel vroeger had moeten plaats vinden en niet op het ogenblik dat alle beslissingen al gevallen waren. Het aaneengesloten natuurgebied moest behouden blijven aangezien het de broedplaats was van vele vogels. Bij voorkeur werden sommige delen van het aangesloten natuurgebied niet opengesteld voor het publiek.

4.3. *Samenvatting*

De standpunten van de verschillende betrokken actoren in de kwestie rond het duwvaartkanaal waren heel uiteenlopend. Globaal gezien kan gesteld worden dat de betrokken gemeenten, de actie- en groencomités en de intercommunale zich verzetten tegen de realisatie van een duwvaartverbinding. De voorstanders van het project waren voornamelijk economische instellingen zowel openbare als privaatrechterlijke instellingen. Opmerkelijk was dat de Antwerpse Kamer van Koophandel en Nijverheid haar standpunt resoluut veranderde. Eerder werd gezien dat de Kamer tot 1969 een groot tegenstander was van de realisatie van een duwvaartverbinding. Vanaf dan verdedigde de Kamer met vuur het project als noodzaak voor de Antwerpse haven.

¹⁹¹ De heren P. Van Dijck en W. Ressler vertegenwoordigen het BNJ.

¹⁹² Verslag Interdepartementale Werkgroep Duwvaartkanaal, vergadering nr. 9, 10 januari 1974. Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

Conclusie

In dit hoofdstuk werden verschillende aspecten van het duwvaartproject behandeld die me toelieten het eerste deel van mijn vraagstelling te beantwoorden.

Het oorspronkelijk plan bestond uit de aanleg van een verbinding tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen. Het was pas in 1966 dat de nadruk gelegd werd op het aanpassen van deze verbinding aan de nieuwe duwvaarttechnieken. Het initiatief voor de aanleg van een verbindingskanaal lag bij het ministerie van Openbare Werken, onder leiding van minister Omer Vanaudenhove en voornamelijk onder impuls van de toenmalige secretaris-generaal Gustave Willems. Vanuit de optiek van het tienjarenplan uit 1956, zou de havenactiviteit naar het noorden verschuiven en zou een verbinding tussen het Albertkanaal en het noordelijke deel van de haven opportuun zijn. Door het succes van de duwvaarttechniek in buurlanden als Frankrijk en Duitsland, en door de vraag van de Luikse industrie het Albertkanaal te optimaliseren, werd geopteerd voor een modernisering van het Albertkanaal, aangepast aan de nieuwe vaartechnieken. De datum van definitieve beslissing is niet bekend, maar kan gesitueerd worden in de loop van 1968.

De beslissing voor de bouw van een duwvaartverbinding werd niet vooraf gegaan door een degelijk wetenschappelijk onderzoek. Dit werd bevestigd door het bewijs dat pas vanaf 1973 degelijke studies verschijnen, jaren na de definitieve beslissing. De omstredenheid omtrent het project leidde in 1973 tot het oprichten van een interdepartementale werkgroep die het dossier opnieuw moest onderzoeken. De doelstelling van de commissie was duidelijkheid te scheppen, maar deze slaagde niet in dat opzet aangezien er nooit een definitief eindrapport gepubliceerd werd. De werking van de commissie werd trouwens in vraag gesteld na het uitlekken van een intern document waaruit bleek dat het economisch nut van het project niet in vraag werd gesteld.

Andere studies in verband met het project gaven allemaal een negatief advies. De schadelijke gevolgen van een dergelijk plan zouden fataal voor de omgeving: niet alleen de betrokken leefgemeenschappen en natuurgebieden, maar ook de economische belangen van de Antwerpse haven zouden te lijden hebben onder een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet.

In 1974 werd enerzijds beslist dat alle werkzaamheden voor een onbepaalde tijd uit te stellen en anderzijds dat de uiteindelijke beslissing op regeringsniveau zou gebeuren. Een jaar later werd door de minister van Openbare Werken, Defraigne, bekend gemaakt dat de financiële middelen ontoereikend waren voor de realisatie van het project. Het project werd voor

onbepaalde tijd uitgesteld. In 2003 werd de duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet voorgoed van het gewestplan geschrapt.

De contestatie leidde niet direct tot de afschaffing van een duwvaartverbinding, wel tot her verscheidene malen uitstellen van de realisatie ervan. Dit werd zodanig veel uitgesteld dat de kwestie verzeild raakte in een negatief spiraal als gevolg van de vele regeringswissels in de jaren zeventig. De officiële verklaring voor het uitstel was de penibele financiële situatie van de regering in 1975.

De standpunten van de verschillende betrokken actoren in het dossier waren heel verschillend. Globaal gezien kan gesteld worden dat de betrokken gemeenten, de actie- en groencomités en de intercommunale zich verzetten tegen de realisatie van een duwvaartverbinding. De voorstanders van het project waren voornamelijk economische instellingen zowel openbare als privaatrechterlijke instellingen.

DEEL II

ALGEMEEN: NIEUWE SOCIALE BEWEGINGEN

Inleiding

Dit hoofdstuk is opgevat als een verkenning van de bestaande literatuur relevant voor het onderzoek naar de antiduwwaartbeweging. Hierdoor kan deze beweging in het volgend deel grondiger beoordeeld worden. In dit deel wordt gezocht naar een omschrijving van de term “nieuwe sociale beweging” waarbij ten rade wordt gegaan bij sociologen die al jaren onderzoek verricht hebben naar deze “nieuwe sociale bewegingen” in Vlaanderen.¹⁹³ Er wordt tevens een kort overzicht gegeven omtrent de verschuivingen in het onderzoeksparadigma van nieuwe sociale bewegingen. Hierbij worden de belangrijkste bestaande theorieën kort overlopen.

Sociale bewegingen maken al langer deel uit van het historisch onderzoek in tegenstelling tot “nieuwe” sociale bewegingen. Het onderzoek naar deze bewegingen is tot nu toe voornamelijk gebeurd onder de vleugels van de sociale wetenschap. Daarom is het interessant even stil te staan bij de workshop *Historische en sociologische benaderingen van nieuwe sociale bewegingen*, georganiseerd door het *Onderzoekssteunpunt en Databank Intermediaire Structuren in Vlaanderen*, ODIS.¹⁹⁴ Het verslag van deze workshop geeft mij de gelegenheid stil te staan bij een mogelijke interdisciplinaire benadering van nieuwe sociale bewegingen.

Na een algemene beschrijving van nieuwe sociale bewegingen, wordt aandacht besteed aan de milieubeweging in Vlaanderen als onderdeel van de nieuwe sociale bewegingen. Naast een sociologische benadering, wordt een historisch overzicht gegeven. De theoretische beschouwingen zullen in het volgende deel getoetst worden aan de bevindingen uit het onderzoek naar de antiduwwaartbeweging.

¹⁹³ Sociologen als Marc Hooghe, Jaak Billiet, Stefaan Walgrave en Staf Hellemans.

¹⁹⁴ Hooghe, M. en Billiet, J. (eds.), 2004.

1. Sociale bewegingen: een omschrijving

Sociale bewegingen zijn een vorm van collectieve actie, het is sociaal en gelijkgericht intentioneel gedrag.¹⁹⁵ Het gedrag is gericht op het veranderen van een aspect van de samenleving, of op het tegengaan ervan. De gerichtheid vloeit voort uit een geheel van opvattingen die omgezet worden in acties door een conglomeraat van groeperingen met een wisselende organisatiegraad.

Net als drukingsgroepen kenmerken sociale bewegingen zich ook door hun exterioriteit ten opzichte van het geïstitutionaliseerde politieke systeem. Sociale bewegingsorganisaties ageren buiten de institutionele kanalen om: ze nemen niet deel aan verkiezingen, zetelen niet in regeringen en andere besturen enzovoort. Er zijn echter twee opmerkingen, enerzijds is de lijn tussen de geïstitutionaliseerde politiek en niet-geïstitutionaliseerde structuren (bijvoorbeeld vakbonden) moeilijk te trekken in het Belgische politieke bestel. Anderzijds kan een sociale beweging niet plots ophouden te bestaan wanneer een politieke partij pretendeert haar te vertegenwoordigen in de geïstitutionaliseerde politiek.¹⁹⁶ De Vlaamse Beweging bleef een sociale beweging toen de Volksunie haar ging vertegenwoordigen op het politieke forum. Niet elke partij is echter de uiting van een sociale beweging en niet elke sociale beweging hoeft een partij te hebben om een sociale beweging te zijn. Dit in tegenstelling tot de verzuilde sociale beweging.

Elke sociale beweging is in haar collectieve actie gericht op de overheid en doet dus aan politiek. Door actievoering wil de beweging druk uitoefenen op het beleid om bepaalde beleidspunten te bewerkstelligen. Bij de actievoering wordt er door de sociale bewegingsorganisaties beroep gedaan op hun achterban om hun doel te bereiken. Ze pakken uit met hun kwantitatieve sterkte. Dit gebeurt op verschillende manieren met bijvoorbeeld betogingen, petitities, briefschrijfacties, stakingen, happenings, bezettingen, fietsmanifestaties, enzovoort.

¹⁹⁵ Wagrave, 1992, pp. 77-103.

¹⁹⁶ Walgrave, 1992, p. 79.

2. Sociale en nieuwe sociale bewegingen

Sociale bewegingen, met name de socialistische en de christelijke arbeidersbeweging, leverden een uiterst belangrijke bijdrage aan de uitbouw van de moderne massademocratie in België aan het einde van de negentiende eeuw.¹⁹⁷ Ze zorgden ervoor dat de grote massa van de arbeidersklasse op relatief korte tijd integreerde in het Belgische politiekstelsel.¹⁹⁸ De bewegingen zelf groeiden uit tot gevestigde politieke actoren die een vaak betwiste eersterangsrol gingen spelen in het Belgische model van overlegbesluitvorming.¹⁹⁹ Bijna een eeuw later, in de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw, verschenen de “nieuwe” sociale bewegingen op het toneel. Zij koesterden al evenzeer de aspiratie de democratie verder te veruimen. Nieuwe thema's en nieuwe gevoeligheden werden op de politiek agenda geplaatst, terwijl ook nieuwe maatschappelijke groepen een rol gingen spelen in het politieke besluitvormingsproces. Nieuwe sociale bewegingen bekleedden dus een belangrijk rol in de Belgische politieke geschiedenis, net als in andere westerse landen.²⁰⁰

Nieuwe sociale bewegingen hebben in België een aantal belangrijke maatschappelijke evoluties mee vormgegeven en versneld. Daarenboven waren de nieuwe sociale bewegingen in eerste instantie een internationaal verschijnsel, ondanks belangrijke verschillen tussen diverse landen. Zowat in alle westerse landen ontstond ongeveer tegelijkertijd een nieuwe protestbeweging. Halverwege de jaren zestig manifesteerden de eerste, vooral jongerenbewegingen. Het initiatief ging vooral uit van studenten in belangrijke universiteitssteden. Deze bewegingen en organisaties legden bovendien de nadruk op dezelfde thema's als gelijkheid, emancipatie van vrouwen, solidariteit met de derde wereld, zorg voor het leefmilieu en een streven naar vrede.

Lang voor de term “globalisering” zijn ingang vond, vormden de nieuwe sociale bewegingen reeds de voorbode van een nieuwe soort sociale beweging die niet gebonden was aan nationale grenzen en de uiting vormde van een meer algemene culturele gevoeligheid.²⁰¹ Het is uiteraard zo dat de arbeidersbewegingen van de negentiende eeuw ook konden gezien worden als transnationale bewegingen.

¹⁹⁷ Deneckere, 1997, p. 383, zie Hooghe, 2004b, p. 331.

¹⁹⁸ Hellemans, 1990, zie Hooghe, 2004b, p. 331.

¹⁹⁹ Billiet, 1988, zie Hooghe, 2004b.

²⁰⁰ Hooghe, 2004b, p. 332.

²⁰¹ Hooghe, 2004b, p. 332.

Het belangrijkste onderscheid is dat de huidige geglobaliseerde bewegingen een *grassroots* verschijnsel zijn, in tegenstelling tot de arbeidersbeweging waar van een *topdown* initiatief kan gesproken worden. De encycliek “Rerum Novarum” van paus Leo XIII bevatte een duidelijke oproep tot het oprichten van christelijke arbeidersorganisaties. De oproep kreeg een brede navolging in de meest uiteenlopende landen. In sommige gevallen was zelfs sprake van duidelijke institutionele prikkels. Bij de nieuwe sociale bewegingen was er net zo goed sprake van gelijktijdigheid en van een grote gelijkheid op het vlak van thema’s en werkwijzen, wel ontbrak een elite-initiatief. De gelijktijdigheid kan dus enkel verklaard worden vanuit een algemene culturele dynamiek. Het ging hier om een belangrijke innovatie in het participeren van de westerse bevolking.

Marc Hooghe en Jaak Billiet merkten op dat tijdens de debatten op de ODIS-workshop²⁰² historici zich ernstige vragen stelden bij het vermeende nieuwe en unieke karakter van de “nieuwe” sociale bewegingen.²⁰³ Op een aantal vlakken is er immers sprake van een sterke mate van continuïteit voor wat betreft het functioneren van sociale bewegingen. Hierbij treden geen fundamentele verschillen op tussen de “oude” en “nieuwe” sociale bewegingen. Gedurende de studiedag leek het volgens M. Hooghe en J. Billiet vaak alsof het perspectief van de historici de overhand haalde. Het begrippenapparaat dat werd ontwikkeld voor de studie van de klassieke sociale bewegingen, bleek in een groot aantal gevallen ook van toepassing te zijn op de studie van de nieuwe sociale bewegingen. Ook zij zijn onderhevig aan tendensen naar institutionalisering en radicalisering, zij kennen net zo goed problemen van groepsidentificatie en mobilisatie, en ook zij balanceren “tussen verbeelding en macht”.²⁰⁴

²⁰² Historische en sociologische benaderingen van nieuwe sociale bewegingen, georganiseerd door ODIS te Brussel, 22 november 2002.

²⁰³ Hooghe en Billiet, 2004, p. 320.

²⁰⁴ Duyvendak e. a., 1992.

Het sociologisch discours over nieuwe sociale bewegingen heeft af te rekenen gehad met een zeer opvallende kentering. Sociologen van de jaren zeventig legden de nadruk op de uniciteit van de nieuwe sociale bewegingen. Zowel door hun ideologie, hun organisatievorm als door hun politiek functioneren zouden ze zich in sterke mate onderscheiden van de traditionele sociale bewegingen, die meer en meer gezien werden als behouders van een maatschappelijke status-quo. Dit felle contrast tussen de oude en nieuwe sociale bewegingen dient uiteraard ook in zijn tijdsperspectief gezien te worden: de nieuwe, rebelse bewegingen van de jaren zestig en zeventig zetten zich fel af tegen wat in hun ogen neerkwam op de machtshonger van de gevestigde arbeidersbewegingen, die ondertussen deel uitmaakten van het politieke establishment. In eigen land kwam dit onder meer tot uiting in de felle kritiek op de verzuilde instellingen.²⁰⁵ De nieuwe sociale bewegingen wensten dus zeker niet geïdentificeerd te worden met de klassieke sociale bewegingen, en declassificatie werd ook overgenomen in de wetenschappelijke literatuur.

De vermeende uniciteit van de nieuwe sociale bewegingen kreeg echter ook het nodige weerwerk. Craig Calhoun stelde vast dat vele van de mechanismen die werden toegeschreven aan de nieuwe sociale bewegingen, ook reeds aanwezig waren bij de beginnende arbeidersbeweging van de negentiende eeuw.²⁰⁶ Binnen deze optiek hebben de kenmerken van de nieuwe sociale bewegingen niet zozeer te maken met hun specifieke ideologie, maar wel met het feit dat het hier om beginnende, nog fragiele organisaties gaat, die moeizaam een positie moesten verwerven in het politiek besluitvormingsproces. Ook het werk van Charles Tilly heeft in dit verband een doorslaggevende rol gespeeld. Tilly heeft in zijn onderzoek steeds alle vormen van collectieve actie op comparatieve wijze behandeld.²⁰⁷ Hierbij had hij vooral oog voor de interactie tussen sociale bewegingen en politieke maatschappelijke omgevingsfactoren. Deze invalshoek waarbij sociale beweging ongeacht de periode waarin ze bewegen, kunnen gezien worden als challengers die een symbolische uitdaging betekenen voor de politieke elite heeft de bovenhand gekregen in het hedendaags onderwijs over sociale bewegingen. Ze zullen daarbij uiteraard een beroep doen op diverse actierepertoires en protesttechnieken, naargelang de maatschappelijke en politieke structuur waarbinnen ze zich bewegen. De fundamentele uitdaging voor nieuwe groepen challengers komt telkens neer op hetzelfde probleem namelijk de toegang weten te verwerven tot de basismechanismen van de politieke besluitvorming.

²⁰⁵ Billiet, 2004, pp. 130-137.

²⁰⁶ Craig Calhoun, 1993, zie Hooghe en Billiet, 2004 p. 230.

²⁰⁷ Tilly, 2004, zie Hooghe en Billiet, pp.319-329.

Volgens Marc Hooghe en Jaak Billiet kwam de studiedag van ODIS er op een kritisch moment. Historici krijgen geleidelijk meer belangstelling voor het onderzoek naar nieuwe sociale bewegingen. Dit terwijl de indruk overheerst dat sociologen en politicologen geleidelijk hun belangstelling voor het onderwerp verliezen en op zoek zijn naar “nieuwere” fenomenen en gedragspatronen. Dergelijke ontmoetingen tussen twee aangrenzende disciplines zijn volgens de auteurs relatief zeldzaam. Ook volgens Els Witte meent dat de scheiding tussen de geschiedenis en de overige sociale wetenschappen voor een studieterrein als de recente politieke geschiedenis van België een verarming van het onderzoek.²⁰⁸ De auteurs maken de vergelijking met het onderzoek naar verzuiling dat ook door sociologen en historici op een anderen manier werd benaderd. Een ontmoeting tussen beide disciplines werkte bevruchtend voor dit onderzoeksterrein.

Op de studiedag bleek dat sociologen en historici bijzonder geïnteresseerd waren in elkaars opvatting.²⁰⁹ Tijdens zijn inleiding poneerde Marc Hooghe met een boutade dat sociologen uitgekeken zijn op de nieuwe sociale bewegingen, en het onderwerp dan maar doorgeven aan historici. Volgens de auteurs zorgde de opmerking voor enige reactie bij het publiek, maar werd ze niet weerlegd. In de verschillende departementen sociologische en politieke wetenschappen in Vlaanderen wordt er nog nauwelijks onderzoek verricht naar nieuwe sociale bewegingen. De ruimere beschikbaarheid van archieven van de bewegingen en van diverse pioniers zal volgens Staf Hellemans en Marc Hooghe de komende jaren ongetwijfeld leiden tot het verder uitbouwen van het historisch onderzoek naar deze cruciale fase in de Belgische politieke geschiedenis. Naarmate meer en beter archiefmateriaal ontsloten wordt, zou dit moeten leiden tot een meer intensieve studie van het fenomeen.

²⁰⁸ Witte, 2003.

²⁰⁹ Hooghe en Billiet, 2004, p. 223.

3. “Nieuwe” sociale bewegingen

3.1. Inleiding

De term “nieuwe sociale beweging” werd rond 1980 voor het eerst gebruikt en is ondertussen ingeburgerd bij sociologen en politicologen.²¹⁰ Er waren verschillende benamingen zoals de “alternatieven”, “progressieven”, “basismilitanten” die hoofdzakelijk teruggrepen naar hetgeen men als het oorspronkelijk socialistische ideeëngoed zag. Met de opkomst van de sectoriële bewegingen vanaf de jaren tachtig,²¹¹ werd gezocht naar het “nieuwe”, hetgeen ze van andere bewegingen deed verschillen. De “nieuwe” sociale bewegingen zetten zich dus met deze zelfgekozen naam af van de “oude” sociale bewegingen. In de eerste plaats zetten zij zich af tegen de arbeidersbeweging, waar men ideologisch het dichtst bijstond.²¹²

Met de term “nieuwe sociale bewegingen” worden de sociale bewegingen aangeduid die ontstonden vanaf de jaren zestig van de twintigste eeuw.²¹³ Hellemans en Hooghe bekennen dat sociologen soms te snel de neiging hebben een fenomeen als “nieuw” te bestempelen, waardoor het begrip aan een zekere inflatie onderhevig is.²¹⁴ Dit in tegenstelling tot historici die vaak de omgekeerde reflex hebben en net aandacht hebben voor het recurrenente in het verloop van de geschiedenis. Sociologen, historici en politicologen kwamen in 2002 samen in een workshop onder de werktitel *Historische en sociologische benaderingen van nieuwe sociale bewegingen*, met als doel inzichten uit te wisselen over de studie van nieuwe sociale bewegingen.²¹⁵ Een schriftelijk verslag van deze ontmoetingsdag is gepubliceerd door het *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*.²¹⁶ Uit dit verslag wordt duidelijk hoe de twee wetenschappelijke disciplines met het onderzoek naar nieuwe sociale bewegingen omgaan. Sociologen beschouwen het onderzoek zo goed als afgerond in tegenstelling tot historici die zich nu pas beginnen te interesseren voor het onderwerp.

²¹⁰ Hooghe en Billiet (eds.), 2004, pp. 319-553.

²¹¹ Vrouwen-, milieu-, vredes-, homo- en kraakbeweging.

²¹² Hellemans, 1993, p. 198.

²¹³ Duyvendak e. a., 1992.

²¹⁴ Hellemans en Hooghe, 2004, p. 323.

²¹⁵ Marc Hooghe, Staf Hellemans, Jaak Billiet, Patrick Stouthuysen, Hein-Anton van der Heijden, Stefaan Walgrave, Joris Verhulst, Dick Houtman, Patrick Develtere en Leen Van Molle

²¹⁶ Hooghe en Billiet, 2004, pp. 319-329.

Nieuwe sociale bewegingen zijn doorheen de tijd op oneindig veel verschillende manieren omschreven en gedefinieerd geweest. Daarom wordt eerst nagegaan wat sociologen verstaan onder de term “nieuwe sociale bewegingen”. Er wordt ten rade gegaan bij de sociale en politieke wetenschappen wegens het ontbreken van historische benaderingen. Als laatste bijdrage over nieuwe sociale bewegingen wordt een historisch overzicht gegeven van de verschuivingen in het paradigma van het wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot de nieuwe sociale bewegingen.

3.2. Definitie en omschrijving

De term “nieuwe sociale beweging” is de verzamelnaam voor bewegingen die mobiliseren rond uiteenlopende thema’s als vrede, emancipatie van vrouwen, homo’s en lesbiennes, milieu, Derde Wereld, leegstand van huizen, antiracisme, christelijke basiswerken enzovoort.²¹⁷ Volgens Staf Hellemans zijn er drie opvallende herkenningspunten bij nieuwe sociale bewegingen voor wat betreft het tijdstip, de ideologie en de organisatiestructuur.²¹⁸

De nieuwe sociale bewegingen ontstonden bijna allemaal gelijktijdig in het midden van de jaren zestig van de twintigste eeuw. Het begin wordt gemarkeerd door de opkomst van een nieuwe jeugdcultuur gevoed door de studentenbewegingen van de tweede helft van de jaren zestig, de ontluikende interesse voor de Derde Wereld en de drang naar inspraak in het katholicisme na het Tweede Vaticaans Concilie (1962-1965). In de loop van de jaren zeventig komen met de man-vrouw-problematiek, het milieu en de vredesproblematiek nieuwe thema’s naar voor die grote groepen, hoofdzakelijk jonge mensen, op straat brengen.

Ten tweede onderscheiden nieuwe sociale bewegingen zich door hun ideologische verwantschap. In navolging van Ronald Inglehart duidt men dit waardegevoel vaak aan als postmaterialistisch of als links-libertair.²¹⁹ Ongeacht het specifieke thema waarmee ze zich inlaten, delen de nieuwe sociale bewegingen een duidelijke voorkeur voor een linkse en op herverdelinggerichte ideologie die sterk de nadruk legt op het vrijwaren van de individuele vrijheid. Het beklemtonen van zelfontplooiing als waarde past uiteraard in een meer algemene verschuiving naar een postmodern, of postmaterialistisch waardepatroon. Tegelijk is er een linkse ideologie aanwezig wegens een kritische houding ten aanzien van het dominante kapitalistische systeem.²²⁰

²¹⁷ Hellemans, 1993, p. 197.

²¹⁸ Hellemans, 1993 p. 198 en Hellemans en Hooghe, 1995.

²¹⁹ Hellemans, 1993, pp. 197-198.

²²⁰ Hooghe en Billiet, 2004.

Als derde element erkent S. Hellemans dat de nieuwe sociale bewegingen een specifieke, eerder zwakke organisatiestructuur hebben.²²¹ In tegenstelling tot de klassieke sociale bewegingen, kenmerkt ze zich door eerder kleine en zwak uitgebouwde organisaties die veel minder institutioneel verankerd zijn. Terwijl men in de jaren zeventig deze organisatorische zwakte nog kon voorstellen als een bewuste ideologische optie, overheerst nu de indruk dat de nieuwe sociale bewegingen nooit de mogelijkheid hebben gehad te kunnen uitgroeien tot sterke nationaal-georganiseerde organisaties. De mogelijke reden is het voortschrijdend individualiserings- en dissociatieproces die dit verhinderd hebben. De kritische achterban heeft belet dat de bewegingsorganisaties zouden uitgroeien tot gevestigde institutionele actoren. Dit organisatorisch dissociatieproces leidt er ook toe dat de nieuwe sociale bewegingen een andere relatie onderhouden met de politieke partijen dan de klassieke sociale bewegingen. Hun relatie met deze partijen is niet zoals bij de verzuilde bewegingen exclusief, stabiel en formeel, maar wel selectief, onstabiel en informeel.

Staf Hellemans en Marc Hooghe beschouwen de criteria van tijd, ideologie en organisatie een voldoende duidelijke afbakening om te besluiten dat nieuwe sociale bewegingen een welomschreven onderwerp is voor wetenschappelijk onderzoek.²²²

Het “nieuwe” van nieuwe sociale bewegingen wordt door Dany Jacobs en Joop Roebroek beschouwd als hun hedendaags karakter. Zo wordt in de omschrijving van nieuwe sociale bewegingen van deze auteurs specifiek gerefereerd naar hun ontstaansperiode: “de *nieuwe sociale beweging kan als het geheel van bewegingen beschouwd worden die zich sedert het midden van de zestiger jaren als reactie op recente maatschappelijke veranderingen en tegenstellingen manifesteren.*”²²³

Stefaan Walgrave meent dat het recente karakter van de nieuwe sociale bewegingen, zoals bij D. Jacobs en J. Roebroek, een beschrijvend kenmerk is en geen demarcatiecriterium. Volgens hem zijn nieuwe sociale bewegingen een “type” van sociale bewegingen, waardoor de nadruk meer ligt op de overeenkomsten en niet op de verschillen van sociale en nieuwe sociale bewegingen.

Nieuwe sociale bewegingen verschillen in Walgraves definitie van “klassieke” sociale bewegingen op drie vlakken: ten eerste de waardenethos en het actiedomein, ten tweede de actiemiddelen en de organisatievormen, en tenslotte de achterban. Doordat Walgrave de nieuwe sociale bewegingen als een “type” sociale beweging beschouwt, wordt de term

²²¹ Hellemans, 1993, p. 197

²²² Hellemans en Hooghe, 1995.

²²³ Joacobs en Roebroek, 1983, p. 15.

“nieuwe sociale beweging” omstreden. Het adjectief “nieuw” kan verschillende ladingen dragen, gaat het om jonge, hedendaagse of speciale bewegingen?²²⁴ De auteur stelt dat het duidelijk is dat de “nieuwe” sociale bewegingen, sociale bewegingen zijn met bepaalde specifieke kenmerken en niet slechts hedendaagse of jonge bewegingen. Nieuwe sociale bewegingen zijn in deze optiek niet exclusief hedendaagse bewegingen aangezien vroeger ook nieuwe sociale bewegingen aanwezig waren. De algemene organisatorische kenmerken van sociale bewegingen worden in nieuwe sociale bewegingen aangevuld met meer specifieke elementen. Op ideologisch vlak wordt een volledig lege formele categorie inhoudelijk ingevuld zoals in elke beweging bepaalde waarden naar voor geschoven en uitgegaan wordt vanuit een kritische houding.

Meer algemeen stelt Walgrave dat sociale beweging het moedertype is van een hele reeks denkbare soorten en types van sociale bewegingen waarvan de auteur de nieuwe sociale bewegingen als één “constructed type” uitgewerkt heeft.

²²⁴ Walgrave, 1992, pp. 97-98.

3.3. Theoretische beschouwingen

A. INLEIDING

Marc Hooghe levert in zijn bijdrage aan de workshop *Historische en sociologische benaderingen van nieuwe sociale bewegingen*, een overzicht van het onderzoek naar nieuwe sociale bewegingen.²²⁵ Hierbij schenkt de auteur aandacht aan de verschuivingen in het onderzoeksparadigma.

Hooghe analyseert hoe de politiekwetenschappelijke visie op bewegingsprotest en bewegingsparticipatie de afgelopen decennia geëvolueerd is.²²⁶ Vervolgens overloopt de socioloog de belangrijkste theoretische stromingen in de studie van nieuwe sociale bewegingen, namelijk de *resource mobilisation*-benadering, de *new social movement*-school en de politieke visie op nieuwe sociale bewegingen. Hierbij gaat Hooghe na in hoeverre de ontwikkelingen in de literatuur kunnen beschouwd worden als een gevolg van verschuivingen binnen de sector van de nieuwe sociale bewegingen zelf. Tot slot hanteert Hooghe een ruimer tijdsperspectief. Er wordt geprobeerd de nieuwe sociale bewegingen te kaderen binnen een ruimer maatschappelijk transformatieproces.

²²⁵ Hooghe, *Een bewegend doelwit, de sociologische en historische studie van (nieuwe) sociale bewegingen in Vlaanderen*, 2004, pp. 331-397.

²²⁶ Hooghe, 2004b, p. 333.

B. HET ONDERZOEKSPARADIGMA

Het manifesteren van de nieuwe sociale bewegingen heeft op academisch vlak heel wat in beweging gebracht. Het heeft een geheel nieuwe dynamiek gegeven aan het studiedomein van de politieke sociologie in het algemeen en van de politieke participatie in het bijzonder.²²⁷ De nieuwe sociale bewegingen hebben ook een bredere impact gehad in diverse subdisciplines van de politieke en sociale wetenschappen. Daarbij is sprake van een opmerkelijke evolutie. In de jaren vijftig en vroege jaren zestig domineerde een eerder negatief paradigma. Later wint een veel positievere onderzoeksbenadering waarbij participatie gezien wordt als een belangrijk onderdeel van een volwaardige en stabiele politieke cultuur. De evolutie naar een meer positieve visie houdt uiteraard ook onderzoeksrisico's in als een te nauwe identificatie zou ontstaan tussen studieobject en onderzoeker.²²⁸ Dit risico is zeker aanwezig indien de onderzoeker zelf actief is binnen de beweging die bestudeerd wordt. Voor een aantal onderzoekers uit de jaren zeventig kan men inderdaad wijzen op een dergelijk weinig kritische houding.²²⁹ In het overgrote deel van het bestaande onderzoek naar het functioneren van nieuwe sociale bewegingen overheerst een kritische houding die geleid heeft tot de ontwikkeling van een gedegen theoretisch kader.²³⁰

Volgens Hooghe is er in de huidige fase van het onderzoek sprake van een zekere theoretische consolidatie.²³¹ De verworven inzichten van de voorbije drie decennia worden samengebracht in een meer allesomvattend theoretisch kader. Het overzichtswerk van McAdam, Tarrow en Tilly *Dynamics of Contention* is volgens Hooghe hét voorbeeld.

²²⁷ Young, 1996, zie Hooghe, 2004*b*, pp. 331-357.

²²⁸ Hooghe, 2004*b*, p. 333.

²²⁹ Melucci, 1996, pp. 89-116, zie 2004*b*, 2004, p. 333.

²³⁰ McAdam, Tarrow en Tilly, 2001, zie 2004*b*, 2004, p. 333.

²³¹ Hooghe, 2004*b*, p. 333.

C. DE ONTWIKKELING VAN EEN NIEUW PARADIGMA

Een actieve deelname aan het politiek gebeuren, onder meer via deelname aan protest, wordt nu beschouwd als een normaal onderdeel van een democratische politieke cultuur.²³² In historische termen is dit echter een relatief recent fenomeen. Zeker in de eerste helft van de twintigste eeuw bestond een sterke argwaan ten opzichte van een actieve deelname van de “gewone” burger aan het politiek gebeuren.²³³ Meerdere auteurs uit deze periode waren van mening dat massaficatie van politiek en cultuur zou leiden tot een sterk kwaliteitsverlies. In de naoorlogse periode bleef het negatieve beeld in de literatuur overheersen.²³⁴ Er werd vanuit gegaan dat een sterke participatie van de bevolking aan het politieke gebeuren een bedreiging vormde voor de stabiliteit van de democratie. De twee grote massabewegingen op dat ogenblik waren het nazisme en het communisme die beiden beschouwd werden als een gevaar voor het voortbestaan van de westerse democratie.

Volgens Marc Hooghe kan het werk van Heberle, *Social Movements: An Introduction to Political Sociology* uit 1951, beschouwd worden als overgang naar een meer positieve benadering van het verschijnsel.²³⁵ Heberle beschouwt politieke participatie niet noodzakelijk als een bedreiging voor de stabiliteit van de democratie.

Hooghe meent dat een echte doorbraak naar een meer positief georiënteerd paradigma grotendeels te dank is aan het invloedrijke werk *The Civic Culture* van Almond en Verba, gepubliceerd in 1963.²³⁶ Het werk heeft een grote rol gespeeld bij de ontwikkeling van de studievelden “politieke participatie” en “sociale bewegingen”. Voor de impact van dit werk verwijst de auteur naar het feit dat het idee voor het schrijven ervan ontstond in de eerste helft van de jaren vijftig. Dit is een periode waarin grote bezorgdheid bestond over de leefbaarheid van het westers democratisch model. Sociale bewegingen en verenigingen in het algemeen spelen volgens Almond en Verba een cruciale rol bij de opbouw van een democratische politieke cultuur. Verenigingen vervullen hierbij twee functies volgens hen: enerzijds vervullen ze een socialisatiefunctie omdat ze een democratisch waardepatroon verspreiden onder hun leden. Anderzijds is hun functie te omschrijven als *empowerment*. Door hun lidmaatschap van organisaties kunnen individuele burgers tot collectieve acties komen, op deze manier kunnen ze politieke invloed verwerven.

²³² Hooghe, 2004*b*, p. 334.

²³³ Hooghe, 1993.

²³⁴ Hooghe, 2004*b*, p. 335.

²³⁵ Hooghe, 2004*b*, p. 335.

²³⁶ Hooghe, 2004*b*, p. 335.

D. “RESOURCE MOBILISATION”-THEORIE

Bij het uitbreken van de studentenprotesten midden jaren zestig bestond er een grote theoretische openheid bij de sociale wetenschappen voor het nieuwe fenomeen.²³⁷ Op methodologisch vlak stond men nergens. Er werd al te vaak uitgegaan van verouderde concepten zoals charismatisch leiderschap en massamobilisatie.

Een eerste belangrijke reactie op het methodologisch en theoretisch tekort was de ontwikkeling van een meer instrumentele benadering, de *resource mobilisation*-benadering. De aandacht bij deze benadering gaat vooral uit naar de materiële randvoorwaarden voor de verklaring van protest. Door hierop te focussen ging men in tegen de klassieke benadering waarbij over het algemeen werd uitgegaan van een rechtlijnig verband tussen onvrede en protest. De aanhangers van de *resource mobilisation*-benadering gaan er van uit dat ontevredenheid als een constante kan worden beschouwd. In elke samenleving is voldoende conflictstof aanwezig om aanleiding te geven tot protest. De vraag waarom deze latente onvrede in het ene geval tot de ontwikkeling van protest leidt en in het andere niet, is veel interessanter. Voor de verklaring van dit patroon wordt de aandacht gericht op het al dan niet beschikbaar zijn van voldoende materiële hulpbronnen voor de organisatie van het protest. Volgens McCarthy en Zald zal de onvrede zich pas kunnen ontwikkelen in de vorm van protest, indien voldoende organisatorische middelen, communicatienetwerken en andere middelen aanwezig zijn. Een belangrijk verschil met de klassieke benadering is dat de aandacht niet langer uitgaat naar psychopathologische kenmerken van de individuele participant. De aandacht gaat daarentegen uit naar de organisatorische omgeving waarin de participant zich beweegt. Sociale beweging krijgen in deze benadering een duidelijker politiekprofiel en worden als rationele politieke actoren beschouwd.

De *resource mobilisation*-theorie vertrekt vanuit een rationalistisch mensbeeld waarbij actoren een kosten-batenanalyse opmaken alvorens te beslissen tot actie over te gaan. Op deze visie is de nodige kritiek gekomen. In veel gevallen is het niet duidelijk welk tastbaar voordeel een participant kan halen uit de deelname van protest. Omgekeerd hoeft de deelname aan protestactiviteiten niet altijd in termen van kost uitgedrukt worden. De deelname kan op zich reeds als positief te waarderen daad gelden. Hooghe besluit dat de *rational choice*-benadering een zwak interpretatiekader is voor de studie van participatie- en protestbewegingen. De rationele actor zal per definitie zo weinig mogelijk bijdragen aan de beweging en zal zoveel mogelijk profiteren van de resultaten van de beweging. Indien dit de

²³⁷ Hooghe, 2004b, p. 338.

dominante strategie zou zijn binnen een samenleving, dan zouden collectieve acties nauwelijks voorkomen.

De eng economische benadering van de *resource mobilisation*-theorie wordt volgens Hooghe nu eerder begrepen als een hypercorrectie op de klassieke aanpak waarbij men aan participanten van politiekprotest elke rationaliteit ontzegt. Het verdedigen van de omgekeerde stelling, namelijk dat participanten enkel gemotiveerd zouden zijn door een rationeel streven naar nutsmaximalisatie, kan evenmin gehandhaafd worden. Processen van zingeving en ethiek spelen een even belangrijke rol in het mobilisatieproces en komen nauwelijks aanbod in deze benadering. In haar zuivere vorm wordt de *resource mobilisation*-theorie bijna niet meer toegepast.

E. “NEW SOCIAL MOVEMENT”-SCHOOL

Ongeveer gelijktijdig met de *resource mobilisation*-theorie ontstond ook een alternatieve stroming die de *new social movement*-school genoemd wordt.²³⁸ In deze theorie worden nieuwe sociale bewegingen vooral beschouwd als een voorafspiegeling van een nieuwe maatschappijvorm die zich geleidelijk ontwikkelt. Terwijl de klassieke breuklijnen geleidelijk aan invloed verliezen, komen nieuwe breuklijnen en tegenstelling meer op de voorgrond. De nieuwe sociale bewegingen fungeren als politieke exponent van deze evolutie. Meer specifiek vertolken en kristalliseren zij een links-libertair waardepatroon dat in conflict komt met een rechts-autoritaire meer behoudende stroming.²³⁹

Deze benadering legt de nadruk op de gemeenschappelijke elementen tussen de verschillende bewegingen. Ongeacht of ze zich inlaten met vrede, emancipatie, abortus of een beter leefmilieu, worden elk van deze organisaties geacht een gemeenschappelijke agenda te delen, waarvan postmaterialistische waarden de boventoon uitmaken. In deze visie wordt er van uitgegaan dat nieuwe sociale bewegingen helemaal niet geïntegreerd zijn in nutsmaximalisatie en instrumentele overwegingen. Integendeel, de acties worden gezien als een “symbolische uitdaging” aan het adres van de politieke elites, waarbij juist het instrumentele discours van die elite voorwerp van kritiek wordt. De nieuwe sociale bewegingen willen dus helemaal geen politiek succes realiseren, maar ze stellen juist het streven naar macht, dat dominant is binnen het huidige politieke systeem in vraag.

De stroming was vooral invloedrijk gedurende de jaren zeventig en tachtig. De vrij “utopische” benadering heeft het in de jaren tachtig en negentig van de twintigste eeuw moeten afleggen tegen de meer pragmatische en sterk politicologisch gekleurde onderzoekstradities.²⁴⁰ Toen eenmaal duidelijk werd dat de nieuwe sociale bewegingen niet de grote, revolutionaire vernieuwingen zouden forceren, verschoof de aandacht naar en wat minder ambitieuze analyse van hun politiek functioneren.

²³⁸ Hooghe, 2004*b*, pp. 340-341.

²³⁹ Hellemans en Kitschelt, 1990.

²⁴⁰ Hooghe, 2004*b*, p. 341.

F. POLITIEKE STUDIE VAN NIEUWE SOCIALE BEWEGINGEN

Terwijl aanvankelijk sprake was van een zekere tweestrijd tussen de *resource mobilisation*-theorie en de *new social movement*-school, ligt de nadruk in het huidige onderzoek op meer politiek getinte verklaringsmodellen.²⁴¹ Hierdoor kan een vorm van synthese worden bereikt tussen de aanvankelijk tegengestelde stromingen. De meer politiekgeoriënteerde benadering gaat ervan uit dat de aanwezigheid van onvrede kan beschouwd worden als een latent en constant kenmerk van alle samenlevingen en politieke systemen. De vraag of deze onvrede zich al dan niet vertaalt in het optreden van sociale bewegingen en protestorganisaties wordt door deze benadering vooral verklaard vanuit politieke omgevingsfactoren. In deze optiek wordt de kernvraag of het politieksysteem een “mogelijkhedenstructuur” aanbiedt voor oppositie actoren als sociale bewegingen.

De ontwikkeling van het concept “politieke mogelijkhedenstructuur” is onderzoeksmatig bijzonder vruchtbaar gebleken.²⁴² Deze meer politiek geïnspireerde onderzoekstraditie kan verklaren waarom een aantal nieuwe sociale bewegingen veel succesvoller zijn geweest in het ene westerse land dan in het andere, ondanks het feit dat er van uitgegaan mag worden dat de redenen voor ontevredenheid gelijkmatig zijn verspreid.

Deze politieke visie betekent ook dat een deel van de specificiteit van nieuwe sociale bewegingen geen onderzoeks aandacht krijgt. Sociale bewegingen worden beschouwd als politieke actoren net zoals partijen, kiezers en drukkingsgroepen die in eerste instantie een deel van de politieke macht naar zich willen toetrekken.²⁴³ De manier waarop sociale bewegingen een politieke stem willen verlenen aan voorheen gemarginaliseerde groepen, of hoe ze dominante culturele en politieke codes in vraag willen stellen, krijgt binnen deze benadering nauwelijks aandacht.

²⁴¹ Hooghe, 2004*b*, pp. 341-344.

²⁴² Hooghe, 2004*b*, p. 343.

²⁴³ Witte, 2002.

G. NIEUWE SOCIALE BEWEGINGEN ALS POLITIEK ACTOREN

In de literatuur bestaat er een duidelijke trend tot “normalisatie” van de nieuwe sociale bewegingen, waarbij komt de nadruk te liggen op de studie van hun politiek functioneren. De utopische ideeën die nog terug te vinden zijn in de literatuur van de jaren zeventig, lijken nu volledig verdwenen. Deze trend beantwoordt aan een evolutie in het onderzoeksveld. In veel landen hebben nieuwe sociale bewegingen hun “heroïsche” fase vaarwel gezegd in ruil voor een meer pragmatische strategie waarbij de nadruk ligt op het veroveren van politiek invloed.²⁴⁴ Er heeft zich een duidelijke institutionaliseringsproces voorgedaan binnen de sector van de nieuwe sociale bewegingen.²⁴⁵

Hooghe meent dat de nieuwe sociale bewegingen in Vlaanderen op formeel vlak niet mogen klagen over een gebrek aan erkenning als relevante actor.²⁴⁶ Inzake leefmilieu zijn de milieu- en natuurverenigingen vertegenwoordigd in de MINA-raad.²⁴⁷ Vrouwenorganisaties zijn vertegenwoordigd in diverse adviesraden voor gelijke kansen voor vrouwen en mannen. Voor specifieke bevoegdheidsdomeinen is er ook sprake van gestructureerd overleg met de derdewereld- en vredesorganisaties. Nieuwe sociale bewegingen zijn duidelijk geaccepteerd als gesprekpartners door het Belgische politiekstelsel, net als in andere landen.

²⁴⁴ Hellemans, 1993.

²⁴⁵ Hooghe, 1997.

²⁴⁶ Hooghe, 2004b, p. 354.

²⁴⁷ Cr. Infra, hoofdstuk *De Vlaamse Milieubeweging: De erkenning*.

H. STATUS QUAESTIONES

De tijd is rijp voor een meer globale studie van het fenomeen nieuwe sociale bewegingen, aldus Hooghe.²⁴⁸ Twee belangrijke en onderscheidende kenmerken van deze bewegingen, namelijk het politiek functioneren en hun organisatorische opties, die in de theoretische literatuur van de jaren zeventig als zeer innoverend werden beschouwd, kunnen nu op een meer omvattende wijze bestudeerd worden.

Voor wat betreft het politiek functioneren ging de literatuur aanvankelijk uit van een confrontatiemodel. Men liet uitschijnen dat de nieuwe sociale bewegingen een inherent oppositionele rol zouden aannemen, omdat ze de opvattingen en de *modus operandi* van de gevestigde elite-actoren niet wensten te delen. De nadruk die werd gelegd op basisdemocratie, overleg en horizontale verhoudingen zorgde ervoor dat die eliterol zo goed als onbereikbaar bleef. De evolutie is echter helemaal de andere kant uitgegaan: nieuwe sociale bewegingen werden relatief geruisloos en op betrekkelijk korte tijd geïntegreerd in het politieksysteem. Net zoals in het verleden het geval was, bleek de elite in staat zich aan te passen aan de opkomst van nieuwe actoren en de gevoeligheid voor nieuwe politieke thema's. Hooghe stelt vast dat de nieuwe sociale bewegingen een gekend traject hebben gevolgd: van oppositionele en informeel georganiseerde actiegroep, naar een geïnstitutionaliseerde en erkende gesprekspartner voor de overheid.²⁴⁹ Het zou volgens de auteur fout zijn hieruit de conclusie te trekken dat de nieuwe sociale bewegingen geen noemenswaardige impact hebben gehad op het functioneren van het Belgisch politieksysteem. Het gaat wel degelijk om een integratie van deze bewegingen in het Belgisch politiekbestel, en niet om een assimilatie. Als we kijken naar thema's als gelijke rechten voor vrouwen en mannen, of de gevoeligheid voor mensenrechten of de bescherming van het leefmilieu, dan mag het duidelijk zijn dat de nieuwe sociale bewegingen er in geslaagd zijn een deel van hun gedachtegoed te introduceren bij de meer gevestigde politiek elite-actoren.

De verzwakte organisatievorm van de nieuwe sociale bewegingen kan nog moeilijk beschouwd worden als een bewuste, ideologisch geïnspireerde keuze. Meer en meer dringt zich de conclusie op dat de nieuwe sociale bewegingen nooit de keuze hebben gehad om te opteren voor de uitbouw van sterke en formeel uitgebouwde organisaties. Het dissociatieproces was in de jaren zeventig reeds zo ver gevorderd dat de organisaties vanwege hun achterban onvoldoende middelen en vertrouwen kregen om te komen tot sterke

²⁴⁸ Hooghe, 2004b, p. 248.

²⁴⁹ Hooghe, 2004b, p. 349.

organisatorische gehelen. Nieuwe sociale bewegingen verschijnen nu vooral als onderdeel van een langzaam transformatieproces in het actie- en participatiepatroon van de westerse bevolking.

4. De Vlaamse milieubeweging

4.1. Inleiding

De milieubeweging wordt in de literatuur beschouwd als dé archetypische nieuwe sociale beweging en als de kern van het protest van de nieuwe sociale bewegingen. De milieubeweging bestaat uit een wirwar van groepen met de meest uiteenlopende doelstellingen.²⁵⁰ Het is moeilijk een precieze scheidingslijn te trekken tussen groepen die men wel nog tot de milieubeweging wil rekenen, en andere groepen die op de een of andere manier met milieu en natuur bezig zijn. De milieubeweging is lokaal sterk ingeplant in Vlaanderen: er zijn minstens vierhonderd milieugroepen actief.²⁵¹ Maar in de praktijk blijkt het bijzonder moeilijk al die lokale initiatieven te overkoepelen en tot een nationale politieke stellingname te komen. De verscheidenheid is daarvoor vaak te groot. Die versplintering is één van de hoofdoorzaken voor het feit dat de milieubeweging, ondanks haar sterke lokale inplanting, in Vlaanderen niet is uitgegroeid tot een sterke politieke actor.

De milieubeweging wordt eveneens als typisch voorbeeld gezien van een geïnstitutionaliseerde nieuwe sociale beweging die erin geslaagd is om zowel het beleid als het bewustzijn in brede lagen van de bevolking te beïnvloeden.²⁵² Radicale acties en protesten komen in vergelijking met dertig jaar geleden steeds minder voor. In vergelijking daarmee is een groot deel van de milieubeweging geëvolueerd naar een vorm van massaorganisatie die soms honderdduizenden leden telt, waarvan de in overgrote meerderheid weliswaar passief is.²⁵³ De leden beperken zich hoofdzakelijk tot het betalen van hun jaarlijkse bijdrage. Die fenomeen krijgt in Nederland de naam postgiroactiviteit mee.

Marc Hooghe is ervan overtuigd dat de milieubeweging niet als hét typevoorbeeld van een nieuwe sociale beweging beschouwd kan worden. Volgens hem is het lokale protest tegen milieuverstoring duidelijk de basis van de Vlaamse milieubeweging. Mensen komen niet op straat omwille van nationale of internationale milieuwetgevingen, maar omwille van een fabriek in hun eigen woonwijk. Die sterke lokale inplanting verklaart het feit dat de milieubeweging niet direct een typische nieuwe sociale beweging vormt.²⁵⁴ Volgens theorieën over de nieuwe sociale bewegingen bestaan deze vooral uit leden van de “nieuwe

²⁵⁰ Hooghe, 1995*b*, p. 49.

²⁵¹ Hooghe, 1995*b*, p. 49.

²⁵² Walgrave, 1994, p. 6.

²⁵³ Van Der Heijden, 2004, p. 445.

²⁵⁴ Hooghe, 1995*b*.

middenklasse". Bij de milieubeweging is dat profiel minder duidelijk. Dat komt omdat, in ideale gevallen, héél de lokale gemeenschap erbij betrokken is, en daarbij lijkt de sociaal-economische positie in mindere mate een rol te spelen dan bij andere sociale bewegingen. Een tweede afwijkend element van de milieubeweging is dat nieuwe sociale bewegingen over het algemeen een stedelijk verschijnsel zijn in tegenstelling tot de milieubeweging. De meest succesvolle milieugroepen zijn immers voornamelijk in kleinere gemeenten terug te vinden. In de geest van veel mensen is er geen "leefmilieu" in de stad. Vandaar dat in grotere steden de bezorgdheid om de leefomgeving eerder de vorm zal aannemen van protest tegen verkeersoverlast, van groepen die werken rond inspraak, ruimtelijke ordening en dergelijke. Deze sterke lokale inplanting verklaart voor een groot stuk het profiel van de milieubeweging in Vlaanderen.

4.2. Historiek

A. DE OUDER NATUURBEHOUDSBEWEGINGEN (1900-1964)

De problematiek waarrond de milieubeweging ontstond in de jaren zestig en zeventig was niet nieuw. Het nieuwe aspect van de milieubeweging was dat de problematiek inzake milieu op de sociale en politieke agenda gezet werd.²⁵⁵ Milieubewegingen die pleitten voor een veranderende maatschappijvisie en de definitie van een nieuwe sociale beweging benaderden, verschenen voor het eerst in de jaren zestig van de twintigste eeuw.

Dit scenario is ook op te merken bij de andere nieuwe sociale bewegingen. Zowel de vrouwen-, de vredes-, als de milieubeweging hebben hun wortels in de negentiende eeuw.²⁵⁶ Wel is het zo dat de meer recente groepen, die na 1960 zijn ontstaan, een heel ander karakter hebben dan de oudere organisaties.

De milieubeweging was de voortzetting van de oudere natuurbehoudsbeweging. De klassieke natuur- en vogelbeschermingsgroepen in Vlaanderen ontstonden voornamelijk in de eerste helft van de twintigste eeuw naar aanleiding van een lokale bedreiging van een vogelsoort of waardevolle landschappen en natuurgebieden. De bezorgdheid van individuen en groepen die voornamelijk afkomstig waren uit de burgerij, was eerder gebaseerd op de esthetische, recreatieve en natuurwetenschappelijke aspecten van de natuur. De bezorgdheid werd gevoed door een romantisch verlangen van stadsmensen die behoefte hadden aan wandelingen en kampeertochten in een ongerepte omgeving. Verenigingen als de Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon, De Wielewaal, de Belgische Natuur- en Vogelreservaten, de Belgische Jeugdbond voor Natuurstudie werden in deze periode opgericht. In de loop van de jaren zestig ondergingen deze verenigingen een verwetenschappelijking en voerden gezamenlijk actie met de nieuwere actiegroepen. Sommige afdelingen konden zelf *de facto* als een milieuactiegroep beschouwd worden, afhankelijk van de lokale groep en de interne dynamiek.

²⁵⁵ Leroy, 1982, p. 4.

²⁵⁶ Hooghe, 1995*b*, p. 49.

B. DE OPKOMST VAN HET MILIEUBEWUSTZIJN (1965-1973)

Terwijl de oudere organisaties enkel gericht waren op het beschermen van een waardevol biotoop, gaan de nieuwe groepen zich richten op de algemene kwaliteit van het menselijk leefmilieu.²⁵⁷ Zaken als afval, luchtverontreiniging, verkeer en andere aspecten van de milieuhygiëne kregen meer aandacht. Ook de manier van werken werd anders. Daar waar de oudere natuurbehoudsorganisaties bij leden van de maatschappelijke elite rekruteerden, gingen de nieuwe milieugroepen in tegen de belangen van de elite en hadden er over het algemeen geen direct contact mee. De nieuwe actiegroepen stonden veel kritischer tegenover het economisch systeem en tegen de politieke machtsverdeling. De oudere groepen daarentegen waren niet gericht op het veranderen van de maatschappij. Men wou enkel een bedreigde vogelsoort of een uniek biotoop redden.

De eerste milieuactie in Vlaanderen van het nieuwe genre dateert van 1968 naar aanleiding van de aanleg van de E-10 door het Peerdsbos in Brasschaat.²⁵⁸ De actie bezat alle kenmerken die de latere acties uit de jaren zeventig eveneens zouden kenmerken, namelijk een plaatselijk actiecomité dat werd opgericht, er vonden infovergaderingen plaats, er werden petitieën ingezameld en er werden betogingen en happenings georganiseerd.

De acties tegen de E-10 waren de aanzet van het milieuprotest uit de eerste helft van de jaren zeventig. Vanaf het begin van de jaren zeventig raakte de milieubeweging in Vlaanderen in een stroomversnelling en overal werden plaatselijke actiecomités opgericht. In de periode van 1968 tot 1972 werden 36 nieuwe milieuactiegroepen opgericht.²⁵⁹ De actiecomités die in de jaren zestig en zeventig werden opgericht, waren veel meer betrokken bij sociaal-maatschappelijke thema's en kwamen strijdvaardiger naar buiten dan de oudere milieuorganisaties.

Een tweede grote protestgolf van dit nieuwe type was tegen de aanleg van een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet in de Antwerpse Voorkempen tussen 1973 en 1975. Deze contestatie werd door Walgrave als het hoogtepunt van de milieustrijd beschouwd. Deze actie is het onderwerp van deze scriptie. De socioloog Stefaan Walgrave meent dat deze actie het begin van de *Anders Gaan Leven*-beweging betekende die later

²⁵⁷ Hooghe, 1995*b*, p. 50-51.

²⁵⁸ Walgrave, 1994, p. 48.

²⁵⁹ Peeters en Vermeiren, 1980, p. 137.

uitgroeide tot de partij AGALEV. Op deze stelling van Walgrave zal later teruggekomen worden.²⁶⁰

Andere grote acties uit de jaren zeventig waren de acties tegen de fluorvergiftiging van Bayer-Rickmann in Brugge, “Tussen haven en Polder” en tegen de aanleg van A-24 in Limburg.²⁶¹ Deze acties blijven in het geheugen hangen omdat ze op een nationaal niveau gevoerd werden in tegenstelling tot honderden andere lokale acties. In deze periode werd de eerste overkoepelende milieuorganisatie opgericht, namelijk de *Bond Beter Leefmilieu* (BBL) in 1971. Het doel van de BBL was de versnipperde milieugroepen met elkaar in contact brengen met als doel meer invloed op het beleid te kunnen uitoefenen.²⁶²

Volgens Marc Hooghe hebben al deze acties één opvallend kenmerk, ze kwamen namelijk niet tot stand als gevolg van een wetenschappelijk gefundeerde ecologische visie, maar ze vormen veeleer een reactie tegen een bedreiging van de eigen leefomgeving.²⁶³ Pieter Leroy meent dat de nieuwe milieubeweging op twee vlakken afwijkt van de traditionele natuurbehoudsbeweging.²⁶⁴ De thematiek verschuift van de bescherming van ecologisch waardevolle gebieden naar de verdediging van het eigen leefmilieu tegen allerlei ingrepen. Waarmee hij op één lijn zit met Hooghe, maar Leroy voegt er wel nog een tweede aspect aan toe. Volgens hem is de aanpak en het optreden van de nieuwe beweging anders omdat ze symbolische en expressieve actiemiddelen hanteerden en het conflict niet uit de weg gingen.

Uit een kranten onderzoek door Walgrave aan de hand van *De standaard*, blijkt dat er een thematische verschuiving waarneembaar waarrond de acties gevoerd werden gedurende de jaren zeventig.²⁶⁵ Van 1970 tot 1971 werd actief opgetreden om een biotoop of een deel van de fauna en flora te beschermen. Het thema evolueerde naar een meer lokaalgeoriënteerde contestatie tegen de inplanting van grote bouwprojecten tussen 1973 en 1975. Om in de tweede helft van de jaren zeventig verder te evolueren naar de meer milieuhygiënische thema's zoals vervuiling door zware industrieën. Het hoogtepunt van de milieubeweging situeert zich in het midden van de jaren zeventig, zowel qua acties als qua deelnemers. Aan het einde van dit decennium zal voornamelijk actie gevoerd worden tegen kernenergie en daalt het aantal acties gevoelig.

²⁶⁰ Cf. Infra, hoofdstuk *Anders Gaan Leven-beweging versus AGALEV?*

²⁶¹ Eveline Dullaers, Interview P. Staes, Gent, 18 maart 2004.

²⁶² Walgrave, 1994, p. 42.

²⁶³ Hooghe, 1995b, p. 52.

²⁶⁴ Leroy, 1985, p. 41-42.

²⁶⁵ Walgrave, 1994, pp. 48-52.

C. KERNENERGIE (1974-1980)

België voorzag aan het begin van de jaren zeventig reeds een belangrijk deel van de nationale energiebehoefte door middel van kernenergie. De oliecrisis had de regering aangezet om nieuwe kernenergieprogramma's uit te werken. Kernenergie was noodzakelijk, maar het was tevens het breukpunt tussen de gevestigde orde van de milieubeweging en de meer militante groep. Iedereen was vóór het milieu, maar niet iedereen sprak zich uit tegen kernenergie. Tot de oliecrisis in 1973 kon er van een eensgezindheid onder de milieuorganisaties gesproken worden, Walgrave noemt dit de milieuconsensus.²⁶⁶ Hiermee wordt een kentering aangeduid in de levensloop van de milieubeweging. Vanaf de oliecrisis, maar ook onder invloed van het "Rapport van de Club van Rome" en de uitroeping van het Milieujaar 1970, ontstond een militante groep van actiecomités die reageerden tegen verdere aanslagen op het milieu. De polarisatie werd sterk gevoeld in de BBL. Het dubbelzinnig standpunt inzake kernenergie van de koepelorganisatie zorgde voor de terugtrekking van fondsen aan de BBL door de elektriciteitsproducenten. De antikernenergiebeweging had de BBL meer in de richting van de maatschappijkritische milieuanalyse geduwd en bracht het onderscheid tussen de milieuhygiënische groepen en de natuurbehoudsbeweging naar de oppervlakte.

Naar aanleiding van de bekendmaking van de plannen voor de bouw van kerncentrales in Zeebrugge, Nieuwpoort en De Panne waren verschillende antikernenergiegroepen opgericht. De groepen bundelden hun krachten in de 'Verenigde Aktiegroepen voor Kernstop', VAKS.²⁶⁷ De antikernbeweging onderscheidde zich van de milieubeweging uit het begin van de jaren zeventig, die vooral gekenmerkt werd door een ludiek en optimistisch milieuactivisme. Het verzet werd naar het einde van het decennium steeds grimmiger en radicaler. Er vonden sabotageacties plaats en er was voor het eerst sprake van gevechten met de politie. Toch was de radicaliteit van de Vlaamse antikernenergiebeweging relatief in vergelijking met deze in onze buurlanden.

²⁶⁶ Walgrave, 1994, p. 50.

²⁶⁷ Leroy, 1985, p. 40.

4.3. De milieubeweging in het bewegingsveld

De positie van de milieubeweging in het Vlaamse bewegingsnetwerk wordt door Walgrave als paradoxaal omschreven.²⁶⁸ De milieubeweging in Vlaanderen was de grote inspirator van de ontwikkeling van theorieën omtrent nieuwe sociale bewegingen en was de meest spraakmakende beweging in de pers. Dit ondanks het feit dat de milieubeweging zowel personeel als organisatorisch relatief marginaal stond ten opzichte van het volledige nieuwe sociale bewegingsveld. De formele en informele banden met de anderen bewegingen waren minimaal. Een mogelijke verklaring zou kunnen liggen in het feit dat de *roots* van de milieubeweging niet in de studentencontestatie lagen, zoals bij de andere bewegingen, maar in het lokale milieuprotest van de burgers in het begin van de jaren zeventig. Aangezien de milieubeweging zich wegens haar heterogeen en weinig gestructureerd karakter moeilijk aan onderzoek laat onderwerpen, is de stelling moeilijk hard te maken.

Uit een onderzoek van Walgrave bleek dat er een relatief zwakke inhoudelijke affiniteit bestaat tussen de milieubeweging en de andere nieuwe sociale bewegingen. Toch zijn er op nationaal vlak weldegelijk contacten en samenwerkingsverbanden met de andere bewegingen. De contacten tussen de verschillende Vlaamse nieuwe sociale bewegingen worden alsmaar intenser sinds de jaren negentig.

²⁶⁸ Walgrave, 1994, pp. 123-126.

4.4. Een versnipperde en pragmatische beweging

Doorheen de brede milieubeweging lopen twee breuklijnen. Enerzijds is er de tegenstelling tussen de natuurbehoudsgezinde organisaties en de milieuhygiënische groepen en anderzijds is er de tegenstelling tussen de nationale organisaties en de lokale milieugroeperingen. Als gevolg van deze breuklijnen zijn nauwelijks globaliserende uitspraken te doen over de brede milieubeweging, de verschillen zijn te manifest.²⁶⁹ De tegenstelling tussen de natuurbehoudsgezinde organisaties en de milieuhygiënische groepen is het meest uitgesproken. Natuurbehoudsgezinde organisaties zijn in regel traditioneel georganiseerd en hun organisatiewijze vertoont weinig kenmerken van de ideaaltypische basisdemocratische en ongebonden opstelling van nieuwe sociale bewegingen. Toch zijn er ook hier lokale natuurbehoudsgezinde afdelingen die wat dat betreft nauwelijks te onderscheiden zijn van de lokale milieuactiegroepen door hun typische organisatiewijze. In de praktijk is het onderscheid tussen beide groepen soms moeilijk te maken, maar globaal gezien is het onderscheid er zeker. Wat de ideologie betreft, is dezelfde tegenstelling ook aanwezig. Bij lokale natuurbehoudsgezinde groepen worden, op enkele uitzonderingen na, nauwelijks anti-economische of systeemoverschrijdende houdingen teruggevonden. Ook de lokale milieuactiegroepen worden dikwijls gekenmerkt door een zekere pragmatische houding, niettemin de lokale milieuproblemen in een breder kader geplaatst worden. Van de milieuactiegroepen kan gezegd worden dat ze een nieuwe sociale beweging vormen, van de natuurbehoudsgezinde organisaties niet.

De tweede tegenstelling, tussen de nationale organisaties en de lokale milieugroeperingen is minder uitgesproken. Hier meent Walgrave dat de nationale kaders een radicaler ideologisch profiel vertonen. Hij veronderstelt dat er aan de top wel degelijk een anti-economische, systeemoverschrijdende en structurele visie op de milieuproblematiek leeft. Aan de basis is daar weinig van te merken, ook niet bij de milieuactiegroepen. Het ideaaltypische kenmerk van nieuwe sociale bewegingen dat het sterkste naar voor komt bij de milieubeweging, is de heterogeniteit, de enorme versnippering zowel ideologisch als organisatorisch.

²⁶⁹ Walgrave, 1994, pp. 161-162.

4.5. De erkenning

Waar de milieubeweging in de jaren zeventig, en het begin van de jaren tachtig nog duidelijk gericht was tegen het normale functioneren van het politie systeem, stellen we nu vast dat de beweging steeds sterker participeert in de besluitvorming.²⁷⁰ We herkennen hierin duidelijk de trend naar een grotere integratie in het politiekstelsel, die voor de hele nieuwe sociale bewegingssector van toepassing is. We zien dat de overheid, vooral sinds het begin van de jaren negentig de milieubeweging steeds nadrukkelijker erkent als geldige gesprekspartner. Deze grotere erkenning van de milieubeweging uit zich in verschillende initiatieven waarvan het belangrijkste ongetwijfeld de oprichting van de Milieu- en Natuurraad voor Vlaanderen, de MINA-raad is. De Raad werd in 1991 opgericht ter vervanging van de vroegere Vlaamse Raad voor het Leefmilieu. De Raad verstrekt, op eigen initiatief of op verzoek van de Vlaamse regering, advies over het milieu- en natuurbeleid in het Vlaamse gewest. De grote nieuwheid is dat de milieubeweging uitdrukkelijk opgenomen is in deze raad, een kenmerk dat ontbrak bij de vroegere adviesraden inzake leefmilieu.

Toch is het nog te vroeg om al tot een definitief oordeel te komen over de vraag of de milieubeweging nu al dan niet meer politieke invloed kan uitoefenen door te zetelen in allerlei adviesraden. Er wordt de indruk gewekt dat voor het dagelijkse werk, de mening van de MINA-raad en milieubeweging inderdaad doorslaggevend kan zijn. Het gaat dan om veeleer technische maatregelen, die in de praktijk niet omstreden zijn. Als het om belangrijke milieudossiers gaat, waarbij economische belangen in het gedrang komen, is die invloed nog altijd zeer gering, zometeen onbestaande. Als de milieubeweging moet opboksen tegen machtige drukkingsgroepen als de Boerenbond, of het Vlaams Economisch Verbond, delft ze steeds het onderspit. Daardoor blijft de milieubeweging een relatief machteloze politieke actor.²⁷¹ Het gevaar is bovendien reëel dat het beleidswerk binnen de MINA-raad zoveel energie opsloort dat de professionals in Brussel op den duur geen contact meer hebben met wat zich in het veld afspeelt.

²⁷⁰ Hooghe, 1995*b*, p. 64-67.

²⁷¹ Hooghe, 1995*a*.

5. Samenvatting

In de sociale en politieke wetenschappen bestaan verschillende theorieën over nieuwe sociale bewegingen. Sinds hun ontstaan in de jaren zestig hebben verschillende stromingen getracht deze bewegingen in een eigen theorie te omvatten. Toch kan een theorie de werkelijkheid moeilijker omsluiten dan sociologen soms laten uitschijnen. Er bestaat niet iets als dé ware theorie over nieuwe sociale bewegingen. Dit wordt bevestigd door de vaak onderling meningsverschillen. In het geval van de milieubeweging geldt het voor de ene als het type voorbeeld van een nieuwe sociale beweging, in tegenstelling tot anderen, die de beweging eerder beschouwen als een atypisch onderdeel van de hele bewegingssector.

Historici zitten in de beginfase van het onderzoek naar de nieuwe sociale bewegingen in tegenstelling tot sociologen en politicologen die, zoals ze zelf beweren, “het wel gezien hebben”. Een van de redenen voor een grotere interesse vanuit de geschiedwetenschap is dat meer archieven van de betrokken bewegingen gedeponereerd worden in archiefinstellingen die actief het onderzoek naar nieuwe sociale bewegingen promoten. Het archiefmateriaal kan de sleutel zijn om de sociale en politieke theorieën te toetsen en te falsificeren. Het eigen onderzoek zal inderdaad voor een deel bestaan uit het falsificeren van sociologische theorieën aan bevindingen uit archiefmateriaal (aangevuld met interviews). Een ideale interdisciplinaire aanpak voor maatschappelijke verschijnselen als de nieuwe sociale bewegingen gebeurt van bij het begin van het wetenschappelijk onderzoek. Wegens praktische reden, namelijk het niet beschikbaar zijn van archiefmateriaal en het feit dat sociologen nu eenmaal hedendaagse fenomenen onmiddellijk willen onderzoeken, zal een interdisciplinaire aanpak *ad postuum* gebeuren.

Bij de bestudering van de antiduwvaartbewegingen in het volgende deel wordt getracht een balans te vinden tussen de historische en sociologische wetenschap. De beweging zal niet alleen feitelijk beschreven worden, maar ook getoetst worden aan de theoretische beschouwingen over de Vlaamse milieubeweging. Deze beweging vertoont een zeer specifieke structuur, namelijk vele lokale, vaak goed georganiseerde groepen met daarboven enkele relatief zwakke en financieel weinig draagkrachtige nationale organisaties. Deze structuur maakt zowel de sterkte als de zwakte van de milieubeweging uit. Sterkte, omdat de goede lokale inplanting heel veel mogelijk maakt. Het wordt mogelijk hele gemeenschappen te mobiliseren tegen het optreden van milieuhinder: de milieubeweging bereikt andere bevolkingslagen dan de overige nieuwe sociale bewegingen. Op lokaal vlak is er heel veel kennis, inzet en mobilisatiekracht aanwezig. Het betekent tegelijkertijd ook de zwakte, omdat

het heel moeilijk is die inzet te vertalen naar het nationale, laat staan internationale vlak. De doorsnee lokale milieuactivist heeft weinig belangstelling voor het milieubeleid. Dat maakt het voor de milieubeweging moeilijk in voldoende mate te wegen op het beleid.

DE ANTIDUWVAARTBEWEGING

1. Overzicht van het protest tegen het duwvaartkanaal

1.1. De eerste protestgolf (1969-1972)

Een eerste golf van protest tegen de geplande duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet ontstond in 1969. De contestatie ging voornamelijk uit van diegenen die persoonlijk betrokken waren doordat hun eigendom bedreigd werd door de aanleg van het kanaal. Het persoonlijk belang dat de actievoerders hierbij hadden plaatste hen op voorhand in een zwakke positie.²⁷² Een jaar later, in 1970, verschenen de eerste onheilspellende berichten in de *Gazet Van Antwerpen*:

“Vijvers van ‘de Mik’ drogen uit: Brasschaat vreest onherstelbare schade voor natuurschoon” *Gazet Van Antwerpen*, 20 mei 1970.

“Pleidooi voor bodem en natuur te Brasschaat: Wat met het Verbindingskanaal?” *Gazet Van Antwerpen*, 26 juni 1970.

Deze eerste contestatiegolf zette de minister van Openbare Werken Jos De Saeger ertoe aan een vergelijkende financiële studie te laten maken tussen het lange traject, van Oelegem naar Zandvliet, en het korte traject, vanaf Wijnegem naar het 7de havendok. Het resultaat viel nadelig uit voor het korte traject wegens de hogere kostprijs van de onteigeningen, weliswaar zonder rekening te houden met het leefmilieu als schaars goed. Het protest van 1969 en 1970 stierf een stille dood.

De werkzaamheden startten op 1 juli 1970 en waren van tweeërlei aard zijn. Enerzijds werd in de gemeente Schoten de E-10 aangelegd die de ontbrekende verbinding moest vormen tussen de twee grote havensteden, Antwerpen en Rotterdam. Anderzijds werd de bedding van het toekomstige duwvaartkanaal tussen Oelegem en Antwerpen reeds gegraven, en kwam hierbij de grote hoeveelheid grondspecie vrij, die nodig was voor de ophoging van de autosnelweg. Daar waar het kanaal de E-10 zou kruisen was eveneens reeds gestart met de bouw van een brede brug van 115 meter, duidelijk rekening houdend met de afstand nodig voor een duwvaartkanaal.²⁷³ De gevolgen van de werken waren snel merkbaar: de vers aangelegde bedding zoog al het grondwater van de omgeving naar zich toe. “De Mik”, een natuurgebied

²⁷² Inleiding en historiek, januari 1975. Privé-archief P. Copenrath, Duwvaartkanaal: Werkdocumenten.

²⁷³ “Te Schoten gaan aanleg E-10 en omleidingskanaal hand in hand” *Gazet Van Antwerpen*, 20 mei 1970.

met vijvers en zeldzame loofbomen, en de antitankgracht vertoonden uitdrogingsverschijnselen in de omgeving van het aangelegde deel van het kanaal.

1.2. De tweede protestgolf (1973-1975)

Paul Staes, een Antwerpse journalist verbonden aan het *Nieuwsblad*, het *Handelsblad* en *De standaard*, was aan het einde van de jaren zestig gespecialiseerd in natuurbehoud, ruimtelijke ordening en stedenbouw.²⁷⁴ In 1973 werd hij door een van zijn contactpersonen gewezen op het feit dat de plannen voor een duwvaartkanaal van Oelegem naar Zandvliet opnieuw geactiveerd werden. Staes kwam in contact met een man die tussen Brasschaat en Antwerpen woonde, op het tracé van het geplande kanaal.²⁷⁵ Deze bezorgde Paul Staes de plannen van het project en waarschuwde hem onder meer voor het risico van gronduitdroging als gevolg van een kanaal tussen Oelegem en Zandvliet, die tot massale ontbossing en grondverzakkingen zou leiden in de omgeving. Het duwvaartkanaal zou op de kam van het Schelde- en Maasbekken liggen, daar waar verscheidene beken ontspringen. Verder onderzoek naar deze plannen deed Paul Staes inzien dat heel wat omwonenden bedreigd werden door het project. Slechts enkele omwonenden waren op de hoogte van het grootse project door reeds uitgevoerde onteigeningen.

Bij de bestudering van het dossier stootte Staes eveneens op plannen voor de aanleg van een autoweg, de vestiging van industrie en de aanleg van pijpleidingen langsheen het geplande kanaal. Genoeg redenen voor Staes om te concluderen dat de impact op het bewoonde gebied fenomenaal groot zou zijn. Zijn onderzoek leidde tot de publicatie van een artikelenreeks in maart van 1973 in *De Standaard*, wat de aanzet was van het volksprotest tegen het duwvaartkanaal. In deze reeks krantenartikels werd in elk deel een bepaald aspect van de problematiek van het project belicht.

“681 ha Voorkempen verdwijnen eerlang: duwvaartkanaal door 8 gemeenten schendt natuur” P. Staes, De Standaard, 8 maart 1973.

“Duwvaartkanaal doet grondwater tot 9 m zakken: Prof. Antoine (KUL): gevaar voor omliggende bossen zeer ernstig” P. Staes, De Standaard, 13 maart 1973.

“Duwvaartkanaal nodig? Albertkanaal volledig verbreden is de allerbeste oplossing” P. Staes, De standaard, 13 maart 1973.

“Brasschaats arboretum ernstig bedreigd door duwvaartkanaal: Schotens burgemeester niet uitzinnig blij” P. Staes, De Standaard, 21 maart 1973.

“Duwvaartkanaal zet zwart bloed: burgemeester Kapellen: waarom deden de groenkomitees niets? Stabroek verliest twee derden van grondgebied” P. Staes, De Standaard, 22 maart 1973.

²⁷⁴ Eveline Dullaers, Interview met P. Staes, 18 maart 2004, Gent.

²⁷⁵ Eveline Dullaers, Interview met P. Staes, 18 maart 2004, Gent.

“Duwvaartkanaal kan Pidpa-waterwinning te Brasschaat bedreigen: peil reeds verlaagd door put aan E-10 te Schoten” P. Staes, De Standaard, 27 maart 1973.

“Red de Voorkempen: Duwvaartkanaal betekent einde van de Voorkempen als natuurreservé voor Antwerpen” De Standaard, 29 maart 1973.

In de jaren zeventig was de invloed van *De standaard* en het *Nieuwsblad* in de provincie Antwerpen quasi nihil in vergelijking met de invloed van de *Gazet Van Antwerpen*. Daarom speelde Paul Staes zijn gegevens door aan zijn broer Johan Staes, die als journalist bij de *Gazet Van Antwerpen* werkte. Johan Staes spitte het dossier verder uit en publiceerde een paginagroot artikel in de weekendbijlage van de *Gazet* over de risico's en de impact van een mogelijk duwvaartkanaal op het traject van het antitankkanaal.²⁷⁶

“Miljardenproject zal de Voorkempen onherstelbaar verminken: Duwvaart kost 1000 ha groen” J. Staes, Gazet Van Antwerpen, 24 maart 1973.

Het artikel kreeg heel wat aandacht in de provincie Antwerpen. Het artikel was de aanzet tot een tweede, nooit eerder geziene protestgolf voor het behoud van een natuurgebied.

De toon van de krantenkoppen was ongelooft, bedreiging en radeloosheid. Hoogstwaarschijnlijk was dit tikje dramatiek nodig geweest om de bevolking wakker te schudden.

Toch geloofde niet iedereen in het feit dat acties vanuit de bevolking de verdere uitvoering van het project zouden tegenhouden. Diegene die aan de alarmklok trok, De Roeck verwoordde zijn ongelooft in een interview in augustus 1973. Hij stond zeker niet alleen wanneer hij zei dat alles reeds verloren was. *“Ik geloof niet dat we de bouw van dit kanaal nu nog kunnen beletten. Er zijn al te veel voorbereidende werkzaamheden achter de rug, er is al te veel geïnvesteerd opdat men zou terug komen op de beslissing. Ik vrees dat onze strijd verloren is. Wij zijn het slachtoffer van onze communautaire moeilijkheden. Zeebrugge kreeg zijn zeehaven, Luik wou het duwvaartkanaal en krijgt het. De prijs die Vlaanderen moet betalen telt niet.”*²⁷⁷

De berichtgeving in de plaatselijke Antwerpse pers bleef van kapitaal belang gedurende de actievoering. Via de weg van de media werd de bevolking op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen van het project en raakten de acties tegen de aanleg van het kanaal tussen Oelegem en Zandvliet bekend.

²⁷⁶ J. Staes, "Duwvaartkanaal kost duizend hectaren groen", *Gazet Van Antwerpen*, 24 maart 1973.

²⁷⁷ "Milieubeheer", *De Nieuwe Gazet*, 7 augustus 1973.

Belangrijk hierbij was het artikel dat in de *Koerier* verscheen.²⁷⁸ De *Koerier* was in 1973 een nieuw blad en wou informatie verspreiden in en over de provincie Antwerpen. De journalist Paul Staes werkte onder het pseudoniem Ben Dijk voor dit blad en berichtte over het geplande kanaal. Het blad steunde de lopende acties en publiceerde een oproep aan de lezers om de petitie van het actiecomité *Red de Voorkampen*²⁷⁹ tegen de aanleg van het kanaal te ondertekenen. Zo werd een ander en breder publiek bereikt en kreeg de protestactie een nieuwe impuls.

De eerste actie kwam er naar aanleiding van het artikel in de *Gazet Van Antwerpen* van Johan Staes, "Miljardenproject zal de Voorkampen onherstelbaar verminken: Duwvaart kost 1000 hectaren groen" eind maart 1973. De leraren van het Xaverius-college uit Borgerhout met onder hen Luc Versteylen, Miel Thijs en Ivo Vermeiren,²⁸⁰ organiseerden samen met het actiecomité *Red de Voorkampen* op 16 mei 1973 de actie "Spaar je hectaar".²⁸¹ Deze actie was bedoeld als pedagogisch project voor de leerlingen van lagere scholen uit de omgeving. Op een speelse manier verkenden de leerlingen het bedreigde gebied. Leerlingen interviewden boeren, bakkers en omwonenden. Hieruit bleek dat de betrokken bevolking niet op de hoogte was van het project voor de bouw van een kanaal voor de duwvaart. De actie, die ook wel de "Duweling" genoemd werd, moest de onduidelijkheid en de bedreiging die heerste wegnemen of verzwakken.²⁸² De actie moest de sympathie van de publieke opinie opwekken en slaagde in haar opzet. Het werd een groot succes en de problematiek werd besproken onder de Antwerpse bevolking.

Uit de eerste actie tegen het duwvaartkanaal ontstond een kerngroep militanten. Voor het actiecomité *Red de Voorkampen*, die de latere verdere acties coördineerde, namen Piet Coppentrath en Marcel Leysen de leiding op zich. Luc Versteylen was verantwoordelijk voor de woordkeuze en het opzetten van de acties. Miel Thijs was verantwoordelijk voor de

²⁷⁸ Eveline Dullaers, Interview P. Staes, 18 maart 2004 en *De Koerier*, 11 juli 1973.

²⁷⁹ Cf. Infra, hoofdstuk *De milieuactiegroepen rond het duwvaartkanaal*.

²⁸⁰ Deze drie leraren zouden in de hele contestatiebeweging een belangrijke rol spelen voor het slagen ervan.

²⁸¹ Inleiding en historiek, januari 1975. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal: Werkdocumenten.

²⁸² Duweling, 16 mei 1973. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal.

samenstelling van het dossier, het “Duwvaartmanifest”.²⁸³ Het contact met de media en de gepubliceerde teksten werden verzorgd door Paul en Johan Staes. Deze mensen waren heel intensief bezig om het verzet goed te organiseren en te coördineren.

A. “FIETSELING”, 16 OKTOBER 1973

De “Fietseling” bracht op 16 oktober 1973 ongeveer 5.000 fietsers op de been in het centrum van Antwerpen. Bij deze actie waren reeds 37.000 protesthandtekeningen ingezameld tegen het duwvaartkanaal. De opzet van de actie was zoveel mogelijk fietsers vanuit de bedreigde gemeenten per fiets naar het centrum van Antwerpen te brengen, zoals de organisatoren het zelf noemen, een “antiduw-invasie”.²⁸⁴ Ook hier was het doel van de actie op een geweldloze en efficiënte manier de publieke opinie te beïnvloeden. Op de Grote Markt van Antwerpen werd door de aanwezige fietsers vijf minuten lang een belconcert gehouden als aanklacht tegen het geplande duwvaartkanaal.

De actie kon op heel wat sympathie rekenen van Antwerpse politici uit alle partijen, behalve de BSP.²⁸⁵ De PVV van het arrondissement Antwerpen stemde naar aanleiding van de actie een motie. Uit onderzoek van de partij bleek dat de duwvaart niet de verwachte expansie zou kennen zoals in het Rijnbekken het geval was, voornamelijk omdat het noodzakelijke vervoer van erts naar de Luikse staalindustrie bij voorkeur via de spoorwegen gebeurde. Op basis hiervan besloot de partij stelling te nemen tegen het project van het duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet. “Zij meenden dat geen grondige studie de beslissing tot het graven van dit kanaal was voorafgegaan en hoopten dat het stadsbestuur van Antwerpen zijn houding zou wijzigen, rekening houdende met de grondig gewijzigde omstandigheden sinds 1966. Het tracé van Oelegem naar Zandvliet werd verworpen en elke onteigening, toewijzing en uitvoering van werken moest worden opgeschort. Er werd een oproep gedaan aan de regering opdat dit probleem op een verantwoorde ecologische economische opgelost zou worden.”²⁸⁶

²⁸³ Het “Duwvaartmanifest” was een lijvig dossier dat alle denkbare informatie inzake de kwestie verzamelde. Het was het eerste dossier dat door milieucontestanten werd samengesteld tijdens de milieustrijd. Het was dankzij dit dossier dat de antiduwvaartbeweging dermate succes had.

²⁸⁴ Fietseling, 16 oktober 1973. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal.

²⁸⁵ Steunbetuigingen Fietseling, 16 oktober 1973. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal.

²⁸⁶ Steunbetuigingen Fietseling, 16 oktober 1973. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal.

B. “DOEMELING”, 2 FEBRUARI 1974

De “Doemeling” of de “Nationale Anti-Verdwazingsbetoging” was de derde fase van het volksverzet tegen de aanleg van het duwvaartkanaal. Duizenden fietsers uit Vlaanderen en Wallonië kwamen op 2 februari 1974 samen op de Grote Markt in Antwerpen.

Het blad van de actievoerders “Duwvaart, Vijf voor Twaalf” verspreidde het volgende pamflet waaruit de grimmige toon als gevolg van hun ongenoegen en hun vastberadenheid bleek:

“Antwerpen verkocht aan Luik?”²⁸⁷

De Luikse staalindustrie heeft eindelijk haar masker afgeworpen! Zij stelt een hoge prijs op de verwezenlijking van het duwvaartkanaal en ziet het als de “enige zaligmakende” oplossing; Luikenaars zijn bovendien geïrriteerd door het verzet van de Antwerpse bevolking en uiten het regelrechte dreigement dat dit Antwerpen duur te staan zou kunnen komen.

Luik geeft toe dat Antwerpen links blijft liggen bij het duwvaartkanaal en dat het een oogje heeft laten vallen op Rotterdam. En of dat nog niet genoeg is, eisen zij dat de vaartrechten op een redelijk niveau blijven. Dit is dan de zoveelste onrechtstreekse subsidie aan deze Luikse potentaten!

Welke Antwerpse politici spelen dit chantagespelletje mee? Zijn wij geen baas in eigen huis?

Hoe lang zal de Vlaamse gemeenschap nog moeten afdokken voor het feit dat de staalindustrie alle economische wetten aan haar zolen lapt en vastgeankerd blijft aan de meest ongunstige vestigingsplaats, namelijk Luik?

Moeten wij daarvoor de Voorkempen laten doorkerven en dan nog duur betalen ook? De modernisering van het Albertkanaal zal minstens 30 miljard gaan kosten, waarvan de helft voor het duwvaartkanaal.”

De actievoerders begonnen hun manifestatie met 1 minuut stilte op de Grote Markt van Antwerpen, een stikstaking genaamd, gevolgd door een fietsbelconcert en toespraken. Guido Van Steenberghen, vertegenwoordiger van de *Bond Beter Leefmilieu*, benadrukte dat het protest een nationaal protest was tegen een probleem van nationale omvang.

“We moeten er nu voor zorgen dat we onze krachten omzetten in een reële macht en in alle maatschappelijke geleidingen onze stem laten horen.”²⁸⁸

Versteylen, woordvoerder van *Red de Voorkempen*, klaagt de uitholling van de democratie aan. “De machtigen hebben geen contact meer met het volk en de mensen die wel voeling hebben met dat volk hebben niets meer te zeggen.”²⁸⁹

De strijd komt in een beslissende fase terecht. De verschillende actiecomités verenigen zich in het nieuwe Nationaal Comité tegen de Duwvaart in december 1973. Dankzij de aanhoudende

²⁸⁷ *Duwvaart, vijf voor twaalf*, 1^e jaargang, nummer 1, december 1973.

²⁸⁸ “Protest in Antwerpen: actie tegen duwvaartkanalen”, *De standaard*, 4 februari 1974.

²⁸⁹ “Protest in Antwerpen: actie tegen duwvaartkanalen” *De standaard*, 4 februari 1974.

acties van de plaatselijke groencomités en *Red de Voorkempen*, heeft de regering besloten een interdepartementale werkgroep op te richten die het probleem opnieuw zal bestuderen. De “Doemeling” brengt een kentering in het Belgische milieubeleid. De massale aandacht van de media bewijst dat leefmilieu een belangrijk thema wordt. De aanhoudende acties hebben langzaam maar zeker de bevolking wakker geschud en het milieubewustzijn van de mensen veranderd. De strijd tegen het duwvaartkanaal wordt een symbool voor de strijd tegen alle milieuschendingen in het land (A-24 in Limburg, kerncentrale in Zeebrugge, het kanaal Gent-Terneuzen, de uitbreiding van de Antwerpse luchthaven) en voor een betere maatschappij. De “*Groene Fietsers*”, de actiegroep van de beweging rond de brouwerij van Viersel, maken hun eerste publieke optreden. Honderden plaatselijke groencomités beseffen dat wanneer de strijd tegen het duwvaartkanaal verloren wordt, het verzet op kleine schaal geen nut meer heeft.²⁹⁰

De vorige acties, “Spaar je hectaar” en de “Fietseling”, kunnen nog als ludiek volksvermaak beschouwd worden. De “Doemeling” is meer dan dat. Enkele dagen voor de grote manifestatie verschijnt een kritisch rapport van een anoniem directielid van het Havenbedrijf van Antwerpen.²⁹¹ Het onderzoek naar het economisch nut en rendement van een mogelijk duwvaartkanaal dat het directielid uitgevoerd heeft, bevat enkele markante conclusies. De studie bewijst dat het duwvaartkanaal geen economisch nut heeft en is een verademing voor de actievoerders.

²⁹⁰ Doemeling, 2 februari 1974. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal.

²⁹¹ “8 miljard voor 1 konvooi per dag?” *Knack*, 6 februari 1974.

C. “TRIETSELING”, 4 JANUARI 1975

De “Trietseling” van 4 januari 1975 was de laatste grote manifestatie tegen het geplande duwvaartkanaal. De naam is een samentrekking van de woorden trein en fiets. Met deze actie wilden de organisatoren zoveel mogelijk fietsers met de trein naar Brussel brengen om een nationale betoging te houden op de Grote Markt. Er werd een petitie met 70.000 handtekeningen overhandigd aan de Staatssecretaris van Leefmilieu Karel Poma.

Het actiecomité *Red de Voorkampen* had nog een “reserveactie” “Paal en Park”. Deze heeft echter nooit plaatsgevonden. Tegen maart 1975 kwamen voldoende signalen uit de politiek dat de plannen in de ijskast zouden gestopt worden, mede door de verschillende regeringscrisissen en een groot begrotingstekort.²⁹²

²⁹² "Duwvaartkanaal in de diepvries" *Het Laatste Nieuws*, 24 april 1975.

1.3. Samenvatting

De eerste protestgolf startte in 1969 en was afkomstig van betrokken inwoners wiens eigendom bedreigd werd door de aanleg van een duwvaartkanaal. Deze korte contestatiegolf viel vrij snel stil en tot 1973 roerde niemand zich meer. De werken konden ongehinderd starten in 1970. Pas wanneer gedupeerde Paul Staes wees op de plannen van het project ging de bal aan het rollen. De pers rapporteerde vanaf 1973 opnieuw over het project. De publicatie van het artikel van Johan Staes had tot gevolg dat de leraren van het Xaveriuscollege van Borgerhout samen met het actiecomité *Red de Voorkempen* de eerste grote bewustmakingsactie organiseren. Er volgden verschillende ludieke acties als de "Fietseling" en de "Duweling". De "Trietseling" van januari 1975 vormde het hoogtepunt van het protest met 70.000 protesthandtekeningen die afgegeven werden aan de staatssecretaris van Leefmilieu Karel Poma.

2. De Antiduwvaartbeweging

2.1. Actiecomité Red de Voorkempen

Red de Voorkempen ontstond in de jaren zestig als lokaal actiecomité en stierf aan het einde van het decennium bijna een stille dood. Op initiatief van Rik Vanderhaeghe en Piet Coppenrath, voornamelijk onder invloed van Marcel Verbruggen en de gebroeders Staes, werd de vereniging in september 1972 met succes nieuw leven ingeblazen.²⁹³ Onder impuls van Paul Staes werd op de tweede vergadering van *Red de Voorkempen*, in januari 1973, beslist om van het geplande duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet een strijdpunt te maken. Het actiecomité werd gedurende de strijd tegen het duwvaartkanaal de motor van de actievoering met het organiseren van infovergaderingen, manifestaties, happenings, petitie enzovoort. Het actiecomité bewandelde alle mogelijke wegen om hun protest uit te drukken.

Het doel van de vereniging was het milieupatrimonium in de Voorkempen tegen verdere aftakeling beschermen. Bij het opstellen van de objectieven van het actiecomité concludeerde de algemene vergadering dat de bescherming en het behoud van de Voorkempen als groene long van Antwerpen niet kon gerealiseerd worden als de aanleg van een duwvaartkanaal tussen Oelegem en Zandvliet niet verhinderd werd.²⁹⁴ Het comité besefte dat de strijd enkel door gebruik van degelijke informatie gewonnen kon worden. In enkele maanden tijd werden alle relevante documenten verzameld door Miel Thijs, leraar van het Xaverius-college te Borgerhout. Het resultaat was een lijvig dossier betreffende het duwvaartkanaal.²⁹⁵ Het was bovendien de eerste maal dat milieuprotest gebaseerd werd op een degelijk samengesteld dossier, hier het Duwvaartmanifest.²⁹⁶

Eind maart 1973 werd de eerste informatie verspreid via infovergaderingen voor de gemeentebesturen van de betrokken gemeentes en informatiecampagnes voor de onwetende bevolking. Een groot deel van de inwoners van de betrokken gemeentes was verbijsterd over deze plannen en er werd openlijk geprotesteerd.

²⁹³ E-mail van P. Coppenrath aan Actiecomité *Red de Voorkempen*, juni 2003. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal: *Nationaal Komitee Antiduwvaart*.

²⁹⁴ Aktiekomitee *Red de Voorkempen* (historiek), 1975. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal: werkdocumenten.

²⁹⁵ Thijs, Duwvaart Manifest, 1 september 1973. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal: werkdocumenten.

²⁹⁶ Eveline Dullaers, Interview P. Coppenrath, 1 maart 2005, Sint-Job-in 't Goor.

De informatiecampagne en de media-aandacht inzake het duwvaartprobleem wierp zijn vruchten af. Volksvertegenwoordigers Karel Poma, Herman Suykerbuyk en André De Beul, allen inwoners van de getroffen streek, wilden naar aanleiding van het nieuwe protest het dossier van *Red de Voorkempen* inkijken.²⁹⁷ De volksvertegenwoordigers brachten de kwestie ter sprake in het parlement waardoor het probleem voor de eerste maal openlijk bediscussieerd werd op het politieke forum.

A. REORGANISATIE VAN RED DE VOORKEMPEN

Paul Staes deed een voorstel om het comité *Red de Voorkempen* beter te organiseren om in de toekomst de werking te kunnen uitbreiden naar de hele Voorkempen en te verbreden naar alle milieuproblemen in het gebied. Het voorstel hield in dat *Red de Voorkempen* zou uitgroeien tot een overkoepelend orgaan voor alle groencomités van de Voorkempen die al tegen het duwvaartkanaal streden.²⁹⁸ Enerzijds impliceerde een overkoepelende functie dat het comité over statuten, een algemene vergadering en een dagelijks bestuur zou moeten beschikken, wat tot dan toe niet het geval was. Anderzijds impliceerde het dat *Red de Voorkempen* medezeggenschap kreeg bij de plaatselijke groencomités, die elkaar wel eens durfden bekampen. Hierbij zou de werkgroep Duwvaartkanaal van het comité de voorloper kunnen zijn van de algemene vergadering, en van het latere het dagelijkse bestuur.²⁹⁹ Het coördinerende comité zou samengesteld zijn uit een afgevaardigde van elk duwvaart-groencomité en een afgevaardigde per werkgroep. Om het ledenaantal zoveel mogelijk te beperken, werd er gestreefd naar gecumuleerde functies.

Het duurde tot 1977 voor het comité omgevormd werd tot een vzw. Toch groeide *Red de Voorkempen* in de strijd tegen het duwvaartkanaal uit tot een overlegplatform voor de groencomités van de verschillende gemeenten. *Red de Voorkempen* overkoepelde de volgende actiecomités: Aktiegroep Polder Leefmilieu, Groenkomitee Kapellen Vzw, Milieubescherming Brasschaat, Schotens Aktiekomitee Leefmilieu Vzw, Aktiekomitee Leefmilieu Sint-Job, Hart van de Kempen Vzw, Komitee Beter Leefmilieu Vzw, Leefmilieu Ranst, Groenkomitee Wommelgem, Gemeentelijke Raad voor Groen Voorziening,

²⁹⁷ Aktiekomitee *Red de Voorkempen* (historiek), 1975. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal: werkdocumenten

²⁹⁸ *Red de Voorkempen* overkoepelt de groencomités van Berendrecht, Zandvliet, Stabroek, Ekeren, Kapellen, Brasschaat, St.-Job-in 't Goor, Schoten, 's Gravenwezel, Schilde, Oelegem, Halle, Brecht, Wommelgem, Wijnegem, Kalmthout en de jeugdraden van Brasschaat en Mersem.

²⁹⁹ Notulen duwvaartvergaderingen, 21 november 1973. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal.

Groenkomitee Leefbaar Wommelgem Vzw, *Anders Gaan Leven*-beweging. *Red de Voorkempen* werd een coördinatiecomité dat de initiatieven in de strijd tegen het duwvaartkanaal uitstippelde, het financiële beleid verzorgde, toezicht hield op de uitvoering van de acties en de algemene principes bij de antiduwvaartacties bepaalde.

B. POLITIEKE WERKGROEP

Op de vergadering van *Red de Voorkempen*, in november 1973, werd voorgesteld om een politieke werkgroep op te starten. Die moest zich inlaten met maatschappijkritiek op alle mogelijke thema's. Het doel van deze werkgroep was om mensen te bereiken die uiteindelijk een hervorming van de politieke structuren zouden kunnen bewerkstelligen en ze te verenigen in een beweging. Er werd opgemerkt dat dit idee te dicht bij het idee van Anders Gaan Leven van Luc Versteyleen kwam. Het gelanceerde voorstel was op dat ogenblik te verregaand. De actiegroepen waren helemaal niet klaar om de stap naar de politiek te wagen en er zou nooit een politieke werkgroep komen. Dit voorstel toont aan dat reeds in 1973 stemmen opgingen om verder te gaan dan louter acties te voeren tegen reeds gevallen beslissingen.

In februari 1974 wordt opnieuw een oproep gedaan zich politiek te engageren. Piet Coppennath, van het actiecomité *Red de Voorkempen*, verklaart het volgende: *"Het ogenblik is mijn inziens aangebroken om de moeite die wij ons tot nu toe getroost hebben, optimaal uit te buiten. De verkiezingen van 10 maart bieden hiertoe een unieke gelegenheid. Men moet zich realiseren dat diegenen die dan verkozen worden, voor vier jaar vast in het zadel zitten. Zij hebben op dat moment weinig te vrezen van de milieucontestanten. Wij moeten bijgevolg onze slag thuishalen vooraleer ze herverkozen zijn."*³⁰⁰

Volgens Piet Coppennath zouden de groencomités steeds achter het net blijven vissen en belangrijke informatie blijven ontlopen als ze niet de stap naar de politiek wilden zetten. Om niet langer voor voldongen feiten te worden geplaatst, moest de "groene beweging" deze stap wagen. Op deze manier zou er preventief gehandeld kunnen worden.³⁰¹ Coppennath stond met dit standpunt relatief geïsoleerd in het actiecomité *Red de Voorkempen*. Grote tegenstanders waren Luc Versteyleen van de *Anders Gaan Leven*-beweging en de journalist Paul Staes, twee boegbeelden van de groene partij in de jaren tachtig. De argumenten van Staes om af te zien van een politieke partij waren enerzijds de vrees dat een groene partij

³⁰⁰ Standpunt P. Coppennath, februari 1974. Privé-archief P. Coppennath, Duwvaartkanaal, Werkdocumenten.

³⁰¹ Eveline Dullaers, Interview P. Coppennath, 1 maart 2005, Sint-Job-in 't Goor.

onvoldoende succes zou hebben.³⁰² Het zou een reëel gevaar betekenen indien een groene partij niet zou aan slaan bij de bevolking, kon dit een excuus zijn bij de overheid om de milieubeweging te banaliseren. Anderzijds bestond de vrees bij Staes dat een politieke partij de plaatselijke actiecomités zou leegzuigen. Achteraf gezien bleek dit de eerste tien jaar ook zo geweest te zijn, voornamelijk op het platteland.

Coppenrath deed enkele voorstellen over de manier waarop ze als actiecomité de politiek konden beïnvloeden. Het was wel zo dat in 1974 vooral de nadruk gelegd werd op het winnen van de strijd tegen het duwvaartkanaal en niet zo zeer op een milieupolitiek in het algemeen. Coppenraths eerste voorstel was de partijvoorzitters van de grote partijen schriftelijk een standpunt te laten innemen over het duwvaartkanaal. Als de partij gekant was tegen het project, zou er geen antiverkiezingscampagne zijn. De verwachtingen bij het eerste initiatief lagen laag aangezien het veelal om vage beloften ging. Daarom stelde Coppenrath een alternatief plan voor waarbij er campagne zou gevoerd worden ten voordele van een kleine oppositiepartij. De mogelijkheid bestond uit de communistische partij (slechts door enkelen positief onthaald worden), of een nieuw te stichten groene partij (te beperkt volgens Coppenrath), of een nieuw op te richten AGALEV-partij. Het stichten van een nieuwe partij was nog haalbaar voor de volgende verkiezingen in 1976, maar het succes ervan was twijfelachtig. Het kon als een waarschuwing gelden voor de toekomst of eventueel andere vervroegde verkiezingen.

Coppenrath: *“Ik weet dat weinigen onder u mij in mijn gedachtegang zullen willen volgen. Braafheid, zogenaamde tactiek en diplomatie zijn immers steeds het motto geweest. Wanneer u denkt het hiermee te halen, dan betekent dat u ook de verantwoordelijkheid voor een nederlaag wilt dragen. Hierover denken is nuttig! Het duwvaartlot ligt in uw handen. U kunt uw verantwoordelijkheid trouwens niet ontlopen. Door de contestatie is er een beweging op gang gebracht die verder gaat dan louter milieubehoud. Enorm veel mensen – voornamelijk jonge mensen – hebben grote verwachtingen in u gesteld. U mag ze niet teleurstellen. Ze verwachten namelijk iets spectaculairs. Wanneer niets gedaan wordt, loopt u twee verwijten tegemoet: gebrek aan moed en gebrek aan eerlijkheid van de actie. Indien er een ander beleid zou zijn, dan zouden onze actiecomités waarschijnlijk niet bestaan; indien men dus niets doet om het wanbeleid om te buigen, dan is men met zichzelf niet consequent. Op de “Doemeling” hebben sommigen van ons reeds geremd door geen harde*

³⁰² Eveline Dullaers, Interview P. Staes, 18 maart 2004, Gent.

slogans en geen rechtstreeks aanvallen toe te laten. Dit is door velen reeds als een (verdacht) terugkrabbelen aangevoeld!"³⁰³

Hier werd voor de eerste maal de naam AGALEV verbonden aan een politiek optreden, maar het ging in de eerste plaats om de strijd tegen het duwvaartkanaal. Deze strijd was in 1974 prioritair, maar het besef dat het "verder gaat dan louter milieubehoud" was reeds aanwezig. Zoals Coppentrath zelf ervoer, deelden weinigen zijn mening. De "groene beweging" stond enorm kritisch tegenover een politiek optreden.

C. ACTIES

Naast de massabetogingen en handtekeninginzamelactie ondernam *Red de Voorkempen* ook allerlei kleinere acties en sensibiliseringscampagnes om de bevolking uit het betrokken gebied op de hoogte te brengen. Een enquête, uitgevoerd door het comité, wees uit dat de bevolking volledig onwetend werd gehouden. Hierop lanceerde vzw Leefmilieu Oelegem een affichecampagne met het bekende doodshoofd, het blijvende symbool van de strijd.³⁰⁴ Uit de vergadering van de werkgroep Duwvaartkanaal van april 1973 bleek dat de acties gericht waren op verscheidene actoren uit alle onderdelen van de samenleving.³⁰⁵

Samen met de lokale groencomités werd een massale voorlichtingscampagne op poten gezet. De campagne hield het organiseren in van informatieavonden en debatten, waarbij de gemeentebesturen, jeugdleden en jeugdbewegingen nauwer werden betrokken. Aansluitend bij de voorlichtingsvergadering voor de gemeentebesturen probeerde het comité de besturen er toe aan te zetten te stemmen voor een officieel standpunt of motie, opgesteld door het comité.³⁰⁶ De motie drong er bij de Openbare Besturen op aan dat alles in het werk moest gesteld worden om het duwvaartkanaal niet door de Voorkempen te laten lopen. Een gelijkaardige motie werd naar de plaatselijke verenigingen gestuurd met de vraag de motie te stemmen en aan Openbare Besturen te bezorgen.

Red de Voorkempen richtte zijn aandacht tevens op de parlementsleden uit de betrokken streek. Zij, waaronder Herman Suykerbuyk en André De Beul, werden aangeschreven en verzocht zich achter de acties van het comité te scharen. Alle betrokken ministeries werden aangeschreven en gewezen op de problemen in hun beleidsgebied. Naast de politieke actoren

³⁰³ Standpunt P. Coppentrath, februari 1974. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal, Werkdocumenten.

³⁰⁴ Zie Bijlage 6.

³⁰⁵ Notulen duwvaartvergaderingen, 13 april 1973. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal.

³⁰⁶ Zie bijlage.

werden ook de natuurverenigingen, de vakbonden, de partijbesturen, de binnenscheepvaart, de provinciebesturen, de orde der geneesheren en de serviceclubs aangeschreven en gewezen op de problematiek rond het geplande duwvaartkanaal.

Het actiecomité was er zich van bewust dat voor het slagen van de acties een goede relatie met de Antwerpse pers noodzakelijk was. Daarom werden de gebroeders Staes, beiden journalist, aangesteld om een persmap samen te stellen. Er werd gewerkt met een perscommuniqué waarbij inlichtingen verschaft werden over de opzet van de acties georganiseerd door het comité. De plaatselijke pers werd overstelpt met artikels van het groencomité.

D. NATIONAAL ANTIDUWVAARTMANIFEST

Eén van de werkgroepen van *Red de Voorkempen* werd belast met het opstellen van een Antiduwvaartmanifest.³⁰⁷ Het manifest verwoorde de grieven van de betrokken bevolking en daagde de overheid uit het tegenovergestelde te bewijzen.³⁰⁸

“Amper twee jaar geleden begonnen enkele Voorkempische gemeentes hun strijd tegen het duwvaartkanaal. Wat eerst nog een verzet was tegen een plaatselijke schending van een erg beperkt leefmilieu, bleek al heel vlug de Voorkempische en zelfs de milieubelangen te overstijgen tot een regelrechte symboolstrijd”.

“Symbool allereerst van alle andere bevolkingsgroepen overal in het land, die zich ook tegen hun plaatselijke schendingen gingen verzetten, maar even ontmoedigd af te rekenen hadden de echte machtigen in dit land: even machtig als naamloos en ontfrebaar.”

“Een symbool vooral van wat wij hoger betoogden: dat de echte machtigen in dit land die deze schendingen planden en uitvoerden alle voeling met het volk verloren hadden. Hoe konden zij anders projecten plannen die zo het volk de doodsteek zouden geven?”

“Het gaat dus niet meer om het redden van een boom, of van zeventuizend hectaren groen, zelfs niet meer van heel de Voorkempen: het gaat hier gewoon om het redden van onze toekomst, niet alleen van die van ons leefmilieu, maar van heel ons democratisch bestel.”

“Wanneer de strijd om de duwvaart verloren wordt, heeft geen enkele andere milieustrijd nog zin, en is ook de strijd om een echte democratie definitief verloren.[...]”

“[...] Dit manifest zal dan ook worden voorgelegd, in naam van alle ondertekenende verenigingen, aan alle ministers, senatoren, volksvertegenwoordigers, partij- en vakbondsleiders, gouverneurs en provincieraadsleden, burgemeesters en schepenen van wie wij veronderstellen dat zij voor deze democratische rede nog vatbaar zijn en zich nog vrij genoeg kunnen opstellen om aan deze wens van vijftienzestigduizend kiezers daadwerkelijk gehoor te kunnen geven.”

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen en Actiegroep Red de Voorkempen.

De bedoeling was om zoveel mogelijk autoriteiten op politiek, milieu en wetenschappelijk vlak achter het manifest te krijgen.³⁰⁹

³⁰⁷ Notulen duwvaartvergaderingen, 21 november 1973. Privé-archief P. Coppens, Duwvaartkanaal.

³⁰⁸ Zie bijlage 5 voor het volledige manifest.

³⁰⁹ Eveline Dullaers, Interview P. Coppens, 1 maart 2005, Sint-Job-in 't Goor.

Het manifest werd de eerste leidraad voor de beginnende groene politieke partij, "AGALEV".³¹⁰ Bij een vergelijking van beide documenten wordt duidelijk hoe ze zich onderling verhouden.³¹¹ Het AGALEV-manifest heeft duidelijk zijn wortels in de strijd tegen het duwvaartkanaal, grote delen zijn identiek aan elkaar.

Wanneer gesteld wordt door Luc Versteyleen en Stefaan Walgrave dat het AGALEV-manifest zijn wortels heeft in de *Anders Gaan Leven*-beweging, moet dit toch wel genuanceerd worden. Walgrave schrijft dat op "vraag van Versteyleen het *Nationaal Komitee* zich buigt over het AGALEV-manifest, maar het wegstemt."³¹² Het ging hier niet om het "AGALEV-manifest", maar om het "Nationaal Antiduwvaartmanifest" ondertekend door *Red de Voorkempen* en de *Bond Beter Leefmilieu*.

Wanneer Versteyleen in een interview zei dat "er reactie begon te komen [van de medeactievoerders] tegen onze impact op de bevolking,"³¹³ dan bedoelde Versteyleen de impact die de acties tegen het duwvaartkanaal hadden op de bevolking. In 1973 kon nog niet gesproken worden van een echte *Anders Gaan Leven*-beweging, niettemin bezat Luc Versteyleen een grote persoonlijke invloed in de antiduwvaartbeweging.

Patrick Stouthuysen stelt het anders: "in deze periode [1973-1975] stelde Versteyleen ook zijn 'antiverdwazingsmanifest' op, waaruit later de beweging *Anders Gaan Leven* zijn inspiratie zou putten."³¹⁴ Het "antiverdwazingsmanifest" of beter gekend als het "antiduwvaartmanifest" was afkomstig uit de antiduwvaartbeweging in zijn geheel en ondertekend door de BBL en Red de Voorkempen. Het was wel zo dat de *Anders Gaan Leven*-beweging zijn ideologische inspiratie haalde bij het "antiduwvaartmanifest". De grenzen tussen *Red de Voorkempen*, *Anders Gaan Leven* en de *Groene Fietsers* tijdens de antiduwvaartbeweging heel diffuus en fluïde. Daarom kan gesteld worden dat sleutelfiguren als Piet Coppentrath en Luc Versteyleen ervoor zorgden dat de ideologie van het "antiduwvaartmanifest" bij al deze organisaties terecht kwam.

³¹⁰ E-mail van P. Coppentrath aan Actiecomité *Red de Voorkempen*, juni 2003. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal: Nationaal Komitee AntiDuwvaart.

³¹¹ Zie bijlage 5 en 6.

³¹² Walgrave, 1988, p. 42.

³¹³ Walgrave, 1988, p. 42.

³¹⁴ Stouthuysen, 1983, p. 357.

E. FINANCIERING

De acties van *Red de Voorkempen* werden in de eerste plaats gefinancierd door de lidgelden en de verkoop van stickers en steunkaarten. Karel Hens, van het bedrijf Veevoeders Hens steunde eveneens financieel het protest omdat zijn eigendom op het traject van het geplande kanaal lag.³¹⁵ Hens pleitte voor een verbreding van het Albertkanaal en beïnvloedde op deze manier de stellingname van het actiecomité. Slechts enkele personen zijn op de hoogte van het feit dat Baron Kronacker en Karel Hens het grootste deel van de kosten-batenanalyse van het SESO financierden. De prijs van de studie was dermate hoog dat de BBL en de geldinzamelacties dit niet alleen konden financieren.

³¹⁵ Eveline Dullaers, Interview P. Staes, 8 maart 2004, Gent.

2.2. Nationaal Komitee Antiduwvaart

Het succes van de acties tegen het duwvaartkanaal waren echter niet alleen de verdienste van het actiecomité *Red de Voorkempen*. Vanaf het begin werd het comité bijgestaan door lokale milieuactiegroepen uit de betrokken gemeenten. De “Fietseling” van oktober 1973 kreeg enorm veel bijklank en vanaf dat moment ging de *Bond Beter Leefmilieu* een belangrijke rol spelen in de actievoering. Als goed georganiseerde vereniging met een eigen budget, opende de BBL nieuwe wegen voor de contestantanten van *Red de Voorkempen*. Een eerste resultaat van de samenwerking tussen *Red de Voorkempen* en de BBL was de opdracht aan de universiteit van Antwerpen en het SESO om een kosten- batenanalyse te maken van het project.

Een tweede verdienste van de BBL was de oprichting van het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* Oelegem-Zandvliet op 6 december 1973.³¹⁶ De stichtingsvergadering was bijeengeroepen op initiatief van de *Bond Beter Leefmilieu* met als doel het actiecomité *Red de Voorkempen* te steunen in de strijd tegen het duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet. De *Bond Beter Leefmilieu* was van mening dat het verzet nog steeds vanuit de lokale groencomités moest komen en wilde daarom voornamelijk logistieke steun bieden. Door de krachten te bundelen en te coördineren bezaten de latere acties meer armslag en konden ze op nationaal niveau gevoerd worden. Bij de oprichting van het *Nationaal Komitee* waren een zestigtal milieuverenigingen aanwezig die zich voornamelijk belangeloos aansloten bij het protest.³¹⁷

Het Nationaal Komitee wou zoveel mogelijk prominente personen, partijen, vakbonden en verenigingen voor de acties winnen. Zij werden ook gevraagd hun steun te betuigen door de motie te ondertekenen.³¹⁸ “Jan met de pet” kon de nationale actie steunen door deel te nemen aan de “Trietseling” in Brussel of door zich aan te sluiten bij de *Groene Fietsers*.

Het *Nationaal Komitee* stond onder leiding van Hubert David en Marc Dubrulle,³¹⁹ afgevaardigden van de *Bond Beter Leefmilieu*, Piet Tibos van Leefmilieu Oelegem, Guido Van Steenberghe van het *Centrum voor Natuurbeschermingseducatie* en Luc Versteyleen en Piet Coppens van *Red de Voorkempen*. De acties stonden onder leiding van Luc Versteyleen.

³¹⁶ Notulen duwvaartvergaderingen, 9 december 1973. Privé-archief P. Coppens, Duwvaartkanaal.

³¹⁷ Zie bijlage 5.

³¹⁸ Zie bijlage 4.

³¹⁹ Marc Dubrulle is één van de medestichters van de *Bond Beter Leefmilieu* en wordt later nationaal secretaris en woordvoerder van deze overkoepelende milieuvereniging. Hij is een van de drijvende krachten achter het *Nationaal Komitee Antiduwvaartkanaal*. Bij de Europese verkiezingen van 1979 wordt hij lijsttrekker voor AGALEV.

2.3. De Groene Fietsers

Het idee van de *Groene Fietsers* ontstond in de schoot van het actiecomité *Red de Voorkempen* in december 1973. Toch hadden de *Groene Fietsers* in essentie niets te maken met de strijd tegen het duwvaartkanaal in de Antwerpse Voorkempen. De actiegroep had nauwere banden met de *Anders Gaan Leven*-beweging en de Oude Brouwerij van Viersel, beiden onder informele leiding van Luc Versteylen. De invloed van Luc Versteylen was zeker voelbaar in de actiegroep door de gebruikte humor, woordkeuze, de soort acties en de moraal. Hun ludieke en altijd geweldloze manier van actievoeren kreeg heel wat media aandacht.

Het opzet van de actiegroep was onmiddellijk te kunnen optreden bij eventuele natuur- en milieuschendingen. De *Groene Fietsers* wilden een groep van geëngageerde mensen zijn die als het moest, zouden uitrukken om onverantwoorde milieuschendingen tegen te gaan daar waar de officiële beleidsorganen in gebreke bleven. De groep protesteerde op een efficiënte en geweldloze manier. Er werd benadrukt dat de *Groene Fietsers* geen programma hadden; het ging louter om een engagement van mensen die anders wilden leven en dit in praktijk wilden omzetten. De “*Groene Fietsers*”, was een geuzennaam die ze te danken hadden aan de havenschepen van Antwerpen, Leo Delwaide, die de actievoerders tijdens een interview zo noemde. Uit “eerbetoon” aan Delwaide werd de naam overgenomen.³²⁰

Het imago van de groep was volks, vredelievend, maar ook bedreigend. Het middel om acties te voeren was uiteraard de fiets, het vervoermiddel bij uitstek van de kleine man in de jaren zeventig. De fiets was tevens het symbool voor acties van machtelozen. De Fietsers pretenderen de “Lionsclub” te zijn van de gewone man. De acties werden kracht bijgezet door het geweldloze, soms ludieke protesteren waardoor de sympathie van het volk steeg. De dreiging die uitging van de groep was het wakker houden van de publieke opinie als het op milieuschendingen aankwam.

³²⁰ Programmapunten Nationaal Komitee AntiDuwvaart, 6 december 1973. Privé-archief P. Copenrath, Duwvaartkanaal.

De *Bond Beter Leefmilieu* (BBL) stond volledig achter het initiatief en verleende administratieve en financiële steun. De BBL zorgde onder meer voor de groene-fietsersplaten, die als kentekens gebruikt werden voor de actiegroep.³²¹ Uit de steun van de BBL blijkt dat de *Groene Fietsers* geen exclusieve band hadden met de *Anders Gaan Leven*-beweging van Versteylen. Het idee werd door Versteylen gelanceerd, maar zonder de steun van de BBL en het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* zou de groep het daglicht niet gezien hebben. Sommige leden cumuleerden een “lidmaatschap” van beide bewegingen, maar dat waren uitzonderingen.

Wie lid werd, kocht een groene-fietsersplaat en was bereid om op elk moment van de dag in te grijpen bij een mogelijk “schendalarm”, een acute schending van het leefmilieu.³²² De actiegroep beschikte over verschillende soorten manieren om de aandacht te trekken bij een “schendalarm”: de “fietsenflop”, het “belconcert” en de “schupploeg”. Wanneer een grote groep fietsers zich aan de verkeersregels hield, door bijvoorbeeld met honderd achter elkaar op het voetpad te rijden, werd het autoverkeer volledig lam gelegd, vandaar de naam “fietsflop”. Het “belconcert” sprak voor zich en werd de eerste keer gebruikt bij de “Doemeling”, in februari 1974 in Antwerpen. Dat was ook meteen de eerste publieke actie van de *Groene Fietsers*. De actie van de “schupploeg” werd toegepast bij ernstige natuurschendingen. Alle Fietsers gingen gewapend met een kleine schop naar de afgesproken plaats en gooiden de gegraven putten op een symbolische manier weer dicht.³²³

Het aantal leden van de actiegroep groeide langzaam aan vanaf 1975 in Antwerpen, maar ook in Brussel, Eeklo, Mechelen en Tieltinge. Toch bleef het aantal leden van de *Groene Fietsers* relatief klein. Acties die bekend werden door hun ludieke toon waren deze tegen de premetro in Antwerpen, waarbij de bomen beschilderd werden op de Belgiëlei, de “milk-up” tegen voedselvergiftiging, de “groene tram” tegen de lange wachtrijen aan de tramhaltes en “vuurkestook” bij de ingang van de metaalfabriek in Hoboken.³²⁴ Andere acties waren gericht tegen de kerncentrale van Doel, de parking van het Rivierenhof in Deurne en de aanleg van

³²¹ Notulen duwvaartvergaderingen, 9 december 1973. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal

³²² Schendalarm is de term gebruikt door de Groene Fietsers om aan te duiden wanneer tot actie overgegaan wordt.

³²³ Programmapunten *Nationaal Komitee Antiduwvaart*, 6 december 1973. Privé-archief P. Coppentrath, Duwvaartkanaal.

³²⁴ Bij de “milk-up” wordt melk in pvc-flessen aangekocht in een grootwarenhuis in Wijnegem en in ijzeren kannen gegoten. Met deze actie wordt de vergiftiging van pvc-flessen aangeklaagd.

een groot complex in Ranst.³²⁵ De *Groene Fietsers* steunden meerdere acties georganiseerd door andere groepen: de acties waarmee ze bekend raakten, de “Fietseling” en tegen het duwvaartkanaal en de acties tegen de metaalfabriek in Hoboken.

De manifestaties van de *Groene Fietsers* hadden de initiatiefnemers doen inzien dat hun hele leefwereld vervuild was. De overtuiging groeide dat ze anders zouden moeten leven om de wereld leefbaar te houden. Hier werd de basis gelegd van een ideologisch discours dat beter gekend is van de Anders-Gaan-Leven-beweging. De wil om anders te gaan leven werd vastgelegd in een manifest, het Antiduwvaartmanifest, ofwel het Antiverdwazingsmanifest, ofwel het AGALEV-manifest.³²⁶ Volgens deze ideologie “[...] bleken stilte, soberheid en rust ineens weer waar en leefbaar te kunnen zijn”.³²⁷

De *Groene Fietsers* waren oorspronkelijk een echte milieuactiegroep. Geleidelijk aan gingen hun acties zich uitbreiden naar thema’s inzake onderwijs, huishouden en verkeer. Het aannemen van het AGALEV-manifest wijst erop dat de groep evolueerde in de richting van een kritische houding tegenover het hele maatschappijgebeuren.

De *Groene Fietsers* kregen hun plaats van samenkomst in de Rodenbachstraat in Borgerhout, in het huis van de familie Stes, ³²⁸ waar ook vele vergaderingen van *Red de Voorkempen* en het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* plaatsvonden. Later vestigde het secretariaat van de beginnende groene partij AGALEV zich ook in de Rodenbachstraat. Louis en Molly Stes, die het huis ter beschikking stelden, waren vanaf het eerste uur betrokken bij het leven in de Oude Brouwerij van Viersel.³²⁹ In 1973 kwam de familie Stes via Luc Versteylen in contact met het actiecomité *Red de Voorkempen*.

³²⁵ Vermeiren, Overzicht, 1975. Privé-archief P. Coppens, Duwvaartkanaal: Werkdocumenten.

³²⁶ Zie bijlage 6.

³²⁷ AGALEV-Manifest, zie bijlage 6.

³²⁸ Louis Stes is een van de medeoprichters van de *Anders Gaan Leven*-beweging in Borgerhout. Vanaf het begin is hij met zijn familie betrokken bij de ontwikkeling van *Anders Gaan Leven*. Het huis van de familie wordt de plaats waar de vergaderingen van *Anders Gaan Leven*, *Red de Voorkempen*, de *Groene Fietsers* en later ook AGALEV plaatsvinden. Louis Stes is een van de vertrouwelingen van Versteylen die hem altijd gesteund heeft in AGALEV

³²⁹ Cf. Infra, hoofdstuk *Anders Gaan Leven versus AGALEV*.

3. Een nieuwe sociale beweging?

Er werd reeds gezien in het deel over de milieubeweging in Vlaanderen dat de acties tegen het duwvaartkanaal door sociologen beschouwd worden als een tweede grote actie tegen mogelijke milieuschade. Walgrave beschouwt deze contestatie als het hoogtepunt van de milieustrijd in Vlaanderen tijdens de jaren zeventig. De acties en de contesterende actoren werden in het vorige hoofdstuk beschreven. In dit hoofdstuk zal nagegaan worden of de acties rond het duwvaartkanaal weldegelijk kunnen beschouwd worden als een nieuwe sociale beweging en meer specifiek of ze een onderdeel zijn van de Vlaamse milieubeweging.

De eerder besproken theoretische beschrijvingen van Marc Hooghe over de Vlaamse milieubeweging zullen worden aangewend om de duwvaartbewegingen te analyseren. Als gevolg van de atypische karakteristieken van de milieubeweging ten opzichte van de andere nieuwe sociale bewegingen,³³⁰ zullen enkel de theoretische beschouwingen over de milieubeweging getoetst worden.

De problematiek rond het duwvaartproject gaf aanleiding tot de heropstarting van de werkzaamheden van het actiecomité *Red de Voorkempen* in 1973. Tamelijk snel manifesteerde het comité zich als een overkoepelde organisatie dat de verschillende actie- en groencomités van de gedupeerde dorpen samenbracht en het protest coördineerde. De stelling van Marc Hooghe, dat de milieubeweging in Vlaanderen sterk lokaal ingepland is, wordt hiermee bevestigd.³³¹ Het geplande duwvaartkanaal bestreek een relatief klein gebied als de Antwerpse Voorkempen, waarbij acht dorpen rechtstreeks bij betrokken waren. Uit deze gemeenten waren minstens 18 organisaties betrokken bij de protestacties onder de vleugels van *Red de Voorkempen*.³³² Uitgaand van een gedecentraliseerde milieubeweging impliceert eveneens dat plaatselijk milieuprobleem de aanleiding is voor het organiseren van proteststructuren. Ook dit onderdeel van Hooghes stelling wordt door de duwvaartbewegingen bevestigd. Het duwvaartkanaal, een milieuhinder dat door de lokale bevolking ondervonden werd, gaf aanleiding tot protest. In een later stadium, met name vanaf december 1973 met de oprichting van het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* zou het protest uitgroeien tot een nationale kwestie. Vanaf dan werd de decentralisering van de milieubeweging doorbroken en een zestigtal comités sloten zich belangeloos aan bij het *Nationaal Komitee*. De actievoering stond nog steeds onderleiding van *Red de Voorkempen*,

³³⁰ Cf. Supra, hoofdstuk *De milieubeweging in het bewegingsveld*.

³³¹ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

³³² Cf. Supra, hoofdstuk *Actiecomité Red de Voorkempen*.

maar een nationale organisatie als de *Bond Beter Leefmilieu* steunde het protest actief waardoor het langzaam een nationale kwestie werd. Het feit dat een nationale betoging werd gehouden in Brussel met deelnemers afkomstig uit het hele land, en het feit dat het beslissingsrecht onttrokken werd aan het ministerie van Openbare Werken zijn een bewijs van het feit dat de kwestie op een nationaal niveau werd getild.

Men kan stellen dat het succes van de acties enerzijds te wijten was aan de coördinatie van het actiecomité *Red de Voorkempen* dat de krachten van de verschillende comités bundelde. Anderzijds moet echter wel erkend worden dat de plaatselijke comités veel dichterbij de bevolking stonden en dus meer mensen konden mobiliseren, wat eveneens de slagkracht van de beweging vergroete. Er kan hieruit besloten worden dat de bewegingen rond het duwvaartkanaal inderdaad een belangrijk onderdeel vormde van de milieubeweging tussen 1973 en 1975.

De lokale inplanting is een eerste punt waar de milieubeweging volgens Hooghe afwijkt van de doorsnee nieuwe sociale bewegingen en de reden waarom de milieubeweging niet als typische nieuwe sociale beweging kan beschouwd worden.³³³ Een tweede verschilpunt volgens Hooghe is de sociaal-economische situatie van de leden van de milieubeweging. Volgens sociologische theorieën over de nieuwe sociale bewegingen zijn de leden voornamelijk afkomstig uit de “nieuwe middenklasse”. Bij de milieubeweging en dus ook de antiduwvaartbeweging, is het profiel anders omdat héél de lokale gemeenschap gemobiliseerd wordt. Bij de organisatie van het protest en de protestacties zelf, zoals de “Fietseling” en de “Doemeling”, waren hele dorpen betrokken.³³⁴

Een derde punt waarop de milieubeweging zich volgens Marc Hooghe onderscheidt van de typische nieuwe sociale bewegingen, is het feit dat het geen stedelijk verschijnsel is.³³⁵ Ook deze stelling van Hooghe wordt bevestigd door de antiduwvaartbeweging. De kwestie van het duwvaartkanaal was geen stedelijk probleem, maar een probleem dat verschillende dorpen, die gehecht waren aan hun groene leefomgeving, aanging.³³⁶

³³³ Hooghe, 1995*b*.

³³⁴ Eveline Dullaers, Interview P. Coppens, 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor.

³³⁵ Hooghe, 1995*b*.

³³⁶ Cf. Supra, hoofdstuk *De Vlaamse Milieubeweging*.

Conclusie

Dit hoofdstuk was opgedeeld in een literatuurstudie en een deel waarbij de buitenparlementaire contestatiebeweging tegen het duwvaartproject onderzocht werd. De antiduwvaartbeweging werd beschreven en onderzocht of deze als deel kan beschouwd worden van de Vlaamse milieubeweging uit de jaren zeventig.

De actievoering tegen het duwvaartproject werd geleid door het actiecomité *Red de Voorkempen*. Het comité was een plaatselijke groep die reeds bestond vanaf de jaren zestig en in 1973 naar aanleiding van de duwvaartplannen zijn werkzaamheden terug opnam. Het comité trad vrij snel naar buiten als overkoepeld orgaan in de actievoering waardoor een vijftiental plaatselijke comités zich aansloten *Red de Voorkempen*. Sleutelfiguren in de actievoering waren Piet Coppenrath, die als de organisator van de acties kan beschouwd worden, Luc Versteylen, de creatieve woordkunstenaar van de acties, Miel Thijs die het “Duwvaartmanifest” samenstelde, en de gebroeders Staes die de relaties met de pers onderhielden.

De acties tegen het duwvaartproject, “Spaar je Hectaar”, de “Fietseling”, de “Doemeling” en de “Trietseling” verliepen altijd heel ludiek en gewelddoos. Het was pas bij de laatste actie de “Trietseling” te Brussel in 1975 dat de toon grimmiger werd. De socioloog Stefaan Walgrave merkte reeds op dat de milieuacties voor 1975 werden gekenmerkt door een ludiek en optimistisch milieuactivisme. De toon werd pas dreigender vanaf 1975 waarbij de betogingen tegen kernenergie aan het einde van de jaren zeventig een belangrijke oorzaak waren.³³⁷

De eerste tekenen van een politisering van de antiduwvaartbeweging dateert van 1973 wanneer een voorstel ingediend werd om een politieke werkgroep op te starten onder de vleugels van *Red de Voorkempen*. Het zou enkel gaan om een kritische bespreking van maatschappelijke thema's, maar toch was de interne tegenstand groot en werd het voorstel afgewezen. In 1974 werd een veel directere oproep voor politiek engagement gelanceerd door Piet Coppenrath. Op deze manier werd voor het eerst het idee gelanceerd een eigen politieke partij te starten vanuit de antiduwvaartbeweging onder de naam AGALEV. Het voorstel werd echter afgekeurd door tegenstanders van een politisering van de milieubeweging. Coppenrath stond relatief geïsoleerd tegenover zwaargewichten als Luc Versteylen en Paul Staes. Deze twee figuren zouden lange tijd de evolutie naar een politieke formatie afremmen.

³³⁷ Walgrave, 1994, pp. 48-52.

De *Bond Beter Leefmilieu*, de overkoepelende milieuverenigingen van Vlaanderen, steunde het protest tegen het duwvaartkanaal. Uit de samenwerking van de BBL en *Red de Voorkempen* ontstond het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* op 6 december 1973. Vanaf het moment van de oprichting van het *Nationaal Komitee* werd de contestatie op nationaal niveau getild. Een zestigtal comités sloten zich voornamelijk belangeloos aan en streden tegen het project dat grote milieuschade tot gevolg zou hebben.

Het actiecomité *Red de Voorkempen* ondernam in samenwerking met het *Nationaal Komitee* verschillende acties. Niet alleen de grote manifestatie op de Antwerpse en Brusselse Grote Markt, maar ook sensibiliseringscampagnes voor de plaatselijke inwoners, een enquête, debatavonden en mediacampagnes werden georganiseerd. Gemeentebesturen, jeugdraden, jeugdbewegingen en allerhande comités werden betrokken en parlementsleden uit de streek werden aangespoord deel te nemen aan het protest.

Met de publicatie van het Antiduwvaartmanifest wilden de *Bond Beter Leefmilieu* en *Red de Voorkempen* hun protest kracht bijzetten. Dit manifest is de inspiratiebron voor het latere AGALEV-Manifest dat bij de eerste verkiezingsdeelname in 1977 gepubliceerd werd. Dit levert een eerste bewijs op voor de nauwe banden tussen de antiduwvaartbeweging en de beginnende partij AGALEV. De verdere uitwerking van de relatie tussen beide fenomenen gebeurt in het volgende deel over het ontstaan van de Vlaamse groene partij.

Vanuit het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* ontstond de actiegroep de *Groene Fietsers*, welke met steun van de *Bond Beter Leefmilieu* naar buiten kon treden. De actiegroep was nauw verbonden met *Anders Gaan Leven*, een groep rond sleutelfiguur Luc Versteyleen. De ludieke en geweldloze acties kregen veel media-aandacht. Ondanks de verspreiding van De *Groene Fietsers* over heel Vlaanderen, bleef het ledenaantal relatief laag.

De theoretische beschouwingen van Marc Hooghe over de Vlaamse milieubeweging werden getoetst aan de antiduwvaartbeweging. Hieruit bleek dat Hooghes stellingen van toepassing zijn op de antiduwvaartbeweging. Het duwvaartkanaal was een lokaal probleem dat aanleiding gaf om actie te voeren door plaatselijke groepen. De antiduwvaartbeweging was aldus geen stadsverschijnsel en alle lagen van de bevolking participeerden in de contestatiegolf. Uitzonderlijk was wel dat de plaatselijke comités overkoepeld werden door *Red de Voorkempen*. Dit kan als een gevolg beschouwd worden van het feit dat de contestatie verschillende gemeentes aanbelangde en een coördinerend comité noodzakelijk was voor het welslagen in zijn opzet. Hieruit volgde de oprichting van een *Nationaal Komitee Antiduwvaart*, welke het plaatselijk milieuprobleem op nationaal niveau tilde.

DEEL III

ALGEMEEN: HET ONTSTAAN VAN GROENE PARTIJEN

Inleiding

In het vorig hoofdstuk werden een aantal theorieën over het ontstaan van nieuwe sociale bewegingen besproken die zich manifesteerden in de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw. Vanaf het midden van de jaren zeventig politiseerden deze nieuwe sociale bewegingen geleidelijk aan en evolueerden naar een echte politieke formatie. Het fenomeen van Groene Partijen dook in verschillende West-Europese landen op. Toch was het aanvankelijk niet zo evident dat de nieuwe sociale bewegingen tot partijvorming zouden overgaan.³³⁸ Het ongenoegen over het bestaande politieke bestel vormde de bron voor politieke activiteit en lag aanvankelijk aan de basis van de vorming van protest- en actiegroepen. De Groene partijen groeiden uit deze politieke actiegroepen welke een groot wantrouwen koesterden ten opzichte van het politieke bestel. In verscheidene landen namen ze aanvankelijk uiteenlopende politieke uitdrukkingsvormen aan. Toch stapten deze bewegingen overal in het politiek circuit en, door het stijgend succes bij verkiezingen, gingen ze als maar meer een pragmatische houding aannemen.

De antiduwwaartbeweging speelde vanaf 1973 eveneens met het idee speelde de stap naar het politieke forum te wagen. De geleidelijke politisering van de beweging leidde tot de “groene lijsten” bij de verkiezingen in 1974 en 1976. Bij gebrek aan succes zouden een aantal leden van de beweging in 1977 voor het eerst deelnemen aan de nationale verkiezingen onder de naam AGALEV. Een jaar eerder reeds in 1976 hadden mensen uit de antiduwwaartbeweging zich met succes kandidaat gesteld bij de gemeenteraadsverkiezingen.

In dit hoofdstuk zullen eerst enkele theoretische beschouwingen omtrent het ontstaan van groene partijen overlopen worden. Daarna zal er nagegaan worden hoe de Vlaamse groene partij AGALEV ontstaan is. Hierbij zal de nadruk gelegd worden op de banden tussen de antiduwwaartbeweging en de politieke partij AGALEV.

³³⁸ Witte, 2002, pp. 195-196.

1. Theorieën rond het ontstaan van Groene partijen

1.1. Systeem analytisch model van Easton

In het model van Easton wordt het politieke systeem als een gesloten kringloop ontleed. Het politieke systeem ontvangt “inputs” – eisen en steun van de gemeenschap – uit zijn omgeving. De eisen zijn de verwachtingen die bij de bevolking leven. Deze vragen om opgelost te worden en worden, weliswaar niet altijd, omgezet in politieke eisen. De gemeenschap geeft steun en vertrouwen aan het politieke systeem. Easton gebruikt de algemene term “steun” om uit te drukken dat elk politieksysteem een minimum aan legitimiteit nodig heeft om te overleven.

De inputs die het systeem ontvangt, zijn afkomstig van een aantal “gatekeepers” die de input regelen. Het gaat in de eerste plaats om structuren en instellingen die de agenda bepalen van het systeem, zoals partijen, overlegstructuren, pressiegroepen enzovoort. De eisen uit de samenleving worden geselecteerd en door deze structuren op de politieke agenda geplaatst. De inputs worden door het politieke systeem verwerkt tot een concreet beleid, de “outputs” van het systeem. Het uitgevoerde beleid werkt in op de gemeenschap en de individuen ondervinden de baten of kosten van het beleid. De gemeenschap op zijn beurt, verleent meer of minder steun aan het politieke systeem, naargelang de ondervonden kosten en baten. Als reactie op het beleid kunnen eisen die voldaan zijn wegvallen of nieuwe eisen ontstaan.

Wanneer het model van Easton wordt toegepast op het ontstaan van de groene partij van Vlaanderen, worden enkele algemene aanwijzingen bekomen.³³⁹ De industriële samenleving van de jaren zestig en zeventig brengt een reeks gevolgen mee voor de samenleving. Sommige individuen ervaren deze gevolgen heel negatief voor het welzijn van de samenleving en het leefmilieu. Deze individuen groeperen zich en stellen nieuwe eisen aan het beleid van het politieke systeem. Men probeert de eisen op de politieke agenda te krijgen door enerzijds protestacties te voeren, wat een uiting is van minder steun aan het politieke systeem. Anderzijds probeert men mandatarissen van bestaande partijen – gatekeepers – die hun eisen zouden kunnen vertegenwoordigen, steun te verlenen (door de “groene lijsten”).³⁴⁰

³³⁹ Reynaert, 2004, p. 6.

³⁴⁰ “groene lijsten” zijn lijsten met namen van politici uit de bestaande partijen die de belangen van de milieubeweging binnen de bestaande, traditionele partijen verdedigen. Bij AGALEV komen ze voor het eerst voor in 1974 en later in 1976. Bij gebrek aan succes worden “groene lijsten” niet meer gebruikt. Het idee van de groen lijsten groeit in de schoot van het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* onder impuls van Guido Van Steenberghe van de *Bond Beter Leefmilieu*.

Deze mandatarissen zoals Karel Poma kregen geen bewegingsruimte en onvoldoende financiële middelen. Ze kregen geen gehoor bij de traditionele partijen, ondanks het feit dat het aantal eisen en eisers groeiden, en bleef de output onbevredigend.

Hieruit afgeleid kan het ontstaan van een groene partij in Vlaanderen als volgt beschouwd worden. Het feit dat bestaande partijen niet ingaan op de gestelde eisen en dat bepaalde mandatarissen niet kunnen ingaan op de nieuwe eisen, leidt tot het oprichten van een eigen partij. De onbevredigde eisers hebben zichzelf als nieuwe gatekeepers in het politieke systeem opgedrongen. De interne discussie die tot in de jaren tachtig loopt, kan volgens de benadering van Easton terug gebracht worden op de discussie hoe men zich als gatekeeper kan profileren, namelijk als pressiegroep of als partij.

1.2. De “Stille Revolutie” van Ronald Inglehart

Ronald Inglehart analyseerde de “stille revolutie” van de jaren zestig en zeventig die de overgang aanduidt in het waardepatroon van de maatschappij. De klemtoon werd verlegd van materiële welvaart en fysieke veiligheid naar meer levenskwaliteit.³⁴¹ Zijn theorie poneert een nieuwe politieke breuklijn die dwars door de links-rechts spectrum loopt. Het gaat om een materialistische versus een postmaterialistische dimensie.

De analyse is enerzijds gebaseerd op het verschil in waardepatronen tussen de generatie van voor en na de Tweede Wereldoorlog.³⁴² Als gevolg van het verschil in sociaal-economische omstandigheden waarin beide generaties opgroeiden, zullen ze andere prioriteiten stellen aan hun levenskwaliteit. Schaarse middelen worden het meest gewaardeerd, waardoor de vooroorlogse generatie meer gericht is op materiële welvaart en de naoorlogse generatie meer aandacht besteedt aan de kwaliteit van de leefomgeving en andere postmateriële waarden. Anderzijds houdt de analyse rekening met een hogere scholingsgraad van de naoorlogse generatie. Het gaat om mensen, secundaire elites genoemd, met een hogere opleiding die zich laten leiden door niet-materiële doelstellingen. Ze hebben veelal de aspiraties maar niet altijd de mogelijkheid, op te klimmen tot een elitepositie om daar hun politieke ideeën gestalte te geven. Ze hebben nood aan een grotere politieke participatie en zijn voorstander van een echte democratische besluitvorming.

De twee fenomenen worden door elkaar versterkt. Enerzijds leidt de veranderingen in het waardepatroon tot een aantasting van de legitimiteit van hiërarchisch gestructureerde autoriteiten, patriottisme, religie enzovoort. Wat op zich weer leidt tot een daling van het vertrouwen in de traditionele structuren en instellingen, met onder andere de partijen.

³⁴¹ Inglehart, R., *Changing Values in Post-Industrial Societies*, in: Goodwin, 2003, pp. 65-71.

³⁴² Witte, 2002, pp. 153-154.

Anderzijds wordt de politieke uiting van de nieuwe waarden vergemakkelijkt door een verschuiving op de balans van politieke vaardigheden tussen elite en massa. Met als voorbeeld het feit dat nieuwe partijen worden opgericht met een postmaterialistische ideologie.

Staf Hellemans stelt dat er sinds de jaren zestig zich een nieuwe breuklijn heeft uitgediept, die links-libertairen en autoritair-rechts tegenover mekaar stelt.³⁴³ Beiden zijn reacties op de evoluties in de maatschappij sinds de jaren zestig. De rechts-autoritaire pool, waarvan het Vlaams Blok de uitdrukking is, wil de verwarring en onzekerheid die de versnelde modernisering bij een deel van de bevolking heeft teweeggebracht, aangrijpen voor een geforceerde terugkeer naar de zogenaamde oude waarden als gezin, autoriteit, cultureel monisme te komen. De kritiek van de links-libertairen richt zich tegen barrières als racisme, verzuiling en consumentisme die de verwezenlijking van een pluralistische cultuur in de weg staan. Ze kanten zich tegen de krachten van geld en macht, die de reële kansen op persoonlijke autonomie en zelfontplooiing zouden verhinderen.

De links-libertaire stroming plaats niet enkel nieuwe kritische gevoeligheden op de agenda, ze manifesteert zich ook in nieuwe actievormen en in nieuwe organisatievormen.³⁴⁴ Bij het actievoeren prefereert men kleine, ludiek-provocerende, mediagenieke prikacties. In Vlaanderen en Nederland hebben de Provo's hier een voortrekkersrol in gespeeld. Acties van *Red de Voorkempen* en de *Groene Fietsers* hebben bewezen dat via zulke acties inderdaad de beoogde doelen kunnen gerealiseerd worden.³⁴⁵ Naast de nieuwe vormen van actievoeren kwamen sinds de jaren zestig ook nieuwe sociale beweging op. Deze gaven uitdrukking aan de links-libertaire ideeën. Tenslotte zouden deze nieuwe sociale bewegingen pogingen ondernemen het politieksysteem te beïnvloeden. In tal van Europese landen ontstond er vanaf midden jaren zestig een golf waarbij links-libertaire partijen van de grond kwamen of bewogen bestaande partijen in de nieuwe richting. Aan het einde van de jaren zeventig is er een tweede golf waarbij de nieuw opgerichte partijen de vorm aannamen van groene of ecologische partijen.

³⁴³ Hellemans, 1991, p. 143.

³⁴⁴ Hellemans, 1991, p. 144.

³⁴⁵ Cf. Infra, hoofdstuk *De milieuactiegroepen rond het duwvaartkanaal*.

1.3. Groene partijen als partijtype

A. IDEOLOGIE

Het gedachtegoed van de groene partijen ligt ingebed in de ecologische filosofie. Het ecologisme gaat ervan uit dat de wereld in een crisis verkeerd.³⁴⁶ Deze crisis is in de eerste plaats ontstaan door een scheefgetrokken relatie tussen mens en natuur. De maatschappijcrisis is van algemene aard – zowel in het Westen, als in de vroegere Oostbloklanden als in de Derde Wereldlanden – en moet mondiaal bekeken worden. Daarom wil het ecologisme uitgaan van een globale, planetaire visie.

Een ander belangrijk onderdeel van de ecologische filosofie uit de jaren zeventig is dat er vanuit gegaan werd dat de kapitalistische landen niet veel verschillen van de socialistische landen. De ecologen verwerpen zowel de sociaal-economische ordening als de ordening van de westerse industrielanden die vooral hun industriële productie gemeen hebben. Volgens de ecologen is de industriële productiewijze voor zowel mens als natuur zeer schadelijk. Het streven naar ongeremde materiële groei komt eveneens onder vuur te liggen omdat wegens de eindigheid van de planeet deze evolutie tot een catastrofe moet leiden, indien er geen verandering komt.

De industriële productiewijze en het streven naar voortdurende economische groei gaat gepaard met een grote machtsconcentratie, schaalvergroting, bureaucrativering en het verlies van autonomie van het individu. Het streven naar kleinschaligheid die het individu weer overzicht en identiteit moeten bieden, is dan ook een van de centrale ideeën van de ecologische filosofie. Om de tendensen te keren is een fundamentele en radicale maatschappelijke omwenteling nodig. Het zou gaan om een culturele revolutie waarbij alle belangrijke segmenten van de samenleving bij betrokken zouden worden.

Ecologen zijn pacifisten. Het vertrouwen dat de redelijkheid en de samenwerking het op lange termijn het halen van agressie en oorlog, leeft sterk. Het begrip gelijkheid staat tevens centraal in het ecologisch denken. Gelijkheid wordt gezien als een noodzaak en wordt ook toegepast op mondiaal niveau, bijvoorbeeld in de Noord-Zuid-verhouding.³⁴⁷

³⁴⁶ Florizoone, 1985, pp. 19-26.

³⁴⁷ Florizoone, 1985, pp. 19-26.

Ecologen leggen veeleer de nadruk op het omvormen van de productiemiddelen en niet zo zeer de socialisatie ervan. De aard van de werktuigen die worden gebruikt in de maatschappij is bepalend voor de aard van de menselijke activiteiten en de intermenselijke relaties. Rijkdom en welvaart moeten worden uitgedrukt in termen van geluk, saamenhorigheid en rust.

Uit de filosofie blijkt een fundamentele onvrede met een aantal instituties uit de samenleving, zoals de geneeskunde en het onderwijs, die een overwegend negatieve invloed uitoefenen. Ze moeten afgebouwd en herleid worden tot menselijke proporties. Scholen moeten kindgericht zijn in plaats van de nadruk te leggen op prestatie en concurrentie.³⁴⁸

Het ecologisme is een totaalideologie. In een filosofie als deze zijn opvattingen terug te vinden over opvoeding, de organisatie van de welzijnssector, de taken van het leger, enzovoort. In het algemeen is de visie van het ecologisme positief en wordt de mens beschouwd als van nature niet slecht. Ecologen pleiten daarom vaak voor een hervorming en herwaardering van het onderwijs dat als een bijdrage kan dienen voor de emancipatie van het individu. De groep die deze noodzakelijke veranderingen zal bewerkstelligen is afkomstig uit diverse lagen van de maatschappij. Ecologen nemen aan dat veranderingen in de eerste plaats te verwachten zijn van initiatieven aan de basis. Een nieuwe leidinggevende elite past niet in deze filosofie. De basis bestaat uit basisactiegroepen en wijkcomités, en algemener uit delen van de nieuwe sociale beweging. In een beweging en filosofie als deze zijn wel voortrekkers van veranderingen te bespeuren van wie veel verwacht wordt door de andere leden.

³⁴⁸ Florizoone, 1985, pp. 19-26.

B. AGALEV: STRATARCHISCHE KADERPARTIJ, EEN NIEUW PARTIJTYPE

Groene partijen zijn volgens Staf Hellemans en Herbert Kitschelt een nieuw partijtype.³⁴⁹ Groene partijen zijn ontstaan uit een nieuwe breuklijn die zich sinds de jaren zestig heeft gemanifesteerd naast de reeds bestaande breuklijnen.³⁵⁰ Ze zijn meer dan louter milieupartijen.³⁵¹ Volgens Kitschelt en Hellemans wijst het streven van de leden naar een anticentralistische, stratarchische³⁵² partijorganisatie en hun vrees voor bevoogding vanuit een top van politieke professionelen op het libertaire streven naar persoonlijke autonomie en zelfontplooiing. Uit het onderzoek van deze sociologen wordt duidelijk dat de groene militanten niet vereenzelvigd willen worden met traditioneel links.³⁵³ Ze beschouwen zichzelf noch links noch rechts, ondanks hun eigen centrum-linkse situering. De libertair-ecologische component is voor de Groenen geen secundaire kwalificatie bij een linkse opstelling. Veeleer krijgt het antikapitalisme zijn betekenis vanuit de libertair-ecologische benadering.

In tegenstelling tot de oligarchische massapartijen vallen groene partijen op door twee zaken: het gaat namelijk om kaderpartijen die slechts losjes gestructureerd zijn. De auteurs beschouwen groene partijen als politieke exponenten van de nieuwe sociale bewegingen. Het beeld dat hieronder geschetst wordt, is voornamelijk gebaseerd op onderzoek van Hellemans en Kitschelt dat gepubliceerd werd in 1990. Hierbij moet voor ogen gehouden worden dat de groene partijen en dus ook AGALEV, in tussentijd verder geëvolueerd zijn. Er kan verondersteld worden dat AGALEV, vooral sinds haar regeringsdeelname, qua structuur en organisatie verder opgeschoven is naar het meer klassieke partijtype.

De Groenen vertonen qua organisatiegraad en qua interne werking significante afwijkingen van de traditionele partijen. Vooreerst moeten de nieuwe partijen het stellen met een uiterst miniem ledenbestand. Bij het onderzoek naar de Vlaamse groene partij valt onmiddellijk het klein aantal leden op.³⁵⁴ Terwijl de traditionele partijen ongeveer 10% van hun kiezers tot hun leden mogen rekenen, schommelt de ledenratio bij de groene partijen, niet alleen bij AGALEV, onder de 1%. Hiermee lijken de groene partijen opnieuw aan te knopen bij een

³⁴⁹ Hellemans en Kitschelt, 1990, pp. 81-94.

³⁵⁰ De oude breuklijnen, die de hele negentiende eeuw beheersten, zijn de tegenstelling tussen klerikalen en vrijzinnigen (deze leidde tot de katholieke en liberale partijen), de tegenstelling tussen arbeid en kapitaal (zij leidde tot de socialistische en christelijke arbeidersbeweging) en de tegenstelling tussen Franstaligen en Vlamingen (deze tegenstelling gaf aanleiding tot de Vlaamse beweging en later tot de taalpartijen waaronder de Volksunie).

³⁵¹ Hellemans en Kitschelt, 1990, pp. 81-94.

³⁵² Van "*strata*": eigengereid optredende geledingen en personen.

³⁵³ Hellemans en Kitschelt, 1990, pp. 81-94.

³⁵⁴ Hellemans en Kitschelt, 1990, p. 86.

partijtype dat kenmerkend was voor de negentiende eeuw, de kaderpartij. De partij wordt gedragen door een beperkt aantal actieve militanten, de kaders van de partij bevolken de organen van de partij en organiseren de partijactiviteiten. Leden, die eerder passief deelnemen aan partijactiviteiten, en nominale leden, die enkel het lidmaatschapsgeld betalen – beide categorieën vormen het gros van massapartijen – ontbreken bijna geheel. De sympathisanten worden bij de groene partijen geen partijlid meer. De zeer losse, indirecte band met de kiezer is niet bevorderlijk voor de electorale stabiliteit van de groene partijen. Na vele intensieve pogingen van AGALEV in de tweede helft van de jaren tachtig om de partijbasis duurzaam te verbeteren, werd deze strategie in de jaren negentig opgegeven. Men heeft binnen AGALEV ervaren dat de distantie en het wantrouwen van de achterban ten opzichte van organisaties en de nadruk op de persoonlijke autonomie ook gelden ten aanzien van de partij, die dit wantrouwen politiek vertolkt.³⁵⁵

Niet alleen AGALEV, maar de hele sector van de nieuwe sociale bewegingen is getekend door deze antiorganisatorische reflex. De klassieke massaorganisaties zijn nergens te bespeuren. Kleine actiegroepen zijn er daarentegen bij de vleet. Volgens Hellemans dient men AGALEV te beschouwen als een voorbeeld van een succesvolle kaderorganisatie, net als Greenpeace.³⁵⁶ Beiden genieten in grote mate vrijheid van handelen en actievoeren. Niet gebonden door drukingsgroepen of het gewicht van een brede militantenbasis, kan AGALEV zijn eigen gang gaan zolang de electorale sympathierekening klopt.

De interne werking van de groene partijen verschilt eveneens grondig van de geplogenheden in de traditionele massapartijen.³⁵⁷ De massapartijen kennen een sterk hiërarchische opbouw met onderaan een groot aantal vrijwilligers en aan de top de professionele partijverantwoordelijken en politici. AGALEV wordt voornamelijk in het begin gekenmerkt door een grotere inbreng van vrijwilligers en door een meer stratarchische partijstructuur.

Vanuit de veronderstelling dat vrijwilligers staan voor een meer zuivere, want alleen door idealisme gedragen vorm van politiek, hamerden de Groenen op de noodzaak van een basisdemocratische organisatie van de partij. Vrijwilligers bezaten inderdaad veel invloed in de beginjaren binnen AGALEV.³⁵⁸ Er waren formele arrangementen voorzien, die de macht van de professionals aan banden moesten leggen zoals de rotatieplicht voor parlementairen, de niet-stemgerechtigdheid van de professionelen in de partijorganen, de afwezigheid van een partijvoorzitter enzovoort. Zeker tot 1985 was de participatie van de leden in de nationale organen ook breed bestrooid. Het belang van de vrijwilligers lijkt vanaf de jaren negentig

³⁵⁵ Hellemans, 1991, p. 147.

³⁵⁶ Hellemans, 1991, p. 148.

³⁵⁷ Hellemans, 1991, p. 149-150.

³⁵⁸ Hellemans en Kitschelt, 1990, pp. 81-94.

terug te lopen. Een indicatie van deze trend was de omvorming van het ledenblad *Bladgroen* tot een meer populariserend partijblad met meer magazine-items maar minder partij-internnieuws. Door de electorale opgang in de jaren tachtig en negentig groeide het aantal professionele krachten en nam het aantal te vervullen taken toe.

Naast het belang van het vrijwilligerswerk bij AGALEV, is de partijorganisatie ook minder hiërarchisch opgezet dan in de traditionele massapartijen.³⁵⁹ De beginnende partij had meer weg van een los netwerk van sterk autonoom optredende partijgeledingen. Wat de lokale groepen bezig houdt, is veelal onbekend voor de hogere partijechelons. Daarenboven staan de partijcongressen niet onder de controle van de partijleiding waardoor ze radicale besluiten vanuit de basis opleveren, waarmee de leiding dan tegen haar zin rekening mee moet houden. De losse partijstructuur weerspiegelt volgens Hellemans perfect de anti-institutionele houding van de partijleden. Door de afwezigheid van een uitgesproken hiërarchie en bijgevolg door de grote autonomie van de vele partijorganen op de verschillende niveaus, geeft de partij in zijn besluitvorming een onoverzichtelijk indruk.

Vooraf tijdens de eerste jaren van AGALEV werd door waarnemers voorspeld dat de Groenen uit mekaar zouden vallen, ondanks de losse organisatiestructuur is de voorspelling nooit uitgekomen.³⁶⁰ Daar zijn meerdere redenen voor. Ten eerste zijn de Vlaamse Groenen gespaard gebleven van de hard uitgevochten strijd tussen semi-georganiseerde fracties, die de Duitse Groenen van het begin af aan verlamd heeft. Anders dan de Duitse Groenen die ontstonden als een coalitie van vele, al bestaande links-libertaire en links-socialistische groeperingen die de onderlinge strijd in de nieuwe partij intern verder zetten, hebben zich bij AGALEV geen groepen aangesloten. De mogelijke kandidaten, Klein Links en de zich naar de SP oriënterende “Doorbraak”, voelden zich niet erg aangetrokken door het volgens hen halfzachte, te “katholieke” AGALEV.

Een tweede factor van interne stabiliteit vormen de frequente informele contacten. Omdat AGALEV een kaderpartij is met slechts een beperkt aantal kernmilitanten en in een kleine regio opereert, worden de contacten tussen de centrale partijleiding en de activisten op lokaal vlak vergemakkelijkt. Als laatste factor waardoor de interne stabiliteit verzekerd wordt is de stratarchische opdeling die tijdelijk doorbroken wordt door grote “integratieve samenkomsten” als de partijcongressen, stuurgroepen en partijberaden. Hier zijn alle activisten uit de verschillende geledingen aanwezig. Er waren van in het begin een aantal integratiemechanisme voorhanden dat een snel uiteen vallen van de partij verhinderd heeft.

³⁵⁹ Hellemans en Kitschelt, 1990 en Hellemans, 1991, pp. 150.

³⁶⁰ Hellemans, 1991, pp. 151-153.

1.4. Samenvatting

Nieuwe sociale bewegingen kunnen vooral in verband gebracht worden met de welvaartsstijging na de Tweede Wereldoorlog en met het ontstaan van een groep ontevredenen. Om uiteenlopende redenen kunnen deze ontevredenen zich onvoldoende identificeren met de politieke instellingen en met de traditionele partijen. Deze laatste bieden geen valabele alternatieven en sluiten weinig of niet aan bij de problematiek die centraal staat bij de nieuwe sociale beweging. Het misnoegen van de bewegingen vormt een bron voor sociale en politieke activiteit en is tevens de basis waarop nieuwe politieke partijen als de groenen gebouwd worden. Een belangrijk gevolg van deze waardeverandering is het ontstaan van een nieuwe politieke scheidingslijn die dwars door de sociaal-economische links-rechts polarisatie gaat.

HET ONTSTAAN VAN EEN VLAAMSE GROENE PARTIJ

Inleiding

In dit laatste onderdeel van het onderzoek wordt op zoek gegaan naar het netwerk dat de antiduwvaartbeweging en AGALEV vóór 1979 met elkaar verbond. De periode zal niet feitelijk weergegeven worden, daarvoor zijn er te weinig schriftelijke bronnen en documenten ter beschikking. Wel zullen er data gebruikt worden om enkele “overleveringen” omtrent de ontstaansgeschiedenis van AGALEV te weerleggen. Er wordt voornamelijk op zoek gegaan naar de actoren die de stap naar een groene politieke partij beïnvloed hebben. Hierbij wordt het eenzijdige verhaal weergegeven door Walgrave,³⁶¹ kritisch getoetst aan bevindingen uit eigen interviews en voorheen nooit geraadpleegde bronnen uit het privé-archief van Piet Coppenrath en in minder mate dat van Ludo Koch. Er zijn verscheidene documenten gevonden die eerder niet onderzocht zijn geweest met als gevolg dat deze bronnen nieuwe aspecten aan het licht brengen.

Het onderzoek naar de antiduwvaartbeweging en het onderzoek naar de “partijvorming”³⁶² van AGALEV zijn moeilijk van elkaar te scheiden. De problematiek rond het duwvaartkanaal en de discussie over een groene partijvorming in de Antwerpse agglomeratie zijn daarvoor teveel met elkaar verstrengeld. Mensen die een belangrijke rol hebben gespeeld in de antiduwvaartbeweging, zullen in het proces van partijvorming eveneens een cruciale rol spelen.

De figuur van Luc Versteyleen is heel omstreden en bijna mythisch geworden. Ik hoop met dit onderzoek het beeld van zijn rol in de geschiedenis van AGALEV bij te stellen. Enkele respondenten uitten kritiek over het “verhaal” van Luc Versteyleen en over het feit dat de pers en het wetenschappelijk onderzoek dit “verhaal” niet kritisch behandelen. Er rijzen inderdaad vragen bij het feit hoe voornamelijk sociologen, die het ontstaan van de groene partij onderzochten, omgaan met dat “verhaal”. Het oprichten van een partij kan niet de verdienste zijn van één man. Uit het onderzoek blijkt eveneens dat Versteyleen het verloop van de gebeurtenissen naar zijn hand zet: zijn memoires bevatten verschillende anomalieën.

Ik heb getracht de dubbelzinnigheid van de *Anders Gaan Leven*-beweging, Luc Versteyleen, de antiduwvaartbeweging en de bestaande historiografie over AGALEV meer te nuanceren. Het was zeker geen gemakkelijke opdracht om een bewegende formatie in kaart te brengen zonder verloren te raken in zwart-wit uitspraken.

³⁶¹ Walgrave, 1988.

³⁶² De echte partijvorming gebeurt uiteraard pas vanaf 1979 met de komst van Leo Cox.

1. Politieke “ambities” van de actievoerders

De milieustrijd in de eerste helft van de jaren zeventig moet gesitueerd worden tegen een maatschappelijke context van protest en agitatie. Het jongerenprotest van de jaren zestig maakte de weg vrij voor het ontstaan van een kritische geest bij de bevolking. Niet alleen werden de maatschappelijke waarden en de consumptiemaatschappij onder vuur genomen, het beleid van de regering moest het eveneens ontgelden. Acties tegen de aantasting van het leefmilieu ontstonden al in de jaren zestig en komen rond 1970 meer aan de oppervlakte. Tussen 1973 en 1975 kende het verzet een hoogtepunt met het protest tegen de aanleg van autosnelwegen in Limburg en Antwerpen, de strijd tegen de fluorvervuiling van Bayer-Rickman, de strijd tegen de aanleg van het duwvaartkanaal in de Voorkempen en de strijd tegen het kanaal Gent-Terneuzen.

De gevoeligheid van de bevolking voor deze thema's steeg mede onder invloed van de ruime persaandacht voor deze thema's. Ludieke acties tegen milieuverontreinigingen kregen veel bijklank en zorgden voor een stijgende milieubewustwording. De openbare omroep zond verschillende debatten en reportages uit waarin milieuvraagstukken aanbod kwamen. Dit alles bracht langzaam aan een maatschappelijke verandering teweeg waardoor de bevolking in de jaren zeventig meer en meer ideeën rond ecologische thema's ging steunen.

In de nadagen van mei '68 ontstonden in de jaren zeventig in de Antwerpse omgeving heel wat groepen en bewegingen die een maatschappijkritische houding innamen. Enerzijds ontstonden lokale groepen als “Stad voor de Mens” in Turnhout, “De Nieuwe”³⁶³ in Stabroek, “Ekerse Vooruitstrevende Aktiegroep (EVA)”³⁶⁴ in Ekeren. Anderzijds ontstonden enkele jaren later bewegingen die op een ruimere schaal opereren zoals “Politiek Alternatief”,³⁶⁵ het “Daens-actiefonds”³⁶⁶ en “ELA”.³⁶⁷ Ook plaatselijke groencomités en actiecomités als “Hove Beweegt”, “GRIM”, “SOS Schilde”, “Dorp voor de Mens”, “Ruimte voor Ravels” en “Bewonersgroep Berendrecht” zagen in die periode het daglicht.³⁶⁸ De meeste van deze vernoemde actiegroepen zijn echter nooit van de grond gekomen. De vernoemde leden van

³⁶³ Onder andere met Ludo Koch.

³⁶⁴ Onder andere met Staf Schmidt.

³⁶⁵ Met onder andere Ward Bosmans.

³⁶⁶ Onder andere met Eddy Boutmans die later tot AGALEV zal toetreden.

³⁶⁷ Onder andere met Mieke Vogels, Luk Steenkiste en Jos Geysels, die allen zullen toetreden tot AGALEV.

³⁶⁸ Koch, L., “Aan Landweg”, 1 november 1998. Privé-archief Ludo Koch.

deze progressieve groepjes, zoals Eddy Boutmans, Mieke Vogels en Jos Geysels sprongen later allen op de kar van AGALEV en speelden een belangrijke rol.

Gegroeid uit de plaatselijke actiecomités en groencomités stonden deze progressieve bewegingen voor vernieuwing, een andere politieke aanpak, oprechte bezorgdheid om mens en natuur enzovoort. Deze bewegingen kwamen voort uit de maatschappelijke veranderingen die hun oorsprong vonden in het studentenprotest van de jaren zestig. De milieuactiegroepen bezaten een grote mobilisatiekracht, maar konden met hun milieustandpunten niet terecht bij de gevestigde politieke partijen. Volgens Ludo Koch groeide langzaam de overtuiging dat ondanks de georganiseerde bijeenkomsten, de vele pamfletten, acties en betogingen er geen aanwijzingen waren dat de ideeën van de milieubeweging enige navolging zouden hebben bij de traditionele politieke partijen. “Ondanks alles blijft het bij hopen dat de verantwoordelijke politici beïnvloed kunnen worden de juiste beslissingen te nemen.”³⁶⁹

Tijdens de vergaderingen van het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* rees vanaf 1974 de vraag om een eigen politieke partij te stichten.³⁷⁰ Guido van Steenbergen van de *Bond Beter Leefmilieu* probeerde de antiduwvaartbeweging aan te zetten de stap naar de politiek te wagen, weliswaar vanuit de traditionele partijen.³⁷¹ Zijn toespraak tijdens de “Doemeling” van februari 1974 waarin hij al een oproep deed voor politieke deelname, lokte heel wat negatieve reacties uit vanuit de actiecomités.³⁷² Ook Piet Coppenrath had al enkele pogingen ondernomen om de actiecomités in de politieke richting te laten evolueren. Als compromisvoorstel werd een affichecampagne gehouden. Het ging om de zogenaamde “groene lijsten” die gefinancierd werden door de BBL.³⁷³ De campagne was een compromis tussen voor- en tegenstanders van een politiek engagement: op deze manier werd er niet direct aan politiek gedaan, maar kwam er wel een bewustmakingscampagne. Oorspronkelijk werd in het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* gestemd dat enkel een positieve “groene” lijst zou verspreid worden. Uiteindelijk bestond de affiches uit “groene” en “zwarte” lijsten van politici uit de traditionele partijen. De “zwarte” kandidaten waren diegenen die extra

³⁶⁹ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

³⁷⁰ Cf. Supra, hoofdstuk *Actiecomité Red de Voorkempen: Politieke Werkgroep*.

³⁷¹ Eveline Dullaers, Interview Guido Van Steenbergen, 31 maart 2005, Antwerpen.

³⁷² Toespraak van Guido Van Steenbergen: “We moeten er nu voor zorgen dat we onze krachten omzetten in een reële macht en in alle maatschappelijke geledingen onze stem laten horen.” Zie “Protest in Antwerpen: actie tegen duwvaartkanalen”, *De standaard*, 4 februari 1974.

³⁷³ Eveline Dullaers, Interview Guido Van Steenbergen, 21 maart 2005, Antwerpen.

onbetrouwbaar waren inzake milieuaangelegenheden, bijvoorbeeld Hugo Schiltz.³⁷⁴ Een van de bekendste “groene” kandidaten was Karel Poma, die in 1974 staatssecretaris van leefmilieu werd. Het initiatief van de lijsten draaide uit op een groot fiasco. Het initiatief werd in 1976 herhaald bij de gemeenteraadsverkiezingen. Door een spilfiguur als Luc Versteyleen die betrokken was én bij de “groene lijsten” van het Nationaal Komitee én de *Anders Gaan Leven*-beweging, kende het initiatief in 1976 een grotere verspreiding in Vlaanderen. Vanuit de verschillende *Anders Gaan Leven*-groepen die reeds in 1976 bestonden, werden ook buiten de Antwerpse agglomeratie “groene lijsten” gemaakt.

De “groene lijsten” werden door de voorstanders van een politiek engagement gezien als een manoeuvre van de tegenstanders om een politiek optreden uit te stellen. Hierdoor stapten onder andere Ludo Koch en Staf Smith met een eigen gemeentelijke groep naar de verkiezingen.

Het initiatief om dergelijke lijsten te verspreiden werd door Stefaan Walgrave en Patrick Stouthuysen gesitueerd in de groep van Versteyleen en enkele vertrouwelingen.³⁷⁵ Uit een eigen interview bleek dat het initiatief gegroeid was in het *Nationaal Komitee Antiduwvaart*.³⁷⁶ Versteyleen zorgde wel voor de opmaak en de samenstelling van de “groene” en “zwarte” lijsten.

In de zomer van 1975 vond de eindevaluatievergadering van *Red de Voorkempen* plaats te Schoten. Bij het evalueren van de acties ontstond opnieuw de discussie over een mogelijk politiek engagement. De discussie in 1975 is volgens Ludo Koch het prille begin van een “groene progressieve” partij.³⁷⁷

“Wij hebben met veel moeite en met veel gesukkel vanuit de actiegroepen met alle denkbare middelen geprobeerd diegenen die beslissingen moeten nemen te beïnvloeden opdat zij goede beslissingen zouden nemen. Efficiënter zou zijn er zelf bij te zijn waar de beslissingen worden genomen. Zelf mee doen aan politiek doen dus.”³⁷⁸

Dit kan inderdaad gezien worden als het startpunt van een nieuwe, progressieve politieke beweging gegroeid vanuit de antiduwvaartbeweging. Deze beweging bestaat voornamelijk uit

³⁷⁴ Eveline Dullaers, Interview Guido Van Steenberg, 21 maart 2005, Antwerpen.

³⁷⁵ Walgrave, 1988, pp. 62-69 en Stouthuysen, 1983, p. 357.

³⁷⁶ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

Eveline Dullaers, Interview Guido Van Steenberg, 21 maart 2005, Antwerpen.

Eveline Dullaers, Interview Fons Mees, 6 februari 2004, Berchem.

Eveline Dullaers, Interview, Piet Coppens, 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor.

³⁷⁷ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

³⁷⁸ Koch, L., “Wat na 30 jaar?”, November 2003. Privé-archief Ludo Koch.

jonge mensen met nieuwe ideeën en politieke ambities die door de gevestigde politieke partijen genegeerd worden.

Meer gepolitiseerde groepen en voorstanders van een politiek engagement als *De Nieuwe* uit Stabroek en EVA uit Ekeren, startten in 1976 met een deelname aan het politieke forum. Ludo Koch werd met een nieuw opgerichte partij, *De Nieuwe*, voor de eerste maal verkozen tijdens de gemeenteraadsverkiezingen van 1976. Staf Smith werd in 1976 gemeenteraadslid voor EVA in Ekeren. Bij deze gemeenteraadsverkiezingen kwamen allerlei vernieuwende gemeentelijke politieke groepjes op “omdat mensen als Paul Staes en Luc Versteyleen in 1975 nog niets van politiek en van de politieke organisatie van ‘de groenen’ wilden weten.”³⁷⁹ Luc Versteyleen, het boegbeeld van AGALEV, en Paul Staes, Europees parlementslid voor AGALEV midden jaren tachtig, beiden zwaargewichten in de antiduwvaartbeweging en tegenstanders van een politiek engagement in 1975, hebben de politisering van “de groene” beweging inderdaad met enkele jaren vertraagd.

³⁷⁹ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

2. Anders Gaan Leven-Beweging versus AGALEV?

2.1. Inleiding

De periode tussen de acties tegen het duwvaartkanaal en de stichting van de partij AGALEV in 1982 was van cruciaal belang voor de partijvorming van AGALEV. De geschiedenis van AGALEV is tot nu toe slechts grondig onderzocht door de socioloog Stefaan Walgrave.³⁸⁰ Anderen als Peter Leroy, Patrick Florizoone en Patrick Stouthuysen hebben slechts heel summier of gedeeltelijk onderzoek geleverd. Het onderzoek van Walgrave is vooral sociologisch gericht en besteedt weinig aandacht aan bronnenkritiek. Hij brengt het verloop van de geschiedenis aan de hand van interviews met Luc Versteyleen en Fons Mees,³⁸¹ aangevuld met teksten uit het tijdschrift *Voeling* en andere publicaties van Luc Versteyleen. Door de eenzijdigheid van de bronnen wordt het verloop heel rechtlijnig en ongenueanceerd geschetst. Walgrave beschouwt Luc Versteyleen als de stichter van de partij en behandelt hem als een mythologische held. De onderzoeker beseft dat zijn verhaal ongenueanceerd gebracht wordt en verantwoordt zich. “Aangezien deze periode eigenlijk niet binnen het bestek van het onderzoek valt, zal ze nauwelijks kritisch bevestigd worden, de getuigenissen en uitspraken van de betrokkenen worden niet of nauwelijks in vraag gesteld. Daardoor zou men soms de indruk kunnen krijgen dat het hier gaat om de beschrijving van een ‘heiligenleven’. Bovendien baseerden we ons voor dit eerste deel bijna alleen op gesprekken met Luc Versteyleen zodat we [Walgrave] ook geen getuigenissen met elkaar kunnen confronteren.”³⁸² De geschiedenis van AGALEV geschetst door Walgrave, is inderdaad een mooie hagiografie. Ondanks zijn verantwoording, ontkomt Walgrave niet aan het feit dat het verloop van de gebeurtenissen voor 1979 de gebeurtenissen na 1979 bepalen. Een genuanceerde kijk op de voorgeschiedenis kan verhelderend zijn teneinde de situatie na 1979 te onderbouwen.

³⁸⁰ Walgrave, 1988.

³⁸¹ Fons Mees is reeds in het begin betrokken bij de acties tegen het duwvaartkanaal. Naast *Red de Voorkempen* is hij ook actief in de Groene Fietsers, Actiegroep Polders Leefmilieu en nog talloze andere milieuverenigingen. Samen met Coppenrath en Versteyleen besloot hij op te komen bij de parlementsverkiezingen in 1977 onder de naam AGALEV. Hij wordt de eerste lijsttrekker van AGALEV voor de kamer.

³⁸² Walgrave, 1988, p. 14.

2.2. Luc Versteyleen, een omstreden persoon

Luc Versteyleen was de initiatiefnemer van de leefgemeenschap in de Oude Brouwerij van Viersel en de bezieler van de *Anders Gaan Leven*-beweging. Socioloog Stefaan Walgrave stelt dat er zonder Versteyleen waarschijnlijk geen AGALEV-partij zou ontstaan zijn.³⁸³ Met deze stelling ben ik het niet helemaal eens. Luc Versteyleen was samen met Piet Coppenrath en Fons Mees één van de initiatiefnemers voor een politiek engagement van de antiduwvaartbeweging, maar tussen 1974 en 1982 was Versteyleen een fel tegenstander. Verschillende pogingen voor het oprichten van een “echte” partij werden door Versteyleen afgeremd. Ludo Koch beweerde dat indien Versteyleen niet een dergelijke invloed had gehad in *Red de Voorkempen*, de stap naar de politiek al in 1974 was gezet.³⁸⁴ Dit is misschien wel extreem gesteld aangezien Versteyleen zeker niet de enige tegenstanders was van een politiek engagement. Zonder de *Anders Gaan Leven*-beweging zou eveneens een progressieve partij ontstaan zijn, weliswaar onder een andere naam en met een andere organisatiestructuur. Een progressieve partij gegroeid vanuit de antiduwvaartbeweging had waarschijnlijk de versnippering van de gemeentelijke groepen kunnen vermijden.³⁸⁵

Volgens Walgrave kan Luc Versteyleen niet als tegenstander van een politiek engagement worden gezien aangezien hij één van de initiatiefnemers was.³⁸⁶ Toch werd Versteyleen door verschillende respondenten bestempeld als één van de remfactoren van een politisering van de antiduwvaartbeweging. In 1977 was hij inderdaad een van de initiatiefnemers voor een verkiezingsdeelname, voornamelijk onder invloed van Piet Coppenrath.³⁸⁷ Aldus Walgrave: “Het is dankzij Versteyleen dat de AGALEV-partij het daglicht zag, het is ook dankzij Versteyleen dat de partij pas zo laat werd opgericht, het is grotendeels dankzij Versteyleen dat de partij er zo uitziet zoals ze nu bestaat.”³⁸⁸ De eerste twee verdiensten van Versteyleen zijn reeds besproken geweest; de laatste, de uitbouw van de partij, is eveneens een samenwerking van Versteyleen met anderen. Het is al duidelijk gebleken dat Versteyleen de creatieve geest is en dat anderen uit zijn omgeving de praktische kant van de zaken regelen. Zo is het ook geweest bij de organisatie van AGALEV: Versteyleen bracht de ideeën aan en Leo Cox heeft deze ideeën omgezet in de praktijk.³⁸⁹ Het ging steeds om een samenwerking van Versteyleen met

³⁸³ Walgrave, 1988, pp. 362-362.

³⁸⁴ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

³⁸⁵ Cf. Supra, hoofdstuk *Politieke “ambities” van de actievoerders*.

³⁸⁶ Walgrave, 1988, pp. 362-363.

³⁸⁷ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

³⁸⁸ Walgrave, 1988, pp. 362-363.

³⁸⁹ Eveline Dullaers, Interview met P. Staes, 18 maart 2004, Gent.

verschillende mensen: de leraren van het Xaverius-college in de Oude Brouwerij, Piet Coppenrath en verschillende anderen in *Red de Voorkempen*, Fons Mees en Piet Coppenrath bij de eerste verkiezingsdeelname, Leo Cox in de partij.

Versteylen was een heel omstreden figuur. Door de enen werd hij op handen gedragen, voor anderen was hij een goeroe. Het dominante karakter van Versteylen en de niet altijd even democratische beslissingen³⁹⁰ leidden pas rond de Europese verkiezingen van 1979 tot een conflict.³⁹¹ Marjet Van Puymbroeck meent “dat Luc geluk gehad heeft. Want er waren nog meer mensen met leiderscapaciteiten die zich nooit tegen Luc hebben verzet, maar zich eerder bescheiden op de achtergrond hebben gehouden. Dat is later niet meer geweest in de partij en dat heeft gebotst.”³⁹²

³⁹⁰ Dit bleek uit verschillende interviews en het voorval met de “groene lijsten” is goed voorbeeld.

³⁹¹ Walgrave, 1988, p. 25.

³⁹² Walgrave, 1988, p. 25.

2.3. Oude Brouwerij van Viersel

De Oude Brouwerij van Viersel heeft *in se* niets te maken met de groene partij van Vlaanderen. Stefaan Walgrave, maar ook andere sociologen twijfelen echter niet aan de “vrij grote eensgezindheid over het feit dat de *Anders Gaan Leven*-beweging haar ontstaan kende vanaf 1970, rond Luc Versteylen, leraarpriester aan het Xaverius-college van Borgerhout.”³⁹³ Wegens deze stelling wordt even uitgeweid over dit fenomeen.

Het verhaal van de “Oude Brouwerij” begon in mei 1970. Pater-leraar Luc Versteylen van het Xaveriuscollege in Borgerhout ging op zoek naar een plaats waar zijn leerlingen het einde van het schooljaar konden doorbrengen tot iedereen geslaagd was. Er werd een geschikte plaats gevonden in een verlaten brouwerij in Viersel waar de leerlingen samen met hun leraren enige tijd samenleefden. De plaats gaf de bewoners rust en er werd gezocht naar een manier om deze vorm van samenleven verder te zetten. Een jaar later werd besloten om het “Leven in de Brouwerij of de broeders en zusters van de gemenen leven in de Oude Brouwerij van Viersel” voort te zetten onder leiding van drie confraters van Luc Versteylen.³⁹⁴

De brouwerij groeide uit tot een plaats waar mensen, geïnspireerd door de eerste christenen, samenleefden. Er werd in een religieuze sfeer geleefd volgens de “tegenwaarden”, waarden die in de moderne tijd nauwelijks aan bod komen: solidariteit, mensvriendelijkheid, intimiteit, verantwoordelijkheid enzovoort.³⁹⁵ In de statuten van de vzw die de Brouwerij sinds 1971 beheert, staat: “de bedoeling van de stichting is een huis te zijn waar om het even wie in stilte, soberheid en saamenhorigheid tot rust kan komen.”³⁹⁶

Over de filosofie van de gemeenschap werd pas nagedacht na het ontstaan van de gemeenschap in de Brouwerij. Versteylen verklaarde in een interview enkele jaren na de oprichting van de gemeenschap dat de mensen die naar de Brouwerij kwamen, weg wilden uit de wereld.³⁹⁷ In plaats van consumptie, prestatie en concurrentie uit het dagelijkse leven, vond men in de Brouwerij soberheid, stilte en saamenhorigheid.

De handelingen der apostelen werd de leidraad voor de filosofie van de Brouwerij:

³⁹³ Walgrave, 1988, p. 15.

³⁹⁴ Interview L. Versteylen, *Hoogland*, Mechelen, 1975. Privé-archief P. Coppénrath, en Versteylen, 2003.

³⁹⁵ Wagrave, 1988 p. 27.

³⁹⁶ Privé-archief P. Coppénrath: Interview L. Versteylen, *Hoogland*, Mechelen, 1975.

³⁹⁷ Privé-archief P. Coppénrath: Interview L. Versteylen, *Hoogland*, Mechelen, 1975.

*“en zij die tot het geloof gekomen waren
hadden alles gemeenschappelijk
en iedere dag gingen zij trouw naar de tempel
maar soms kwamen zij bijeen in een of ander huis
zij gebruikten daar hun maaltijden
in blijdschap en vrede des heren
en er was geen enkele behoefte onder hen”*

Bij het ontstaan van de Brouwerij in 1970-1971 ging men volgens deze handelingen leven. Pas later, in 1973, groeide het besef dat het leven in deze gemeenschap een vernieuwing was, een reactie op het moordende leven van de maatschappij, een andere manier van leven als het ware.³⁹⁸ In de Oude Brouwerij van Viersel ontstond de “*Anders Gaan Leven*-beweging” vanuit de praktijk van het leven in gemeenschap.

Verschillende sociaal bewogen mensen werden aangetrokken. Zo ontstond een groep van mensen die samenkwamen om te discussiëren en te filosoferen over maatschappelijke thema's. Er ontstond een dynamiek en de groep raakte er van overtuigd dat de grote antiwaarden van de maatschappij – corruptie, consumptie en prestatie – moesten omgebogen worden tot saamenhorigheid, stilte en soberheid.³⁹⁹

De ideologie van de beweging kan als typisch postmodern beschouwd worden. De groep uit de Brouwerij zette zich af tegen de traditionele waarden van de kapitalistische maatschappij en zoekt een nieuwe verhouding met de natuur, het eigen lichaam, medemens, werk, politiek en vrije tijd. De beweging was niet primair gericht op het behartigen van materiële belangen, maar op het verwezenlijken van “postmaterialistische” waarden. Met de *back-to-basic* mentaliteit wilden de leden van de gemeenschap met zo weinig mogelijk middelen zoveel mogelijk realiseren door hun eigen creativiteit. De drie waarden, saamenhorigheid, stilte en soberheid, stonden eveneens voor zelfontplooiing, medezeggenschap, respect voor de natuur, het heelal en de medemensen, een minder onpersoonlijke maatschappij enzovoort. Tot op heden worden deze waarden in praktijk omgezet in de Oude Brouwerij.

³⁹⁸ Interview L. Versteyleen, *Hoogland*, Mechelen, 1975. Privé-archief P. Coppens.

³⁹⁹ Eveline Dullaers, Interview Marjet van Puymbroeck, 29 maart 2005, Borgerhout.

2.4. *Anders Gaan Leven*

A. OPKOMST VAN DE BEWEGING

De *Anders Gaan Leven*-beweging en de *Oude Brouwerij van Viersel* vertoonden veel dezelfde kenmerken en gingen op meerdere momenten in elkaar op. Toch was er een duidelijk onderscheid tussen de twee feitelijk gescheiden organisaties.

In de beweging zaten personen die ook terug te vinden waren in de *Brouwerij*, maar de beweging was eerder een “actiegroep” die maatschappijkritische acties ondernam, onder andere tegen het geplande duwvaartkanaal. De actiegroep had zijn eigen actierepertoire en actieterrein. De campagne rond het dorpsschooltje in Massenhoven ging uit van de *Anders Gaan Leven*-beweging. In 1972 dreigde het schooltje te sluiten wegens een tekort aan leerlingen, maar wegens de actievoering van de beweging werd de school gered. Als gevolg van de acties ondervonden de leden dat er minder aandacht werd besteed aan het filosoferen en discuten over maatschappelijke thema's. Geleidelijk groeiden de *Groene Fietsers*, die ontstonden in de schoot van de antiduwvaartbeweging, uit tot een groep dat zich voornamelijk richtte op het actievoeren, waarbij *Anders Gaan Leven* zich terug plooidde tot een denktank.⁴⁰⁰

De stelling van Walgrave dat er een “vrij grote eensgezindheid bestaat over het feit dat de *Anders Gaan Leven*-beweging haar ontstaan kende vanaf 1970, rond Luc Versteylen, leraarpriester aan het Xaverius-college van Borgerhout,”⁴⁰¹ klopt wanneer er sprake is van de *Anders Gaan Leven*-beweging. Wanneer het over de Vlaamse groene partij AGALEV gaat, kopt echter dit niet. AGALEV en de *Anders Gaan Leven*-beweging hadden geen exclusieve band met elkaar, in het volgende hoofdstuk zal de relatie tussen AGALEV en de antiduwvaartbeweging dit verder verduidelijken.

Luc Versteylen kwam in 1973 dankzij één van zijn collega's uit het Xaverius-college van Borgerhout in contact met *Red de Voorkempen*. Versteylen, nauw betrokken met de *Oude Brouwerij van Viersel*,⁴⁰² bracht een aantal andere mensen mee. Onder hen ook de familie Stes, niet te verwarren met de gebroeders Staes. “Het was begonnen toen op een zeker ogenblik in de leraarszaal het artikel van Johan Staes werd voorgelezen: 1000 hectaren groen gaan verloren. Versteylen opperde het idee de acties tegen het kanaal te steunen.”⁴⁰³ De

⁴⁰⁰ Cf. Infra, hoofdstuk *Uitbouw van de beweging*.

⁴⁰¹ Walgrave, 1988, p. 15.

⁴⁰² Cf. Supra, hoofdstuk *Anders Gaan Leven-beweging versus AGALEV?*

⁴⁰³ Walgrave, 1988, p. 40.

leraren, met Versteylen als informele woordvoerder, zochten contact met *Red de Voorkempen*. Na de actie “Spaar je hectaar” trok het grootste deel van de leraren van het Xaverius-college zich terug uit de acties. Luc Versteylen, Ivo Vermeiren en Miel Thijs, allen belangrijke figuren in de antiduwvaartbeweging zetten hun engagement verder in het overkoepelende actiecomité *Red de Voorkempen*.

De acties tegen het duwvaartproject worden in de memoires van Luc Versteylen opgesomd samen met de andere acties van *Anders Gaan Leven*. Dit strook niet met de werkelijkheid: de acties tegen het geplande duwvaartkanaal gingen uit van *Red de Voorkempen* en het *Nationaal Komitee Antiduwvaart*.⁴⁰⁴ In 1973 was er volgens Walgrave eigenlijk nog geen sprake van een beweging, het ging om een groep van enkele personen rond Luc Versteylen.⁴⁰⁵ Deze groep maakte samen met een achttiental andere actiegroepen deel uit van *Red de Voorkempen*. De groep groeide doorheen de acties uit tot een beweging, de *Anders Gaan Leven*-beweging. Luc Versteylen, speelde als informele woordvoerder van *Anders Gaan Leven* niettemin een belangrijke rol in de antiduwvaartbeweging met ideeën voor acties, slogans, tekeningen en andere creatieve werkjes. Hij trad ook meerdere malen op als woordvoerder van *Red de Voorkempen*.

De grens tussen de Oude Brouwerij en de *Anders Gaan Leven*-beweging was heel onduidelijk. De inspiratie voor de *Anders Gaan Leven*-beweging was afkomstig uit de *Oude Brouwerij van Viersel*. Door het leven in de gemeenschap werden de leden zich bewust van hun “andere manier van leven”. Gebeurtenissen in hun naaste omgeving die niet strookten met de gemeenschapswaarden, zoals de kwestie van het dorpschooltje in Massenhove, gaven aanleiding om een actiegroep op te richten. De groep volgde dezelfde ideologie als de leefgemeenschap, vandaar de naam “*Anders Gaan Leven*”. De “herlevingsgroep” legde de nadruk op problemen met de natuur, de stad, het verkeer, scholen. Met andere woorden alles wat de waarde van het leven in de samenleving deed verminderen.

⁴⁰⁴ Cf. Supra, hoofdstuk *De Antiduwvaartbeweging*.

⁴⁰⁵ Walgrave, 1988, p. 56.

B. UITBOUW VAN DE BEWEGING

In 1974 werd de eerste “Dagelijkse Doening”⁴⁰⁶ van de *Anders Gaan Leven*-groep in Borgerhout opgericht. “Men realiseerde zich dat door het overwicht van het actie-element bij de *Groene Fietsers*, de waarom vragen naar de achtergronden van de acties minder aan bod kwamen. Misschien was de behoefte om overleg te plegen ook een gevolg van het feit dat de beweging groeide, dat steeds meer mensen wilden deelnemen.”⁴⁰⁷

De “Dagelijkse Doeningen” werden vanuit organisatorisch standpunt de ideologische denktank van de beweging. Terwijl de *Groene Fietsers* zich steeds meer als uitvoerende groep gingen manifesteren. De *Anders Gaan Leven*-beweging werd als het ware de omschrijving van alle groepen rond Versteylen, namelijk de *Oude Brouwerij van Viersel*, “*Dagelijkse Doeningen*” en de *Groene Fietsers*. De ideologie van *Anders Gaan Leven* werd in de praktijk omgezet in de Oude Brouwerij in Viersel. De actievoering werd verzorgd door de *Groene Fietsers* en de ideologische achtergronden werden besproken in de “Dagelijkse Doeningen”.

Het ging steeds om een verschillende groep van mensen, die wel degelijk overlappings konden vertonen. De scheiding tussen de actiegroep (de *Groene Fietsers*) en de denkgroep (de Dagelijkse Doening) werd bewust bewaard. Van bij het begin was er een officiële scheiding tussen de *Groene Fietsers* en *Anders Gaan Leven*. Officieus onderhielden ze heel nauwe contacten en beïnvloedden ze elkaar.⁴⁰⁸

Anders Gaan Leven ging zich vanaf 1974 intern organiseren en kende een grotere verspreiding in Vlaanderen. Groepen in Tielt-Winge, Asse en Eeklo richtten een eigen Dagelijkse Doening op. De opzet van deze “Dagelijkse Doeningen” bestond erin zich te bezinnen over een fundamenteel andere levensstijl. De vaagheid van deze oorspronkelijke “Dagelijkse Doeningen” werd snel ingevuld door een duidelijke partijpolitieke opstelling.⁴⁰⁹ De “Dagelijkse Doeningen” die na 1975 werden opgericht, waren veel sterker gepolitiseerd en meer partijpolitiek gericht. Ze worden door Walgrave omschreven als “Politieke Doeningen”. Deze politieke groepen wilden niet alleen of helemaal niet functioneren in de beweging en stelden zich onafhankelijker op omdat ze meer politiek georiënteerd waren dan de moederbeweging. De politieke Doeningen waren in de eerste plaats gericht op het stichten van een echte onafhankelijke politieke partij.

⁴⁰⁶ Een “Dagelijkse Doening” is de naam van een plaatselijke afdeling van *Anders Gaan Leven*.

⁴⁰⁷ Walgrave, 1988, p. 53.

⁴⁰⁸ Walgrave, 1988, pp. 53-58.

⁴⁰⁹ Walgrave, 1988, p. 54.

De overgang van “Dagelijkse Doeningen” naar politieke werkgroepen kan naar mijn mening als volgt verklaard worden. Het ontstaan van de “Politieke Doeningen” is gerelateerd aan de opkomst van de politieke partij AGALEV. De invloed van de beweging op AGALEV liet zich gevoelen, in die zin dat de plaatselijke politieke werkgroepen zich structureerden naar het voorbeeld van de “moederbeweging”. De nieuwe “Dagelijkse Doeningen” trokken mensen aan die meer interesse hadden in de politieke werking ervan, waardoor deze groepen sterker gepolitiseerd werden. Deze nieuwe politieke groepen probeerden zich onafhankelijker van de beweging op te stellen omdat ze in hun maatschappijkritische houding meer politiek georiënteerd waren dan de moederbeweging. De relatie met de opkomende partij werd geprefereerd boven de banden met de beweging. De grotere verspreiding van de beweging in de tweede helft van de jaren zeventig ging gepaard met een sterke politieke gerichtheid. Er kan gesteld worden met de verspreiding van *Anders Gaan Leven* over Vlaanderen samen met haar gekende relaties met AGALEV er voor zorgden dat eerder mensen met politieke ambities werden aangetrokken in plaats van “bewegingsmensen”.

2.5. AGALEV

A. EEN GROENE PROGRESSIEVE PARTIJ: AGALEV

De term AGALEV werd voor het eerst gebruikt in de strijd tegen de metaalfabriek in Hoboken die zich vanaf 1974 manifesteerde. AMADA⁴¹⁰ nam het initiatief in de actievoering tegen de loodvergiftiging door de metaalfabriek. De actiegroepen van *Red de Voorkempen* stuurden uit solidariteit een delegatie naar de betoging in Hoboken. Luc Versteyleen noemde de afgevaardigde groep voor de grap AGALEV, een afkorting van zijn Anders GAAN LEVEN-beweging en een parodie op AMADA.⁴¹¹ Met de Russisch-klinkende afkorting, AGALEV, wilde Luc Versteyleen de ordediensten in de war brengen.⁴¹² De term AGALEV was geboren.

Walgrave concludeert in zijn onderzoek naar het ontstaan van AGALEV dat de “*Anders Gaan Leven*-beweging ontstond uit de strijd tegen het duwvaartkanaal en door die strijd voor het eerst haar naam krijgt. Het AGALEV-manifest uit 1973, ondertekend door ‘de mensen van AGALEV’ was een symptoom van dit groeiend ‘bewegingsbewustzijn’, met als exponent de eigen naam.”⁴¹³

Het staat vast dat *Anders Gaan Leven* gegroeid is uit de acties tegen het duwvaartkanaal. De rest van Walgraves conclusie is ongegrond. Volgens Piet Coppenrath, organisator van de acties tegen het duwvaartkanaal en de eerste verkiezingsdeelname van AGALEV in 1977, wordt het AGALEV-manifest voor het eerst gepubliceerd bij de verkiezingen in 1977.⁴¹⁴ Luc Versteyleen verwacht verschillende data: in zijn memoires dateert hij het AGALEV-manifest in mei 1973.⁴¹⁵ In deze periode bestonden de *Groene Fietsers* nog niet. Die zien pas het levenslicht in december 1973, bij de eerste bijeenkomsten van het *Nationaal Komitee Antiduwvaart*.⁴¹⁶ Het Nationaal Antiduwvaartmanifest dateert uit dezelfde periode als de

⁴¹⁰ AMADA was de afkorting van Alle Macht Aan De Arbeiders, de toenmalige communistische partij.

⁴¹¹ Koch, L., “Politiek gelezen, politiek rechtgezet”, *Bladgroen*, 2 mei 1996 en Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

⁴¹² Eveline Dullaers, Interview Luc Versteyleen, 29 maart 2005, Viersel.

⁴¹³ Walgrave, 1988, p. 48.

⁴¹⁴ Eveline Dullaers, Interview Piet Coppenrath, 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor.

⁴¹⁵ Mei 1973 – Het *AGALEV-manifest* wordt door de Groene Fietsers aan de verenigde actiegroepen tegen het duwvaartkanaal voorgelegd, maar niet aanvaard. Het is de eerste keer dat we met de naam AGALEV naar buiten komen. Zie Versteyleen, 2003.

⁴¹⁶ Programmapunten *Nationaal Komitee Antiduwvaart*, 6 december 1973. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal.

Groene Fietsers, namelijk december 1973, en diende als inspiratiebron voor het AGALEV-manifest, vandaar de verwarring met het jaartal.⁴¹⁷ Daarenboven bestaan “de mensen van AGALEV” in 1973 nog niet aangezien de naam AGALEV nog niet bestaat. Zoals eerder beschreven werd, ontstond de naam AGALEV pas in 1974.

Luc Versteylen schrijft in zijn memoires het volgende:

*“Mei 1973 – Het AGALEV-manifest wordt door de Groene Fietsers aan de verenigde actiegroepen tegen het duwvaartkanaal voorgelegd, maar niet aanvaard. Het is de eerste keer dat we met de naam AGALEV naar buiten komen.”*⁴¹⁸

Daaruit kan besloten worden dat het AGALEV-manifest geantidateerd is. Ten eerste bestonden de *Groene Fietsers* nog niet. Ten tweede werd het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* pas op 6 december 1973 opgericht. Ten derde werd de term AGALEV pas voor het eerst als grap zijn tijdens de acties tegen de metaalfabriek van Hoboken in 1974.⁴¹⁹ Coppenrath gebruikte de naam AGALEV voor het eerst in verband met een nieuw op te richten groene partij in februari 1974.⁴²⁰ Het Antiduwvaartmanifest, ondertekend door *Red de Voorkempen* en de *Bond Beter Leefmilieu*, dateert van eind 1973.⁴²¹ De openingszin van dit manifest, net als van het AGALEV-manifest luidt als volgt: “*De autoloze zondagen waren een teken aan de wand [...]*”⁴²² De autoloze zondagen hadden pas plaats in november 1973. Het Antiduwvaartmanifest kon nog niet bestaan in mei 1973 met als gevolg dat het AGALEV-manifest ook nog niet bestond in mei 1973.

Met “de mensen van AGALEV” in het AGALEV-manifest, werd eigenlijk bedoeld: de mensen die de strijd aangingen tegen het duwvaartkanaal. De grens tussen *Red de Voorkempen*, de *Groene Fietsers* en de *Anders Gaan Leven*-beweging zijn tijdens de jaren van de actievoering heel fluïde.⁴²³ Het is daarom volgens mij niet aangewezen al deze evoluties toe te schrijven aan de *Anders Gaan Leven*-beweging omdat deze beweging slechts één van de verschillende actoren was in het bewegingsveld waaruit AGALEV ontstond. Enerzijds was *Anders Gaan*

⁴¹⁷ Cf. Supra, hoofdstuk *De Antiduwvaartbeweging: Nationaal Antiduwvaartmanifest*.

⁴¹⁸ Versteylen, 2003.

⁴¹⁹ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

⁴²⁰ Standpunt P. Coppenrath, februari 1974. Privé-archief P. Coppenrath, Duwvaartkanaal, Werkdocumenten.

⁴²¹ Cf. Supra, hoofdstuk *Het Antiduwvaartmanifest*.

⁴²² Zie Bijlage 6.

⁴²³ Eveline Dullaers, Interview Piet Coppenrath, 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor.

Leven slechts één van de vele comités die lid waren van *Red de Voorkempen*, in die zin was de beweging een marginale factor. Anderzijds bezat Luc Versteyleen veel invloed in *Red de Voorkempen*, waardoor *Anders Gaan Leven* jaren later, tijdens de historiografievorming, een grotere invloed toegeschreven werd dan oorspronkelijk het geval was.

Ik meen dat het AGALEV-manifest pas bij de eerste verkiezingsdeelname in 1977 werd gepubliceerd. De mensen die de verkiezingen organiseerden, Piet Coppenrath in samenwerking met Fons Mees en Luc Versteyleen, hadden nog steeds dezelfde ideeën als vier jaar eerder en bewerkten het Nationaal Antiduwvaartmanifest tot het AGALEV-manifest. Het AGALEV-manifest werd samen met de AGALEV-lijst voor het eerst in 1977 publiek bekend gemaakt.

De leden van *Red de Voorkempen* trokken met de naam AGALEV naar de verkiezingen, omdat niet iedereen van het actiecomité unaniem achter een politiek engagement stond. Bijgevolg was dat de naam *Red de Voorkempen* geen optie. De naam AGALEV daarentegen was ongebonden en vrij van gebruik. Daarbij omvatte AGALEV alles waarvoor de mensen op de lijsten stonden, “anders gaan leven”.⁴²⁴

In de verkiezingscampagne “Heb lef, stem AGALEV” bij de eerste verkiezingsdeelname in 1977 is eveneens op te merken dat de benamingen van de verschillende organisaties door elkaar gebruikt werden.

“Heb lef, stem AGALEV”

*“Anders Gaan Leven (AGALEV), beter bekend voor zijn massale “Fietselingen” te Antwerpen en te Brussel tegen het duwvaartkanaal, heeft dinsdagmorgen beslist in het arrondissement Antwerpen op te komen voor Kamer, Senaat en Provinciale Raad bij de komende parlementsverkiezingen. De Groene Fietsers van Anders Gaan Leven hebben een programma in zeven punten. [...] Anders Gaan Leven komt op met onbekende mensen en onbestaande middelen, zodat, zo wordt beweerd, iedereen die anders wil gaan leven, er zich dadelijk in kan herkennen.”*⁴²⁵

De namen van *Red de Voorkempen*, *Anders Gaan Leven*, AGALEV en *Groene Fietsers* werden door elkaar gebruikt. AGALEV was niet “beter bekend voor zijn massale ‘Fietselingen’ te Antwerpen en te Brussel” want deze waren georganiseerd door *Red de Voorkempen* en het *Nationaal Komitee Antiduwvaart*.

Piet Coppenrath beschreef de samenwerking tussen Luc Versteyleen met zijn achterban en het actiecomité *Red de Voorkempen* als een kruisbestuiving. In het actiecomité werd de gedachte

⁴²⁴ Eveline Dullaers, Interview Piet Coppenrath, 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor.

⁴²⁵ Versteyleen, 2003.

van een politiek engagement geboren, maar kende veel tegenstand. Dankzij Luc Versteyleen en zijn ideeën kreeg de partij veel aandacht. De samenwerking uit de periode van *Red de Voorkempen* werd gewoon voortgezet tijdens de eerste jaren van de partijvorming.⁴²⁶ In 1977 trok Piet Coppenrath zich volledig terug uit de organisatie van AGALEV.

B. DE BESLISSING

Tussen 1974 en 1976 mislukten de pogingen van sommigen om de groene beweging te laten evolueren naar een politieke beweging steevast.⁴²⁷ Nadat de “groene lijsten” bij de gemeenteraadsverkiezingen uitdraaiden op een fiasco, begon het bij sommigen te dagen dat een echte politiek engagement niet langer kon uitblijven.

Piet Coppenrath was sinds 1974 voorstander van het oprichten van een politieke partij.⁴²⁸ Als gevolg van zijn geïsoleerde positie in *Red de Voorkempen*, was het idee niet realiseerbaar geweest. De beweegreden van Coppenrath om een nieuwe progressieve politieke partij oprichten, was de overtuigingskracht van een zekere Tropato.⁴²⁹ Het motief van deze bijna vergeten, duistere figuur, is nooit gekend geweest. Tropato probeerde Coppenrath maandenlang te overtuigen dat hét moment aangebroken was om een nieuwe progressieve partij op te richten. Na vele discussies raakte Coppenrath overtuigd dat enkel een nieuwe politieke partij kon vermijden dat de milieubeweging steevast achter het net bleef vissen. Coppenrath bracht Tropato en Versteyleen met elkaar in contact, maar de ontmoeting draaide op niets uit. Tropato omschreef Versteyleen als een “*boyscout* waar niet mee aan te vangen is.”⁴³⁰

⁴²⁶ Eveline Dullaers, Interview Piet Coppenrath, 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor.

⁴²⁷ Cf. Supra, hoofdstuk *De Antiduwvaartbeweging: Actiecomité Red de Voorkempen, Politieke Werkgroep*.

⁴²⁸ Cf. Supra, hoofdstuk *De Antiduwvaartbeweging: Actiecomité Red de Voorkempen, Politieke Werkgroep*.

⁴²⁹ Eveline Dullaers, Interview Piet Coppenrath, november 2004, Sint-Job-in 't Goor.

⁴³⁰ Eveline Dullaers, Interview Piet Coppenrath, november 2004, Sint-Job-in 't Goor.

De eerste teksten van de te stichten partij werden bedacht door Tropato, uitgeschreven door de vrouw van Coppentrath, Hilde De Lange en herwerkt door de journalist Johan Staes.⁴³¹ In deze periode probeerde Coppentrath Versteylen te overtuigen en met succes.⁴³²

Toen Coppentrath en Versteylen beslisten op te komen bij de vervroegde parlementsverkiezingen van 1977, verdween de mysterieuze Tropato voorgoed van het toneel.⁴³³ Coppentrath en Versteylen hadden echter nog een derde man nodig omdat geen van beiden op de lijst wilde staan. Versteylen vond zijn positie als geestelijke te omstrepen. Coppentrath kreeg de wind van voren in het actiecomité *Red de Voorkempen* en besloot niet actief deel te nemen aan de politiek. De derde man, Fons Mees werd lijsttrekker voor de kamer.

In 1977 werd onder de naam AGALEV opgekomen in het arrondissement Antwerpen, maar van een politiek partij was zeker nog geen sprake. Het idee was om de formatie na de verkiezingen opnieuw te ontbinden. De kandidaten van de AGALEV-lijst uit 1977 waren allen afkomstig uit de bewegingen rond het duwvaartkanaal. Het motief om een lijst in te dienen bij de verkiezingen was om een signaal te sturen naar de gevestigde politiek die de milieubeweging nog niet ernstig nam.

Piet Coppentrath, Luc Versteylen en Fons Mees zijn het erover eens dat de beslissing heel snel gevallen was zonder veel overleg. Coppentrath beweert dat er zelfs nooit een progressieve partij zou zijn geweest in geval van overleg met de milieubeweging. De meerderheid van de milieubeweging zou altijd getwijfeld hebben en de beslissing uitgesteld hebben. De kans was bij de vervroegde parlementsverkiezingen in 1977 te nemen of te laten.

“Toen de vrij marginale bewegingsorganisatie in haar politieke Werkgroep AGALEV met politiek begon te experimenteren, werd haar dat door de andere bewegingsorganisaties zelfs kwalijk genomen. De bewegingen vonden dat Anders Gaan Leven – AGALEV zich van de centrale strategische discussie over hoe het meest politiek invloed te verwerven niets aantrok en zomaar, zonder enig overleg, met de politieke vruchten van hun werk aan de basis ging lopen”⁴³⁴

De initiatiefnemers van een verkiezingsdeelname in 1977 waren wel degelijk op de hoogte van de discussies in de milieubeweging. Het was daarom dat ze zonder overleg besloten naar de verkiezingen toe te stappen. Zoals al duidelijk werd, kwam de nood aan een politieke formatie absoluut niet vanuit *Anders Gaan Leven*. Het was van uit de ervaringen in de

⁴³¹ Deze documenten zijn kwijt geraakt.

⁴³² Koch, L., 1996 en Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

⁴³³ Eveline Dullaers, Interview Piet Coppentrath, november 2004, Sint-Job-in 't Goor.

⁴³⁴ Walgrave, 1995, p. 208.

antiduwvaartbeweging dat de noden van de milieubeweging duidelijk werden en Coppenrath, Versteylen en Mees besloten tot politieke deelname.

Paul Staes gaf in 1983, bij zijn kandidaatstelling voor de Europese verkiezingen, toe dat een politieke deelname van de milieubeweging noodzakelijk is.⁴³⁵ Paul Staes, op dat moment voorzitter van *Red de Voorkempen*, moet in 1983 vaststellen dat “het besef bij de milieubeweging groeit dat ze bij de fundamentele maatschappelijke discussie over leefmilieu, niet aan de kant kan blijven staan. Qua druk op het beleid via actievoering heeft zij dat beslist niet gedaan, qua doordringing binnen de democratische beslissingsniveaus heeft zij dat slecht ten dele gedaan.” In 1983 zou het politieke klimaat het oprichten van een groene partij echter verhinderd hebben.

⁴³⁵ Brief van P. Staes aan P. Coppenrath bij de kandidaatstelling voor het Europees Parlement, 10 oktober 1983. Privé-archief P. Coppenrath.

C. EEN POLITIEKE FORMATIE

De mensen die op de eerste AGALEV-lijst stonden voor de verkiezingen van 1977 waren afkomstig uit de antiduwvaartbeweging, een deel uit *Red de Voorkempen* en een deel uit de entourage van Versteyleen. De kandidaten voor de Senaat waren Marjet Van Puymbroeck (Versteyleen),⁴³⁶ Louis Stes (Versteyleen en RdV)⁴³⁷ en Maria Vanderhaeghe-Schoofs (RdV). De kandidaten voor de kamer waren Fons Mees (RdV), Nicole Staes-Dijck (RdV), Henri Moons (RdV), Hilde Coppentrath-De Lange (RdV), Hugo Heller (RdV), Leo Vergauwen (Versteyleen) en Hedwig Beliën (Versteyleen). Van de tien kandidaten waren er vier afkomstig uit de entourage van Versteyleen afkomstig, de overigen behoorden tot het actiecomité *Red de Voorkempen*.⁴³⁸

Het is duidelijk dat de *Anders Gaan Leven*-beweging van in het begin geen monopolie had op de AGALEV-lijsten: slechts vier van tien waren rechtstreeks betrokken bij *Anders Gaan Leven*. Bij de Europese verkiezingen van 1979 zullen nieuwe mensen als Magda Aelvoet,⁴³⁹ Marc Dubrulle, Leo Cox⁴⁴⁰ en Ludo Dierickx, afkomstig uit andere nieuwe sociale bewegingen, ook het grootste deel van de plaatsen op de AGALEV-lijst innemen. De uitbouw en de organisatie van de partij vanaf 1979 zijn eveneens in handen van mensen buiten *Anders Gaan Leven*. Versteyleen blijft weliswaar een grote invloed hebben.

Het tweespalt tussen de mensen uit de omgeving van Versteyleen en de milieubeweging of andere nieuwe sociale bewegingen was al van in het begin aanwezig en zou tot in de jaren tachtig voelbaar zijn. “In de woelige periode tussen 1979 en 1982 ontstonden twee fracties.”⁴⁴¹ Deze tweedeling wordt door Walgrave als volgt beschreven: “Enerzijds waren er de mensen uit de entourage van Versteyleen die wel politiek wilde bedrijven, maar dan in de geest en de

⁴³⁶ Marjet Van Puymbroeck (28 maart 1921) is van in het begin een vertrouweling van Luc Versteyleen en mede bezielster van *Anders Gaan Leven*. Ze behoort tot de kleine kern van de Dagelijkse Doening van Borgerhout. Wanneer Versteyleen beslist de stap naar de politiek te wagen in 1977, wordt Van Puymbroeck lijsttrekker voor de senaat. In 1981 wordt ze de allereerste senator van AGALEV.

⁴³⁷ RdV: *Red de Voorkempen*

⁴³⁸ Eveline Dullaers, Interview, Piet Coppentrath, 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor

⁴³⁹ Magde Aelvoet (4 april 1944-) treed in 1979 na de Europese verkiezingen toe tot *Anders Gaan Leven*. Ze start in 1979 in Leuven met eigen groep, een Dagelijkse Doening. Later wordt ze parlementslid voor AGALEV.

⁴⁴⁰ Leo Cox wordt bestempeld als de politieke strateeg van AGALEV vanaf de Europese verkiezingen in 1979. Hij wordt de eerste politieke secretaris van de partij. Aan het einde van de jaren tachtig maakt hij de overstap naar de CVP, waar hij nu nog steeds zit.

⁴⁴¹ Reynaert, 2004-2005, p. 16.

stijl van de beweging. Voor hen was politieke actie slechts één van de activiteitsgebieden van de beweging en niet echt prioritair. Anderzijds was er de partijpolitieke fractie die een gestructureerde partij wilde eventueel los van de beweging en ook niet noodzakelijk in de stijl van de beweging.”⁴⁴² Deze “twee fracties” dateerden al van 1973 uit de antiduwvaartbeweging. Luc Versteyleen en zijn groep hadden altijd een aparte manier van (onder)handelen gehad. Het autoritaire karakter van Versteyleen had ook in de periode vóór 1979 tot confrontaties geleid. Deze waren echter nooit geëxplodeerd geweest en steeds intern bijgelegd.

Piet Coppentrath was dé man achter de schermen in de periode tussen 1975 en 1978.⁴⁴³ Zijn positie in *Red de Voorkempen* weerhield hem echter om zich kandidaat te stellen op de lijst van AGALEV. Sommige leden van *Red de Voorkempen* stonden heel kritisch ten opzichte van politieke participatie. Om verdere commentaar te vermijden besliste Coppentrath niet op de lijst te staan. In plaats daarvan ging zijn vrouw Hilde Coppentrath-De Lange op de lijst voor de Kamer staan. Er is ook nog op te merken dat de vrouw van Paul Staes, die in 1977 hevig tegenstander was van een politiek engagement, Nicole Staes-Dijck op de lijst voor de Kamer stond.

AGALEV ontstond uit vele verschillende groepjes die zich al van in het begin van de jaren zeventig met maatschappijkritiek bezig hielden. *Anders Gaan Leven* was één van hen. Vele van deze plaatselijke groepen, zoals *De Nieuwe* en EVA waren al veel eerder gepolitiseerd dan *Anders Gaan Leven*.

De *Anders Gaan Leven*-beweging en de *Groene Fietsers* hadden in 1977 een netwerk van verschillende actiegroepen uitgebouwd, verspreid over heel Vlaanderen. De contacten met AGALEV verliepen via Versteyleen, Mees en andere tussenpersonen. Ik meen dat het de verdienste was van deze netwerken de idee van een progressieve partij te verspreiden over Vlaanderen.⁴⁴⁴ Bij de volgende vervroegde parlementsverkiezingen in 1978 kwam AGALEV ook buiten het arrondissement Antwerpen op.

In Antwerpen waren in 1978 al enkele lokale groepen op gemeenteniveau met politiek bezig.⁴⁴⁵ AGALEV daarentegen nam deel aan de nationale verkiezingen en voelde zich snel geroepen deze groepjes te bemoederen, vooral na de stichting van de partij in 1982. Het feit dat ze als eerste naar de nationale politiek gestapt was én over een uitgebreid netwerk

⁴⁴² Walgrave, 1991, p. 135.

⁴⁴³ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 maart 2005, Stabroek.

⁴⁴⁴ Walgrave, 1988, pp. 60-65.

⁴⁴⁵ Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek

beschikte, had grote gevolgen voor de lokale politieke partijen. Vanaf het moment dat AGALEV enige vorm van succes vertoonde en zeker na de partijstichting in 1982, werden de lokale progressieve partijen onder druk gezet hun naam te veranderen in AGALEV. Sommigen van deze lokale partijen waren al van bij de verkiezingen in 1976 met succes actief onder een andere naam. Die strategie werd door AGALEV “het witte vlekscenario” genoemd werd en moest er voor zorgen dat in elke gemeente een plaatselijke AGALEV werking was zelfs al was er in sommige gemeentes al een progressieve partij aanwezig.

D. NA DE EUROPESE VERKIEZINGEN VAN 1979

De Europese verkiezingen werden voor de eerste maal georganiseerd in 1979. AGALEV nam deel aan de verkiezingen met een aantal nieuwe mensen uit de brede nieuwe sociale beweging, zoals Magda Aelvoet, Ludo Dierickx en Marc Dubrulle. Van toen af ontstonden er volgens Stefaan Walgrave nieuwe “Dagelijkse Doeningen” in *Anders Gaan Leven*, die aan politiek wilden doen, de “Politieke Doeningen”. Voor 1979 was volgens Walgrave de verkiezingsdeelname louter onderdeel van het activiteitenrepertoire van de beweging. De politieke werkzaamheden domineerden de beweging niet, maar waren slechts een paar van de acties die de beweging ondernam.⁴⁴⁶ Ik ben van mening dat dit enkel geldt voor de mensen rond Luc Versteylen. Voor anderen als bijvoorbeeld Piet Coppnath, die een groot aandeel had in de partijvorming, ging om een zuiver politiek engagement. Coppnath was nooit een “volgeling” van Versteylen, hij werkte wel samen met hem.

Leo Cox volgde Marc Dubrulle op als boegbeeld van de politieke fractie van AGALEV. Onder invloed van Cox werd in mei 1981 een werkgroep AGALEV opgericht, waarin de politieke activiteit van de organisatie werd geconcentreerd.⁴⁴⁷ De werkgroep ging steeds meer haar eigen weg dankzij haar kwantitatief en organisatorisch overwicht. De bevoogding van de werkgroep door de groep rond Versteylen, was niet langer houdbaar na de verkiezingen van november 1981. De werkgroep werd eind 1981 omgevormd tot een stuurgroep en kon zijn eigen politieke structuur opbouwen.⁴⁴⁸ Vanaf 1979 werd volgens Walgrave de partij geleidelijk aan losgeweekt van de beweging, met het congres in Tieltrode in 1981 als hoogtepunt. Op het congres werd de partij officieel gescheiden van de beweging.

De invloed van Versteylen taande vanaf 1979 met de Europese verkiezingen. Enerzijds kwam hij tegenover sterke antagonisten te staan als Dubrulle en Cox, voorstanders van een echte politieke partij formatie. Anderzijds konden de successen bij de verkiezingen, die een verdere politisering van AGALEV bewerkstelligden, niet genegeerd worden. De evolutie naar een meer gestructureerde en gepolitiseerde organisatie en werking kon niet meer tegengehouden worden door Versteylen.

⁴⁴⁶ Walgrave, 1988, pp. 344-350.

⁴⁴⁷ We noemen AGALEV liever geen beweging. De term beweging legt te veel de nadruk dat AGALEV een onderdeel is van de *Anders Gaan Leven*-beweging.

⁴⁴⁸ Bij de parlementsverkiezingen van 1981 worden drie mensen van AGALEV verkozen: Ludo Dierickx, Marjet Van Puymbroek en Fernand Geyselings.

Conclusie

In dit derde ben ik nagegaan welke banden de antiduwvaartbeweging had met de beginnende Vlaamse groene partij AGALEV. Bij het achterhalen van dit netwerk werd er gestoten op verschillende aanwijzingen die de gekende “geschiedenis van AGALEV” aanvullen en nuanceren en om de rol van de “stichter” van AGALEV beter in te schatten door het afnemen van verschillende interviews en het raadplegen van privé-archieven. De resultaten van het eigen onderzoek werden vergeleken met de memoires van Versteylen en reeds bestaande beschrijvingen van de partijvorming van AGALEV. De hagiografische beschrijving van Versteylen door Stefaan Walgrave, werd bijgesteld. De grote verdienste van Versteylen was zijn creativiteit, zijn gedrevenheid en het feit dat hij als woordvoerder de bedoelingen van de antiduwvaartbeweging en later van AGALEV heel goed kon verwoorden. Mensen als Piet Coppentrath echter hebben evenzeer een sleutelrol gespeeld bij het ontstaan van AGALEV.

Er kan gesteld dat de werkzaamheden van de antiduwvaartbeweging door een aantal mensen werd voortgezet na 1975 in een meer gepolitiseerd verband. Hierbij kan de antiduwvaartbeweging als de katalysator beschouwd worden voor het ontstaan van een progressieve partij in Vlaanderen omdat de leden van de beweging niet langer achter het net wilden vissen. De antiduwvaartbeweging heeft niet alleen het ontstaan van AGALEV bewerkstelligd, maar ook van kleiner gemeentelijke groepen als *De Nieuwe* in Stabroek. Er kan gesteld worden dat AGALEV nauwere banden heeft met de antiduwvaartbeweging dan met de *Oude Brouwerij van Viersele*.

De grenzen van de verschillende bewegingen, *Red de Voorkempen*, het *Natinaal Komitee Antiduwvaart*, *Anders Gaan Leven*, de *Groene Fietsers* en AGALEV waren heel fluide omdat sleutelactoren als Luc Versteylen en Piet Coppentrath met hun ideologie in verschillende groepen actief waren. De feitelijke scheiding bestond wel degelijk, maar in de praktijk vloeiden de bewegingen op verschillende momenten in elkaar. Dit was heel duidelijk bij de verkiezingscampagne van AGALEV in 1977 waarbij de namen *Red de Voorkempen*, de *Groene Fietsers*, *Anders Gaan Leven* en AGALEV door elkaar werden gebruikt.

Ondanks de grote impact van Versteylen op de antiduwvaartbeweging en AGALEV, kan het ontstaan en de uitbouw van AGALEV niet worden toegeschreven aan deze vermeende “stichter” van AGALEV. Luc Versteylen wordt beschouwd als diegene die samen met Paul Staes het opstarten van een nieuwe progressieve politieke formatie jarenlang afremde. De “groene lijsten” zijn daar een voorbeeld van. Het is dankzij een duistere Tropato en Piet Coppentrath

dat uiteindelijk de beslissing om deel te nemen aan de verkiezingen genomen werd. Zonder de overtuigingskracht van Tropato tegenover Coppenrath en de overtuigingskracht van Coppenrath tegenover Versteyle, was de beslissing nooit gevallen.

Anders Gaan Leven had nooit een monopolie op de verkiezingslijsten van AGALEV. Vanaf de eerste verkiezingsdeelname in 1977 was de beweging in de minderheid. De beweging had echter enerzijds wel een sterke invloed op de verspreiding van de “Dagelijkse Doeningen” die vanaf 1976 evolueerden naar overwegend Politieke Doeningen en anderzijds op de organisatiestructuur van de partij.

EINDCONCLUSIE

Nu deze scriptie tot een einde komt, lijkt het aangewezen de oorspronkelijke bedoeling van het onderzoek in herinnering te brengen. In deze scriptie werd een deel van de geschiedenis van de Vlaamse milieubeweging onderzocht aan de hand van de antiduwvaartbeweging die zich manifesteerde tussen 1973 en 1975. De bezwaren tegen een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet werden enerzijds geformuleerd door actiecomités uit de betrokken gemeenten en anderzijds door verschillende parlementsleden in de Kamer. De beslissing om een duwvaartkanaal te realiseren werd dus zowel binnen als buiten het parlement in vraag gesteld. Verder werd op zoek gegaan naar het netwerk dat de antiduwvaartbeweging en AGALEV verbond.

In het eerste deel van dit onderzoek werd er dieper ingegaan op de parlementaire contestatie tegen het project. Er werd een overzicht gegeven van de politieke en economische aspecten waarbij de beschrijving van het parlementairdebat toeliet een gedeelte van de onderzoeksvragen te beantwoorden.

Het oorspronkelijk plan uit 1956 bestond erin een verbinding tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen te realiseren. Het plan werd beschouwd als een noodzakelijke aanvulling van het tienjarenplan uit 1956 met als de doel de Antwerpse haven uit te breiden en de infrastructuur te moderniseren. De nadruk op de aanpassing van de verbinding aan de duwvaarttechnieken dateert uit 1966. Er werden verschillende redenen aangehaald waarom een modernisering van het Albertkanaal gepaard zou moeten gaan met een aanpassing aan deze techniek. Ten eerste zou het zwaartepunt van de havenactiviteiten in de toekomst verschuiven naar het noordelijke deel van de haven. Ten tweede had de duwvaarttechniek succes in de buurlanden en ten derde kwam de vraag vanuit de Luikse industrie voor een verbetering van het Albertkanaal.

De datum van de definitieve beslissing voor de realisatie van het project is niet bekend, maar kan vanuit het onderzoek gesitueerd worden in de loop van 1968. De eerste wetenschappelijke studies verschenen pas vanaf 1973 waaruit afgeleid werd dat de beslissing niet vooraf werd gegaan door een degelijk onderzoek. De omstredenheid omtrent het project leidde tot het oprichten van een interdepartementale werkgroep in 1973 die het dossier opnieuw zou onderzoeken. In 1975 werd de commissie echter ontbonden zonder de publicatie van een eindrapport. Verdere analyses van het project wezen voornamelijk op de nefaste gevolgen van een duwvaartverbinding tussen Oelegem en Zandvliet voor de leefomgeving.

In 1975 maakte minister van Openbare Werken Jean Defraigne bekend dat de realisatie van het ontwerp uitgesteld werd. De officiële verklaring voor het uitstel was de ontoereikende

financiële middelen van het departement in 1975. De duwvaartverbinding tussen het Albertkanaal en de haven van Antwerpen werd nooit verwezenlijkt en werd in 2003 voorgoed van het gewestplan geschrapt. De parlementaire contestatie leidde niet direct tot de afschaffing van een duwvaartverbinding. Wel wordt aangenomen dat de kritiek vanuit het parlement op het plan ervoor zorgde dat de uitvoering ervan verschillende malen werd opgeschort.

De standpunten van de verschillende betrokken actoren waren heel uiteenlopend. Globaal gezien verzetten de betrokken gemeenten, de actie- en groencomités en de intercommunale zich tegen de realisatie van een duwvaartverbinding. De voorstanders van het project waren dan weer voornamelijk economische instituten, zowel openbare als privaatrechterlijke instituten.

De kern van dit onderzoek werd weergegeven in het tweede en derde deel van deze scriptie, waarbij de buitenparlementaire contestatiebeweging en het politiek engagement van deze beweging behandeld werd. De antiduwvaartbeweging stond onder leiding van *Red de Voorkempen* en het speciaal opgerichte *Nationaal Komitee Antiduwvaart*. *Red de Voorkempen* trad vrij snel naar buiten als coördinerend comité in de actievoering van de verschillende lokale comités. De sleutelfiguren in de actievoering waren Piet Coppenrath, die als de organisator van de acties kan beschouwd worden, Luc Versteyleen, deze was de creatieve woordkunstenaar van de beweging, en de gebroeders Staes, die de relaties met de pers onderhielden. De acties tegen het duwvaartproject verliepen steeds heel ludiek en geweldloos waardoor op de sympathie van het volk en veel media-aandacht gerekend worden.

De *Bond Beter Leefmilieu*, de overkoepelende milieuvereniging van Vlaanderen, steunde de contestatie tegen het duwvaartkanaal. Uit de samenwerking van de BBL en *Red de Voorkempen* volgde de oprichting van het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* op 6 december 1973. Vanaf dan werd de agitatie op een nationaal niveau getild en sloten zich een zestigtal comités aan die belangeloos deelnamen aan de protestacties.

Red de Voorkempen ondernam in samenwerking met het *Nationaal Komitee* verschillende acties zoals de grote manifestatie op de Antwerpse en Brusselse Grote Markt, de sensibiliseringscampagnes voor de lokale bevolking, een enquête, debatavonden en mediacampagnes. Gemeentebesturen, jeugdraden, jeugdbewegingen en allerhande comités

werden hierbij betrokken en parlementsleden uit de streek werden aangespoord deel te nemen aan het protest.

De eerste tekenen van politisering van de antiduwvaartbeweging gaan terug tot 1973 met de indiening van een voorstel waarbij geopperd werd een politieke werkgroep op te richten in de schoot van *Red de Voorkempen*. De interne tegenstand onder de milieuactivisten was groot en het voorstel werd afgewezen. Een tweede poging ging uit van Piet Coppentrath die in 1974 een heel directe oproep voor een politiek engagement lanceerde. Dit was de eerste maal dat het idee geopperd werd om een eigen politieke partij onder de naam AGALEV op te richten vanuit de verenigde actiecomités. Het voorstel werd alweer afgeketst. Aldus kwam Coppentrath relatief geïsoleerd te staan tegenover zwaargewichten als Luc Versteyleen en Paul Staes, die lange tijd de evolutie naar een politieke formatie zouden afremmen.

Vanuit het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* ontstond de actiegroep de *Groene Fietsers*. Door de steun van de *Bond Beter Leefmilieu* kon de groep tijdens de contestatie tegen het duwvaartkanaal naar buiten treden en naambekendheid maken. Oorspronkelijk ontstonden de *Groene Fietsers* aldus vanuit de antiduwvaartbeweging, maar deze werd vrij snel gelieerd met de *Anders Gaan Leven*-beweging van Luc Versteyleen, welke op dat moment een spilfiguur was in verschillende groepen. De ludieke en geweldloze acties van deze actiegroep kregen veel media-aandacht. Ondanks de verspreiding over Vlaanderen, bleef het ledenaantal van de *Groene Fietsers* relatief laag.

De antiduwvaartbeweging werd in een historische en maatschappelijke context geplaatst van de brede contestatiebeweging uit de jaren zestig en zeventig. In sociologische termen staat deze contestatiebeweging beter bekend als de “nieuwe sociale bewegingen”. De toepassing van enkele theoretische benaderingen van de Vlaamse milieubeweging geformuleerd door Marc Hooghe op de antiduwvaartbeweging, laat me toe te stellen dat de beweging een typisch onderdeel van de milieubeweging was. Uit de toepassing van een sociologisch theoretisch kader van de milieubeweging, bleek dat Hooghes stellingen van toepassing zijn op de antiduwvaartbeweging. Bij de antiduwvaartbeweging was een (relatief) lokaal probleem de aanleiding van een contestatiegolf bij de omwonenden. Personen uit verschillende sociale klassen werden betrokken bij dat verzet in tegenstelling tot andere nieuwe sociale bewegingen die voornamelijk rekruteerden uit de middenklasse. Uitzonderlijk bij de antiduwvaartbeweging was de coördinatie van de acties door *Red de Voorkempen* en het *Nationaal Komitee Antiduwvaart*. Dit kan verklaard worden vanuit het feit dat de contestatie verschillende gemeentes aanbelangde en een coördinerend comité noodzakelijk

was voor het welslagen in de opzet. De oprichting van het *Nationaal Komitee* had tot gevolg dat een plaatselijk milieuprobleem op nationaal niveau getild werd.

Een analyse van de relaties tussen de antiduwvaartbeweging en de opkomende partij AGALEV toonde aan dat er nauwe relaties waren tussen deze twee fenomenen. Er kan zelfs gesteld worden dat AGALEV in beperkte mate uit de antiduwvaartbeweging geëvolueerd is. Een eerste bewijs hiervoor is het Antiduwvaartmanifest, dat werd opgesteld door de *Bond Beter Leefmilieu* en *Red de Voorkempen* als onderdeel van het protest. Dit werd tijdens de stichtingsvergadering van het *Nationaal Komitee Antiduwvaart* op 6 december 1973 voorgelegd aan de antiduwvaartbeweging. Het manifest werd op die manier de inspiratiebron voor het AGALEV-manifest dat bij de eerste verkiezingsdeelname in 1977 gepubliceerd werd.

Een tweede bewijs voor het feit dat de antiduwvaartbeweging overvloedde in een sterker gepolitiseerde formatie onder de naam AGALEV, was de betrokkenheid van dezelfde personen. Luc Versteylen, Fons Mees en Piet Coppenrath beslisten in 1977 deel te nemen aan de parlamentsverkiezing onder de naam AGALEV. De samenwerking tussen deze personen, waarbij Piet Coppenrath de praktische zaken regelde en Luc Versteylen de creatieve geest was, bestond reeds ten tijde van de antiduwvaartbeweging en werd verder gezet in AGALEV. Een derde bewijs is de samenstelling van de eerste AGALEV-lijst die overwegend bestond uit de antiduwvaartbeweging afkomstige personen. Hieruit volgt dus dat *De Anders Gaan leven*-beweging, de zogenaamde voorloper van AGALEV, geen monopolie bezat op de plaatsen op de lijst. Een vierde en laatste bewijs betreft de fluïde grenzen tussen verschillende bewegingen als *Red de Voorkempen*, het *Natinaal Komitee Antiduwvaart*, *Anders Gaan Leven*, de *Groene Fietsers* en AGALEV dat het gevolg was van de veelzijdige betrokkenheid van sleutelactoren als Luc Versteylen en Piet Coppenrath. Een feitelijke scheiding bestond wel degelijk, maar in de praktijk vloeiden deze bewegingen op verschillende momenten in elkaar over zoals bij de eerste verkiezingsdeelname van AGALEV in 1977.

Door het achterhalen van de relaties tussen de antiduwaartbeweging en AGALEV kan de geschiedschrijving van de Vlaamse groene partij bijgesteld worden. Er kan vanuit gegaan worden dat AGALEV ontstaan is vanuit de werking en ervaring van de antiduwaartbeweging. Hierdoor meen ik dat de gangbare theorieën over de partijvorming van AGALEV, die stellen dat het ontstaan van de partij zich situeert in 1970 bij de oprichting van de Oude Brouwerij van Viersel en de *Anders Gaan Leven*-beweging, opnieuw moeten onderzocht worden. De antiduwaartbeweging was de katalysator voor de milieubeweging in Antwerpen om zich een politiek engagement aan te meten onder de vorm van een progressieve partij. Luc Verstylen bezat veel invloed in de antiduwaartbeweging en AGALEV. Nochtans werd duidelijk dat het ontstaan en de uitbouw van AGALEV niet aan deze ene persoon kan toegeschreven worden. De *Anders Gaan Leven*-beweging van Verstylen had, als gevolg van haar eigen netwerk over Vlaanderen, wel een sterke invloed op de verspreiding van de idee een progressieve politieke formatie op te richten naar het voorbeeld van de AGALEV-groep in Antwerpen.

EPILOOG

Het onderzoek naar de geschiedenis van de milieubeweging en AGALEV loopt met deze scriptie niet ten einde. Dit onderzoek toont duidelijk aan dat de geschiedschrijven van recente fenomenen als de milieubeweging in een moeilijk parket zit. Enerzijds zijn op dit moment nog niet alle archivalische bronnen voorhanden en anderzijds is het noodzakelijk de betrokken personen te ondervragen. Ik hoop dat dit onderzoek een aanzet is voor een verdere bestudering van de milieubeweging waarbij de sociologische theorieën getoetst worden aan recent vrijgekomen bronnenmateriaal.

Een opmerking die ik hier zeker wil maken is dat de geschiedschrijving van de milieubeweging voornamelijk bepaald wordt door de keuzen van de respondenten. Stefaan Walgrave hanteerde een beperkte groep van respondenten met als gevolg dat hij geen genuanceerd beeld van de ontstaansperiode van AGALEV kon achterhalen. Het feit dat ik verschillende, voor de milieubeweging toch wel belangrijke personen voor het eerst geïnterviewd heb, is ondenkbaar. Dit doet vermoeden dat nog veel meer belangrijke actoren en hun verhaal niet aanhoord zijn, ondanks het feit dat het sociologisch en politicologisch onderzoek naar de milieubeweging en AGALEV als afgesloten hoofdstuk beschouwd wordt.

De ideale afsluiter van dit onderzoek zou een confrontatie geweest zijn met dit resultaat en personen die betrokken waren bij de milieuactievoering zoals Luc Versteyleen, Paul Staes, Fons Mees en Ludo Koch. Wegens omstandigheden kon dit niet meer gebeuren en heb ik enkel een zeer korte reactie gekregen van Piet Coppenrath. De reacties van deze personen, maar ook de reacties van sociologen en politicologen op deze nieuwe invalshoek over het ontstaan van AGALEV zou een interessante reflectie zijn van dit onderzoek. Misschien is het wel een apart onderzoek waardig.

BIBLIOGRAFIE

1. Bronnen

1.1. Interviews

Eveline Dullaers, Interview Fons Mees, 6 februari 2004, Berchem.

Eveline Dullaers, Interview Paul Staes, 18 maart 2004, Gent.

Eveline Dullaers, Interview Leo Cox, 24 maart 2005, Oostende.

Eveline Dullaers, Interview Piet Coppenrath, november 2004 en 1 april 2005, Sint-Job-in 't Goor.

Eveline Dullaers, Interview Guido Van Steenberghe, 31 maart 2005, Antwerpen.

Eveline Dullaers, Interview Ludo Koch, 1 april 2005, Stabroek.

Eveline Dullaers, Interview Marjet van Puymbroeck, 29 maart 2005, Borgerhout.

Eveline Dullaers, Interview Luc Versteyle, 29 maart 2005, Viersel.

1.2. Archiefbronnen

KADOC, Archief van Luc Versteyle.

AMSAB-centrum Gent, Archief van de Bond Beter Leefmilieu.

Liberaal Archief, ongeordend archief Karel Poma.

Red de Voorkempen, ongeordend archief.

Stadsarchief Antwerpen, Archief Leo Delwaide, MA-KAB 71.

Stadsarchief Antwerpen, Archief Leo Craeybeckx, MA-63373.

Privé-archief Piet Coppenrath.

Privé-archief Ludo Koch.

1.3. Parlementaire Bronnen

Senaat: Parlementaire Handelingen, 18 mei 1966.

Kamer van Volksvertegenwoordigers: Beknopt Verslag, 5 juni 1969.

Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire Handelingen, 10 mei 1973.

Kamer van Volksvertegenwoordigers: Parlementaire handelingen, 10 mei 1973.

2. Literatuur

Anoniem, "Te Schoten gaan aanleg E10 en omleidingskanaal hand in hand", in: *Gazet van Antwerpen*, 20 mei 1970.

Anoniem, "Requiem voor De Mik: grafschrift voor natuurpark", in: *De Standaard*, 19 december 1971.

Anoniem, "Duwvaartkanaal doet grondwater tot 9m zakken: Professor Antoine (KUL): gevaar voor omliggende bossen zeer ernstig", in: *De Standaard*, 13 maart 1973.

Anoniem, "Antiduwvaartkanaal actie op 6 oktober: fietsers uit Voorkempen doen autoverkeer in honderd lopen", in: *De Standaard*, 4 juni 1973.

Anoniem, "Antwerpse kamerleden verwerpen tracé kanaal", in: *De Standaard*, 11 mei 1973.

Anoniem, "70.000 handtekeningen tegen duwvaartkanaal in Voorkempen", in: *Het Volk*, 12 november 1974.

Anoniem, "Luikse bedrijven: 6 miljoen ton voor duwvaart", in: *De Standaard*, 16 december 1974.

Anoniem, "Poma in de Kamer (24/01): voor 1 maart rondetafel over het duwvaartkanaal", in: *De Standaard*, 23 januari 1975.

Anoniem, "Albertkanaal: duwbak in 1976, Cockerill heeft geen interesse voor slurry", in: *De Standaard*, 14 februari 1975.

Anoniem, "Geen rondetafel over duwvaartkanaal", in: *Het Laatste Nieuws*, 14 maart 1975.

Anoniem, "Duwvaartkanaal in de diepvries", in: *Het Laatste Nieuws*, 24 april 1975.

Anoniem, "Zwaaikom voor duwvaartkanaal in aanleg", in: *De Nieuwe Gazet*, 11 februari 1976.

Anoniem, "Een geschiedenis met toekomst?: kwarteeuw milieubeweging in Vlaanderen", in: *Milieurama*, 1995, nr. 4, pp. 3-5.

Anoniem, "25 jaar *Bond Beter Leefmilieu*: kroniek van een kwarteeuw milieubeweging", in: *Milieurama*, 1996, nr. 9, pp. 3-6.

Abma, E., Naar een sociologie van collectieve actie, in: Schreuder, O. (ed.), *Moderne bewegingen*, Zeist, Kerckebosch, 1985, pp. 34-55, zie Wagrave, S., *Nieuwe Sociale Beweging: een type van sociale beweging*, in: *Tijdschrift voor Sociologie*, 1992, nr. 1, pp. 75-103.

- Bresseleers, J., *AGALEV : van een amateuristische politiek naar een professionele partij? Haar elektorale opgang, partijorganisatie strategie en programma*, Gent, Ugent onuitgegeven licentiaatsthesis, 1992, 259 p.
- Buechler, S. en Cylke, F., *Social Movements: perspectives and Issues*, California, Mayfield Publishing Company, 1997, 578 p.
- Buyle, D., "Van Pechstrook tot Paradigma", in: *De Nieuwe Maand*, 1985, nr. 1, pp. 16-27.
- Cleiren, M., "Voor omleidingskanaal Oelegem-Zandvliet: achttien bruggen en twee sluizen", in: *De Standaard*, 21 januari 1971.
- De Aguirre, P., "Nieuwe Sociale Bewegingen, op de naad van systeem en leefwereld", in: *Streven*, 1990, april, pp. 624-632.
- De Aguirre P., "Het lot van nieuwe sociale bewegingen. Een analyse van hun samenhang en mogelijke samenwerking", in: *Kultureelven*, 1989, nr. 5, pp. 64-71.
- Deschouwer, K., *Politieke partijen in België*, Antwerpen, Kluwer, 1987, 147 p.
- Deschouwer, K., "Groener kan niet meer", in: *De Nieuwe Maand*, 1991, nr. 2, pp. 27-29.
- Deneckere, G., *Sire, het volk mort. Sociaal protest in België, 1831-1918*, Gent, 1997, 415.
- De Vrieze, F., *De haven van Antwerpen en haar Europees hinterland*, Gent, Ugent onuitgegeven licentiaatsverhandeling, 1989.
- Duyvendak J. e. a. (red.), *Tussen verbeelding en macht: 25 jaar nieuwe sociale bewegingen in Nederland*, Amsterdam, Sua, 1992, 284 p.
- Dyck, B., "Duwvaartkanaal doet de emmer overlopen: de bevolking neemt het niet meer", in: *Koerier*, 11 juli 1973.
- Florizoone P., *De Groenen: ideeën, bewegingen en partijen*, Antwerpen, Kluwer, 1985, 194 p.
- François L. en Dewever B., *Gestemd verleden: mondelinge geschiedenis als praktijk*, Schaarbeek, Vlaams Centrum voor Volkscultuur, 2003, 72 p.
- Goodwin, J. and Jasper, J. (eds.), *The social movements reader: cases and concepts*, Cornwall, Blackwell Publishing, 2003, 394 p.
- Hellemans, S., "De groene versnelling", in: *De Nieuwe Maand*, 1984, n. 5, pp. 365-367.
- Hellemans, S. en Kitschelt, H., "AGALEV en Ecolo als links-libertaire partijen. Of de partijpolitieke vertaling van een nieuwe breuklijn", in: *Res Publica*, 1990, nr. 1, pp. 81-94.

Hellemans, S., De politieke potentie van een kleine schare militanten, in: Janssens, F. en Willems, R., *Tussen droom en daad: 10 jaar AGALEV in het parlement*, Brussel, vzw Ploeg, 1991, pp. 143-156.

Hooghe, “Wat is er verkeerd met België? Ronald Inglehart en de politieke cultuur in België”, in: *De Nieuwe Maand*, 1992, nr. 9, pp. 9-13.

Hellemans, “Nieuwe sociale bewegingen in de Belgische politiek: een impressie”, in: *Res Publica*, 1993, nr. 2, pp. 68-75.

Hellemans, S. en Hooghe, M. (red.), *Van ‘Mei 68’ tot ‘Hand in Hand’: nieuwe sociale bewegingen in België 1965-1995*, Leuven- Apeldoorn, Garant, 1995, 173 p.

Hooghe, M., De milieubeweging. Een reus op duizend voetjes, in: Hellemans, S. en Hooghe, M. (red.), *Van ‘Mei 68’ tot ‘Hand in Hand’: nieuwe sociale bewegingen in België 1965-1995*, Leuven- Apeldoorn, Garant, 1995b, pp. 49-68.

Hooghe, M., “De invloed van de milieubeweging op het milieubeleid: neo-corporatisme of culturele vernieuwing?”, in: *Res Publica*, 1995a, nr. 1, pp. 94-107.

Hooghe, M., *Nieuwkomers op het middenveld. Nieuwe sociale bewegingen als actoren in het Belgische politieke systeem*, Brussel, VUB, Doctoraatsverhandeling, 1997.

Hooghe, M., “Selectieve uitsluiting in het Belgische politieke systeem. Innovatie en protest door nieuwe sociale bewegingen”, in: *Res Publica*, 1998, nr. 1, pp.

Hooghe, M. en Billiet, J. (eds.), “Historische en sociologische benaderingen van nieuwe sociale bewegingen”, *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 2004, nr. 3.

Hooghe, M. en Billiet, J., “Inleiding: Tussen vernieuwing en continuïteit. Sociologen en historici over nieuwe sociale bewegingen”, in: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 2004a, nr. 3, pp. 319-329.

Hooghe, M., “Een bewegend doelwit: de sociologische en historische studie van (nieuwe) sociale bewegingen in Vlaanderen”, in: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 2004b, nr. 3, pp. 331-357.

Inglehart, R., Changing Values in Post-Industrial Societies, in: Goodwin, J. and Jasper, J. (eds.), *The social movements reader: cases and concepts*, London, Blackwell, 2003, 394 p.
2003, pp. 65-71

Jacobs D. en Roebroek J., *Nieuwe sociale bewegingen in Vlaanderen en Nederland*, Antwerpen, Uitgeverij Leon Lesoil-Toestanden-Boeken, 1983, 117 p.

- Janssens, F. en Willems, R., *Tussen droom en daad: 10 jaar AGALEV in het parlement*, Brussel, VZW Ploeg, 1991, 158 p.
- Koch, L. "Gemeentelijk informatierecht", in: *Het Blad*, Daens Aktiefonds, 1979, nr. 23, pp. 19-21.
- Koch, L., "Ontzuilend werken in de gemeente", in: *Het Blad*, Daens Aktiefonds, 1979, nr. 26, pp. 9-11.
- Koch, L., "Politiek gelezen, politiek rechtgezet", in: *Bladgroen*, 2 mei 1996.
- Kriesi, H., Koopmans R., Duyvandak, J. en Giugni, M., *New social Movements in Western Europe: A comparative analysis*, UCL Press, USA, 1995, 309 p.
- Leroy, P., *Milieubeweging en milieubeleid: sociale en politieke aspecten van het milieubeleid*, Antwerpen, Nederlandse Boekhandel, 1985, 248 p.
- Loorenz, C., *De constructie van het verleden: een inleiding in de theorie van de geschiedenis*, Amsterdam, Boom, 1987, 399 p.
- Luykx Th. en Platel M., *Politieke geschiedenis van België, 2: van 1944 tot 1985*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen, 1985.
- Meadow, D., *Rapport van de Club van Rome*, Antwerpen, Het Spectrum, 1973, 199 p.
- Maesele, J., *De ecologische beweging: algemene ideologiekritiek en casusanalyse van AGALEV*, Gent, Ugent, onuitgegeven licentiaatthesis, 1984, 161 p.
- Mertens, F., *Vijf jaar op avontuur met AGALEV*, Turnhout, Heibrand, 1988. 106 p.
- Padmos, B., *De scriptiesupporter: een doeltreffende aanpak van je scriptie*, Leuven, Garant, 2001, 112 p.
- Peeters, A., en Vermeiren, I., *De jaren zeventig: van groen naar groener*, Borgerhout, Stil Leven, 1981, 188 p.
- Pieters, J., *De continuïteit binnen de milieubeweging: natuurbescherming in relatie met milieuactiegroepen in de vroege jaren zeventig*, Gent, Ugent onuitgegeven licentiaatsverhandeling, 2002, 205 p.
- Reynaert, H., *Interne Belgische Politiek: De Groenen*, Gent, Vakgroep Politieke Wetenschappen, 2004, 48 p.
- Reynebeau, M., *De Eeuw van België*, Tielt, Lannoo, 1999, 223 p.
- Reynebeau, M., *Een geschiedenis van België*, Tielt, Lannoo, 2003, 448 p.
- Roediger e.a., *Psychologie: een inleiding*, Gent, Academia Press, 1996, 916 p.

Seberechts, F., *Politieke en institutionele geschiedenis van de haven van Antwerpen*, Gent, Ugent, Doctoraatsverhandeling, 2001, 924 p.

Schokkaert, B., *Het ekologisme in Vlaanderen: een voorbeeld van een nieuwe sociale beweging?*, Gent, Ugent, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, 1989, 159 p.

Schreuder, O., *Sociale bewegingen: een systematische inleiding*, Deventer, Van Loghum Slaterus, 1982, 271 p.

Smits, J., *Democratie op straat: een analyse van de betogingen in België*, Leuven, Acco, 1984, 373 p.

Staes, J., "Miljardenproject zal de voorkampen onherstelbaar verminken: Duwvaart kost 1000 hectaren groen", in: *Gazet van Antwerpen*, 24 maart 1973.

Staes, J., "Felle debatavond over duwvaartkanaal: economische noodzaak in twijfel gesteld", in: *Gazet van Antwerpen*, 11 april 1973.

Staes, J., "Openbrief aan Tindemans en de Clercq: Poma vraagt veto tegen kanaal", in: *Gazet van Antwerpen*, 21 juni 1973.

Staes, J. "Duwvaartkanaal is een dure ramp. Volksvertegenwoordiger Poma voor bomvolle Brasschaatse feestzaal: protest bij de bevolking groeit", in: *Gazet van Antwerpen*, 19 juli 1973.

Staes, J., "Trace van duwvaartkanaal blijft behouden", in: *Gazet van Antwerpen*, 19 juli 1973.

Staes, J., "Antwerpse markt liep vol: duizenden fietsers betoogden tegen duwvaartkanaal, actiecomité legde 'oorlogsverklaring' af", in: *Gazet van Antwerpen*, 8 oktober 1973.

Staes, J., "Strijd rond duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet nog onbeslecht", in: *Gazet van Antwerpen*, 26 januari 1974.

Staes, P., "681 ha Voorkampen verdwijnen eerlang: duwvaartkanaal door 8 gemeenten schendt natuur", in: *De Standaard*, 8 maart 1973.

Staes, P., "Duwvaartkanaal nodig? Albertkanaal volledig verbreden is de allerbeste oplossing", in: *De Standaard*, 13 maart 1973.

Staes, P., "Brasschaats arboretum ernstig bedreigd door duwvaartkanaal: Schotens burgemeester niet uitzinnig blij", in: *De Standaard*, 21 maart 1973.

Staes, P., "Duwvaartkanaal zet zwart bloed. Burgemeester Kapellen: waarom deden de groencomités niets? Stabroek verliest twee derden van grondgebied", in: *De Standaard*, 22 maart 1973.

Staes, P., "Duwvaartkanaal kan Pidpa-waterwinning te Brasschaat bedreigen. Peil reeds verlaagd door put aan E10 te Schoten", in: *De Standaard*, 27 maart 1973.

Staes, P., "Actiecomité *Red de Voorkempen*: Duwvaartkanaal betekent einde van de Voorkempen als natuurreserve voor Antwerpen", in: *De Standaard*, 29 maart 1973.

Staes, J., "Duwvaartkanaal is economisch onverantwoord: de mening van UFSIA professor Virenque", in: *Gazet van Antwerpen*, 20 juni 1973.

Staes, P., "De werkgroep moet ook alternatief tracé grondig bespreken", in: *De Standaard*, 24 juli 1973.

Staes, P., "Drukkingsmiddel op NMBS. Lhonneux: een korter tracé voor de duwvaart zou beter zijn", *De Standaard*, 1974.

Staes, P., *Zacht gekookte eitjes. Een politieke vertelling over het groene fabriekje*, Groot-Bijgaarden, Scoop, 1996, 205 p.

Steenkiste, G., "Actief en passief van de milieubeweging", in: *De Nieuwe Maand*, 1982, nr. 6, pp. 365-375.

Stouthuysen, P., "De Politieke identiteit van de Vlaamse groene partij AGALEV", in: *Res Publica*, nr. 2, 1983, pp.357-375.

Swyngedouw, Waar voor je waarden: de opkomst van het Vlaams blok en AGALEV, 1992, IPSO Kuleuven, nr 1, pp. 34-37.

Thijs, E., *Duwvaartmanifest*, Antwerpen, Actiecomité Red de Voorkempen, 1975, 60 p.

Toen, E., Geschiedenis en de spanning tussen economie en ecologie, in: *De relatie tussen economie en ecologie gisteren, vandaag en morgen. Jaarboek ecologische geschiedenis 1998*, Gent, Academia Press, 1998, pp. 13-24.

Uyttenhove, I., *De plaatselijke werking van AGALEV in het arrondissement Antwerpen*, onuitgegeven licentiaatthesis, 1986

Vanden Bussche, S., *Nieuwe sociale bewegingen in Vlaanderen en hun plaats in de anti-systeem beweging: een theoretisch perspectief vanuit de wereldsysteem analyse*, Gent, Ugent, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, 2003, 111 p.

Van de Putte, B., *De politieke besluitvorming en de ecologische crisis : een theoretisch kader voor de analyse van de nieuwe sociale bewegingen in hun politieke context*, Gent, Ugent, onuitgegeven licentiaatsthesis, 1998, 210 p.

Van der Heijden, H., *Tussen aanpassing en verzet: milieubeweging en milieudiscours*, Ambo, Antwerpen, 2000, 264 p.

- Vanhaute, E., *Economische en sociale geschiedenis van de Nieuwste Tijden*, Gent, Academia Press, 2002, 166 p.
- Van Noort, W., *Bevlogen Bewegingen: een vergelijking van de anti-kernenergie, kraak- en milieubeweging*, Amsterdam, SUA, 1988, 300 p.
- Verschuere, J., *Plaats voor de homo ludens!: Vlaamse provo's als nieuwe sociale beweging in een ruimtelijk wereldsysteemanalyse perspectief*, Gent, onuitgegeven licentiaatsverhandeling (geschiedenis), 2003, 195 p.
- Verschuren, P., *De probleemstelling voor een onderzoek*, Antwerpen, Uitgeverij Het Spectrum, 1986, 166 p.
- Verseyle, Luc, *Memoires. AGALEV: Strekking donkergroen 1977-1987*, Leuven, Davidsfonds, 2002, 172 p.
- Virenque, P., Broekhoven, E. en Nonneman, W., *Investeringsanalyse van een duwvaartverbinding Oelegem-Antwerpen*, Brussel, Bond Beter Leefmilieu, 1975, 301 p.
- Van der Heijden, H., "De milieubeweging in de twintigste eeuw", in: *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*, 2004, nr. 3, pp. 445-483.
- Van Der Hert, B., "Belgische binnenscheepvaart", in: *Het Tijdschrift van het Gemeentekrediet*, 1996, nr. 197, pp. 51-72
- Van Der Hert, B., "Transport in België", in: *Het Tijdschrift van het Gemeentekrediet*, 1997, nr. 201, pp. 5-21.
- Van Hooymissen, "Duwvaart: technische en economische aspecten", in: *Intermediair*, 25 februari 1972.
- Vanhoren, I., "Actiemiddelen van drukkinggroepen in België. Onderzoek aan de hand van het Vrouwen Overleg Komitee, de Bond Beter Leefmilieu, het Vlaams Artsensyndicaat en de Belgische Boerenbond", in: *Res Publica*, 1990, pp. 95-115.
- Walgrave, S., *AGALEV, van beweging naar partij*, Onuitgegeven licentiaatsverhandeling sociologie, KU Leuven, paginas, 1988, 367 p.
- Walgrave, S., "De Kronstadt-opstand van AGALEV", in: *De Nieuwe Maand*, 1989, nr. 4, pp. 19-23.
- Walgrave, S., "Van Anders Gaan Leven tot AGALEV", In: Janssens, F. en Willems, R. (red.), *Tussen Droom en Daad. 10 jaar AGALEV in het parlement*, Brussel, vzw Ploeg, 1991, pp. 131-142.

Waggrave, S., "Nieuwe Sociale Beweging: een type van sociale beweging", in: *Tijdschrift voor Sociologie*, 1992, nr. 1, pp. 75-103.

Walgrave, S., *Nieuwe sociale beweging in Vlaanderen: een sociologische verkenning van de milieubeweging, de derde wereldbeweging en de vredesbeweging*, Leuven, KUL Sociologisch onderzoeksinstituut, 1994, 215 p.

Walgrave, S., *Tussen loyaleiteit en selectiviteit: over de ambivalente verhouding tussen nieuwe sociale bewegingen en groene partij in Vlaanderen*, Leuven, Garant, 1995, 361 p.

Witte, E., Craeybeckx, J. en Meynen, A., *Politieke geschiedenis van België: van 1830 tot heden*, Brussel, VUBPress, 1997, 478 p.

Witte, E. *Over bruggen en muren. Hedendaagse politieke geschiedenis en politieke wetenschappen in België (1945-2000)*, Leuven, Universitaire Pers, 2003, 170 p.

3. Sites

www2.vlaanderen.be

www.odis.be

www.antwerpen.be

www.stadsarchief.antwerpen.be

www.KADOC.be

www.AMSAB.be

www.liberaalarchief.be

www.archiefbank.be

BIJLAGEN

