

**Paul Van Dyck;  
van groen naar groener**

Hij wordt wel eens een vervelende luis in de pels, notoir dwarsligger of ‘ambetanterik’ genoemd, zegt hij grijnzend, want eigenlijk beschouwt hij het als een compliment. En ondanks deze stempel die wel eens op hem gedrukt wordt, zijn er velen, ook onder zijn tegenstanders, die het volste respect koesteren voor Paul Van Dyck. Hij bijt zich dan ook reeds een kleine veertig jaar lang niet aflatend en gedreven vast in de – vooral meer lokale en regionale – milieuproblematiek, waarvoor hij dossiers doorploegt, vergaderingen bijwoont, rapporten opstelt en actie voert zoals weinigen het hem zullen nadoen.

Zijn palmares is dan ook ronduit verbluffend en leest als een geschiedenis van de nieuwe – actiegerichte – milieubeweging die eind jaren 1960, begin jaren 1970 haar oorsprong kent en waarvan hij een van de pioniers was.

Als Paul Van Dyck (Mortsel, 1949) in 1971 door twee vrienden meegevraagd wordt naar een jaarvergadering van de Antwerpse afdeling van de Belgische Jeugdbond voor Natuurstudie (BJN, de voorloper van de huidige JNM), wandelt hij nog diezelfde avond als secretaris van de afdeling naar buiten. Daarmee begint zijn stormachtige groene ‘carrière’. Hij wordt actief in allerlei Antwerpse en Mortselse milieugroepen, waarbij zijn interesse zich in de eerste plaats toespitst op milieu en ruimtelijke ordening.

Dat hij mee aan de wieg stond van de milieubeweging is hierbij zeer letterlijk te nemen. Hij was in de jaren 1970 medeoprichter en/of actief lid van AktieKERN Antwerpen, Verenigde Aktiegroepen voor Kernstop, Aktie in Kringloop Leven, Aktiegroep Tegen de Uitbreiding van het Vliegveld te Deurne en Verenigde Actiegroepen Tegen de Uitbreiding van het Vliegveld te Deurne, Red de Voor Kempen, Verenigde Aktiegroepen Schelde-Rupel, Aktie Tegen de Verspilling van Landbouw-



Paul Van Dyck bij een protest-wandeling tegen de aanleg van de startbaan in Deurne, 24 oktober 1998 (Amsab-ISG, Gent)

gronden op Linkeroever, Daens-Aktiefonds (Koördinatie Gewestplanactie voor de regio Neerdoorpen), Anti-Autostrade Front, Mortsels Aktiekomitee Leefmilieu, Wijkraad Mortsel Noord, Progressieve Aktiegroep Mortsel en Groenkomitee Mortsel.

Daarnaast fietste hij reeds vanaf de eerste fietseling in 1973 te Antwerpen mee met de Groene Fietsers en was hij actief in Tram voor Alleman, Werkgroep Verkeer Antwerpen, het FietsOntlastingsFonds (FOFO) en de Mortselse Verkeerscommissie. Hij was ook lid van diverse verkeerswerkgroepen.

Als voorzitter van de reeds aangehaalde Antwerpse afdeling van de Belgische Jeugdbond voor Natuurstudie, waarvoor hij ook een tijd op nationaal vlak actief was, was hij begin jaren 1970 ook betrokken bij de oprichting van de Bond Beter Leefmilieu. Ook de Club van Actieve Niet-rokers (CAN) richtte hij mee op.

Paul Van Dyck was al in 1973 actief in de beweging Anders Gaan Leven. Hieruit ontstond in 1977 de politieke partij Agalev, waarvoor hij van 1981 tot 1985 als eerste verkozen uit het Antwerpse in de provincieraad zetelde, als invaller voor senator Marjet Van Puymbroeck. In 1982 kwam hij op bij de gemeenteraadsverkiezingen, waarbij Agalev meteen de derde partij werd in Mortsel. Ruim anderhalf

decennium lang haalde Agalev daar de beste uitslagen voor heel Vlaanderen. In mei 1983 werd hij gemeenteraadslid en fractieleider, twee functies die hij onafgebroken waarnam tot hij eind 1996, een jaar eerder dan voorzien, enigszins gedesillusioneerd de gemeentepolitiek verliet. Van 1997 tot 2000 was hij politiek secretaris voor Agalev te Mortsel en zetelde hij in de Politieke Raad van Agalev. In 2000 kwam hij als lijstduwer opnieuw op bij de gemeenteraadsverkiezingen. Vanaf januari 2001 tot eind december 2006 was hij schepen voor Openbare Werken, Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu in Mortsel. Een zeer zwaar ambt gezien het aantal verantwoordelijkheden – die in de huidige coalitie over drie schepenen verdeeld zijn – dat hij niettemin met succes wist te volbrengen.

Hij werkte ook altijd eigenhandig mee aan het sinds 1982 verschijnende lokale Agalev/Groen-blad *Gist voor Mortsel*, dat mee aan de basis van het succes van Agalev te Mortsel ligt. Na de uitgave van het eerste nummer van ‘de Gist’ werd de naam van het officiële gemeentelijke infoblad trouwens veranderd van *Gids voor Mortsel* in *Mortsel vandaag*.

Momenteel werkt Paul Van Dyck aan de faculteit Farmaceutische, Biomedische en Diergeneeskundige Wetenschappen van de Universiteit Antwerpen.

### Het archief

Het aan Amsab-ISG overgedragen archief is allesbehalve volledig en geeft slechts een fragmentarisch beeld van de activiteiten van Paul Van Dyck. Een deel werd geschonken aan de Heemkundige Kring Mortsel. Een ander gedeelte gooide hij begin jaren 1990 weg wegens plaatsgebrek. Dit betrof vooral documentatie en minder belangrijk archiefmateriaal van verenigingen waarin hij geen kernfunctie vervulde. Nog een ander gedeelte van zijn archief bewaart hij thuis, want vanaf de zijlijn volgt hij nog steeds een aantal – vooral lokale – dossiers.

Een belangrijk archiefbestand van de eerste generatie Agalev-provincieraadsleden en de voorgeschiedenis daarvan schonk hij in 1986 aan Agalev, samen met een op een openbare verkoop gekocht archief van een voormalig bestendig afgevaardigde, waaronder een dertigtal delen met alle stenografisch genoteerde notulen van de vergaderingen. Op een avond kwam Van Dyck in het Groenhuis in Borgerhout en stelde tot zijn verbijstering vast dat al het zorgvuldig bewaarde materiaal tijdens een papierslag was meegegeven! Een zoveelste triest verhaal over de manier waarop dikwijls met unieke getuigenissen uit het verleden wordt omgesprongen.

De schenking van Paul Van Dyck aan Amsab-ISG, opgeborgen in negentien dozen (1971-2008), is een conglomeraat van duidelijk te onderscheiden archieven van verschillende organisaties waarin hij een functie vervulde en/of actief was. De voornaamste zijn Agalev (provincie- en gemeenteraadslid), het Mortsels Aktiecomitee Leefmilieu (secretaris) en de Aktiegroep Tegen de Uitbreiding van het Vlieg-

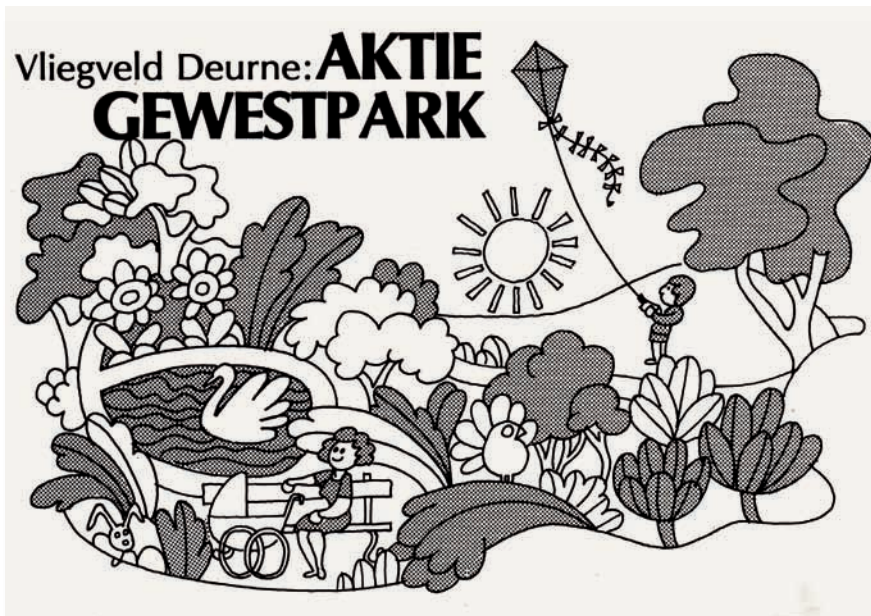
veld te Deurne en de hierop volgende Verenigde Actiegroepen Tegen de Uitbreiding van het Vliegveld te Deurne. Daarnaast zijn er nog interessante dossiers van de Belgische Jeugdbond voor Natuurstudie (algemeen nationaal natuurbeschermingssecretaris), Aktie Tegen de Verspilling van Landbouwgronden op Linkeroever (voorzitter), Wijkraad Mortsel Noord (lid van de stuurgroep) en AktieKERN. De restfractie van het archief bevat een amalgaam aan documenten over en van zowat alle bovenvermelde groepen en acties.

De keuze om het archief van de Aktiegroep Tegen de Uitbreiding van het Vliegveld Deurne (ATUV) en de Verenigde Actiegroepen Tegen de Uitbreiding van het Vliegveld te Deurne (VATUV) te ontsluiten, was snel gemaakt. Qua volume omvat het zowat een derde van het overgedragen archief. Daarnaast bleek ook al snel dat het het meest volledige is. Dit is niet zo verwonderlijk: Paul Van Dyck was reeds van in het begin betrokken bij het protest tegen de luchthaven en is tot op de dag van vandaag actief in de werking van VATUV. Het archief, dat teruggaat tot 1973, heeft dan ook een zeer grote actualiteitswaarde omdat de plannen voor en het verzet tegen de luchthaven van Deurne nog steeds regelmatig tot de nodige controversen leiden. Een historisch archief hoeft wel degelijk geen oude koek te zijn.

Er werd voor geopteerd om het archief als één geheel te behouden. Het betreft immers het archief van één milieumilitant die vanuit zijn bekommernis ageert tegen de luchthaven, en niet de archieven van de organisaties die hier ook tegen opkomen. Wegens de diverse functies die Paul Van Dyck gelijktijdig bekleedde, bevatten veel dossiers bovendien ook materiaal van verschillende andere organisaties. Deze dossiers uit elkaar halen zou onverantwoorde schade toebrengen aan het geheel. Het archief geeft immers op treffende wijze de verstrengeling tussen verschillende milieuactiegroepen én de partij Agalev weer rond één problematiek. In het archiefschema werd vanzelfsprekend wel een onderverdeling gemaakt in de opeenvolgende organisaties ATUV, V-ATUV en VATUV vzw.

### **De strijd tegen de luchthaven te Deurne**

In 1923 werd het vliegveld te Deurne aangelegd omdat het vliegveld op het Wilrijkse Plein ingesloten werd door de oprukkende agglomeratie. In 1963, na de afschaffing van de luchtverbinding Antwerpen-Londen, was er op ministerieel niveau voor de eerste maal sprake van de sluiting van het vliegveld van Deurne. Ook de daaropvolgende jaren werd sluiting nog overwogen. In 1970 wordt het vliegveld van Deurne ingetekend als stadsgewestpark in het Voorontwerp Gewestplan Antwerpen en in 1975 in het Structuurplan Mortsel, in het kader van het bredere plan vijf 'groene vingers' tot in de stad te doen reiken. De Antwerpse luchthavenpromotoren stelden alles in het werk om dit plan, en een mogelijke sluiting, tegen te gaan, daarin gesteund door de lokale pers. Er werd zelfs een plaatje uitgegeven waarin de luchthaven wordt bezongen.



Kaartje voor de aanleg van een gewestpark in Deurne (Amsab-ISG, Gent)

Toen in 1973 de Luchthavencommissie Noord de eerste voorstellen voor een verlenging van de startbaan lanceerde, werd als tegenreactie het Startactiekomitee opgericht. Het comité, dat voornamelijk bestond uit enkele zich van de problemen bewuste bewoners en leden van de sportclubs uit de omgeving van het vliegveld, wou vooral protesteren tegen de lawaaihinder en uitbreidingsplannen van de luchthaven. Het groeide al spoedig uit tot de Actiegroep Tegen de Uitbreiding van het Vliegveld te Deurne (ATUV), dat brede steun genoot van verscheidene socioculturele verenigingen, scholen, ziekenhuizen en andere instellingen en van vooraanstaande personaliteiten uit de meest diverse kringen. Dat voor- en tegenstanders lijnrecht tegenover elkaar stonden, werd onmiddellijk duidelijk bij de officiële oprichtingsvergadering op 17 september in het gemeentehuis te Mortsel, waar de oprichtende leden van de actiegroep en de burgemeesters van alle omringende gemeentes samenkwamen. De politie en de rijkswacht moesten er aan te pas komen om hen via het politiebureau en via een ondergrondse tunnel het gemeentehuis binnen te loodsen en om hen later te ontzetten, omdat ze geconfronteerd werden met een groot aantal rumoerige en agressieve voorstanders van de vlieghaven die opgetrommeld waren door de luchthavenlobby.

De daaropvolgende jaren organiseerde ATUV heel wat activiteiten, zoals debatavonden, pamflet- en affichecampagnes, enkele zwarte-vlaggenacties, een levende-kettingmanifestatie met de Groene Fietsers, enkele autokaravanen en een aantal

kleine acties. Met de komst van de Boeing 737 voor regelmatige vluchten op Londen, eind 1975, verhoogde het verzet tegen de luchthaven. Naast de oorspronkelijke tegenstanders, enkele breder gerichte milieuactiegroepen en de beweging Anders Gaan Leven, ontstonden in deze periode enkele nieuwe (buurtbewoners)actiegroepen, die zich meer specifiek op de luchthavenproblematiek van Deurne richtten. De bundeling van deze milieu- en buurtgroepen rond de luchthaven, onder coördinatie van ATUV, werd al snel omgedoopt tot Verenigde Actiegroepen Tegen Uitbreiding Vliegveld, kortweg V-ATUV.

V-ATUV overkoepelde de vijf actiegroepen uit de omliggende gemeenten en districten die ageerden tegen de luchthaven: Actiegroep voor afschaffing luchthavenlawaai (Berchem), Mortsels Actiecomité Leefmilieu (Mortsel), Jetstop (Deurne), AGB Anti-Jets (Borsbeek) en Stop Jetluchthaven (Boechout/Vremde). Het eisenpakket omvatte geen verdere uitbouw van het vliegveld, geen verdere uitbreiding van het jetverkeer en de verhuis – ten laatste tegen 1980 – naar een nieuwe luchthaven of naar Zaventem en de omvorming van het vliegveld tot een stadsgewestpark, zoals vooropgesteld in het Voorontwerp Gewestplan Antwerpen. Deze laatste eis kwam ook tot uiting in de naamsverandering van de actiegroep, die voluit stond voor Verenigde Actiegroepen Tegen de Uitbreiding van het Vliegveld te Deurne en voor de verwezenlijking van het stadsgewestpark.

Er werd een campagne opgestart onder het motto 'JETS-NEEN/PARK-JA'. De eerder toegepaste actiemethodes werden voortgezet, maar daarnaast kwam de nadruk ook meer en meer te liggen op studie en onderzoek, het samenstellen van dossiers, het opstellen van rapporten en perscommuniqués en het beïnvloeden van het beleid. In dit verband was het door Amerikaanse deskundigen opgestelde *Dixon-Speas rapport*, een door de minister van Verkeerswezen besteld onderzoek over de luchtvaart in België, een grote opsteker. De resultaten waren vernietigend: het vliegveld Deurne kon enkel voor kleine luchtvaart open blijven en zou daarom best sluiten. Opvallend hierbij was dat het oorspronkelijke Engelse rapport nog veel scherper was dan de Nederlandse vertaling ervan.

Ondanks alle acties werd in het Ontwerp Gewestplan de bestemming van de luchthaven gewijzigd in zone van openbaar nut, e.g. vliegveld. Het protest werd dan ook in alle hevigheid voortgezet. Er werd een grote Gewestplan-actie op het getouw gezet waarbij een petitie ruim 15.000 handtekeningen vóór parkgebied opleverde. Net voor het gewestplan definitief moest worden goedgekeurd, stelde V-ATUV een alternatief plan voor, ontworpen door de Studiegroep Boekenbergpark: het Jan Olieslagerspark, genoemd naar de grondlegger van de Deurnse luchthaven.

Het mocht echter niet baten: eind 1979 werd het vliegveld toch ingetekend als zone van openbaar nut, met als nabestemming parkzone. Dit betekende weliswaar dat de vlieghaven in de toekomst in geen geval mocht uitbreiden, maar impliceerde het behoud van de bestaande toestand. Hierna viel het protest tegen de luchthaven in Deurne stil, waarbij de verplaatsing van de vluchten met straalvliegtuigen naar Zaventem zeker ook een rol speelde.



Een kleine kern van V-ATUV-leden bleef zich echter hardnekkig vastbijten in het dossier van de luchthaven. Het actievoeren spitste zich voornamelijk toe op het uitdiepen van de dossierkennis met het oog op het beïnvloeden van de politieke besluitvorming, waarbij kon worden gerekend op bredere steun in het politieke halfroond. In de jaren 1980 flakkerde het protest wel nu en dan terug op; een eerste maal tegen de militaire stuntshows en later tegen de komst van zweefvliegtuigen die door sportvliegtuigen de lucht werden ingetrokken. Hoewel dit protest nooit dezelfde proporties aannam van dat in de jaren 1970, boekte V-ATUV in beide gevallen succes: militaire stuntshows en zweefvliegtuigen werden verboden.

In 1990 wordt door minister Sauwens een Overlegorgaan Luchthaven Antwerpen geïnstalleerd, maar V-ATUV werd hier niet bij betrokken. De milieubeweging was hierin wel vertegenwoordigd door de Bond Beter Leefmilieu, waarvan V-ATUV lid was. Het overlegorgaan bleek al snel een lege doos te zijn, er werd zelfs een toeristische vlucht over Antwerpen georganiseerd om de tegenstanders van hun ongelijk te overtuigen.

In die periode stonden de activiteiten van V-ATUV op een laag pitje en was de protestbeweging ingedommeld. Hierin kwam plots verandering toen de Antwerpse gemeenteraad op 22 mei 1995 een motie voor de verlenging van de startbaan goedkeurde. Het startschot voor het protest werd gegeven door enkele leden van de Beweging voor Sociale Vernieuwing die een enquête en een hoorzitting organiseerden onder de omwonenden van de luchthaven. 68 procent sprak zich uit tegen een verlenging. In december van datzelfde jaar herrees V-ATUV uit zijn as, gedragen door een veel bredere groep en met veel meer steun van de omwonenden. Niet toevallig is de nieuwe secretaris van V-ATUV afkomstig uit de Beweging voor Sociale Vernieuwing. De ontwikkelingen rond het vliegveld werden opnieuw van nabij gevolgd, er werden nieuwe dossiers opgesteld, persmededelingen uitgegeven en verschillende hoorzittingen, betogingen en acties georganiseerd.

In 1997, het jaar waarin V-ATUV omgevormd werd tot VATUV vzw, werd ook een nieuwe actie- en informatiegroep opgericht met de naam Verlenging Nooit. Die stelde zich in de eerste plaats tot doel de startbaanverlenging tegen te gaan. VATUV en Verlenging Nooit gingen geregeld samenwerken en groeiden naar elkaar toe. Ze lanceerden samen een nieuwsbrief en organiseerden affichecampagnes en betogingen.

Op initiatief van minister Vera Dua werd in 2001 – nadat de toekomst van Deurne als zakenluchthaven werd veiliggesteld door de Vlaamse Regering – een Overlegcommissie Luchthaven Antwerpen opgericht om de omwonenden meer inspraak te geven. Hierin waren de luchthavengemeenschap, milieuspecialisten uit omringende gemeenten en de provincie, de Bond Beter Leefmilieu, lokale politici uit de gemeenteraden en ditmaal dus ook omwonenden via VATUV en Verlenging Nooit vertegenwoordigd.

In 2006 bleek dat het heersende wantrouwen bij de actiegroepen en de omwonenden niet geheel onterecht was. Dat jaar werd een plan op de politieke agenda

geplaatst om de militaire baan te verleggen en te ondertunnellen, om een veiligheidszone aan te leggen voor een aanvliegroute voor vliegtuigen. Daarnaast werden ook de mogelijke inplanting van een bedrijventerrein en de toekomstige exploitatie van het vliegveld onderzocht. Om te voldoen aan de heersende internationale veiligheidsvereisten werd in datzelfde jaar ook de officiële toelating verleend om het nodige kap- en snoeiwerk uit te voeren in het groengebied in het verlengde van de startbaan op Fort III. Hiertegen werden meer dan 500 bezwaarschriften ingediend en kwamen de actiegroepen Boomspotting, een samenwerking tussen Natuurpunt en Jong Groen, en Groenfront! in het geweer. Dit zorgde voor een sterke heropleving van de belangstelling voor de luchthavenproblematiek. VATUV zelf bleef hierbij grotendeels buiten beeld, maar speelde achter de schermen een actieve rol.

Deze maatregelen wekten alleszins de indruk dat het hier slechts een eerste stap betrof voor een toekomstige verlenging van de startbaan. Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan van 2007 leek deze vrees te bevestigen. In hetzelfde jaar werd het vliegveld zelfs genoemd als mogelijke locatie voor het nieuwe Antwerpse voetbalstadion.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997 en het ruimtelijk structuurplan van de provincie en de stad hebben een toekomstige uitbreiding resoluut van de hand gewezen; ze komen allen op voor de optie van de Deurnse luchthaven als onderdeel van de ‘groene vingers’ waarover reeds meer dan 35 jaar geleden sprake was. De argumentatie en bewijsvoering van VATUV in het dossier, ondersteund door harde cijfers en feiten, liet meestal geen spaander heel van de argumenten van de voorstanders. De luchthavenpromotoren weerlegden nog nooit ook maar een van de stellingen van VATUV; de luchthaven is verlieslatend, vanuit milieuoverwegingen onaanvaardbaar en breekt door zijn ligging alle records inzake lawaai-belasting en veiligheidsrisico’s: ze is bijna volledig omringd door woonzones, ligt op de rand van de stedelijke agglomeratie en op slechts 3 km van het stadscentrum – een unicum in de westerse wereld. Bijkomende argumenten zijn de nabijheid van Zaventem, op slechts 37 km afstand, en het uitgebreid net van hogesnelheidstreinen dat ook over Antwerpen loopt. Ondanks dat alles werd het Gewestplan Antwerpen uit 1979, dat stipuleert dat indien de luchthaven sluit het gebied een stadspark moet worden, in 2008 aangepast. Onder impuls van de ministers Kris Peeters en Dirk Van Mechelen werd zo maar eventjes 120.000 vierkante meter van het als park bestemde gebied als bedrijventoneel ingetekend. De plannen voor de sluiting lijken dan ook verder weg dan ooit tevoren.