

COLLECTIE

WALTER RESSELER, JOS VAN HOOFSTAT,
GERT VAN OVERSTRAETEN, archivaris Amsab-ISG

De fietser is niet eenzaam

Archieven van de
fietsersbeweging te Antwerpen

De Fietsersbond viert dit jaar zijn 20e verjaardag. Een mooie gelegenheid om de archieven van de fietsersbeweging te valoriseren die bij Amsab-ISG door de jaren heen in bewaring werden gegeven. Jawel, fietsersbeweging en niet Fietsersbond, want aan de oprichting van de Bond zelf ging een hele strijd vooraf waarbij fietsers opkwamen voor hun rechten en de hun geëigende plaats in het verkeer opeisten.

In dit artikel focussen we niet toeval- lig op het Antwerpse, de bakermat van de Groene Fietsers die een pioniersrol vervulden in Vlaanderen voor wat be- treft anders denken over verkeer. Maar lang niet alleen de Groene Fietsers zijn van tel in dit verhaal. Pas een hele tijd nadat zij al berucht en beroemd waren door hun opvallende acties, werden de eerste actie- en studiegroepen opgericht die zich specifiek op de pro- blematische situatie van het fietsen en de fietser zelf richtten.

Walter Ressler, een bevoorrechte getuige die reeds begin jaren 1970 op het zadel sprong ter verdediging van de rechten van de fietser, dook in zijn persoonlijk archief om de historiek van deze groepen te schrijven. Als fervent fietsmilitant was hij direct betrokken bij zowat elk initiatief hieromtrent. Zijn manuscript vormt de basis voor het eerste deel van dit artikel. Hierop aansluitend blikt zijn kameraad Jos van Hoofstat terug op de beslissende periode in de aanloop naar het ontstaan van de Fietsers- bond.

Antwerp: the most bike-hating city of Europe

Wie de geschiedenis van de fietsersbeweging in Antwerpen wil schrijven, kan niet voorbij aan de Groene Fietsers. Tot begin van de jaren 1990 kon je niets doen in verband met fietsen in het Antwerpse zonder dat je te horen kreeg ‘Ha da’s van de Groene Fietsers zeker?’.

De Groene Fietsers ontstonden begin jaren 1970. Pater Luc Versteyleen, de bezieler van de groene beweging Anders Gaan Leven waaruit later de politieke partij Agalev voortkwam, was sterk getroffen door de jonge verkeersslachtofers die hij als priester moest begraven (o.m. zijn eigen twaalfjarige neefje). Hij verzamelde toen een groepje collegestudenten rond zich waarmee hij elke maandagavond tussen acht en negen samenkwam in de Rodenbachstraat. Met opzet werd het woord ‘vergaderen’ vermeden. Structuur zat er dan ook niet in. Luc was de centrale figuur. Als hij aan de telefoon geroepen werd, en dat gebeurde nogal eens, werd er verder over koetjes en kalfjes gepraat. Toch kwamen heel wat afspraken voor acties tot stand op die maandagavonden.



*bent u er ook zo een die lopen over
een auto een groter misdrijf vindt,
dan rijden over een voetganger?*

(collectie Fofa, Amsab-ISG, Gent)

De Groene Fietsers omschreven zichzelf als een beweging (in de letterlijke zin van het woord) van doelbewuste mensen die zich bereid verklaarden metterdaad geweldloze acties te voeren tegen onverantwoorde natuur- en milieuschendingen, daar waar de officiële beleidsorganen van het land in gebreke bleven, zo niet medeplichtig waren. De middelen: de fiets, de groene fietsplaat en het oproepnummer (bedoeling was een telefoonketen aan te leggen waarlangs de Groene Fietsers konden opgetrommeld worden om actie te voeren).

Met hun acties kregen ze al snel veel aandacht in de media. Ze fietsten onder meer in de Voorkempen tegen de plannen voor de aanleg van het Duwvaartkanaal, naar Hoboken tegen de loodvergiftiging van de Metallurgie, naar Doel tegen kernenergie, en in Deurne tegen het vliegveld aldaar.

De fiets was dan ook eerder een *actiemiddel* dan dat de veiligheid van de fietser en de verbetering van de fietsinfrastructuur het *actiedoel* was. Luc Versteylen zelf was trouwens helemaal geen fanatiek fietser. Hij ging meestal te voet of met het openbaar vervoer, of hij liet zich brengen door zijn 'chauffeur' en levensgezellin Mieke Van Hoof. Hoe dan ook kwamen de acties zeker het imago van de fiets ten goede.

Hiermee is niet gezegd dat de Groene Fietsers helemaal niet bezig waren met de fiets-

problematiek. Begin jaren 1980 was dit zelfs een van de voornaamste thema's waarrond actie werd gevoerd. Zo waren er in juli 1982 acties op de De Keyserlei als protest tegen het weghalen van fietsen door de politie, de zogenaamde *fietsrazzia's*. En op 18 september van datzelfde jaar was er alweer actie op de De Keyserlei, ditmaal omdat bij de heraanleg van deze straat geen fietspad voorzien was. Hiermee reageerden de fietsers op een uitspraak van toenmalig socialistisch schepen Bob Cools die de fietsers uitnodigde 'om de straat maar eens te veroveren'. Een spandoek droeg de tekst 'Antwerp: the most bike-hating city of Europe'. De daaropvolgende maand, op 2 oktober, kwamen de Groene Fietsers op tegen de problematische fietsverbinding Antwerpen-Brussel, terwijl twee dure autosnelwegen het de auto's comfortabel maakten. Met name in Boom strandden ze bij de Rupeltunnel. Een zestigtal fietsers verzamelden daar en richtten er het 'tentenkamp der hopelozen' op omdat ze niet verder konden. Onder rijkswachtbegeleiding zochten ze dan een fietsroute richting Brussel, waarbij al snel duidelijk werd dat ze niet ver geraakten.

Een andere spraakmakende vorm van actievoeren was straatstripsteken. Daarbij werden doodshoofden aangebracht op gevaarlijke kruispunten. Zo onder meer in september 1981



Groene Fietsers schilderen een fietspad op het wegdek in Antwerpen, 1983. Foto: Edward Schellens (Amsab-ISG, Gent)

in Deurne op de hoek van de Boeckenberglei en de Verbovenlei. Omdat de gemeente het werk liet overschilderen, werd het nog eens overgedaan en werd er bijgeschilderd: 'Wie zich schuldig weet, laat dit overschilderen'. Ook de Militaire baan te Wommelgem kreeg bezoek van de straatstriptekenaars, evenals het kruispunt Luitenant Lippenslaan - Te Boelaerlei te Borgerhout en de Legrellelaan ter hoogte van de Eglantierlaan. En het bleef niet bij Antwerpen: er werd geschilderd in Boom, Olen en Brugge.

Van het straatstriptekenen kwam een proces waarbij Luc Versteyleen werd veroordeeld tot een boete wegens het beschadigen van het wegdek. Hij weigerde die te betalen en zei nog liever de gevangenis in te gaan. Tijdens de kerstperiode in 1983 werd hij daadwerkelijk opgesloten

in de gevangenis in de Begijnenstraat, waar hij in hongerstaking ging. Hierbij kon hij op heel wat sympathie rekenen, ook in de pers. Zijn hongerstaking hield hij vol totdat hij van een aantal beleidsmensen, o.m. socialistisch schepenen John Mangelschots, de verzekering had gekregen dat het beleid ten opzichte van de fiets zou verbeteren. Nadien ebden de acties van de Groene Fietsers weg. Maar de eigenlijke strijd moest nog beginnen ...

Dag van de fiets

Niet enkel de Groene Fietsers waren omstreeks 1980 actief rond de rechten van de zwakke weggebruiker. De leefbaarheid van en in de stad was in die tijd een brandend actueel thema. Actiegroepen schoten als paddenstoelen

uit de grond en verdwenen al even snel. Een 10-tal tot soms 25 actiegroepen, buurtcomités en wijkraden werkten toen rond deze thematiek, waaronder Aktiegroep Oude Stad, Werkgroep Stadsbelang en Tram voor Alleman. De alternatieve stadskrant *De Neus* vormde het bindmiddel tussen en was de spreekbuis van veel van deze groepen, en het Elcker-Ik centrum was dé ontmoetingsplaats bij uitstek.

Ook van de partij was de Werkgroep Verkeer Antwerpen (WEVA). Deze groep, opgericht eind 1979, richtte zijn pijlen voornamelijk op een verbetering van het openbaar vervoer en werkte daarop aansluitend ook veel rond stadsplanning. Binnen WEVA was een Werkgroep Fiets actief, getrokken door Paul Van Dyck en Dries Jageneau. Deze werkgroep organiseerde samen met de alternatieve stadskrant *De Neus* twee fietsmanifestaties in juni 1980 en 1981, met telkens een 500-tal deelnemers. De hoofdeis die gepropageerd werd op deze 'Dag van de Fiets' was voorrang voor fietsers en voetgangers. Vanuit verschillende kanten van de agglomeratie werd (zo veel mogelijk in groep) naar het Steenplein gefietst, waar afsluitend een soort meeting plaatsvond. WEVA was ook mede-initiatiefnemer van de verkeerscampagne om overal in de bebouwde kom zone 30 in te voeren.

De Werkgroep Fiets werd reeds na enkele jaren opgeheven, maar WEVA groepeerde een kleine harde kern van fietsactivisten die al snel terug van zich liet horen, met naast Paul Van Dyck en Dries Jageneau onder meer ook Walter Ressler en Fons Mees.

Wij betalen niet!

Eind 1984 kwamen op initiatief van Paul Blondeel een aantal mensen samen die al langer principieel hun fietstaks niet betaalden, of die dit idee alvast wel genegen waren. Onder hen een aantal medewerkers van WEVA, zoals Walter Ressler die in *De Neus* had uiteengezet dat hij zonder taksplaat reed omdat het geld

dat de fietsers aan de provincie afdroegen niet gebruikt werd ter verbetering van de fietsinfrastructuur.

Deze samenkomst resulteerde in de oprichting van het Fietsontlastingsfonds (Fof) op 21 december 1984, door Paul Blondeel, Walter Ressler en Leo Wolfs. Het Fonds propageerde openlijk om te weigeren de provinciale fietstaks te betalen. Hiertoe werd het tijdschrift *Fof-flitsen* uitgegeven, affiches en stickers verspreid, perscommuniqués uitgegeven ... Om meer ruchtbaarheid te geven aan het initiatief werden ook een aantal acties op touw gezet. Zo reden de actievoerders in een opvallende fietstocht door de stad, en gaven ze een 'symbolische frank', gevat in de velg van een fietswiel, af op het ontvangstkantoor van de belastingen. Ook hielden ze enkele prikacties aan lokalen waar fietsplaten verkocht werden, met een proces wegens verstoring van de openbare orde tot gevolg (hetgeen geseponneerd werd). Het belangrijkste strijdmiddel was natuurlijk de effectieve weigering om de fietstaks te betalen. Om zich in te dekken, stortten de deelnemers 9 frank op de rekening van de belastingen en 91 frank in het solidariteitsfonds. Dit als aanklacht tegen het feit dat van de 100 frank te betalen fietstaks slechts 9 procent effectief besteed werd aan voorzieningen voor zwakke weggebruikers. Uit het fietsontlastingsfonds konden dan eventuele boetes van de deelnemers betaald worden. Ze stuurden zelfs een open brief aan de Ontvanger der Directe Belastingen waarin deze motivatie uiteengezet werd, mét daarbij een 'weigerlijst' met de namen van 90 personen. Op het hoogtepunt van de actie waren er ruim 200 betalende deelnemers. Hoewel de actie landelijk bedoeld was, haalde ze enkel de regionale pers, dit omdat het een 'provinciale' fietstaks was. Hierdoor was 98 procent van de deelnemers Antwerpenaar. De campagne van Fof kreeg ook nog een steuntje in de rug van de provincieraadsleden van Agalev. Zij leverden in november 1985 hun fietstaksplaat in bij de voorzitter van de Provincieraad als

‘ultiem protest’ omdat er geen extra kredieten voor de aanleg van fietspaden werden vrijgemaakt. Na anderhalf jaar actievoeren haalde het Fietsontlastingsfonds zijn slag thuis: op 2 september 1986 maakten de media de afschaffing van de fietstaks in de provincie Antwerpen bekend, met ingang vanaf 1 januari 1987. Een verbluffend resultaat dat de deelnemers aan de actie zelf niet hadden verwacht. In het kielzog van Antwerpen volgden de andere provincies, zij het niet allemaal datzelfde jaar.

Dit verrassende resultaat zette de deelnemers aan Fofu natuurlijk wel voor het blok. Want hoe moest het nu verder met de organisatie?

Fietser erger je niet

Een kleine kern van Fofu’ers vond dat de afschaffing van de fietstaks een pyrrusoverwinning was. Het eigenlijke doel van de acties was immers dat geïnvesteerd werd in een betere fietsinfrastructuur. Bovendien vonden ze het zonde om al de opgebouwde knowhow en het geleverde organisatiewerk van de voorbije jaren zomaar overboord te gooien. Daarom besloten ze door te gaan op het elan, zij het uitsluitend als Antwerpse groep.

Reeds op 11 oktober 1986 kwamen ze terug samen. Aan de bijeenkomsten namen heel wat nieuwe geïnteresseerden deel, waarbij onder meer groepen uit Merksem (Jeugdraad Merksem), Deurne (Werkgroep Leefmilieu Deurne), Hoboken (SP-jongeren Hoboken) en Berendrecht-Zandvliet (Aktiegroep Polders Leefmilieu; APOL) die, al voor de fusie van de Antwerpse gemeenten in 1983, fietspadenplannen hadden uitgewerkt. Ook een aantal mensen van de Werkgroep Verkeer Antwerpen was terug van de partij.

De naam Fietsontlastingsfonds (Fofu) werd aanvankelijk gewijzigd in FietsUnie Gewest Antwerpen (FUGA), een naam die al snel weer terzijde werd geschoven en gewijzigd in Fietsoverleg Antwerpen (FOA). Het woord ‘overleg’

stond hierbij zowel voor het beoogde overleg tussen fietsers onderling als met de bevoegde overheidsdiensten.

Onder impuls van zoveel nieuw bloed nam FOA een enthousiaste start, waarbij ook een vruchtbare wisselwerking tot stand kwam met tal van andere initiatieven rond mobiliteit en stadsproblematiek in het Antwerpse. Daarnaast werd het overleg met andere fietsers op een hoger niveau getild door deelname aan de vergaderingen van het ongeveer gelijktijdig opgestarte Fietsoverleg Vlaanderen (FOV). Intussen waren immers in verschillende Vlaamse steden fietsersgroepen actief. Zij werden samengebracht in dit Vlaamse overleg door Joost van Damme, actief in Langzaam Verkeer, een studie- en vormingsdienst in verband met verkeer en mobiliteit in Leuven. Deelnemende groepen – naast FOA – waren onder meer Leuven Verkeerd/t, Gracq (Groupe de Recherche et d’Action de Cyclistes quotidiens) en ’t Greun Veloske (Brussel), Perpetuum Mobile (Gent) en Fiets Overleg Brugge.

Het FOV gaf een degelijke publicatie uit, *Fietsen moet kunnen*, met een pleidooi voor de fiets en voor tal van pro-fietsmaatregelen. Later werd ook een gelijknamig tijdschrift opgericht. Dat moest eigenlijk het tijdschrift van Fietsoverleg Vlaanderen worden, maar na het 0-nummer ging de redactie een geheel eigen koers varen waardoor enkel nog recreatieve onderwerpen aan bod kwamen.

Het beoogde overleg met het stadsbestuur verliep – op zijn zachtst gezegd – heel wat minder vlot. Na de fusie tot Groot-Antwerpen wilde het stadsbestuur een Globaal Structuurplan Antwerpen (GSA) voor het volledige grondgebied, wat uitgetekend moest worden door de dienst planologie. In het kader van dit GSA werd in 1986 een fietspadenplan gelanceerd.

De ‘weigerlijst’ met de namen van 90 personen die weigerden het hele bedrag voor hun fietstaksplaat te betalen. (collectie Fofu, Amsab-ISG, Gent)

Fietstaksplaat uit 1986.



ONTVANGER DER DIREKTE BELASTINGEN
(LIJNKAAR NR 37
2000 ANTWERPEN,

GEACHTE HEER, MEVROUW,

HIERBIJ STUREN WIJ U EEN WEISERLIJST VAN PERSONEN DIE REEDS
GESTORT HEBBEN IN HET SOLIDARITEITSFONDS VAN FOFO. ZIJ VERKLAREN SLECHTS
NEGEN FRANK TE HEBBEN GESTORT OP BEK NR 000-2002213-38 VOOR HUN FIETSPLAAT.

ZIJ STELLEN DEZE DAAD VAN BURBERLIJKE ONGEHORZAMHEID
OM AAN TE KLAGEN DAT SLECHTS 9% VAN DE GEINDE BROM- EN FIETSPLAAT-
BELASTINGEN EFFEKTIEF BESTEED WORDEN AAN VOORZIENINGEN VOOR ZWAKKE WEGGE-
BRUIKERS, DAT ELK DUIDELIJK BELEID TEN GUNSTE VAN FIETSERE EN VOETGANGERS
ACHTERWEDE BLIJFT, DAT HET OPENBAAR VERVOER STEEDS VERDER AFGEBOUWT WORDT,
DAT SNEL EN GEVAARLIJK AUTOVERKEER IN WOONZONES NOG STEEDS STRUKTUREEL IN-
GEBOUWT WORDT.

ZIJ BESCHOUWEN DE MOGELIJKHEID ZICH VEILIG TE KUNNEN BEWEGEN
TUSSEN VOOR- EN WERK- EN SPEELPLAATS ALS EEN BASISRECHT EN NODDZAAK OM EEN
STAD LEEFBAAR TE HOUDEN.

TENSLOTTE MIJZEN ZIJ ER OP DAT HUN ONBENDESEN ZICH NIET BEPERKT
TUT HET PROVINCIAAL, MAAR TEVENS HET GEMEENTELIJK EN RIJKS BELEID OMVAT

ANTHONISSEN JAN	AVONDTS DIRK	ADRIANSSENS MARCEL	BLONDEEL PAUL
BUNNHERENS LIEVEN	BEERSMANG DIRK	BOECKENS DANNY	CAS JOSEPH
BERVOETS LIEVE	BOSSENS HILDE	BAELUS JAN	JANSENS ELS
CLAES GERDA	VAN REMOORTERE	CARDINALS IRENE	CULENAIRE MONIQUE
DEHEULDER JAN	DEMEYER MARC	DELANRANGE MIEKE	VERSTEYLE LUC
ENGELN MARTIN	EBINGER KRIS	ENGELN FRANS	LYDEN ANNIE
FOUBERT JOZEF	GEERTS ERIK	GOOSSENS JORIS	GOOSSENS KRISTINA
GOOSSENS PETER	GROSEMANS CARMINE	WHEYS REINHILDE	NIEUWINCKEL STEFAN
HOOSTRAETE KAREL	HALSBERGHE JAN	JACOBI HENDRIK	JAGENAU ANDRIES
JENAMI	JACOBS LUK	JANSENS MEDARD	JANSENS TINN
JAGENAU ELS	KEIJSTERMANE MYRIAM	KOENDERS JAN	KERSCHOT HILDE
LAURIKS ERIK	MAARSCHALK MIKKE	MEES FONS	MICHELIS CHRISTIAN
PAUL PAUL	POSTHUMS HILDE	QUADENS KRISTINA	WESSELER WALTER
PHAATS J	SOYKERBOUYK BENKILY	BERVALE BRUNO	SALOME PAUL
STEVENS M	GIJSSELS M	BERPIETERS GUIDO	STEENSSENS ANNE
THYS JURIS	THEUNISSEN MARIA	TETTELIN BART	VAN KELT FILIP
VANDEMEULE MARC	VAN KEER MARIE	VAN DYCK PAUL	VERSCHUREN HENDRIK
VAN DEEK MARC	VAN LAER FRANS	VACRMUYCK MARIE	VANACKERBROEK ANN
VANSCHIL BEERT	VROMAN J.	VANDERAMERA LIEVE	VANDERAMERA JULA
VANDERAMERA ERIK	VANDERAMERA JOHAN	VANDERAMERA RITA	VERMEEREN LUK
VERMEULEN PETER	VANDECASTEELE ELS	VAINOTS MIEK	VAGEMANS JAN
VANDESCHPELE PETER	VANDERWEYDEN VIC	VANKELST PHILIP	LEYS GUY
NICHIJLSEN M			

FIETSONTLASTINGSFONDS.
D/A LANNEKENSTRAAT 37C
2200 BOKSERENDIJK



Dit plan kreeg echter heel wat kritiek daar helemaal geen rekening werd gehouden met de voorstellen en verzuchtingen vanuit de plaatselijke werkgroepen, waaronder de groepen die meewerkten binnen FOA. Zij pleitten ervoor dat er niet zozeer werk gemaakt werd van een fietsPADENplan, maar wel van een fietsROUTEplan. Dit om te vermijden dat er enkel fietspaden werden aangelegd waar dat makkelijk was, in plaats van een echt netwerk. Hierbij benadrukten ze dat de zwakste schakel in een fietsroute de kwaliteit van zo'n hele route teniet deed. Ook lanceerden ze toen het idee van een 'autoluwe' straat.

Een bijkomende kritiek was dat de beoogde inspraak vanuit de bevolking bij het GSA, waartoe een toezichtscommissie werd opgericht, verder ondermijnd werd door het op de lange baan schuiven van de planning en uitvoering van de concreet uitgewerkte voorstellen.

Dit zorgde voor behoorlijk wat frustratie. Daarom kwam het plan een 'zwartboek' op te stellen over de toestand op fietsgebied. Hiertoe werd een enquête georganiseerd waarvan de gebundelde resultaten begin 1988 uitgegeven werden in de brochure *Fietser erger je niet*.

Hierna kreeg FOA wel gehoor bij de schepen voor Ruimtelijke Ordening John Mangelschots. Eerst vonden enkele vergaderingen plaats met hemzelf, daarna met ambtenaren van de dienst planologie, onder wie de auteur van het fietspadenplan. Hiermee waren de problemen echter nog niet van de baan. FOA had geen contact met het departement van de schepen voor Openbare Werken (de CVP'er Marc Wellens). Dit departement voerde een beleid waar de dienst planologie, die onder ruimtelijke ordening resulteerde, geen vat op scheen te hebben. De verkeerspolitie op haar beurt was ook al niet geneigd tot enige samenwerking. Een ander struikelblok was dat veel knelpunten zich

Logo van het Fietsoverleg Antwerpen (FOA).
(collectie FOA, Amsab-ISG, Gent)

voordeden op kruispunten met gewestwegen die dan weer onder de bevoegdheid vielen van het Vlaams Gewest. Dat was niet in beweging te krijgen als het om pro-fiets maatregelen ging.

Het Globaal Structuurplan werd uiteindelijk op 26 juni 1990 door de Antwerpse gemeenteraad goedgekeurd. Er kwam een synthesesnota onder de titel *Antwerpen, herwonnen stad*. Die nota bevatte goede ideeën, maar de gedetailleerde informatie die tijdens het langdurige inspraakproces naar boven kwam, was er niet in terug te vinden. Bovendien bleef het GSA dode letter.

In het begin van de jaren 1990 werd dan toch ook een contact opgebouwd met de Antwerpse Verkeerspolitie, via commissaris Guido Koeklenberg. Door de verkeerswet van 1991 kregen fietsers de mogelijkheid eenrichtingsstraten in beide richtingen te gebruiken. FAO kreeg toen de kans om de eerste tien straten die daarvoor in aanmerking kwamen, mee uit te kiezen. Hiertoe werden fietstochten georganiseerd met agenten in burger, om aan den lijve te ondervinden waar dit al dan niet mogelijk was. Beetje bij beetje werd zo dan toch een samenwerking met de stadsdiensten opgebouwd en kwam het beoogde overleg – weliswaar moeizaam – tot stand. De echte omslag moest evenwel nog komen ...

Fietskampagne

Eind 1989 kwam Dirk Geldof naar een vergadering van FOA om het idee van een massale fietsoptocht voor te stellen. Hij zette door en samen met een groep medestanders werd hiertoe een nieuwe organisatie opgericht met de naam 'Fietskampagne'. Die overkoepelde al snel tientallen verenigingen. In mei 1990 vond de eerste succesvolle fietsmanifestatie plaats met 2000 deelnemers. De manifestatie werd een jaarlijks weerkerend gebeuren, en in 1993, het jaar waarin Fietskampagne als vzw werd opgericht, waren er 8000 deelnemers! Fietskampagne overkoepelde toen al 92 vereni-

gingen. Dankzij het succes en onder druk van de manifestaties werd met het stadsbestuur een akkoord bereikt voor een gestructureerd overleg. Voor FOA was dit de bekroning van het jarenlange werk, maar tegelijk achtte de groep zich voor de toekomst overbodig. FOA en Fietskampagne werkten toen al lang nauw samen, en ze besloten de krachten te bundelen in één enkele fietsbeweging onder de naam Fietskampagne.

Van fietsersbeweging naar Fietsersbond

Voor een fietsvriendelijk Antwerpen

‘Omdat ikzelf altijd fiets (ik heb geen auto en geen rijbewijs) besloot ik in september 1991 vergaderingen bij te wonen van degenen die “in het fietswereldje” actief waren. Ik had natuurlijk met mijn vrouw en onze twee zonen meegedaan aan de enthousiaste (groene) betoging op zaterdag 5 mei 1990, waarbij 2000 fietsers van het St-Jansplein naar de Grote Markt fietsten. Een zingende, zwierige opgewekte succesvolle manifestatie. Op zaterdag 18 mei 1991 waren het er echter al de helft minder.

Er waren blijkbaar twee aparte soorten vergaderingen in Elcker-Ik, als vormingscentrum het toenmalige broeiest voor al wat maar enigszins progressief en alternatief was. Eerst en vooral was er FOA, het Fiets Overleg Antwerpen. Overleg stond blijkbaar voor het contact dat sommigen van de aanwezigen onderhielden met een of andere ambtenaar of politieagent van de stadsdiensten. Die kregen dan waarschijnlijk steevast een serie klachten, opmerkingen en verwijten naar het hoofd geslingerd. De hele vergadering was een litanie van knelpunten, klachten, en het telkens weerkerend “we zouden moeten acties voeren, maar we weten niet hoe en we zijn met te weinig”, enz.

De vergadering van Fietskampagne was van gans andere aard. Die hadden zich alleen maar tot doel gesteld jaarlijks een fietsoptocht te

organiseren. Geen lobbywerk en zeker geen acties. Ik kende er niemand. Voorzitter Stef Lauwers, een lid van het toenmalige Agalev, was er niet en de vergadering werd geleid door Marc Dries. Er waren twee heel jonge meisjes (Annemie Vets en Georgette Coulon) en Agalev-provincieraadslid Jos Moeskops, maar die zei niets. Ondanks zijn grote gestalte maakte Marc Dries op mij absoluut geen overweldigende indruk, een eerder saai persoon, vond ik, misschien wel een boekhouder, en vast en zeker een ijskonijn. De vorige optocht was geen succes, zei Marc, er was de helft minder volk, de publiciteit was te laat, de datum was verkeerd, de optocht had ook geen geld opgebracht enz.

Ik vroeg of er al een campagneplan was en met welke beeld-en-slogancombinatie de volgende optocht zou worden aangepakt. Ik was in de leer geweest bij Dré Smessaert, de campagnegoeroe in Elcker-Ik. Er viel een grote stilte. Het ‘ijskonijn’ stelde voor dat ik een voorstel zou uitschrijven en dat iedereen tien slogans zou bedenken tegen volgende vergadering. Zelf zou hij informeren bij een reclamebureau voor een ontwerp. Een week later kreeg ik een netjes uitgetypt verslag van Marc met de afspraken en de taken van iedereen. Eerlijk gezegd had ik niks gedaan, en toen Marc op de volgende vergadering de taken overliep, schreef ik snel-snel tien slogans op papier, wat de anderen eigenlijk allemaal thuis hadden gedaan. Aan het campagneplan was ik nog bezig, loog ik. En toen draaide Marc een blaadje om. Ik zal het moment en de plaats nooit vergeten. Het was minder dan een kwart A4. Hij had het gratis en voor niks gekregen van het beste reclamebureau van Antwerpen, het toenmalige bureau Brabo, gelegen op de Grote Markt. Het was het latere logo van de Fietsersbond in drie hele rare kleuren. Voor mij was het een grote schok, het was alsof de bliksem insloeg en ik zeventien meter omhoog sprong van pure opwinding. Deze ogenschijnlijk simpele afbeelding was puur goud, dat wist ik onmiddellijk. Dezelfde nacht nog schreef

ik het klad van een heel campagneplan. Een positieve boodschap, heel de stad vol affiches hangen, een massakrant maken, advertenties ronselen, bekende Antwerpenaars aanspreken, 1000 frank vragen van elke vereniging die mee ons tienpuntenprogramma ondertekende enz.

Het refrein van Marc was altijd hetzelfde: "Het plan moet verder uitgewerkt worden, we moeten volk bijhebben, de verenigingen moeten aangeschreven worden, er moeten overal vertrekpunten zijn voor de deelnemers, we moeten een sponsordossier maken, enz." Hij liet nooit af, maakte de verslagen, zorgde voor geld en deed meer dan driekwart van al het werk zelf, kortom hij hield druk op de ketel. Mijn eerste indruk van hem was radicaal verkeerdt geweest en ik moet toegeven, hij werd ook hoe langer hoe geestiger.

Pas later kwamen we erachter dat hij thuis, dat als contactadres van Fietskampagne fungeerde, zijn zus en zijn vader ongenadig aan het werk zette voor het grote doel: van Antwerpen een fietsstad maken.

Antwerpen fietsstad

De betoging van zaterdag 16 mei 1992 was een groot succes: de Grote Markt was veel te klein voor de massa fietsers, en de politie telde maar liefst 3500 aanwezigen. Maar aangenaam fietsen was het niet echt, met zovelen in een slakkengang door de stad. Dus bedachten we voor het volgende jaar iets nieuws. We schreven doodgewoon een brief naar het College van burgemeester en schepenen met de vraag om op de Leien te mogen vertrekken en deze keer op een zondagmiddag. Dat was zeer gedurfd en niemand van ons had ook maar enig contact bij het toenmalige socialistische stadsbestuur. Centraal idee van de campagne: Fietsinvasie! Marc plande overal startpunten in de randgemeenten en ronselde financies, verzorgde het drukwerk van de kranten en de affiches enz. Ook Hubert Nachtegalee vervoegde onze rangen en dat deed zich voelen: weldra was

er geen enkele school meer in het Antwerpse of ze was door Hubert bestookt met allerlei propagandamateriaal.

Meer fietsen, minder auto's

Op zondag 16 mei 1993 veroverden 8000 fietsers de Antwerpse Leien, klommen zingend en joelend over de fameuze ijzeren brug over de Rooseveltplaats, het toenmalig symbool van de suprematie van de auto, en overrompelden de binnenstad. Fietskampagne haalde uitgebreid zowel het VRT- als het VTM-nieuws en alle kranten schreven lovende artikels. Wij waren allemaal zo fier als een gieter. En de reusachtige opkomst maakte grote indruk in het fietswereldje. In datzelfde jaar haalde de slotmanifestatie van de Week van de Fiets, het paradepaardje van toenmalig minister Johan Sauwens, 1500 deelnemers. Ook de sportdienst van de stad haalde met zijn jaarlijkse fietsdag in het Fort van Merksem nog geen 2000 deelnemers. Beide manifestaties werden nochtans zwaar gesubsidieerd en keken met enige afgunst naar de massale opkomst (en de mediabelangstelling) van onze fietsmanifestatie, die ongesubsidieerd ineengeflanst werd door enkele onbekende vrijwilligers, zonder betaalde personeelsleden.

Enkele weken na de manifestatie werden Marc en ik ontboden bij John Mangelschots, de toenmalige schepen van Ruimtelijke Ordening. Wij stemden in met een overleg op voorwaarde dat het College dit principieel zou goedkeuren en dat iedereen aan tafel zou zitten: de stad, de provincie, het gewest, de NMBS, de Lijn, de politie en de vzw Fietskampagne. Op dat overleg zou het fietsbeleid worden besproken met alle actoren (4 x per jaar); concrete plannen van heraanleg zouden worden besproken in een aparte Technische Werkgroep (6 x per jaar).

Fietsinvasie!

1994 was het jaar van de gemeenteraadsverkiezingen. Wij hadden grootse plannen en gingen weer een stap verder. Fietskampagne deed

een aanvraag voor een echte autoloze zondag in Antwerpen binnen de hele Singel. Tevens vroegen en kregen we de toelating om de Waaslandtunnel in te passen in de manifestatie. Zondag 15 mei 1994 waren de Antwerpse Leien het toneel van een nooit geziene explosie van fietsplezier: volgens de cijfers van de politie vulden 30.000 fietsers de stad. De gouverneur Camille Paulus, minister Wivina de Meester, ex-premier Wilfried Martens, burgemeester Bob Cools, en andere “vips” openden de manifestatie, gezeten op een tandemfiets met achterop een blinde persoon van de Markgrave, een organisatie die zich inzet voor blinden en slechtzienden. De oude en eeuwige strijder Dries Jageneau, zwaar getekend door zijn ziekte (hij zou enkele maanden later overlijden aan kanker), stond te huilen van ontroering aan de zijkant van de Leien. Ook de vele medewerkers van Fietskampagne knepen elkaar in de armen, vol ongeloof over deze onvoorstelbare overrompeling. Meer dan 100 verenigingen hadden inmiddels het eisenplatform ondertekend, versta betaald aan “penningmeester en duivel-doet-al” Marc Dries, die onvermoeibaar dag en nacht bergen werk had verzet.

En dat werd ook stilaan voor ons het centrale probleem: hoe konden wij in hemelsnaam uit deze heksenketel van succes geraken. Ikzelf had het met Marc eens nageteld; in 1995 wonden we samen meer dan 100 vergaderingen bij. En voor wie het zich kan realiseren: er was toen nog geen mail en geen website.

Voor een fietsbeleid

In het Gentse waren in die tijd een aantal onvermoeibare fietsactivisten bezig, het toenmalige Perpetuum Mobile, voor het merendeel keineige prettig gestoorde anarchistische ligfietsers. Telkens een fietser werd doodgereden, blokkeerden zij een week later die plaats voor het autoverkeer. In Brussel was al jarenlang 't Greun Veloske actief, onder de charmante leiding van Agnes Loonis, die vooral uitblonk in lobbywerk op alle niveaus. Maar zowel Gent



De grote fietsactie van 15 mei 1994 waarbij de Waaslandtunnel verkeersvrij werd gemaakt. (collectie Fietsersbond, Amsab-ISG, Gent)

als Brussel wilde van geen Fietsersbond weten, zij verdedigden het heilige principe van de autonomie van de plaatselijke werking. Een vrijblijvend overleg tussen de verschillende actiecomités zoals in Fietsoverleg Vlaanderen vonden zij al van het goede teveel.

Maar wij wilden een centraal secretariaat met personeel, en een ledenbeweging die zowel campagnes voerde, acties coördineerde, op alle niveaus lobbywerk verrichtte, deskundigheid ontwikkelde, het woord kon voeren in de media over een aantal thema's die het plaatselijk niveau overstegen enz. En dan zouden er vanzelf ook overal afdelingen komen die met dezelfde naam, hetzelfde programma en onder dezelfde vlag opereerden.

Marc Dries en ikzelf legden contacten met de ENFB, de Echte Nederlandse Fietsersbond. In die tijd hadden die 30.000 leden, een secretariaat met 28 man personeel en een gerenommeerd tijdschrift, *De vogelvrije fietser*, op 20.000 exemplaren. In Nederland werden wij als koningen

ontvangen. Wij waren immers organisatoren van een beweging die tienduizenden op de been (of beter gezegd op de fiets) bracht om een fietsbeleid te eisen. In Nederland kenden ze dat niet. Zelf waren ze fier op hun manifestatie in Amsterdam met slechts enkele duizenden fietsers. Wij kregen als eersten een doorgedreven opleiding met betrekking tot de interne organisatie van de Fietsersbond, statuten, ledenwerving, sponsoring, subsidiestrijd, taakstelling personeel, enz. En tot onze verbazing was de ENFB uitermate geïnteresseerd in de voorbereiding van de oprichting van een Vlaamse Fietsersbond, en zegde zij steun toe in de ontwikkeling ervan.

Wat te doen? Of die van Gent en die van Brussel dat nu wilden of niet, en ze wilden dus eigenlijk niet, wij wilden een Fietsersbond naar Nederlands model. De oplossing was eenvoudig: de jaarlijkse fietsmanifestatie in Antwerpen, eigenlijk een plaatselijk gebeuren, werd omgedoopt tot “nationale fietsmanifestatie” en tot “startdag van de Fietsersbond”. Ook op zondag 14 mei 1995 overspoelden 30.000 fietsers zingend en swingend de hele binnenstad.

’s Morgens bestond de Fietsersbond nog niet, maar dezelfde avond hadden 947 leden hun lidgeld betaald aan een glunderende Marc Dries. Hijzelf was nummer 1, ik had nummer 6, geloof ik.’

De archieven

Amsab-ISG bewaart zowel het archief van het Fietsontlastingsfonds als dat van Fietsoverleg Antwerpen. Deze werden in bewaring gegeven door Walter Ressler, een van de trekkers van beide groepen. Gedurende de jarenlange werking werden bij hem thuis de archieven en het documentatiebestand van die groepen bijgehouden. Ook na het opgaan van FOA in Fietskampagne bleef hij dit werk doen, waardoor ook van Fietskampagne een mooi archiefje bewaard bleef. Tussen het archiefmateriaal van deze organisaties, aangevuld met eigen materiaal van Walter Ressler zelf, werden

ook nog enkele bundels archiefmateriaal van andere militanten van de groep aangetroffen dat bij hem in bewaring werd gegeven, met name van Bruno Servais en Geert Van Schil. De archieven werden verder aangevuld met archiefmateriaal van Dries Jageneau, wiens uitgebreide archief na zijn overlijden ook door Walter Ressler bij Amsab-ISG in bewaring werd gegeven. Tevens werd materiaal toegevoegd van Paul Van Dyck, wiens archief ook bij Amsab-ISG een onderkomen vond.

De archieven van Fofa en FOA zijn dan ook opvallend volledig. Het archief van Fofa heeft een volume van één archiefdoos. Dat van FOA omvat zeven archiefdozen. En ook van WEVA werd een klein archiefje samengesteld. De inventarissen van de archieven zijn raadpleegbaar via de onlinecatalogus van Amsab-ISG.



Dit artikel is opgedragen aan Marc Dries, de oprichter van de Fietsersbond, de man die met zijn enorme inzet en doorzettingsvermogen voor meer dan 80 procent heeft bijgedragen tot het ontstaan van de Fietsersbond. Hij overleed op 25 november 2006, na een twee jaar durend gevecht, aan acute leukemie. Hij was 39 jaar. (foto: privécollectie Jos van Hoofstat)

Bronnen

Het eerste deel van dit artikel is gebaseerd op de nota's *Hoofdstuk Groene Fietsers* en *Aktiviteit voor betere fietsvoorzieningen te Antwerpen. Een terugblik. 1980-1995*, die Walter Ressler schreef in december 2002 - januari 2003 (aangepast in 2010, definitieve versie in 2013). Deze werden verder aangevuld met informatie uit de archieven (en het hierbij horende bibliotheekmateriaal) van Fofa en FOA.

De tekst werd nog aangepast na een gesprek met Walter Ressler en Jos van Hoofstat op 29/01/2015. De definitieve versie bevat uiteindelijk nog enkele bijkomende aanvullingen na een mail van Paul Van Dyck op 04/02/2015.

Het tweede deel van dit artikel is de integrale versie van de nota *Het ontstaan van de Fietsersbond* die Jos van Hoofstat in 2014 schreef in reactie op de tekst van Walter Ressler, met slechts enkele zeer kleine wijzigingen ter verduidelijking voor de lezer.