

'We moeten niet zo bang zijn voor een straat zonder auto's'



Franky Verdickt

'Toch wel knap', vindt hij, 'van die Facebookmensen.' Zelf heeft filosoof Philippe Van Parijs de sociale media niet echt in de vingers, maar zijn oproep om zondag de auto uit Brussel te bannen met Pic Nic the Streets! kreeg in enkele uren duizenden op de been. 'Het moet dan toch zijn dat de Brusselaars dit echt willen.'

DOUGLAS DDE CONINCK

Wilden we Philippe Van Parijs (61) deze week nog te spreken krijgen, dan moesten we naar Oxford. Hij is er professor filosofie, en rond deze tijd geeft hij er zijn colleges. "Ik heb een fijn leven", vindt hij zelf. "Ik praat, ik luister, ik discussieer. Ik lees en ik reis, denk na en kom als het mij past met een idee." Hij blijkt vastbesloten om ons rond te leiden in de universiteit. "Dit hier, dit is de Nun's Garden van Queen's College. Hier leerde ik mijn vrouw kennen. Dat was in 1976. En hier ontmoette ik Mister Bean, als u die kent."

"Mister Bean zag groen", zegt de zeventalige aan de UCL verbonden professor economische en sociale ethiek terloops.

De rijzige gestalte beent verder langs eeuwenoude muren, wijst inscripties aan en praat. Hij overdondert met verhalen, namen, tradities. Kijk daar, de econoom die hier mentor is geweest van Frank Vandenbroucke. Hij toont ons de plechtstatige eetzaal waar studenten elkaar rond Kerstmis met pudding bekogelen - omdat de traditie dat nu eenmaal wil. "Oxford", zegt hij, "hangt aan elkaar van die tradities." Eén kwestie is blijven hangen. Wat had Rowan Atkinson hier te zoeken, en hoe werd hij groen?

"Het was zijn eerste avond aan Oxford, hij was toen nog voorbestemd om ingenieur te worden. Hij was gaan eten bij een Chinees. Zware voedselvergiftiging. Ik heb hem toen geholpen en we zijn dat jaar kameraden geworden."

Andere tijdgenoten in zijn Oxfordjaren, zegt hij, waren Tim Berners-Lee, de uitvinder van het internet, en de latere Pakistaanse premier Benazir Bhutto. De aanleiding voor ons gesprek en onze komst naar Oxford lijken opeens futiel. Philippe Van Parijs publiceerde twee weken geleden een opiniestuk in Brussel Deze Week met een oproep tot een wekelijkse picknick op zondag op de Anspachlaan, hartje Brussel. Net zolang tot daar geen auto's meer door mogen. Meer dan 3.000 mensen kondigden aan dat ze zullen deelnemen. De Brusselse burgemeester Freddy Thielemans (PS) dreigde eerst met een alert politieoptreden tegen de "niet aangevraagde manifestatie", maar gaf een dag later ongevraagd toch zijn toestemming, erop hamerend dat het schepencollege al eerder had beslist dit deel van de Anspachlaan verkeersvrij te maken.

U gaat manifesteren voor iets wat al verworven is.

Philippe Van Parijs: "Als dat zo is,

als de stad Brussel daadwerkelijk de centrale lanen verkeersvrij zal maken, en dat niet enkel zegt omdat de verkiezingen naderen, dan is dat fantastisch. Dan is er een reden te meer om massaal deel te nemen aan de picknick en de burgemeester een signaal te geven: 'Wij, het volk, wij steunen u en wij helpen u!' Ik hoop echt dat de burgemeester het meent. Dat kan hij gemakkelijk bewijzen door van nu af elke zondag de Anspachlaan autovrij te maken. Ik ben benieuwd. De situatie in Brussel, zeker in het gewest, is er de voorbije jaren zonder meer op verbeterd, maar als het gaat over het ontnemen van publieke ruimte aan de auto gaat het altijd zo-o-o traag. Een straat verkeersvrij maken, dat kost niet veel. Men kan dat gewoon doen. Altijd weer is men bang, en ik vraag me af voor wie of voor wat."

Voor Danny Smagghe misschien, de voorman van Touring? Hij roept op tot een economische boycot van Brussel als hij er met zijn auto niet meer door kan.

"Dat is kortetermijndenken. Als het leven aangenamer wordt in de stad komen de mensen dichterbij hun werk wonen. Onze picknick is niet tegen iets of iemand. Het is de bevolking die het tij wil keren, die zegt: de publieke ruimte, die is van ons. En als ik de respons zie... Het moet toch zijn dat de Brusselaars dit willen. Je moet eens van boven af een beeldopname maken van de Anspachlaan. Hoeveel mensen lopen daar op de stoep en hoeveel zitten er over diezelfde afstand in hun auto? Je komt aan een verhouding van honderd mensen die zich voorbij elkaar moeten wurmen op een veel te smal voetpad tegenover zeven die voorbyschuiven of stilstaan in een auto. Zeven procent van de voorbijgangers krijgt 80 procent van de ruimte. Mag ik dat niet

onrechtvaardig vinden? Ik zwijg dan nog over hoe deze minderheid de meerderheid doodt, alleen al door uitlaatgassen. De publieke ruimte moet gewoon eerlijker verdeeld worden."

Koning Auto regeert al meer dan een halve eeuw over Brussel. Wat maakte u nu opeens zo kwaad?

"Ik was onlangs kort na elkaar in Antwerpen, Gent, Leuven en Palermo. In de meeste Vlaamse steden heeft men twintig jaar geleden al het doorgaand verkeer uit de stadscentra weggehaald. Zelfs in Palermo, merkte ik, zélf daar, is het de autoriteiten gelukt veel meer te doen dan in Brussel. Iedereen is het erover eens dat het ook in Brussel moet gebeuren. Alleen: het gebeurt niet. Men kondigt het wel aan, en toch gebeurt het niet. Terwijl je toch niet kunt stellen dat er een ander weertype zou bestaan dan in Antwerpen of Gent.

"Er was ook de vijftigste verjaardag van het Brusselse Engelstalige weekblad The Bulletin. Het publiceerde een special met enkele oude artikels. Mijn oog viel op een artikel uit 1971 waarin de Brusselse Grote Markt werd uitgeroepen tot 'the world's most beautiful car park'. Er stond een foto bij van de toenmalige Ierse uitgeefster van The Bulletin tijdens een sit-in op de Grote Markt, discussiërend met de politie, die er ook toen eerst niets van begreep. Enkele maanden later maakte de Brusselse burgemeester Lucien Cooremans de Grote Markt verkeersvrij. Achteraf is niemand nog komen pleiten om ze weer om te vormen tot een parkeerruimte. Het is opmerkelijk hoe ook toen de aanzet werd gegeven door mensen die vaak in het buitenland kwamen en verwonderd waren dat iedereen het normaal scheen te vinden dat zo'n wondermooi plein dag na dag vol auto's stond. Als je nu een foto van de Grote Markt ziet van voor 1971, denk je: fotoshop.

"Nu is het de beurt aan de Anspachlaan, want die is van iedereen. Elke Brusselaar komt

daar, die uit Molenbeek, die uit Ukkel... Ik vind dat dan wel knap, tegenwoordig, met Facebook en Twitter. Je hoeft niet eens meer zoveel tijd te steken in een goed idee. Is je idee goed, dan wordt het een daad. Je lanceert iets, en de mensen van Facebook doen de rest (lacht). Al na enkele uren was deze picknick georganiseerd."

Vooral jongeren voelen zich aangesproken.

"Ja, er is ook een bredere analyse te maken. Wij moeten een boodschap hebben voor de generatie na ons. We kunnen ons niet beperken tot: 'Luister, wij hebben het goed gehad, voor jullie zal het nu slechter gaan en jullie moeten leren minder te consumeren dan wij.' Het moet mogelijk zijn om jongeren hoop te geven, om met hen te geloven dat de toekomst iets beters kan, moet en zal brengen. Dat kan alleen via dit soort dingen: de openbare ruimte, een publiek goed, verbeteren, omdat er straks minder privéconsumptie zal zijn. Als we minder kunnen consumeren, zullen we dichter bij elkaar moeten gaan wonen. De toekomst van de generaties na ons zal zich afspelen in steden en in tentakels daarvan die per trein met de steden verbonden zijn. Mensen zullen met de fiets of per trein naar de stad komen. Met de auto, dat zal in de toekomst uitzonderlijk worden. De stad zal ook netter moeten worden, gezonder, aangenamer, veiliger."

Misschien moeten er in Brussel ook meer en betere scholen komen. Nergens is nog plaats, nergens is er een zo hoge jeugdwerkloosheid.

"We hebben in Vlaanderen met Pascal Smet nu toevallig een Brusselaar als minister van Onderwijs, maar over het algemeen is de politiek verantwoordelijke voor onderwijs in Brussel iemand die geen rekenschap moet afleggen aan de Brusselse kiezer. Aan Franstalige kant - 80 procent van de Brusselse leerlingen - wordt het onderwijs nu bestuurd door twee

ministers uit Luik. Ik pleit voor een verdamping van de gemeenschappen als politieke entiteiten, en voor een Brussels Gewest dat de verantwoordelijkheid draagt voor het onderwijs van alle Brusselse kinderen. Want dat wordt de komende jaren echt de centrale uitdaging. Brussel heeft geen behoefte aan een Marshallplan, wel aan een Marnixplan. Dat wordt mijn project, de komende jaren. Het Marnixplan."

Help ons even: wie was deze Marnix?

"Filips van Marnix van Sint-Aldegonde, een zestiende-eeuwse Brusselse humanist en polyglot. De familie van Marnix was afkomstig uit de Savoie, hij studeerde in Leuven, en later in Genève bij Calvijn. Hij vertaalde de Bijbel vanuit het Hebreeuws in het Nederlands, hij is ook de auteur van het Wilhelmus, het Nederlandse volkslied. Voor mij is hij de eerste grote Brusselse intellectueel. In een van zijn postuum opgedoken geschriften pleitte Marnix, wellicht als allereerste, voor immersiescholen, voor het aanleren van verschillende talen van kleins af. Wat wij in Brussel nodig hebben, is een verbetering van de kennis van de talen.

"Wat nu aan het gebeuren is in het Franstalige onderwijs in Brussel is dramatisch. In het secundair beroeps krijgen de kinderen geen enkel verplicht taalvak meer. Ze hebben van acht tot twaalf jaar, in het lager onderwijs, wel wat Nederlands gekregen, maar daarna niks meer. Dan worden ze achttien en gaan ze op zoek naar een baan. Om zelfs maar in aanmerking te komen voor een stageplaats, peilt de werkgever vaak allereerst naar de kennis van het Nederlands, en het Engels eventueel. Mensen die twee of drie talen kunnen spreken krijgen in Brussel en de rand altijd voorrang.

"Als je dat verhaal te horen krijgt van je oudere broer, die zijn best deed op school maar kansloos blijkt

op de arbeidsmarkt, waar haal je dan nog je motivatie om te studeren? Dan ga je gewoon niet meer naar school en kies je ervoor een fouteur de merde te worden. Dat is vandaag de realiteit in Brussel. Alle jongeren die opgroeien in Brussel moeten in de toekomst drietalig worden: Frans, Nederlands, Engels. Plus, het liefst ook, de moedertaal: Arabisch, Berbers of Turks.

"Dit hoor je vaak bij ministers en andere onderwijsverantwoordelijken: dat ze maar eens beginnen met degelijk Frans te leren. Dat is totaal absurd. Het is niet omdat je meerdere talen leert, dat je eerste taal er minder op wordt. Kinderen hebben het vermogen om meerdere talen tegelijk te leren, als je er maar vroeg genoeg mee begint. Het lijkt me voor de Brusselse kinderen helemaal niet dwaas om te beginnen met Nederlands, omdat daar de geschreven en gesproken taal het dichtst bij elkaar liggen en het bijgevolg een relatief makkelijke taal is om aan te leren. De grootste troef voor de Brusselaars van de toekomst zal hun meertaligheid zijn."

U trok al vaker de aandacht met goed beargumenteerde utopieën. Een onvoorwaardelijk basisinkomen voor iedereen, de omvorming van de Schaarbeekse Sint-Mariakerk tot moskee, een federale kieskring...

"En niets van dit alles is gerealiseerd (lacht). Dat is uw punt?"

Laten we het erop houden dat geen enkele van uw utopieën minder utopisch is geworden.

"Toen ik dertig jaar geleden begon over het basisinkomen voor iedereen werd ik uitgelachen. Maar het idee werd wel opgepikt en wekt intussen steeds meer interesse. Het boekje dat ik in 2005 met collega Yannick Vanderborght

schreef ('Allocation Universelle', DDC) is in Duitsland onverwacht een bestseller geworden, en het debat woedt daar nu volop. Wij, filosofen, moeten geduld hebben. Ik ben er zeker van dat het universele minimuminkomen er ooit komt.

"Onlangs hadden we een interessante workshop met onderwijsmensen uit Luxemburg en Barcelona. Dat zijn buiten Brussel de enige twee andere meertalige steden in de Europese Unie. Op Luxemburgse scholen spreekt 25 procent van de leerlingen Portugees, in Barcelona spreekt 10 procent van de leerlingen Spaans noch Catalaans. Alle Luxemburgse kinderen kennen aan het eind van hun secundair Frans, Duits en Engels. En ook nog eens Luxemburgs, hun moedertaal. In Barcelona kennen al die kinderen Spaans en Catalaans. Dan rijst de vraag waarom dat daar wel kan en in Brussel niet.

"Om een goed idee te realiseren heb je een coalitie nodig van drie soorten mensen. Allereerst moet je lefgozers hebben: mensen die een picknick organiseren op de Anspachlaan, indignado's die van stad tot stad trekken of mensen die een bank in brand steken in Athene. Daarnaast heb je visionairen nodig, mensen die durven te geloven in een utopie en die kritisch uitwerken. Gelijktijdig heb je opportunisten nodig, mensen die gebruik weten te maken van de gelegenheid. Een Herman Van Rompuy die zegt: 'Never waste a good crisis.' Een van mijn grote intellectuele helden is John Stuart Mill. Hij kwam in 1860 al met een voorstel voor een proportioneel kiessysteem in plaats van een meerderheidssysteem zoals in Groot-Brittannië nog steeds bestaat. Het eerste land dat het invoerde, was België, in 1899. En nu is het het meest gebruikte kiessysteem van de wereld. Mill stelde ook algemeen stemrecht voor, ook voor vrouwen. Nu is dat zo vanzelfsprekend als wat, maar zelf heeft Mill bij leven de invoering van het vrouwenstemrecht niet meegemaakt."

Dus blijft u erin geloven, in die federale kieskring?

"Het was een aangename verrassing te zien dat de federale kieskring opdook in de eerste formateursnota van Elio Di Rupo. Het idee wint dus wél veld, niet alleen op Belgisch niveau. Ook op Europees niveau wordt het nu voorgesteld door mensen als Gerhard Schröder en Guy Verhofstadt. Een van de redenen waarom het op Europees niveau zo moeilijk gaat, is dat Angela Merkel electoraal afgerekend wordt in eigen land, net als premier Papademos in Griekenland. Men hoort de stem van de andere kant niet, niemand heeft er ook belang bij om die te doen horen, en er valt geen enkel electoraal profijt te halen uit het dienen van een algemeen belang. Dat is de perversie van het huidige systeem en dat kan alleen omgevormd worden door een gemeenschappelijker debat te hebben. Dus heb je op Europees niveau iets nodig wat analoog is aan wat onze Paviagroep op Belgisch niveau voorstelde: een Europese kieskring voor het Europees Parlement. Een politicus moet electoraal afrekenbaar zijn door al degenen die de gevolgen dragen van zijn beleid.

"We mogen ons denken nooit laten beperken tot wat vandaag politiek haalbaar is. In het uitwerken van kleine of grotere utopieën moeten we wel rekening houden met wat economisch, ecologisch, sociologisch duurzaam kan, maar politieke haalbaarheid is iets anders. Onze taak bestaat erin om het politiek haalbare vorm te geven. Als je denkt dat je een goed idee hebt, moet je daarvoor blijven ijveren, anders zullen goede ideeën nooit politiek haalbaar worden."

Een van uw kleinere utopieën is wel gerealiseerd: een fietspad in de Wetstraat.

"Dat is ooit vertrokken vanuit ons wijkcomité. Ik woon vlak bij de Ambiorixsquare (een uitgestrekt

openluchtmuseum van Brusselse art nouveau, een internationale publiekstrekker op Open Monumentendag, vlak bij de Europese wijk, DDC). In de jaren zeventig wilden ze die huizen slopen en de E40 vanuit Leuven doortrekken tot het centrum van Brussel. Echt, dat waren toen de zeer concrete plannen. De niet-Brusselaars, die toen nog alles te zeggen hadden over grote werken in Brussel, geloofden daarin. Zo is ons wijkcomité ontstaan.

"Wij wilden een fietspad in de Wetstraat. Je had daar toen een wél gerealiseerde stadsautosnelweg met vijf rijstroken en aan weerszijden voetpaden van anderhalve meter. Mensen met een paraplu konden elkaar niet eens kruisen. Ook toen was er veel weerstand. Men zei: 'U bent tegen de vooruitgang!' Men verweet ons dat we dromers waren, dat niemand ooit zou fietsen in de Wetstraat, wegens veel te gevaarlijk.

"Uiteindelijk is het gelukt, dankzij de toenmalige Brusselse minister van Mobiliteit Jos Chabert. Er is aan weerskanten een fietspad gekomen. Ik weet het nog, de eerste jaren toen ik naar mijn werk fietste en een andere fietser kruiste. We glimlachten naar elkaar. Dat hoorde zo, fietspioniers groetten elkaar. Nu doen we dat niet meer, er zijn te veel fietsers. We spreken nu over een evolutie van ruim tien jaar. Vooruitgang is dus wel degelijk mogelijk in deze stad.

"Het verhaal van Brussel is niet anders dan dat van andere steden. Het is gebouwd lang voor de uitvinding van de auto, de stad was daar helemaal niet op voorzien. In het begin waren auto's curiosa. Er waren brede straten en die waren van iedereen. Er kwamen steeds meer auto's en men begon de stoepen te verplaatsen zodat de auto's niet vast kwamen te zitten. Elke stad bereikt op zeker ogenblik het punt waarop men verwonderd staat te kijken naar wat men heeft aangericht, en dan komt het moment waarop het volk op straat

komt en zegt: genoeg."

En dat moment komt zondag?

"Ik hoop het. De picknick is één stap in een evolutie die al langer bezig is. Ik heb me in Brussel nog nooit onveilig gevoeld op mijn fiets, want in het algemeen respecteren automobilisten je. Eén ding weet ik wel: een autorit in de stad heeft me nog nooit vrolijker gemaakt. Het heeft me ook nog nooit een aangename ontmoeting opgeleverd. De enige vorm van communicatie die je als automobilist kunt voeren, is claxonneren. Ga je wandelen of fietsen, dan ontmoet je altijd iemand. Mensen die met elkaar praten, worden minder snel bang voor elkaar. Dichter bij elkaar, warmer. Aardiger omgaan met elkaar. Daarover gaat het zondag."

"Ik weet nog de eerste jaren toen ik via de Wetstraat naar mijn werk,,

"fietste en een andere fietser kruiste. We glimlachten naar elkaar. Dat,,

"hoorde zo, Brusselse fietspioniers groetten elkaar. Nu doen we dat niet,,

"meer, er zijn te veel fietsers. We spreken nu over een evolutie van,,

"goed tien jaar",,

"De Anspachlaan in Brussel komt aan een verhouding van honderd,,

"mensen die zich voorbij elkaar moeten wurmen op een veel te smal,,

"voetpad tegenover zeven die voorbyschuiven of stilstaan in een auto,,

"Zeven procent van de voorbijgangers krijgt 80 procent van de ruimte,,

"Mag ik dat niet onrechtvaardig vinden?",,