



Alle leerlingen die in New York schoollopen, ondergaan elke dag een check van hun lichaamstemperatuur. © nyt

ge erg stoere vriend van me daarover. Waar het in België in veel kringen bon ton is om op het coronabeleid te schieten, zijn hier zelfs de hippe *homeboys* niet onbevreesd. Ze volgen gedwee de lijnen die de charismatische gouverneur Andrew Cuomo uitzet. Vaak doet Cuomo dat los boven het hoofd van burgemeester Bill De Blasio, een wat gênante figuur die eenzelfde daadkracht mankeert.

In New York City namen ze corona enkele maanden geleden *on the chin*. Ze stapelden de lijken er in koelwagens. Na maanden van aanhoudende discipline en kordaat ingrijpen is de stad een voorbeeld. De befaamde New York Tough bestaat er tijdelijk in

braafjes te volgen en niet te veel te janken. *'It's up to us, New York'*, blijft mooi weerklinken in de metro. Na twee maanden klagen ook wij mee als er weer eens een fijn terras verdwijnt, maar het voelt minder aan alsof dat onze eigen schuld is... iedereen doet echt zijn best. Allicht is de crisis zo het snelste voorbij.

Vanochtend moest ik aan de schoolpoort een formulier aftekenen zodat mijn dochters aan een dril oefening mochten deelnemen. Naar de kelder met kleuters bij een schijnbare bomaanslag? Alsof de waanzin nog niet groot genoeg is.

Ik hoop dat het ergste nergens nog moet komen.

ten verder denken dan dat. Als we een faire maatschappij willen voor beide seksen, moeten we ook ijveren voor een universeel basisinkomen. Vrouwen en mannen zullen nooit dezelfde levenskeuzes maken. Pinton en Femma veronderstellen dat de grotere focus op zorg veel vrouwen is opgedrongen en dat ze er de dupe van zijn. Ze gaan voor deeltijds, omdat ze geen alternatief zien.

Dat moeten we vermijden. De kortere werkweek creëert eerlijkere kansen voor vrouwen door deeltijdwerk te beteugelen, schrijft Pinton. Maar wat als veel vrouwen andere prioriteiten hebben dan carrière maken? Onderzoek toont bijvoorbeeld aan dat de meeste Nederlandse vrouwen die deeltijds werken dat effectief graag willen, bij voorkeur tussen de 20 en 27 uur per week. Ze zijn gemiddeld ook gelukkiger dan zowel voltijds werkende vrouwen als huisvrouwen. De kans dat ze overstappen naar een 30 uren schema is gering, en is bij huisvrouwen wellicht onbestaande.

In het pleidooi voor een kortere werkweek blijft een mannelijk genormeerd paternalisme aanwezig.

Vrouwen zijn pas bevrijd als ze evenveel carrière maken en geld verdienen als mannen. De mogelijkheid dat de meeste vrouwen zorg misschien belangrijker vinden dan de meeste mannen, komt niet aan bod, wellicht omdat het impliceert dat de loonkloof niet snel zal verdwijnen. Die komt voor een flink stuk doordat vrouwen kinderen krijgen, waarna ze vaak minder gaan werken.

Zorg houdt onze maatschappij evenzeer draaiende als betaalde arbeid. Een faire samenleving straft vrouwen niet financieel af op hun effectief vaak grotere – gerichtheid op zorg. De uitbreiding van het vaderschapsverlof die er met de nieuwe regering hopelijk komt, zal die vrouwelijke focus niet veranderen. Om de economische ongelijkheid tussen de seksen weg te werken, volstaat een kortere werkweek dus niet. We moeten nog radicaler denken. Het universeel basisinkomen is misschien ook een idee waarvan de tijd gekomen is.

Griet Vandermassen is filosofe en auteur. Haar column verschijnt tweewekelijks op woensdag.

Een winterterras kan levens redden

AFSTANDSREGELS Perk de ruimte voor auto's in en geef haar terug aan de bewoners. Fysieke afstand gaat prima samen met sociaal contact, merken Gideon Boie en Annkatrien Verdickt.

Laat winterterrassen in godsnaam toe, zei epidemioloog Pierre Van Damme vorige week in *Terzake*, de mensen zullen dat appreciëren en je kunt ze perfect veilig organiseren. Daarmee leek hij te anticiperen op de algemene sluiting van de horeca. Wij interpreteren de suggestie tegelijk als een oproep, om niet te zeggen als een vermaning aan het adres van de lokale overheden. Tijdens de eerste lockdown hadden ze de vraag gekregen om de 1,5 meter sociale afstand te faciliteren in de openbare ruimte, bijvoorbeeld door rijstroken om te vormen tot fietspaden en parkeerstroken vrij te maken voor wachtrijen, en terrasjes tot op straat te kunnen breiden.

In Brussel ging minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt (Groen) op het gaspedaal staan. Lokale overheden stonden niet te springen voor dit tactisch urbanisme, eerder het tegendeel. Zelfs gemeenten die meegingen in het verhaal leken het te doen met het minst mogelijke enthousiasme. Aanvragen voor zomerstraten verdwenen in een bureaucratische rompslomp. Terrasjes op parkeerstroken werden in de kiem gesmoord door de kosten af te wentelen op de uitbaters.

Snelweg in de stad

De aanleg van coronafietspaden op de iconische invalswegen van Brussel wekte zelfs een revanchistische beweging op. De aanleg van een fietspad leek nog een erger kwaad dan het coronavirus zelf. Het probleem werd zelfs communautair uitgespeeld. Theo Francken (N-VA) zag een fietspad op een van de vijf rijvakken enkele richtingen in de Wetstraat als een bewijs dat de hoofdstad Vlaanderen loslaat. Boris Dillière (MR), de burgemeester van Ukkel en in een lokale coalitie met Ecolo-Groen, trok naar de rechtbank om het gedeeltelijk verkeersvrij maken van het Terkamerenbos aan te vechten met een procedureslag.

De strijd tegen fietspaden voert ons terug naar de jaren 50, de tijd waarin steden hertekend werden op maat van koning Auto. De heisa gaat niet toevallig over de grote invalswegen die auto's vanaf de snelwegen diep in de stad injecteren. Symptomatisch is de zogenaamde Middenring, met onder andere de Lambermonten de Reyerslaan, een stadssnelweg die inhaakt op de A12, E40 en E411. De rode loper voor auto's maakte van de snelle treinverbindingen naar de hoofdstad vanuit pakweg Zottegem of Nijvel een overbodige luxe. Het dagelijkse pendelverkeer vanuit suburbane woonbuurten leverde een bijdrage aan de onleefbaarheid van de hoofdstad, die de bewoners eerst zelf ontvluchtten.

Het verzet tegen de coronafietspaden is tegelijk een achterhoedegevecht in een wereld die sinds de eerste lockdown anders draait. De fiets kwam misschien centraal te staan in de strijd om de postcoronastad, maar uiteindelijk raakt deze strijd aan zoveel meer. Alle coronarampspoed ten spijt bleek de stad een vrijhaven als ze eenmaal bevrijd is van de dagelijkse stromen autoverkeer. Het beeld van de lege Grote Markt was beangstigend en tegelijk een zegen, lege straten

leken een voorafspiegeling van auto-luwe woonwijken, de luchtkwaliteit klaarde op, buurtvoorzieningen maakten het onnodig om naar perifere winkelcentra te rijden, enzovoort.

Wen er maar aan

Een verfrissend initiatief was de zomerstraat in de Picardstraat in Molenbeek. Het initiatief paste in de oproep van Van den Brandt naar buurtorganisaties om tijdens de staycation straten af te sluiten en te animeren. Overdag was de straat het toneel van onschuldig kindervermaak en 's avonds werd ze een plaats voor ontmoeting na een dagje telewerk. Aan ruimte voor sociale afstand was er geen gebrek. Zelfs de meest rabiate autoliefhebber moest toegeven dat een vakantieplek aan zijn voordeur een waardig alternatief was tijdens de eerste coronazomer. De oorspronkelijke aanvraag voor de Picardstraat was er voor een week, maar duurde uiteindelijk de hele zomer.

Velen hebben tijdens de lockdown de nieuwe stadslucht geproefd en die geest krijg je niet zomaar terug in de fles

Het enthousiasme voor de zomerstraat toont hoe je discussies over de postcoronastad niet kan voeren op basis van mobiliteit alleen. Velen hebben tijdens de lockdown de nieuwe stadslucht geproefd en die geest krijg je niet zomaar terug in de fles. De strijd die zich ontpopt, volgt een logica die je bij elke revolutie ziet. O zalige onschuld waarmee burgemeesters het fileel in ons land afwentelen op ocharme een fietspad, en heldhaftig naar de rechtbank trekken tegen het autovrij maken van een park. Het zijn de woordvoerders van een wankel regime die blijven beweren dat er geen reden is tot paniek, terwijl de coronagrafiëken ondertussen loodrecht door het plafond schieten.

Nu duidelijk is dat corona nog lang onder ons zal zijn, is de hertekening van de stad niet langer optioneel, maar imperatief. Een fietspad in de Wetstraat? Het kan wel. Een park zonder autoverkeer? Wen er maar aan. Een winterterras? Het kost hoogstens enkele parkeerplaatsen, maar het kan levens redden. Lokale overheden kunnen niet blijven wijzen op de individuele verantwoordelijkheid voor de verspreiding van het coronavirus en ondertussen passief weggijken bij de inrichting van de publieke ruimte. De stad is een vaccin, stelde planoloog Jens Aerts scherp. Voorlopig is afstand houden het enige vaccin dat voorhanden is. In een stad waar de afstandsregel van 1,5 meter gefaciliteerd wordt, gaat fysieke afstand prima samen met sociaal contact.



Gideon Boie en Annkatrien Verdickt Docent en onderzoeker faculteit architectuur (KU Leuven) & Architect Architectuurplatform Terwecoren-Verdickt en Atelier Filter Café Filtré.