



Katrijn Van Giel

Een zesde van de scholen heeft een matige tot slechte luchtkwaliteit. De groeiende verontwaardiging leidt tot actie. ‘We willen op grotere schaal denken dan die ene straat.’

Hoe de school de stad kan veranderen

VAN ONZE REDACTRICE INE RENSON

BRUSSEL In de street canyons in Aalst of Antwerpen. Op een steenworp van de markt van Diksmuide of Tielt. Overal waar hotspots van luchtverontreiniging zijn, gaan kinderen naar school. Dat blijkt ook uit data van CurieuzeNeuzen. Van de 651 deelnemende scholen waarvan de meetresultaten in de analyse werden opgenomen, bevindt bijna een zesde (15 procent) zich op een plaats waar de luchtkwaliteit matig tot zeer slecht is.

Als we ervan uitgaan dat de deelnemende scholen representatief zijn voor alle scholen in Vlaanderen, gaat het over tienduizenden leerlingen. Onschuldig is dat niet. Kinderen en jongeren brengen een groot deel van hun dag op school door, op momenten met veel verkeer. Voor hun blootstelling aan verkeersvervuiling is dat even belangrijk als de plek waar ze wonen.

Impact op het brein

Wat de impact daarvan is op hun ontwikkeling, werd in 2015 blootgelegd in een grootschalig onderzoek van professor Jordi Sunyer in Barcelona. Hij legde het verband tussen verkeerspollutie en de cognitieve ontwikkeling van 2.715 lagerschoolkinderen. Sunyer toonde aan dat luchtvervuiling een impact heeft op het zich snel ontwikkelende brein van kinderen. Gelijkaardige inzichten werden ook opgedaan dichterbij huis, in onderzoek van epidemioloog Tim Nawrot (UHasselt). In een andere grote mijlpaalstudie toonde de Amerikaanse professor W. James Gauderman aan dat kinderen die op minder dan 500 meter van een drukke weg opgroeien, minder ontwikkelde longen hebben.

‘Er is een duidelijk verband tussen verkeerspollutie en de groei van de longen. Jonge kinderen zijn extra gevoelig’
GUY BRUSSELLE Longarts UZ Gent

‘De gevolgen daarvan dragen ze mee voor de rest van hun leven’, beaamt Guy Brusselle, longarts en astmaspecialist aan het UZ Gent. In zijn praktijk ziet hij het aantal kinderen met astma of longontstekingen toenemen. Daar zit het vele verkeer en de grote dieselvloot in Vlaanderen voor iets tussen, stelt hij. ‘Door luchtpollutie werkt ons afweersysteem minder goed. We zien meer luchtweg-infecties in periodes met piekconcentraties. Er is een duidelijk verband tussen verkeerspollutie en de groei van de longen. Jonge kinderen zijn extra gevoelig. We houden scholen daarom beter zo ver mogelijk van druk verkeer.’

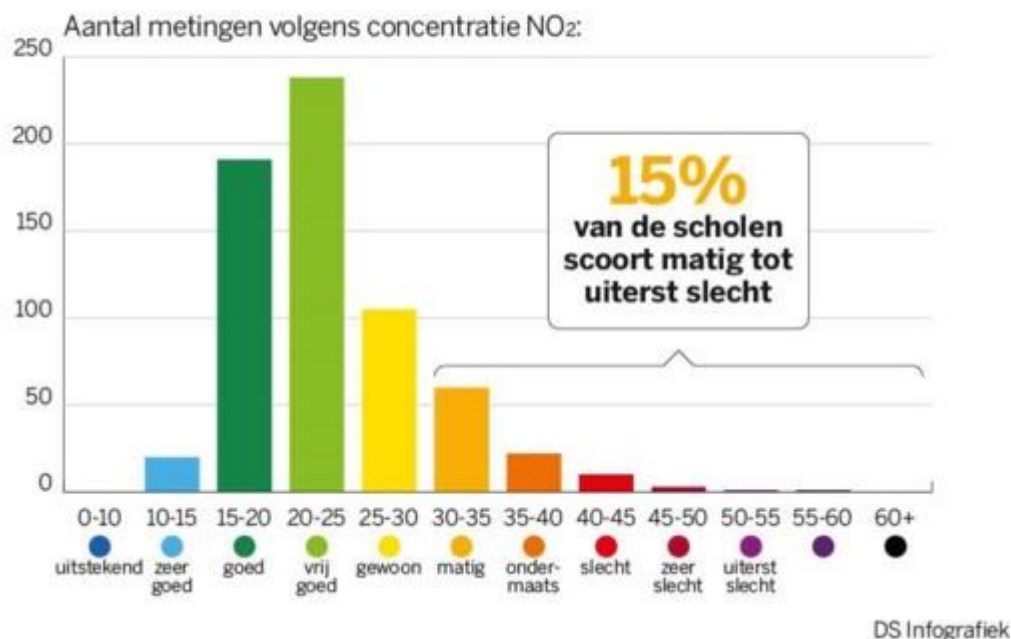
Koffie en voetbal

Ondertussen zijn er honderden studies die aantonen dat kinderen en ouderen extra gevoelig zijn. Dat besef heeft ons wakker geschud. Toen in een *Pano*-uitzending in maart bleek dat er roet in de urine van Brusselse schoolkinderen zat, zetten de betrokken ouders prompt de straat van de school af om actie te voeren voor schone lucht. De week nadien deden ze dat opnieuw. Hun initiatief kreeg navolging. Steeds meer ouders van steeds meer scholen zetten elke vrijdagochtend de straat van de school even af voor alle autoverkeer.

Sinds die bewuste vrijdag in maart deden in totaal 127 Brusselse en Vlaamse scholen mee aan Filter Café Filtré (FCF). Politici werden uitgenodigd op de koffie. Ouders en kinderen speelden een spelletje voetbal of hielden een korte loopwedstrijd. ‘De acties zijn nooit grimmig, wel sensibiliserend’, zegt Annekatrien Verdickt, architecte, moeder en trekker van FCF. Aan politici richten ze de vraag schoolomgevingen anders in te richten. Aan medeouders om hun kroost niet langer met de auto naar school te brengen. ‘Wij hadden een autofreak onder de vaders, die zijn wagen gewoon op de stoep parkeerde’, zegt Verdickt. ‘Nu durft hij niet meer met de auto te komen.’

Schoolstraat

Hoe gezond is de lucht aan scholen?



Te veel kinderen zitten op scholen waar de luchtkwaliteit niet goed is. De oplossing is niet al die kinderen van school te laten veranderen, noch om de scholen te verplaatsen. ‘Wij kiezen bewust voor de stad’, zegt Verdickt. ‘Maar onze kinderen mogen daar niet de dupe van zijn. Dus eisen we dat er iets aan het probleem wordt gedaan.’

Een schoolstraat inrichten is meestal het eerste voorstel dat op tafel komt. Dan wordt de straat vóór en na schooltijd een tijdje afgesloten. Ouders kunnen hun kinderen afzetten op een parkeerplek wat verderop. Alleen rijst de vraag of dat veel zin heeft. ‘Voor de kinderen op de school maakt die korte periode zonder verkeer weinig uit’, zegt Wouter Lefebvre van Vito. ‘En ondertussen verleg je het probleem naar enkele straten verder.’

‘Het heeft wel zin als het mensen aan het denken zet over hun autogebruik’, zegt hij. ‘Het ontmoedigt ouders om met de auto te komen. Het kan ook werken als een olievlek: als er verschillende schoolstraten in een gemeente worden ingericht, is het tijdens de schoolspits niet meer interessant er met je auto binnen te rijden. Maar dan nog is het alleen zinvol als tegelijk ingezet wordt op alternatieven. Zonder deftig fietsnetwerk ga je ouders niet overtuigen met de fiets te komen.’

Ouders/beleidsmakers

‘In sommige steden wordt nabijheid een criterium om leerlingen in te schrijven’

KOBE BOUSSAUW Docent Ruimtelijke Planning en Mobiliteit VUB

De roep om verandering vanuit scholen kan een hefboom zijn om steden leefbaarder te maken en ze in te richten op maat van de bewoners. Scholen zijn daartoe een krachtig instrument, zegt Kobe Boussauw, docent Ruimtelijke

Planning en Mobiliteit aan de VUB. 'In sommige steden wordt nabijheid een criterium om leerlingen in te schrijven. Dat vergroot de lokale verankering en vermindert vanzelf de nood om met de auto te komen.'

De ouders van vijftien Brusselse scholen stappen ondertussen met voorstellen naar het stadsbestuur om de schoolomgeving aan te passen. 'De energie die vrijkwam door de acties, zetten we om in concrete plannen', zegt Annekatrien Verdickt. 'We willen op grotere schaal denken dan die ene straat. Het einddoel moet zijn dat verkeersstromen veranderen en dat de inrichting van de stad wordt herdacht.'

De plannen lieten ze uitwerken door verschillende architectenbureaus. Daarmee nemen de ouders de rol van de beleidsmakers ten dele over. Tegelijk toont het hoe groot het draagvlak is voor verandering. 'De verontwaardiging is groot', zegt Verdickt. 'Waarom zijn we het normaal gaan vinden dat de auto onze leefomgeving domineert? Mensen trekken zich dit aan, en willen oplossingen. Het is een hartenkreet vanuit de samenleving: als politici niets ondernemen, dwingen we het af.'