

# QA

OPINIE & ANALYSE

## COMMENTAAR

Guy Tegenbos

### Onveiligheidsgevoel bleek juist te zijn

Velen wisten het al lang. Maar in *de boekjes* stond het anders. En dus was het niet waar. Zo gaat dat in een complexe samenleving. Iets is maar waar als het wetenschappelijk bewezen is.

Veel fietsers voelen zich onveilig op rotondes, zeker op bepaalde rotondes. Onder de hoogste gezagsdragers zijn er ook die graag op de fiets springen. Zij moeten dat ook gevoeld hebben. Maar ook zij hebben hun ervaring niet omgezet in beleid.

Maar nu is het dus bewezen: rotondes zijn goed voor de verkeersveiligheid, maar slecht voor fietsers.

Dat geldt ten dele voor alle rotondes. De aandacht van de automobilist is er geconcentreerd op links en rechts en voor en achter, zodat geen aandacht meer overblijft voor fietsers. Maar niet alle rotondes zijn even erg. Rotondes met een vrijliggend fietspad zijn veiliger voor fietsers; rotondes met meer dan één rijstrook en rotondes in stads- en dorpskernen zijn vaak een ramp voor hen.

Hoe komt het dat we dat nu pas weten? Gidslan Nederland deed ooit onderzoek naar de veiligheid van rotondes voor fietsers en dat deed geen alarmlichten knippen. Dus dacht iedereen dat het wel snor zat en deed niemand onderzoek. Tot het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid wel op het idee kwam.

Wat nu? De rotondes afschaffen? In de stads- en dorpskernen moet wellicht veel zuiniger met rotondes worden omgesprongen en moeten er waarschijnlijk een aantal verdwijnen. Daarbuiten wellicht niet. Daar is vooral onderzoek nodig over hoe de veiligheid van de diverse types rotondes op te drijven is.

Twee conclusies dringen zich op.

Ten eerste: als het beleid zegt de verkeersveiligheid te willen bevorderen, moet het veel meer onderzoek doen, en moet het de kennis daarover veel beter verspreiden. Voor de introductie van een nieuwe geïntegreerde is voor miljarden voorafgaande research nodig. Aan de aanleg van rotondes die levens kunnen redden, gaat nauwelijks onderzoek vooraf. De ontelbare verkeerstekens die kriskras naast de Vlaamse wegen staan, bewijzen dat het amateurisme nog hoogtij viert in dit domein.

Er is beterschap merkbaar. En Vlaanderen nam de jongste tijd initiatieven die op termijn vruchten zullen afwerpen. Het in 2001 opgerichte onderzoekssteunpunt Verkeersveiligheid is er één van. De academische opleiding Verkeerskunde in Hasselt die in 2004 het licht zag, is er een ander.

Er is nog een tweede conclusie: als men de fiets echt wil promoten als vervoermiddel — en dat is wenselijk — dan zijn investeringen nodig in fietspaden, niet een beetje maar heel veel.

Het algemeen verkeersveiligheidsbeleid en het fietsbeleid zijn deels een verantwoordelijkheid van het Vlaams bestuur, deels van de gemeenten. Die laatste zijn de laatste hand aan het leggen aan hun bestuursplannen voor de komende zes jaar. Wie hen wil beïnvloeden, heeft nog enkele weken de tijd.

*Meer onderzoek en meer fietspaden nodig*



## DE STANDAARD ANALYSE

Bart Dobbelaere

# WE QUIZZEN ZO GOED OMDAT WE ZO BRAAF EN GEZELLIG ZIJN

Waarom we de beste quizzers hebben — ondanks ons lamentabel onderwijs

- Goed quizen heeft weinig met kennisonderwijs te maken.
- Quizen draait rond meer dan alleen feitjes van buiten leren.
- Het is allemaal de schuld van de tv.

Geen week geleden hebben we op deze plaats in de krant nog hard gelachen met leerlingen die niet weten in welke Italiaanse stad de scheve toren van Pisa staat. Of op welke dag Paasmaandag valt dit jaar. Dom, dommer, domst zijn we en het is de schuld van het onderwijs dat veel te weinig op kennis gericht is.

En let nu goed op: vandaag



Erik Derycke: co-Europees kampioen quizen. © pdw

vieren we de overwinning van onze Vlaamse quizzers op het Europees kampioenschap. Van alle Galliërs zijn de Belgen ongetwijfeld de slimsten. Sommi-

ge Vlamingen weten niet alleen waar de scheve toren staat, maar ook wie de architect was en hoeveel trappen naar de top leiden.

Kortom: met ons onderwijs kan het toch zo slecht niet gaan, als we zulke slimme quizzers hebben.

Erik Derycke — lid van het winnend team op het EK — spreekt dat niet tegen, maar nuanceert. „Met ons onderwijs heeft het succes in quizen eigenlijk niet veel te maken. Ik wil zelfs toegeven dat het met slim zijn ook niet veel te maken heeft. Quizen gaat om feitelijke kennis. En je kunt nog zoveel feitjes kennen, dat heeft weinig met inzicht te maken.”

Tegelijkertijd moet ook dat weer genuanceerd worden. Feiten onthouden lukt pas echt goed als je verbanden kunt leggen. En dus is een goed quizzer toch veel meer dan een goed geprogrammeerd reproductie-apparaat. Derycke: „Een vaak

## WAARDE REDACTIE

### ROTONDE (1)

Graag een sensibiliseringscampagne over de verkeersregels op rotondes. Niet alleen zijn de voorrangregels niet bekend, het verkeer zou ook veel vlotter draaien als de 'rotondeverlaters' dat aankondigen met hun richtingaanwijzers. Ik denk dat meer dan vijftig procent dat momenteel niet doet, hoewel het verplicht is.

Niet aankondigen dat je zal afslaan is niet alleen onveilig voor fietsers en voetgangers, het werkt bovendien zeer vertragend voor het verkeer dat de rotonde wil oprijden en vergeefs is blijven wachten.

Peter Aerts (Ledeberg)

### ROTONDE (2)

„Rotonde doet ongevallen met fietsers toenemen”, titelt de krant (*DS 4 december*). De conclusies van het Steunpunt Verkeersveiligheid „staan volledig haaks op de goede reputatie die de rotonde heeft”.

Goede reputatie? Wie zijn die idioten die geadviseerd hebben om miljarden te pompen in rotondes op alle plaatsen waar er twee wegen mekaar kruisen? Wie zijn die politici die jarenlang dat geld weggesmeten hebben om de dogma's te volgen zonder een uurtje aan een rotonde te staan kijken? De rotonde verhoogt de complexiteit van een kruispunt zodanig dat alle deelnemers aan het verkeer overstelp worden

### RUIMTE VOOR DE INDUSTRIE

Afgelopen zaterdag stapten wij mee op in de betoging 'solidair voor werk' naar aanleiding van het sociale drama bij VW Vorst. Onze steun voor die betoging was niet alleen een steunbetuiging aan de arbeiders en bedienden van VW en zijn toeleveranciers. Het was ook een duidelijke verwerping van de boodschap dat zulke drama's onafwendbaar zouden zijn, zoals diverse academici met economische vorming beweren.

Dat doemdenken alsof de vrije markt telkens vrij spel heeft en er geen plaats meer zou zijn voor basisindustrie en assemblage in de streken van Oud-Europa is voor ons een te gelaten visie. De gedachte dat wij door de globalisering de wereld als één economische markt moeten ervaren, waar de hooggeschoolden werk vinden in de oude, rijke streken en de laaggeschoolden allemaal de oosterse oorden opzoeken, is onjuist.

Volgens CEO Anton Deproft van Icos, bijvoorbeeld, bestaat delocalisatie van industrie voor laaggeschoolde banen alleen niet. Hooggeschoolde jobs volgen immers de plekken waar de producten worden vervaardigd. Delocalisatie van laaggeschoolde jobs betekent op termijn ook delocalisatie van hooggeschoolde jobs. Deproft heeft gelijk.

Het is onze taak ervoor te zorgen dat een nuttige en nodige graad van industriële activiteit in onze regio behouden en ondersteund blijft. We mogen ons dus niet laten afleiden door de geponeerde machteloosheid van academici. Voorwaarden creëren om zulke industriële activiteiten hier te houden is de taak van het parlement en de regering. Dat vraagt politieke moed maar ook en vooral, syndicale realiteitszin. De ingeslagen weg van het generatiepact en de verlaging van de lasten op arbeid moet versneld worden gevolgd. Nieuwe maatregelen voor meer arbeids- en loonflexibiliteit op alle niveaus moeten verder uitgetekend worden. Het strikte keurslijf van arbeidsvoorwaarden — met rede afgedwongen in een industriële wereld van de vorige eeuw — werkt vandaag in onze wereld arbeidscontraproductief.

Guido De Padt, Annemie Turtelboom en Luk Van Biesen

(De auteurs zijn kamerlid voor VLD.)

met signalen vanuit alle richtingen tegelijk. Je hoeft geen doctor in de psychologie te zijn om in te zien dat dat de veiligheid verlaagt in plaats van verhoogt.

Ook het argument dat de rotondes de doorstroming verbeteren mag doorgeprikt worden. Op de plaatsen en momenten waar het verkeer vastloopt, maken de rotondes de files langer, niet korter. Om het verkeer niet te hinderen als het niet te druk is volstaan intelligente verkeerslichten, die zijn op elk vlak beter dan rotondes. Annemie Gielsen (Turnhout)

### ROTONDE (3)

Een studie heeft nu eindelijk bevestigd wat ik al lang dacht: rotondes zijn gevaarlijk voor fietsers.

Ik fiets regelmatig en ik voel me nooit op mijn gemak op een rotonde. De ene keer heeft de fietser er voorrang, de andere keer niet.

In Gent maken ze het nog bonter. Daar heb je als fietser op een deel van de rotonde voorrang en op een ander deel niet: het gaat over de rotondes 'Sterre' en 'Dampoort'. Wie beslist heeft over die rotondes, heeft duidelijk nooit met de fiets gereden.

En dat is een groot probleem voor het fietsbeleid. Men neemt maatregelen die zeggend goed zijn voor fietsers.