

# De verkeerskundige trots van Alex van Loon

Verkeersacademie Tilburg (1982-1987)  
Adviesburo D&P Den Haag (1988-1993)  
Ingenieursbureau Amsterdam (1993-1997)  
Rijkswaterstaat (1998-heden)

**Ik ben trots op het feit dat ik met de HBO opleiding Verkeerskunde als verkeerskundige toegevoegde waarde heb kunnen leveren aan verkeerskundige projecten op lokaal, regionaal en nationaal niveau, die daardoor evident beter en veiliger functioneren.**

Ik geef hierbij 4 voorbeelden:

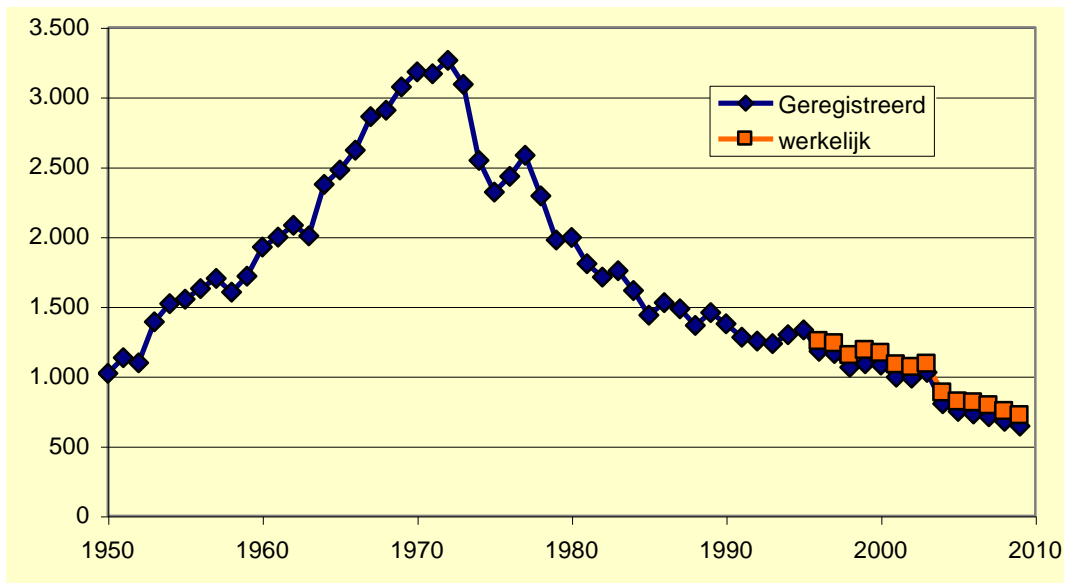
## **1. Trots op mijn verkeerskundig ontwerp Stationseiland Amsterdam Centraal**

Ik heb als enige verkeerskundige samen met de architect Benthem Crouwel vanuit het projectbureau Noord/Zuidlijn de basis gelegd voor het nieuwe ontwerp voor het stationseiland gemaakt dat thans wordt gerealiseerd. Het is wellicht het enige knooppunt in de wereld waar zoveel verschillende verkeersstromen zo compact bij elkaar komen: voetgangers, (brom)fietsers, bussen, trams, metro, veren, taxi's en auto's. Het credo was doorstroming en veiligheid door zoveel mogelijk scheiden en ontvlechten in horizontale en verticale zin. Daar waar onverhoopt stromen elkaar kruisen dan was de prioriteit eerst de voetganger, dan de fiets, vervolgens het openbaar vervoer, en dan pas de auto. Markant voorbeeld van mijn idee is het ronde busstation op +1 niveau waarbij de busreizigers vanaf de begane grond in het midden van het busplatform uitkomen en goed overzicht hebben op de bushaltes die rondom gelegen zijn. De reizigers hoeven dus nooit een bus te kruisen en de bussen kunnen rondrijden voor een optimale bewegingsvrijheid.



## **2. Trots op mijn bijdrage aan de blijvende daling van het aantal verkeersslachtoffers in Nederland**

Vanaf eind jaren 90 heb ik het uitvoeringsprogramma van Duurzaam Veilig op landelijk niveau geregisseerd en concreet gemaakt. Ik heb gezorgd voor een gedragen en kwalitatief goede en haalbare uitwerking van de Duurzaam Veilige vormgeving en inrichting van de stedelijke en regionale wegen (categorisering en inrichting van wegen en verblijfsgebieden, rotondes, voorrangswegen e.d.). Dit programma heeft m.i. een substantiële bijdrage geleverd aan de halvering van het aantal verkeersdoden vanaf eind jaren 90 tot heden. Dit ondanks een toename van het verkeer.



### 3. Trots op mijn coördinerende rol om te zorgen dat het wegontwerp van nieuwe wegenplannen van het Rijkswegennet veilig en uitvoerbaar zijn.

De ontwerprol van Rijkswaterstaat is eind jaren 90 verschoven naar de markt, dat wil zeggen dat RWS de ingenieurbureaus opdracht geeft om een wegontwerp te maken binnen bepaalde eisen en randvoorwaarden. Door de verkorte procedure 'sneller en beter' moesten er in de periode 2009-2013 een groot aantal wegenprojecten (ca 60 veelal MIRT projecten) worden getoetst aan de ontwerprichtlijnen en veiligheidseisen. Bijna alle wegontwerpen moesten worden aangepast of kregen nadere aanwijzingen. Door de opgedane kennis worden de ontwerprichtlijnen voor rijkswegen nu herzien en ontsloten via CROW.

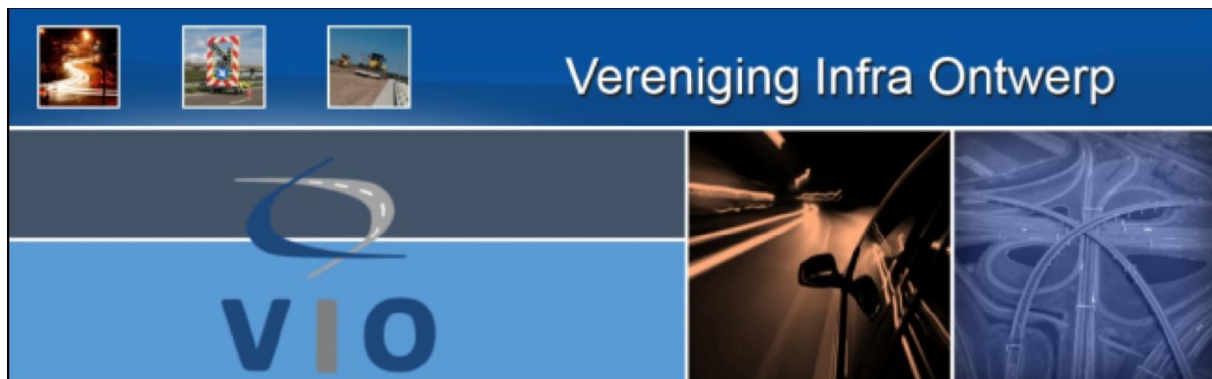
<http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/>



#### **4. Trots op de huidige uitdaging om het vakgebied wegontwerp in NL weer op de kaart te zetten.**

Het vakgebied wegontwerp als onderdeel van de verkeerskunde is versnipperd en in het slop geraakt bij het onderwijs. Omdat een vakvereniging op dit gebied ontbreekt hebben marktpartijen (aannemers en ingenieurbureaus) in 2014 de Vereniging Infra Ontwerp opgericht om de kennis ten aanzien van wegontwerp weer op peil te brengen. De vereniging ontwikkelt voor de leden activiteiten gericht op het onderwijs, kennisproducten, ontwerpproces en onderzoek en innovatie. Ik ben namens Rijkswaterstaat toegetreden tot het bestuur om vanuit de rol van opdrachtgever de activiteiten te ondersteunen en te versterken. De ambitie is om in 2020 het 5 jaarlijks internationaal congres in Nederland te organiseren.

<http://www.vereniginginfraontwerp.nl/>



Leiden, 11 januari 2015