

Veiliger kruispunt Huissen

Gochsestraat - Stadswal - Polseweg - Karstraat
Advies over de inrichting en de verkeersfunctie

Aan het college van burgemeester en wethouders van Lingewaard
Aanvulling op het memorandum | 23 september 2026 |

Ik pleit voor een veiliger kruispunt én minder doorgaand gemotoriseerd verkeer door Huissen. Beschermd fietsroutes, voldoende opstelruimte en een passende verkeerslichtenregeling moeten daarbij in samenhang worden uitgewerkt.



Foto © Fons Sluiter. Links: Gochsestraat. Boven: Stadswal. Rechts: Polseweg. Onder: Karstraat. Deze aanduidingen verwijzen naar de foto, niet naar windrichtingen.

De opnamedatum is niet vastgesteld. De foto geeft een overzicht van de inrichting, maar is geen ingemeten situatietekening.

John van Wessel

Verkeersadviesbureau John van Wessel | Huissen
verkeersadviesbureau@gmail.com

Deze notitie is bedoeld als bijdrage aan het gemeentelijke onderzoek en de verdere besluitvorming. De voorstellen zijn gebaseerd op de foto, mijn waarnemingen van de groenfasen en openbare bronnen. Het gemeentelijke regelschema en metingen zijn nodig voor de technische uitwerking.

01 / UITGANGSPUNTEN

Een samenhangende aanpak

Aanleiding en doel

De gemeente meldde op 22 september 2026 dat de dag ervoor op dit kruispunt een dodelijk ongeval had plaatsgevonden. Eerder die maand was er een ongeval met zwaar letsel. De gemeente wil de fietstopstelstroken verlengen en laat een onafhankelijke verkeersveiligheidsanalyse uitvoeren. Ook worden schetsontwerpen voor de route Karstraat-Stadswal voorbereid. [1]

Met deze notitie bied ik u mijn aanbevelingen voor die aanpak aan. Daarbij betrek ik het vrachtverkeer en het gebruik van de routes Bemmel-Huissen en Huissen-Angereren door fietsers, onder wie scholieren. Hoeveel verkeer iedere richting gebruikt, moet nog worden gemeten. Mijn waarnemingen van de groenfasen staan op bladzijde 3. Het technische regelschema en de precieze ongevalstoedrachten zijn mij niet bekend.

Fietsers en afslaand verkeer afzonderlijk regelen

Mijn voorkeur is dat fietsers geen groen krijgen tegelijk met motorvoertuigen die hun route kruisen. Dat geldt voor zowel rechtsaf- als linksafslaand verkeer. Een dergelijke regeling sluit aan bij de veiligheidsvoorzieningen die het Kennisnetwerk SPV beschrijft. [2] Mijn waarnemingen wijzen op gelijktijdig groen bij verschillende kruisende bewegingen. Ik verzoek u dit per richting aan het gemeentelijke regelschema te toetsen.

Ik adviseer u een afzonderlijke fietsperiode te laten vergelijken met een regeling per richting. Als alle fietsers tegelijk groen krijgen, verdienen ontmoetingen tussen fietsers onderling en met voetgangers ook aandacht. Enkele seconden eerder groen voor fietsers biedt op zichzelf geen bescherming aan fietsers die later tijdens dezelfde groenfase aankomen.

Stopstrepen en opstelruimte

Ik adviseer te onderzoeken of meer afstand tussen wachtende fietsers en motorvoertuigen mogelijk is door de voertuigstopstreep terug te leggen. Fietsers verder het kruispunt op laten wachten kan juist nieuwe risico's geven. De benodigde afstand moet blijken uit zichtmetingen vanuit verschillende cabines en controle van de draaibanen. Ook vlak vóór een cabine kan de waarneming tekortschieten. [3]

Een veilige route naar de wachtplek

Een groter opstelvak is pas bruikbaar als fietsers het veilig kunnen bereiken. Daarom vraag ik ook aandacht voor de fietsstroken langs wachtende en optrekkende vrachtwagens. Een vrijliggend fietspad met een eigen wachtplaats en fietslicht is een alternatief voor het opstelvak op de rijbaan. Het verder van de hoofdrijbaan leggen van de fietsoversteek kan daarbij worden onderzocht. [4]

De verkeerslichten als geheel controleren

Ieder licht moet vanaf de bijbehorende wachtplaats goed zichtbaar en herkenbaar zijn. Controleer ook drukknoppen, fietsdetectie, voetgangerslichten en eventueel toegestane vrije afslagbewegingen. Na verplaatsing van een stopstreep of oversteek moet opnieuw worden berekend hoeveel tijd nodig is voordat kruisend verkeer groen kan krijgen. Ook de situatie bij een storing hoort bij deze controle.

De onderstaande voorstellen geven een richting aan. Afstanden en groentijden kunnen pas worden vastgesteld wanneer de inrichting is ingemeten en de werking van de verkeerslichten bekend is. Het advies over doorgaand verkeer staat op bladzijde 9.

02 / LOKALE WAARNEMINGEN

De beschreven groenfasen

Onderstaand overzicht bevat mijn waarnemingen van de groenfasen. Ik verzoek u deze te vergelijken met het technische regelschema en geregistreerde lichtwisselingen. Het overzicht is niet bedoeld als volledige inventarisatie van alle gelijktijdige groenfasen.

Richting of beweging	Beschrijving van de werking
Karstraat: fiets linksaf naar Gochsestraat	Deze fietsers krijgen groen terwijl het verkeer direct naast hen rood heeft. Daarmee is nog niet vastgesteld wat alle overige richtingen op dat moment tonen.
Karstraat: fiets rechtdoor naar Stadswal	Fietsers krijgen tegelijk groen met het naastgelegen rechtdoorgaande verkeer en het verkeer dat rechtsaf naar de Polseweg gaat. Soms krijgen fietsers enkele seconden voorsprong.
Polseweg: fietsers	Fietsers krijgen tegelijk groen met het verkeer naast hen. De precieze regeling per afslag en de verhouding tot tegenoverliggende richtingen moeten worden nagegaan.
Stadswal: fiets linksaf naar Polseweg	Deze fietsers hebben een afzonderlijke groenfase. Welke andere bewegingen dan rood of groen hebben, moet blijken uit het regelschema.
Stadswal: fiets rechtdoor of rechtsaf	Fietsers richting Karstraat of Gochsestraat krijgen tegelijk groen met het naastgelegen verkeer dat rechtdoor naar de Karstraat of rechtsaf naar de Gochsestraat gaat.
Gochsestraat: alle richtingen	Fietsers en het overige verkeer krijgen tegelijk groen voor de verschillende rijrichtingen. Ook hier moet de verhouding tot andere naderingen worden gecontroleerd.
Hoofdroute in beide richtingen	Rechtdoorgaand en rechtsafslaand verkeer vanaf Stadswal en Karstraat heeft gelijktijdig groen. Rechtsaf betreft vanaf Stadswal de Gochsestraat en vanaf Karstraat de Polseweg.
Rechtsafslaande fietsers	Naar mijn waarneming kunnen fietsers bij de verkeerslichten rechtsaf doorrijden. Per hoek moet worden vastgelegd of dat via een onderbord of via een route buiten het licht gebeurt. Zie bladzijde 8.

Prioriteiten voor de verkeersveiligheidsanalyse

De eerste aandacht gaat naar Karstraat-Stadswal tegenover Karstraat-Polseweg en naar Stadswal-Karstraat tegenover Stadswal-Gochsestraat. Op beide plekken kunnen rechtdoorgaande fietsers en rechtsafslaande voertuigen volgens deze beschrijving tegelijk groen hebben. Ook de gezamenlijke groenfasen op beide zijstraten verdienen een beoordeling per rijlijn.

Een afzonderlijk fietslicht voor linksaf betekent niet automatisch dat de hele fietsroute vrij is van kruisend verkeer. Laat daarom per beweging controleren welke andere stromen haar kunnen kruisen, ook rechtsafslaande fietsers die buiten de gewone regeling doorrijden.

03 / LINKS OP DE FOTO

Gochsestraat

Op de Gochsestraat staan op de foto de rode, witte en donkere personenauto achter elkaar, met het rode fietsopstelvak vooraan.

De bestaande inrichting

Het fietsopstelvak ligt vóór de eerste auto. Fietzers rijden ernaartoe langs de rechterzijde van de naderende voertuigen, aan de onderzijde van deze straattak op de foto. Aan de andere kant van de rijstrook ligt een langgerekt verkeerseiland. De beschikbare breedte en eventuele hoogteverschillen zijn vanaf de foto niet betrouwbaar vast te stellen.

Verkeerslichten

Volgens mijn waarneming krijgen fietsers en het overige verkeer vanaf de Gochsestraat voor alle rijrichtingen tegelijk groen. Daardoor verdient vooral de combinatie van rechtdoorgaande fietsers naar de Polseweg en rechtsafslaande voertuigen naar de Karstraat aandacht. Ik adviseer deze kruisende bewegingen afzonderlijk te regelen. Ook de rijlijnen van linksafslaand verkeer moeten daarbij worden beoordeeld.

Bij een gedeelde autorijstrook is een aparte rechtsaffase niet zonder meer mogelijk. Vergelijk dan een afzonderlijke fietsperiode met een andere rijstrookindeling of een gerichte afslagbeperking. Beoordeel tevens rechtsafslaande fietsers naar de Karstraat: zij kunnen daar ander fietsverkeer ontmoeten, ook buiten hun normale groenfase.

Fietsstrook en toegang tot de wachtplek

Mijn voorkeur is een aanrijroute die fietsers fysiek van het gemotoriseerde verkeer scheidt. Deze route moet al vóór de wachtrij duidelijk beginnen. Bij de hoek met de Karstraat moet voldoende ruimte overblijven om buiten de draaibaan en uitzwaai van een vrachtwagen te wachten. Ter plaatse moet worden bekeken of de boom en de overige hoekinrichting het zicht beïnvloeden.

Stopstreep en fietsopstelvak

Zolang het huidige opstelvak blijft bestaan, adviseer ik te onderzoeken of de voertuigstopstreep verder terug kan liggen. Daarmee kan meer ruimte vóór de voertuigen ontstaan. De fietsstopstreep moet wel op een veilige afstand van de fietsoversteek langs de Karstraat en van kruisend verkeer blijven. De zichtcontrole moet de hele wachtende groep omvatten, ook fietsers die achter anderen staan.

Een grotere afstand vraagt om duidelijke markering en een passende plaatsing van de verkeerslichten. Anders bestaat het risico dat bestuurders alsnog voorbij de bedoelde stopplaats gaan staan. Bij een latere herinrichting geef ik de voorkeur aan een afzonderlijke, beschermde fietsopstelplaats met een eigen licht. Die mag de doorgang van andere fietsers en voetgangers niet blokkeren.

Ik verzoek u op de Gochsestraat ook de veiligheid van naderende fietsers te beoordelen wanneer een vrachtwagen optrekt. Zicht op fietsers die al in het opstelvak staan, is daarvoor niet voldoende.

04 / RECHTS OP DE FOTO

Polseweg

De Polseweg ligt rechts op de foto. Voor de donkere personenauto is een rood fietsopstelvak zichtbaar.

De bestaande inrichting

De fietsroute naar het opstelvak ligt aan de bovenzijde van deze straattak, rechts van de voertuigen die het kruispunt naderen. Het vak ligt dicht bij de fietsoversteek langs de route Stadswal-Karstraat. Een verkeerseiland begrenst de andere zijde van de naderende rijstrook.

Verkeerslichten

Volgens mijn waarneming krijgen fietsers vanaf de Polseweg tegelijk groen met het verkeer naast hen. De combinatie van een rechtdoorgaande fietser naar de Gochsestraat en een rechtsafslaand voertuig naar de Stadswal vraagt daarom om een afzonderlijke beoordeling. Controleer ook welke fietsroutes door linksafslaand verkeer naar de Karstraat worden gekruist.

Ik adviseer de fietsbewegingen afzonderlijk te regelen van het motorverkeer dat hun route kruist. Als afslaand en rechtdoorgaand autoverkeer samen één rijstrook gebruiken, moet worden berekend of een aparte fietsperiode goed uitvoerbaar is. Daarbij horen ook de gevolgen voor de wachtrij op de Polseweg.

Fietsroute bij de hoek met de Stadswal

Onderzoek een beschermde fietsroute naar een eigen wachtplaats aan de bovenzijde van de nadering. Een hoekeiland kan daarbij helpen, mits het naast de bebouwing en de voetgangersruimte past. De draaibaan van vrachtwagens moet met inbegrip van de uitzwaai worden gecontroleerd. Alleen extra rood asfalt biedt geen fysieke bescherming.

Rechtsafslaande fietsers naar de Stadswal komen bij de fietsroute vanuit de Karstraat. Laat vaststellen waar deze stromen samenkomen en wie moet wachten. Er moet voldoende zicht en ruimte zijn om zonder plotseling uitwijken samen te voegen. Een lichtmast of drukknop mag niet in die ruimte staan.

Stopstreep en fietsopstelvak

Bij behoud van het opstelvak adviseer ik te onderzoeken of de voertuigstopstreep verder terug op de Polseweg kan komen. De wachtende fietsers moeten met hun hele fiets binnen de veilige opstelruimte blijven. Verlenging van het vak richting de hoofdweg mag niet ten koste gaan van de daar passerende fietsers.

De benodigde ruimte hangt af van het aantal fietsers dat tijdens rood aankomt en van de grootte van de schoolgroepen. [5] Bij een herinrichting met vrijliggende fietspaden kan het huidige vak op de rijbaan worden vervangen door een eigen fietsopstelplaats. De fietsstopstreep en het fietslicht moeten dan duidelijk bij die nieuwe route aansluiten.

Op de Polseweg moet vooral worden voorkomen dat een groter fietsopstelvak de fietsroute langs Stadswal-Karstraat in de weg komt te liggen. Beide voorzieningen moeten op dezelfde tekening worden uitgewerkt.

05 / BOVEN OP DE FOTO

Stadswal

De Stadswal ligt boven op de foto. De rode vrachtwagen rijdt richting de Karstraat.

De bestaande inrichting

Voor verkeer van de Stadswal naar de Karstraat ligt de fietsroute rechts van de rijrichting, links in beeld. Die route kruist de Gochsestraat. Dat de vrachtwagen rijdt, zegt op zichzelf niets over de lichtkleur voor andere verkeersdeelnemers.

De bovenzijde van de foto is afgesneden. De ligging van de stopstrepen en opstelplaatsen, waaronder die voor linksafslaande fietsers, moet ter plaatse worden vastgelegd.

Verkeerslichten

Fietsers die linksaf naar de Polseweg gaan, hebben volgens mijn waarneming apart groen. Rechtdoorgaande fietsers naar de Karstraat en rechtsafslaande fietsers naar de Gochsestraat krijgen tegelijk groen met het naastgelegen rechtdoorgaande en rechtsafslaande verkeer. Ik adviseer vooral de doorgaande fietsers te scheiden van voertuigen die rechtsaf de Gochsestraat in rijden.

Behoud het principe van apart groen voor linksafslaande fietsers en controleer welke andere stromen daarbij zijn toegestaan. Bereken voor de doorgaande fietsers de tijd vanaf hun stopplaats tot voorbij de Gochsestraat. Een fietslicht dicht bij die oversteek is alleen zinvol als ook de wachtplek en de regeling worden aangepast.

Fietspad en oversteek over de Gochsestraat

Ik adviseer te onderzoeken of de fietsroute beschermd door de hoekzone kan worden geleid en of de oversteek gunstiger kan liggen. Het verder van de hoofdweg leggen van de oversteek is een mogelijkheid. [4] Vergelijk dit met behoud van de huidige lijn en een lichtregeling die fietsers en kruisend motorverkeer afzonderlijk laat passeren.

Houd de fietsroute logisch en laat haar passen bij de opstelruimte op de Gochsestraat. Rechtsafslaande fietsers vanaf de Stadswal kunnen fietsers vanuit de Polseweg ontmoeten; beoordeel ook deze samenkomst en het risico op uitwijken.

Stopstrepen en fietsopstelruimte

Voor een voorstel tot verplaatsing zijn eerst de bestaande stopplaatsen, lichten, detectie en oversteken nodig op een ingemeten tekening. Pas dan is te beoordelen of teruglegging van de voertuigstopstreep extra zicht of bescherming oplevert, en hoeveel tijd het verkeer daarna nodig heeft om het kruispunt vrij te maken.

Ik geef hier de voorkeur aan een eigen fietsopstelplaats langs de route naar de oversteek. Die moet buiten het bereik van afslaande voertuigen liggen. Een nieuw opstelvak dwars vóór de hoofdweg is niet vanzelfsprekend wenselijk wanneer fietsers veilig langs de zijkant kunnen worden geleid.

Voor de Stadswal moet de afstand tussen het fietslicht en de oversteek over de Gochsestraat nadrukkelijk worden meegenomen. Ook de laatste fietser die bij groen vertrekt, moet veilig kunnen oversteken.

06 / ONDER OP DE FOTO

Karstraat

De Karstraat ligt onder op de foto. Daar zijn een voetgangersoversteek en een verkeerslichtportaal zichtbaar.

De bestaande inrichting

Rechts van de voertuigen richting Stadswal ligt een rode fietsroute. Onderaan zijn stopmarkeringen en een zebra zichtbaar. Verderop kruist de fietsroute de Polseweg. Leg de wachtplaatsen voor rechtdoor en linksaf afzonderlijk vast; volgens mijn waarnemingen worden deze fietsbewegingen verschillend geregeld.

Verkeerslichten

Fietsers die linksaf naar de Gochsestraat willen, krijgen volgens mijn waarneming groen terwijl het verkeer naast hen rood heeft. Rechtdoorgaande fietsers naar de Stadswal krijgen tegelijk groen met het naastgelegen rechtdoorgaande verkeer en voertuigen die rechtsaf naar de Polseweg gaan. Soms krijgen zij enkele seconden voorsprong.

Die voorstart kan de eerste fietsers helpen eerder in beeld te komen, maar beschermt niet alle later aankomende fietsers. Ik adviseer rechtdoorgaande fietsers en rechtsafslaand motorverkeer naar de Polseweg afzonderlijk groen te geven. Controleer ook de volledige linksafroute naar de Gochsestraat: rood voor het verkeer ernaast bewijst niet dat iedere andere kruisende richting rood heeft.

Fietspad naast het verkeerslicht

Mijn voorkeur is een doorlopend, beschermd fietspad tot aan de wachtplaats. De lichtmast, verkeersborden en eventuele drukknop moeten voldoende ruimte naast het pad laten. Bij de hoek met de Polseweg moet worden gecontroleerd of fietsers buiten de draaibaan en uitwaai van vrachtwagens kunnen wachten.

Vergelijk een verder van de hoofdweg gelegen oversteek met behoud van de huidige lijn onder een aangepaste regeling. Houd daarbij ruimte voor het Polsewegse opstelvak en voetgangers.

Rechtsafslaande fietsers naar de Polseweg kunnen fietsers vanuit de Gochsestraat ontmoeten; ook daar moet samenvoegen zonder plotseling uitwijken mogelijk zijn.

Stopstreden, zebra en fietsopstelruimte

Een eventuele teruglegging van de voertuigstopstreep moet samen met de zebra worden bekeken. Wachtende voertuigen en fietsers mogen de oversteek niet blokkeren. Ook moeten de verkeerslichten en de detectie na een verplaatsing nog bij de nieuwe stopplaats passen.

De wachtplaats voor fietsers moet groot genoeg zijn voor de drukste schoolmomenten, zonder dat de rij terugloopt over de zebra of een andere fietsroute. [5] Alleen een langer, smal vak kan onvoldoende zijn; breedte en afvoer van de groep zijn eveneens van belang. Een fietsopstelvak op de rijbaan toevoegen is hier pas aan de orde als blijkt dat het beter werkt dan een eigen wachtplaats langs het fietspad.

Ik verzoek u voor de Karstraat te toetsen of de hele fietsgroep vanaf de stopplaats veilig voorbij de Polseweg kan komen. Beoordeel daarvoor de route, de wachtplaats en de lichtregeling in samenhang.

07 / RECHTSAF SLAAN OP DE FIETS

Doorrijden zonder anderen te hinderen

Naar mijn waarneming kunnen rechtsafslaanende fietsers bij de verkeerslichten doorrijden. Zij komen vervolgens dicht naast verkeer dat groen heeft. Vooral wanneer zij ander fietsverkeer onvoldoende ruimte geven, kan dat schrikreacties, abrupt remmen of uitwijken veroorzaken. Dit is een lokaal aandachtspunt; hoe vaak het voorkomt en hoe ernstig de ontmoetingen zijn, moet worden geobserveerd.

Doorrijden betekent niet dat men voorrang heeft

Bij een bord “Rechtsaf voor fietsers vrij” geldt de uitzondering op geel en rood voor de rechtsafbeweging, maar moet de fietser het overige verkeer ter plaatse voor laten gaan. Dat volgt uit artikel 68 RVV 1990. [6] Deze uitzondering geeft de rechtsafslaanende fietser geen voorrang. Een fietser die groen heeft, hoort niet te hoeven uitwijken voor iemand die van deze uitzondering gebruikmaakt.

Per hoek moet worden vastgesteld of zo’n onderbord aanwezig is of dat fietsers over een aparte route buiten het verkeerslicht rijden. Bij die laatste situatie moet de voorrang worden bepaald aan de hand van de feitelijke inrichting, borden, markering en toepasselijke verkeersregels. De foto alleen geeft daarover geen volledig beeld.

Waar fietsers elkaar kunnen ontmoeten

Rechtsaf vanaf	Te onderzoeken aansluiting
Gochsestraat naar Karstraat	Samenkomst met de fietsroute van Stadswal naar Karstraat.
Karstraat naar Polseweg	Samenkomst met de fietsroute van Gochsestraat naar Polseweg.
Polseweg naar Stadswal	Samenkomst met de fietsroute van Karstraat naar Stadswal.
Stadswal naar Gochsestraat	Samenkomst met de fietsroute van Polseweg naar Gochsestraat.

Dit zijn te onderzoeken ontmoetingen op basis van de aansluitende routes. De exacte rijlijnen en voorrangssituaties moeten ter plaatse worden vastgelegd.

Mijn voorstel voor de inrichting

Geef de rechtsafslaanende fietser vóór het samenvoegen voldoende zicht op naderende fietsers en een herkenbare plek om zo nodig te wachten. Een paal, bocht of smalle doorgang mag dat niet verhinderen. Onderzoek of de stromen eerst een stukje gescheiden kunnen blijven en pas op een overzichtelijke plek samenkomen. Laat een extra strook niet eindigen in een onverwachte versmalling.

Waar onvoldoende ruimte is om veilig te wachten of samen te voegen, adviseer ik u het vrije rechtsaf opnieuw te beoordelen. Een andere route of een geregelde rechtsafbeweging kan daar nodig zijn. Extra markering is alleen zinvol als zij past bij een duidelijke, juridisch kloppende voorrangssituatie.

Beoordeel ook wat er na een schrikreactie gebeurt. Een fietser mag door uitwijken niet op de rijbaan of in de draaibaan van een vrachtwagen terechtkomen. Dit aandachtspunt blijft bestaan wanneer de groenfasen voor motorverkeer en fietsers verder worden gescheiden.

Doorgaand verkeer buiten de kern

Mijn standpunt over doorgaand verkeer

Ik vind dat doorgaand gemotoriseerd verkeer dat geen herkomst of bestemming in Huissen heeft, via geschikte routes buiten de kern moet worden geleid. Dat geldt voor personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens. Ik verzoek u daarom de verkeersfunctie van deze route bij de herinrichting te betrekken.

Dit sluit aan bij mijn memorandum over Velp, waarin ik eveneens pleit voor bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en geschikte routes buiten de kern voor doorgaand verkeer. Voor Huissen moet worden vastgesteld welk deel van het verkeer daadwerkelijk doorgaand is. Een drukke weg is op zichzelf nog geen bewijs dat het meeste verkeer geen lokale bestemming heeft.

Een route die ook buiten Huissen verantwoord is

Ik adviseer een onderzoek naar herkomst en bestemming, aangevuld met tellingen per rijrichting en voertuigsoort. Daarna kunnen alternatieve routes worden beoordeeld op verkeersveiligheid, capaciteit, geschiktheid voor zwaar verkeer en gevolgen voor andere woongebieden en schoolroutes. Deze notitie wijst nog geen concrete omleidingsroute aan.

De gemeente kan vervolgens bepalen welke combinatie van routeaanduiding, afspraken met bedrijven, navigatie-informatie en eventuele verkeersbeperkingen passend is. De aangekondigde gemeentelijke aanpak om vrachtverkeer door de kern terug te dringen biedt hiervoor een aanknopingspunt. [1] Ik verzoek u ook het overige doorgaande gemotoriseerde verkeer bij dit onderzoek te betrekken.

Woningen en bedrijven moeten bereikbaar blijven. Ook openbaar vervoer, hulpdiensten en noodzakelijke bevoorrading vragen om een passende regeling. Een beperking moet uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Daarbij horen de vereiste besluitvorming en overleg met andere wegbeheerders. Het verplaatsen van verkeer mag niet elders een vergelijkbaar veiligheidsprobleem veroorzaken.

Nu handelen en zorgvuldig blijven

De recente ongevallen maken snel handelen begrijpelijk en wenselijk. De gemeente hoeft met aantoonbaar verantwoorde verbeteringen niet te wachten tot ieder onderzoek is afgerond. Wel moet vóór uitvoering duidelijk zijn welk risico een maatregel vermindert en of er nieuwe risico's ontstaan. Dat geldt ook voor het verlengen van fietsopstelvakken.

Bij die verlenging moeten onder meer zicht, bereikbaarheid van het vak, kruisende fietsroutes, draaibanen en de verkeerslichtenregeling worden gecontroleerd. Voor tijdelijke aanpassingen horen observaties na uitvoering en de mogelijkheid tot bijstelling te worden afgesproken. De definitieve inrichting verdient een afweging van meerdere oplossingen.

U heeft naast de directe maatregelen een onafhankelijk onderzoek aangekondigd. [1] Ik ondersteun die combinatie en verzoek u toe te lichten hoe de eerste maatregelen vooraf op veiligheid worden getoetst en wanneer hun werking wordt geëvalueerd.

Mijn advies is om de directe veiligheidsmaatregelen en de aanpak van het doorgaande verkeer naast elkaar uit te werken. Ook als minder verkeer door Huissen rijdt, blijft een veilige inrichting voor het overblijvende verkeer noodzakelijk.

Verzoek aan gemeente Lingewaard

Ik verzoek u de onderstaande onderdelen mee te nemen in het onderzoek en de verdere uitwerking. Voor het ontwerp is een volledig overzicht nodig van alle toegestane bewegingen, waaronder die van linksafslaande fietsers, voetgangers en fietsers die vrij rechtsaf mogen slaan.

Onderdeel	Benodigde informatie of uitwerking
Huidige inrichting	Een ingemeten tekening met alle lichten, stopstrepen, fietsrijrichtingen en detectie. Vergelijk de foto met de huidige situatie en leg vast wat inmiddels is veranderd.
Verkeerslichten	Vergelijk mijn beschrijving met het regelschema en met lichtwisselingen ter plaatse. Controleer voorstarts, aparte linksaffasen, ontruimingstijden, storingsbedrijf en de herkenbaarheid van ieder licht.
Gebruik van het kruispunt	Observeer op meerdere schooldagen ook laat aankomende fietsers en rechtsafslaande fietsers buiten de gewone regeling. Registreer schrikreacties, remmen, uitwijken, wachtrijen en bijna-ongevallen.
Doorgaand verkeer	Onderzoek naar herkomst en bestemming van personenauto's, bestelwagens en vrachtwagens. Beoordeel geschikte routes buiten de kern en de gevolgen voor de omgeving.
Ontwerpvarianten	Vergelijk verbeterde opstelvakken met beschermde fietspaden en eigen wachtplaatsen. Werk bij iedere variant een passende lichtregeling uit en beoordeel veiligheid, ruimte en bereikbaarheid.
Toets vóór uitvoering	Laat zicht vanuit cabines, draaibanen, uitzwaai, voetgangersruimte en fietsopstelruimte controleren. Toets ook de tijdelijke situatie en de overgang naar de nieuwe inrichting.
Controle na uitvoering	Vergelijk de situatie vóór en na de ingreep. Let op blokkades, gevaarlijke ontmoetingen, negeren van rood licht en de bruikbaarheid voor fietsgroepen. Spreek af wanneer wordt bijgesteld.

Snelheid en keuze van de kruispuntvorm

Neem de naderings- en afslaansnelheden mee in het ontwerp. Een inrichting die lagere snelheden ondersteunt, moet tegelijk voldoende ruimte bieden voor veilige draaibewegingen. Een rotonde kan als alternatief worden onderzocht, maar is niet zonder meer een verbetering voor fietsers bij veel afslaand vrachtverkeer.

Verzoek om deze bijdrage mee te nemen

Ik verzoek u deze aandachtspunten te betrekken bij de aangekondigde verkeersveiligheidsanalyse en de verdere uitwerking van de route Karstraat-Stadswal. Graag verneem ik welke voorstellen al worden onderzocht en waar aanvullende gegevens nodig zijn. Ik ben bereid mijn bijdrage toe te lichten tijdens een gesprek of een gezamenlijk bezoek aan het kruispunt.

Onderbouwing en verantwoording

De verwijzingen in de tekst horen bij de onderstaande bronnen, geraadpleegd op 23 september 2026. De aanbevelingen per straat zijn gebaseerd op deze bronnen, de overzichtsfoto en mijn lokale waarnemingen. Zij moeten voor deze locatie technisch worden uitgewerkt.

[1] Gemeente Lingewaard, 22 september 2026

College Lingewaard gaat over tot directe verkeersmaatregelen na ongeval kruising Huissen

Bron voor de gemeentelijke aankondiging van verlenging van fietsopstelstroken, veiligheidsanalyse, reconstructievoorbereiding en vrachtwagenaanpak. Een aankondiging is geen bevestiging dat maatregelen al zijn uitgevoerd.

[2] SWOV / Kennisnetwerk SPV, 2023

Definitie van voldoende veilige infrastructuur - achtergronddocument

Tabel over kruispunten met verkeerslichten: onder meer conflictvrije regeling tussen afslaande voertuigen en rechtdoorgaande fietsers. Gebruikt als algemeen veiligheidskader; niet als maatvoering of wettelijke eis.

[3] SWOV, april 2020

Factsheet Vracht- en bestelauto's

Algemene achtergrond over zicht, waarneming en verkeersconflicten tussen vrachtauto's en fietsers. Geen conclusie over de toedracht van de recente ongevallen in Huissen.

[4] Schoon, Doumen en De Bruin / SWOV, 2008

De toedracht van dodehoekongevallen en maatregelen voor de korte en lange termijn, R-2008-11A

Onder meer paragraaf 4.3.1 over maatregelen van wegbeheerders, waaronder uitbuigen van fietspaden en opstelvoorzieningen. Oudere onderzoeksbron voor principes; geen actuele ontwerpnorm.

[5] CROW-Fietsberaad

Webtool fietsopstelruimte en afstelling VRI's

Onderbouwing dat opstelruimte samenhangt met fietsintensiteit en roodtijd. In deze notitie is geen berekening uitgevoerd wegens ontbrekende meetgegevens.

[6] RVV 1990, artikel 68

Verkeerslichten en rechtsaf vrij voor fietsers

Bij gebruik van de uitzondering op geel en rood moet het overige verkeer ter plaatse worden voorgelaten. De borden en inrichting moeten per hoek worden gecontroleerd.

Foto en reikwijdte van de notitie

Foto © Fons Sluiter; opnamedatum onbekend. De beschrijving van de groenfasen en de verkeerssituatie berust op mijn lokale informatie en waarnemingen. Onafhankelijke controle aan het gemeentelijke regelschema en onderzoek ter plaatse blijven nodig.

Deze notitie is een voorlopige adviesbijdrage. Zij bevat geen ongevalsreconstructie, kostenraming of volledige veiligheidstoets. Voor uitvoering zijn een toets aan de actuele ontwerprijlijnen, technische berekeningen en de vereiste besluitvorming nodig. Nieuwe meetgegevens of onderzoeksresultaten kunnen aanleiding geven de voorstellen aan te passen.

Contact: John van Wessel | Verkeersadviesbureau John van Wessel | Huissen
verkeersadviesbureau@gmail.com