

Veiliger fietsverkeer bij Polseweg - Stadswal/Karstraat

Huissen | Ongevraagde verkeerskundige adviesnotitie | 16 september 2026

Aan: College van burgemeester en wethouders van Lingewaard

Ter attentie van: portefeuillehouder verkeer en medewerkers verkeer en mobiliteit

Van: Verkeersadviesbureau John van Wessel

Opsteller: John van Wessel, wonende te Huissen

Contact: verkeersadviesbureau@gmail.com

1. Aanleiding, doel en reikwijdte

De berichtgeving over het ongeval op 1 september 2026 bij de Polseweg en Stadswal/Karstraat, waarbij een vrachtwagen en fietsers betrokken waren, vormt de aanleiding voor deze notitie. De berichtgeving wordt uitsluitend als aanleiding gebruikt; zij stelt voor deze notitie geen ongevalsoorzaak vast. [1]

Vanuit mijn betrokkenheid als inwoner van Huissen bied ik u enkele verkeerskundige aanbevelingen aan. Centraal staan beter zicht op fietsers en afzonderlijke groenfasen voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.

Deze notitie berust op openbare bronnen en mijn lokale beschrijving van een naastliggend fietspad. Er zijn voor deze notitie geen maatvoering, verkeersmetingen, actuele regelinggegevens of bevindingen uit een locatie-inspectie beschikbaar. De genoemde maatregelen zijn daarom adviesrichtingen die technisch moeten worden getoetst; deze notitie is geen uitgewerkt ontwerp of ongevalsreconstructie.

2. Verbeter zichtlijnen en onderzoek teruglegging van de stopstreep

Ik adviseer te onderzoeken of de stopstreep voor gemotoriseerd verkeer verder van het kruispunt kan worden gelegd, ten opzichte van de wachtpositie van fietsers op het naastliggende fietspad. Het doel is dat fietsers die bij hun verkeerslicht wachten beter zichtbaar zijn vanuit voertuigen op de rijbaan. Er wordt geen gezamenlijke fietsopstelstrook op de rijbaan voorgesteld.

De benodigde afstand moet ter plaatse worden bepaald. Een positie vóór een voertuig garandeert geen zichtbaarheid: ook direct vóór en rechts naast een vrachtwagencabine kan het zicht beperkt zijn.

CROW-Fietsberaad bespreekt terugliggende stopstrepen als maatregel, met expliciete aandacht voor fietsers die te dicht vóór een vrachtwagen staan. De toepassing op dit kruispunt vereist een eigen zichtbeoordeling. [2]

Beoordeel daarbij het zicht vanuit personenauto's, bestelwagens, bussen en vrachtwagens, zowel op wachtende als naderende fietsers. Betrek zichtbelemmeringen, de veilige bereikbaarheid en capaciteit van de wachtruimte op het fietspad, en de zichtbaarheid van de verkeerslichten. Controleer ook of detectie, markering en regeling moeten worden aangepast.

3. Afzonderlijke groenfasen als voorkeursrichting

Mijn voorkeur gaat uit naar een regeling waarin fietsers groen krijgen terwijl alle geregelde richtingen voor gemotoriseerd verkeer op dit kruispunt rood hebben. Omgekeerd hebben fietsers rood tijdens de groenfasen voor gemotoriseerd verkeer. Eventuele bewegingen buiten de verkeerslichtenregeling moeten daarbij afzonderlijk worden beoordeeld.

Deze variant scheidt de toegestane rijbewegingen van fietsers en gemotoriseerd verkeer in de tijd. De huidige regeling is niet vastgesteld in deze notitie: eerst moet worden nagegaan of deze scheiding al geheel of gedeeltelijk bestaat. Het voorstel is een verkeerskundige voorkeur, geen stelling dat gelijktijdig groen in alle situaties verboden of onveilig is. CROW beschrijft ook regelingen met deelconflicten, waarbij afslaand verkeer parallelle fietsers moet laten voorgaan. [3]

De uitwerking vraagt voldoende ontruimingstijd voordat de volgende verkeersstroom groen krijgt, betrouwbare fietsdetectie en beoordeling van wachttijden en wachtrijen. Fietsers uit verschillende richtingen hoeven niet allemaal tegelijk groen te krijgen. Conflicten tussen fietsers onderling en met voetgangers moeten apart worden opgelost.

Een voorstart, gevolgd door gelijktijdig groen, biedt niet dezelfde scheiding. Evenmin garandeert afzonderlijk groen dat ieder ongeval wordt voorkomen: naleving, begrijpelijkheid en de inrichting blijven van belang. Als volledige scheiding niet wordt gekozen, adviseer ik een gemotiveerde vergelijking met een variant waarin ten minste alle kruisende rijlijnen van fietsers en gemotoriseerd verkeer afzonderlijk groen krijgen.

4. Onderzoek, uitvoering en evaluatie

Ik geef u ter overweging een onafhankelijke verkeersveiligheidsbeoordeling uit te voeren of deze aandachtspunten in lopend onderzoek mee te nemen. Daarbij zijn met name relevant:

- de actuele inrichting en lichtregeling, eerdere wijzigingen, ongevalsgegevens en veiligheidsmeldingen;
- observaties van rijgedrag en bijna-ongevallen, fietsintensiteiten en schoolroutes, ook tijdens ochtend- en middagspits;
- aantallen en afslaande bewegingen van vrachtwagens, hun bestemmingen en eventuele alternatieve routes;
- de gevolgen van maatregelen voor wachtrijen, oversteekbaarheid en omliggende woonstraten.

Vergelijk aanpassing van het bestaande kruispunt met eventuele structurele alternatieven, waaronder een rotonde, op verwachte veiligheidswinst. Een andere kruispuntvorm is niet zonder locatieonderzoek als betere oplossing aan te wijzen. Voorkom dat routeaanpassingen voor zwaar verkeer risico's verplaatsen naar andere kwetsbare locaties.

Beoordeel welke tijdelijke verbeteringen verantwoord uitvoerbaar zijn. Controleer na eventuele uitvoering het feitelijke stopgedrag, de zichtbaarheid van fietsers en de werking van de regeling, en stuur bij wanneer de beoogde verbetering uitblijft.

5. Uitnodiging tot reactie

Graag geef ik u deze aanbevelingen ter overweging. Ik verneem graag of zij aansluiten bij onderzoek of maatregelen die de gemeente al voorbereidt. Een ontvangstbevestiging stel ik op prijs. Als een toelichting behulpzaam is, ben ik beschikbaar voor een gesprek of gezamenlijk locatiebezoek.

John van Wessel

Verkeersadviesbureau John van Wessel
Huissen

Verantwoording en bronnen

Deze verantwoording maakt deel uit van het memorandum. Bronnen en contactinformatie zijn geraadpleegd op 16 september 2026.

Feitelijke afbakening

De actuele aanwezigheid van het naastliggende fietspad is gebaseerd op de lokale informatie van de opsteller en is hier niet door een landmeting of actuele gemeentelijke tekening bevestigd. Exacte afstanden, zichtvelden en groenfasen zijn niet vastgesteld. De aanbevelingen lopen daarom niet vooruit op een technisch ontwerp.

Een openbare rechtbankpublicatie over het ongeval van 4 augustus 2022 beschrijft destijds een vrachtwagen die gedeeltelijk in een fietsopstelvak stond. [4] Die historische beschrijving is niet gebruikt als bewijs voor de huidige inrichting. Evenmin wordt aangenomen dat het ongeval van 2026 dezelfde toedracht had. Over slachtoffers, schuld, middelengebruik of aansprakelijkheid worden geen conclusies getrokken.

Bestuurlijk en juridisch karakter

Deze notitie wordt aangeboden als vrijwillige adviesbijdrage. Zij is niet bedoeld als bezwaarschrift, aansprakelijkstelling, Woo-verzoek of aanvraag om een concreet verkeersbesluit. De juridische kwalificatie hangt uiteindelijk af van de inhoud en omstandigheden, niet alleen van de titel. Artikel 1:3, derde lid, Awb onderscheidt een aanvraag als een verzoek van een belanghebbende om een besluit te nemen. [5] Met deze adviesbijdrage wordt geen wettelijke beslistermijn of verplichting tot uitvoering geclaimd.

Afzonderlijke groenfasen en een terugliggende stopstreep worden aanbevolen ter beoordeling; zij worden niet gepresenteerd als reeds vastgestelde wettelijke verplichtingen voor deze locatie. Bij uitwerking moet de bevoegde wegbeheerder de toepasselijke voorschriften en eventueel benodigde besluitvorming beoordelen. Deze bronnencontrole is geen zelfstandige juridische beoordeling door een advocaat en geen formele verkeersveiligheidsaudit.

Bronnenoverzicht

1. Berichtgeving over het ongeval

112 Nederland, 1 september 2026. Alleen gebruikt voor datum, locatie en betrokken verkeersdeelnemers; geen primaire vaststelling van de toedracht. [Bron openen](#)

2. Zicht en terugliggende stopstreep

CROW-Fietsberaad, publicatie 19b, Samen werken aan een veilige fietsomgeving, p. 84. Algemene ontwerpkenis; geen locatieonderzoek Huissen. [Bron openen](#)

3. Verkeerslichten en deelconflicten

CROW, Handboek verkeerslichtenregelingen 2022, Veiligheid en deelconflicten. [Bron openen](#)

4. Historisch ongeval 2022

Rechtbank Gelderland, nieuwsbericht van 6 juli 2023: Vrachtwagenchauffeur veroordeeld voor veroorzaken fataal verkeersongeluk in Huissen. [Bron openen](#)

5. Begrip aanvraag in de Awb

Raad van State, uitspraak 202003478/1/R1, overweging 6.1: weergave van artikel 1:3, derde lid, Awb. [Bron openen](#)

6. Gemeentelijke indieningsroute

Gemeente Lingewaard, Contact; gemeentelijk raadsportaal, Over de raad. [Bron openen](#)