



Rijksstraatweg en Hoofdstraat Sassenheim

Advies reconstructie en herinrichting



gemeente
TEYLINGEN

INHOUDOPGAVE

1. Inleiding	3
2. Proces: doorlopen stappen	5
3. Hoofdstraat: inventarisatie, afweging en advies	6
4. Rijksstraatweg: inventarisatie, afweging en advies	11
5. Gevolgen op een aantal aspecten: geluid, bomen en kabels en leidingen	16
6. Vervolgproces	19

Datum: 13 augustus 2026
Zaaknummer: Z-25-471637

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding: die kruispuntaanpassingen in Sassenheim

De gemeente Teylingen bereidt de aanpassing van drie kruispunten in Sassenheim voor. Dit gebeurt in het kader van project 'HOV-corridor Noordwijk-Schiphol'. Het doel is om op deze drie kruispunten de capaciteit te vergroten en daarmee de doorstroming te verbeteren. Het betreft de volgende kruispunten:

- Rijksstraatweg-Oosthoutlaan
- Rijksstraatweg-Warmonderweg
- Hoofdstraat-Wasbeekerlaan

In de huidige situatie is de doorstroming op deze drie kruispunten onvoldoende, zowel voor het reguliere autoverkeer als voor het busverkeer, dat met het autoverkeer meerijdt. Met deze aanpassingen verbeteren we de doorstroming voor alle verkeer en daarmee worden ook de doelstellingen voor de HOV-lijn ten aanzien van rijtijden en betrouwbaarheid gerealiseerd.

Deze maatregelen zijn onderbouwd en uitgewerkt in de eerder uitgevoerde planstudie voor de HOV-corridor. De raad van Teylingen heeft eerder de uitkomsten van deze studie en daarmee het maatregelpakket voor de HOV-corridor vastgesteld.

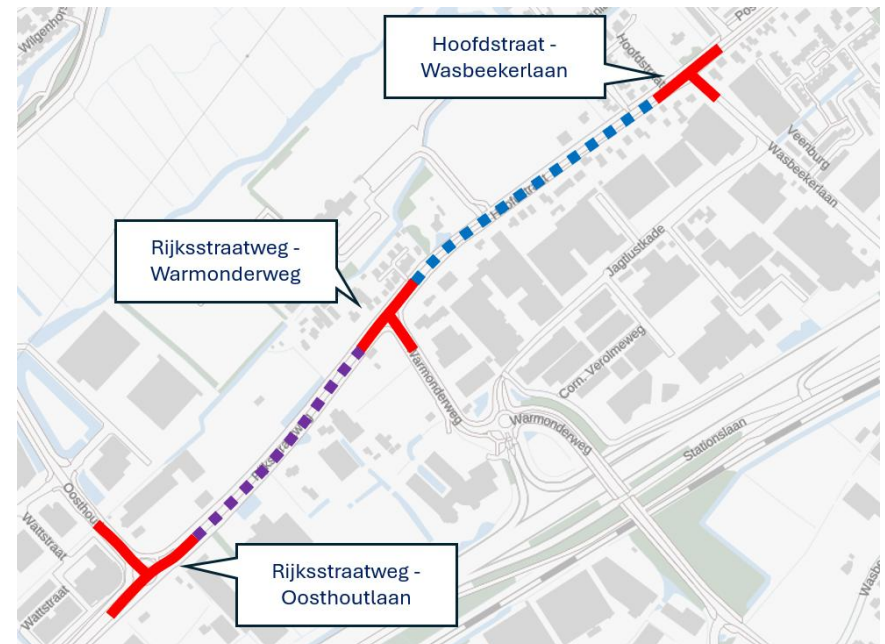
Voor deze kruispuntaanpassingen is door de raad in december 2021 een krediet van € 4.204.000,- beschikbaar gesteld voor het afronden van het Definitief Ontwerp (DO), opstellen bestek, aanbesteding en uitvoering. Deze kosten worden gedekt door een provinciale subsidie.

1.2. Combinatie met onderhoud

De wegvakken tussen de genoemde kruispunten zijn toe aan onderhoud. De kruispuntaanpassingen bieden mogelijkheden voor een combinatie met dit noodzakelijk onderhoud. Op die manier maken we werk met werk. Dit is efficiënter in uitvoering en leidt tot minder hinder dan wanneer dit afzonderlijk zou worden uitgevoerd.

1.3. Verhardingsonderzoek: restlevensduur nihil

Voor de uitwerking van het ontwerp en bestek voor het onderhoud is verhardingsonderzoek gedaan. Uit dit verhardingsonderzoek is gebleken dat op de Rijksstraatweg en Hoofdstraat onder de asfaltlaag nog de oude klinkerverharding ligt. In het onderzoek is de 'theoretische levensduur' of 'restlevensduur' bepaald en de conclusie is dat deze nul/nihil is. Anders gezegd: het asfalt en de fundering van de weg hebben einde levensduur bereikt en moeten worden vervangen. Het advies uit het verhardingsonderzoek is daarmee om bij de aankomende werkzaamheden de weg inclusief fundering te vervangen. Opnieuw asfalteren over een oude fundering (zonder restlevensduur) heeft als risico dat de bovenlagen het na korte tijd begeven en de weg er alsnog in z'n geheel uit moet.



De drie kruispunten (rood) en tussenliggende wegvakken Rijksstraatweg (paars) en Hoofdstraat (blauw)

1.4. Kansen voor verbetering

Volledige reconstructie van beide wegvakken is een ingrijpende operatie. De weg moet er inclusief fundering uit en opnieuw worden opgebouwd, aangelegd en ingericht.

Maar dit biedt ook kansen. Beide wegvakken voldoen niet aan de eisen van deze tijd: de asfaltverharding is zeer breed en heeft veel overmaat, er is weinig ruimte voor groen/bomen, langs het grootste deel ligt geen voetpad en fietspaden zijn smaller dan gewenst.

Als de weg in z'n geheel opnieuw wordt aangelegd, biedt dat mogelijkheden voor een andere indeling, met meer ruimte voor groen en langzaam verkeer. Dit heeft verschillende voordelen en sluit aan bij verschillende beleidsdoelstellingen:

- Een **wegbeeld** dat aansluit bij de functie van de weg, de geldende maximumsnelheid en het beoogde gedrag
- Een lagere snelheid is **veiliger** (oversteekbaarheid, oprijbaarheid)
- Meer ruimte voor **fietsvoorzieningen**
- Ruimte voor **voetgangersvoorzieningen**
- Meer ruimte voor **bomen/groen**
- Een aantrekkelijker **entree van de gemeente**
- De weg c.q. het verkeer komt op grotere afstand van de **woningen** langs de beide wegvakken
- Lagere **kosten** (zowel in aanleg als beheer)

Dit uiteraard wel binnen de mogelijkheden die er zijn gezien de functie en het gebruik. De Rijksstraatweg en Hoofdstraat zijn drukke ontsluitingswegen met een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van Sassenheim en Voorhout, met hoge intensiteiten autoverkeer, gebruik door vrachtverkeer, onderdeel van de HOV-verbinding en belangrijk voor de bereikbaarheid van aanliggende bedrijven.

1.5. Afbakening

Voorliggend advies heeft betrekking op de reconstructie en voorstel voor de herinrichting van twee wegvakken:

- De Hoofdstraat tussen de kruisingen met de Wasbeekerlaan en Warmonderweg, en
- De Rijksstraatweg tussen de kruisingen met de Warmonderweg en de Oosthoutlaan

Zoals weergegeven op de afbeelding op de vorige pagina.

Dit advies heeft geen betrekking op de genoemde kruispuntaanpassingen. Hierover heeft al besluitvorming plaatsgevonden en uitvoering hiervan is in voorbereiding. Omdat deze de context en aanleiding vormen voor het onderhoud en dit advies, is hier wel op ingegaan.

Dit advies en de voorgestelde reconstructie is begrensd tot de twee wegvakken tussen de drie kruispunten. Dat wil niet zeggen dat ook andere delen van de Rijksstraatweg en Hoofdstraat komende periode niet aan onderhoud toe zijn. Daar moet dan een nieuw project voor worden gestart. De reden om nu voor deze wegvakken dit voorstel te doen is de genoemde meerwaarde van 'werk met werk maken' met de kruispuntaanpassingen.

1.6. Dit rapport

- Hoofdstuk 2 beschrijft het doorlopen proces
- Hoofdstuk 3 beschrijft de afwegingen en het advies voor de herinrichting van de Hoofdstraat
- Hoofdstuk 4 beschrijft de afwegingen en het advies voor de herinrichting van de Rijksstraatweg
- Hoofdstuk 5 beschrijft de gevolgen op een aantal aspecten
- Hoofdstuk 6 gaat in op het vervolgproces

2. PROCES: DOORLOPEN STAPPEN

Op hoofdlijnen zijn de volgende stappen doorlopen om te komen tot het voorliggende advies. Reconstructie van de weg en aanpassing van de inrichting en indeling van de weg heeft diverse gevolgen en raakt aan verschillende belangen. Het is daarom belangrijk om belanghebbenden hierin goed mee te nemen en alle relevante belangen en aspecten mee te wegen.

- Eind 2025 heeft het college het projectplan vastgesteld voor de studie naar de reconstructie van de Rijksstraatweg en Hoofdstraat en met een raadsbrief daarover de gemeenteraad geïnformeerd.
- Medio januari 2026 (start project) is een inloopbijeenkomst georganiseerd om de omgeving te informeren en om input te vragen voor de verdere uitwerking en afwegingen. Deze bijeenkomst was goed bezocht met enkele tientallen bezoekers.
- Er zijn diverse (technische) onderzoeken gedaan om de huidige situatie goed in kaart te brengen, zoals analyse van verkeersgegevens, inmetingen en inventarisatie van kabels en leidingen.
- Afstemming met de nood- en hulpdiensten (politie, ambulance en brandweer) gezien de mogelijke gevolgen op hun dienstverlening en gezien de wettelijke adviestaak van de politie.
- Afstemming met Qbuzz (vervoerder OV) aangezien diverse buslijnen over deze route lopen, waaronder de HOV-lijn.
- De Fietzersbond heeft advies gegeven naar aanleiding van de door de gemeente gestelde adviesvraag.

- Interne afstemming met verschillende disciplines/beheerders, om mogelijk raakvlakken, randvoorwaarden en meekoppelkansen goed in beeld te brengen: wegenbeheer, groen/bomen, openbare verlichting, riolering, water, project Langeveld.
- Interne werksessies om te komen tot een afweging en advies.
- Op 11 mei 2026 is de gemeenteraad geïnformeerd in een beeldvormende sessie.
- Begin juni 2026 heeft er een tweede inloopbijeenkomst plaatsgevonden, in overleg met Businessplatform Teylingen (BPT), voor bedrijven in de omgeving. Dit gezien de mogelijke gevolgen van aanpassingen op de bereikbaarheid van bedrijven. Zowel aan de weg zelf als in de directe omgeving (bedrijventerrein Jagtlust en aan de Edisonstraat en Einsteinpark) zitten bedrijven die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van bereikbaarheid via deze wegen.

Alle informatie en inzichten verkregen uit deze stappen hebben meewogen in de totstandkoming van voorliggend advies.

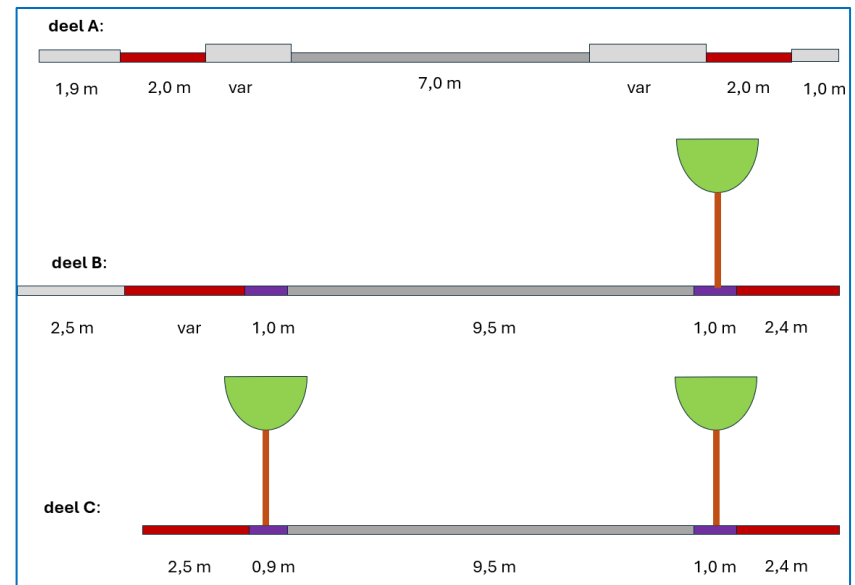
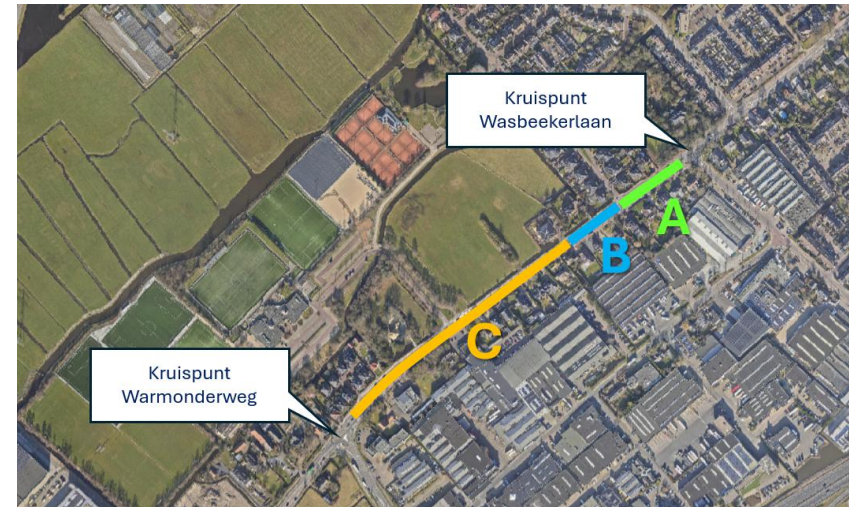


3. HOOFDSTRAAT: INVENTARISATIE, AFWEGING EN ADVIES

3.1. Huidige situatie

Inventarisatie van de huidige ligging, inrichting en gebruik:

- Het wegvak Hoofdstraat, tussen de kruisingen Wasbeekerlaan en Warmonderweg heeft een lengte van circa 550 meter;
- De weg ligt binnen de bebouwde kom en heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg (GOW) 50 km/u.
- In de vastgestelde wegcategorisering is er geen wijziging in de functie of wegcategorie van de weg voorzien;
- De Hoofdstraat vormt één van de hoofdontsluitingen van Sassenheim en de verbinding tussen het dorp en het hoofdwegennet (Rijksweg van/naar de A44);
- Qua inrichting kan er onderscheid worden gemaakt in drie delen, zoals weergegeven op de afbeelding hiernaast.
 - Deel A betreft het meest noordelijke deel, met beperkte lengte. Hier heeft de rijbaan geen overmaat en ligt aan beide zijden een fietspad en een stoep. Hier ligt ook de bushalte die op dit moment niet in gebruik is.
 - Deel B betreft eveneens een kort stukje. Hier ligt alleen aan de zuidkant van de weg een stoep.
 - Deel C is het langste deel. Dit deel heeft een consistent profiel, met aan beide kanten een fietspad, geen stoep en smalle bermen tussen de rijbaan en de fietspaden.



- Per dag maken circa 13.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de weg (in twee richtingen, op een gemiddelde werkdag).
- Door verdere (autonome) groei van het autoverkeer en ruimtelijke ontwikkelingen zal de verkeersdruk in de periode tot 2040 verder (beperkt) toenemen.
- Percelen langs de Hoofdstraat betreffen met name woningen. Op het zuidelijk deel, richting de Warmonderweg, zijn ook enkele bedrijven op de weg ontsloten. De weg wordt gekenmerkt door een groot aantal (particuliere) uitritten op de weg.
- Uitgezonderd deel A heeft de rijbaan een grote overmaat met een breedte van in totaal circa 9,5 meter. Rijstroken zijn breder dan nodig en de kantstrepen zijn naar binnen gehaald, zodat buiten de kantstrepen (loze) stroken asfalt liggen.
- Aan beide zijden van de weg liggen in één richting bereden fietspaden. De breedte hiervan varieert (zie profielen vorige pagina). Met name voor het fietspad aan zuidzijde (kant Jagtlust) geldt dat de effectieve breedte beduidend kleiner is dan de werkelijke breedte. Het fietspad ligt hier voor het grootste deel langs muurtjes, hekken en hagen. Ten opzichte van deze obstakels geldt een 'obstakelafstand' waardoor het fietspad hier niet over de volle breedte kan worden benut. Zie foto hiernaast.
- Tussen de rijbaan en de fietspaden ligt een smalle tussenberm van 0,9 ~ 1,0 meter breed. Hierin staan bomen, soms afgeschermd met een beugel. Een groot deel van deze tussenberm is dicht gestraat.
- Halverwege dit wegvak wordt de locatie Langeveld ontwikkeld met in totaal circa 150 woningen. Deze ontsluiten via de Roodemolenweg en een nieuwe uitrit op de Hoofdstraat.



3.2. 'Bouwstenen' voor de herinrichting

Het totale dwarsprofiel van een weg bestaat uit verschillende elementen of onderdelen: de rijbaan, fietspaden, voetgangersvoorzieningen, bermen, groen en bomen, afwateringsvoorzieningen (bermen, kolken, watergangen) en (ondergronds) ruimte voor kabels en leidingen en riolering.

Voor veel van deze elementen zijn er ontwerprichtlijnen, eisen en/of uitgangspunten voor de maatvoering, vormgeving en materialisatie. De functionaliteit en inrichting moeten uiteraard aansluiten bij die van wegen elders in de gemeente (en in het land).

Het betreft zowel landelijke kaders (richtlijnen CROW, Wegenwet, Wegenverkeerswet), gemeentelijke kaders (LIOR) en bijvoorbeeld eisen vanuit het waterschap.

Op basis hiervan zijn de 'bouwstenen' geformuleerd voor elk van de elementen die samen het profiel van de weg vormen. Deze bouwstenen zijn hieronder weergegeven.

Autoverkeer/rijbaan:

- Gebiedsontsluitingsweg 50 km
- Uitvoering in asfalt
- Wegbreedte 5,8 tot 7,0 m (CROW)
- Breedte afhankelijk van functie en gebruik door vrachtverkeer en OV
- Hier: één van de hoofd-ontsluitingen van Sassenheim

(Brom)fietsers:

- Betreft fietspaden; bromfietsen op de rijbaan
- Breedte: (min.) 2,0 meter bij tot 150 fietsers/uur (CROW)
- Trend: meer diversiteit in soorten fietsen en breedtes
- Easypath, rood (LIOR)
- Onder de fietspaden ruimte voor kabels en leidingen

Voetgangers:

- Uitgangspunt binnen de kom: voetpad aanwezig
- Looproute v/n sportvelden
- Langeveld: meer voetgangers
- Breedte volwaardige stoep is 1,80 meter (CROW, LIOR)
- Minimale breedte is 0,90 m.
- Aanwezigheid voetpad heeft relatie met veiligheid fietspad
- Ook hier: kabels en leidingen

Tussenberm en bomen:

- Nu smalle, beklinterde berm
- Soms gebruikt om te parkeren (niet toegestaan)
- Bomen gaan het nooit goed doen: te weinig ruimte
- Groene tussenberm draagt bij aan een fraaier wegprofiel, ondersteunt het wegbeeld (visuele versmalling) en is comfortabel voor fietsers.

3.3. Afweging en advies

Er is een inventarisatie opgesteld van mogelijke inrichtingsvarianten, uitgaande van de binnen het totale profiel beschikbare ruimte. Deze zijn opgenomen in de bijlage. Ook tijdens de inloopbijeenkomsten die voor het project zijn georganiseerd (zie hoofdstuk 2) zijn verschillende (onderscheidende) varianten gepresenteerd. Bezoekers zijn op die manier meegenomen in de keuzes die voorliggen en de ruimtelijke impact daarvan. Op basis daarvan ontstond ook een beeld van de voorkeur voor bepaalde ontwerpkeuzes bij de aanwezigen.

Het uitgangspunt voor de herinrichting is dat we de rijbaan voor het autoverkeer voldoende breed maken voor de (belangrijke) ontsluitende functie van de weg, maar niet breder dan nodig. Het advies is om in het midden te zitten van de hiervoor geldende bandbreedte (zie vorige pagina).

Door de smallere rijbaan (ruim 3 meter smaller dan huidig) ontstaat er ruimte. De hoofdvraag is of de vrijgespeelde ruimte ten goede komt aan een eigen voorziening voor voetgangers of aan bredere berm en in een variant zonder voetpad.

Het advies is om bij de herinrichting uit te gaan van het aanleggen van voetgangersvoorzieningen. Zoals benoemd bij de bouwstenen is het uitgangspunt voor wegen binnen de bebouwde kom dat voetgangers hier een eigen plek hebben. Het ontbreken van een stoep langs de Hoofdstraat is al lange tijd een terugkerende discussie, waarbij altijd de conclusie was dat een stoep/trottoir niet kon worden ingepast. Deze mogelijkheid ontstaat nu wel met de grootschalige reconstructie.

Het aanleggen van voetgangersvoorzieningen is ook conform het advies van de nood- en hulpdiensten en de Fietzersbond. En ook uit de inspraak komt nadrukkelijk naar voren dat er bij omwonenden veel draagvlak is voor de aanleg van voetpaden.

We zien vervolgens verschillende (sub)varianten qua voetgangersstructuur. Eén denkrichting is om slechts aan één zijde een stoep met volwaardige breedte (1,80 meter) aan te leggen. We gaan daarbij uit van ligging aan de kant van Langeveld/Roodemolenpark. Aan de andere kant van de weg ligt dan geen voetgangersvoorziening.

Er wordt echter aan beide zijden van de weg gelopen. Voetgangers zullen lang niet altijd twee keer oversteken en aan beide zijden van de weg staan woningen, dus ook in dat geval zal er nog steeds op het fietspad worden gelopen aan de kant zonder voetpad.

Het advies is daarom om aan beide zijden uit te gaan van een voetgangersvoorziening. De ruimte is echter beperkt (we spelen veel ruimte vrij, maar zouden eigenlijk nog meer ruimte willen hebben) en we zien verschil tussen beide zijden van de weg. De kant van Langeveld en de sportvelden is de logische kant voor de doorgaande looproute en daarmee voor een volwaardige stoep. Aan deze zijde worden bovendien met de ontwikkeling van Langeveld circa 150 woningen toegevoegd.

Daarmee is het advies uit te gaan van een variant met een voetgangersvoorziening aan beide zijden van de weg: een volwaardige stoep aan de kant van Langeveld / de sportvelden en een (smallere) stoep/loopstrook aan de andere kant voor de ontsluiting van de circa 15 woningen aan die zijde. Daarmee wordt voorkomen dat er aan die kant toch over het fietspad wordt gelopen, maar maken we de stoep daar niet breder dan nodig (en wat nog inpasbaar is).

In de huidige situatie wordt er door voetgangers over fietspaden gelopen. Dat is voor zowel de fietsers als de voetgangers oncomfortabel en kan leiden tot onveilige situaties. Het aanleggen van voetgangersvoorzieningen langs de weg is daarmee voor zowel voetgangers als fietsers een voordeel.

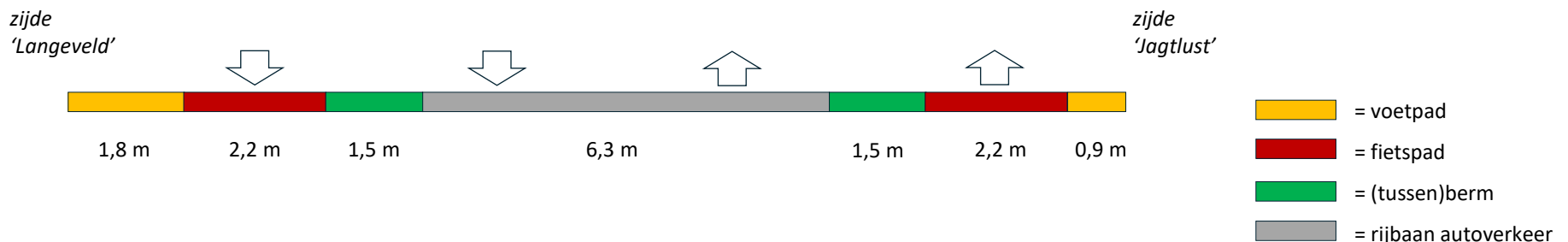
Een tweede positief effect van de aanleg van een voetpad, met name aan de zuidkant van de weg (kant van Jagtlust) is dat hierdoor het fietspad niet meer direct grenst aan de perceelsgrens en daarmee ook niet meer aan de muurtjes, schuttingen, hekken en hagen die in de meeste gevallen direct aan het fietspad grenzen. Zoals hiervoor uitgelegd: ten opzichte van deze 'verticale obstakels' geldt een obstakelafstand. Fietzers zullen altijd een afstand houden waardoor de breedte van het fietspad niet goed wordt benut en de effectieve breedte significant kleiner is dan de werkelijke breedte. Het toevoegen van de (smallere) stoep aan die zijde leidt er ook toe dat de effectieve breedte van het fietspad fors toeneemt.

Het voorstel is om net als in de huidige situatie uit te gaan van een fietspad aan beide zijden van de weg, in één richting. Een variant met een fietspad in twee richtingen aan één kant van de weg wordt om verschillende redenen afgeraden: dit betekent dat bewoners aan de kant zonder fietspad altijd moeten oversteken; doorgaande fietsers krijgen extra oversteken; de weg schuift dan sterk op naar één kant en dus ook naar de woningen aan die kant; de fietsstructuur sluit dan niet meer aan op de aangrenzende fietsstructuur met fietspaden aan beiden van de weg; en aan één zijde ontstaat dan (ondergronds) te weinig ruimte voor kabels en leidingen.

Op basis van deze inventarisatie en afwegingen, inclusief participatie en afstemming met overlegpartners, is dan het voorstel om voor de reconstructie van de Hoofdstraat uit te gaan van het onderstaande principeprofiel. Bij een positief besluit wordt op basis van dit profiel dan het daadwerkelijke ontwerp voor de Hoofdstraat opgesteld.

De hier beschreven inventarisatie, afwegingen en advies zijn gebaseerd op deel C van de Hoofdstraat (op basis van de onderverdeling zoals opgenomen op pagina 6). Deel C is het smalste en daarmee maatgevende deel. Het ontwerp wordt uiteraard voor het hele wegvak tussen de kruisingen Wasbeekerlaan en Warmonderweg opgesteld. De uitgangspunten voor de breedtes van de rijbaan en de fietspaden worden daarvoor over het hele wegvak doorgetrokken. Op delen waar meer ruimte beschikbaar is, ligt het voor de hand om dit ten goede te laten komen aan de bermen. Voor de bereikbaarheid van de bushaltes langs de Hoofdstraat vanaf de kruising met de Wasbeekerlaan is het streven om voor het deel tussen de kruising en de halte ook aan de zuidzijde een bredere stoep in te passen.

Voorgesteld principe profiel voor de herinrichting van de Hoofdstraat:

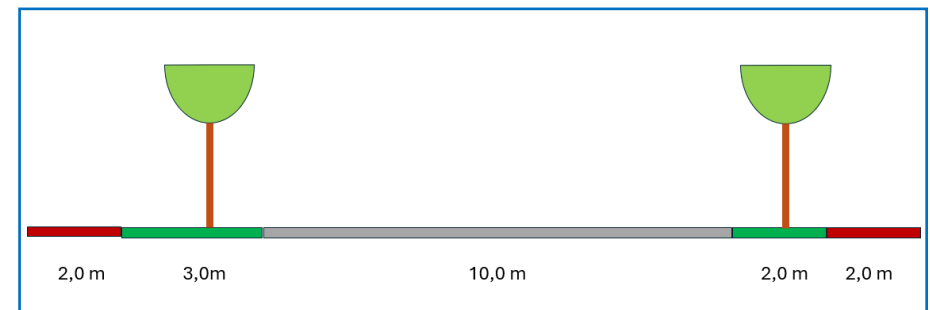
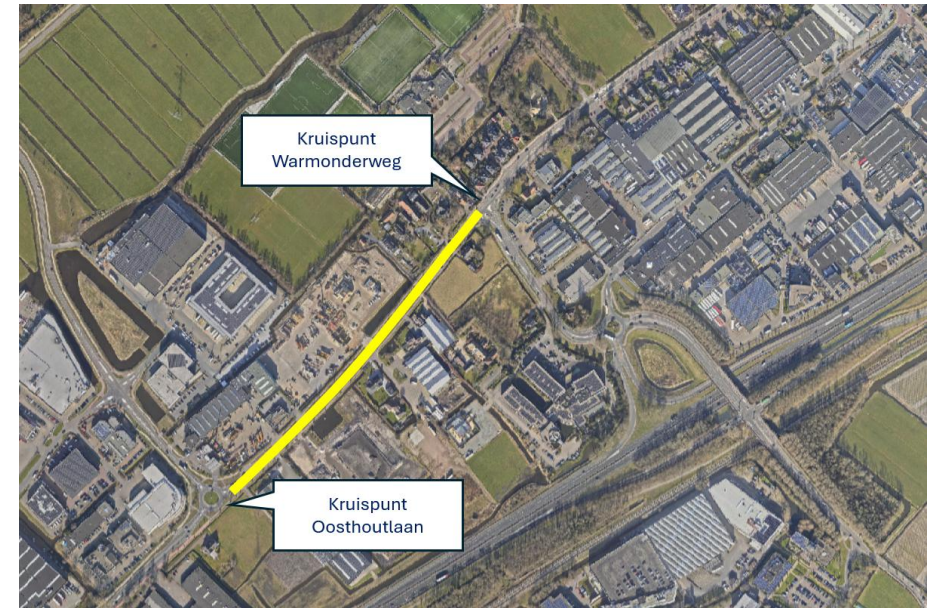


4. RIJKSSTRAATWEG: INVENTARISATIE, AFWEGING EN ADVIES

Op dezelfde manier als gedaan voor de Hoofdstraat, wordt in dit hoofdstuk voor de Rijksweg, tussen de Warmonderweg en Oosthoutlaan, gekomen van een inventarisatie van de ligging, inrichting en gebruik, tot bouwstenen voor de herinrichting en vervolgens tot een afweging en advies voor de nieuwe situatie.

4.1. Huidige situatie

- Het wegvak Rijksweg, tussen de kruisingen Warmonderweg en Oosthoutlaan heeft een lengte van circa 470 meter.
- De weg ligt buiten de bebouwde kom en heeft de functie van gebiedsontsluitingsweg (GOW) 60 km/u.
- In de vastgestelde wegcategorisering is er geen wijziging in de functie of wegcategorie van de weg voorzien.
- Dit deel van de Rijksweg heeft een belangrijke verkeersfunctie en is onderdeel van de verbinding tussen Voorhout en de A44. Daarnaast ook belangrijk voor de ontsluiting van de bedrijven die zijn gevestigd op het bedrijventerrein aan de Edisonstraat e.o., het Einsteinpark en de bedrijven die zijn gevestigd aan de Rijksweg zelf.
- Per dag (gemiddelde werkdag) rijden er circa 15.000 motorvoertuigen op dit deel van de Rijksweg, waarvan een deel (zwaar) vrachtverkeer en ook extra zware en grote voertuigen van het aan de weg gevestigde kraan(verhuur)bedrijf.
- De afgelopen jaren is met de ontwikkeling van bedrijvenpark Einsteinpark en de vestiging van nieuwe bedrijven aan de Rijksweg zelf, de functie voor vrachtverkeer alleen maar belangrijker geworden.



- De komende jaren wordt een verdere groei van het verkeer verwacht en ook van het vrachtverkeer; op een aantal percelen langs de weg is sprake van initiatieven voor bedrijfsontwikkeling.
- Waar langs de Hoofdstaat met name woningen staan, betreft het langs de Rijksstraatweg vooral bedrijfskavels. Het aantal uitritten op de weg is hierdoor kleiner dan op de Hoofdstraat. Uitritten zijn vaak wel breder, gezien de bedrijfsfuncties.
- De weg heeft een grote overmaat, met een asfaltbreedte van circa 10 meter. Met belijning zijn de rijstroken op de weg aangebracht, maar door de overmaat is er veel ruimte tussen de rijstroken en ligt er veel loze ruimte buiten de kantstrepen (zie foto's hiernaast).
- De weg heeft een consistent profiel, zoals schematisch weergegeven op de vorige pagina. Er zijn geen afslagvakken voor afslaand verkeer. Door de ruime maatvoering komt het wel voor dat links afslaand vrachtverkeer naar een bedrijf langs de weg, links tegen de middenstreep opstelt zodat het overige verkeer er rechts voorbij kan.
- Aan beide zijden van de weg liggen in één richting bereden (brom)fietspaden, met een breedte van 2,0 meter, uitgevoerd in Stelconplaten. Bromfietsen maken hier ook gebruik van, aangezien de weg buiten de bebouwde kom ligt.
- Er zijn geen voetpaden, wat betekent dat voetgangers hier gebruik moeten maken van de (brom)fietspaden.
- Aan beide zijden ligt een berm tussen de rijbaan en het (brom)fietspad. De breedte bedraagt 2 meter aan één kant en 3 meter aan de andere kant. De bermen zijn ingezaaid en er staan bomen.



4.2. 'Bouwstenen' voor de herinrichting

Ook voor de Rijksweg zijn de 'bouwstenen' geformuleerd voor elk van de elementen die samen het profiel van de weg vormen. Deze bouwstenen zijn hieronder weergegeven.

De uitgangspunten voor de Rijksweg zijn anders dan voor de Hoofdstraat, aangezien de Rijksweg buiten de bebouwde kom ligt en de Hoofdstraat binnen de kom. Daarvoor gelden andere ontwerprichtlijnen.

Autoverkeer/rijbaan:

- Gebiedsontsluitingsweg 60 km
- Buiten de bebouwde kom
- Uitvoering in asfalt
- Wegbreedte 7,0 tot 7,5 m (voor GOW-80; CROW)
- Doorstroming en capaciteit zijn zwaarwegend
- Rekening houden met functie voor (zwaar) vrachtverkeer
- Onderdeel van de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol

(Brom)fietzers:

- Betreft (brom)fietspaden; fietsers én bromfietzers
- Maat: minimaal 2,5 m (CROW)
- Trend: meer diversiteit in soorten fietsen en breedtes
- Snelheidsverschillen tussen fietsen en brommers
- Onder de fietspaden ruimte voor kabels en leidingen
- Uitvoering in Easypath

Voetgangers:

- Uitgangspunt buiten de kom: geen apart voetpad
- Aanleg voetpad is echter niet 'verboden'
- Minder voetgangers dan langs de Hoofdstraat, geen 'bestemmingen'
- Relatie met de inrichting van en de veiligheid op het fietspad

Tussenberm en bomen:

- Breder is altijd beter maar 2,5 m is een goede maat voor een berm met bomen c.q. laanbeplanting
- Laanbeplanting bepaalt sterk de uitstaling als entree van de gemeente
- Duurzaamheid: schaduw, waterberging, leefgebied
- Verkeersveiligheid: visuele versmalling

4.3. Afweging en advies

Ook hier geldt: het uitgangspunt is dat we de rijbaan voldoende breed maken voor de ontsluitende functie, maar niet breder dan nodig. De Rijksweg is een drukke ontsluitende weg met een flink aandeel groot en zwaar verkeer. Deze functie moet worden gefaciliteerd.

We komen dan op een breedte van 7,0 meter. De in de richtlijnen (CROW) opgenomen bandbreedte van 7,0 tot 7,5 meter voor ontsluitingswegen buiten de kom gaat uit van een maximumsnelheid van 80 km/u. Hier geldt 60 km/u, waarmee een maat in de onderkant van de bandbreedte goed onderbouwd kan worden. Een maat van 7,0 meter is net zo breed als de recent aangelegde Noordelijke Randweg Voorhout.

In principe worden buiten de kom geen voetpaden toegepast en lopen voetgangers op het fietspad. Het is echter niet verboden. Langs de Bollendreef langs Hooghkamer is bijv. wel een voetpad aangelegd. De reden hiervoor is dat dit een logische looproute/looprondje is vanuit de wijk en daarmee behoorlijk wat gebruik door voetgangers. Dat geldt niet voor de Rijksweg. Aanleg van een voetpad zou hier leiden tot een investering, ruimtebeslag, minder brede bermen en minder ruimte voor bomen terwijl het gebruik zeer beperkt is.

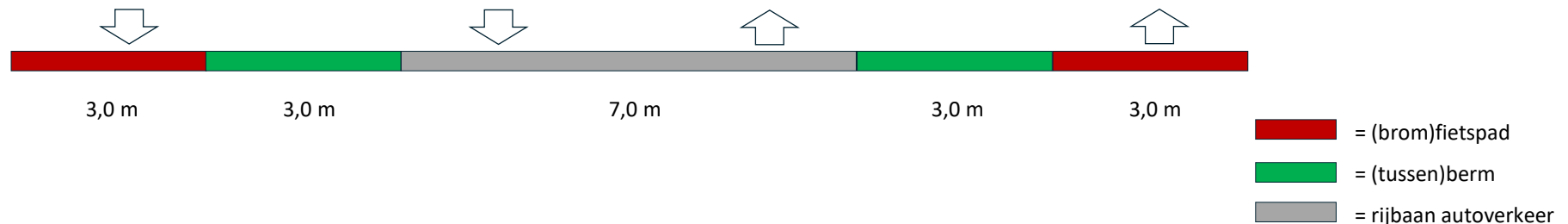
Het alternatief wordt gezien in het toepassen van bredere fietspaden. Op die manier is er meer ruimte voor voetgangers om gebruik te maken van het fietspad én tegelijkertijd profiteren ook de (brom)fietsers van de bredere paden en de beschikbare ruimte.

De huidige breedte is 2,0 meter. De richtlijnen gaan uit van (min.) 2,5 meter. Als we uitgaan van fietspaden van 3,0 meter ontstaat er onder de streep (veel) meer ruimte voor de (brom)fietsers en voetgangers en resteert er meer ruimte voor bredere bermen. Bij een breedte van 3,0 meter kunnen een voetganger en (brom)fietser elkaar goed en comfortabel passeren.

Deze oplossing met aan beide zijden een breed fietspad van 3,0 meter breed, met medegebruik door voetgangers is ook conform het advies van de nood- en hulpdiensten en het advies van de Fietzersbond.

Op basis van deze inventarisatie en afwegingen, inclusief participatie en afstemming met overlegpartners, is dan het voorstel om voor de reconstructie van uit te gaan van het onderstaande principeprofiel. Bij een positief besluit wordt op basis van dit profiel dan het ontwerp voor dit deel van de Rijksweg opgesteld.

Voorgesteld principe profiel voor de herinrichting van de Rijksweg:



4.4. Voorstel ter hoogte van de uitritten van grootschalig distributiecentrum en kraan(verhuur)bedrijf

Langs de Rijksweg zitten twee grote bedrijven, globaal tegenover elkaar. Aan de noordzijde van de weg Verschoor Kranen en daartegenover Wesseling Logistics (geopend in 2025).

Verschoor is een groot kranen(verhuur)bedrijf. Een aanzienlijk deel van hun kranen betreft zgn. ZZ-voertuigen. Dit zijn extra lange en zware kranen die (met ontheffing) niet voldoen aan de reguliere wettelijke eisen met betrekking tot maatvoering en/of gewicht.

Wesseling is een groot logistiek centrum met tientallen laaddocks en naar schatting (opgaaf) circa 800 voertuigbewegingen per dag, waarvan een significant deel middelzwaar en zwaar verkeer (busjes, bakwagens, grote vrachtwagens en trekker-oplegger combinaties).

Gezien deze specifieke situatie is gekeken naar de inrichting van de weg ter hoogte van de uitritten van beide bedrijven. De Rijksweg heeft twee rijstroken maar er zit zoals beschreven grote overmaat in het profiel, met een breedte van 10 meter. Deze 'informele ruimte' wordt in de huidige situatie benut door Verschoor voor het goed in- en uitrijden van het perceel. En bij Wesseling kunnen links afslaande vrachtauto's nu links tegen de middenmarkering opstellen als ze moeten wachten om af te slaan richting het perceel, zodat achteropkomend autoverkeer toch kan passeren. Dit is gunstig voor de doorstroming maar ook voor de verkeersveiligheid.

Uit onderzoek is gebleken dat de nieuwe uitrit van Wesseling tot enige wachttijd en wachtrij-opbouw kan leiden, vooral in de spitsperiodes. Met name door linksafslaand verkeer richting Wesseling dat het doorgaand verkeer kan ophouden als het staat te wachten om te kunnen afslaan richting het terrein. Dit heeft gevolgen voor de doorstroming maar ook de verkeersveiligheid.

Hoewel deze vertraging in het onderzoek als 'acceptabel' is beoordeeld (nooit meer dan 20 sec.), zal deze ook gevolgen hebben voor de HOV-verbinding die over de Rijksweg rijdt. Op de HOV-corridor worden grote investering gepleegd om de betrouwbaarheid en rijtijden te verbeteren. Vertraging op dit deel doet aan die investeringen weer enige afbreuk.

Alles overziend is het advies om ter hoogte van beide uitritten een middenstrook toe te passen, tussen de beide rijstroken. Voordeel hiervan is dat hiermee ter hoogte van beide bedrijven ruimte kan worden gecreëerd, waar beide bedrijven voordeel van hebben. Dit is gunstig voor de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Door de middenstrook over beperkte lengte toe te passen is de impact op de berm/groenstructuur beperkt. De bedrijven hebben immers beide al een brede uitrit voor hun aansluiting op de Rijksweg waardoor er ter plekke geen tussenberm ligt. De lengte waarover deze strook wordt toegepast is indicatief weergegeven op onderstaande afbeelding (verder uit te werken in ontwerp).

Met beide bedrijven heeft afstemming plaatsgevonden over deze oplossing en beide bedrijven ondersteunen deze maatregel.



5. GEVOLGEN OP EEN AANTAL ASPECTEN: GELUID, BOMEN EN KABELS EN LEIDINGEN

5.1. Verkeersgeluid

De Rijksstraatweg en Hoofdstraat zijn drukke wegen met hoge intensiteiten autoverkeer. Dit heeft gevolgen voor de geluidsbelasting op woningen langs de weg. Langs de Hoofdstraat staan meer woningen dan langs de Rijksstraatweg. Een reconstructie van de weg kan gevolgen hebben op de geluidsbelasting op de woningen en in geval van een toename kan dit een belemmering vormen.

Met de voorgestelde reconstructie wordt de rijbaan van beide wegvakken significant versmald. Dat betekent dat de kant van de weg naar binnen schuift en op grotere afstand van de woningen komt te liggen. In het geval van de Rijksstraatweg wordt de weg 'symmetrisch versmald': de as van de weg blijft liggen en aan beide zijden wordt de weg evenveel versmald.

Voor de Hoofdstraat geldt met het voorgestelde profiel dat de weg 'asymmetrisch' wordt versmald: doordat aan één zijde een breder voetpad wordt aangelegd en aan de andere zijde een smaller voetpad, verschuift de as van de weg enigszins ten opzichte van de huidige ligging. Tegelijkertijd is het ook hier zo dat aan beide zijden van de weg de rand van de weg naar binnen schuift en op grotere afstand van de woningen komt te liggen. In de bijlage is gevisualiseerd hoe de as van de weg en de wegganten opschuiven ten opzichte van de huidige ligging.

Met de aanpassingen van beide wegvakken zoals voorgesteld vormt verkeersgeluid géén belemmering en is nader onderzoek naar verkeersgeluid niet nodig. Dat zou wel het geval zijn als er bijvoorbeeld langs de Hoofdstraat een fietspad in twee richtingen aan één kant van de weg zou worden aangelegd en er een sterk asymmetrisch profiel zou ontstaan waarbij de (as van de) weg veel meer zou opschuiven naar (de woningen aan) één kant.

Met de voorgestelde reconstructie van beide wegvakken wordt bereikt dat het wegbeeld veel meer dan in de huidige situatie overeenkomt met het geldende snelheidsregime. En daarmee ook het snelheidsgedrag van automobilisten, wat naar verwachting ook een positief effect zal hebben op de geluidsbelasting op de omgeving.

5.2. Bomen

Langs beide wegvakken staan bomen. De meeste bomen staan in de tussenbermen tussen de rijbaan en de fietspaden. Langs het oostelijke deel van de Hoofdstraat (deel A en B zoals weergegeven op pagina 6) staat ook bomen in de stoep aan de zuidzijde (kant van Jagtlust). Langs de Rijksstraatweg staan daarnaast enkele bomen in de buitenberm, tussen de buitenkant van het fietspad en het sloottalud. Zie pagina 17.

Het beeld is dat met name de bomen in de smalle tussenbermen langs de Hoofdstraat, die nu een berm hebben van nog geen meter breed, van geringe kwaliteit zijn, door beperkte ondergrondse leefruimte.

De voorgestelde reconstructie zal gevolgen hebben op de bestaande bomen. Voor zowel de Rijksstraatweg als de Hoofdstraat geldt dat de weg wordt versmald en fiets-/voetpaden worden verbreed. De bermen worden daardoor breder en schuiven ten opzichte van de huidige ligging naar binnen toe. Zie ook hiervoor de dwarsprofielen zoals opgenomen in de bijlage.

Het gevolg is dat de huidige bomen in de tussenbermen niet kunnen blijven staan. Daarbij moet overigens ook worden opgemerkt dat het de vraag zou zijn of de bomen zouden kunnen blijven staan c.q. wat de overlevingskansen zouden zijn als het profiel niet zou wijzigen. Dit gezien de ingrijpende werkzaamheden waarbij op korte afstand van de bomen de weg inclusief fundering wordt verwijderd en opnieuw wordt opgebouwd.

De voorgestelde reconstructie zal dus enerzijds gevolgen hebben op de bestaande bomen, maar biedt tegelijkertijd kansen en mogelijkheden om beter dan in de huidige situatie bomen in te passen en de groenstructuur kwalitatief te verbeteren. Bermen worden breder en in de huidige situatie zitten er onderbrekingen in de boombeplanting. Dit biedt de mogelijkheid om meer bomen aan te planten dan er in de huidige situatie staan.

Bij een positief besluit wordt het belangrijke aspect van de gevolgen op de bomen en de inpassing van een goede groenstructuur in het ontwerp, verder uitgewerkt. Daarvoor wordt eerst een bomeneffectanalyse (BEA) uitgevoerd. In een BEA wordt in beeld gebracht hoeveel bomen er staan, welke soorten het betreft, de omvang (diameter, hoogte) en de kwaliteit.

Voor de bomen waarvan duidelijk is dat die in het nieuwe ontwerp kunnen blijven staan, wordt uitgewerkt welke (beschermende) maatregelen hiervoor nodig zijn. Dit zijn waarschijnlijk de bomen in de stoep langs het oostelijke deel van de Hoofdstraat en in de buitenberm langs de Rijksstraatweg.

Voor de bomen waarvan op basis van het ontwerp duidelijk is dat deze in het nieuwe profiel niet kunnen blijven staan (de bomen in de tussenbermen), wordt onderzoek gedaan naar de waarde en de herplantbaarheid. Voor bomen waarvan de herplantbaarheid kansrijk wordt geacht, is het voorstel om deze te herplanten en een plaats te geven in het ontwerp van de nieuwe situatie. Dit wordt vervolgens aangevuld met een aanplantplan voor nieuwe bomen.

Het uitvoeren van de BEA en het opstellen van een integraal groenontwerp van de nieuwe situatie is onderdeel van het opstellen van het ontwerp van de nieuwe situatie.



Hoofdstraat: bomen in de stoep langs het oostelijke deel



Hoofdstraat: bomen in de smalle beklinkerde tussenbermen



Rijksstraatweg: bomen in de tussenbermen en buitenberm

5.3. Kabels en leidingen

Onder beide wegvakken liggen kabels en leidingen. Het betreft gas (hoge en lage druk), water, elektriciteit (middenspanning, laagspanning), datakabels en riolering. Kabels en leidingen liggen onder de fietspaden en (in mindere mate) in de bermen.

Met het oog op de toegankelijkheid van de kabels en leidingen voor de (nuts)beheerders zijn de fietspaden uitgevoerd in elementen (tegels, Easypath of Stelcon-platen) en niet in asfalt. Kabels en leidingen kunnen/mogen niet onder de rijbaan liggen.

Met de voorgestelde aanpassingen wordt de rijbaan van beide wegvakken smaller en worden de bermen en de fietspaden (of de combinatie van fietspad en voetpad) breder. Dit betekent dat de kabels en leidingen niet onder de rijbaan terecht komen en dat deze op de huidige plek kunnen blijven liggen. Omdat er geen aanpassingen c.q. verleggingen van kabels en leidingen nodig zijn, kan het werk in het geval van een positief besluit verder worden voorbereid richting uitvoering, zonder afhankelijkheid van de kabel- en leidingbeheerders.

Door capaciteitsproblemen bij deze partijen ondervindt de gemeente wachttijden van circa twee jaar voor verleggingen. Als er wel aanpassingen aan kabels en leidingen nodig zouden zijn, zou uitvoering van de werkzaamheden dus al snel enkele jaren doorschuiven.

Riolering: de woningen en bedrijven langs de weg zijn aangesloten op een rioolleiding die onder het fietspad ligt. Een aantal woningen (drie woningen zover bekend) is niet aangesloten op het riool en heeft een septic tank. Met de voorgestelde reconstructie ontstaat de mogelijkheid om deze adressen alsnog aan te sluiten. Dit betekent dat de gemeente een aansluiting realiseert tot aan de perceelgrens en de perceeleigenaar daarop moet/kan aansluiten. In het geval van een positief besluit wordt dit verder met de betreffende eigenaren verkend.

6. VERVOLGPROCES

Voorliggend document betreft een verkenning en een advies voor de herinrichting van de beschreven delen van de Rijksstraatweg en Hoofdstraat in Sassenheim. Het advies beschrijft de uitgangspunten voor de herinrichting van beide wegvakken in de vorm van 'principe-dwarsprofielen', op basis van de beschreven afwegingen.

Deze dwarsprofielen zijn nog geen ontwerp. In het geval van een positief besluit (besluiten tot reconstructie, het beschikbaar stellen van de hiervoor benodigde middelen en de uitgangspunten voor de herinrichting) wordt voor beide wegvakken het ontwerp opgesteld. De beschreven dwarsprofielen gelden hierbij dan als uitgangspunt.

In het ontwerp wordt de nieuwe situatie voor beide wegvakken in detail uitgewerkt en uitgetekend. Zoals beschreven in het vorige hoofdstuk betreft het niet alleen de verkeerskundige inrichting, maar is ook de inpassing van bomen en groen daarvan een belangrijk onderdeel.

Langs beide wegvakken staan woningen en zijn bedrijven gevestigd. Dit zijn belangrijke belanghebbenden. In het voortraject hebben we de omgeving in de vorm van een inloopbijeenkomst geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld om inbreng te leveren.

Het is belangrijk om bij een vervolg van het project de omgeving goed te blijven betrekken. Het concept van het op te stellen ontwerp leggen we daarom voor aan de omgeving. Iedereen kan daar dan kennis van nemen en krijgt de gelegenheid daarop te reageren. Waar nodig passen we het ontwerp daarop aan. Dit leidt tot een definitief Voorlopig Ontwerp (VO).

Het definitieve VO wordt door het college vastgesteld (mits dit past binnen het door de gemeenteraad vastgestelde budget). Vervolgens wordt het ontwerp verder uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO). Ten opzichte van het VO worden in het DO meer details uitgewerkt zoals exacte hoogtes en materialisatie, maar het ontwerp zelf ligt dan wel al vast.

Op basis van het DO worden vervolgens de contractstukken (bestek) opgesteld aan de hand waarvan de gemeente het werk kan aanbesteden.

Zoals beschreven in hoofdstuk 1 is het uitgangspunt om deze reconstructie te combineren met de aanpassingen aan de drie kruispunten, die de begrenzing vormen van beide wegvakken. Om die manier maken we werk met werk.

De uitvoering van deze werkzaamheden zal grote impact hebben op de bereikbaarheid van woningen en bedrijven in de omgeving en (nog meer) van woningen en bedrijven aan de weg zelf. Het betreft de verbindingen tussen Sassenheim en Voorhout en de A44. Weggebruikers krijgen te maken met de vertragingen en hinder. Een belangrijk onderdeel van de verdere planuitwerking is daarom het opstellen van een planning en fasering die gericht is op het zo veel mogelijk beperken van de hinder en komen tot een planning en fasering waarmee de bereikbaarheid van bestemmingen zo goed mogelijk wordt geborgd.

De uitgangspunten met betrekking tot hinderbeperking, planning, fasering en omgevingscommunicatie vormen onderdeel van het contract zoals dat door de gemeente wordt aanbesteed.

BIJLAGEN

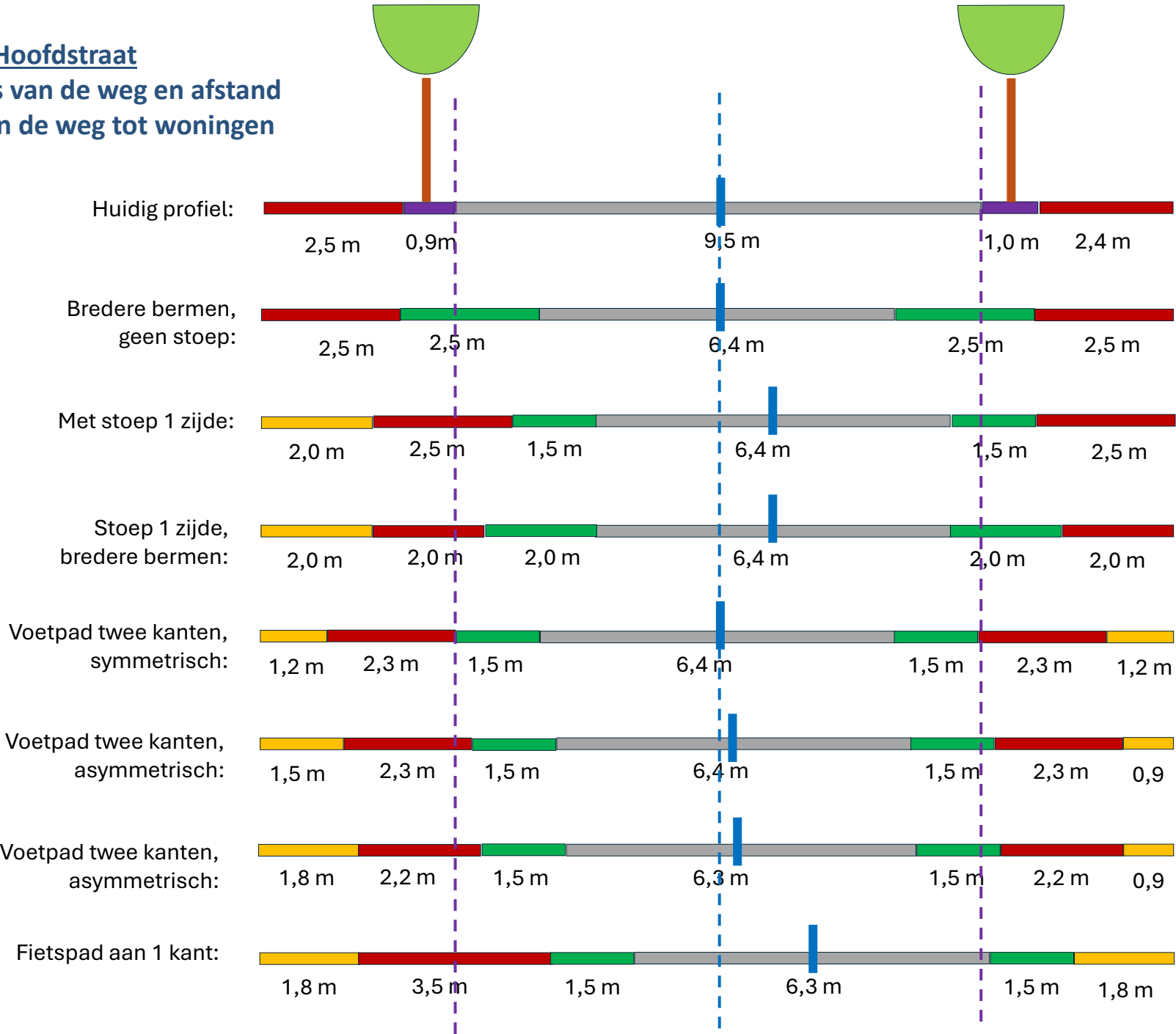
Bijlage 1:	Inventarisatie dwarsprofielen Hoofdstraat
Bijlage 2:	Inventarisatie dwarsprofielen Rijksstraatweg
Bijlage 3:	Posters inloopbijeenkomst januari 2026
Bijlage 4:	Posters inloopbijeenkomst juni 2026
Bijlage 5:	Presentatie beeldvormende sessie 11 mei 2026

BIJLAGE 1 - Inventarisatie dwarsprofielen Hoofdstraat

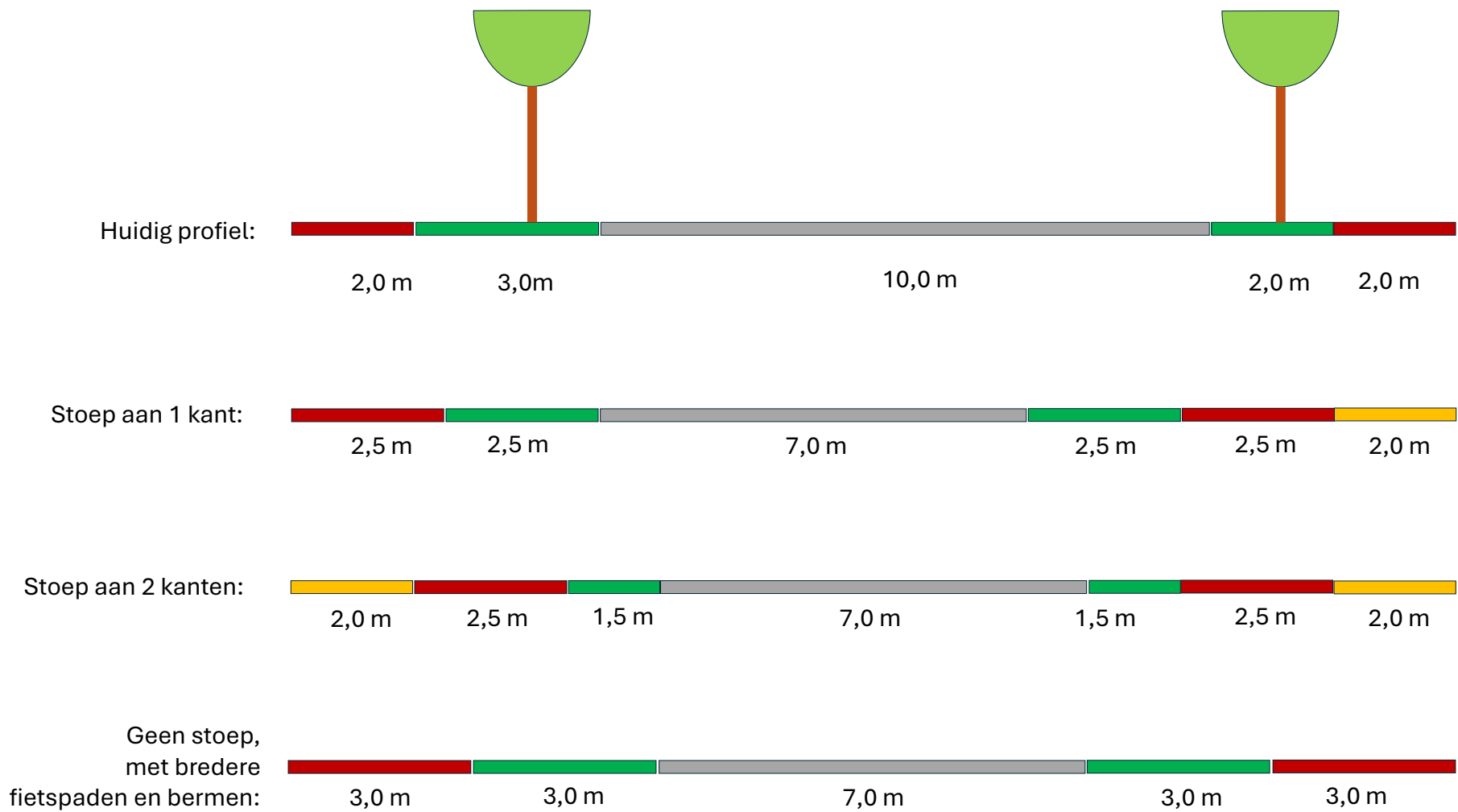


Inventarisatie Hoofdstraat

Gevolgen op as van de weg en afstand van de rand van de weg tot woningen



BIJLAGE 2 - Inventarisatie
dwarsprofielen Rijksstraatweg



Inventarisatie Rijksstraatweg
Gevolgen op as van de weg en afstand
van de rand van de weg tot woningen

