Raadsvoorstel Besluitvormend

Reconstructie en herinrichting Hoofdstraat en Rijksstraatweg Sassenheim

aan:	de raad van de gemeente Teylingen
zaaknummer:	Z-25-471637
Datum collegevergadering:	25 augustus 2026
datum raadsvergadering:	1 oktober 2026
agendapunt:	
portefeuillehouder:	Dhr. F. Nederstigt
behandelend ambtenaar:	Jaap Kik
emailadres:	j.kik@hltsamen.nl
programma:	Leefomgeving

Wij stellen voor:

1. Een krediet van € 1.680.000 beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding en uitvoering van de reconstructie en herinrichting van de Hoofdstraat, tussen de kruispunten met de Wasbeekerlaan en Warmonderweg en de Rijksstraatweg tussen de kruispunten met de Warmonderweg en Oosthoutlaan, in Sassenheim, waarbij de weg inclusief fundering wordt verwijderd en de weg opnieuw wordt aangelegd en ingericht.
2. Bijbehorende begrotingswijziging R4027 vast te stellen

Inleiding
In het kader van het project 'Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-corridor Noordwijk-Schiphol' heeft de raad in 2021 besloten drie kruispunten in Sassenheim aan te passen om de doorstroming te verbeteren: de rotonde Rijksstraatweg-Oosthoutlaan, de kruising Rijksstraatweg-Warmonderweg en de kruising Hoofdstraat-Wasbeekerlaan. Het doel is om op deze drie kruispunten de capaciteit te vergroten en daarmee de doorstroming te verbeteren. Gecombineerd hiermee zouden de twee tussenliggende wegvakken nieuw asfalt krijgen vanwege onderhoud. Het betreft de Rijkstraatweg tussen de Oosthoutlaan en Warmonderweg en de Hoofdstraat tussen de Warmonderweg en Wasbeekerlaan.

Onderzoek naar de staat van de (fundering van de) weg toonde vervolgens aan dat de restlevensduur van de fundering nul/nihil is. Onder het asfalt ligt de klinkerverharding van de oude rijksweg. De verkeersdruk is afgelopen tientallen jaren sterk toegenomen, waaronder met name op de Rijksstraatweg een aanzienlijke toename van (zwaar) vrachtverkeer door uitbreiding en vestiging van bedrijven. Het advies is om beide wegvakken in hun geheel nieuw aan te leggen. Dat wil zeggen tot en met de fundering verwijderen en opnieuw opbouwen en aanleggen.

Deze noodzakelijke reconstructie biedt kansen om de inrichting te verbeteren. 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 een smallere weg en meer ruimte voor groen en langzaam verkeer.

De gemeente heeft een project gestart om te komen tot een voorstel voor de herinrichting van beide wegvakken. Het projectplan hiervoor is eind 2025 door het college vastgesteld en aangeboden aan de raad. Afgelopen periode is het project uitgevoerd. Er zijn verschillende onderzoeken gedaan, er zijn inloopbijeenkomsten georganiseerd, inrichtingsvarianten zijn geïnventariseerd en afgewogen. En er heeft afstemming plaatsgevonden met de nood- en hulpdiensten, het busvervoerbedrijf en een aantal langs de weg gevestigde bedrijven. Zie ook het bijgevoegde advies voor een beschrijving van het doorlopen proces.

Op basis van alle informatie en verkregen inzichten is een voorstel gemaakt voor de herinrichting van de genoemde delen van de Rijksstaatweg en Hoofdstraat (zie bijlage). Samengevat is het voorstel beide wegvakken te versmallen, dusdanig dat deze gezien hun functie voldoende breed zijn, maar niet breder dan nodig. Voor de Hoofdstraat is het voorstel de hiermee vrijkomende ruimte te benutten voor de aanleg van voetpaden en bredere bermen. Voor de Rijksstraatweg is het voorstel de vrijkomende ruimte te benutten voor bredere (brom)fietspaden en bredere bermen. Het college heeft deze uitgangspunten voor de herinrichting van beide wegvakken vastgesteld en stelt de gemeenteraad voor de benodigde financiële middelen voor de verdere voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden beschikbaar te stellen.

Bestaand kader en context
Op grond van de Wegenwet (artikel 15) is de gemeente gehouden de openbare weg te onderhouden en functioneel in stand te houden. De geconstateerde beperkte levensduur van de fundering, zoals beschreven, geeft daarmee de (juridische) aanleiding om de genoemde wegvakken te reconstrueren.

In het vastgestelde gemeentelijke mobiliteitsbeleid staan verschillende ambities die raken aan het voorliggende advies:

- Een goede bereikbaarheid voor een ondernemend Teylingen, en
- Duurzame mobiliteit voor een duurzame toekomst

waarbij is aangegeven dat er prioriteit is voor lopen, fietsen en OV. In de uitwerking is beschreven dat we werken aan meer ruimte voor voetgangers en fietsers, met verbetering van de netwerken voor deze doelgroepen.

Specifiek over de Hoofdstraat is opgenomen dat de weg is te breed voor 50 km/h, er te weinig ruimte is voor fietsers en dat snelheden te hoog zijn, waarbij als concrete verbetermaatregel is genoemd het versmallen van de rijbaan.

Ook in het coalitieakkoord 'Samen vooruit' (2026-2030) zijn duidelijke doelen benoemd die raken aan voorliggend voorstel:

- Verkeer en mobiliteit: Fiets en lopen als basis. We investeren we in de uitbreiding en verbetering van fiets- en wandelroutes, zodat deze aantrekkelijker en veiliger worden.
- Duurzaamheid: Vergroening en leefomgeving. We willen onze dorpen groener maken. Daarom kijken we waar steen plaats kan maken voor groen, bijvoorbeeld door extra bomen, struiken en planten. Dat maakt buurten niet alleen mooier en

prettiger om in te wonen, maar helpt ook om beter om te gaan met hete zomers, droogte en stevige regenbuien.

Beoogd effect
Beoogd effect van de reconstructie van beide wegvakken is een herinrichting met versmalling van de weg en meer ruimte voor groen en fietsen en lopen. Op deze manier behouden beide wegen hun functionaliteit voor (vracht)autoverkeer, maar maken we ze niet breder dan nodig. Tegelijkertijd creëren we meer ruimte voor wandelaars, fietsers en groen, wat aansluit bij ons mobiliteitsbeleid en duurzaamheidsbeleid. Op deze manier ontstaan een meer duurzame inrichting en een fraaiere entree van onze gemeente en wordt de weg technisch weer in goede staat gebracht.

Argumenten
1.1. Onderzoek toont aan dat de restlevensduur van de weg(fundering) nihil is, op basis waarvan het advies is de weg inclusief fundering opnieuw aan te leggen.
De fundering van de weg bestaat uit het pakket onder de asfaltlagen. Deze heeft een lange levensduur, vaak van tientallen jaren, maar bereikt op enig moment het einde van de levensduur en moet dan vervangen worden. 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 zijn geheel uit moet en wordt sterk afgeraden. Nu niets te doen en wachten tot onderhoud onvermijdelijk wordt en dan alsnog de weg grootschalig aanpakken, wordt eveneens afgeraden. In dat geval moet de weg weer dicht voor langere tijd en moet het onderhoud op dat moment nog worden voorbereid, aanbesteed en uitgevoerd, terwijl er dan mogelijk beperkingen zijn als gevolg van optredende schades.

1.2. Combinatie van de reconstructie van de wegvakken Hoofdstraat en Rijksstraatweg met de geplande aanpassingen aan drie kruispunten in de Rijksstraatweg en Hoofdstraat, heeft aanzienlijke voordelen ten opzichte van afzonderlijke uitvoering van beide projecten.
Zowel de aanpassingen aan de drie kruispunten in de Rijkstraatweg en Oosthoutlaan, als de reconstructie van de tussenliggende wegvakken waar dit voorstel betrekking op heeft, hebben grote impact. Tijdens de uitvoering zal er sprake zijn van ernstige hinder, afsluitingen, omleidingen, vertragingen en beperkingen. Het heeft daarom de voorkeur om deze werkzaamheden te combineren en werk met werk te maken. In de voorbereiding scheelt dit dubbel werk omdat er dan sprake is van één contract en één aanbesteding in plaats van twee. In de uitvoering kunnen werkzaamheden worden gecombineerd, wat dubbele hinder en overlast voorkomt. Bijvoorbeeld: als een deel van de weg is afgesloten omdat een kruispunt wordt aangepast, kan ook het aangrenzende wegvak worden aangepakt. Als eerst de kruispunten worden aangepast en enkele jaren daarna alsnog de tussenliggende wegvakken, is deze combinatie niet mogelijk en levert dat twee keer ernstige hinder en beperkingen op.

1.3. De omvang van het gevraagde krediet is gebaseerd op een SSK-kostenraming.
Hiermee is er een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de kosten die gemoeid zijn met de reconstructie van beide wegvakken. Omdat er nog geen volledig uitgewerkt ontwerp is opgesteld, is dat in deze fase nog met de daarbij behorende onzekerheids-/risicomarge. Zie verder onder ‘Financiële consequenties’.

1.4. De bevoegdheid tot het beschikbaar stellen van het voor de werkzaamheden benodigde krediet ligt bij de gemeenteraad.

2.1. Het is de bevoegdheid van de raad om een begrotingswijziging vast te stellen.

Kanttekeningen
1.1. Het gevraagde krediet is gebaseerd op de op dit moment beschikbare kostenraming.
Er is nog geen uitgewerkt ontwerp beschikbaar op basis van de voorgestelde ontwerpuitgangspunten; hiervoor moeten de uitgangspunten eerst worden vastgesteld. De beschikbare raming is opgesteld op basis van een meer globaal ontwerp en geeft daarmee de best mogelijke inschatting van de kosten op basis van de in deze fase beschikbare informatie. Een nadere kostenraming kan worden gemaakt op het moment dat er in meer detail een ontwerp is opgesteld. Zie verder onder 'Financiële consequenties'.

Financiële consequenties
De kosten voor de reconstructie van beide wegdelen worden geraamd op € 1.780.000 (prijspeil 2027). De weglengte van beide delen is nagenoeg gelijk, wat betekent dat de kosten nagenoeg evenredig over beide delen zijn verdeeld. Uitgaande van het geplande uitvoeringsjaar is de opgestelde kostenraming uit 2025 geïndexeerd naar 2027.

Bij het door de raad vastgestelde Mobiliteitsplan Teylingen is een krediet beschikbaar gesteld voor de voorbereiding en uitvoering van mobiliteitsprojecten. Binnen dit krediet is € 100.000 beschikbaar voor dit project. Dit vanuit de constatering dat met de herinrichting van beide wegvakken verschillende beleidsdoelstellingen uit het mobiliteitsbeleid worden gerealiseerd: aanleg en verbetering van fiets- en voetgangersvoorzieningen en verbetering van de verkeersveiligheid door versmalling van de rijbaan voor autoverkeer. Deze bijdrage dient als dekking voor de verdere voorbereidingskosten, zoals het uitvoeren van vervolgonderzoeken en opstellen van ontwerpen en kostenramingen.

Dit betekent dat uitgaande van een totale kostenraming van € 1.780.000 aan de raad wordt gevraagd het resterende deel van € 1.680.000 beschikbaar te stellen. De raad wordt gevraagd bijbehorende begrotingswijziging R4027 vast te stellen.

Na oplevering van de werkzaamheden, wordt deze investering afgeschreven in 30 jaar (volgens activabeleid). Dit resulteert in een jaarlijkse afschrijvingslast van € 56.000. Deze kapitaallasten worden bij de start van de afschrijving vanaf 2029 gedekt uit de algemene middelen (begrotingssaldo).

Voorliggend voorstel betreft het uitvoeren van de reconstructie en het vaststellen van de uitgangspunten hiervoor. Er is nog geen uitgewerkt ontwerp beschikbaar op basis van de voorgestelde ontwerpuitgangspunten; hiervoor moeten de uitgangspunten eerst worden vastgesteld. De beschikbare raming is opgesteld op basis van een meer globaal ontwerp en geeft daarmee de best mogelijke inschatting van de kosten op basis van de in deze fase beschikbare informatie.

Bij een positief besluit op het uitvoeren van de reconstructie en het vaststellen van de uitgangspunten voor de herinrichting van beide wegvakken, wordt in de volgende fase het daadwerkelijke ontwerp opgesteld. Bij dit ontwerp wordt ook een (nadere) kostenraming opgesteld. Dit betekent dat deze nadere kostenraming kan afwijken van de eerste kostenraming. Als dit optreedt, wordt uw raad hierover geïnformeerd. Dit is overigens gebruikelijk in een ontwerpproces: met iedere volgende ontwerpstap is er meer detailinformatie beschikbaar en worden de onbekendheden en onzekerheden kleiner en kan er een steeds betere raming worden gemaakt. Met de onzekerheden in deze fase is in de raming rekening gehouden door het toepassen van opslagen voor risico's en nog niet bekende onderdelen.

Voorliggend voorstel gaat uit van het aanpassen van het profiel van beide wegvakken, met een versmalling van de rijbaan, aanleg van voetpaden langs de Hoofdstraat en verbreding van de fietspaden langs de Rijksstraatweg. Ten opzichte van de huidige situatie neemt hiermee de totale verhardingsbreedte (rijbaan, fietspaden en voetpaden samen) af en de bermen worden breder. Dit betekent dat de kosten uitgaande van de voorgestelde inrichting lager zijn, dan wanneer de huidige inrichting/indeling zou worden teruggebracht. Met andere woorden: de kosten zijn het gevolg van de noodzakelijke reconstructie van de weg en niet van de voorgestelde aanpassing van de inrichting.

Aanpassing van het wegprofiel van beide wegvakken zal ook tot lagere kosten voor beheer en onderhoud leiden ten opzichte van het huidige profiel. De rijbaan wordt aanzienlijk smaller en de totale verharding neemt af. De kosten voor beheer en onderhoud van fietspaden en voetpaden liggen bovendien lager dan die van een weg voor het autoverkeer.

Met enige regelmaat komen er (bij provincie, Holland Rijnland e/o het Rijk) subsidies beschikbaar voor verkeersveiligheidsmaatregelen of aanleg of verbetering van fietspaden of voetpaden. In het geval van een positief besluit zullen de mogelijkheden hiervoor worden verkend en zal het project worden aangemeld voor subsidie op het moment dat een passende subsidieregeling beschikbaar komt.

Juridisch kader

- Op grond van artikel 15 van de Wegenwet is de gemeente gehouden een openbare weg te onderhouden. De geconstateerde resterende levensduur aan de Rijksstraatweg en Hoofdstraat geeft aanleiding tot de voorgestelde aanpak
- Op grond van artikel 189 van de Gemeentewet is de gemeenteraad bevoegd om financiële middelen beschikbaar te stellen voor de taken van de gemeente. De gemeenteraad stelt hiervoor een begroting vast.
- Artikel 192 lid 1 Gemeentewet.

Aanpak, uitvoering en participatie

Het college heeft de uitgangspunten vastgesteld voor de herinrichting van genoemde delen van de Rijksstraatweg en Hoofdstraat, 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 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. Dit betreft niet alleen de verkeerskundige inrichting, maar ook de inpassing van bomen en groen is 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 inloopbijeenkomsten 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 wordt in de gelegenheid gesteld daarop te reageren. 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. Op basis van het DO worden

vervolgens de contractstukken (bestek) opgesteld aan de hand waarvan de gemeente het werk kan aanbesteden.

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

Duurzaamheid
Het aspect duurzaamheid heeft op verschillende manieren meegewogen in dit voorstel en zal ook in de verdere uitwerking terugkomen:

- Het voorstel voor de herinrichting van beide wegvakken gaat uit van het aanpassen en versmallen van de wegbreedte, dusdanig dat deze gezien hun functie voldoende breed zijn, maar niet breder dan nodig. We gebruiken dus niet meer grondstoffen dan nodig en verharden niet meer oppervlak dan nodig. De totale hoeveelheid verhard oppervlak neemt af, ondanks het toevoegen van voetpaden en het verbreden van fietspaden.
- In een duurzaam mobiliteitssysteem zetten we, zoals beschreven in het door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan Teylingen, in op duurzame vervoerswijzen. Met voorliggend voorstel is de inzet om meer ruimte en betere voorzieningen te creëren voor voetgangers en fietsers. Op die manier faciliteren we lopen en fietsen en maken we dit een aantrekkelijker alternatief voor de auto.
- In de afweging en uitwerking van de voorgestelde profielen voor de Hoofdstraat en Rijksstraatweg is gekozen voor een optimalisatie van de ruimte voor de bermen, tussen de rijbaan en de fietspaden. Hiermee is er ruimte om in het verdere ontwerp een goede groenstructuur in te passen. Een goede ingerichte weg met groenstructuur en bomen ondersteunt het wegbeeld, zorgt voor een fraaiere entree van onze gemeente en bomen en struiken zijn belangrijk voor het vasthouden van water, als leefgebied voor verschillende soorten (onder- en bovengronds) en voor verkoeling en het tegengaan van hittestress.
- Onderdeel van de verdere uitwerking van het ontwerp is het uitvoeren van een bomen effect analyse (BEA), onderzoek naar de staat en herplantbaarheid van de bestaande bomen en het opstellen van een groen/bomenontwerp waarin waar mogelijk bestaande bomen een nieuwe plaats krijgen.
- Als onderdeel van de verdere planuitwerking zal een nadere duurzaamheidssessie worden georganiseerd om te onderzoeken hoe in de verdere planuitwerking, voorbereiding en uitvoering, duurzaamheid goed een plek kan krijgen.

Hillegom-Lisse-Teylingen (HLT)
Dit voorstel heeft uitsluitend betrekking op de gemeente Teylingen.

Urgentie
De raad heeft al besloten tot de aanpassing van de drie kruispunten in de Rijksstraatweg en Hoofdstraat en het ontwerp hiervan is definitief. Start van deze werkzaamheden is voorzien in (medio) 2027. Toen vervolgens bleek dat er een reconstructie nodig is van de tussenliggende wegvakken is de studie gestart om te komen tot voorliggend voorstel. Het

uitgangspunt is om de aanpassingen waar dit voorstel betrekking op heeft, te combineren met de kruispuntaanpassingen en dit in één contract aan te besteden en uit te voeren. Op deze manier maken we werk met werk: één aanbesteding, één uitvoeringsperiode, één aannemer en één keer hinder. Willen we de betreffende wegvakken reconstrueren en herinrichten zoals in voorliggend advies wordt voorgesteld, uitgaande van uitvoering in 2027, dan dient hierover zo spoedig mogelijk een besluit te worden genomen en dienen de hiervoor benodigde financiën voor het jaar 2027 beschikbaar te worden gesteld.

Rijkswaterstaat is bezig met het vervangen van bruggen en viaducten in de A44 waarbij de planning is dat het viaduct over het spoor nabij Klinkenberg vanaf 2028 wordt vervangen. De reconstructie van de Hoofdstraat en Rijksstraatweg inclusief de eerder genoemde drie kruispunten moet dan gereed zijn in verband met conflicterende omleidingsroutes en bereikbaarheid.

Evaluatie
Niet van toepassing.

Bijlagen en achtergrondinformatie

1. Advies reconstructie en herinrichting Hoofdstraat en Rijksstraatweg Sassenheim, inclusief bijlagen.
2. Begrotingswijziging R4027.

Namens het college van Teylingen,

Dhr. Jeroen F.A. Tomassen Secretaris	Mevr. C.G.J. Breuer Burgemeester

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Teylingen,

gelezen het voorstel van het college van 25 augustus 2026 met als onderwerp
Reconstructie en herinrichting Hoofdstraat en Rijksstraatweg Sassenheim

gelet op de behandeling in de raadscommissie- en raadsvergadering,

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet, artikel 189 van de Gemeentewet en artikel 192 lid 1 van de Gemeentewet,

Besluit:

1. Een krediet van € 1.680.000 beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding en uitvoering van de reconstructie en herinrichting van de Hoofdstraat, tussen de kruispunten met de Wasbeekerlaan en Warmonderweg en de Rijksstraatweg tussen de kruispunten met de Warmonderweg en Oosthoutlaan, in Sassenheim, waarbij de weg inclusief fundering wordt verwijderd en de weg opnieuw wordt aangelegd en ingericht.
2. Bijbehorende begrotingswijziging R4027 vast te stellen

Aldus besloten in de raadsvergadering van 1 oktober 2026,

ValidSigned door Marjoleine van Egeraat
op 08-10-2026

Mevr. M. van Egeraat
Griffier

ValidSigned door Frank Rijkaart
op 08-10-2026

Dhr. F. Rijkaart
Voorzitter