

Aanleiding en context

Poster #1

Wat is er aan de hand?

- De fundering van de Rijksstraatweg en Hoofdstraat is versleten en moet worden vervangen.
- De weg moet volledig nieuw worden aangelegd. Dit is ingrijpend maar biedt ook kansen voor verbetering.
- Het gaat om de Rijksstraatweg tussen de Oosthoutlaan en Warmonderweg en de Hoofdstraat tussen de Warmonderweg en Wasbeekerlaan (geel gestippeld op de kaart).



Belangrijke verbindingen

- De Rijksstraatweg en de Hoofdstraat zijn drukke wegen, belangrijk voor de bereikbaarheid van Sassenheim en Voorhout.
- In de directe omgeving liggen bedrijven die voor hun bereikbaarheid afhankelijk zijn van deze wegen.
- Het deel Rijksstraatweg ligt buiten de bebouwde kom (60 km/u). Hier rijden zo'n 15.000 motorvoertuigen per dag.
- Het deel Hoofdstraat ligt binnen de kom (50 km/u). Hier rijden circa 12.000 motorvoertuigen/dag.



Relatie met het HOV-project

- We gaan de drie kruispunten op dit deel aanpakken. Dit doen we om de doorstroming te verbeteren. Hier is al eerder een besluit over genomen.
- Dit zijn de kruisingen met de Oosthoutlaan, Warmonderweg en Wasbeekerlaan.
- Deze aanpassingen zijn onderdeel van het zgn. HOV-project. Dat staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Zie: www.teylingen.nl/hov
- De insteek is om werk met werk te maken en deze maatregelen in combinatie uit te voeren.



Doel

- Het doel is om te komen tot een voorkeursvariant voor de herinrichting van beide wegvakken.
- Voor beide delen kan de voorkeursvariant er anders uitzien. Er zijn immers verschillen: in beschikbare ruimte, inrichting, functie en gebruik.

Stappenplan

- Om te komen tot een goed voorstel, doorlopen we het stappenplan zoals hiernaast staat.
- We staan nu nog aan het begin : de studie is recent gestart. Er ligt nog geen voorstel.

Eerste van twee bijeenkomsten

- Deze inloop is de eerste van twee bijeenkomsten.
- Het doel voor vandaag is u informeren over de studie en uw reactie te horen, voor de verdere uitwerking.
- De tweede bijeenkomst is stap 9 van het stappenplan.
- Het doel is om dan uw reactie te vragen op de kansrijke varianten, voordat we het definitieve advies opstellen.

Planning

- De planning is om voor de zomer van 2026 voor beide wegvakken een voorstel voor een voorkeursvariant te hebben (stap 11).
- Het college doet een voorstel aan de gemeenteraad. De gemeenteraad besluit.
- Bij een positief besluit wordt het project verder uitgewerkt en voorbereid. We stellen dan ook de planning voor het vervolg op.
- De insteek is om werk met werk te maken met de HOV-kruispuntaanpassingen. De verwachte uitvoering is in 2027.

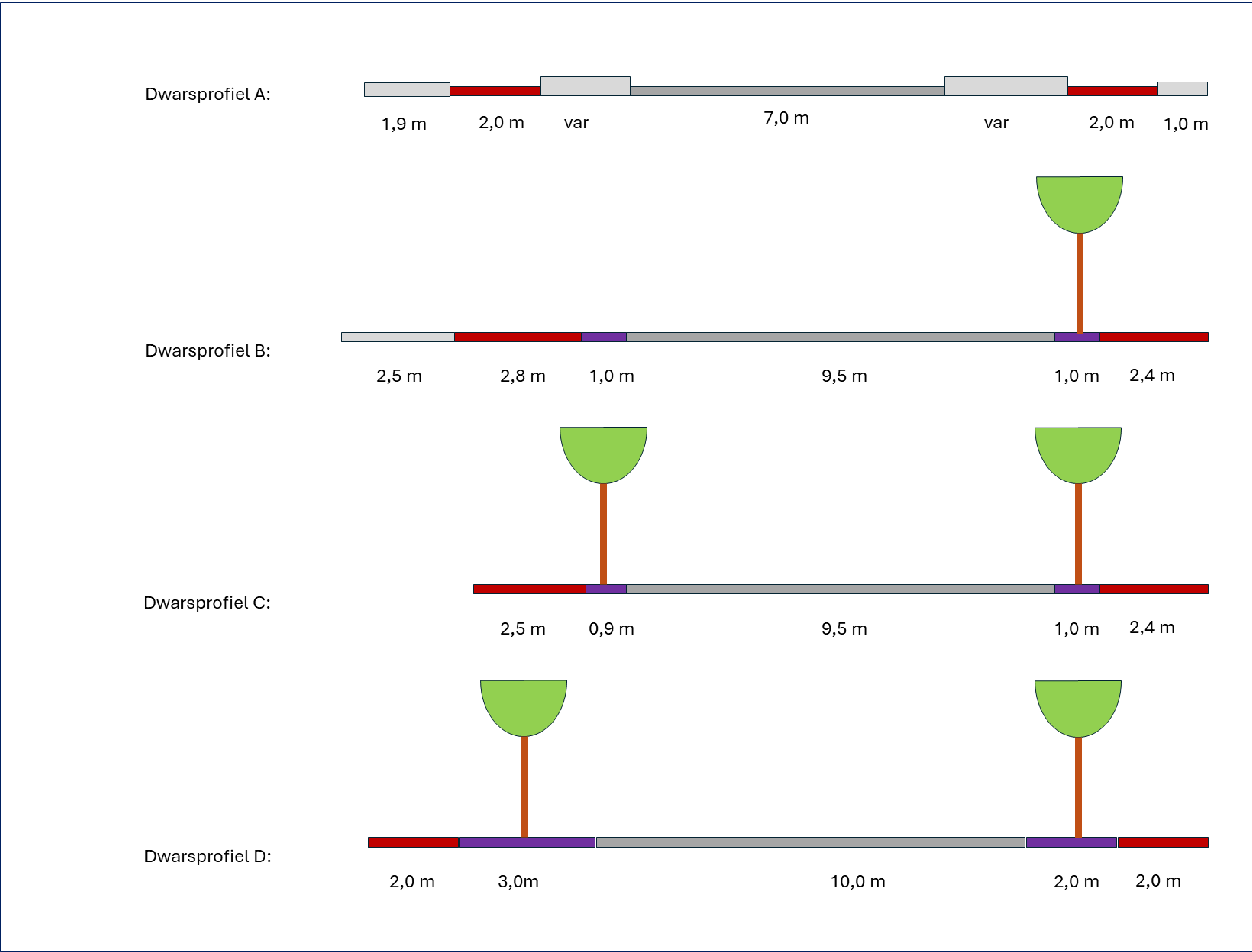
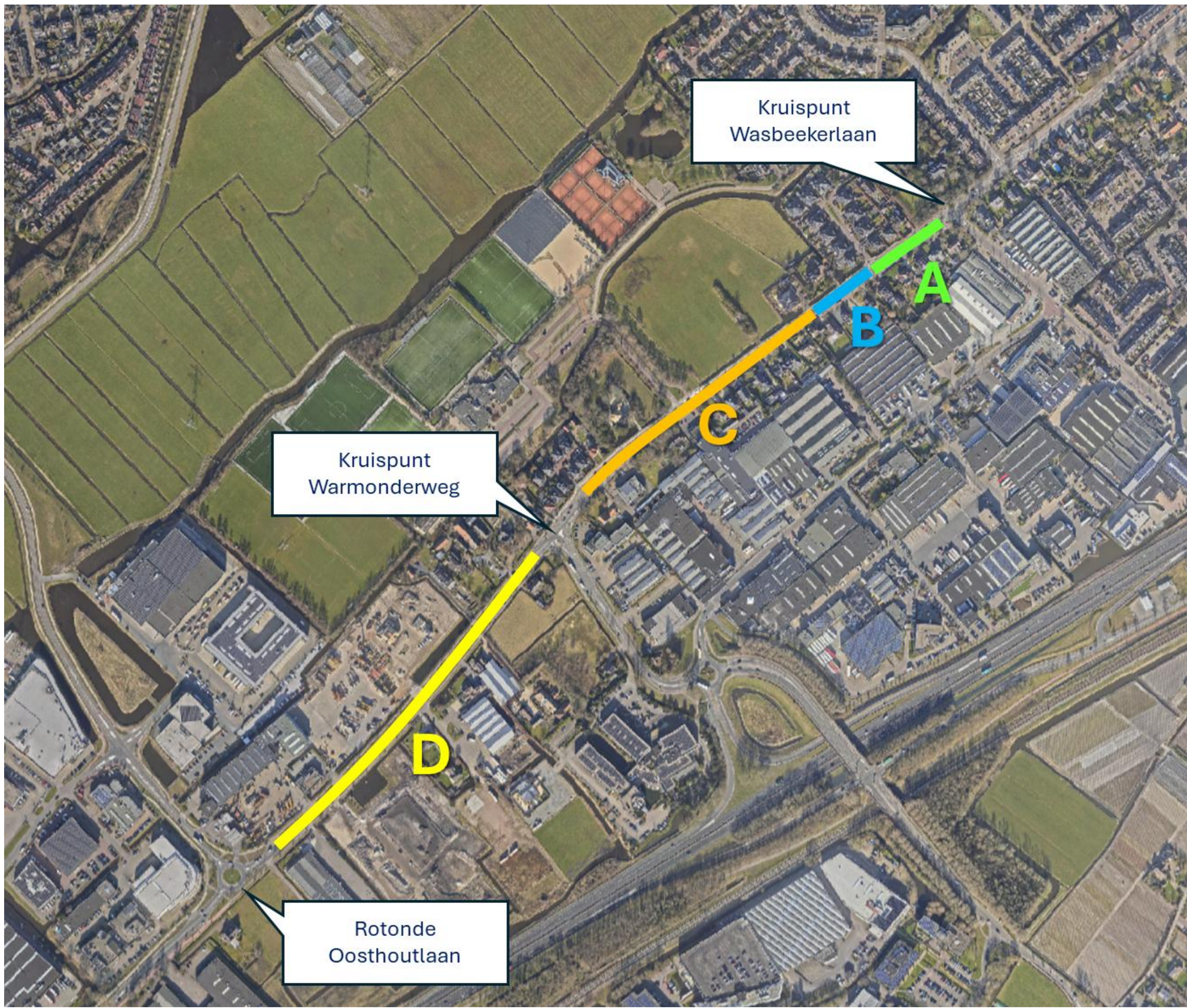


Hoofdstraat

- Het wegvak Hoofdstraat is op te delen in drie wegvakken met elk hun eigen inrichting: A, B en C.
- Voor het grootste deel (C) heeft de Hoofdstraat een brede rijbaan voor autoverkeer van circa 9,5 meter breed en smalle tussenbermen tussen de rijbaan en de fietspaden. Er ontbreekt een voetpad, terwijl dat binnen de bebouwde kom wel het uitgangspunt moet zijn.

Rijksstraatweg

- De Rijksstraatweg (deel D) heeft over de hele lengte een profiel met een rijbaan van circa 10,0 meter breed, bermen van 2 tot 3 meter breed tussen de rijbaan en het fietspad en fietspaden van 2,0 meter breed.



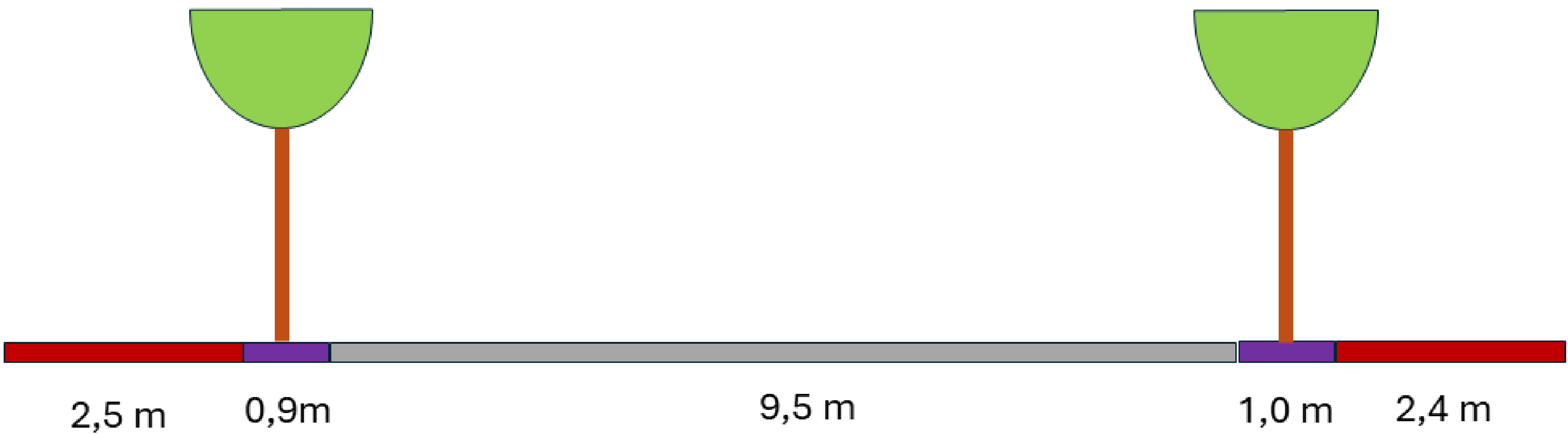
Wat willen bereiken?

- Een smallere rijbaan dan in de huidige situatie. De weg moet uiteraard wel breed genoeg zijn voor het verkeer.
Een minder brede weg ligt minder dicht bij de woningen en nodigt minder uit tot (te) hard rijden.
- Meer ruimte voor groen en bomen. Op deze manier maken we een aantrekkelijkere woonomgeving en een fraaiere entree van Sassenheim.
- Voldoende brede fietspaden, zodat fietsers genoeg ruimte hebben. Dat fietst fijner en is veiliger.
- Ruimte voor voetgangers. Er ligt nu geen voetpad, terwijl dat binnen de bebouwde kom wel hoort. Met de nieuwbouw in Langeveld en andere ontwikkelingen zal het aantal voetgangers toenemen.

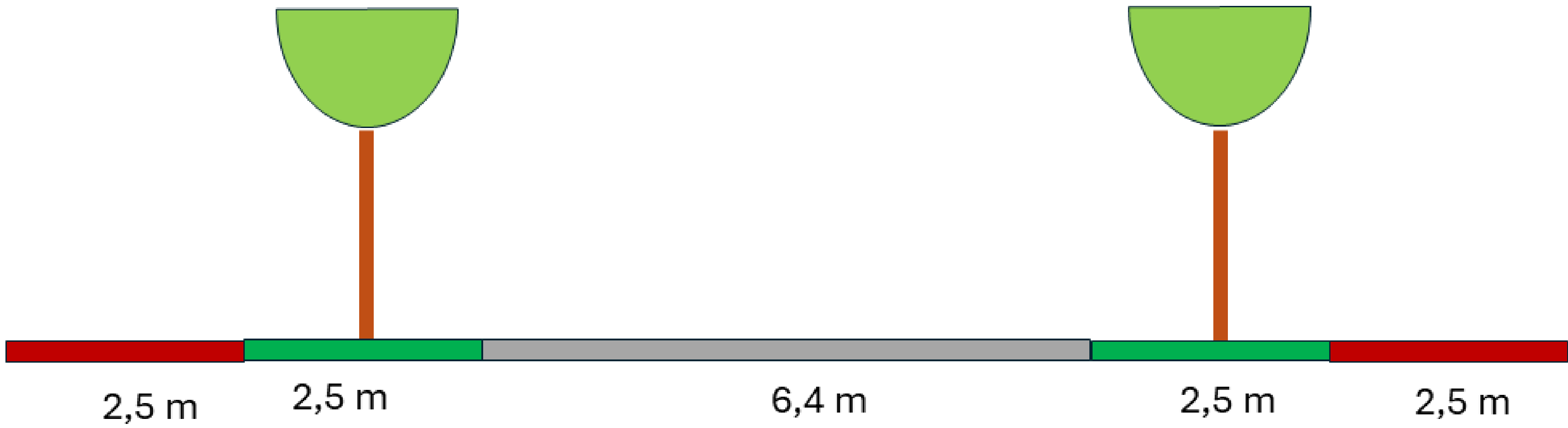
Denkrichtingen

- Hieronder staan enkele mogelijke inrichtingen, uitgaande van een andere indeling van de beschikbare ruimte.
- Dit zijn nog geen voorstellen, maar eerste ideeën.
- Er ontstaat meer ruimte voor andere functies, maar de breedte blijft beperkt en we moeten keuzes maken.

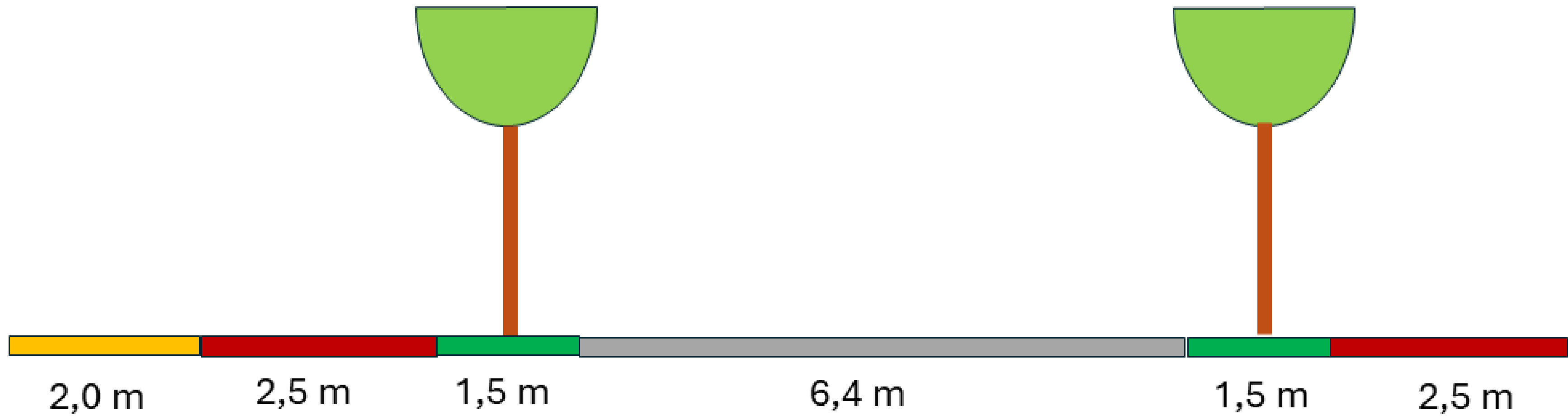
Huidig profiel:



Variant met bredere bermen geen stoep:



Variant met stoep:



Legenda

Voetpad:

Rijbaan:

Berm:

Fietspad:

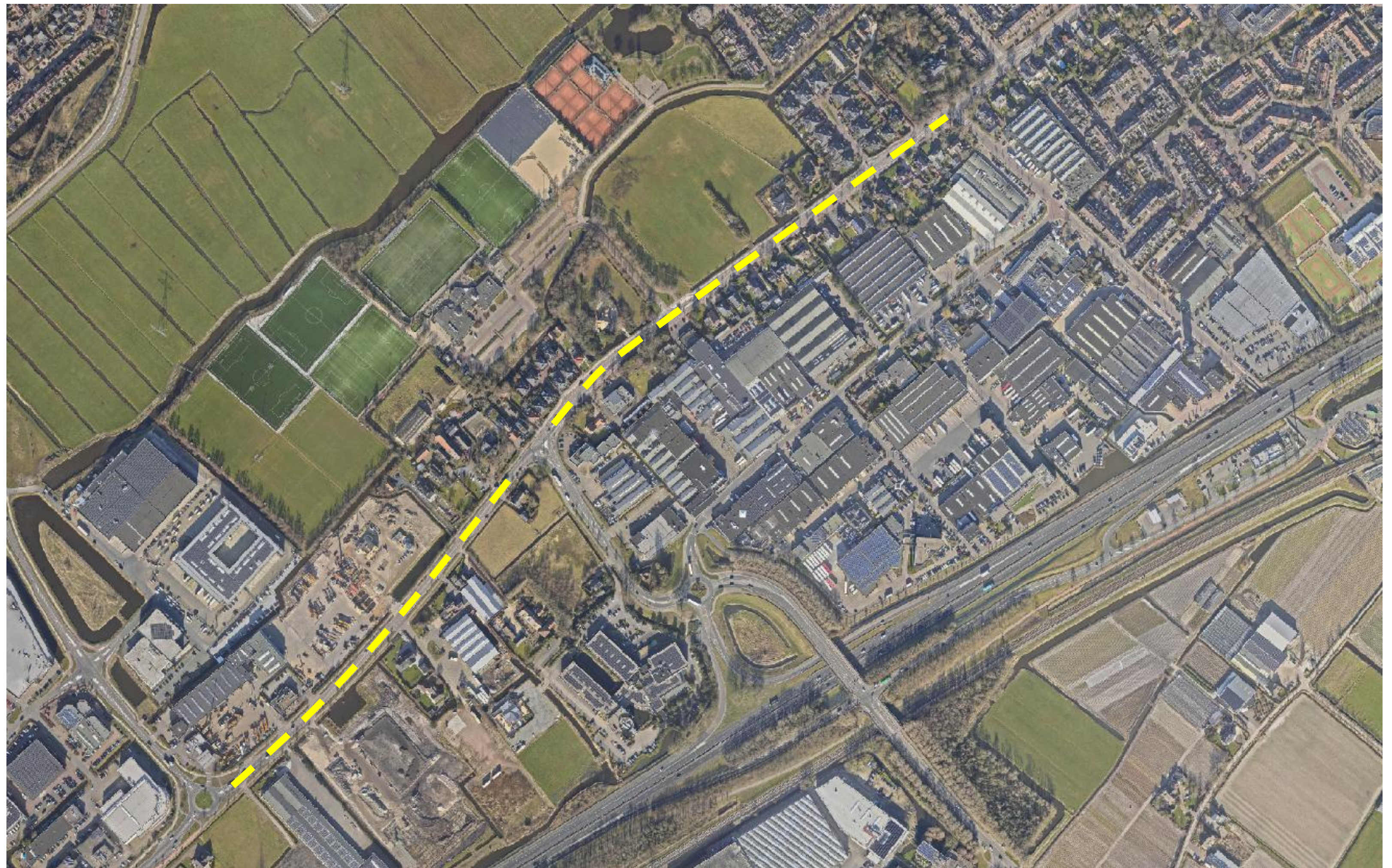
Klinkerstrook:

Aanleiding en context

Poster #1

Wat is er aan de hand?

- De fundering van de Rijksstraatweg en Hoofdstraat is versleten en moet worden vervangen.
- De weg moet volledig nieuw worden aangelegd. Dit is ingrijpend maar biedt ook kansen voor verbetering.
- Het gaat om de Rijksstraatweg tussen de Oosthoutlaan en Warmonderweg en de Hoofdstraat tussen de Warmonderweg en Wasbeekerlaan (geel gestippeld op de kaart).



Belangrijke verbindingen

- De Rijksstraatweg en de Hoofdstraat zijn drukke wegen, belangrijk voor de bereikbaarheid van Sassenheim en Voorhout.
- In de directe omgeving liggen bedrijven die voor hun bereikbaarheid afhankelijk zijn van deze wegen.
- Het deel Rijksstraatweg ligt buiten de bebouwde kom (60 km/u). Hier rijden zo'n 15.000 motorvoertuigen per dag.
- Het deel Hoofdstraat ligt binnen de kom (50 km/u). Hier rijden circa 12.000 motorvoertuigen/dag.



Relatie met het HOV-project

- We gaan de drie kruispunten op dit deel aanpakken. Dit doen we om de doorstroming te verbeteren. Hier is al eerder een besluit over genomen.
- Dit zijn de kruisingen met de Oosthoutlaan, Warmonderweg en Wasbeekerlaan.
- Deze aanpassingen zijn onderdeel van het zgn. HOV-project. Dat staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Zie: www.teylingen.nl/hov
- De insteek is om werk met werk te maken en deze maatregelen in combinatie uit te voeren.

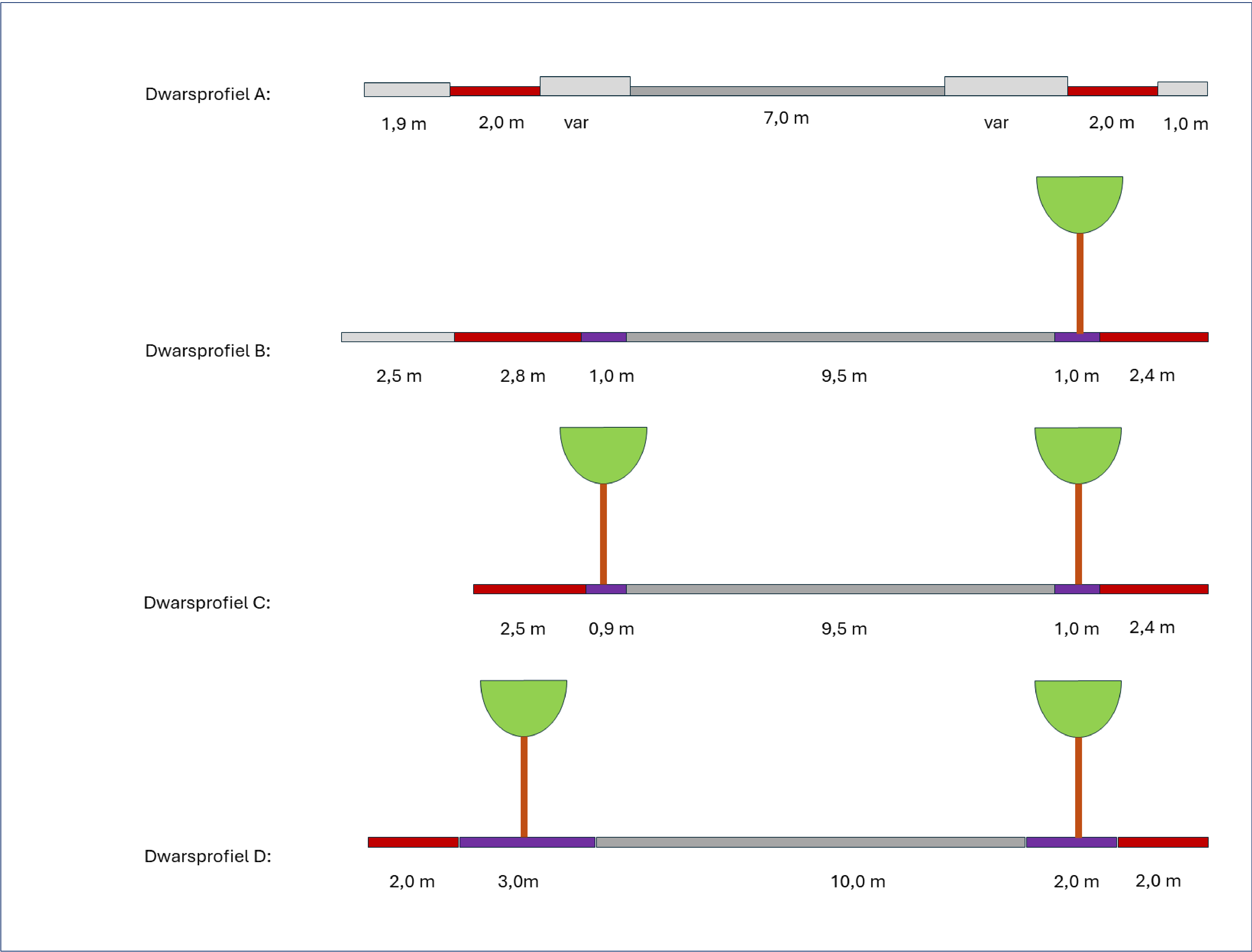
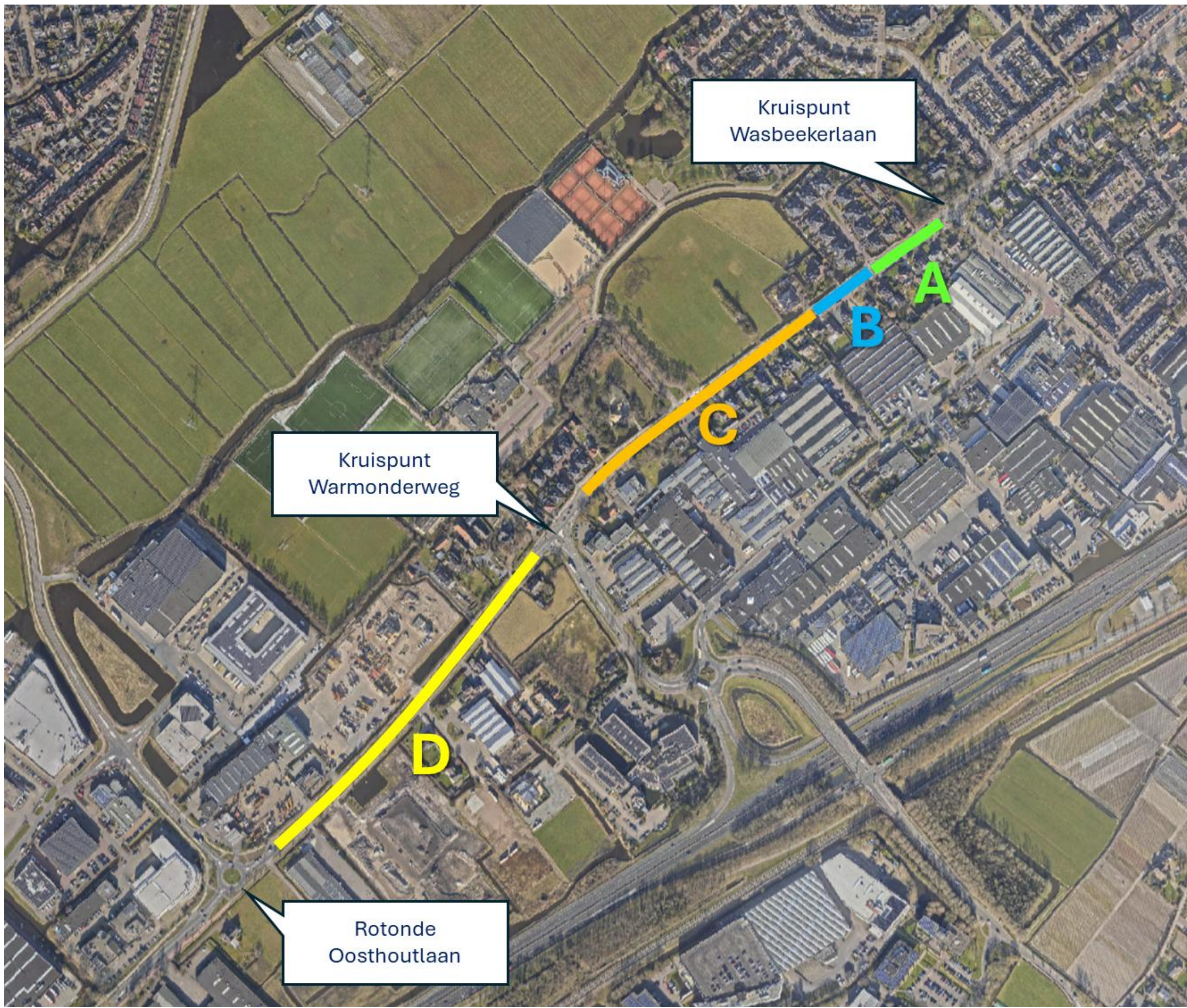


Hoofdstraat

- Het wegvak Hoofdstraat is op te delen in drie wegvakken met elk hun eigen inrichting: A, B en C.
- Voor het grootste deel (C) heeft de Hoofdstraat een brede rijbaan voor autoverkeer van circa 9,5 meter breed en smalle tussenbermen tussen de rijbaan en de fietspaden. Er ontbreekt een voetpad, terwijl dat binnen de bebouwde kom wel het uitgangspunt is.

Rijksstraatweg

- De Rijksstraatweg (deel D) heeft over de hele lengte een profiel met een rijbaan van circa 10,0 meter breed, berm van 2 tot 3 meter breed tussen de rijbaan en het fietspad en fietspaden van 2,0 meter breed.



Bouwstenen en varianten Hoofdstraat

Poster #3

Wat willen bereiken?

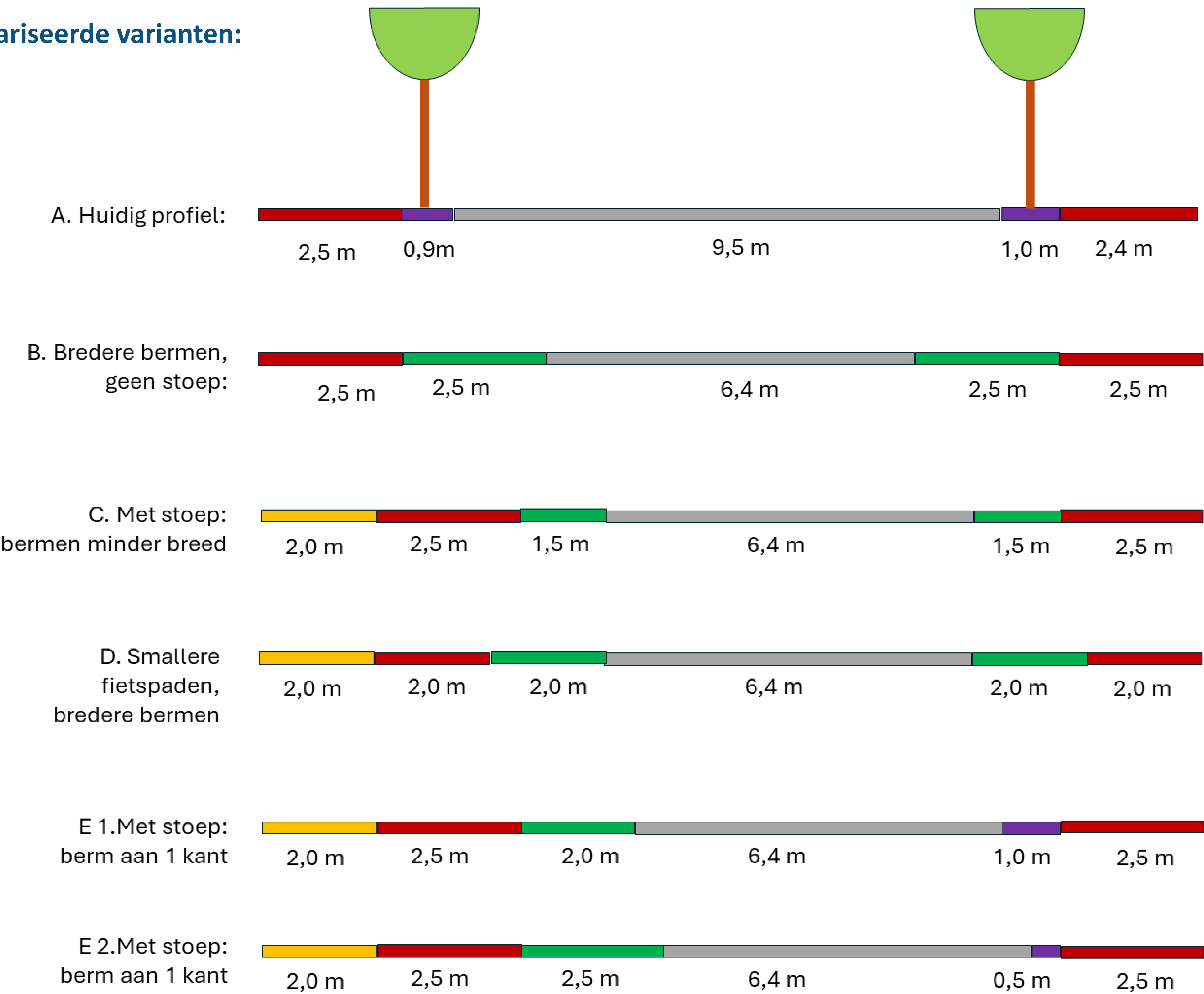
- Een smallere rijbaan. De huidige breedte voldoet niet aan geldende richtlijnen. De weg moet uiteraard wel breed genoeg zijn voor het verkeer en de belangrijke verkeersfunctie van de weg.
- Een minder brede weg nodigt minder uit tot (te) hard rijden en ligt verder weg van de woningen.
- Meer ruimte voor bomen. Op deze manier een aantrekkelijkere woonomgeving en een fraaiere entree.
- Fietspaden met goede breedte, zodat fietsers genoeg ruimte hebben. Dat fietst fijner en is veiliger.
- Ruimte voor voetgangers. Er ligt nu geen voetpad, terwijl dat binnen de bebouwde kom wel hoort.

Bouwstenen

Voor de verschillende onderwerpen gelden de volgende uitgangspunten als “bouwsteen”:

Autoverkeer/rijbaan: • CROW: breedte 5,80 tot 7,0 m • Hoge verkeersintensiteiten • Doorstroming en capaciteit zwaarwegend • Het blijft een ontsluitingsweg	Fietspaden: • Fietspaden, géén bromfiets • Huidig: 2,4 - 2,5 m • CROW: tot 750 f/u: 2,5-3,0 m • Trend: meer diversiteit in fietsen, meer breedte • Uitvoering in Easypath, rood	Voetgangers: • Binnen de kom hoort voetpad • Looproute sportvelden • Langeveld: meer voetgangers • Maat: 6 tegels + band = 2,0 m • Relatie veiligheid fietspad • Veel genoemd in inspraak	Tussenbermen en bomen: • Nu heel smal, beklinterd • Gebruikt om te parkeren • Bomen gaan het nooit goed doen, meer ruimte nodig. • Laanbeplanting zeer gewenst: aanzicht van dorpsentree
---	--	--	---

Geïnterviewde varianten:



Wat willen bereiken?

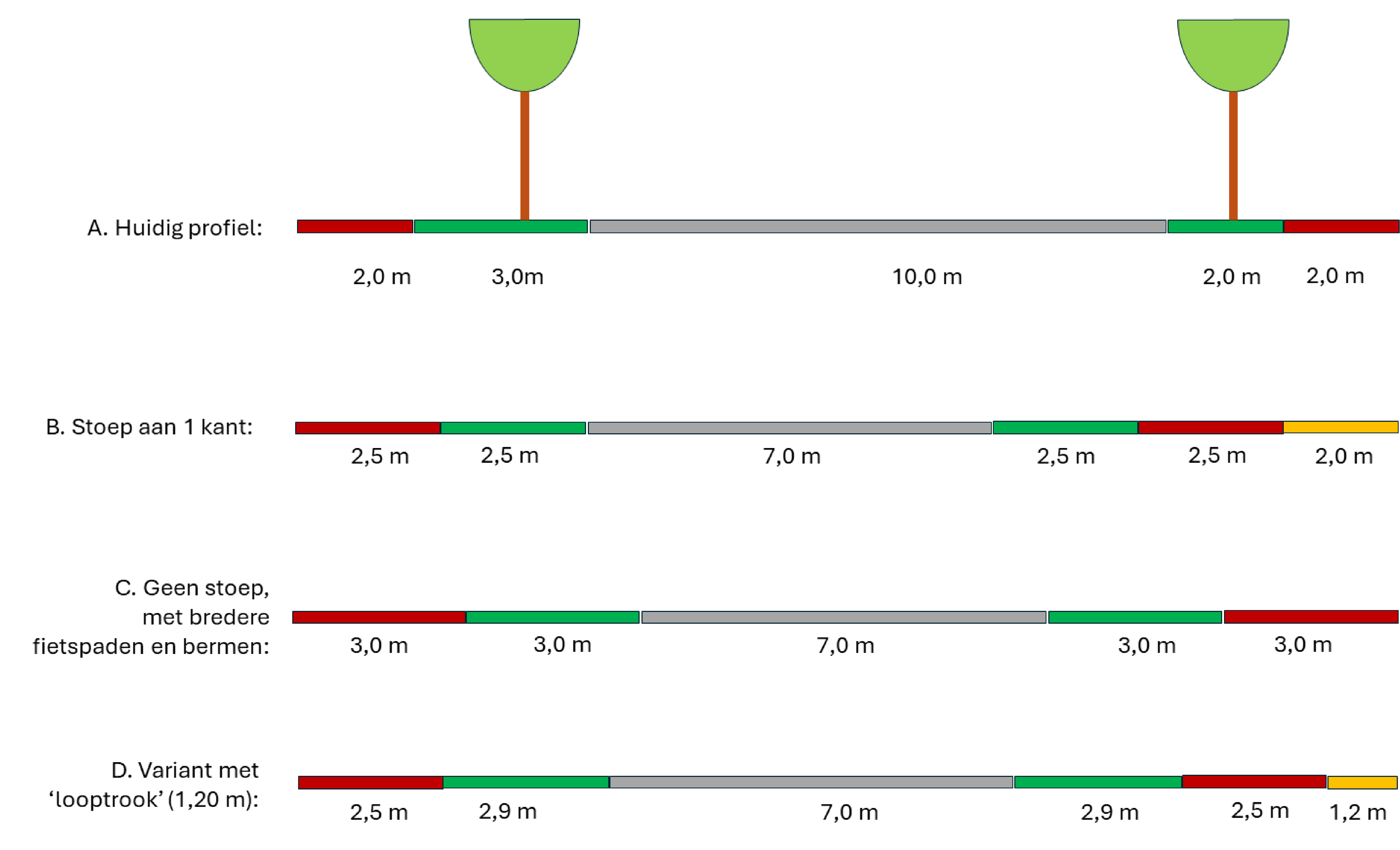
- Een smallere rijbaan dan in de huidige situatie. Een minder brede weg nodigt minder uit tot hard rijden. De huidige maat voldoet niet aan de geldende richtlijnen.
- De weg moet uiteraard wel breed genoeg zijn voor de zware verkeersfunctie en ruimte bieden aan de bedrijven langs de weg en het (grote en zware) verkeer.
- Meer ruimte voor groen en bomen. Op deze manier maken we een aantrekkelijkere entree van onze gemeente.
- Voldoende brede fietspaden, zodat fietsers genoeg ruimte hebben. Dat fietst fijner en is veiliger.
- Meer ruimte voor voetgangers. Er ligt geen voetpad. Meer ruimte voor voetgangers kan op verschillende manieren.

Bouwstenen

Voor de verschillende onderwerpen gelden de volgende uitgangspunten als “bouwsteen”:

Autoverkeer/rijbaan: • Weg <u>buiten</u> de kom • Gebiedsontsluitingsweg • CROW: breedte 7,0 tot 7,5 m • Ruimte voor hoge intensiteit en vrachtverkeer • Doorstroming en capaciteit	Bromfietspaden: • Brommers én fietsers • Meer snelheidsverschillen. • Huidig: 2,0 m • CROW: minstens 2,5 m • Relatie met eventueel voetpad • Uitvoering in Easypath	Voetgangers: • Buiten de kom: in beginsel geen voetpad • Niet consequent: langs de Bollendreef Hoogkamer wel • Minder voetgangers • Relatie met veiligheid fietspad	Tussenbermen en bomen: • Breder is altijd beter maar 2,5 meter is een goede maat voor een berm met bomen. • Laanbeplanting zeer gewenst • Wegbeeld als dorpsentree
--	--	--	---

Geïntegreerde varianten:



Welke stappen hebben we doorlopen?

- Inloopbijeenkomst januari 2026 om de omgeving te informeren en om input te vragen voor de verdere uitwerking en afweging: goed bezocht en waardevolle input.
- Technisch: inventarisatie kabels en leidingen, inmeting, verkeersgegevens.
- Afstemming met de nood- en hulpdiensten en Qbuzz en adviesvraag aan de Fietzersbond.
- Interne afstemming met de beheerders (wegen, groen, water, openbare verlichting, riolering).
- Op basis van alle informatie trechtering naar kansrijke varianten.
- De gemeenteraad is op 11 mei 2026 bijgepraat over de stand van zaken.

Waar staan we nu?

- Vandaag informeren over het project, de stand van zaken en het vervolg.
- De mogelijkheid bieden voor reactie en maken van vervolgafspraken waar nodig.
- Er is nog geen besluit genomen: we zitten nog in de studiefase.
- Daarom nu nog geen zicht op de planning en fasering en gevolgen op de bereikbaarheid etc.
- Dat werken we uit als duidelijk is dat het project doorgaat.

Hoe ziet het vervolg er uit?

- Komende periode: standpunt college over voorkeursvariant voor beide wegvakken.
- Voorleggen aan de nood- en hulpdiensten, Qbuzz, Fietzersbond.
- Informeren van de omgeving: bewoners, bedrijven en instellingen.
- Het college doet een voorstel aan de gemeenteraad. De gemeenteraad besluit.
- Planning: vergadering gemeenteraad 1 oktober.
- Bij een positief besluit wordt het project verder uitgewerkt en voorbereid.
- Parallel daaraan verdere uitwerking van het ontwerp: een keuze over een voorkeursprofiel is nog geen uitgewerkt ontwerp – maar is het vertrekpunt voor het op te stellen ontwerp.
- Het uitwerken van het ontwerp biedt de mogelijkheid voor maatwerk waar nodig.
- Bij een positief besluit werken we de planning verder uit en ook de randvoorwaarden en uitgangspunten met betrekking tot bereikbaarheid en hinderbeperking.
- De insteek is om werk met werk te maken met de HOV-kruispuntaanpassingen, in 2027.



Verkenning herinrichting Rijksweg en Hoofdstraat Sassenheim

Beeldvormende sessie gemeenteraad, 11 mei 2026



gemeente
TEYLINGEN

Inhoud van deze presentatie

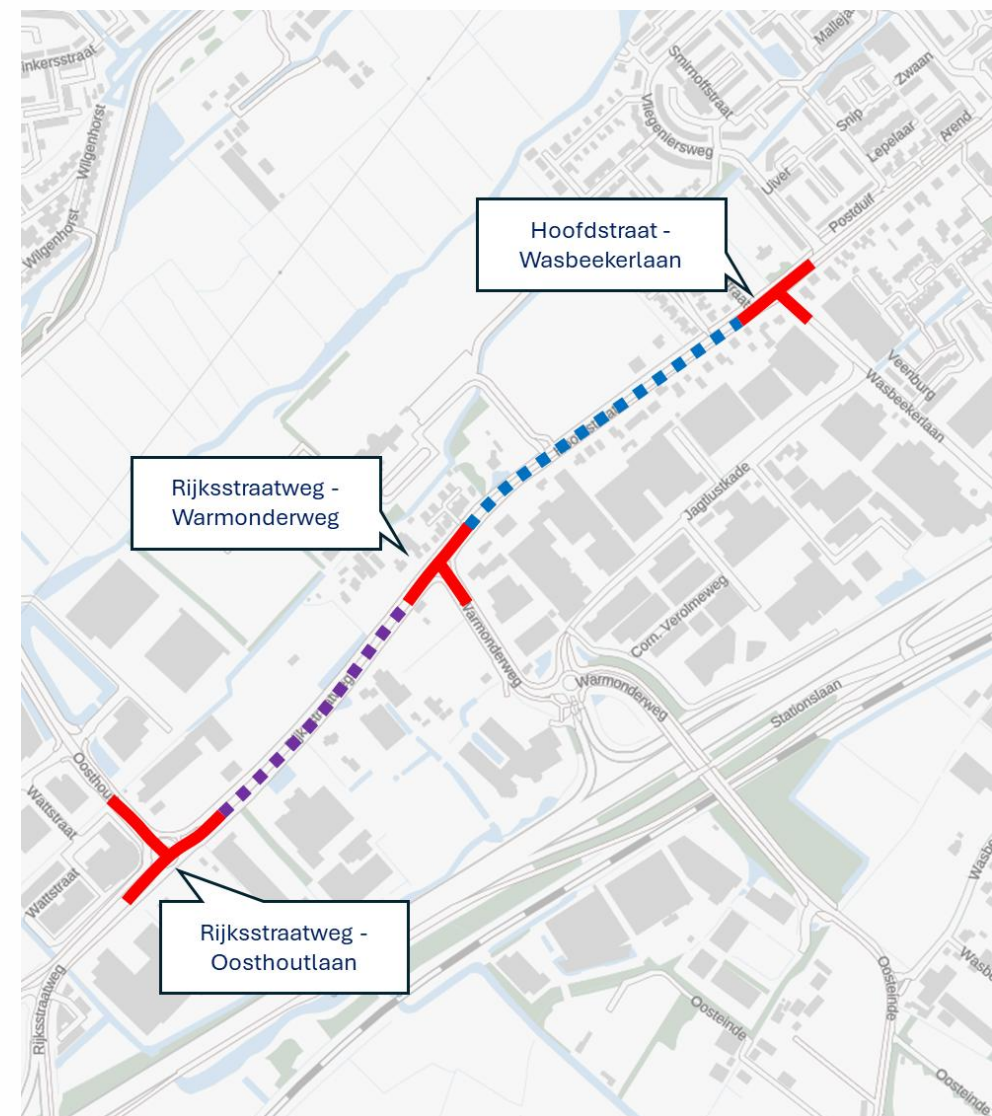
- Aanleiding, begrenzing en doel
- Doorlopen stappen
- Van “bouwstenen” naar kansrijke varianten
- Vervolgstappen de komende periode



gemeente
TEYLINGEN

Aanleiding, begrenzing en doel

- Aanpassing van drie kruispunten om de capaciteit en doorstroming te verbeteren (HOV-project); in voorbereiding conform het raadsbesluit hierover
- Uitgangspunt: onderhoud aan de tussenliggende wegvakken hiermee combineren en zo werk-met-werk maken
- Onderzoek laat zien dat de restlevensduur 'nihil' is
- Nodig: volledige reconstructie van de weg. Dus: tot en met de funding er uit en opnieuw opbouwen
- Project gestart om te komen tot een voorstel voor de inrichting van beide delen. Raad is hierover met raadsbrief van 26 november 2025 geïnformeerd



Aanleiding, begrenzing en doel

Volledige reconstructie is ingrijpend maar biedt ook kansen!

Huidige situatie:

- De rijbaan is (heel) breed: 9,5 tot 10,0 meter
- Fietspaden zijn smaller dan gewenst
- Langs het grootste deel ligt geen voetpad

Wat zegt het beleid? (vastgesteld Mobiliteitsplan Teylingen)

- *Wegen zijn te breed, hoge snelheden, weinig ruimte voor fietsers*
- *Verbetervoorstellen: versmallen rijbaan en verbeteren fietsvoorzieningen*
- *Beleid gericht op voetgangersvoorzieningen*

Met name langs de Hoofdstraat weinig ruimte voor de bomen terwijl we inzetten op klimaatadaptatie en verminderen hittestress door groen



Aanleiding, begrenzing en doel

Een aangepast profiel met smallere rijbaan heeft veel voordelen:

- Een **wegbeeld** dat aansluit bij de functie van de weg en het beoogde gedrag
- Lagere snelheid is **veiliger** (oversteekbaarheid, oprijbaarheid)
- Meer ruimte voor **fiets**voorzieningen
- Ruimte voor **voetgangers**voorzieningen
- Meer ruimte voor **bomen/groen**
- **Aantrekkelijkheid van de entree** van de gemeente
- De weg c.q. het verkeer komt op iets grotere afstand van de **woningen**
- Lagere **kosten** (iedere m2 weg kost enkele honderden euro's)

Uiteraard wel binnen de mogelijkheden die er zijn gezien de functie en het gebruik: het zijn 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 aanliggende bedrijven



gemeente
TEYLINGEN

Doorlopen stappen

- Inloopbijeenkomst medio januari 2026 (bij de start van het project) om de omgeving te informeren en om input te vragen voor de verdere uitwerking en afweging: goed bezocht en waardevolle input
- Technisch: inventarisatie kabels en leidingen, inmeting, verkeersgegevens
- Afstemming met de nood- en hulpdiensten en Qbuzz en adviesvraag aan de Fietzersbond
- Interne afstemming met de beheerders (wegen, groen, water, OVL, riolering)
- Ontwerpsessie om te komen tot een trechtering naar kansrijke varianten
- Binnenkort ook nog: bijeenkomst voor de bedrijven



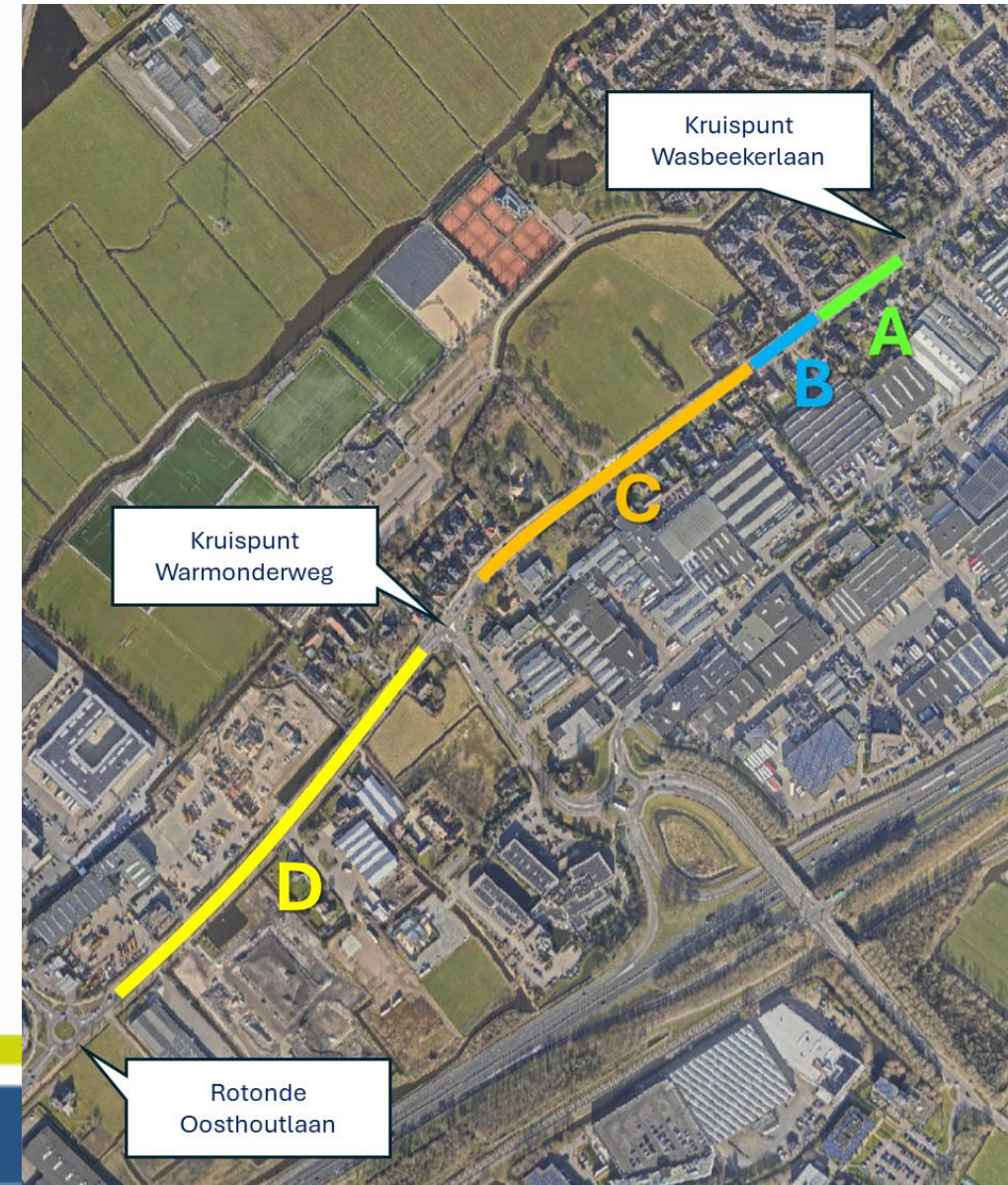
gemeente
TEYLINGEN

Van bouwstenen naar kansrijke varianten

Op hoofdlijn onderscheid in 4 wegvakken

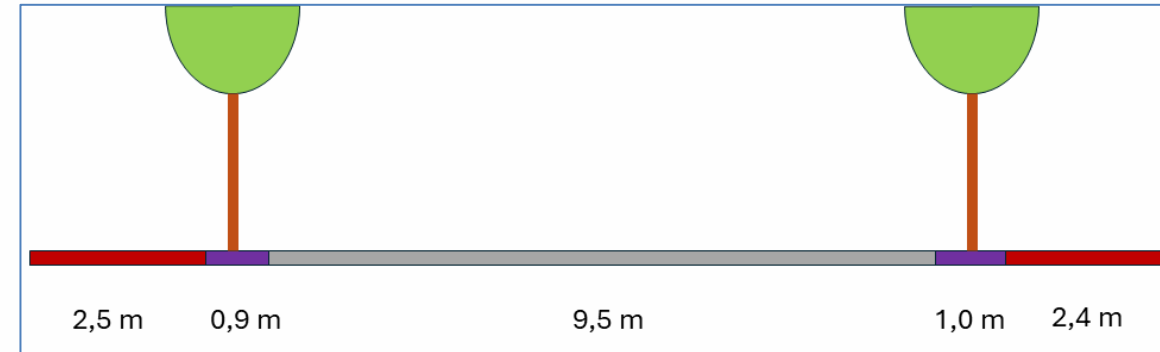
- A. Hoofdstraat (kort stukje): aan beide zijden een stoep, geen overmaat
- B. Hoofdstraat (kort stukje): aan één kant een stoep i.c.m. een brede weg
- C. Hoofdstraat (langste deel): consistent profiel met een brede weg, zonder stoep
- D. Rijkstraatweg: consistent profiel met een brede weg, zonder stoep

We maken een uitwerking en afweging voor delen C en D. In het ontwerp van A en B wordt daar dan bij aangesloten.



Wegvak C - Hoofdstraat

- Wegvak binnen de bebouwde kom (50 km/u)
- Belangrijke verkeersfunctie: ca. 13.000 mvt/etm
- Asfaltbreedte 9,5 meter
- Fietspaden zijn 2,4~2,5 meter breed
- Zuidzijde in rode tegels, noordzijde in Easypath
- Geen stoep
- Tussen de weg en het fietspad aan beide zijden een smalle 'berm': bestraat en met bomen
- Veel (particuliere) uitritten: woningen en bedrijven
- Relevante ontwikkeling: Langeveld



Wegvak C – Hoofdstraat: “bouwstenen”

Autoverkeer/rijbaan:

- CROW: breedte 5,80 tot 7,0 m
- Hoge intensiteiten
- Doorstroming en capaciteit zwaarwegend
- LIOR: met kantopsluiting

Fietspaden:

- Fietspaden, géén bromfiets
- Huidig: 2,4-2,5 m
- CROW: tot 750 f/u: 2,5-3,0 m
- Trend: meer diversiteit in fietsen, meer breedte
- LIOR: Easypath, rood

Voetgangers:

- Binnen de kom hoort voetpad
- Looproute sportvelden
- Langeveld: meer voetgangers
- CROW: 6 tegels + band = 2,0 m
- Relatie veiligheid fietspad
- Veel genoemd in inspraak

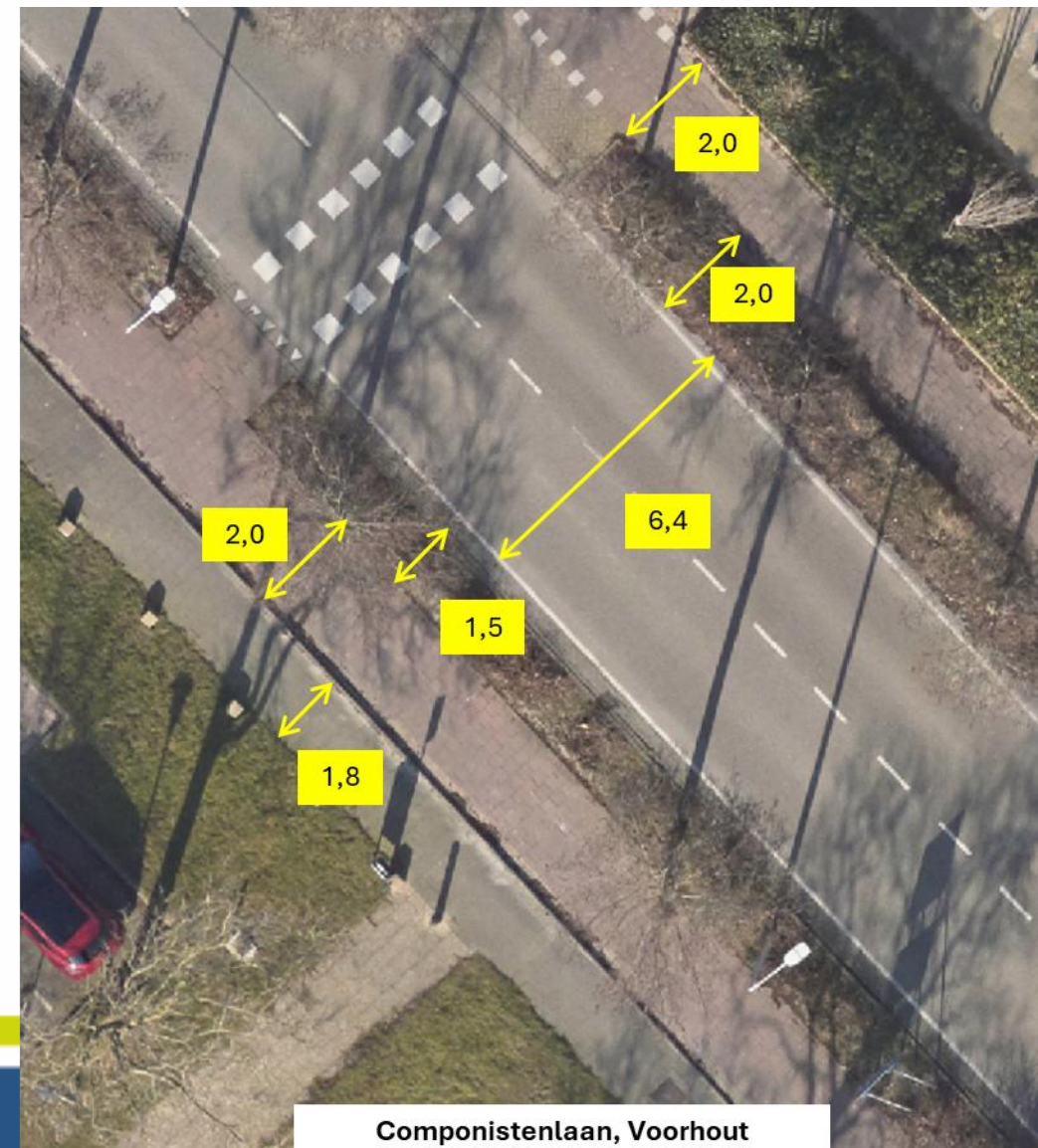
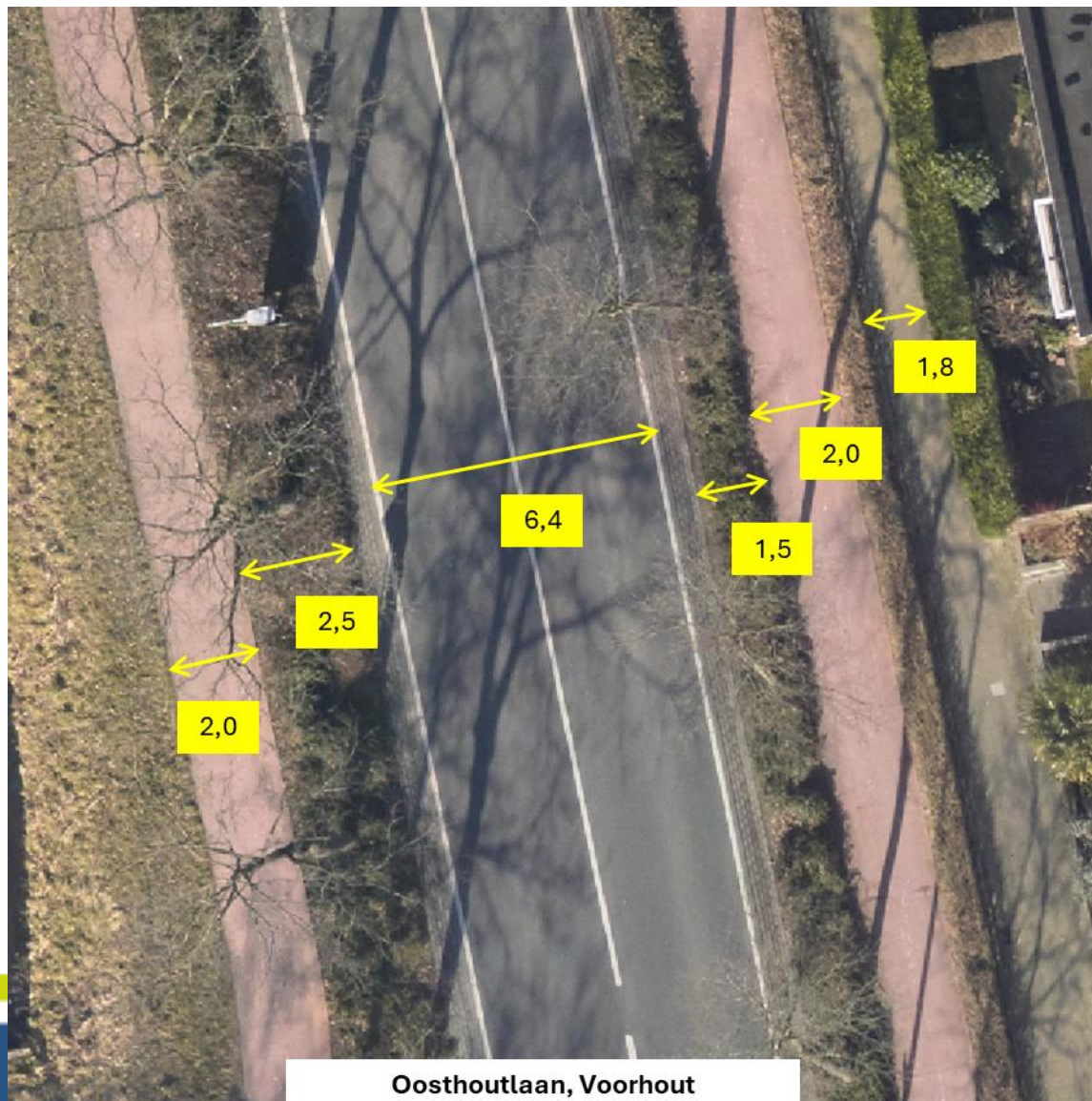
Tussenbermen en bomen:

- Nu heel smal, beklinderd
- Gebruikt om te parkeren
- Bomen gaan het nooit goed doen, meer ruimte nodig.
- Laanbeplanting zeer gewenst



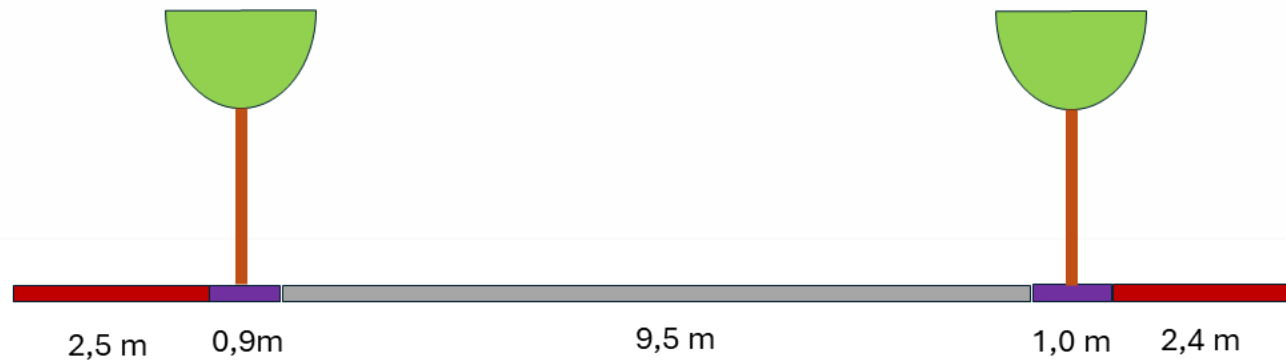
gemeente
TEYLINGEN

Wegvak C – Hoofdstraat: referenties

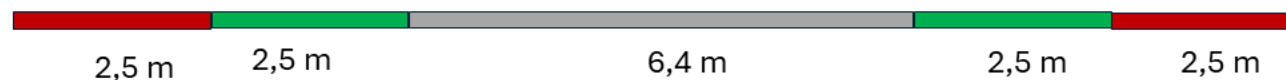


Wegvak C – varianten

A. Huidig profiel:



B. Bredere bermen, geen stoep:



C. Met stoep: bermen minder breed



D. Smallere fietspaden, bredere bermen



E 1. Met stoep: berm aan 1 kant



E 2. Met stoep: berm aan 1 kant



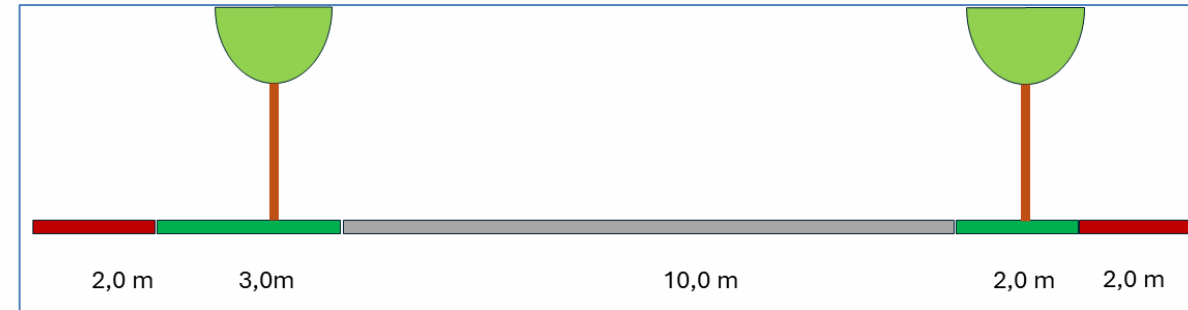
Wegvak C – eerste afweging

- Uitgangspunt rijbaan: breed genoeg, niet breder dan nodig, passend bij de functie
- Door de smallere rijbaan ontstaat ruimte
- Voor de fietspaden wordt geadviseerd een breedte van 2,5 m – variant met smallere fietspaden wordt afgeraden
- Hoofdvraag: komt de vrijkomende ruimte ten goede aan een voetpad of bredere bermen
- Een 'asymmetrisch' profiel raden we sterk af gezien de gevolgen op kabels en leidingen en verschuiven van de as van de weg
- Uit de inspraak komt veel draagvlak naar voren voor een stoep langs dit deel. Veel insprekers geven aan dat dit zwaarder weegt dan bredere berm
- Vanuit Groen ook in de variant met stoep mogelijkheden voor laanbeplanting, zij het minder goed dan in de variant zonder stoep



Wegvak D - Rijksweg

- Wegvak buiten de bebouwde kom (60 km/u)
- Belangrijke verkeersfunctie: ca. 15.000 mvt/etm
- Asfaltbreedte 10,0 meter
- Fietspaden zijn 2,0 meter breed (stelcon)
- Geen stoep
- Tussen de weg en het fietspad aan beide zijden een berm van 2 of 3 meter breed
- Minder woningen en uitritten dan de Hoofdstraat
- Veel vrachtverkeer en bedrijven met groot/zwaar verkeer gevestigd langs de weg



Wegvak D – Rijksstraatweg: “bouwstenen”

Autoverkeer/rijbaan:

- Weg buiten de kom
- CROW: breedte 7,0 tot 7,5 m (Gebiedsontsluitingsweg 80)
- Ruimte voor hoge intensiteit en vrachtverkeer.
- Doorstroming en capaciteit zwaarwegend.

Bromfietspaden:

- Brommers én fietsers
- Meer snelheidsverschillen.
- Huidig: 2,0 m
- CROW: minstens 2,5 m
- Relatie met aanwezigheid voetpad
- LIOR: Easypath

Voetgangers:

- Buiten de kom in beginsel geen voetpad
- Niet consequent: langs de Bollendreef Hooghkamer wel
- Niet veel voetgangers (minder dan Hoofdstraat)
- Relatie met veiligheid fietspad.

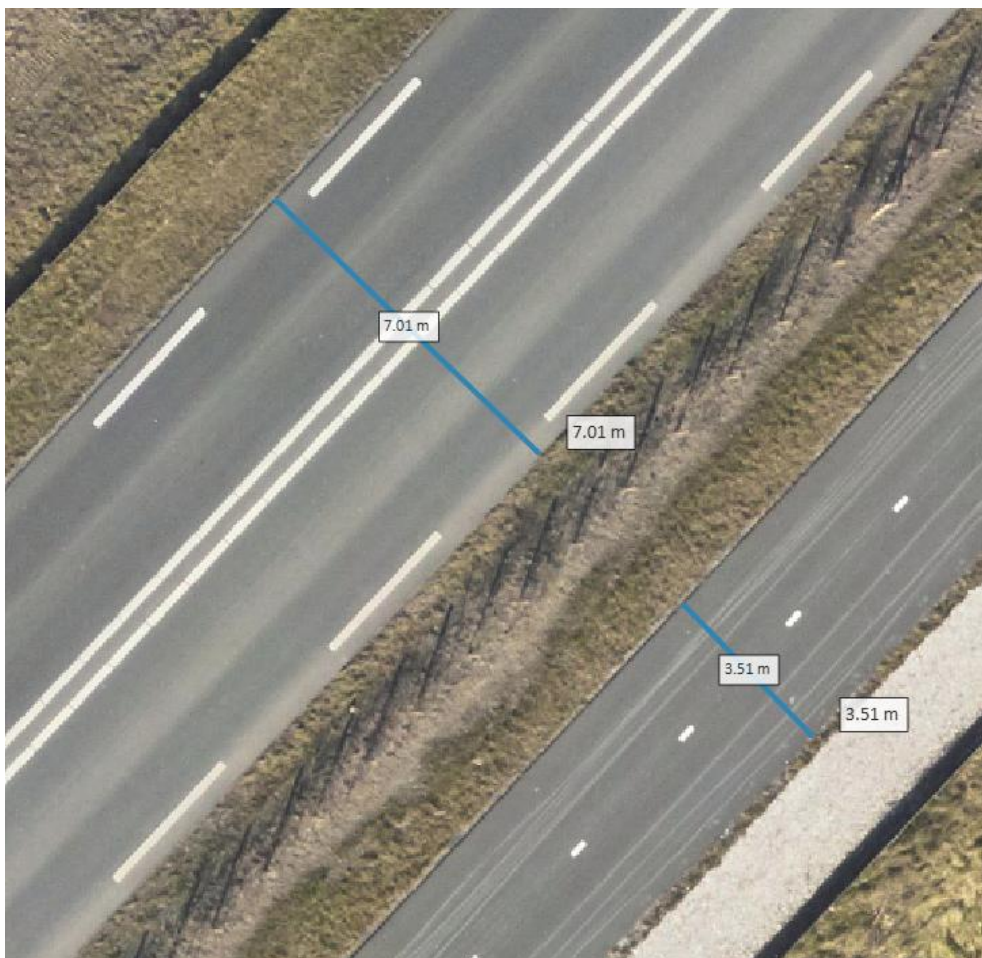
Tussenbermen en bomen:

- Breder is altijd beter maar 2,5 meter is een goede maat voor een berm met bomen.
- Laanbeplanting zeer gewenst
- Wegbeeld als entree van de gemeente

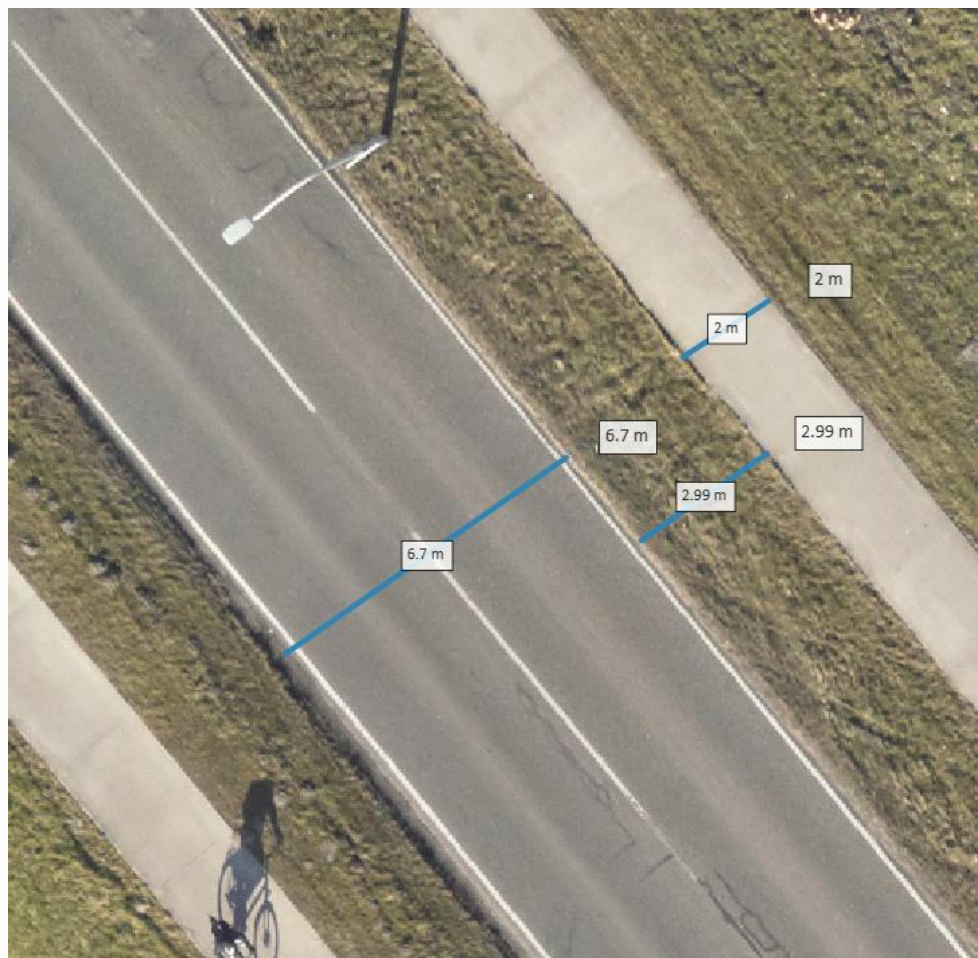


gemeente
TEYLINGEN

Wegvak D – Rijksstraatweg: referenties



Bollendreef Voorhout (Noordelijke Randweg): rijbaan 7,0 meter, fietspad 3,5 meter (2-richtingen), met 'schelpenpad'

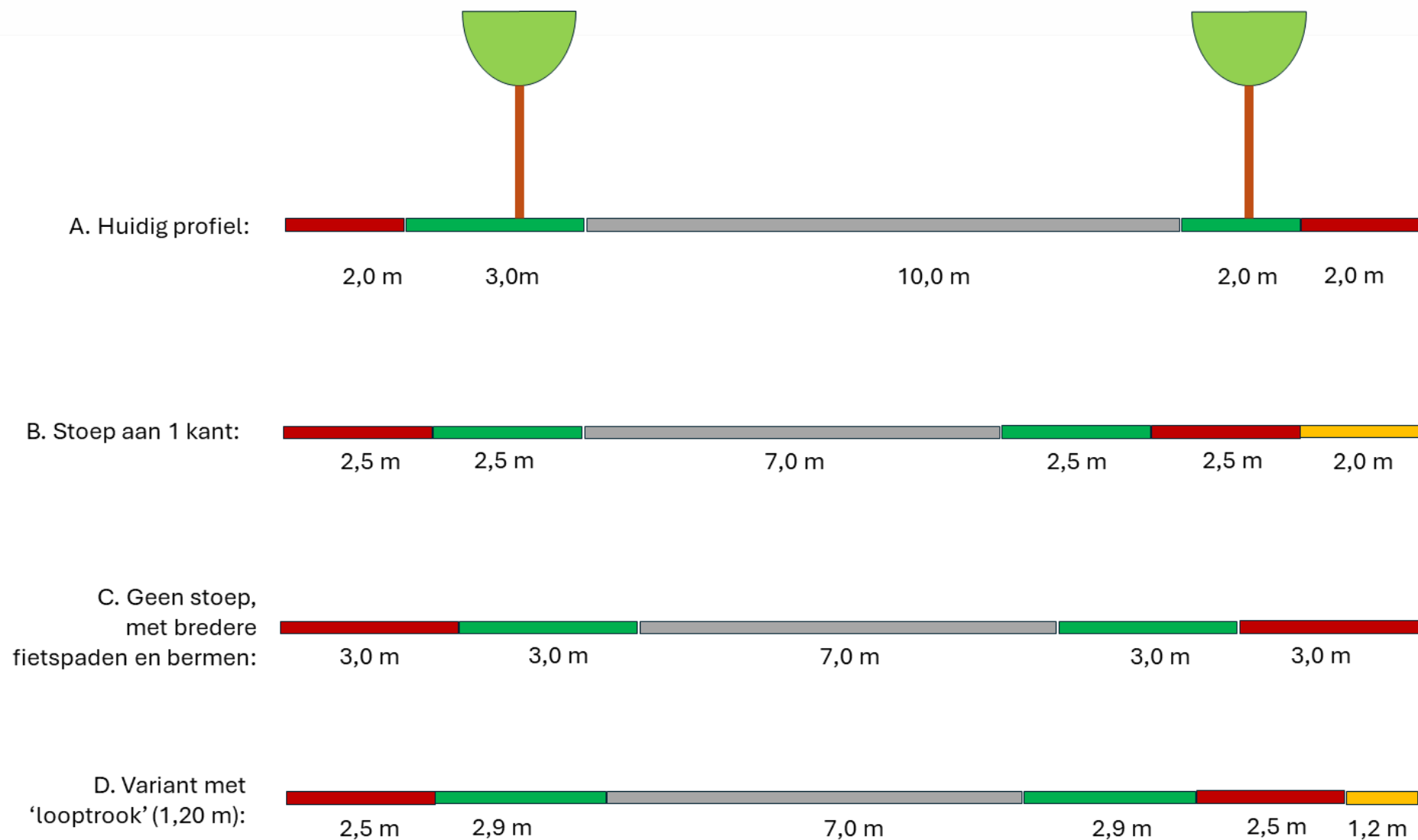


Oosthoutlaan (buiten de kom, tussen Voorhout en Sassenheim)
rijbaan 6,7 meter, fietspad 2,0 meter
(1-richtingen), bermen 3,0 meter



gemeente
TEYLINGEN

Wegvak D – varianten



Wegvak D – eerste afweging

- Uitgangspunt rijbaan: breedte op basis van geldende richtlijnen, passend bij de zware verkeersfunctie
- Bromfietspaden zijn nu te smal. Meer snelheidsverschillen dan binnen de kom. In ieder geval verbreden naar 2,5 meter.
- Buiten de kom in principe geen voetpad, maar het is niet 'verboden'. De vraag is wel of het qua kosten, ruimtebeslag en beheer in verhouding staat. Bij een voetpad aan één kant zullen voetgangers vaak niet oversteken en alsnog op het fietspad lopen.
- Alternatief zien we in een variant met bredere fietspaden (3,0 meter). Op die manier aan beide zijden meer ruimte voor voetgangers en ook de (brom)fietsers profiteren hiervan, terwijl de totale verhardingsbreedte toch smaller is.
- De Fietzersbond pleit voor deze variant.



Vervolgstappen

- Sessie met bedrijven – via Business Platform Teylingen
- Standpunt college en voorstel richting de gemeenteraad
- Voorstel inhoudelijk met financiële consequenties en dekkingsvoorstel
- Planning: vergadering gemeenteraad 1 oktober
- Bij een positief besluit gevolgen verwerken in de begroting 2027
- Parallel daaraan verdere uitwerking van het ontwerp: een keuze over het principe profiel is nog geen ontwerp
- Uit de inspraak komen 'lokale' aandachtspunten en verbeterpunten naar voren die in een nader ontwerp moeten worden uitgewerkt
- Als we de combinatie willen maken met de kruispuntaanpassingen, in 2027, moeten we doorpakken



gemeente
TEYLINGEN