

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG



**Leidschendam-
Voorburg**

Datum 21 december 2021
Nummer 2629
Onderwerp Raadsvoorstel Beheersing verkeer Mall

Portefeuillehouder Wethouder Van Eekelen
Behandeld door P. Blom

1. Gevraagd raadsbesluit

- Continueren van de projectmatige inzet in het jaar 2022 ter beheersing van de verkeerstromen rond The Mall of the Netherlands (de Mall).
- Beschikbaar stellen van een incidenteel bedrag van € 1.200.000 voor de komende 3 jaar ten laste van de Bestemmingsreserve Mobiliteit ten behoeve van het projectmatig ontwikkelen en implementeren van een aantal technische verkeers- en mobiliteitsmaatregelen en voor de tijdelijke inzet van een mobiliteitsregisseur.
- De beheer- en onderhoudskosten die voortkomen uit deze technische verkeers- en mobiliteitsmaatregelen van € 50.000 per jaar vanaf 2023 opnemen in de meerjarenbegroting 2023-2026.
- Instemmen met het realiseren van infrastructurele maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de bereikbaarheid rond de Mall en hiervoor een investeringskrediet van € 250.000 vast te stellen voor aanpassingen aan verkeersregelinstallaties en het plaatsen van verkeerscamera's en een investeringskrediet van € 160.000 vast te stellen voor aanpassingen aan de fysieke infrastructuur.
- De hieruit voortvloeiende kapitaalslasten van € 25.000 per jaar vanaf 2023 op te nemen in de meerjarenbegroting 2023-2026.
- Begrotingswijziging 6 vast te stellen.

2. Waarom wordt de raad dit besluit voorgelegd? (In welke context, bijv. vanwege wet- en regelgeving of nieuw initiatief en wat komt hierna nog)

De komst van The Mall of the Netherlands (de Mall) naar de gemeente Leidschendam-Voorburg kent meerdere kanten. De Mall brengt een impuls voor de directe en indirecte werkgelegenheid in Leidschendam-Voorburg met zich mee en levert daarmee een structurele economische bijdrage aan de gemeente. De inwoners van Leidschendam-Voorburg hebben een shopping mall met vele voorzieningen van hoog kwaliteitsniveau 'om de hoek'. Daarnaast levert de Mall een structureel hogere WOZ-bijdrage aan de gemeente in vergelijking met het voormalige winkelcentrum Leidsenhage. Tegelijkertijd zorgen de bezoekers van de Mall ook voor meer verkeer op de wegen rondom het winkelcentrum.

Sinds de opening van de Mall in het voorjaar van 2021 blijkt dat het op gezette tijden erg druk is op de wegen rond de Mall met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de gemeente en voor de inwoners in de wijken rond de Mall. In reactie daarop heeft het college per direct een Operationeel Mobiliteitscentrum (OMC) ingericht. De Taskforce heeft de afgelopen maanden met diverse ingrepen en maatregelen met succes ingezet op het verbeteren van de doorstroming van het verkeer rondom de Mall en het verminderen van de parkeerdruk in de omgeving. Tevens heeft de praktijkervaring tijdens de piekmomenten van de afgelopen maanden inzicht gegeven in de maatregelen die nodig zijn voor een betere verkeersdoorstroming. Verschillende van deze maatregelen zijn al in gang gezet. In het raadsdebat van 9 november jl. heeft het college toegezegd (ID 828) de raad te informeren over de noodzakelijke maatregelen voor de middellange termijn en de bijbehorende financiële gevolgen. In dit raadsvoorstel wordt de raad geïnformeerd over:

- 4.1 Eerder gezette stappen en de Taskforce
- 4.2 Parkeren in omliggende wijken
- 4.3 Te nemen maatregelen
- 4.4 Participatie omwonenden
- 4.5 Structureel inbedden in organisatie
- 5. Financiële gevolgen
- 6. Hoe verder

3. Aan welk doel (van de doelenboom in de begroting) draagt het voorstel bij?

Een goed bereikbare en verkeersveilige gemeente.

4. Welke argumenten zijn er voor de raad om het besluit te nemen? (Inhoudelijke uitleg, voor- en nadelen, financieel gevolg en risico's)

4.1 Eerder gezette stappen en de Taskforce

Na de piekmomenten tijdens Tweede Pinksterdag en Hemelvaartsdag in 2021 hebben de gemeente, Unibail Rodamco Westfield (URW), Rijkswaterstaat (RWS), Bereik(baar Haaglanden) en de RegioDesk per direct een gezamenlijk Taskforce ingericht. De Taskforce werkt sindsdien aan een gecoördineerde netwerkbrede verkeersaanpak, waarbij de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut. Dit betekent dat de Taskforce de knelpunten in de dagelijkse praktijk analyseert, concrete verbetermaatregelen ontwikkelt en direct implementeert, actief stuurt op de verkeers- en parkeerstromen tijdens drukke dagen en verbetermaatregelen voor de wat langere termijn ontwikkelt. Voor een uitgebreider overzicht van de deelnemers aan en de activiteiten van de Taskforce wordt verwezen naar bijlage 1.

Een van de onderdelen van deze Taskforce is het Operationeel Mobiliteitscentrum (OMC). De raad is hierover eerder geïnformeerd met raadsbrief (2445) van 13 juli 2021, alsmede tijdens de beeldvormende raad van 7 september 2021.

Activiteiten van dit OMC zijn onder meer:

- Het inzetten van verkeersscenario's door Rijkswaterstaat, in afstemming met de RegioDesk. De verkeersscenario's zijn ontwikkeld om het verkeer met hulp van digitale borden en verkeerslichten bij iedere mogelijke situatie optimaal en voorspelbaar te laten geleiden door de RegioDesk.
- Het inzetten van de parkeerverwijssystemen van de Mall.
- Gezamenlijke inzet van verkeersrelaars van de gemeente en de Mall op de openbare wegen rondom de Mall en de parkeerterreinen van de Mall.
- Het gebruik van "Online Traffic Management". Via navigatie en social media krijgen bezoekers voor én tijdens hun reis informatie over de beste reis- en routeopties om naar de Mall te komen.

Naast deze maatregelen die per direct zijn doorgevoerd heeft de Taskforce ook gekeken naar de parkeerdruk in de omliggende wijken.

4.2 Parkeren in omliggende wijken

Omwonenden van de verschillende wijken rondom de Mall hebben aangegeven dat de parkeerdruk in hun wijk is toegenomen sinds de opening van de Mall. Om gerichte en effectieve maatregelen te nemen is de parkeerdruk op verschillende momenten gemeten en is bewoners gevraagd naar hun ervaringen. De voorbije periode zijn de volgende acties ondernomen:

- In september 2020 heeft een parkeerdrukmeting in de avond plaatsgevonden.
- In het voorjaar van 2021 is er een parkeer-enquête gehouden.
- In de afgelopen zomer zijn verkennende bewonersbijeenkomsten gehouden (met een beperkt aantal aanwezigen per bijeenkomst vanwege de toen geldende corona-maatregelen).
- Op 2, 3 en 9 oktober 2021 heeft er een parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Vervolgens worden tot en met de kerstweken van 2021 in totaal nog 10 parkeerdrukmetingen gehouden om het beeld van de parkeerdruk in relatie tot de Mall feitelijk vast te stellen.
- In december 2021 wordt een extra enquête over verkeer en parkeren bij de omwonenden gehouden om het beeld van begin 2021 te actualiseren.

Op basis van deze metingen en gesprekken met inwoners kijkt het college per wijk naar mogelijke maatregelen. Daarbij is inbreng van de inwoners enorm belangrijk, zij weten immers het beste wat speelt in hun wijk. Op deze wijze geeft het college uitvoering aan motie 574 over het beheersen van de parkeeroverlast in de omgeving van de Mall.

4.3 Te nemen maatregelen

In het raadsdebat van 9 november is toegezegd de raad te informeren over de noodzakelijke middellange termijn maatregelen. Op basis van de inzichten van de Taskforce tot nu toe, het mobiliteitsplan van URW uit 2019 en recent het voorstel van HTM om samen te werken aan een integrale mobiliteitsaanpak, heeft de Taskforce een plan uitgewerkt om de verkeersstromen rondom de Mall zo te gaan beheersen dat de overlast op drukke dagen voor de directe omgeving zoveel als mogelijk wordt voorkomen. Hiervoor is en blijft de samenwerking tussen de eerder in dit raadsvoorstel genoemde partners van cruciaal belang. In de eerste helft van 2022 wordt gezien op welke wijze deze samenwerking verder wordt vormgegeven.

De integrale mobiliteitsaanpak richt zich op twee onderdelen:

- Infrastructurele maatregelen
- Verkeers- en mobiliteitsmaatregelen
 - Verkeer en parkeren
 - Stimuleren andere vervoerswijzen naast de auto

4.3.1 *Infrastructurele maatregelen*

De Taskforce heeft een aantal infrastructuur knelpunten geïdentificeerd die in 2022 moeten worden aangepakt om de verkeersafwikkeling te verbeteren:

- Verbreding van de Heuvelweg richting N14, ter hoogte van het politiebureau.
- Plaatsen van verkeerscamera's op Heuvelweg, Noordsingel en Banninglaan ter hoogte van de kruispunten voor de ingang van de parkeerterreinen.
- Een aantal aanvullingen op de bewegwijzering vanaf de A4 en de N14;
- Een aantal aanvullingen op de parkeerrouteverwijzing.
- Verlenging van de Tramhalte Heuvelweg, inclusief het realiseren van een veilige oversteek voor voetgangers.

4.3.2 *Verkeers- en mobiliteitsmaatregelen*

Verkeer en parkeren

Samen met URW, Rijkswaterstaat, Bereik(baar Haaglanden) en de RegioDesk wordt gewerkt aan een gecoördineerde netwerkbrede verkeersaanpak, waarbij de infrastructuur optimaal wordt benut. Het gaat hierbij onder meer over de volgende maatregelen, die alleen in nauwe samenwerking met en tussen genoemde partijen kunnen worden gerealiseerd:

- Continueren en verfijnen van de handmatig, vanuit OMC te nemen maatregelen gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur.
- Inzetten en verfijnen van de verkeersscenario's in afstemming met de parkeerverwijssystemen van de Mall en de inzet van verkeersregelaars door

de gemeente op de openbare weg en door de Mall bij de ingangen van de parkeergarages.

- Aanpassing van de wegkantsystemen (verkeerslichten, dynamische borden aan de kant van de weg etc) zodanig dat het verkeer bij iedere mogelijke situatie zo optimaal mogelijk wordt geleid.
- Het verder automatiseren van het 'regelscenario' door de slimme verkeersregelinstallaties van de Heuvelweg en de Noordsingel te koppelen aan de verkeersregelinstallaties van RWS op de N14, zodanig dat ze als één geheel kunnen inspelen op de actuele verkeerssituatie.
- Het verbeteren van de dynamische parkeerwijzing ten behoeve van de parkeerroute.
- Het sturen van actuele informatie en routeadviezen naar de weggebruikers via navigatie en social media ('Online Traffic Management'), alsmede het verschaffen van actuele informatie over de beste reis- en routeopties via de website van de Mall.

Na het realiseren van deze technische verbeteringen gericht op het geautomatiseerd beheersen van de verkeersstromen is de verwachting dat er alleen nog een OMC met ondersteuning door verkeersregelaars nodig is op de dagen die op basis van de druktekalender van de Mall als extra druk kunnen worden aangemerkt. Dit geldt ook voor de dagen waarop veel overlast wordt verwacht vanwege geplande werkzaamheden of evenementen.

Stimuleren andere vervoerswijzen naast de auto

Samen met URW, Bereik(baar) Haaglanden, MRDH en HTM wordt een integrale mobiliteitsaanpak ontwikkeld. Doel van deze integrale mobiliteitsaanpak is het bevorderen dat bezoekers met andere vervoerswijzen dan de auto naar de Mall gaan. Om dit te bereiken dient het gebruik van deze andere vervoerswijzen dan de auto aantrekkelijker en makkelijker te worden gemaakt. Belangrijk hierbij is het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen en het goed organiseren van deel- en vervolgvervoer. De volgende maatregelen zijn voorzien dan wel moeten verder worden uitgewerkt:

- Het optimaliseren van het openbaar vervoer door het ontvlechten van buslijnen 45 en 46 en het optimaliseren van de tramverbindingen 2, 6 en 19.
- Het verbeteren van de tramhaltes aan Weigelia en Heuvelweg om reizigers comfortabeler en veiliger te faciliteren.
- Het inrichten en faciliteren van deelvervoer, bijvoorbeeld deelscooters of deelfietsen. Hierdoor wordt het voor bezoekers mogelijk om bijvoorbeeld vanaf een NS station een deelfiets of -scooter te gebruiken voor het laatste stuk van de reis en deze te parkeren op het terrein van de Mall.
- Het ontwikkelen van een Park & Ride-voorziening aan de zuidgrens van de gemeente. Een mogelijke optie hiervoor is locatie Overgoo. Hier zijn kansen

om de opzet van de pilot bij Castellum door te ontwikkelen en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat deze P+R voorziening beter gebruikt wordt.

- Het inzetten van aanvullende shuttles (in samenhang met het Automatic Vehicle (AV) shuttle-project) van en naar Mariahoeve en van en naar de nog te ontwikkelen P+R aan de zuidgrens van de gemeente.
- Het realiseren van een bewaakte fietsenstalling door de Mall.
- Bij bezoekers die niet met de auto komen al tijdens het plannen van de reis promoten/aangeven dat zij hun aan hun aankopen gemakkelijk thuis kunnen laten bezorgen.

Een belangrijke randvoorwaarde is om de reizigers actueel te adviseren over het beste moment en de beste manier om naar de Mall te reizen. Hiervoor moeten de eerste resultaten, op het gebied van “pre-trip” en “on-trip” advies die in 2021 zijn opgedaan, worden geïntegreerd in de communicatiemiddelen van alle betrokken partijen.

En tenslotte, om bewoners en bezoekers actueel te informeren over de verkeerssituatie, is makkelijk toegankelijke reisinformatie belangrijk. Een soort verkeersradar, waar niet alleen de huidige verkeerssituatie inzichtelijk is, maar ook hoe die zich het komende uur gaat ontwikkelen. De reizigers kunnen zo beter worden geïnformeerd over de actuele situatie en op die manier een objectief besluit nemen wanneer en op welke manier te reizen.

4.4 Participatie omwonenden

De ervaringen van omwonenden zijn belangrijk voor het bepalen en inzetten van de juiste maatregelen. Er wordt een klankbordgroep opgericht. Er hebben zich al diverse omwonenden gemeld om deel te nemen. Ook vertegenwoordigers van het Haags Medisch Centrum (HMC) nemen deel. Voor een aantal buurten wordt nog gezocht naar een vertegenwoordiger. De klankbordgroep komt een aantal keer per jaar bij elkaar om de voortgang van de maatregelen, aandachtspunten en zorgen te bespreken. Daarnaast wordt gewerkt aan een digitaal klankbordpanel om geregeld een peiling te doen over specifieke zaken die gedurende het project naar voren komen.

De resultaten van al deze maatregelen en onderzoeken zullen worden gepresenteerd tijdens informatiemarkten voor bewoners die in januari en februari 2022 worden georganiseerd. Ook de parkeerdruk in de omliggende wijken en de mogelijke oplossingen hiervoor per wijk zijn onderwerp van gesprek.

4.5 Structureel inbedden in organisatie

Om de hierboven benoemde maatregelen verder te brengen en uit te voeren is noodzakelijk om de projectmatige aanpak via de Taskforce in 2022 te continueren.

De Taskforce dient er in 2022 voor te zorgen dat de middellange en de lange termijn verkeers- en mobiliteitsmaatregelen verder worden ontwikkeld en doorgevoerd. Onderdeel hiervan is ook het geautomatiseerd kunnen uitvoeren van het grootste deel van de menselijke inzet in de huidige situatie door het OMC. Verder is het belangrijk dat eerst de effecten van de infrastructurele maatregelen, het verder automatiseren van het operationeel verkeersmanagement en het stimuleren van het kiezen van andere vervoerswijzen dan de auto bekend worden. Op basis van de resultaten van alle maatregelen tezamen wordt vervolgens gekeken welke structurele inzet en investering noodzakelijk zijn. Deze inzichten worden betrokken bij overdracht van de taken van de tijdelijke Taskforce naar de reguliere organisatie. Inzet hierbij is dat dit niet gaat leiden tot een uitbreiding van de formatie, en daarmee tot hogere structurele lasten, van de reguliere organisatie. In de loop van 2022 moet hierover meer duidelijkheid ontstaan.

De transitie van traditioneel verkeersmanagement naar een integrale mobiliteitsaanpak stelt andere eisen aan de reguliere organisatie. Huidige verkeerskundige functies moeten zich bijvoorbeeld ontwikkelen richting een centrale verkeers- en mobiliteitsmanagement rol. Hierbij staat de samenwerking met andere partijen, de inzet van automatisering en smart mobility en operationele regie centraal. Dit is een ontwikkelopgave voor de organisatie.

5. Financiële gevolgen

Benodigde middelen

Om de maatregelen en aanpassingen voor het organiseren van het beheersen en controleren van de verkeerstromen rond de Mall uit te voeren zijn de volgende financiële middelen nodig:

Incidentele en structurele budgetten:

Onderwerp	Incidenteel			Structureel		
	2022	2023	2024	2023	2024	2025
Verkeersmaatregelen	30.000					
Verkeersmanagement	229.000	75.000	75.000	50.000	50.000	50.000
Parkeermanagement	36.000					
Mobiliteitsmanagement	62.000					
Organisatie project	343.000					
Reguliere organisatie	120.000	75.000	75.000			
Subtotaal	820.000	150.000	150.000	50.000	50.000	50.000
Onvoorzien	80.000					
Totaal	900.000	150.000	150.000	50.000	50.000	50.000

Het bereikbaar houden van Leidschendam-Voorburg in combinatie met de komst van de Mall vereist de komende jaren incidentele kosten. Om de toekomstige lasten op het gebied van mobiliteit te kunnen betalen, is uit de opbrengsten van de verkoop van Eneco een Bestemmingsreserve mobiliteit van € 19,7 mln. aangelegd.

- Voor het projectmatig ontwikkelen en implementeren van de technische verkeers- en mobiliteitsmaatregelen (nader toegelicht in bijlage 2) en voor de tijdelijke inzet van een mobiliteitsregisseur wordt gevraagd om een bedrag van in totaal € 900.000,- voor 2022 en € 150.000,- voor 2023 en 2024 aan incidentele lasten. Het college stelt voor om deze €1,2 miljoen te onttrekken aan de bestemmingsreserve mobiliteit.
- De beheer- en onderhoudskosten van de technische verkeers- en mobiliteitsmaatregelen bedragen € 50.000,- per jaar vanaf 2023. Voorgesteld wordt deze structurele lasten te verwerken in de meerjarenbegroting 2023-2026 ten laste van het begrotingssaldo.

Investeringskredieten

Investeringskredieten	Infrastructuur	VRI's en camera's
Fysieke infrastructuur	110.000	40.000
Verkeersmanagement	50.000	210.000
Totaalbedrag investering	160.000	250.000

Afschrijvingstermijn	30 jaar	15 jaar
Fysieke infrastructuur	4.500	3.000
Verkeersmanagement	2.000	15.500
Begrote kapitaallasten	6.500	18.500

- Voor het doorvoeren en aanpassen van de infrastructuur is een investering van € 160.000 benodigd.
- Voor het plaatsen van verkeerscamera's en aanpassingen aan de verkeersregelininstallaties een investering van € 250.000 nodig.
- De hieruit voortvloeiende kapitaallasten bedragen totaal € 25.000 per jaar. Voorgesteld wordt om deze te verwerken in de meerjarenbegroting 2023-2026 ten laste van het begrotingssaldo.

Financiële bijdrage samenwerkingspartners

Het college merkt op dat niet alleen de gemeente, maar ook de samenwerkingspartners investeren in de verbetering van de verkeersafwikkeling rond de Mall. Zo betaalt URW en/of draagt financieel bij aan de wandel- en fietsroutes, het realiseren van een bewaakte fietsenstalling, het gebruik van de P+R en de communicatie inzet om bezoekers te stimuleren een andere vervoerwijze dan de auto te kiezen. Daarnaast faciliteert URW deelvervoer door hiervoor een ruimte in te

richten. Ook heeft URW de parkeerroute verbeterd door toevoegingen aan het Parkeerverwijssysteem te realiseren, net als extra bewegwijzering rondom de Mall. Daarnaast bekostigen zij de inzet van verkeersregelaars bij parkeergarages en het bemannen van de control room van het OMC. Op de wat langere termijn is bijvoorbeeld het ongelijkvloers maken van de kruisingen N14-Noordsingel en N14-Heuvelweg door RWS bijvoorbeeld een zeer belangrijke ingreep.

6. Hoe verder

De raad wordt twee keer per jaar geïnformeerd over de stand van zaken.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

A. van Mazijk
secretaris

J.G. Bijl
burgemeester

Bijlage bestemd voor de raad:

Nummer	Onderwerp
1	Overzicht structuur Taskforce, deelnemers en activiteiten
2	Overzicht aanpassingen en maatregelen
3	Begrotingswijziging nr 6 Mobiliteit the Mall of the Netherlands