

## 4706\_Bijlage 2: gevolgde aanpak en verslag van de Werksessies

### *Inleiding*

Christiaan Huygens (1629-1695) was wis- natuur- en sterrenkundige en was een van de internationaal leidende figuren binnen de zeventiende-eeuwse wetenschap. Hij woonde een groot deel van zijn leven op Hofwijck in Voorburg. Huygens is onder andere bekend van de kansrekening, zijn slingeruurwerk en een van de eersten die licht beschreef als golfverschijnsel. Op latere leeftijd was hij ook onderzoeksdirecteur bij de Franse Academie van Wetenschappen in Parijs. Huygens werkte over de grenzen van vakgebieden heen, was zoals in de motie wordt gesteld, interdisciplinair. Hij werkte aan het oplossen van praktische problemen. De kracht van Huygens zat 'm vooral in pionierswerk: het ontwikkelen van nieuwe ideeën.

### *Gebiedsgrenzen*

Het college heeft gekozen zich in het kader van de Innovatieve opdracht vooral te richten op het gebied dat de Westfield Mall of The Netherlands en de N14 omvat.

### *De groep met deelnemers*

De groep met deelnemers is bewust heel divers gekozen en bestaat uit bewoners uit Leidschendam-Voorbrug met verschillende kennis en kunde (zogenaamde 'professionals'). Onder de deelnemers waren twee leden van Fietsersbond Leidschendam-Voorburg, Klimaatburgemeester van Leidschendam-Voorburg, een werkzaam bij een buurgemeente, bestuurslid bij een vervoerder, manager in de ICT en de twee ondernemers met een winkel in het Huygenskwartier. Vanuit de gemeente zijn de Programmamanager Mall – N14, Strategisch Adviseur Mobiliteit en Wijkmanager aangehaakt. Ook allen 'professional'.

### *Begeleiding door onafhankelijke voorzitter/ facilitator en experts*

De Werksessies werden begeleid door een onafhankelijke voorzitter, Mandy Schild (eigenaar van het Neherlab auditorium, Speakers Club en facilitator van de sessies en professioneel spreker en twee inhoudelijke experts: Niels van Oort, universitair hoofddocent OV en deelmobiliteit aan de TU Delft (en woonachtig in Leidschendam) en Vincent Luyendijk, schrijver van het boek 'De fijne stad' en adviseur gezonde leefomgeving. De rol van de voorzitter is het samen met de experts en medewerkers van de gemeente opstellen en bewaken van de agenda geweest en tijdens de avonden optreden als moderator. De rol van de experts was het verzorgen van bepaalde onderdelen van het programma en het waar nodig op gang brengen

Hierbij werd gekozen voor het ontwerpend oplossen van problemen, via de methode van Design Thinking. Deze bestaat uit 5 fasen, waarvan de eerste 4 in 3 werksessies zijn doorlopen.

## **De 5 Fasen van Ontwerp- of Design-denken**

1. *Observeren: Onderzoek de behoeften van de doelgroep. Vanuit empathie, je inleven in de doelgroep.*
2. *Definiëren: Analyseer de inzichten om het kernprobleem scherp te formuleren (bijv. een 'Hoe kunnen we...-vraag?').*
3. *Ideeën genereren: Brainstorm creatieve, uiteenlopende oplossingen zonder oordeel.*
4. *Prototypen: Bouw goedkope, eenvoudige versies van de beste ideeën om ze tastbaar te maken.*
5. *Testen: Toets de prototypes bij de eindgebruiker, verzamel feedback en verbeter.*

### *De werksessies, een dynamisch traject*

De Werksessies 'Mobiliteit volgens de kracht van Huygens' hebben plaatsgevonden op 21 januari, 11 februari en 4 maart. Waar het nodig was hebben we langer stilgestaan bij de verschillende fasen. Sommige deelnemers konden niet alle sessies aanhaken, anderen juist vanaf een later moment.

De volgende stappen zijn doorlopen:

- *Werksessie I: Observeren en een begin van Definiëren*
- *Werksessie II: Definiëren en ideeën genereren*
- *Werksessie III: Het maken van Prototypen*

Hieronder wordt verder op de 3 werksessies ingegaan:

### **Werksessie I, 21 januari 2026**

Tijdens de eerste sessie heeft Mandy Schild, de voorzitter, samen met wethouder Keus, de deelnemers welkom geheten in het auditorium van het Neherlab. Onderdeel van een rijksmonument dat vroeger van de PTT was. Een plek waar nieuwe technieken werden getest en waar uitvindingen zijn gedaan. Hier zijn de deelnemers van de Werksessies aan elkaar voorgesteld en hebben de 3 werksessies plaatsgevonden.

Nadruk heeft op het Observeren (fase 1) gelegen. Wat zien de deelnemers als zij naar de mobiliteit in de gemeente kijken? De vaak grote hoeveelheid autoverkeer rondom de Mall werd genoemd, het verkeer wordt als onveilig ervaren voor langzaam verkeer. Ook valt op dat betaald parkeren op weerstand lijkt te stuiten.

Er is een begin gemaakt met stap 2, het Definiëren. Het analyseren van de inzichten om het kernprobleem: de fileproblematiek rondom de Mall, scherp te formuleren.

Onder leiding van Niels van Oort speelden de deelnemers in sub-groepjes verkorte versie van een serious game over mobiliteit en brede welvaart. Centraal stonden daarin de maatschappelijke doelen, zoals leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid, waarna is gekeken naar verschillende instrumenten om mobiliteit te beïnvloeden. Wandelen, elektrische fiets en het openbaar vervoer scoorden positief bij de deelnemers. Ook parkeren op afstand (P+R) deed het goed. Opvallend was dat het animo voor nieuwe technologieën, zoals zelfrijdende shuttles, beperkt was.

De belangrijkste conclusie van de eerste sessie was dat voor een verschuiving van de auto naar duurzamere mobiliteit, ook aandacht voor de omgeving en de reiservaring cruciaal is.

### **Werksessie II, 11 februari 2026**

Werkessie II is verder gegaan met het definiëren van het probleem (fase 2 van ontwerpend denken. Expert Vincent Luyendijk heeft de groep deelnemers het WISE perspectief toegelicht, die zich richt op Brede Welvaart.

Het verwijst naar het sturen op het welzijn van mensen, nu en in de toekomst, rekening houdend met sociale, ecologische en economische factoren.

### Het WISE perspectief

- a. **Well-being** (Welzijn en gezondheid): Richt zich op dimensies zoals gezondheid, geluk, beweegvriendelijke omgeving, kwaliteit van groen, en gezonde lucht, water en bodem.
- b. **Inclusivity** (Sociale cohesie en toegankelijkheid): Bekijkt of de plek echt voor iedereen toegankelijk is, met aandacht voor ontmoeting, gemengde woontypologieën en nabijheid van voorzieningen.
- c. **Sustainability** (Natuur en duurzaamheid): Analyseert in hoeverre de plek natuur-positief en klimaat-positief is, met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit en circulair bouwen.
- d. **Economics** (Lokale economie en bedrijvigheid): Meet de bijdrage aan de lokale economie via bereikbaarheid, voorzieningen en reductie van toekomstige maatschappelijke kosten.

Vanuit de WISE systematiek zijn de 3 resterende vraagstukken uit de eerste Werkessie belicht en is naar stap 3, Ideeën Genereren, gewerkt.

- Van een omgeving rondom de Mall die nu nog bestaat uit veel asfalt en beton naar een groenere omgeving. Denk bijvoorbeeld aan aantrekkelijke fietsroutes, optredens in de groene parken.
- Van luxe en duurdere, betaalde sport en activiteiten naar een diverse inrichting, met buitensport. Een plek voor cultuur, bijvoorbeeld tentoonstellingen of een museum. Ook een plek voor jongeren.
- En... Van een plek voor fast fashion en grootschalige parkeergelegenheid ook naar zonnepanelen, minder waterverbruik warmte delen met de omgeving.
- Behalve nadruk op geld verdienen en werkgelegenheid, flagship stores ook op leisure, met een diverser aanbod van winkels en voorzieningen.
- Maar ook creatieve ideeën als zwemwater met een glijbaan, food-trucks, stroopwafels...

Samengevat is de Mall veel meer dan alleen een mobiliteitsvraagstuk. Het is een vraagstuk van ruimte, zoals het Zijdepark, en hoe die goed kan worden gebruikt door meerdere groepen (dus ook de bewoners).

Hiermee ontstaan 3 centrale vragen:

- 1) Welke alternatieve vervoersvormen zijn er en hoe zorgen we dat die beter benut worden?
- 2) Hoe zorgen we ervoor dat de Mall ook op andere manieren waarde voor de buurt kan hebben?
- 3) Hoe zorgen we ervoor dat de omgeving van de Mall wordt aangepast, zodat er een betere verbinding is met de omliggende wijken en deze een verblijfsfunctie krijgt?

### Werkessie III

Tijdens Werkessie is aan Stap 4, Prototypen, gewerkt. Hiertoe heeft de voorzitter, Mandy Schild, de groep laten zien wat zoal mogelijkheden van het gebruik van artificiële (kunstmatige) intelligentie instrumenten (ook AI tools genoemd) zijn. Met korte demonstraties werd getoond wat zoal kan met Claude, Microsoft Copilot, ChatGPT, Canva, Google LLM en Gemini.

De groep werd in drieën gesplitst. Om per subgroep voor één van de drie voornaamste knelpunten met behulp van AI tot conceptoplossingen ('prototypes voor oplossingen') te komen en deze te visualiseren en uit te werken. Daarbij is gemaakt van de inzichten uit Werksessies I en II.

Groep 1: Mobiliteit. Hoe zorg je voor een alternatief van voor auto? Hoe beleeft de klant haar of zijn reis naar de Mall?

Groep 2: Gebiedsbeleving. Hoe kan het Zijdepark en de ruimere omgeving van de Mall beter bijdragen aan verbinding tussen de Mall en de omgeving?

Groep 3: Energie. De Mall heeft veel maanden een overschot aan warmte (vaak veel bezoekers en ook de gebouwen houden warmte vast). Hoe kan deze energie ingezet worden voor Omwonenden of andere Instellingen in de omgeving.

## **Presentaties**

### **Groep 1: Mobiliteit: Hoe zorg je voor een alternatief voor de auto?**

In deze groep is gekeken hoe de automobilist te verleiden is niet (helemaal) naar de Mall te reizen. Als er minder auto's zijn, is er een leefbaardere (groene) inrichting van het gebied mogelijk, ook irt de ideeën van groep 2. In drie scenario's, variërend in haalbaarheid en kosten, is gekeken naar oplossingen. Meest kansrijk werd het parkeren op afstand geacht: nabij lijn 19 bij A12 (station Ypenburg) en A4 (nabij Gamma) zouden P+R voorzieningen kunnen komen. Beleving en vanzelfsprekendheid staan daarbij voorop: Automobilisten worden thuis al geïnformeerd over de mogelijkheden en de parkeerplaatsen zijn prettige plekken, waar de automobilist in de watten wordt gelegd, bijvoorbeeld met koffie en stroopwafels. Lijn 19 moet frequent rijden, met heldere informatie over betalen (combi met parkeren; lager tarief dan bij de Mall) en dienstregeling.

Legt de nadruk op de beleving van de automobilist die op afstand parkeert en verder reist met het OV (de tram). Ook nadruk op groene omgeving.

### **Groep 2: Gebiedsbeleving**

Onderdeel van het probleem is ook dat de huidige situatie onveilig en onprettig is voor de beleving. De groep heeft bekeken hoe het Zijdepark en de bredere omgeving met woonwijken beter bij de Mall kan worden betrokken.

Enerzijds door fysieke verbindingen tussen de Mall en het Park, anderzijds door het Park zelf. Dat moet aantrekkelijker worden voor personeel van de Mall dat er in pauzes kan wandelen of eten. Een koffietruck en ook festivals kunnen zorgen voor meer binding tussen de Mall en de Omgeving. Daarbij zou het ondergronds leggen van een deel van de Noordsingel ondergronds kunnen worden gelegd, een vorm van ondergronds kruisen met de N14. Daarmee zou het Zijdepark met de sportvelden aan de overkant van de Noordsingel kunnen worden verbonden. De groep heeft het filmpje 'Silk Park' gemaakt.

### **Groep 3: Energie:**

Heeft eerst gekeken naar de beeldvorming rondom de Mall. Opvallend vaak is het nieuws negatief. En dan bijna altijd de drukte in combinatie met de bereikbaarheid per auto. De vraag is hoe de positieve aspecten van de Mall beter op de kaart kunnen worden gezet:

- De Mall maakt bij koeling gebruik van een grote watertransportleiding van Dunea naar de duinen. Vraag is of er hoe het surplus aan warmte dat er zo'n 10 maanden per jaar is voor de omliggende woonwijken en andere gebouwen kan worden ingezet.
- De Mall zorgt voor circa 5000 banen die lokaal en deels regionaal worden ingevuld.
- Unibail Rodamco Westfield doet regelmatig vrijwilligerswerk in Leidschendam Noord.

Om dit te illustreren heeft de groep een begin gemaakt met een communicatie-campagne ('De Lusten van de Mall'). Vanzelfsprekend zit het echte werk bij het realiseren van genoemde zaken. In een kort promotiefilmpje wordt gewezen op de mogelijkheid de woonwijken rondom de Mall van druk bezoek aan de Mall en daarmee samenhangend warmte-overschot te laten profiteren.