



**Leidschendam-
Voorburg**

Datum 21 december 2021
Nummer 2629
Onderwerp Bijlage 2 - Overzicht voorgestelde maatregelen en aanpassingen bereikbaarheid voor het vervolg in 2022

Concrete maatregelen en aanpassingen voor een structurele en duurzame beheersing van de verkeerssituatie rond de Mall.

Het college ziet zich voor de komende tijd voor de volgende opgaven gesteld:

- Het verminderen van overlast voor de omgeving.
- Het faciliteren en sturen van verkeer en parkeren.
- Het spreiden van verkeer over verschillende manieren van vervoer.
- De overdracht van activiteiten van de Taskforce, naar de reguliere organisatie.

Hiervoor zijn aanpassingen nodig in de infrastructuur, verkeersregelininstallaties, verkeersmanagementsystemen, parkeer- en mobiliteitsmanagement.

Hieronder een meer gedetailleerde beschrijving van deze maatregelen en aanpassingen.

Fysieke infrastructuur	
	Halte Heuvelweg: fysieke aanpassingen om het perron te verlengen en te zorgen dat er een veilige oversteek met verkeerslichten wordt gerealiseerd. De kosteninschatting is inclusief de daarbij benodigde verkeersmaatregelen waaronder botsabsorbers. Ook moeten de verkeerslichten worden aangepast voor Halte Heuvelweg en opgenomen in de iVRI voor P2.
	Verbreiden Heuvelweg voor politiebureau van 2 naar 3 rijstroken om bottleneck van Heuvelweg richting N14 weg te nemen: kosteninschatting is gebaseerd op portaal verbreden, aan de zijkant ruimte maken, asfalt, belijning, verkeerlichten verschuiven. Aanpassen van de iVRI voor P1 aan de veranderde indeling van de rijstroken.

Verkeersmaatregelen	
	In 2021 is een ontwerp voor de bewegwijzering op de afritten van de A4 en voor bewegwijzering op de N14 gemaakt. In samenwerking met RWS en URW wordt deze bewegwijzering door de NbD (in opdracht van RWS) gerealiseerd. Het budget zoals begroot is het deel dat voor rekening komt van gemeente Leidschendam-Voorburg.
	Borden aanpassingen in de wijken om structurele maatregelen rondom parkeren te ondersteunen.
	Borden aanpassingen fiets- en wandelroutes: in 2021 is een advies voor verbeteringen van fiets- en wandelroutes geformuleerd. In 2022 is de realisatie van dit advies.

Verkeersmanagement	
	Weigelia verkeersluw maken / aanpassingen aan oversteek bij Albert Heijn (AH) en aanpassing verkeerslichten. Weigelia moet met prioriteit de tramverbinding afhandelen. Tegelijkertijd is Weigelia een van de plaatsen waar laad- en los verkeer is toegestaan. De aanpassingen betreffen het efficiënter afhandelen van de doorstroom van dit laad- en losverkeer (aanpassingen aan de betreffende verkeerslichten) en het vervangen van de verkeerslichten op de voetgangersoversteek van AH door een tram waarschuwingsinstallatie. Aanpassen van de verkeerslichten van de iVRI voor P5, om de prioriteit van de tram te laten samenvallen met groen voor bestuurders die vanuit Weigelia de Noordsingel willen oprijden.
	Toevoegen iVRI LV2050 aan het MobiMaestro-verkeersmanagementsysteem van gemeente Den Haag (het systeem waar gemeente Leidschendam-Voorburg mede gebruik van maakt). De iVRI op de kruising Hofzichtlaan – mgr van Steelaan zit nog niet in het verkeersmanagementsysteem en kan daarom niet meedoen met de verschillende verkeersscenario's. Deze kruising is een belangrijke component voor verkeer vanuit Voorburg en is het belangrijk deze in het verkeersmanagement systeem en de betreffende verkeersscenario's op te nemen.
	Verkeerscamera's bij P1, P2, P4 en P5 (in verband met privacy alleen naar de Mall gericht) en te bewegen om de Heuvelweg / Banninglaan en Noordsingel te kunnen schouwen.

Verkeersmanagement	
	Met deze camera's hebben we "op afstand" een visueel beeld van de verkeerssituatie op de kruisingen rondom de Mall. Aanvullend op de verkeersinformatie vanuit het COP zorgt dit voor een volledig beeld voor het OMC en de verkeerscentrales en kunnen specifieke verkeersmaatregelen op afstand door de RegioDesk (Bereik!) worden genomen. Hiermee zorgen we ook dat de bezetting van het OMC minder vaak "op locatie" hoeft te zijn.
	Realisatie slimme iVRI's: het gaat hier om de realisatie van het samenwerken van de iVRI's van de gemeente (Heuvelweg en Noordsingel) met iVRI's van RWS (N14). In 2021 is dit opgestart en de oplevering wordt verwacht in 2022 waarna de optimalisatie in hetzelfde jaar kan worden uitgevoerd.
	Beheer en onderhoud slimme iVRI's: dit betreft de verkeerskundige ondersteuning voor de slimme iVRI's op jaarbasis. Het in het overzicht begrootte bedrag is het deel wat voor rekening komt van gemeente Leidschendam-Voorburg. RWS draagt het andere deel bij (50/50).
	Aanpassen locatie LV DRIP Noordsingel en opnemen in MobiMaestro om ook incident- en omleidingsschakelingen vanuit de RegioDesk in te kunnen zetten. Vanuit het project Damcentrum zijn een aantal DRIP's aangeschaft. Deze zijn in 2021 geplaatst en de DRIP op de Noordsingel is verplaatst naar net voor de afslag Prinsensingel (vanuit Voorschoten). Naast de reistijdindicatie zoals bedoeld in het project Damcentrum kunnen deze DRIP's ook "meedraaien" in regelscenario's voor verkeersmanagement, als het gaat om grote verstoringen en incidenten.
	Opnemen Heuvelweg en Noordsingel in het IM-netwerk van RWS om incidenten snel van de weg te krijgen. Op dit moment handelt de gemeente pech- en ongevallen af. Door dit in het IM netwerk van RWS op te nemen kan er gebruik worden gemaakt van werkafspraken van RWS waardoor incidenten sneller worden afgehandeld.

Verkeersmanagement	
	Met name op de Noordsingel is dit belangrijk, omdat verstoringen op de Noordsingel terugslaan naar Voorschoten en Damcentrum.
	Dashboard / COP In de begroting zijn de vaste kosten opgenomen om de actuele verkeers- en parkeerinformatie in een Dashboard (COP) te tonen en hier achteraf rapportages over te maken.
	Verkeersradar Er is een ontwikkeling voorzien om een verkeersradar oplossing te realiseren, zodat mensen online altijd kunnen zien hoe het verkeer zich ontwikkelt, zodat zij beter kunnen kiezen hoe en wanneer te reizen.
	Online Traffic Management Het kunnen versturen van Social media berichten en aanwijzingen voor navigatiesystemen via Online Trafficmanagement. Daarmee kunnen automobilisten die onderweg zijn naar de Mall of de directe omgeving, actueel worden geïnformeerd over de verkeerssituatie en de impact daarvan op de reistijd. Er wordt rekening gehouden met maximaal 40 dagen waarop de berichten actief vanuit het OMC worden verstuurd: dit zijn de "rode" dagen, zoals die in druktekalender van de Mall worden aangegeven. Aangetekend moet hierbij worden dat de Mall hierin moet bijdragen, aangezien dit een onderdeel is van de integrale pre-trip / on-trip communicatie aanpak om bezoekers en andere reizigers "slim" van en naar de Mall / LV te laten reizen.
	Monitoring van intensiteiten en wachtrijen om de benutting van de infrastructuur te bepalen. Naast de actuele en historische verkeersinformatie, is het voor de gemeente belangrijk om te weten hoeveel voertuigen er over de wegen rijden. Zo kan beter in beeld worden gebracht waarom bepaalde verkeerssituaties ontstaan en om feitelijk te onderbouwen welke infrastructurele aanpassingen mogelijk zijn om de verkeersstromen beter te faciliteren. In het plan voor 2022 wordt deze monitoring doorontwikkeld, om vervolgens operationeel naar de reguliere organisatie over te dragen. Hierdoor is het een incidentele kostenpost in 2022. Hoe de structurele kosten van deze monitoring in de toekomst worden

Verkeersmanagement	
	verdeeld wordt in 2022 verder afgestemd met alle belanghebbenden: Bereik (baar Haaglanden), RWS en gemeente Leidschendam-Voorburg.
	Update “verkeersscenario MotN” in samenwerking met Bereik! De toepassing van verkeersmaatregelen en de samenwerking met de verkeerscentrales is inhoudelijk en juridisch vastgelegd in het “regelscenario MotN”. Dit regelscenario is in 2021 opgeleverd als versie 1.1. De Taskforce heeft samen met de partners een aantal wijzigingen vastgesteld, op basis van de dagelijkse praktijk. Deze wijzigingen moeten worden verwerkt in een versie 2.0, zodat alle partijen de meest recente versie van het regelscenario ter beschikking te hebben.
	Inzet verkeersregelaars. Hierbij wordt uitgegaan van het team verkeersregelaars dat door de gemeente wordt ingezet op de openbare weg. Dit team werkt samen met het team verkeersregelaars van de Mall. Met de Mall is afgesproken dat zij hun verkeersregelaars van dezelfde leverancier betrekken als de gemeente, zodat het team als 1 geheel kan functioneren. Voor deze inzet wordt voor 2022 een uitvraag gedaan, gebaseerd op de inzet in 2021. De verwachting is dat na het implementeren van de structurele maatregelen deze inzet substantieel lager zal zijn.
	Inzet tijdelijke verkeersmaatregelen (kegels, borden, hekken): ter ondersteuning van de verkeersregelaars richting weggebruikers, maar ook om een veilige werkomgeving voor de verkeersregelaars te garanderen.

Parkeermanagement	
	Parkeerregulering in omliggende wijken / implementatie vanuit interne organisatie LV / borden vanuit verkeersmaatregelen. In overleg met de omwonenden wordt gekeken naar opties om parkeeroverlast te voorkomen. Eventuele maatregelen worden op basis van het vigerende parkeerbeleid genomen.
	Parkeerdrukmeting van de omliggende wijken de Mall. Regelmatig uitvoeren van parkeerdrukmetingen op dagen die aangemerkt zijn als uitzonderlijk druk. In 2022 worden ook een aantal parkeerdrukmetingen uitgevoerd om te verifiëren in hoeverre de genomen maatregelen werken.

Parkeermanagement	
	Parkeercapaciteit de Mall uitbreiden op P1. De vergunning geeft hier ruimte voor, maar realisatie door de Mall zorgt er ook voor dat de gemeente een grotere in- en uitstroom op Heuvelweg moet kunnen faciliteren. De optie heeft veel impact en het advies is om dit als component mee te nemen bij het ondertunnelingsproject N14. Hier gaat het in 2022 vooral om het verder onderzoeken van deze mogelijkheid in relatie tot de grootschalige werkzaamheden die rondom het N14-project plaatsvinden: fietsbrug en ondertunneling. De begroting voor dit onderzoek is onderdeel van de projectorganisatie.

Mobiliteitsmanagement	
	Naamgeving HTM-haltes bij de Mall: Aanpassen van de haltenamen naar Mall of the Netherlands.
	Concessie / frequenties en routes OV / aanvulling OV met shuttles / samenwerking HTM. Budget automatische shuttle - omdraaien Business Case door eerst routes te ontwikkelen en te exploiteren MET chauffeur en het automatische deel als een efficiency-slag te beschouwen. Samenwerken met HTM en MRDH om "budgetneutraal" te zorgen voor een beter dekkend netwerk voor collectief vervoer. Eventueel aangevuld met specifieke reclame uitingen op trams, die door de Mall worden bekostigd, om de beleving voor bezoekers aan de Mall van het collectief vervoer te verbeteren.
	P+R als structurele aanvulling voor parkeren in combinatie met de ontwikkeling van eventuele mobiliteitshubs: opties onderzoeken; bijvoorbeeld Overgoo / Castellum. De meeste opties voor mobiliteitshubs liggen op grondgebied van onze buurgemeenten en zullen we derhalve in samenhang moeten oppakken. Door hierbij aan te sluiten op de initiatieven die door Bereikbaar Haaglanden en de MRDH worden genomen is de slagingskans op structurele verbeteringen groter. De operationele kosten per weekend om een P+R beschikbaar te stellen komen voor rekening van de belanghebbenden. In het geval dat de P+R wordt ingezet tbv extra drukke dagen conform de druktekalendar, komen die dus voor rekening van de Mall.

Mobiliteitsmanagement	
	De pilot van 2021 willen we in 2022 nogmaals organiseren op een alternatieve locatie. De aantrekkelijkheid van die locatie moet helpen om het gebruik te verbeteren. De P+R kan een substantiële bijdrage leveren aan het voorkomen van overlast door veel autoverkeer richting de Mall. De begrootte kosten zijn inclusief onderzoek of en hoe de ontwikkeling van een P+R structureel kan worden ingepast.
	Verzamellocaties / stroompunten / deelvervoer (het gaat hierbij voor gemeente Leidschendam-Voorburg vooral om het voeren van de regie).

Organisatieontwikkeling – transitie Taskforce naar reguliere organisatie	
	Nieuwe manier van werken, voortkomend uit de ervaringen en lessons learned van de Taskforce. Het inbedden van de rol van mobiliteits-regisseur in de reguliere organisatie. Hoe deze rol er precies uit komt te zien en wat voor impact dat heeft op de formatie nemen we mee in de afweging 2023 en verder. Voorstel is om deze transitie in 2022 te realiseren met behulp van de inzet van de Taskforce-projectorganisatie, zodat we in 2022 deze rol concreet kunnen vormgeven, met als doelstelling om deze vervolgens budgetneutraal naar de reguliere organisatie over te hevelen.