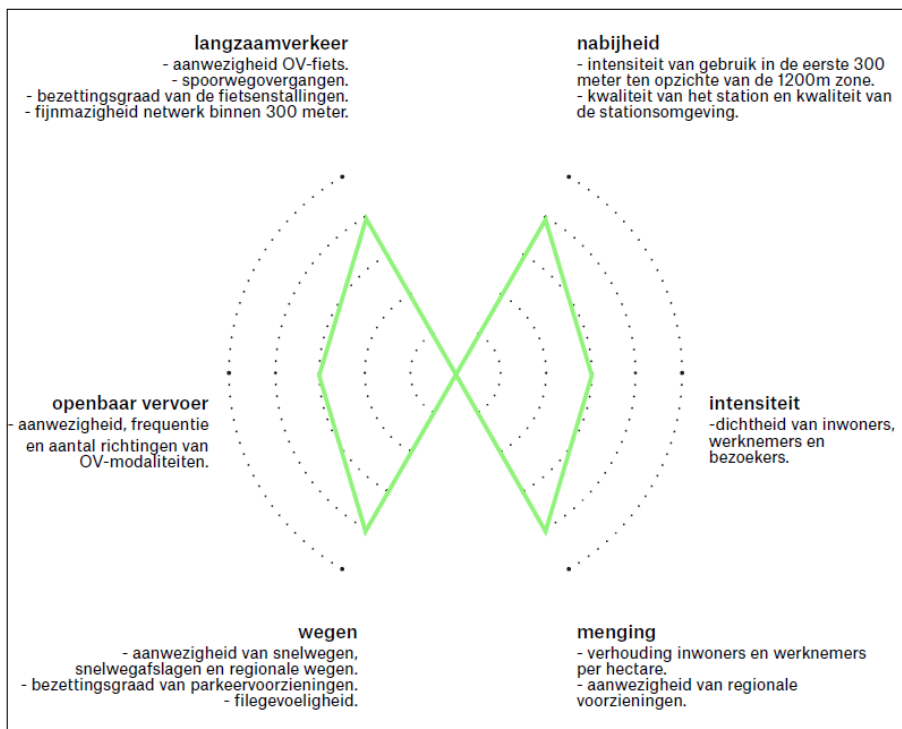


Raadsconferentie Panorama Stichtse Vecht 5 juni 2019

FACTSHEET 3

Onderwerp : Mobiliteit

1. Belangrijkste conclusies van het rapport



De indicatoren van het vlindermodel uitgelegd. Vereniging Deltametropool

In het kader van mobiliteit is vooral gekeken naar het mogelijk ontwikkelen van knooppunten. Knooppuntontwikkeling verenigt opgaven van verstedelijking, mobiliteit en landschap en kan worden ingezet voor een integrale ontwikkelstrategie, die de kwaliteiten van regio Utrecht behoudt en versterkt.

Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk te ontwikkelen rond de knooppunten (wonen en werken), om de afstanden van reizen zoveel mogelijk te beperken. Met behulp van het 'vlindermodel' is de huidige dynamiek tussen netwerk en ruimte voor elk knooppunt verbeeld en in relatie tot het OV-netwerk van de provincie in beeld gebracht.

Met behulp van het vlindermodel is voor alle geselecteerde knooppunten een 'vlinder' opgesteld waaruit de eigenschappen van het betreffende knooppunt zijn af te leiden. Is het knooppunt goed bereikbaar met de auto? Of juist met het openbaar vervoer? Is het een multifunctioneel gebied of is het een werklocatie?

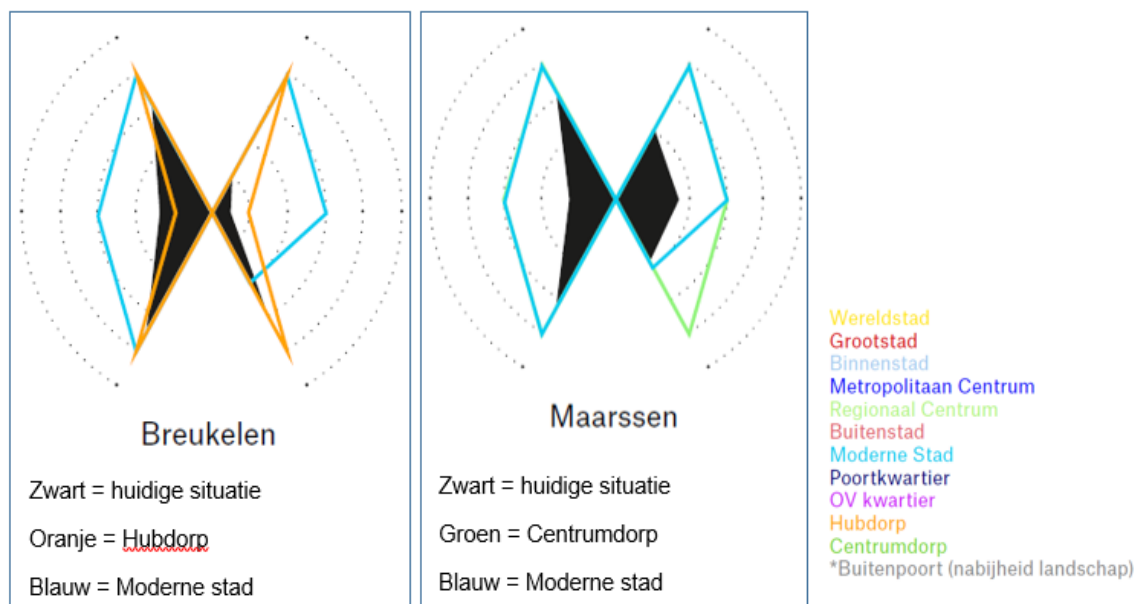
De vlinders langs een bepaalde OV-corridor zeggen ook iets over de corridor als geheel. Zijn er veel dezelfde soort vlinders, dan kan het gebeuren dat de knooppunten elkaar beconcurreren.

Het vlinder model werkt op basis van zes indicatoren:

Langzaam Verkeer, Openbaar Vervoer, Wegen, Nabijheid, Intensiteit, Menging. Deze indicatoren maken de samenhang tussen knoop en plaats voor de stationsgebieden zichtbaar.

2. Wat betekent het rapport Knooppunten voor de toekomstige ontwikkelingen van Stichtse Vecht?

Voor Stichtse Vecht zijn twee bestaande knooppunten in beeld: station Maarssenbroek en station Breukelen. Het rapport laat zien dat bij beide locaties ontwikkelmogelijkheden zijn. Deze ontwikkelmogelijkheden liggen deels binnen de rode contour, maar ook deels buiten de rode contour. Het rapport gaat niet in op potentiële nieuwe knooppunten bij nieuwe verstedelijkingslocaties. In de uitwerking van de modellen van het REP worden potentiële nieuwe knooppunten in beeld gebracht.



(zie bijlagen met de karakteristieken van de een Hupdorp, Centrumdorp en Moderne Stad.

Knooppunt Breukelen

De potentie van station Breukelen ligt op het vlak van de verbindingen door deze te intensiveren. Hoogfrequente en comfortabele OV-verbindingen tussen P+R locaties en bestemmingen motiveren autogebruikers om het openbaar vervoer te gebruiken (met de auto als voor- en natransport). Dit draagt bij aan minder drukte op de snelwegen en het bereikbaar houden van de binnensteden. Momenteel ligt het voortransport met de auto al op meer dan 25%. Daarnaast kan er intensivering plaats vinden in het gebied. Dit kan door het toevoegen van werklocaties en woningen en/of stimulering van de regionale voorzieningen zoals de P&R,

fietsvoorzieningen en de (toeristische) overstapmogelijkheden. Hierdoor kan het station beter benut worden en gaan functioneren als centrum van hun omgeving, zonder dat dit gepaard hoeft te gaan met verdichting.

Knooppunt Maarssen

Rondom station Maarssen worden momenteel reeds plannen ontwikkeld om dit gebied verder te intensiveren. Dit is conform de potentie die het gebied heeft. Door de ligging niet nabij snelwegen is de kans op filegevoeligheid groter. Zeker als het ook een regionale functie heeft. Een hogere frequentie en comfortabele OV verbinding naar Utrecht zorgt ervoor dat er minder auto-bewegingen zijn.

3. Belangrijkste vragen waar we binnen Stichtse Vecht de komende periode een antwoord op moeten formuleren:

- Gaan we de verstedelijkingsopgave bij knooppunten verder ontwikkelen?
- Moeten we investeren in een betere ontsluiting met de auto van de knooppunten?
- Moeten we investeren in betere fietsverbindingen en stallingsmogelijkheden?
- Moet we de stations voorzien van extra parkeermogelijkheden?
- Willen we denken aan een 3^e knooppunt binnen Stichtse Vecht?

Link naar het analyse rapport U10:

<https://www.utrecht10.nl/nl/news/analyses-voor-u10-ruimtelijk-economisch-programma-166/>

BIJLAGEN

Moderne Stad

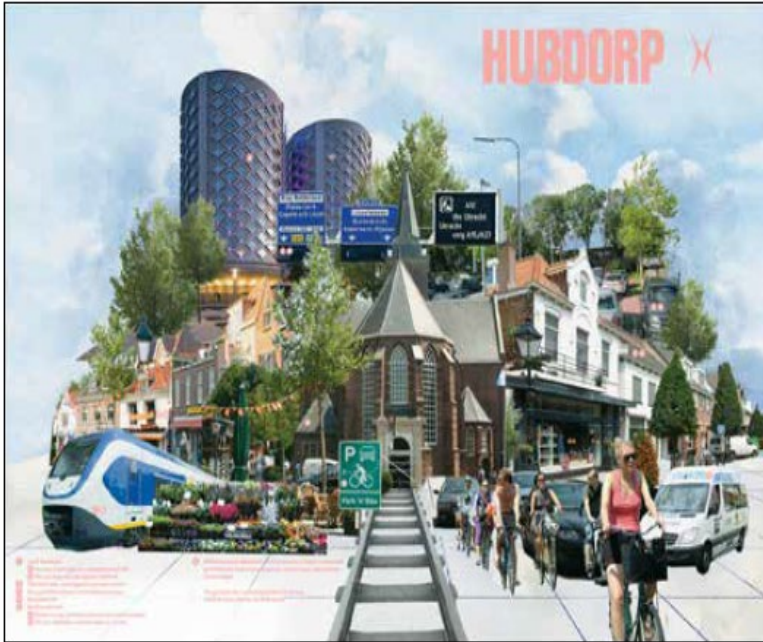
- Goed bereikbaar per auto (dichtbij snelweg en parkeergelegenheid), per openbaar vervoer (sprinterstations).
- Nadruk op wonen: vooroorlogse naoorlogsestadsuitbreidingen met hoge dichtheid (woonmilieu stedelijk naoorlogs compact en stedelijk vooroorlogs);
- Voorzieningen geclusterd in wijkwinkelcentra of hoofdstraten;
- Door multimodale bereikbaarheid en hoge dichtheid potentie voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en regionale voorzieningen;
- Ontwikkeling is vaak herstructurering;
- Indien grenzend aan recreatiegebieden/ landschap extra potentie als buitenpoort;
- Goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen.



Centrumdorp

- Herkomststation;
- Dorpscentrum;
- Multifunctioneel: wonen in lage dichtheid (woonmilieu centrum dorps), mix van dagelijkse voorzieningen en horeca.
- Kleinschalige bedrijvigheid vooral lokaal georiënteerd;
- Als grenzend aan recreatiegebieden/ landschap biedt dit extra potentie als buitenpoort;
- Bereikbaar per openbaar vervoer (sprinter stations), maar minder goede autobereikbaarheid;
- Zeer goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen;
- Aangesloten op onderliggend openbaar vervoer.





Hubdorp

- Goed bereikbaar per auto (ontsluiting en parkeergelegenheid), per openbaar vervoer (sprinterstations).
- Ontsloten door onderliggend openbaar vervoer;
- Zeer goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen;
- Dorpscentrum;
- Multifunctioneel;
- Wonen in lage dichtheid (woonmilieu centrumdorps);
- Mix van dagelijkse voorzieningen en horeca;
- Multimodale bereikbaarheid biedt kansen voor lokaal en regionaal georiënteerde kantoren en regionale voorzieningen, toeristische voorzieningen;
- Als grenzend aan recreatiegebieden/ landschap biedt dit extra potentie als buitenpoort.