

Handleiding Vlindermodel

1. Inleiding

Het Vlindermodel is een instrument waarmee het functioneren van de OV-knooppunten inzichtelijk gemaakt kan worden. Van een statisch model in *Maak Plaats!* is dit doorontwikkeld in een interactieve webapplicatie, dat inzicht geeft in de opgaven die nodig zijn om het knooppunt succesvol te ontwikkelen. Het vlindermodel is ontwikkeld op basis van zes indicatoren die de relatie tussen knoop en plaats inzichtelijk maken.

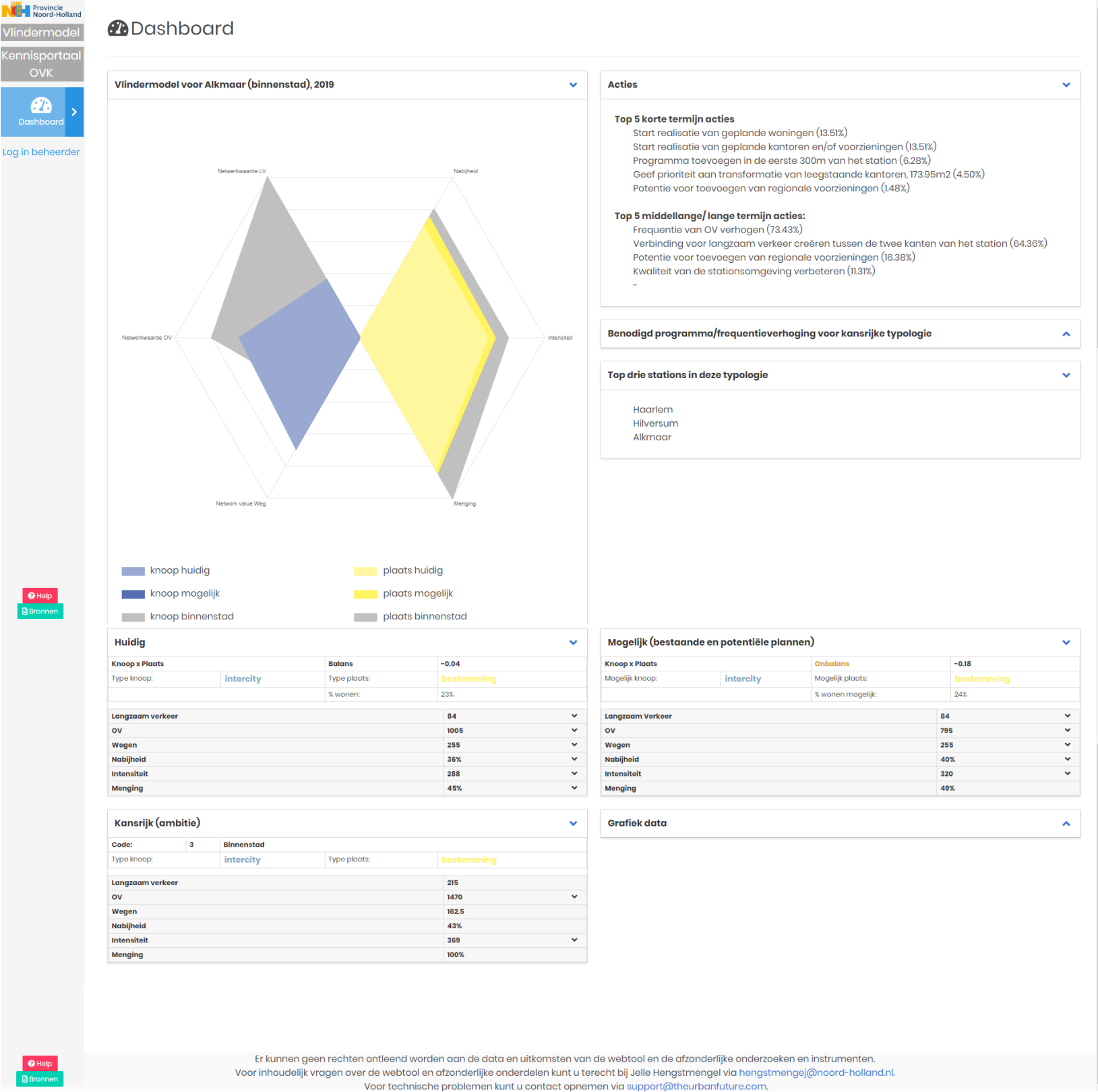
Het Vlindermodel veronderstelt een samenhang tussen knoop en plaats, oftewel tussen de positie van de knoop in het netwerk (knoopwaarde) en de ruimtelijke kenmerken van een knoop (plaatswaarde). Bij de knoopwaarde zijn drie indicatoren van belang: de positie in het OV-netwerk, de positie in het wegnetwerk en de positie in het langzaam verkeersnetwerk. Bij de plaatswaarde zijn ook drie indicatoren van belang: menging, nabijheid en intensiteit van werknemers, bezoekers en inwoners. Wanneer knoop en plaats (de linker- en rechtervleugel) met elkaar in balans zijn, functioneert het knooppunt optimaal. In de praktijk blijkt dit lang niet altijd het geval te zijn. De positie in het OV-netwerk en de intensiteit van werknemers, bezoekers en inwoners, beiden in het midden van de vleugel, zouden in ieder geval altijd in balans moeten zijn.

Om te bepalen welke ontwikkelingen kansrijk zijn rondom de verschillende type knooppunten, worden 12 ideaaltypen aan knooppuntmilieus onderscheiden waarbij ruimtegebruik en netwerkpositie in evenwicht zijn. De ideaaltypen zijn een combinatie van woon-werk en woonmilieus. Op basis van deze typen zijn de knooppunten in Noord-Holland gecategoriseerd. Door in dit model te variëren met deze knooppuntmilieus kunnen knooppunten onderling vergeleken worden en kan het gewenste toekomstperspectief bepaald worden. Daarbij wordt zichtbaar gemaakt welke acties nodig zijn voor de korte en middel(lange)termijn om hieraan te voldoen.

Voor meer achtergrondinformatie en toelichting van het Vlindermodel zie [toelichting Vlindermodel uit Maak Plaats](#) (pdf). De verschillende onderdelen, indicatoren en achterliggende rekenmethode die in het Vlindermodel worden gebruikt, worden verderop in deze handleiding toegelicht. Door hieronder te klikken, komt u automatisch terecht op de juiste pagina:

- 2. [Gebruikswijzer](#)
 - 2.1 [Tegels](#)
 - 2.2 [Interactief dashboard](#)
- 3. [Toelichting indicatoren](#)
 - 3.1 [Langzaam verkeer](#)
 - 3.2 [OV](#)
 - 3.3 [Wegen](#)
 - 3.4 [Nabijheid](#)
 - 3.5 [Intensiteit](#)
 - 3.6 [Menging](#)

Figuur 1 Overzichtspagina Vlindermodel

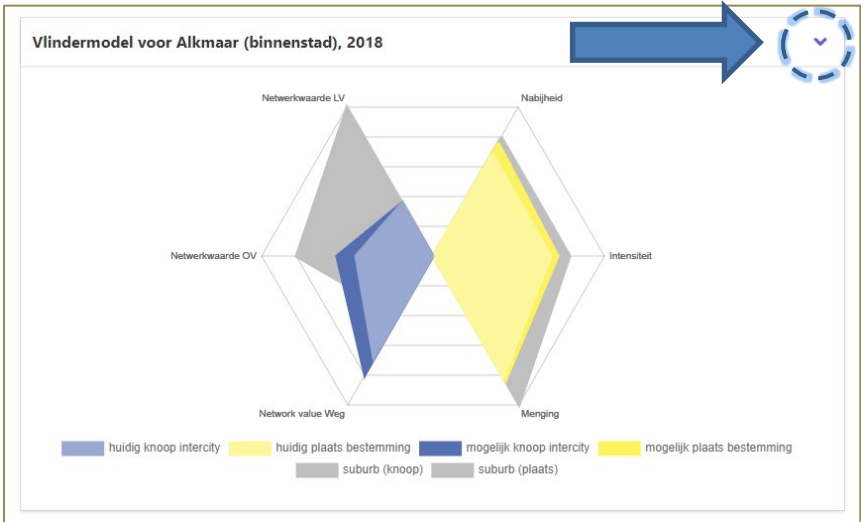


2. Gebruikswijzer

2.1 Tegels

Het dashboard is ingericht met zogenaamde tegels. Elke tegel heeft hierin specifieke gegevens of grafieken beschikbaar. De inhoud van de tegel wordt verwoord in de header van de tegel en worden hieronder toegelicht. Middels het pijltje rechts bovenaan in de tegel is het mogelijk om de tegel te sluiten en te openen. De gebruiker kan zo bepalen welke informatie getoond wordt (of niet). In figuur 2 is dit pijltje aangegeven. Enkele tegels bevatten tabellen met waarden. Voor sommige van deze waarden kan de gebruiker de sub-waarden visualiseren. Hiervoor zal een extra tabel in de tegel uitklappen. Zie figuur 3.

Figuur 2 Openen en sluiten dashboard tegel



Figuur 3 Uitklappen subwaarden

Huidig			
Knoop x Plaats		Onbalans	-0.24
Type knoop:	intercity	Type plaats:	bestemming
		% wonen:	23%
Langzaam verkeer			
Fietsenstalling			3840
Bezettingsgraad			60%
OV-fiets verhuur			Ja
Spoorovergang			Nee
Buitenpoort			Nee
Verbinding fietsknooppuntennetwerk			Nee
OV			620
Wegen			255
Nabijheid			36%
Intensiteit			288
Menging			45%

2.1.1 Vlindermodel voor ...

Dit is een visualisatie van de uitkomsten uit het Vlindermodel voor het betreffende knooppunt. De achterliggende waarden (zie ‘grafiek data’) zijn gebaseerd op de berekeningen van de huidige, mogelijke en kansrijke situatie.

2.1.2 Huidig

Op basis van zoveel mogelijk bestaande bronnen en eerder door de provincie geïnitieerde onderzoeken is de huidige situatie van de OV-knooppunten in kaart gebracht. De knooppunten zijn onderzocht op onder andere hun bereikbaarheid, ruimtegebruik, dichtheden, aantallen inwoners, werknemers en bezoekers van regionale voorzieningen. Alle knooppunten zijn in kaart gebracht op basis van de belangrijkste kengetallen en zijn daarmee ten opzichte van elkaar te waarderen.

Balans/Onbalans

De balans/onbalans geeft aan in welke mate de knoop- en plaatswaarde van het vlindermodel in balans of onbalans zijn. Hierbij wordt een vergelijking gemaakt tussen de genormaliseerde¹ netwerkw waarde OV (knoop) en genormaliseerde waarde voor intensiteit (plaats). Wanneer het cijfer tussen -0,1 en 0,1 gelegen is, is sprake van een balans. In alle andere gevallen is sprake van een onbalans.

Type knoop

Dit geeft aan wat voor type treinen stoppen bij het OV-knooppunt: Intercity, Sprinter of internationaal.

Type Plaats

Op basis van het aantal inwoners, werknemers en bezoekers binnen het 1200 meter invloedsgebied wordt berekend welk aandeel ‘wonen’ inneemt. Op basis van dit percentage zijn 3 waarden mogelijk:

- Wonen (herkomst): >60% wonen
- Gemengd: tussen de 40% en 60% wonen
- Werken (bestemming): <40% wonen

2.1.3 Mogelijk

Naast de huidige situatie laat het Vlindermodel ook de mogelijke veranderingen zien wanneer rekening wordt gehouden met de bestaande planvoorraad exclusief vertrouwelijke plannen (op basis van de monitor OV-knooppunten). Aan de hand van het type bestemming (wonen, gemengd of werken) en de kansrijke typologie wordt het aantal toegevoegde inwoners, werknemers en bezoekers per plan berekend. Wanneer een ander typologie, en daarmee andere ruimtelijke dichtheden, wordt gekozen, worden de achterliggende waarden automatisch herberekend. Hetzelfde geldt als de bestemming van een plangebied verandert. De berekening van het aantal toegevoegde inwoners wordt voor ieder afzonderlijk woningbouwplan vergeleken met de daadwerkelijke ingevoerde plancapaciteit wonen. In het geval dat de berekende waarde (gebaseerd op de ruimtelijke dichtheid die hoort bij de gekozen typologie) groter is, wordt deze waarde aangehouden. Wanneer dit niet zo is, wordt gerekend met de daadwerkelijke plancapaciteit van het betreffende plan.

2.1.4 Kansrijk

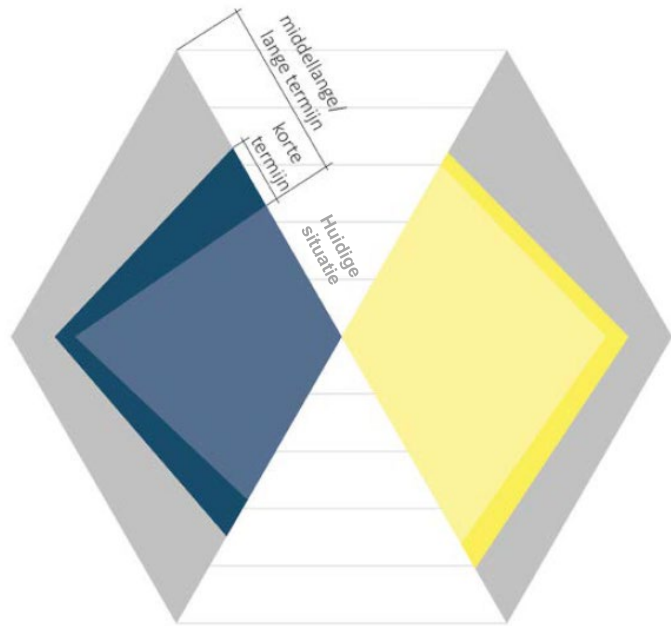
Er zijn twaalf typen knooppuntmilieus ontwikkeld als uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van OV-knooppunten. De twaalf knooppuntmilieus zijn ideaaltypische situaties. De achterliggende waardes van deze milieus worden onder kansrijk weergegeven.

¹ Genormaliseerd wil zeggen dat een waarde wordt berekend op basis van de minimale (altijd 0) en maximale waarde (verschilt per element) van alle OV-knooppunten.

2.1.5 Middellange/lange termijn acties

In werkelijkheid hebben veel knooppunten zich nog niet ontwikkeld tot een van de kansrijke ideaaltypes. Om hiertoe te komen worden zowel voor de korte als (middel)lange termijn een top 3 aan maatregelen benoemd per knooppunt. Bij de korte termijn wordt gekeken naar het verschil tussen de huidige en mogelijke waarden. Bij (middel)lange termijn wordt gekeken naar het verschil tussen de huidige en kansrijke waarden (zie figuur 4). Aan de hand van diverse voorwaarden, zoals bezettingsgraad van P&R-locatie of filegevoelige wegen, is bepaald in hoeverre een actie/opgave van toepassing is voor een knooppunt. De bijbehorende percentages geven aan in welke acties relevant zijn om te voldoen aan de mogelijke en/of kansrijke waarden. In de berekening zijn voor alle 6 elementen de acties onderling geprioriteerd op basis van een zogeheten actiefactor.

Figuur 4 Korte en (middel)lange termijn acties ten opzichte van waarden Vlindermodel



2.1.6 Benodigd programma/frequentieverhoging voor kansrijke typologie

Dit hangt samen met bovenstaande berekeningen. In dit geval wordt echter gekeken naar het verschil tussen de mogelijke en kansrijke waarden. Dit geeft namelijk een indicatie van in hoeverre het gekozen knooppuntmilieu theoretische haalbaar is. Hierbij wordt echter geen rekening gehouden met de praktische haalbaarheid op basis van marktvraag, marktdruk, beschermingsregimes etc.

2.1.7 Top drie stations in deze typologie

Dit zijn de stations die het meest overeenkomen met de typologie die hoort bij het betreffende knooppunt. De top 3 stations zijn bepaald aan de hand van de scores van de huidige vlinder t.o.v. de scores van de kansrijke vlinder. De gekozen kansrijke typologie is niet altijd de typologie die het dichtst bij de huidige situatie van het station komt (zie ook de percentages achter de typologie in het uitklapmenu), dit hangt af van de ambitie en de marktvraag.

2.1.8 Grafiek data

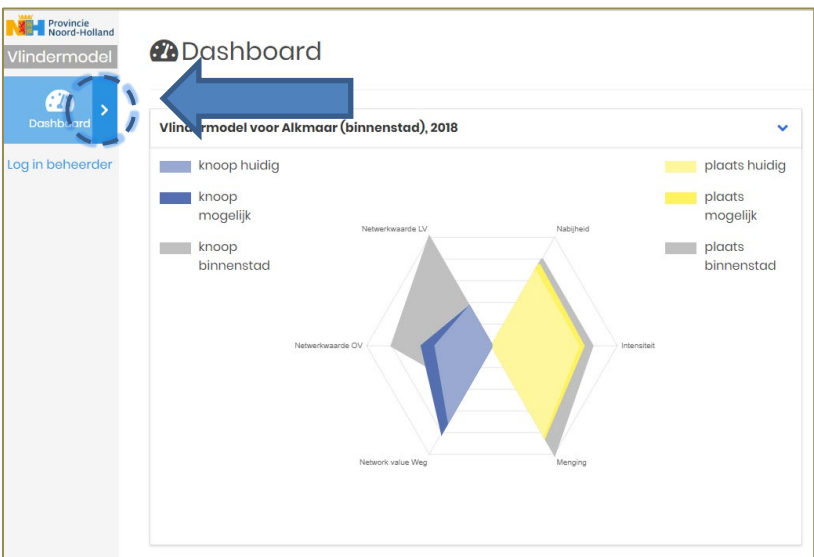
Dit zijn de achterliggende waarden van het Vlindermodel. Deze waarden zijn gebaseerd op de berekeningen van de huidige, mogelijke en kansrijke situatie.

2.2 Interactief dashboard

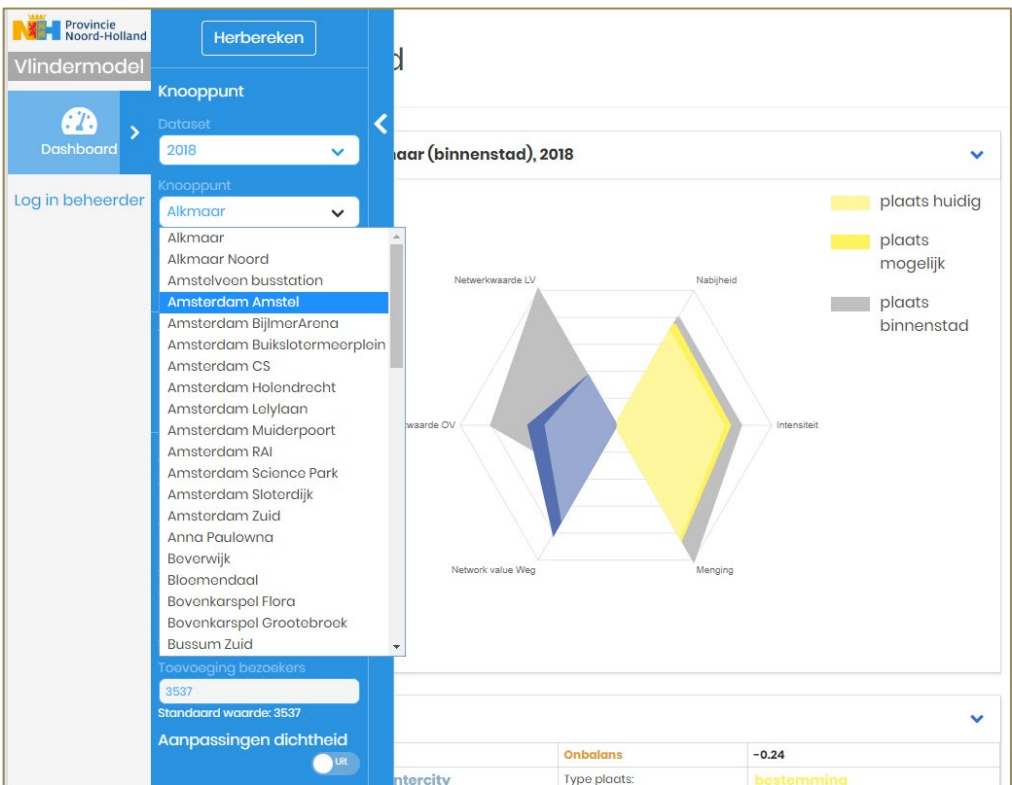
De gebruiker kan het knooppunt, de dataset en de typologie veranderen in het dashboard menu. Dit menu wordt geopend door op het pijltje te drukken (zie figuur 5).

Als het menu is geopend kan met een dropdown een andere dataset, knooppunt en/of typologie geselecteerd worden (zie figuur 6). Om de aanpassingen toe te passen wordt de knop “herbereken” gebruikt. Pas dan zullen de gegevens in de tegels van het dashboard worden aangepast aan de nieuwe instellingen.

Figuur 5 Openen dashboard menu



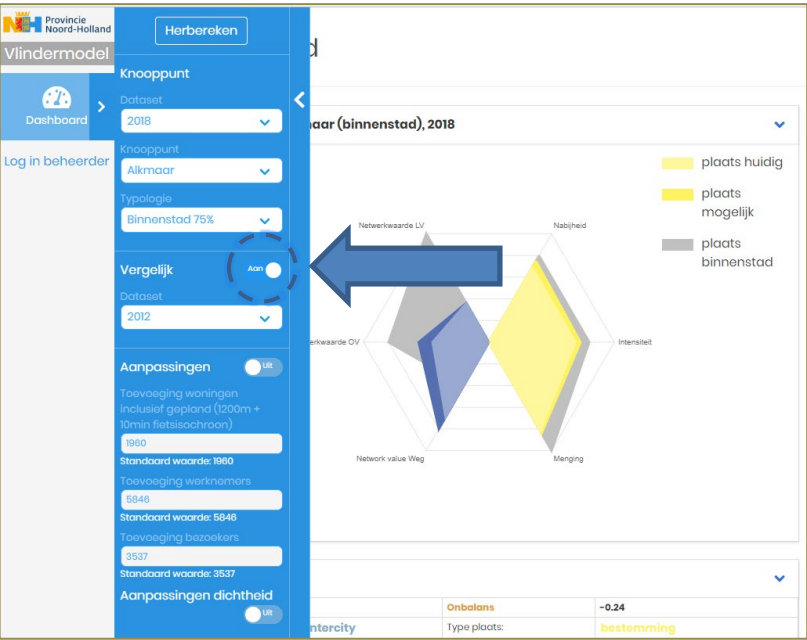
Figuur 6 Selectie Dataset, Knooppunt & Typologie



2.2.1 Vergelijken van datasets

Het dashboard menu biedt de mogelijkheid om van een knooppunt twee verschillende dataset met elkaar te vergelijken. Hiervoor dient de vergelijkfunctie geactiveerd te worden met de aan/uit knop (zie figuur 7). Via de dataset dropdown lijst wordt een tweede dataset geselecteerd. Als nu de “herbereken” knop wordt gebruikt, zal het dashboard de tegels van de twee datasets naast elkaar visualiseren (om deze te kunnen vergelijken) (zie figuur 8).

Figuur 7 Vergelijk functie



Figuur 8 Vergelijking twee datasets

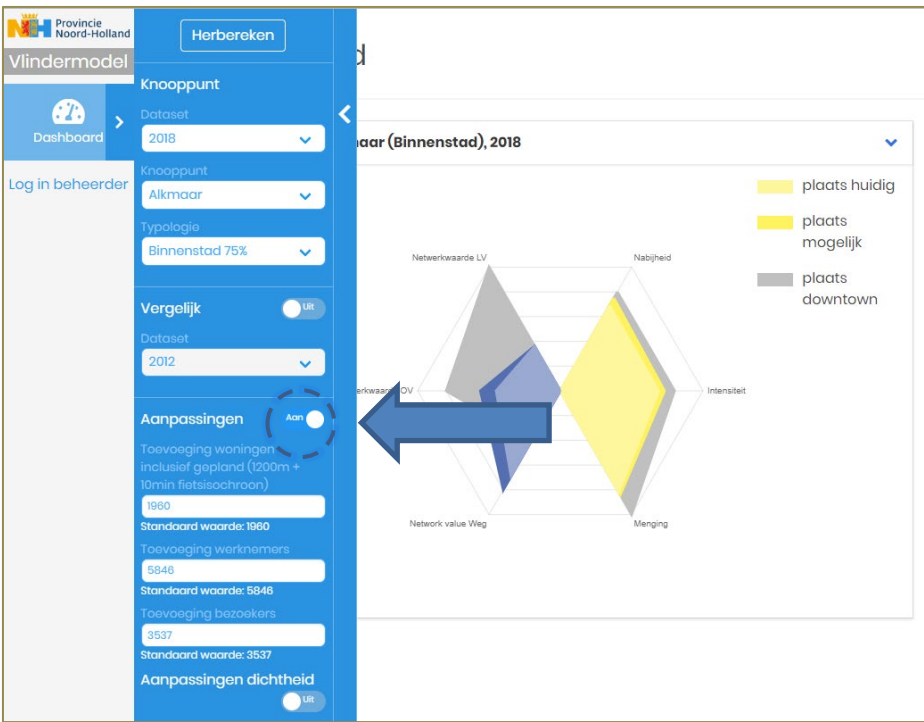


2.2.2 Aanpassen invoergegevens dataset

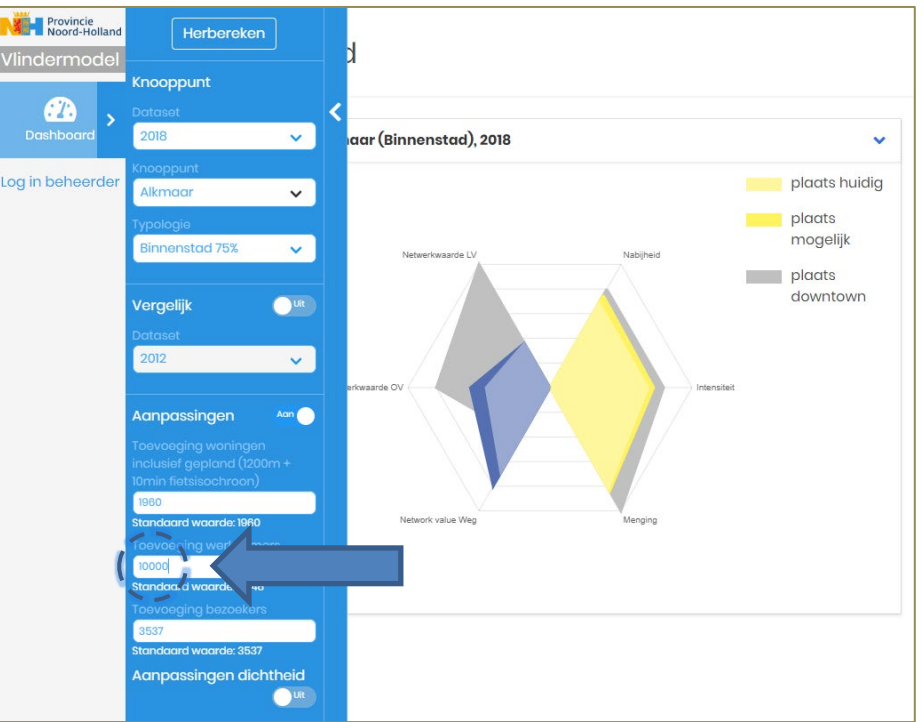
De waarden, acties en diagrammen die worden getoond op het dashboard zijn berekend op basis van invoergegevens. Deze invoergegevens worden door de (super)administrator met een dataset geïmporteerd en staan dus vast. De gebruiker heeft echter wel de mogelijkheid om tijdelijk bepaalde invoergegevens aan te passen en de resultaten daarvan in het dashboard te analyseren. Hiervoor activeert de gebruiker de knop aanpassingen (zie figuur 9). In de invulvelden worden initieel de huidige waarden getoond zoals deze in de dataset zijn gegeven. Deze huidige waarden worden ook onder het invulveld (ter informatie) gevisualiseerd. De gebruiker kan in de invulvelden een nieuwe waarde invullen en via de “herbereken” knop de resultaten laten tonen in het dashboard (zie figuur 10).

Let op: deze invoergegevens worden tijdelijk aangepast. Wanneer de gebruiker wisselt tussen knooppunt, typologie en/of dataset zullen de standaard waarden weer worden toegepast in het dashboard.

Figuur 9 Functie aanpassingen invoergegevens



Figuur 10 Aanpassen invoergegevens



3. Toelichting indicatoren

3.1 Knoop: Langzaam verkeer

Bij de netwerkwaarde van het Langzaam Verkeer wordt rekening gehouden met twee factoren: verbindingswaarde en ontsluitingswaarde. De verbindingswaarde is een maat voor de aanwezigheid van ov-fietsverhuur, een spoorovergang binnen 300m en voldoende fietsparkeerplekken. De ontsluitingswaarde is een maat voor de fijnmazigheid van het wegennetwerk dat beschikbaar is voor fietsers.

De formule voor het bepalen van de Netwerkwaarde Langzaam Verkeer = verbindingswaarde + ontsluitingswaarde

Verbindingswaarde: De verbindingswaarde LV bestaat uit de aanwezigheid van ov-fietsverhuur, spoorwegovergang plus de beschikbaarheid en bezettingsgraad van aanwezige fietsparkeervoorzieningen.

Puntentelling verbindingswaarde LV:

Types	Score
Aanwezigheid OV Fiets	25 punten
Aanwezigheid spoorovergang/ tunnel binnen 300m straal vanaf het station	50 punten
Bezettingsgraad fietsenstallingen < 50%	50 punten
Bezettingsgraad fietsenstallingen tussen 50% en 80%	25 punten
Bezettingsgraad fietsenstallingen > 80%	0 punten

De ontsluitingswaarde bestaat uit drie delen:

1. De fijnmazigheid van het wegennetwerk dat beschikbaar is voor fietsers binnen 300m van het station;
2. De oppervlakte van de fiets isochroon (3.000m van het station) in hectares;
3. Als de kansrijke typologie "Buitenpoort" is, dan wordt ook de verbinding met het fietsknooppuntnetwerk van de ANWB meegenomen. Een station is aangesloten op het fietsknooppuntnetwerk als dit binnen de 300m straal van het station ligt.

De formule voor het berekenen van de ontsluitingswaarde = (sum_lengte lokale wegen/100)* (oppervlakte fietsisochroon/2826)

100 is een factor gebruikt voor de mogelijk maximaal aantal richtingen, 2826 ha is de oppervlakte van een volle cirkel met radius 3000m

Berekening voor "Buitenpoort" stations die aangesloten zijn aan het fietsknooppuntnetwerk = (sum_lengte lokale wegen/100)* (oppervlakte fietsisochroon/2826)*25

3.2 Knoop: OV

Indicatoren voor Openbaar Vervoer zijn het aantal in- en uitstappers, het aantal treinen per uur en het aantal bussen, trams en eventuele metro's per uur bij het knooppunt. De berekening van de netwerkwaarde OV is gebaseerd op de methode "Ruimte en Lijn" die in eerdere studies zoals Stedenbaan is gebruikt, waarbij enkele scores zijn aangepast. De scores zijn bepaald op basis van de snelheid van de verschillende modaliteiten. De Intercity is als index (100 punten) gebruikt. Ook hier wordt rekening gehouden met de twee factoren verbindingswaarde en ontsluitingswaarde. De verbindingswaarde is een maat voor de aanwezigheid van aansluitingen op de verschillende soorten openbaar vervoer. De ontsluitingswaarde is een maat voor de frequentie (per uur) en het aantal richtingen (beginpunt of midden van een lijn) waarin gereisd kan worden.

De formule voor de berekening Netwerkwaarde OV = verbindingswaarde + ontsluitingswaarde

De scores van de verbindingswaarde zijn verdeeld op basis van de kwaliteit van de verbindingen. Snellere verbindingen worden hoger gewaardeerd en hoe meer modaliteiten aanwezig zijn des te beter de verbindingswaarde van de knoop is.

Puntentelling verbindingswaarde OV:

Modaliteiten	Score
Aanwezigheid Hsl trein	125 punten (In Ruimte en Lijn: 200)
Aanwezigheid Intercity trein of Internationaal bus	100 punten
Aanwezigheid Sprinter trein	75 punten
Aanwezigheid Lightrail/ metro/ streekbus/ HOVbus	50 punten
Aanwezigheid tram/ stadsbus	25 punten

De frequentie en het aantal richtingen waarin met de verschillende modaliteiten gereisd kan worden bepalen de ontsluitingswaarde. Eén richting betekent dat het station een eindpunt in de lijn is. Hoe hoger de frequentie en het aantal richtingen, des te hoger de ontsluitingswaarde van de knoop.

De formule voor het berekenen van de ontsluitingswaarde+ Frequentie (per uur) x aantal richtingen x 0,2 x score modaliteit

0,2 is als factor gebruikt voor de verdeling over de vijf OV categorieën

3.3 Knoop: Wegen

Bij wegen gaat het om het aantal beschikbare parkeerplekken en de bezettingsgraad hiervan, de aanwezigheid van snelwegafslag(en) en richtingen naar snel- en regionale wegen tot 3200 meter en de filegevoeligheid in de omgeving van het knooppunt. De berekening van de netwerkwaarde Weg is gebaseerd op de methode die in eerdere studies voor "Ruimte en Lijn" is gebruikt, vandaar de gebruikte stralen van 3200m en 1200m. Een grotere straal is van belang omdat de snelheid van de auto hoger ligt en een afstand van 3200m binnen 5 minuten kan worden afgelegd.

Ook hier wordt rekening gehouden met de twee factoren verbindingswaarde en ontsluitingswaarde. De verbindingswaarde is een maat voor de aanwezigheid van aansluitingen op het regionale en nationale wegennet. De ontsluitingswaarde is een maat voor het aantal richtingen waarin kan worden gereisd, waarbij enkele aanpassingen zijn gedaan. Niet het aantal wegen, maar het aantal richtingen waarin kan worden gereisd binnen de verschillende stralen wordt gebruikt. Daarnaast is het aantal parkeerplekken aan de berekening toegevoegd, gezien het belang van de aanwezigheid van voldoende parkeermogelijkheid.

De formule voor het bepalen van de Netwerkwaarde Weg = verbindingswaarde + ontsluitingswaarde

De verbindingswaarde Weg bestaat uit de aanwezigheid van modaliteiten plus de aanwezige parkeervoorzieningen. In het Vlindermodel 2.0 is de bezettingsgraad van de parkeerplekken als uitgangspunt gekozen i.p.v. een verhouding tussen in- en uitstappers en het aantal parkeerplekken. De nieuwe methode geeft hierdoor een scherper beeld van de realiteit.

Puntentelling verbindingswaarde Weg:

Types	Score
Aanwezigheid regionale wegen (N-wegen) binnen 3200m straal	10 punten (In Ruimte en Lijn: 25)
Aanwezigheid regionale wegen (N-wegen) binnen 1200m straal	25 punten (In Ruimte en Lijn: 50)
Aanwezigheid snelwegen binnen 3200m straal	50 punten
Aanwezigheid snelwegafslagen binnen 1200m straal	75 punten (In Ruimte en Lijn: 100)
Bezettingsgraad Parkeerplekken < 50%	50 punten (25+25)
Bezettingsgraad Parkeerplekken tussen 50% en 80%	25 punten
Bezettingsgraad Parkeerplekken > 80%	0 punten

De Ontsluitingswaarde gaat om het bepalen van het aantal richtingen met behulp van de buffers (3200m en 1200m) en de topografische kaart of GIS-luchtfoto.

De formule voor de ontsluitingswaarde = (Aantal richtingen x 0,5 x score modaliteit) - (0,5 x (filefactor) x richtingen van regionale wegen of snelwegen met fileproblemen)

0,5 is als factor gebruikt voor verdeling over de 2 wegtypes (snelwegen & regionale wegen) Filefactor=0,5

3.4 Plaats: Nabijheid

- draagt bij aan gebruik knoop: meer programma in de directe omgeving van het station = meer potentiële reizigers
- draagt bij aan levendigheid van het station
- draagt bij aan de belevingswaarde (kwaliteit van de omgeving, comfortabel wachten, nuttige tijdsbesteding, entertainment en voorzieningen) van het stationsgebied

De Nabijheid is bestaat nu uit drie delen, namelijk: Centrumfunctie, Station Comfort en Kwaliteit van de Stationsomgeving.

De **Centrumfunctie** telt voor 50% van de score en geeft aan in hoeverre het station zelf een centrum is in zijn omgeving. Voor het berekenen van het centrumfunctie wordt vergeleken wat binnen de directe omgeving (300m straal) van het station gebeurt met wat er in de 1200m straal gebeurt. De straal van 300m is gekozen om een impressie van het "stationsplein" te creëren. Gebeurt er veel in de direct omgeving van het station t.o.v. de rest van het invloedsgebied of niet? Een stationsgebied kan een levendige ontmoetingsplek worden als het daadwerkelijk als centrum voor zijn omgeving fungeert. De verhouding tussen de straal van 300m en de straal van 1200m wordt uitgedrukt in een percentage, waar 100% betekent dat alle activiteiten zich bevinden binnen de eerste 300m rondom het station.

*De formule voor het bepalen van de Centrumfunctie= (intensiteit 300m straal) / (intensiteit 1200m straal)*0,5*

Het onderdeel **Station Comfort** telt voor 25% mee en gaat over comfort in het station. De aanwezigheid van bepaalde station gerelateerde voorzieningen telt mee in de score.

De formule voor Comfort= (Verwarmd wachten + Beschut wachten + Televisieschermen + Gratis krant + Wifi + Supermarkt + Restaurant + Toiletten) 0,25*

Voor het onderdeel **Kwaliteit van de Stationsomgeving** is de 300m straal als basis gebruikt voor het definiëren van de stationsomgeving. De score is als vermenigvuldigingsfactor over de andere twee delen gebruikt. Voor deze informatie is geen bron voorhanden en de gebruikte score hiervoor bepaald door de Vereniging Deltametropool. De kwaliteit van de stationsomgeving is volgens zowel vereniging als Provincie zo belangrijk dat deze is opgenomen in de berekening. Wat exact binnen dit onderdeel valt is afhankelijk van de bron die beschikbaar wordt gesteld, maar in principe betreft het hier zoals onderhoud, verlichting, veiligheid, imago, landschap. De score is eenvoudig gehouden zodat deze simpel aan te passen is, wanneer er een goede bron beschikbaar komt.

3.5 Plaats: Intensiteit

- draagt bij aan gebruik knoop: meer dichtheid = meer potentiële reizigers
- draagt bij aan draagvlak voor voorzieningen
- draagt bij aan reisbehoefte: meer dichtheid = minder behoefte tot reizen.
- bestemmingen dragen bij aan gebruik knoop: centrumfuncties trekken reizigers

De basis voor het berekenen van de intensiteit is de methodiek voor de waardering van de Inwoners- en werknemersdichtheid uit "Ruimte en Lijn" gebruikt. Het gaat dan om een gebied binnen een straal van 1200m rondom het station kijken. Dat betekent 15 minuten lopen of 5 minuten met de fiets (fietsisochroon). De 1200m straal is i.p.v. de gebruikelijke 800m straal gekozen i.v.m. de grote hoeveelheid mensen die met de fiets naar het station gaan (ongeveer 40% in NL). Indien de invloedsgebieden van twee of meerdere stations overlappen, dan worden deze doormidden geknipt. Dit voorkomt dat inwoners, werknemers of bezoekers twee (of meerdere) keren worden meegeteld wanneer we naar de dynamiek van de corridor kijken. Naast de twee kenmerken inwoners en werknemers is het kenmerk: aantal bezoekers per dag van regionale voorzieningen. (De selectie van voorzieningen en inschatting van het aantal bezoekers per dag is door Vereniging Deltametropool (VDM) gemaakt om zo alleen voorzieningen die belangrijk zijn op regionaal niveau mee te nemen in de berekeningen).

De formule voor de berekening van de Intensiteit = (inwoners + extra inwoners (fietsiso) + werknemers + bezoekers) / invloedsgebied in hectaren

3.6 Plaats: Menging

- draagt bij aan gebruik knoop: meer menging = meer verschillende reismotieven op verschillende momenten (bewoners, recreanten, shoppers, forenzen)
- draagt bij aan leefbaarheid / verblijfsklimaat
- draagt bij aan reisbehoefte: meer menging = minder behoefte tot reizen (minder verplaatsingen nodig)

Mening bestaat uit twee delen: Lokale Menging en Regionale Voorzieningen. De lokale menging bestaat uit de verhouding tussen inwoners en werknemers (per 100 x 100 meter) uitgedrukt in een percentage. Voor het bepalen van een waarde voor het hele stationsgebied wordt het gemiddelde gebruikt van alle vierkanten die binnen het stationsgebied liggen. Vierkanten zonder inwoners en zonder werknemers zijn uitgesloten van de berekening. 100% lokale menging staat voor een gelijke hoeveelheid aan inwoners en werknemers. Dit weegt voor 50% in de totaalscore. De tweede component (ook 50%) is toegevoegd als vertegenwoordiger van de bezoekers. Hier tellen we de hoeveel verschillende types regionale voorzieningen die aanwezig zijn binnen het invloedsgebied van het station.

De formule voor Menging = $(\text{inwoners} / \text{werknemers})/2 + (\text{aantal types voorzieningen}/17)/2$
--

Het getal 17 is het maximum aantal verschillende type voorzieningen dat is gedefinieerd.