

BIJLAGE 1: PLANNINGS- EN STUDIECONTEXT

In wat volgt worden de belangrijkste plannen, studies, visies, ... die verband houden met de vervoerregio Kortrijk en deze orientatienota opgenomen in een niet-limitatieve lijst.

Internationale schaal:

- De Lage Landen 2020 - 2100 - een toekomst verkenning
- Trans-Europees transportnetwerk
- European Whitepaper 2011: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system
- Seine - Scheldeverbinding
- ...

Vlaamse schaal:

- 15 Vervoerregio's beslissen over 226 miljoen euro voor bus en tram
- Kostprijsberekening budgetten vervoerregio
- Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
- GRUP K-R8
- GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk
- Visie 2050 een langetermijnstrategie voor Vlaanderen
- Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen
- Vlaams fietsbeleidsplan
- Fietssnelwegen Vlaanderen
- Vlaamse spoorstrategie
- Mobiliteitsvisie 2020 De Lijn
- Vlaamse beleidsvisie mobipunten
- Vlaams pendelplan
- Slim, veilig en robuust wegennet
- Carpoolparkings Vlaanderen
- Vrachtroutenetwerk Vlaanderen
- Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen
- Ontwikkelen van regionale logistieke knooppunten
- Masterplan binnenvaart 2020
- Strategische visie beleidsplan ruimte Vlaanderen
- Vlaams klimaatbeleidsplan 2021-2030

- Vlaams luchtbeleidsplan 2030
- Vlaams verkeersveiligheidsplan
- Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen
- Vooruitzichten van de transportvraag in Vlaanderen
- Onderzoek verplaatsingsgedrag in Vlaanderen
- Substitueerbaarheid van autoverplaatsingen: een onderzoek naar drempels voor modale verschuivingen
- Analyse van de mogelijkheden voor lightrail in Vlaanderen
- Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen
- Doorlichting Vlaams hoofdwegennet met betrekking tot potentiële quick wins op het vlak van doorstroming
- Strategisch plan ITS 2030 Vlaanderen
- Analyse voor- en nameting kilometerheffing vrachtwagens (MOW)
- Masterplan EDC's in Vlaanderen
- Binnenvaart 2.0 Het anker van de Vlaamse industrie
- Delfstoffen-studie De rol van de Vlaamse Waterweg in de duurzame voorziening van minerale bouwmaterialen
- Omgeving luchthaven Kortrijk-We-

velgem

- geïntegreerde aanpak Leievallei Wer-
vik-Deinze
- ...

Provinciale schaal:

- Provinciaal beleidsplan ruimte
- Provinciaal ruimtelijk structuurplan
- Bovenlokaal functioneel fietsroute-
netwerk
- Carpoolparkings West-Vlaanderen
- Berekening van de vraag naar be-
drijventerreinen in West-Vlaanderen,
ontwerp eindrapport
- Het aanbod van bedrijventerreinen
in West-Vlaanderen
- Evaluatie en onderzoek ter on-
dersteuning van de West-Vlaamse
woonprogrammatie
- Transport Bis (POM West-Vlaanderen
ism Leiedal)
- Geïntegreerde opmaak en uitvoering
van een activerings- en herstructure-
ringsstrategie voor (watergebonden)
bedrijvigheid
- Het activeren van productieve land-
schappen
- ...
- ...

Regionale schaal:

- Contei, Regionale ruimtelijke visie Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Interlokaal vrachtroutenetwerk (Leiedal)
- Ruimtemonitor-Ondernemen Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Onderzoek watergebonden bedrijvigheid Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Regionale visie woonuitbreidingsgebieden (Leiedal)
- Klimaatmanifest Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- REKOVER (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer) (Leiedal)
- Expertadvies Mobiliteit regio Kortrijk (Vectris)
- Prioritaire weginfrastructuren op regionaal niveau (Leiedal)
- Studie kwalitatief openbaar vervoer in Kortrijk (Vectris)
- Spoorrapport Regio Kortrijk (Leiedal)
- Basisbereikbaarheid VVR Kortrijk, voorstel kernnet en aanvullend net (De Lijn)
- Doorstroming vervoerregio Kortrijk (De Lijn)
- Dossier de concertation sur le Schéma

Des Infrastructures de Transports à horizon 2035 (Eurometropool Lille)

- Lignes de bus et frontières - 'Developper un systeme plus integre de transports en commun' (Groupe Action Mobilité, Atelier Bus)
- Mening van de Eurometropool over de SDIT (Eurometropool Lille)
- Stedelijke regio Kortrijk, samen naar een duurzaam gebruik (Ruimte Vlaanderen)
- De Plaatsbepalers (Provincie West-Vlaanderen)
- Socio-Economische Analyse van Zuid-West-Vlaanderen (RESOC)
- Socio-Economische streekvisie voor Zuid-West-Vlaanderen (RESOC)
- Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal)
- Interfluviumstudie: Analyse en Aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het interfluvium mobiliteit tussen de Leie en Schelde (Provincie West-Vlaanderen)
- Masterplan Fiets interfluvium (Provincie West-Vlaanderen)
- Masterplan Fiets ten noorden van de Leie (Provincie West-Vlaanderen)
- Complex Project kanaal Bos-suit-Kortrijk (de Vlaamse Waterweg)
- Regionale visie Detailhandel Regio Zuid-West-Vlaanderen (Intercom-

munale Leiedal)

- ...

Lokale schaal:

- Gemeentelijke mobiliteitsplannen
- Gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en ruimtelijke beleidsplannen
- Actieplan Kortrijk Fietst
- Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk
- Kortrijk droomt nog altijd van tram-bus
- Kortrijk 2025: De stad die we kunnen willen
- ...

Deze bijlage beschrijft de methodiek van “mobiliteitsmagneten”. Deze methodiek gebruikt sociaal-demografische gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) als uitgangspunt. De basisdata om de magneten komt uit het Strategisch Personenmodel Vlaanderen Versie 4.2.1, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen Versie 5.1 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In onderstaande stappen staat omschreven hoe deze gegevensbronnen zijn gebruikt bij de totstandkoming van de magneten.

BIJLAGE MOBILITEITSMAGNETEN

1. Magneten in beeld

Inleiding en doel

De methodiek van de mobiliteitsmagneten heeft tot doel om de belangrijkste generatie- en attractiepolen voor personenverkeer in beeld te brengen. Hiervoor worden sociaal-demografische gegevens (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) als uitgangspunt genomen. De basisdata om de magneten te bepalen komen uit het Strategisch Personenmodel Vlaanderen Versie 4.2.1, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen Versie 5.1 en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In onderstaande paragrafen staat stapsgewijs omschreven hoe deze gegevensbronnen zijn gebruikt bij de totstandkoming van de magneten. De mobiliteitsmagneten zeggen iets over de ritproductie in verschillende delen van de vervoerregio. Ze zeggen niets over het belang van bepaalde relaties (herkomst-bestemmingsrelaties) tussen punten in de vervoerregio. De magneten zijn voor vervoerregio Limburg, Mechelen, Vlaamse Rand, Gent en Kortrijk volgens de hieronder beschreven methodiek vastgesteld.

Basisgegevens uit strategisch verkeersmodel Vlaanderen 4.2.1

Socio-demografische gegevens

De socio-demografische gegevens voor het basisjaar 2017 en prognosejaar 2030 zijn opgeleverd door het team Verkeersmodellen van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De gegevens zijn opgeleverd in shape-formaat (telkens een .dbf-bestand, een .shp-bestand en een .shx-bestand) voor de zonering van Vlaanderen met 9929 binnenlandse zones. De uitleg omtrent gebruik en opbouw van deze zonering is in onderstaande paragrafen opgenomen. Volgende tabel geeft een overzicht van de opgeleverde attributen in het shape-bestand:

Attribuut	Betekenis
BEVOLKING	Aantal inwoners
TEW_TOTAAL	Totale tewerkstelling
TEW_LAND	Tewerkstelling landbouw
TEW_INDU	Tewerkstelling industrie
TEW_LOGI	Tewerkstelling transport en logistiek
TEW_GRHA	Tewerkstelling groothandel
TEW_DKHA	Tewerkstelling kleinhandel dagelijkse aankopen
TEW_WKHA	Tewerkstelling kleinhandel wekelijkse aankopen
TEW_LKHA	Tewerkstelling kleinhandel lange termijn
TEW_HNDL	Tewerkstelling handel overig
TEW_HOTL	Tewerkstelling hotel
TEW_RSTR	Tewerkstelling restaurant
TEW_NUT	Tewerkstelling nutsvoorzieningen
TEW_FINA	Tewerkstelling financiële instellingen en verzekeringen
TEW_KNST	Tewerkstelling kunst, amusement en recreatie
TEW_DNST	Tewerkstelling andere diensten
TEW_ADMI	Tewerkstelling administratie
TEW_ONDE	Tewerkstelling onderwijs
TEW_ZKHS	Tewerkstelling ziekenhuis
TEW_GEZO	Tewerkstelling gezondheidszorg
SB_TOTAAL	Totale schoolbevolking
SB_KLEUTER	Schoolbevolking kleuteronderwijs
SB_LAGER	Schoolbevolking lager onderwijs
SB_MIDDEL	Schoolbevolking middelbaar onderwijs
SB_HOGER	Schoolbevolking hogescholen
SB_UNIF	Schoolbevolking universiteiten
GEMEENTE	NIS-code
VREGIO	Nummer vervoerregio

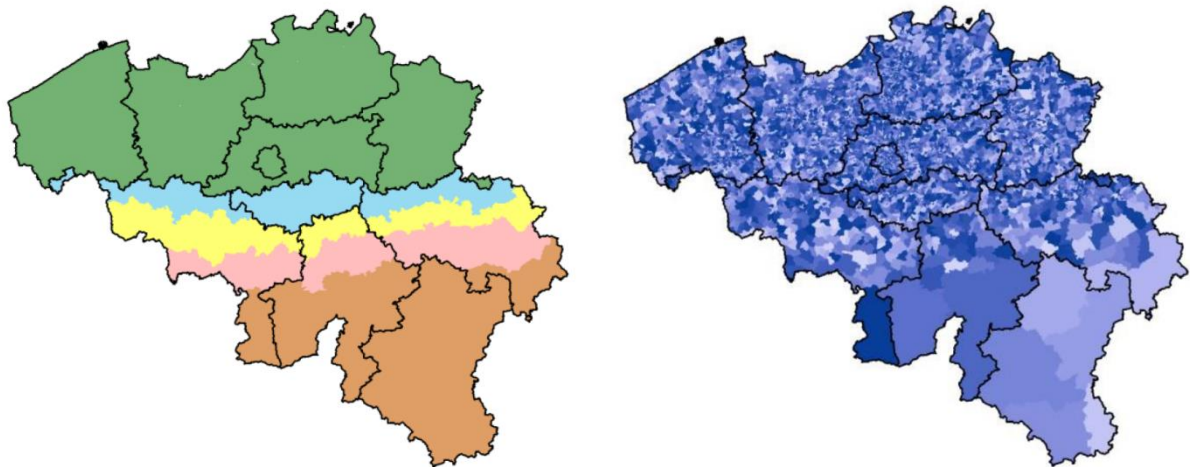
Tabel B2.1: Opgeleverde attributen shape-bestand socio-demografische gegevens

Zonering

De zonering van het masternetwerk Vlaanderen behelst heel België en een groot deel van Europa. De omvang van de zonering varieert naargelang het studiegebied. De zonering van Vlaanderen telt 9929 binnenlandse zones. Aan deze zonering is de gegevenslaag met socio-demografische gegevens gekoppeld. De oorspronkelijke binnenlandse zonering is manueel opgesteld op basis van deze gegevenslaag. Eerst zijn gordels gedefinieerd om studiegebied, invloedsgebied en buitengebied te onderscheiden (zie Figuur B.2.1):

- Studiegebied: groene gordel;
- Invloedsgebied 1: blauwe gordel;
- Invloedsgebied 2: gele gordel;
- Buitengebied 1: roze gordel;
- Buitengebied 2: oranje gordel.

Binnen het studiegebied gebeuren de modevaluaties en berekeningen. Het invloedsgebied is een schil rondom het studiegebied, dewelke een sterke invloed heeft op de modellering in het studiegebied. De overige zones vallen onder het buitengebied.



Figuur B2.1 (links): Gordels definiëring studiegebied, invloedsgebied en buitengebied

Figuur B2.2 (rechts): Gedetailleerde zonering Vlaanderen (9929 zones)

Op basis van deze gordels wordt de zonering manueel opgebouwd. Het studiegebied en invloedsgebied 1, waarvoor de magneten worden bepaald, worden onderverdeeld op basis van het niveau van de statistische sectoren. De zones binnen deze twee gordels worden samengesteld op basis van onderstaande vuistregels:

- Zones waar 1 van onderstaande grenzen bereikt zijn, zijn groot genoeg:
 - 800 inwoners per zone;
 - 250 tewerkstellingsplaatsen per zone;
 - 175 schoolbevolkingsplaatsen per zone;
- Dergelijke zones worden enkel samengenomen met zones waar heel weinig inwoners, tewerkstellingsplaatsen en schoolbevolkingsplaatsen zijn;
- Er mogen geen zones gecreëerd worden over:
 - Gemeentegrenzen;
 - Vrachtmodelzones;
 - Waterwegen/dokken;
 - Belangrijke wegen.

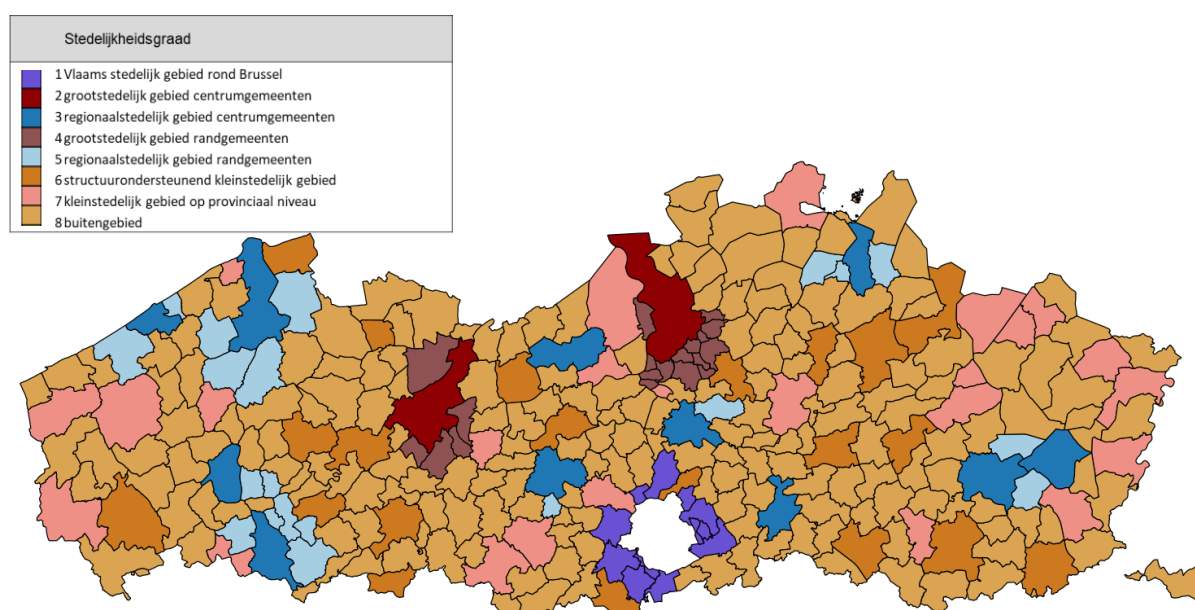
Invloedsgebied 2 mag wat ruwer zijn, en is gebaseerd op deelgemeenteniveau. Buitengebied 1 is beschreven op gemeenteniveau, terwijl buitengebied 2 zelfs op arrondissementen gebaseerd is. De zonering voor Vlaanderen is opgenomen in figuur B.2.2.

Bepalen ritproductiefactoren

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) weten we dat het hoeveel verplaatsingen en met welke modaliteit dat elke bewoner / werknemer / leerling per dag maakt, afhankelijk is van de stedelijkheidsgraad. We houden bij het berekenen van de ritproductie rekening met de stedelijkheidsgraad. Het gaat om het totaal aantal verplaatsingen, zowel binnen en tussen de gebieden met verschillende stedelijkheidsgraad.

Ritproductie afhankelijk van stedelijkheidsgraad

Met omrekenfactoren is op basis van de aantallen inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen de totale ritgeneratie per etmaal, per modelzone berekend. De waarden van de factoren zijn afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en verschillen daarom per modelzone. Er wordt onderscheid gemaakt tussen acht graden van stedelijkheid. In Figuur B.2.3 staat de indeling van Vlaanderen naar stedelijkheidsgraad volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.



Figuur B.2.3. Acht stedelijkheidsgraden van Vlaanderen.

Gemiddeld aantal ritten per dag op basis van OVG 5.1

De ruimtelijke gegevens per magneet zijn vertaald naar totale mobiliteitsproductie, OV-productie en fietsproductie met behulp van ritproductiefactoren, gebaseerd op gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 5.1 (2015-2016). Gemiddeld over heel Vlaanderen maakt één inwoner 2,75 verplaatsingen per dag¹. De tabel hieronder toont dit gemiddelde afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de woonplaats van de inwoner.

Stedelijkheidsgraad	Totale ritproductie	Ritproductie OV	Ritproductie fiets
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	3,45	0,00	0,00
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	2,50	0,41	0,34
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	2,43	0,12	0,42
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	3,00	0,18	0,43
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	2,59	0,00	0,49
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	2,86	0,06	0,30
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	2,74	0,10	0,31
8. buitengebied	2,81	0,09	0,31

¹ Tabel 68 uit tabellenrapport OVG 5.1: Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd)

Tabel B2.2. Gemiddeld aantal ritten per inwoner (totaal, met OV en met de fiets), afhankelijk van stedelijkheidsgraad. Bewerking van Tabel 107 uit tabellenrapport OVG 5.1: GAVPPPD volgens type gemeente van woonplaats en Tabel 108 uit tabellenrapport OVG 5.1: Verdeling van het GAVPPPD volgens type gemeente van woonplaats en hoofdvervoerswijze.

Daarnaast genereert één arbeidsplaats 2,10 verplaatsingen per dag² en één leerlingplaats (exclusief lager onderwijs en kleuterschool) 3 verplaatsingen per dag³. Aan de hand van gemiddelde modal split-cijfers (Tabel B.2.3) voor de motieven woon-werk en woon-school zijn de ritproductiefactoren per inwoner per stedelijkheidsgraad vertaald naar ritproductiefactoren per arbeidsplaats en per leerlingplaats.

Modal Split	OV	Fiets
Werken	9,3%	13,2%
Onderwijs	16,2%	27,5%
Totaal	4,5%	12,1%

Tabel B2.3. Gemiddelde modal split cijfers voor motieven woon-werk en woon-school. Bewerking van Tabel 74 uit tabellenrapport OVG 5.1: Verdeling van het gavpppd volgens hoofdvervoerswijze en motief

Tabellen B2.4, B.2.5 en B.2.6 tonen de respectievelijk de totale ritproductiefactoren, de ritproductiefactoren voor openbaar vervoer en de ritproductiefactoren voor fiets en dit per stedelijkheidsgraad en per inwoner, arbeidsplaats en leerlingenplaats.

Ritproductie totaal

Stedelijkheidsgraad	Per inwoner	Per arbeidsplaats	Per leerlingplaats
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	3,45	2,64	2,20
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	2,50	1,91	1,59
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	2,43	1,86	1,55
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	3,00	2,29	1,91
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	2,59	1,98	1,65
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	2,86	2,18	1,82
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	2,74	2,10	1,75
8. buitengebied	2,81	2,15	1,79

Tabel B2.4. Ritproductie factoren totaal per inwoner, arbeidsplaats en leerlingplaats

Ritproductie openbaar vervoer

Stedelijkheidsgraad	Per inwoner	Per arbeidsplaats	Per leerlingplaats
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	0,18*	0,29	0,42
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	0,41	0,65	0,94
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	0,12	0,19	0,27
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	0,18	0,29	0,42
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	0,05**	0,09	0,12
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	0,06	0,09	0,13
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	0,10	0,16	0,24
8. buitengebied	0,09	0,14	0,20

² Richtlijnenboek mobiliteitseffectenstudies, mobiliteitstoets en Mober, Departement Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (2009)

³ Gebaseerd op een gemiddeld aandeel basisonderwijs in leerlingplaatsen van 41,6%, op basis van indicatieve ritproductieparameters Rotterdam (RVMK3.1, 14-4-2015)

Tabel B2.5. Ritproductie factoren openbaar vervoer per inwoner, arbeidsplaats en leerlingplaats

* Op basis van OVG 5.1 is deze gelijk aan nul, hier aangenomen dat deze identiek is aan grootstedelijk gebied randgemeenten

** Op basis van OVG 5.1 is deze gelijk aan nul, hier afgeleid uit verhouding centrumgemeenten / randgemeenten in grootstedelijk gebied

Ritproductie fiets			
Stedelijkheidsgraad	Per inwoner	Per arbeidsplaats	Per leerlingplaats
1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	0,43*	0,36	0,62
2. grootstedelijk gebied centrumgemeenten	0,34	0,28	0,49
3. regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten	0,42	0,35	0,60
4. grootstedelijk gebied randgemeenten	0,43	0,36	0,62
5. regionaalstedelijk gebied randgemeenten	0,49	0,41	0,72
6. structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	0,30	0,25	0,44
7. kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau	0,31	0,26	0,45
8. buitengebied	0,31	0,26	0,45

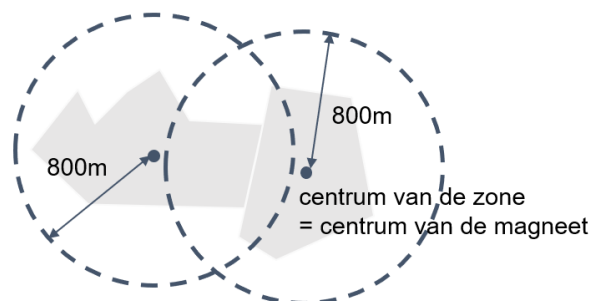
Tabel B2.6. Ritproductie factoren fiets per inwoner, arbeidsplaats en leerlingplaats

* Op basis van OVG 5.1 is deze gelijk aan nul, hier aangenomen dat deze identiek is aan grootstedelijk gebied randgemeenten

Van modelzone naar magneet

Elke modelzone heeft een centroïde. Dit is het meetkundig zwaartepunt van de zone. De centroïde komt daardoor niet noodzakelijk overeen met het zwaartepunt qua inwoners, arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen, hoewel deze eenheden over het algemeen wel gelijkmatig over een modelzone zijn verspreid. Elke centroïde vormt het middelpunt of centrum van een magneet.

De invloedssfeer van een magneet is 800 m. Dit komt overeen met een acceptabele loopafstand tot een (hoogwaardige) openbaar vervoer voorziening⁴.



Figuur B2.4. Omvormen van de modelzones naar uniforme magneten met een invloedssfeer van 800m.

Mobiliteitsproductie per magneet

De totale mobiliteitsproductie, OV-productie en fiets-productie per magneet wordt nu bepaald door de ritproductiefactoren uit tabel B2.4, B2.5 en B2.6 te vermenigvuldigen met het aantal inwoners, aantal arbeidsplaatsen en aantal leerlingplaatsen binnen de invloedssfeer van de magneet. Waarbij:

- Aantal inwoners = attribuut 'BEVOLKING' in het shape-bestand met socio-demografische gegevens
- Aantal arbeidsplaatsen = attribuut 'TEW_TOTAAL' in het shape-bestand met socio-demografische gegevens
- Aantal leerlingplaatsen (excl. basisschool en lager) = attribuut 'SB_MIDDEL + SB_HOGER + SB_UNIF' in het shape-bestand met socio-demografische gegevens

⁴ Dit is een veel gebruikte praktijkwaarde die bijvoorbeeld ook in recent empirisch onderzoek wordt teruggevonden: https://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs10_043.pdf

De ritproductie van een magneet per dag is gelijk aan de ritproductie binnen het invloedsgebied. Het komt voor dat een modelzone groter is dan het invloedsgebied van 800m, of dat er meerdere modelzones binnen een invloedsgebied vallen. In het eerste geval wordt berekend welk percentage van het oppervlak van de modelzone overlapt met het invloedsgebied. Dit percentage wordt dan vermenigvuldigd met de totale ritproductie van de modelzone, om de ritproductie van de magneet te berekenen. In het tweede geval wordt voor elke modelzone met overlap berekend welk percentage van het oppervlak binnen het invloedsgebied van de magneet valt. De totale ritproductie van de magneet is dan de som van al deze percentages, vermenigvuldigd met de ritproductie van de betreffende zones.

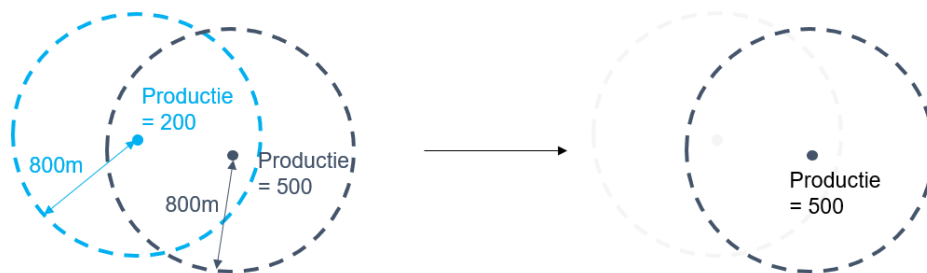
Rekenvoorbeeld:

- Het invloedsgebied van magneet A overlapt 100% van het oppervlak van zone A
- Het invloedsgebied van magneet A overlapt daarnaast 50% van het oppervlak van zone B
- Modelzone A en B hebben beiden een totale ritproductie van 1000 ritten per dag, een OV-productie van 100 ritten per dag en een fiets-productie van 200 ritten per dag

De totale mobiliteitsproductie van de magneet is dan $100\% * 1.000 + 50\% * 1.000 = 1.500$ ritten per dag. De OV-productie van de magneet is dan $100\% * 100 + 50\% * 100 = 150$ openbaar vervoer ritten per dag. De fiets-productie van de magneet is dan $100\% * 200 + 50\% * 200 = 300$ fietsritten per dag.

Weergave van magneten

Om het kaartbeeld duidelijker te maken, met name in gebieden met een fijne zonering, wordt een selectie van magneten getoond. Als de centra van twee magneten dicht bij elkaar liggen dan 800m, wordt de alleen de sterkste magneet opgenomen in de weergave (zie figuur B2.5). Deze magneet heeft immers zwaardere bereikbaarheidscriteria, waardoor de lichtere criteria van de kleine magneet minder of niet meer relevant zijn.



Figuur B2.5. Selectie van magneten voor het kaartbeeld.

BIJLAGE VOORZIENINGEN

1. VOORZIENINGEN NAAR SCHAALNIVEAU

We brengen de voorzieningen in beeld. Deze oefening wordt gebruikt naast de magneten analyse om een goed beeld te hebben op de bezoekersaantrekkende functies. De magnetenanalyse is gebaseerd op de data van de provinciale verkeersmodellen. Deze modellen richten zich zeer sterk op de spitsuren en de meer functionele verplaatsingen, daarom is de inventarisatie van de attractiepolen een aanvulling hierop.

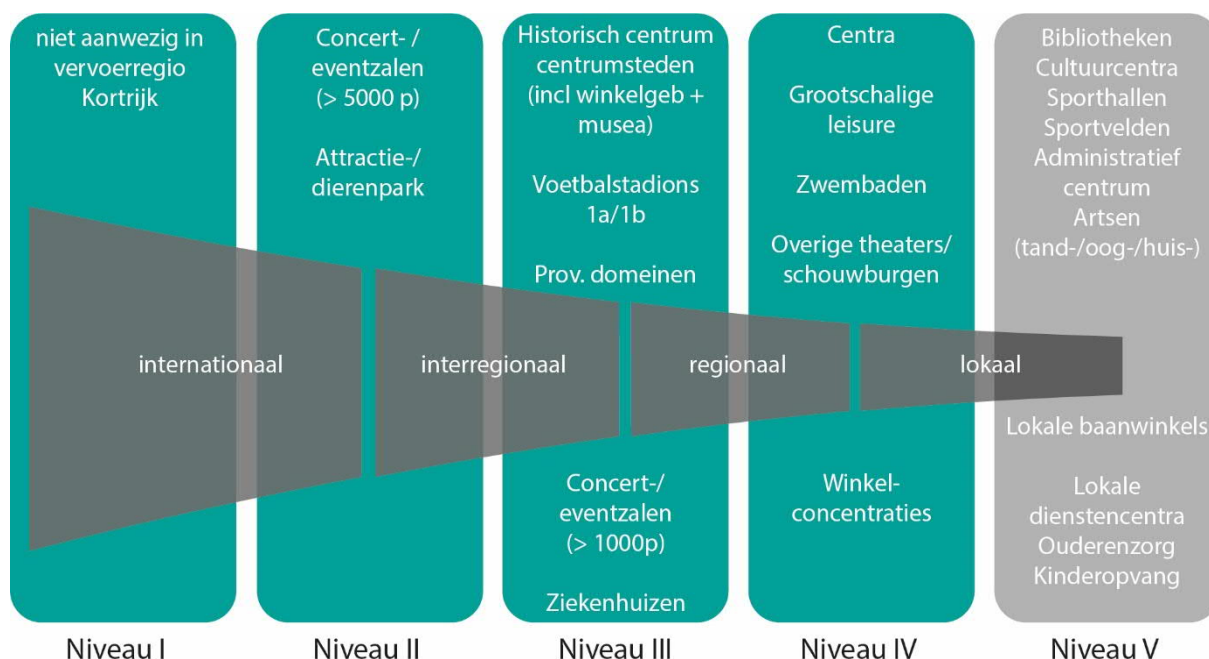
De focus ligt op bezoekersaantrekkende functies en voorzieningen met aandacht voor omvang en kansen voor modal shift. Net als de vervoersystemen worden ook de voorzieningen naar schaalniveau ingedeeld.

Criteria die het schaalniveau bepalen zijn

- Uitstraling en bereik
- Aantal verkeersbewegingen (piek, frequentie,...)

Verschillende type van (bezoekersaantrekkende) voorzieningen worden hierin meegenomen:

- Onderwijs
- zorg en welzijn
- cultuur, sport en ontspanning
- detailhandel en woonondersteunende voorzieningen (diensten, reca,...)



Deze voorzieningen zijn afgetoetst aan de voorzieningen opgenomen in Rekovert.

Voor het onderzoek naar de bovenlokale voorzieningen werden enkel voorzieningen met een regionale impact aangeduid op de kaart per regio (niv. 1-3).

2. VOORZIENINGEN VAN INTERNATIONAAL NIVEAU (NIV1)

Bezoekersaantrekkende gebieden van internationaal niveau zijn gebieden met

- aantal bezoekers: > 10.000 bezoekers per dag
- uitstraling en bereik: internationaal

Meer specifiek voor de regio's gaat het om:

- centrum van Antwerpen, Gent, Brussel, Maastricht, Lille, ...
- Luchthaven van Zaventem

3. VOORZIENINGEN VAN INTERREGIONAAL NIVEAU (NIV2)

Bezoekersaantrekkende gebieden van interregionaal niveau zijn gebieden met

- aantal bezoekers: > 5.000 bezoekers per dag
- uitstraling en bereik: nationaal / interregionaal

Meer specifiek voor elke regio, zijn hiervoor geselecteerd:

- Top 20 toeristische attracties in Vlaanderen voor 2017-2018 (het gaat hier om dieren-, pret- en themaparken die heel wat bezoekers aantrekken).
- Bepaalde stadscentra, meer specifiek historisch stadscentrum met verschillende musea en een winkel- en horecacentrum als attractiepool voor bezoekers. In de interprovinciale detailhandelstudie (2014) werden deze opgenomen als regionale verzorgingsgebieden. Het gaat hier bijv. over centrum Mechelen, Hasselt, Gent, Sint-Truiden, Tongeren, Kortrijk, ...).
- Concert- en eventzalen met capaciteit van meer dan 5000 personen
- Expohallen (Nekkerhallen, Kortrijk Xpo, Ethias Arena, ...)

4. VOORZIENINGEN VAN REGIONAAL NIVEAU (NIV3)

Bezoekersaantrekkende gebieden van regionaal niveau zijn gebieden met

- aantal bezoekers: > 2.500 bezoekers per dag
- uitstraling en bereik: (inter)regionaal

Voorzieningen van regionaal niveau hebben een uitgesproken regionale (of soms zelfs interregionale) uitstraling en bereik. Het aantal bezoekers is van dien aard dat er (al dan niet temporeel) grote bezoekersstromen op dagbasis naar toe komen.

4.1 Onderwijs

Op vlak van onderwijs worden hogescholen en universiteiten geselecteerd. De belangrijke scholenconcentratie met regionale invloedssfeer zitten reeds vervat in de vervoersmagneten.

4.2 Welzijn en zorg

Ziekenhuizen met een significante omvang (> 100 erkende bedden) worden geselecteerd. Het gaat hier zowel om algemene ziekenhuizen als psychiatrische ziekenhuizen.

4.3 Sport, cultuur en ontspanning

Alle voetbalstadions van 1^e klasse (zowel 1A als 1B) clubs werden geselecteerd.

Die werden aangevuld met andere bovenlokale sportcentra die vallen onder Sport Vlaanderen (de vroegere Bloso-centra). Verder werden de provinciale domeinen geselecteerd, alsook concert- en eventzalen met een capaciteit van minstens 1000 personen. Cinemacomplexen werden hier ook onder gecategoriseerd. Als laatste werden cultuurcentra type A en B, zoals geselecteerd door de Vlaamse Overheid, opgenomen.

4.4 Detailhandel

Detailhandel valt onder drie categorieën:

- Shoppingcentra met een grootschalige aantrekkingskracht
- Kernwinkelgebieden (steden en gemeenten) welke in de interprovinciale detailhandelstudie opgenomen zijn opgenomen als binnenstedelijk winkelgebied (met recreatief bezoekmotief) met een bovenlokaal verzorgingsgebied. Kernwinkelgebieden met een oppervlakte groter dan 8 000 m² werden geselecteerd.

Opmerking: grootschalige winkelgebied met doelgericht bezoekmotief werden deels opgenomen in de shoppingcentra. Baanconcentraties met een regionaal verzorgingsgebied werden nog niet opgenomen gezien hun bijhorende bereikbaarheidsprofiel en (on)gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

5. VOORZIENINGEN VAN BOVENLOKAAL NIVEAU (NIV4)

Bezoekersaantrekkende gebieden van bovenlokaal niveau zijn gebieden met

- uitstraling en bereik: bovenlokaal

Voorzieningen van bovenlokaal niveau hebben een verzorgende functie voor meerdere kernen en gemeenten. Op basis van beschikbare data is het niet mogelijk om een selectie te maken die rekening houdt met bezoekersaantallen. Daarom gebeurt de selectie enkel op basis van het type voorziening. We maken hiervoor gebruik van de puntlocaties met voorzieningen die door VITO en het departement Omgeving werden verzameld voor de geografische analyse van ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid van voorzieningen (VITO, 2016).

5.1 Onderwijs

Universiteiten, hogescholen en scholenconcentraties werden al geselecteerd op niveau 3.

Op niveau 4 worden bijkomend middelbare scholen, volwassenonderwijs en deeltijds kunstonderwijs geselecteerd.

5.2 Welzijn en zorg

Ziekenhuizen met een significante omvang (> 100 erkende bedden) werden op niveau 3 geselecteerd.

Op niveau 4 worden bijkomend alle overige ziekenhuizen, geestelijke gezondheidsinstellingen en ouderenvoorzieningen geselecteerd.

5.3 Sport, cultuur en ontspanning

Voor zover deze nog niet geselecteerd waren op niveau 2 of 3 worden alle (overige) cultuurcentra, schouwburgen en concertgebouwen, bioscopen, musea, monumenten, pret- en themaparken, regionale en speciale sportaccomodaties en zwembaden geselecteerd.

5.4 Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen.

Voor zover deze nog niet geselecteerd waren op niveau 2 of 3 worden alle grote en gespecialiseerde voedingswinkels, overheidsfuncties, detailhandel kleding / huis en tuin / auto / nicheproducten, voorzieningen

rond werk en overige regionale voorzieningen geselecteerd. De overige binnenstedelijke winkelgebieden met recreatief bezoekmotief zoals opgenomen in de interprovinciale detailhandelstudie worden eveneens uitgelicht. Baanwinkels, aangeven vanuit de voorzieningenkaart in Rekoever, zijn opgenomen in deze categorie.

6. VOORZIENINGEN VAN LOKAAL NIVEAU (NIV5)

Bezoekersaantrekkende gebieden van lokaal niveau zijn gebieden met

- uitstraling en bereik: lokaal

Voorzieningen van lokaal niveau kunnen eveneens een belangrijke bezoekersaantrekkende functie vervullen. Niet zozeer het aantal bezoekers, maar de (gemiddelde) reikwijdte omwille van het type voorziening is bepalend voor de selectie.

6.1 Onderwijs

Als lokale onderwijsinstellingen (niveau 5) worden de kleuter- en lagere scholen gedefinieerd. Deze werden niet.

6.2 Welzijn en zorg

Lokale zorg- en welzijnsvoorzieningen omvatten dokters (algemene geneeskunde), tandartsen, apothekers, oogzorg, kinderopvang, lokale dienstencentra, ziekenfondsen en OCMW.

6.3 Sport, cultuur en ontspanning

Op vlak van sport, cultuur en ontspanning worden bibliotheken en basis sportaccomodaties aangeduid als voorzieningen van lokaal niveau.

6.4 Detailhandel en woonverzorgende voorzieningen.

Als lokale voorzieningen worden beschouwd: bakkers en slaggers, kleine voedingswinkels, eet- en drinkgelegenheden, post, basisvoorzieningen niet-voeding, bank en verzekering.