

## ***Op maat van de mensen* – Isabelle Loris, Anke Van Caudenberg, Hans van den Berg**

De bevolking in Vlaanderen zal tegen 2050 groeien van 6 naar 7,2 miljoen inwoners. Ze verandert tevens van samenstelling: migratie, vergrijzing, vergroening en gezinsverdunning scheppen andere woonnoden, zorgvoorzieningen en dienstverlening. De grote steden en Brussel krijgen de grootste instroom.

De Vlaamse Overheid wil de mensenmaat van de Vlaamse ruimte koesteren om Vlaanderen aantrekkelijk te houden voor haar bewoners. Vlaanderen telt vandaag een groot aantal kleine historische steden en kernen die op korte afstand van elkaar gelegen zijn. Ze zijn niet enkel vanuit mondiaal maar ook vanuit Europees perspectief relatief klein. De historisch verankerde kleinschaligheid onderscheidt Vlaanderen van andere stedelijke regio's.

De verwachte bevolkingsgroei en maatschappelijke veranderingen vangen we op door kwalitatief te verdichten op die plekken die goed ontsloten zijn door een hoogwaardig netwerk van gemeenschappelijk vervoer, ondersteund door een palet aan andere vervoerswijzen en kwaliteitsvolle verbindingen voor zachte weggebruikers. Zo kunnen we de open ruimte vrijwaren, ademruimte creëren in de steden en het relatief kleinschalige karakter van die steden bewaren.

Deze paper geeft de strategie aan op welke manier 1,2 miljoen bijkomende mensen en bijhorende voorzieningen (werk, zorg, ...) hun plek in de Vlaamse ruimte kunnen krijgen. Daarbij wordt uitgegaan van verdeelsleutels en principes zoals nabijheid, verdichtingsruimten en economische intensiveringsruimten.

## Op maat van de mensen

*Hoe 1,2 miljoen bijkomende mensen en voorzieningen huisvesten tegen 2050?*

*Isabelle Loris<sup>•</sup>, Anke Van Caudenberg<sup>\*</sup>, Hans van den Berg<sup>•</sup>*

### Stellingen

De verwachte evolutie aan bevolking en maatschappelijke functies kan worden opgevangen zonder dat hiervoor bijkomend ruimte moet worden ingenomen.

In 2050 is het grootste deel van de ontwikkelingen opgevangen in kernen binnen stedelijke regio's.

Een stedelijk systeem, dat bestaat uit 3 types van stedelijke ruimte met elk hun eigen rol en kenmerken, biedt garantie op het behoud van de mensenmaat die de Vlaamse ruimte kenmerkt en het creëren van een divers palet aan kwalitatieve leefomgevingen.

In 2050 heeft iedere burger in zijn woonomgeving voldoende toegang tot basisvoorzieningen.

Vlaamse Overheid

Ruimte Vlaanderen

Koning Albert II-laan 19 bus 12, 1210 Brussel

[Isabelle.loris@rwo.vlaanderen.be](mailto:Isabelle.loris@rwo.vlaanderen.be)

[Anke.vancaudenberg@rwo.vlaanderen.be](mailto:Anke.vancaudenberg@rwo.vlaanderen.be)

[Hans.vandenberg@rwo.vlaanderen.be](mailto:Hans.vandenberg@rwo.vlaanderen.be)

[www.ruimtevlaanderen.be](http://www.ruimtevlaanderen.be)

<sup>\*</sup> beleidsmedewerker bij Ruimte Vlaanderen - afdeling Juridische en Beleidsontwikkeling

<sup>•</sup> onderzoeker bij Ruimte Vlaanderen - afdeling Onderzoek en Monitoring

## Op maat van de mensen

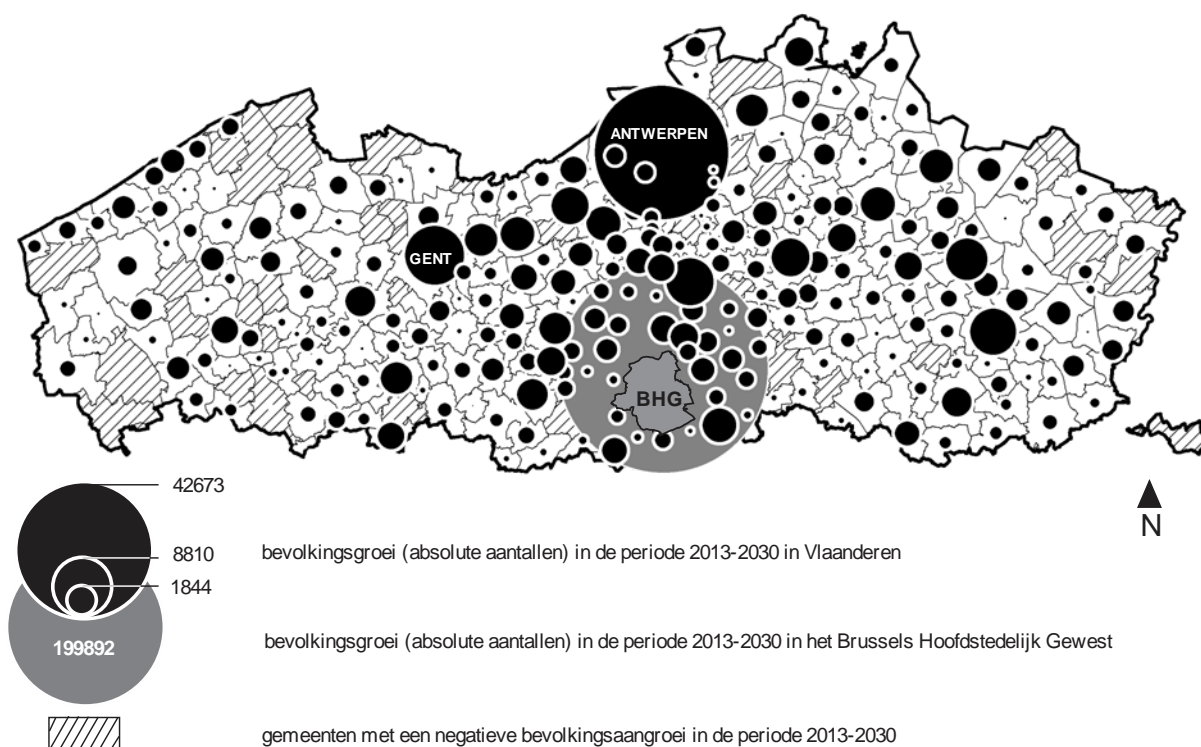
### *Hoe 1,2 miljoen bijkomende mensen en voorzieningen huisvesten tegen 2050?*

#### ***Inleiding***

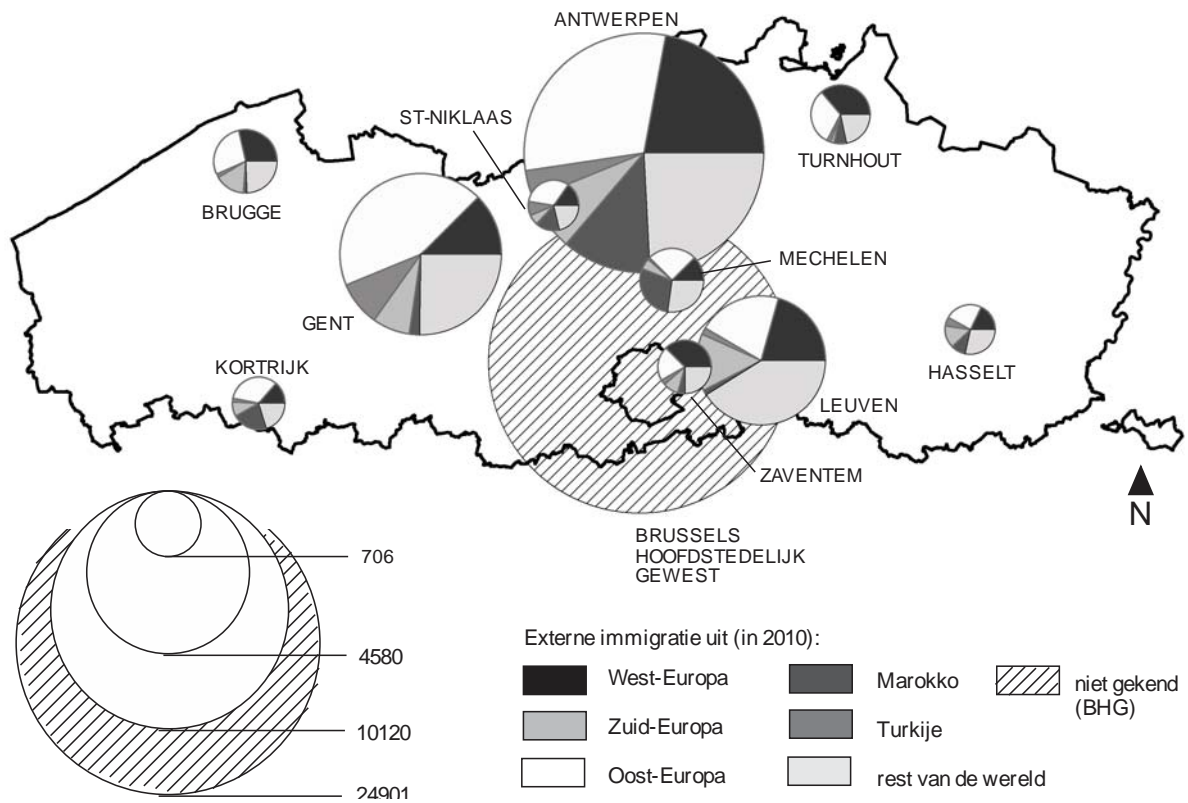
Momenteel loopt het traject van groenboek naar witboek voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Binnen de voorbereiding van het witboek vraagt onder andere het thema op maat van de mensen verdere invulling. Dit houdt ondermeer in dat gezocht wordt naar kwalitatieve woon- en leefomgevingen om de bijkomende bevolking in op te vangen. Voorliggende paper stelt een strategie voor om deze uitdaging aan te pakken. De strategie bevindt zich nog in een beleidsvoorbereidende fase, en werd politiek nog niet gevalideerd. De ideeën kunnen meegenomen worden in het witboek voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

#### ***Uitdaging: van 6 naar 7,2 miljoen inwoners***

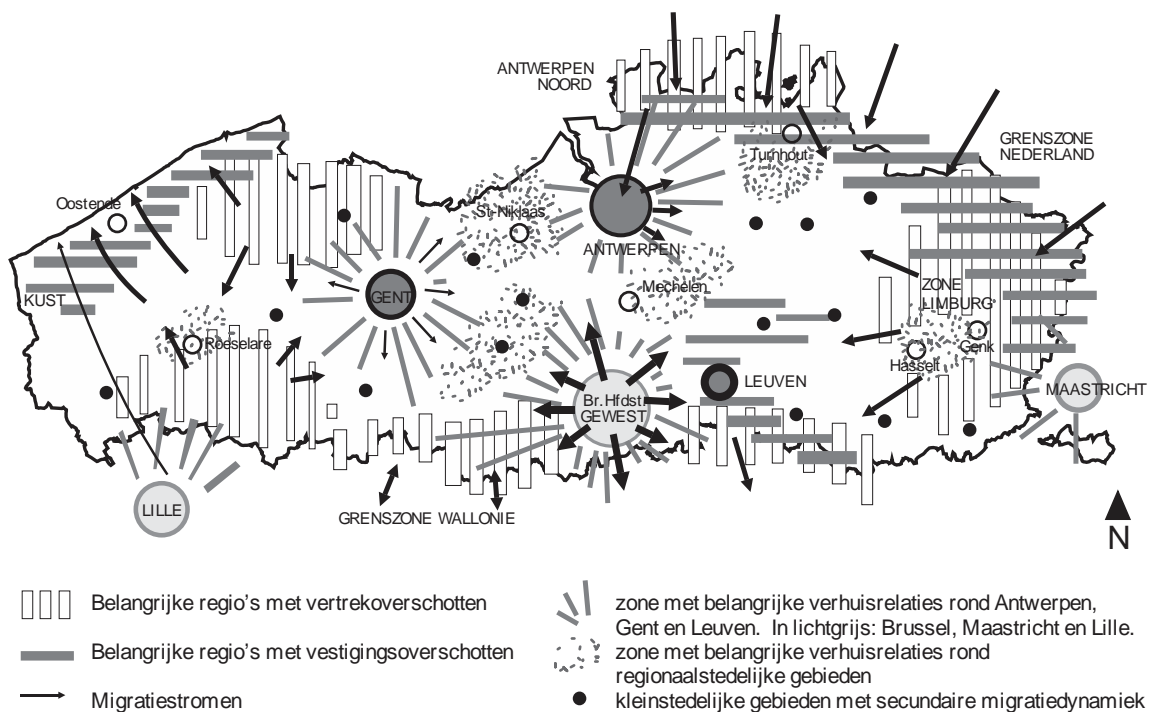
De bevolking in Vlaanderen zal tegen 2050 groeien van 6 naar 7,2 miljoen inwoners (Federaal Planbureau en ADSEI, 2011). Ze verandert tevens van samenstelling: migratie, vergrijzing, vergroening en gezinsverdunding scheppen andere woonnoden, zorgvoorzieningen en dienstverlening. De grote steden, zoals Antwerpen en Gent, en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest krijgen de grootste instroom (Figuur 1-3) (Studiedienst van de Vlaamse Regering, 2010).



**Figuur 1:** Te verwachten bevolkingsgroei in de periode 2013-2030 in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (absolute aantallen). Bron verwerking van data van het Federaal Planbureau en ADSEI (2011) en Studiedienst van de Vlaamse Regering (2010).



**Figuur 2:** Externe immigratie in het jaar 2010 naar nationaliteitsgroep en omvang. Bron: verwerking van data van het Federaal Planbureau en ADSEI (2011) en Lodewijckx (2013).



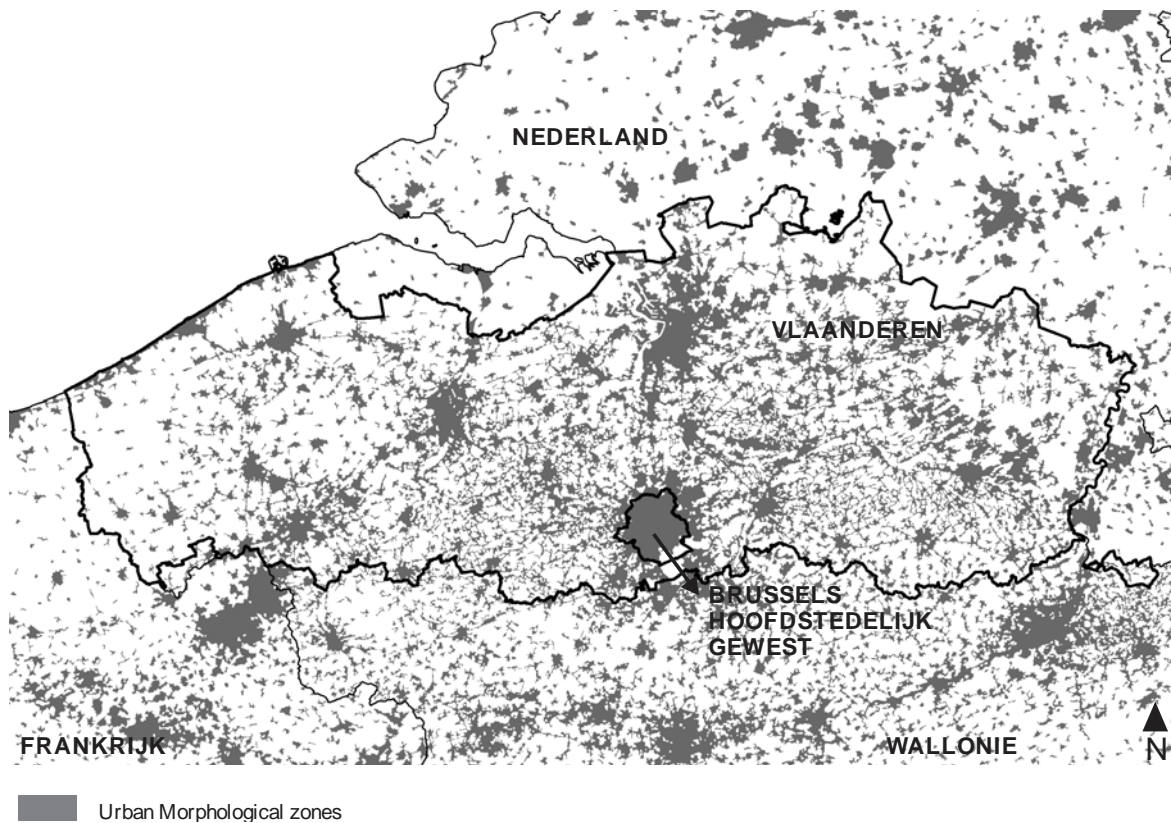
**Figuur 3:** Migratietrends in en naar Vlaanderen. Bron: Loris (2010) gebaseerd op SUM (2006).

De beschikbare ruimte in deze grootsteden is beperkt waardoor de suburbanisatie zich wellicht nog een tijd zal doorzetten (Figuur 3). Niettemin moet het mogelijk zijn om op niveau Vlaanderen de bevolkings- en gezinsaan groei op korte en langere termijn op te vangen binnen het bestaande aanbod aan woonbestemmingen, hergebruiksmogelijkheden en potenties tot verdichting (Loris, 2011). De doelstelling van het Beleidsplan Ruimte is wat dat betreft nog ambitieuzer: ruimteneutraal werken in 2050 (Vlaamse Overheid, 2012). De bebouwde ruimte mag daarbij niet langer toenemen.

In de toekomst wil de Vlaamse overheid de bevolkings- en gezinsaan groei voor het grootste deel opvangen in meerkernige stedelijke regio's; deze zijn waarschijnlijk omvangrijker dan de afgebakende stedelijke gebieden zoals in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opgenomen en worden meer vanuit een functionele samenhang benaderd.

### ***Een stedelijk systeem op mensenmaat: Mensen en voorzieningen huisvesten in drie types stedelijke ruimte***

Vlaanderen telt vandaag een groot aantal kleine historische steden en kernen die op korte afstand van elkaar gelegen zijn. Ze zijn niet enkel vanuit mondiaal maar ook vanuit Europees perspectief relatief klein. De historisch verankerde kleinschaligheid onderscheidt Vlaanderen van andere stedelijke regio's (Figuur 4).



**Figuur 4:** Nederzettingenpatroon in Vlaanderen en omgeving. Bron: Verwerking van data van het European Environment Agency (2006)

Het is de bedoeling om de verwachte bevolkingsgroei, 1,2 miljoen tegen 2050, en bijhorende maatschappelijke functies (werk, voorzieningen, zorg, recreatie) prioritair op te vangen in 3 types van ste-

delijke ruimte, die elk voor een andere - grote of minder grote - opgave staan in het opvangen van deze bevolkingsgroei en ontwikkelingen. Deze 3 types zijn:

- stedelijke regio's (met de grootste opgave)
- hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten (met grote opgave)
- verzorgende steden: minder grote opgave (met een kleinere opgave)

**Stedelijke regio's** kenmerken zich door meerdere kernen die samen een stedelijk programma opnemen, en verbindingen met structureel openbaar vervoer en het hoogste voorzieningenniveau (d.i. het niveau van een grote of regionale stad). Voor openbaar vervoer gaat het om railinfrastructuur (trein, tram, lightrail, metro), omwille van het vaste karakter doorheen de tijd en de blijvende gebruiks- en toekomstwaarde. Het centrumstation worden aanzien als vertrekpunt (belangrijkste toegangspoort via openbaar vervoer). Het mogelijke 'territorium' of 'netwerk' van een stedelijke regio wordt bepaald op basis van een reistijd criterium: een aanvaardbare reistijd tussen de kernen (bv. op minder dan 20 min van het centrumstation en onderling op minder dan 40 min reistijd van het centrumstation gelegen). De **hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten** worden gekenmerkt door het ontsluitingspotentieel via structureel openbaar vervoer (railinfrastructuur (trein en tram) en goede ontsluiting naar meer dan één stedelijke regio, binnen een redelijke tijd (bv 40 minuten)), een minimaal voorzieningenniveau en de potenties die er aanwezig zijn zoals braakliggende terreinen, reconversiegebieden, verouderde verkavelingen,....

De **verzorgende steden** kenmerken zich door een minimaal voorzieningenniveau en aanwezige potenties zoals bijvoorbeeld braakliggende terreinen, reconversiegebieden, verouderde verkavelingen, ... .

<b>Stedelijke regio's</b>	<b>Hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten</b>	<b>Verzorgende steden</b>
– meerkernig – performant spoorgebonden openbaar vervoer – (gespecialiseerde) bovenlokale voorzieningen	– grote knooppuntswaarde voor spoorgebonden openbaar vervoer – bovenlokale voorzieningen	– voorzienende rol voor omgeving – bovenlokale voorzieningen
– grootste opgave	– grote opgave	– minder grote opgave

**Tabel 1:** Overzicht van de kenmerken van de drie types stedelijke ruimte.

Aanvullend op de 3 types van stedelijke ruimte kan men ook nog spreken over **kerndorpen**, die in staan voor lokale opvang. Een keuze van kerndorpen gebeurt niet op gewestelijk niveau.

Kerndorpen kenmerken zich door een voldoende kritische massa (minimum draagvlak voor voorzieningen (o.a. bevolkingsaantal)) en verdichtingsmogelijkheden.

### ***Verdichting, economische intensivering en nabijheid, en de toepassing ervan op de stedelijke ruimte***

Binnen de 3 types van stedelijke ruimte zoals hierboven omschreven worden de ontwikkelingen in de eerste plaats opgevangen door op kwalitatieve wijze te verdichten op een selectie aan plekken. Deze ruimten worden **verdichtingsruimten** genoemd. Er wordt verder ook gekeken naar het voorzienin-

genniveau en de tewerkstelling die hieraan gekoppeld zijn. Hierbij wordt rekening gehouden met trends inzake vergrijzing, vergroening, woonwensen,...

Economische activiteiten die niet kunnen verweven worden binnen een gemengde ontwikkeling worden opgevangen in **economische intensiveringsruimten**.

Zo wil de Vlaamse Overheid de verwachte evolutie aan bevolking en maatschappelijke functies opvangen zonder dat hiervoor bijkomend ruimte moet ingenomen worden en op een manier die **nabijheid** en bereikbaarheid ondersteunt.

### ***Verdichtingsruimten***

Het zoeken naar verdichtingsruimten gebeurt via een gebiedsgericht overlegproces. Hiervoor wordt een afwegingskader opgesteld dat volgende elementen kan bevatten:

- Het gaat om plekken rond treinstations, tramhaltes, concentraties aan voorzieningen.
- Hierbij worden volgende afstandsregels gehanteerd om de omvang van het gebied te bepalen:
  - een wandelafstand van 800m (cirkelstraal ofwel 10 minuten) van een treinstation;
  - een wandelafstand van 400m voor tramhaltes;
  - een wandelafstand van bijvoorbeeld 800m voor een concentratie aan voorzieningen;
  - in surplus hiermee kan telkens gedacht worden aan een uitbreiding tot een fietsafstand van bijvoorbeeld 1000m, waarbij in dit supplementair deel de verdichting wat lager is;
  - voorzieningen voor ouderen of zorgbehoevenden worden voorzien binnen 200m.

In de praktijk moet uit de plaatselijke situatie (paden, routes, belemmeringen, hellingen e.d.m.) blijken hoe groot dit gebied is. In de verdichtingsruimten wordt een gemengde ontwikkeling nagestreefd van wonen, werken, voorzieningen, enz. Dit gebeurt via verweving.

Ook moet er aandacht zijn voor voldoende publieke ruimte, voor toegankelijkheid, voor groenblauwe dooradering,... . Bovendien kan op sommige plekken ontlichting nodig zijn in functie van de leefkwaliteit.

Er zullen beperkende maatregelen nodig zijn buiten de verdichtingsruimten.

Binnen de drie types van stedelijke ruimte worden de verdichtingsruimten als volgt ingevuld:

Een *stedelijke regio* bestaat uit verschillende kernen. Een gebiedsgericht overlegproces moet klaarheid brengen in de concrete ontwikkelingspotenties van die kernen. Er moet een onderscheid worden gemaakt op basis van het type kern.

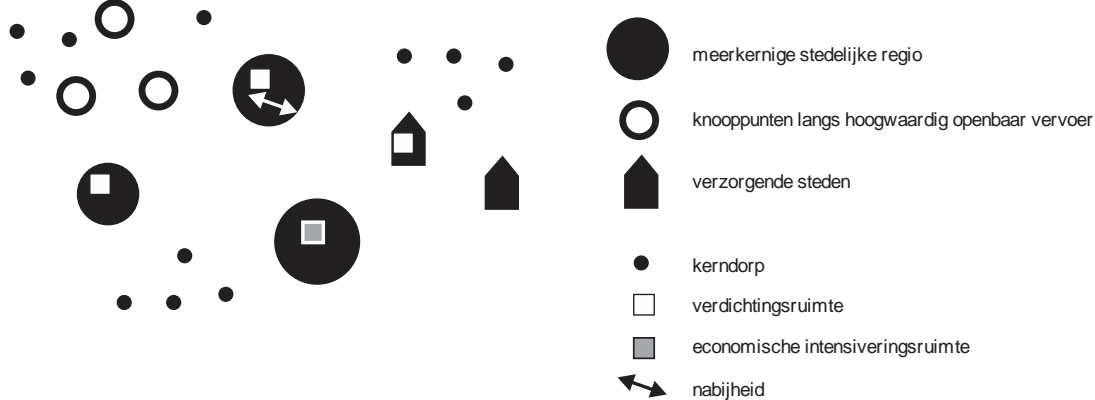
Zo kunnen kernen die liggen binnen het afgebakend stedelijk gebied (RSV) en kernen die binnen een aanvaardbare reisafstand liggen worden ontwikkeld als verdichtingsruimte met stedelijk programma. Uit het overlegproces zal ook blijken dat sommige kernen beter niet verder worden ontwikkeld omwille van b.v. te beperkte potenties. Omgekeerd moet onderzoek uitwijzen dat sommige kernen verder kunnen ontwikkeld worden als verdichtingsruimte als ze b.v. een betere ontsluiting krijgen en zo in de toekomst deel kunnen uitmaken van de stedelijke regio.

Omdat het hier over het grondgebied van meer dan één gemeente zal gaan, wordt het initiatief voor het gebiedsgericht overlegproces best geïnitieerd vanuit een hoger niveau.

Via een gebiedsgericht overlegproces in de *hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten* en *verzorgende steden* worden verdichtingsruimten bepaald en de concrete ontwikkelingspotenties ervan gecon-

cretiseerd. Deze processen kunnen vanuit de gemeente of de stad zelf geïnitieerd worden, vermits het hier meestal beperkt zal blijven tot het grondgebied van één stad of gemeente.

Nieuwe ontwikkelingen in *kerndorpen* worden opgevangen via verdichting binnen het bestaand bebouwd areaal.



**Figuur 5:** Verdichtings- en economische intensiveringsruimten binnen de drie types stedelijke ruimte

### ***Economische intensiveringsruimten***

Het gaat om ruimten met economische functies die omwille van hun ruimtebeslag, aard van de activiteit, ... niet verweven kunnen worden binnen een gemengde ontwikkeling.

Economie blijft een belangrijke drijfveer voor ruimtelijke ontwikkeling. Om ruimteneutraal werken te realiseren is het essentieel om economische ruimte intensiever te benutten, meer te kiezen voor hergebruik of verdichting. Locatiekeuzes voor economische intensiveringruimten gebeuren op basis van hun rol in het stedelijk systeem.

Economische functies worden prioritair opgevangen in de stedelijke regio's, hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten, verzorgende steden en kerndorpen. Uiteraard worden niet alle jobs binnen de economische intensiveringruimten voorzien, maar ook in belangrijke mate via verweving in onder andere de verdichtingsruimten (zie eerder).

Een economische intensiveringruimte ontwikkelen houdt in dat de territoriale performantie (toegevoegde waarde en/of aantal jobs per hectare) verhoogd wordt op een locatie die vlot bereikbaar is met duurzaam vervoer.

Binnen een economische intensiveringruimte kunnen ondersteunende functies –stadslandbouw, voorzieningen zoals bv. kinderopvang, opwekking van hernieuwbare energie, wonen, ... - opgenomen worden, indien dit leidt tot synergie. Een synergie is er wanneer de territoriale performantie van de twee functies samen hoger is dan de som van de delen. Belangrijk hierbij is wel dat het voortbestaan van de economische functies verzekerd blijft. Er zal dus steeds een evenwicht moeten gezocht worden zodanig dat de economische activiteiten blijven overheersen.

Het zoeken naar economische intensiveringruimten gebeurt via een gebiedsgericht overlegproces.

Daartoe wordt een afwegingskader opgesteld dat volgende elementen kan bevatten:

- Een economische intensiveringruimte is gelegen binnen één van de 3 types van stedelijke ruimte.



- Een economische intensiveringsruimte heeft een minimale potentiële territoriale performantie, kritische massa, en specialisatiegraad in functie van de aard van de economische intensiveringsruimte.
- Een economische intensiveringsruimte ligt op een plek die geen aanleiding geeft tot grote mobiliteitsstromen, tenzij via duurzame modi.
- De ontsluiting van een economische intensiveringsruimte voor goederenverkeer moet zo weinig mogelijk overlast creëren en niet leiden tot versnippering van de open of stedelijke ruimte.

Zowel voor bestaande ontwikkelingen als voor nieuwe ontwikkelingen wordt deze economische intensivering nagestreefd.

Er zullen beperkende maatregelen nodig zijn buiten de economische intensiveringsruimten. Dit moet gebeuren met respect voor de bestaande economische structuur en via voldoende stimulans door economisch aantrekkelijke alternatieven. Hetzelfde zal nodig zijn voor historisch gegroeide bedrijvigheid, zonevreemde bedrijven en bedrijventerreinen buiten de economische intensiveringsruimten.

Binnen de drie types stedelijke ruimte wordt de economische intensiveringsruimte als volgt ingevuld: In *stedelijke regio's* worden economische intensiveringsruimte met grote specialisatie gestimuleerd. De aard van economische intensiveringsruimten binnen één meerkernige stedelijke regio wordt bepaald door de structuur van de arbeidsmarkt, de economische infrastructuur (secundair – tertiair – quartair) en de institutionele capaciteit. Ontwikkeling van economische intensiveringsruimten draagt bij tot de sterkte van die stedelijke regio. Stedelijke regio's kunnen zinvolle samenwerkingen met elkaar uitbouwen op basis van complementariteit.

*In hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten en verzorgende steden* worden economische intensiveringsruimten met beperktere specialisatie gestimuleerd. De aard van de economische intensiveringsruimten wordt ook hier bepaald door de structuur van de arbeidsmarkt, door de economische infrastructuur (secundair – tertiair – quartair) en door de institutionele capaciteit.

In *kerndorpen* is lokale economische intensivering mogelijk binnen het bestaand bebouwd areaal.

## ***Nabijheid***

Nabijheid moet worden gezien als een algemeen aandachtspunt bij al het voorgaande: nabijheid van voorzieningen, werk en groen (groenblauw netwerk) in functie van de aanwezige bevolkingsmix.

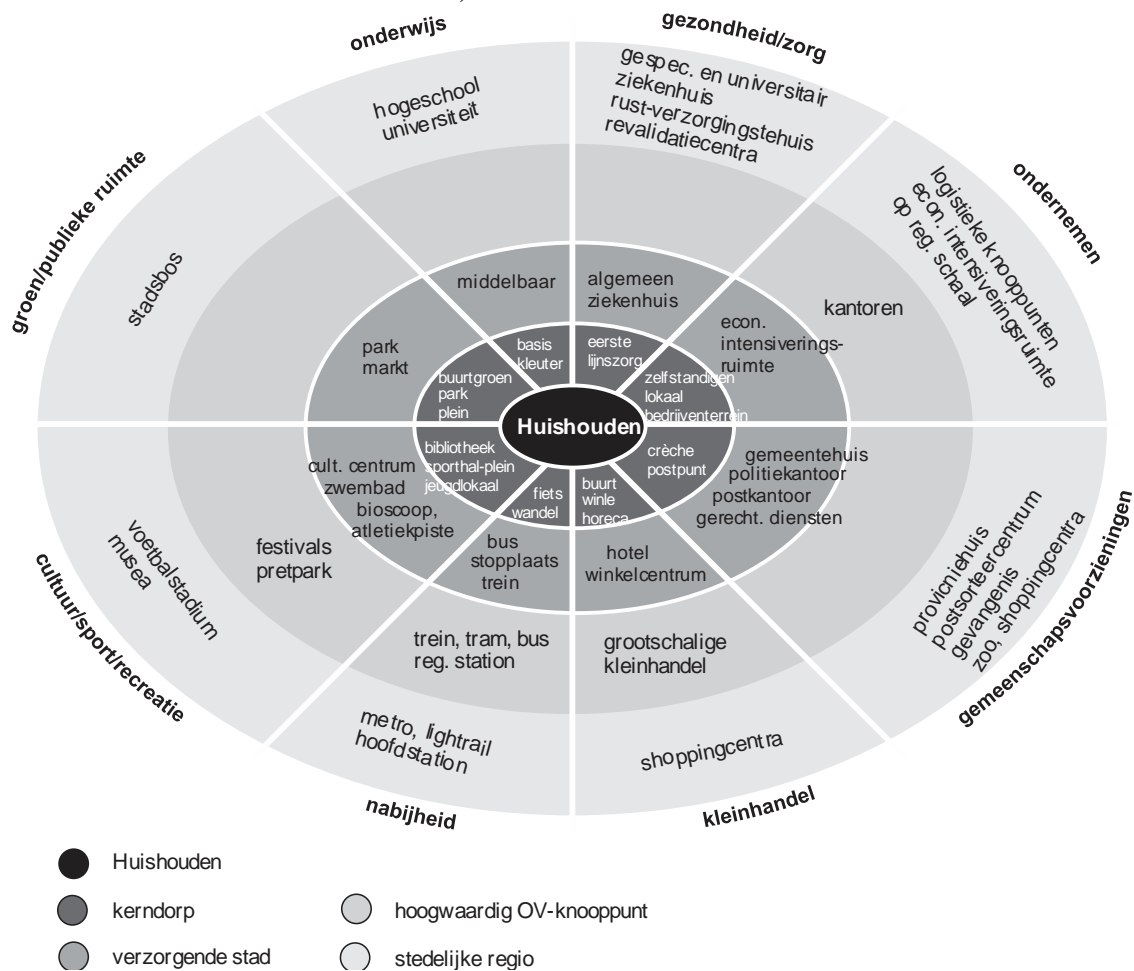
Voor nabijheid van voorzieningen worden volgende niveaus in acht genomen: basisvoorzieningen, bovenlokale voorzieningen en gespecialiseerde bovenlokale voorzieningen.

Basisvoorzieningen zijn voorzieningen die nodig voor het dagdagelijkse leven, bijvoorbeeld: winkels voor basisproducten, speelruimte, laagdrempelige sport en cultuur, zorgverstrekking. Om zoveel mogelijk doelgroepen te laten participeren aan onze samenleving, is het belangrijk dat basisvoorzieningen zich op wandelafstand bevinden.

Bovenlokale voorzieningen zijn bijvoorbeeld ziekenhuizen, culturele infrastructuur, middelbaar onderwijs. Voor dergelijke voorzieningen is het belangrijk dat ze vlot bereikbaar zijn op niveau van een stedelijke regio, een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer of een verzorgende stad.

Gespecialiseerde bovenlokale voorzieningen zijn bijvoorbeeld een gespecialiseerd ziekenhuis, een universiteit. Omdat deze voorzieningen op niveau van heel Vlaanderen vlot bereikbaar moeten zijn, komen ze bij voorkeur in stedelijke regio's terecht.

Een voorbeeld om de relatie tussen nabijheid en type voorzieningen tastbaar te maken is volgend schema, gebaseerd op de National Spatial Strategy for Ireland 2002-2020 (Figure 5.1 People and Social Infrastructure – Access to Services):



**Figuur 6:** Nabijheid van typevoorzieningen. Bron: Gebaseerd op The Stationery Office (2002).

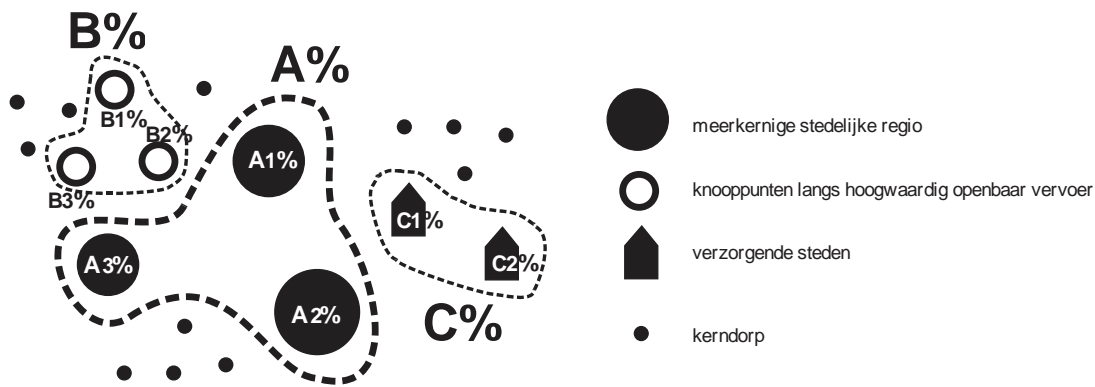
### *Verdeelsleutels hanteren voor het sturen van ontwikkelingen*

Op basis van het voorgaande kan een **verdeelsleutel** uitgewerkt worden om de opgave voor de 3 types van stedelijke ruimte te concretiseren.

De verdeelsleutel wordt bepaald op basis van scenario's:

- scenario 1: op basis van bestaande verhoudingen, trends en verdichtingspotenties
- scenario 2: hanteren van een meer polycentrisch model, waarbij steden en hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten meer gewicht krijgen
- scenario 3: combinatie van de twee voorgaande scenario's

De verdeelsleutel doet geen dwingende uitspraak over de volledige 100% van de ontwikkelingen, maar geeft aan wat minimum op te vangen is. Er is dus als het ware sprake van een vork met een vastgelegde ondergrens. De uiteindelijke opgave zal afhangen van onder meer de concrete verdichtingspotenties.



**Figuur 6:** Verdeelsleutels bijkomende wooneenheden over de drie types stedelijke ruimte.

Op de drie types stedelijke ruimtes wordt de verdeelsleutel als volgt toegepast:

De *stedelijke regio's* zullen minimum A% van de nieuwe ontwikkelingen opvangen. Het aandeel dat de verschillende stedelijke regio's opnemen wordt bepaald op basis een aantal **criteria** zoals bvb. de ambitie en de potenties van een regio en het feit of een regio onderdeel is van een samenwerkende stedelijke regio of niet. Er moet ook worden uitgegaan van de gewenste kritische massa binnen een regio, o.a. in relatie met de gewenste structuur van het openbaar vervoerssysteem.

De *hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten* zullen minimum B% van de nieuwe ontwikkelingen opvangen. Elk knooppunt heeft een startpakket op basis van het huidige gewicht en de huidige rol. Een bijkomend pakket kan op basis van de potentie van het knooppunt en het ontsluitingspotentieel via structureel openbaar vervoer.

De *verzorgende steden* zullen minimum C% van de nieuwe ontwikkelingen opvangen. Elke verzorgende stad heeft een startpakket op basis van het huidige gewicht en de huidige rol. De opgave voor een bijkomend pakket kan op basis van de potenties van de stad, het aanwezige voorzieningsniveau en het ontsluitingspotentieel via structureel openbaar vervoer.

Elk *kerndorp* kan groeien binnen de lokale behoefte aan voorzieningen. De ligging van een kerndorp binnen een veelzijdige landschappelijke regio is ook een belangrijk criterium bij het bepalen van de potentie. Dit wordt op provinciaal niveau verder uitgewerkt.

### ***Conclusies en verdere traject***

Afhankelijk van het aantal verdichtingsruimtes die in Vlaanderen kunnen aangeduid worden kan de verwachte evolutie aan bevolking en maatschappelijke functies opgevangen worden zonder dat er hiervoor bijkomende ruimte moet worden ingenomen. Die verdichtingsruimtes zullen voornamelijk in de drie types stedelijke ruimte voorkomen. Hierdoor wordt de mensenmaat behouden die de Vlaamse ruimte kenmerkt en een divers palet aan kwalitatieve leefomgevingen gecreëerd. Ook heeft iedere burger in 2050 in zijn woonomgeving voldoende toegang tot basisvoorzieningen.

Op dit ogenblik loopt extern onderzoek om de stedelijke structuur in kaart te brengen en de ontwikkelingscriteria te bepalen voor de toekomstige stedenstructuur. Na het aftoetsen van de criteria toegepast op elk van de 3 types van stedelijke ruimte kunnen dan ook concrete cijfers voor de verdeelsleutels voor nieuwe ontwikkelingen onderzocht worden.

Dit onderzoek vormt input voor het witboek (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

## ***Referenties***

- European Environment Agency (2006), Urban Morphological Zones. Dataset.  
<http://www.eea.europa.eu>
- Federaal Planbureau en ADSEI (2011), Bevolkingsvooruitzichten 2010-2060. [www.statbel.fgov.be](http://www.statbel.fgov.be)
- The Stationery Office (2002), National Spatial Strategy of Ireland 2002-2020.  
<http://www.irishspatialstrategy.ie/pdfs/Completea.pdf>
- Lodewijckx E. (2013), Recente immigranten in Vlaanderen, *SVR-Webartikel*. [www.vlaanderen.be/svr](http://www.vlaanderen.be/svr)
- Loris I. (2010), 'Buitenlanders' op de Vlaamse woningmarkt, in *Ruimte & Maatschappij*, jg.2 nr. 2, 44-55.
- Loris I. (2011), Woonaanbod in Vlaanderen. Analyse van het register van onbebouwde percelen en gemeentelijke woningprogrammaties, in *Ruimte & Maatschappij*, jg.2 nr. 4, 72-86.
- Studiedienst van de Vlaamse Regering (2010), SVR-projecties van de bevolking en de huishoudens voor Vlaamse steden en gemeenten 2009-2030, databank. [www.vlaanderen.be/svr](http://www.vlaanderen.be/svr)
- SUM (2006), Ruimtelijke analyse van de migratie in en naar Vlaanderen, *uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid*. [www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be)
- Vlaamse Overheid (2011), Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, gecoördineerde versie 2011, Brussel.  
[www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be)
- Vlaamse Overheid (2012), Groenboek. Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool?  
[www.beleidsplanruimte.be](http://www.beleidsplanruimte.be)