

MILIEUEFFECTBEOORDELING
BELEIDSPLAN RUIMTE EN MOBILITEIT HERENTALS

KENNISGEVING



INHOUD

1.	Inleiding	3
1.1	Waarom deze kennisgeving?	3
1.2	Leeswijzer	3
1.3	Plaats van deze kennisgeving in de procedure van het plan-MER	4
1.3.1	Plan-MER procedure	4
1.3.2	Hoe kan u op de kennisgeving reageren?	5
1.3.3	Wat gebeurt er met de inspraakreacties?	6
1.3.4	Doorwerking van het plan-MER in de verdere besluitvorming	6
1.4	Opstellers van het MER	7
2.	Status van het Beleidsplan Ruimte – de conceptnota	8
2.1	Inleiding	8
2.2	De grote uitdagingen voor Herentals	8
2.3	De strategische visie	9
2.4	Beleidskader wonen en verdichten	12
2.5	Beleidskader mobiliteit	13
2.6	Beleidskader groenblauwe netwerken	14
3.	Methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling	16
3.1	Afbakenen van het studiebereik (scoping)	16
3.2	Diepgang van de milieubeoordeling	19
3.3	Beschrijving van de referentiesituatie	19
3.4	Alternatieven	20
3.5	Wisselwerking tussen planvorming en milieueffectbeoordeling	21
3.6	Het beoordelen van de effecten	21
4.	Samenvatting van de relevante beleidsdocumenten	23
5.	Huidige milieusituatie op het grondgebied van Herentals	27
5.1	Bodem en water	27
5.2	Ruimtegebruik	29
5.3	Gezondheid	31
5.4	Landschap en erfgoed	34
5.5	Klimaat	34
5.6	Biodiversiteit	35
5.7	Mobiliteit	35
6.	Verkenning van de mogelijke omgevingseffecten van het beleidsplan ruimte	37
6.1	Beleidskader wonen en verdichting	37
6.2	Beleidskader mobiliteit	39
6.3	Beleidskader groenblauwe netwerken	40

7.	(Gewest)grensoverschrijdende effecten	41
8.	Bijlagen	42
8.1	Overzicht van de relevante beleidsdocumenten	42
8.1.1	Bodem en Water	42
8.1.2	Mobiliteit	43
8.1.3	Luchtkwaliteit	45
8.1.4	Biodiversiteit.....	46
8.1.5	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.....	47
8.1.6	Ruimte	47
8.1.7	Klimaat.....	47
8.1.8	Hinder en gezondheid	49
8.2	Juridische en beleidsmatige context	50
8.3	Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst	54

1. INLEIDING

1.1 Waarom deze kennisgeving?

Het document dat voor u ligt vormt de formele kennisgeving van het milieueffectrapport (MER) dat zal opgesteld worden voor het Beleidsplan Ruimte van de stad Herentals. Het opmaken en voorstellen van de kennisgeving is de eerste formele stap in de procedure van de milieueffectrapportage.

De kennisgeving beschrijft kort de opzet en ambities van het Beleidsplan Ruimte, zoals ook (en in meer detail) opgenomen in de Conceptnota, die samen met deze kennisgeving ter inzage ligt. Het Beleidsplan Ruimte zelf zal in de loop van de komende maanden vorm krijgen, in samenwerking met het onderzoek naar de milieueffecten, en mee op basis van de reacties op de Conceptnota en op voorliggende kennisgeving.

De kennisgeving geeft op hoofdlijnen aan wat zal onderzocht worden in het MER, en hoe dat zal gebeuren. Ze vormt daarbij, samen met de inspraakreacties en adviezen bij dit document, de basis voor richtlijnen die zullen opgesteld worden door het Team Mer¹. Deze richtlijnen vormen als het ware de blauwdruk voor het MER, dat in het vervolg van het proces tot stand zal komen. Aangezien het Beleidsplan zelf nog verder vorm moet krijgen zijn ook de contouren van de milieueffectbeoordeling op dit moment flexibel. Naarmate het beleidsplan concreter wordt kunnen ook de inzichten over wat moet onderzocht worden in het MER, en hoe, evolueren. Het Team Mer kan die evolutie dan eventueel formaliseren onder de vorm van aanvullende richtlijnen.

Deze kennisgeving brengt alle betrokkenen op de hoogte van het voornemen een plan-MER voor het beleidsplan ruimte van Herentals op te stellen. Ze vormt ook een uitnodiging om mee te denken over de effecten die kunnen samenhangen met dit plan, en over de manier waarop die effecten bestudeerd worden.

Meer informatie over de manier waarop u reacties op deze kennisgeving kan formuleren en indienen vindt u in § 1.3.2.

1.2 Leeswijzer

In dit eerste hoofdstuk gaan we kort in op enkele juridische en procedurele aspecten van milieueffectrapportage. We geven er ook in aan hoe u op deze kennisgeving kan reageren, en wat er met die reacties gebeurt.

Hoofdstuk 2 beschrijft kort de grote lijnen van de conceptnota, die het eerste formele document vormt in het proces van de opmaak van het beleidsplan ruimte en mobiliteit van Herentals, en die samen met deze kennisgeving ter inzage ligt. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op enkele methodologische aandachtspunten voor de milieubeoordeling, en wordt aangegeven hoe hier in het plan-MER voor het ruimtelijk beleidsplan mee zal omgegaan worden. Hoofdstuk 4 geeft een samenvatting van de relevante beleidsdocumenten en van de 'toetsingsvragen' die zullen gehanteerd worden bij de beoordeling van het beleidsplan. In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van de fysische, ecologische en menselijk omgeving die het kader vormt voor het beleidsplan. In hoofdstuk 6 tenslotte

¹ Het Team Mer is een onafhankelijke overheidsadministratie die waakt over het naleven van de MER-procedures en over de kwaliteit van de milieueffectrapportage.

worden enkele aandachtspunten voor de milieubeoordeling aangehaald, die in het kader van het MER meer gedetailleerd aan bod zullen komen.

In bijlage aan deze kennisgeving wordt een beschrijving van de relevante juridische en beleidsmatige context opgenomen en is een verklarende woordenlijst en een lijst met de betekenis van de in dit document gebruikte afkortingen opgenomen.

1.3 Plaats van deze kennisgeving in de procedure van het plan-MER

1.3.1 Plan-MER procedure

De procedure voor de opmaak van een plan-MER volgens het zogenaamde “generieke spoor” wordt weergegeven in Figuur 1.

De eerste stap is de opmaak van een kennisgeving (voorliggend document). Zoals gezegd heeft deze in essentie als doelstelling het onderzoek aan te kondigen en te beschrijven *wat* zal onderzocht worden (welke effecten, welke beoordelingscriteria, ...) en *hoe* we dat gaan doen (welke methodes). In voorliggende kennisgeving gebeurt dit op hoofdlijnen, gezien het strategische karakter van de conceptnota.

Het Team Mer voert vervolgens binnen een periode van 20 dagen een toets uit om na te gaan of de kennisgeving beantwoordt aan de minimale eisen van de regelgeving. Daarna volgt een publieke fase waarbij de kennisgeving ter inzage ligt; parallel wordt ook een adviesvraag gelanceerd bij een aantal bevoegde instanties. De terinzagelegging duurt 30 dagen².

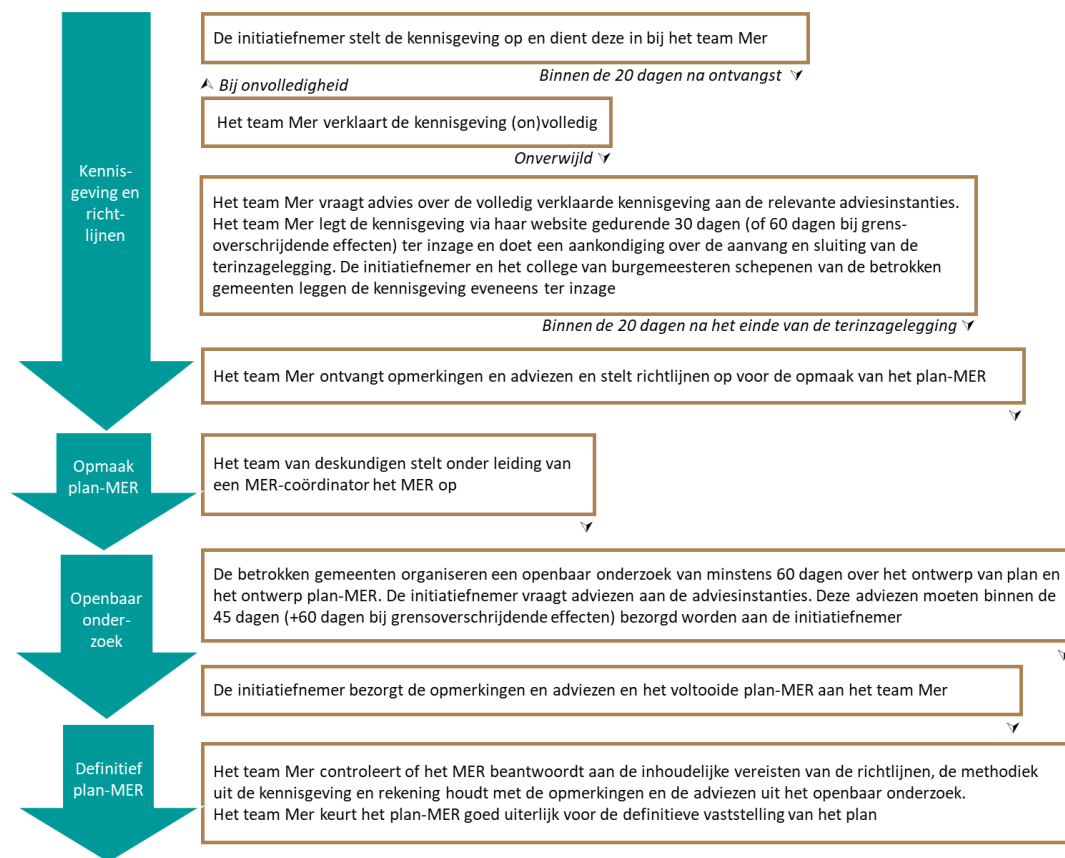
Op basis van de inspraakreacties en de ontvangen adviezen stelt het Team Mer vervolgens richtlijnen op, die het kader vormen waarbinnen de MER-deskundigen zullen werken.

Het team van MER-deskundigen stelt hierna het plan-MER op onder leiding van de erkende MER-coördinator. In de praktijk zal dit gebeuren in wisselwerking met de opmaak van het beleidsplan ruimte (zie ook § 3.5).

Als het ontwerp-plan-MER klaar is volgt een openbaar onderzoek dat betrekking heeft op zowel het (ontwerp) Beleidsplan Ruimte als het bijhorende (ontwerp) plan-MER. Op basis van adviezen en inspraakreacties tijdens dit openbaar onderzoek kunnen zowel het MER als het Beleidsplan eventueel nog aangepast worden. Het Beleidsplan houdt daarbij rekening met de resultaten van eventuele wijzigingen aan de milieueffectbeoordeling.

Het Team Mer gaat vervolgens over tot de goedkeuring van het (definitieve) plan-MER. Deze goedkeuring moet de definitieve vaststelling van het beleidsplan ruimte voorafgaan.

² In geval van mogelijk grensoverschrijdende effecten bedraagt deze termijn 60 dagen. Dat is hier echter niet het geval.



Figuur 1 Schema procedure MER voor plannen en programma's (plan-MER)

1.3.2 Hoe kan u op de kennisgeving reageren?

Relevante inspraakreacties in de fase van de kennisgeving houden verband met reikwijdte, detailleringsniveau en de aanpak van het plan-MER. Zo kunnen de reacties betrekking hebben op:

- Mogelijke alternatieven of -varianten die niet in de kennisgeving vermeld worden en waarvan u vindt dat ze mee moeten onderzocht worden;
- Mogelijke milieueffecten waarvan in de kennisgeving niet vermeld wordt dat ze onderzocht zullen worden, maar die u toch belangrijk vindt;
- Bepaalde receptoren en gebieden waarop het plan een impact kan hebben en waarvan de kennisgeving geen melding maakt.

Inspraakreacties die bezwaar maken tegen het Beleidsplan Ruimte zelf³ (onder vorm van bv. bezwaarschriften en petities) komen op dit moment niet in aanmerking. Dit zal wél mogelijk zijn tijdens het openbaar onderzoek.

De kennisgeving inzien:

De volledig verklaarde kennisgeving kan van 1 februari 2023 tot en met 2 maart 2023 worden geraadpleegd via volgende kanalen:

³ Inspraak reacties zoals "ik ben tegen het plan", "ik wil niet dat plan doorgaat ...", bieden geen inhoudelijke meerwaarde voor het milieuonderzoek.

- Het Team MER in Brussel (na afspraak) en via hun website: <https://omgeving.vlaanderen.be/omgevingsvergunning/milieueffectrapportage>
- Bij het Stadsloket in het Administratief Centrum, Augustijnenlaan 30, 2200 Herentals, tijdens de openingsuren en via de website van de stad Herentals.

Reageren op de kennisgeving:

Eventuele reacties kunnen tot uiterlijk 2 maart 2023 worden bezorgd. Dit kan bij voorkeur via e-mail aan mer@vlaanderen.be of via het digitaal inspraakformulier op de website: <https://omgeving.vlaanderen.be/omgevingsvergunning/milieueffectrapportage>

U kan uw reactie ook ter plekke afgeven aan het Team MER, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel, of ze met de post versturen.⁴

1.3.3 Wat gebeurt er met de inspraakreacties?

Het Team MER van het departement Omgeving bundelt de inspraakreacties op deze kennisgeving, samen met de ingekomen adviezen van de geraadpleegde adviesinstanties. Als ze dat nodig acht kan ze de inspraakreacties en adviezen bespreken op een richtlijnenvergadering, waarop behalve de initiatiefnemer ook de verschillende adviesinstanties worden uitgenodigd.

Het Team Mer neemt een beslissing over de richtlijnen voor het opstellen van het milieueffectrapport en bezorgt die aan de initiatiefnemer en de betrokken instanties binnen 20 dagen na het einde van de terinzagelegging van de kennisgeving. Deze richtlijnen zijn een openbaar document en zullen beschikbaar zijn op de website www.mervlaanderen.be.

1.3.4 Doorwerking van het plan-MER in de verdere besluitvorming

Het plan-MER ondersteunt de besluitvorming met betrekking tot het Beleidsplan Ruimte.

In de eerste plaats gebeurt dit door een ondersteuning en samenwerking tijdens de periode waarin het Beleidsplan, vertrekkende van de conceptnota, vorm krijgt. Ondersteuning vanuit de milieueffectrapportage gebeurt aan de hand van een parallel en interactief proces, waarbij de MER-deskundigen de verschillende opties die voorliggen beoordelen naarmate ze vorm krijgen. Op die manier zorgt de milieubeoordeling voor een optimalisatie (in termen van impact op het milieu) van de keuzes die het beleidsplan maakt.

Het beleidsplan dat op die manier tot stand komt heeft dus al een (interactieve) vorm van milieueffectrapportage ondergaan. Het resultaat is een plan dat inherent de bezorgdheden die kunnen bestaan met betrekking tot de impact van het plan op het milieu in rekening brengt. Het gaat daarbij overigens zeker niet alleen om negatieve effecten: de wisselwerking tussen planvorming en milieueffectrapportage moet er ook toe bijdragen de positieve effecten die het plan heeft te maximaliseren en de synergie tussen deze effecten zo groot mogelijk te maken.

Naast deze collaboratieve fase, waarbij de besluitvorming met betrekking tot de inhoud van het plan vorm krijgt, mede onder invloed van de milieueffectrapportage, volgt, zoals hoger al aangegeven, een formele fase, waarbij het ontwerp-Beleidsplan en het ontwerp-MER samen in openbaar onderzoek

⁴ Postadres: Departement Omgeving - Team MER - Plan- MER Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit Herentals - Koning Albert II-laan 20 bus 8 - 1000 Brussel

gaan. Op basis van adviezen en inspraakreacties tijdens dit openbaar onderzoek kunnen zowel het MER als het Beleidsplan nog aangepast worden.

Bij de definitieve goedkeuring van het Beleidsplan Ruimte door de gemeenteraad wordt aangegeven hoe en op welke punten het Beleidsplan rekening heeft gehouden met de bevindingen van de milieueffectrapportage, en wat dus de rol is geweest van de milieueffectrapportage in de besluitvorming van het plan.

In het plan-MER wordt aangegeven welke stappen werden doorlopen en op welke manier en op welke punten het Beleidsplan in de loop van het interactieve proces is aangepast op basis van de inzichten die aangeleverd werden door de MER-deskundigen.

1.4 Opstellers van het MER

Het plan-MER wordt in opdracht van de stad Herentals opgemaakt door een team van MER-deskundigen onder leiding van een erkende MER-coördinator. Koen Couderé (MB/MER/EDA/222) neemt deze taak op.

Daarnaast werken Ann Van Wauwe (bodem en water), Stijn Van Pee (mobiliteit), Guy Geudens (biodiversiteit), Charlotte Verlinden (landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en mens (ruimtelijke aspecten)) en Kristof Wijns (lucht en geluid) als MER-deskundigen mee aan de opmaak van dit MER. Zij worden daarbij ondersteund door Jonas De Temmerman (mens ruimte, mobiliteit, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie), Nora Herbosch (biodiversiteit), Matthias Defoort (lucht, hinder en gezondheid), Sam Hox (bodem en water, ruimte en algemene ondersteuning) en Oscar Vercleyen (mens ruimte, mobiliteit, klimaat, gezondheid en algemene ondersteuning).

2. STATUS VAN HET BELEIDSPLAN RUIMTE – DE CONCEPTNOTA

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vatten we een aantal kernelementen van het (toekomstige) beleidsplan ruimte van de stad Herentals samen. Voor een volledig overzicht van de vooropgestelde inhoud van de strategische visie en de verschillende beleidskaders verwijzen we naar de conceptnota van het beleidsplan, die samen met deze kennisgeving ter inzage ligt.

Het doel van het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit is te komen tot een nieuw kader voor het ruimtelijk beleid van de stad. Dit beleidsplan is nodig om een globale en eenduidige visie uit te denken voor het volledige grondgebied, en wil een nieuw ruimtelijk kader voorzien voor huidige en toekomstige plannen en projecten. Met het beleidsplan wil de stad ook verder werken aan een duurzaam ruimtelijk beleid. Dat wil zeggen dat het plan toekomstbestendig moet zijn en de uitdagingen van de toekomst kan opvangen, maar ook robuust is en voldoende flexibel.

Een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit een globale en integrale strategische visie enerzijds en een set individuele beleidskaders anderzijds. De strategische visie wordt opgemaakt voor de lange termijn (ca. 30 jaar) en beschrijft de gemeentelijke visie op de toekomst van de ruimte. De strategische visie geeft de gewenste evolutie van het ruimtelijk systeem tot 2050 weer. Het dient dus als stip op de horizon voor Herentals.

De beleidskaders zijn beleidsdocumenten die concreter beschrijven hoe de gemeente stappen zal zetten om deze visie tot realiteit te brengen. Deze kaders kunnen zowel thematisch als gebiedsgericht van aard zijn en beschrijven de strategieën en acties op korte en middellange termijn (6 à 12 jaar).

Het Beleidsplan Ruimte en Mobiliteit van de stad Herentals zal naast een strategische visie ook drie thematische beleidskaders bevatten die samen een integraal ruimtelijk beleid voorstaan.

2.2 De grote uitdagingen voor Herentals

De strategische visie en de beleidskaders vloeien voort uit de uitdagingen waarmee de gemeente momenteel geconfronteerd wordt.

Het onderzoeksteam selecteerde deze struikelblokken op basis van veldwerk, reeds uitgevoerd onderzoek, beleidsvisies en gesprekken met betrokken actoren. Sommige van deze uitdagingen kunnen zich op de korte termijn laten voelen, terwijl andere misschien eerder op de lange termijn merkbaar worden. Ongeacht dit mogelijke verschil in tijdsspanne, is Herentals voor elk vraagstuk gebaat bij een langetermijnvisie, wat de opzet van het beleidsplan beoogt. De zeven grote uitdagingen voor Herentals, die in de conceptnota benoemd en verder uitgewerkt worden, worden hieronder kort samengevat.

Het beleidsplan ruimte wil, vanuit een ruimtelijke invalshoek, bijdragen aan een oplossing voor deze uitdagingen.

Een veranderend klimaat

In Herentals zal het veranderend klimaat vooral voelbaar zijn door een toename van perioden met hittestress en de bijhorende droogte, die in langere en intensere perioden zal voorkomen. Verder komt er een toenemende wateroverlast op Herentals af, die voor meer en hevigere pluviale overstromingen zal zorgen. Deze klimaatwijzigingen hebben bovendien een grote invloed op de dalende biodiversiteit.

Demografische trends

De demografische trends voor Herentals volgen voor het grootste deel de Vlaamse trends. De stad zal geconfronteerd worden met een bevolkingsgroei gekenmerkt door gezinsverdunding, ontgroening, vergrijzing en verzilvering.

Schaarse ruimte

Maar liefst 44% van het grondgebied van de gemeente is vandaag al ingenomen door “harde” functies. Dit ruimtebeslag groeit gestaag. De stadskern, de dorpen en de grote verkavelingswijken vormen samen het grootste deel van het ruimtebeslag, naast de grootschalige bedrijventerreinen langs het Albertkanaal en de E313. Herentals wordt in vergelijking met de rest van Vlaanderen gekenmerkt door een bovengemiddelde verhardingsgraad en slechts gemiddelde woondichtheid.

Een gezonde leefomgeving

Herentals is een relatief kleine stad met een groene rand, die dichtbij de binnenstad gelegen is. Het versterken van het aanbod aan groen in de bebouwde ruimte blijft in bepaalde delen van de stad echter een uitdaging. Ook in termen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting vormen de wijken in het historisch centrum, de zuidelijke wijken binnen de ring en het oosten van de stad risicogebieden. Diezelfde wijken zijn vaak ook op het vlak van hitte kwetsbaar.

Aantrekkelijke kernen en landschappen

Herentals is van oudsher een levendige stadskern die een centrale rol opneemt binnen de ruimere regio. Naast een plek om te wonen, te werken, naar school te gaan, te sporten, ... beschikt de stad over een aantal troeven: het historische karakter van de stad, de levendigheid van de kernen en de recreatieve link met de waardevolle open ruimte.

Bedrijvigheid in transitie

Herentals vormt een belangrijke knoop in het Economisch Netwerk Albertkanaal. De bedrijventerreinen vormen een belangrijke ruimtegebruiker in de stad, en de economische activiteiten gaan in stijgende lijn. Die groei draagt bij aan de werkgelegenheid, maar vertaalt zich ook in een impact op de leefbaarheid van de stad.

Dominant autogebruik

In Herentals gebeurde in 2017 72% van de verplaatsingen met de wagen. Die keuze heeft gevolgen voor de omgeving waarin mensen wonen, naar school gaan, werken en recreëren, en vertaalt zich in verkeersongevallen, een slechte luchtkwaliteit en een te hoge geluidsbelasting.

2.3 De strategische visie

De strategische visie, zoals voorgesteld in de conceptnota, vertrekt van een aantal ambities en bijhorende ruimtelijke strategieën.

Deze worden hieronder samengevat. Voor meer details verwijzen we naar de conceptnota.

Ambitie	Ruimtelijke strategieën
Voorzieningen als drager Voorzieningen vormen de hoekstenen van het leven in Herentals. Een gevarieerd aanbod met aangepaste voorzieningen draagt bij aan de ontwikkeling van gezonde leefomgevingen. Bijkomend creëren zij beleving in en rondom stads- en dorpskernen. De uitbouw van het voorzieningen-aanbod kan een dragende factor worden in het waarmaken van verschillende andere ambities.	- Ontwikkelingen koppelen aan voorzieningen en zorg. - Ontwikkelingsdruk gebruiken als hefboom tot verhogen ruimtelijke kwaliteit. - Woningnood Herentals in regionaal perspectief plaatsen. - Toekomstperspectieven op maat van elke kern.
Toekomstgericht en inclusief wonen De bevolkingsvooruitzichten vereisen een woonprogramma dat de groei minstens tot en met 2050 moet opvangen. We zetten hierbij in op nieuwe en flexibele woonvormen op maat van de toekomstige bevolking en stad. Differentiatie in woontypes is hier de basis voor de stedelijke woon-omgeving. Naast bouwtechnische duurzaamheid zijn de plaatswaarde en de aantrekkelijkheid van de leefomgeving centrale pijlers om een duurzaam woonprogramma te ontwikkelen.	- Ontwikkelen volgens demografische uitdagingen - Dubbel duurzaam bouwen
Optimaliseren ruimtelijk rendement op bedrijven-terreinen De bedrijvigheid is volop in ontwikkeling en nieuwe trends vragen een andere blik. Het gebrek aan efficiëntie, structuur en beeldkwaliteit op de bedrijventerreinen biedt een kans om het ruimtelijk rendement op eenzelfde oppervlakte te verhogen zonder de groei te moeten afremmen. Verweving met andere functies zoals kantoren kan hierbij helpen. Bijkomend zijn deze terreinen ideaal gelokaliseerd om de rol van de bedrijven binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal verder uit te spelen.	- Stimuleren verweven, vermengen, stapelen, delen, ... van functies en ruimtes - Herstructureren en inbreiden volgens kansen ENA - Ruimte bieden aan kantoorachtigen op doordachte locaties - Verbeteren beeldkwaliteit en tegengaan verrommeling
Mobiliteitsoplossingen voor iedereen Om het belang van de individuele wagen in het straatbeeld te doen afnemen zijn alternatieven vereist. Deelsystemen en de uitbouw van multimodale knooppunten kunnen hierin helpen, maar ook het openbaar vervoer moet mee evolueren. Het station van Herentals heeft veel potentieel, maar is nog niet dé mobiliteitshub die het zou kunnen zijn. Ook de verbinding tussen de stad en de dorpskernen moet sterker worden.	- Shift van bezit naar (gedeeld) gebruik - Uitbouw station als dé mobiliteitshub van Herentals - Aantrekkelijk openbaar en collectief vervoer - Uitbouw Hoppinpunten

Ambitie	Ruimtelijke strategieën
Herentals fietsstad Een focus op de fiets als voornaamste transportmiddel is bepalend in het verduurzamen en veiliger maken van Herentals. Niet alleen in de kernen, maar ook tussen kernen en op bedrijventerreinen is een 'shift' van het dominante gemotoriseerde verkeer naar de fiets cruciaal. Daarvoor is eerst en vooral aangepaste infrastructuur vereist. Die transitie zal bijdragen aan een gezond en klimaatrobuust Herentals.	- Binnenstad en dorpskernen fietsvriendelijker maken - Bedrijventerreinen - Grote assen - Fietsvriendelijker bouwen
Kernen en buurten op maat van jong en oud De kernen van Herentals zijn plaatsen waar de mensen aangenaam moeten kunnen vertoeven. De publieke ruimte toegankelijk maken voor iedereen zal de verblijfskwaliteit sterk doen toenemen, wat de sociale cohesie ten goede komt. We passen het verkeer en parkeerbeleid hierop aan zodat er publieke ruimte vrijkomt voor beleving, recreatie en spel. Met trage verbindingen realiseren we netwerken waar jong en oud zich thuis voelen.	- Verblijfskwaliteit verbeteren - Mobiliteitskamers - Kindvriendelijke netwerken
Bruisend stadshart Het stadshart (binnen de vesten) is het uithangbord van Herentals. Het verhogen van de aantrekkelijkheid, versterken van de beleving en verduurzamen van het mobiliteitssysteem zijn hier van extra groot belang. Het stadshart moet dé plaats bij uitstek zijn waar mensen graag naartoe gaan.	- Aantrekkelijkheid stadshart verhogen - Herorganiseren en sterker reguleren van parkeren - Circulatie
Open ruimte beschermen en versterken De open ruimte in Herentals is waardevol, maar ook sterk bedreigd. Zowel voor de landschappelijke waarde als voor het behoud en de versterking van de landbouwsector moeten we deze gebieden beschermen. De open ruimte als uitgangspunt hanteren draagt bij aan het klimaatrobuust maken van Herentals.	- Typerende landschapskwaliteiten verder uitzetten - Beschermen van landbouwgronden tegen zonevreemd gebruik - Verknopen van het duurzame mobiliteitsnetwerk en het groene recreatienetwerk - Stimuleren van agrarisch hergebruik en korte keten-landbouw nabij de kernen
Groenblauw netwerk als klimaatrobuuste onderlegger De natuur en het water situeren zich niet alleen rondom, maar ook in de bebouwde omgeving. We willen groenblauwe elementen verstevigen of aanleggen door de stad en dorpen heen. Op die manier verhogen we de aantrekkelijkheid van de publieke ruimte, leggen we ecologische verbindingen met de open ruimte en verzachten we de negatieve effecten van klimaatverandering.	- Ecologische verbindingen door het bebouwde weefsel heen realiseren - Infiltratie en buffering voorop - Stimuleren van dubbelgebruik van de open ruimte - Ontharden als reflex

2.4 Beleidskader wonen en verdichten

Zoals uit de uitdagingen is gebleken is het thema wonen een heet hangijzer in Herentals. De demografische trends vereisen een groot aantal nieuwe woningen.

Tegelijkertijd dwingt het gebrek aan open ruimte over heel Vlaanderen om de bebouwde omgeving niet uit te breiden, maar om die bevolkingsgroei op te vangen binnen de reeds bebouwde omgeving. Die verdichting mag niet ondoordacht plaatsvinden, maar moet worden uitgedacht vanuit het welzijn en de gezondheid van de Herentalsenaars. Hetzelfde geldt voor de werknemers op de bedrijventerreinen. Het beleidskader 'Wonen & verdichting' is het adequate raamwerk om op deze uitdagingen antwoorden te bieden en de vooropgestelde ambities te volbrengen. Daarnaast is ook al gebleken dat het opvangen van groei niet enkel over woningen, maar ook over de evoluerende industrie gaat. Ook hier is versterking van de al ingenomen ruimte prioritair. In de concrete uitwerking zullen hier ook oplossingen per bedrijvenscluster geformuleerd worden.

Het beleidskader 'Wonen & verdichting' bevat een onderdeel over het duurzaam opvangen van de woonbehoefte in de Herentalse kernen en een tweede deel over hoe om te gaan met de bedrijvigheid.

Groei duurzaam opvangen in de groeikern

Wanneer we de stedelijke taakstelling tot 2022 bekijken die vanuit de provincie werd opgesteld, zien we dat Herentals de laatste decennia veel trager groeide dan de taakstelling vooropstelde. We kunnen dus stellen dat Herentals nog niet aan de verwachte stedelijkheid voldoet die deze taakstelling tot doel had.

De conclusies uit de woonbehoeftestudie en de evaluatie van de stedelijke taakstelling motiveren daarom de keuze van de stad om een grotere groei op te vangen dan de prognoses vandaag voorspellen. De stad stelt een groei voorop van 2.000 bijkomende wooneenheden tegen 2040. Dit kan een aanzet zijn om de vergrijzende bevolking op een aangename manier oud te laten worden en een nieuw aanbod te creëren om jonge gezinnen naar de stad te trekken. Terzelfdertijd bouwen we aan een meer kernachtige stad met een sterkere regionale rol.

De ambities en strategieën stellen dat we de bevolkingsgroei en de nieuwe demografische samenstelling op een duurzame manier willen opvangen op locaties die hiervoor voldoende draagkracht én een hoge plaats- en knoopwaarde hebben. We doen dit maximaal binnen het bestaande ruimtebeslag. De situatie van de bestaande kernen is hier toonaangevend en vormt de basis van de oplossingsrichtingen.

Het grootste deel van de te verwachten groei moet opgevangen worden in de stedelijke groeikern Herentals. Door het uitgebreide voorzieningenniveau en de goede multimodale bereikbaarheid zijn groeikernen de meest aangewezen locaties om de te verwachten bevolkingsgroei met bijhorende demografische uitdagingen op te vangen. Ze bieden het meest brede pallet aan omgevingen die door hun diversiteit tegemoetkomen aan de verschillende bevolkingsgroepen.

In Herentals is het overduidelijk dat de stadskern hier het meest geschikt voor is. De groeikern zal de komende decennia op een intelligente manier getransformeerd worden om deze groei op te vangen. We werken hiervoor vanuit het bestaande ruimtebeslag, in functie van het beter benutten van de gebruikte ruimte. Om deze ruimtelijke transformatie toekomstbestendig te laten verlopen, mogen we de overige uitdagingen, zoals de kleinschaligheid, niet uit het oog verliezen.

Dit betekent voor Herentals niet dat uitbreidingen a priori worden uitgesloten. Elke uitbreiding moet echter wel gepaard gaan met duidelijk geargumenteerde maatschappelijke en ruimtelijke winsten, die de transformatie voor de hele kern mee faciliteren. Voor elke transformatie-opgave geldt dan ook dat

zij afgestemd zijn op de groenblauwe onderlegger, demografische uitdagingen, bestaand voorzieningenniveau en andere lokale of globale uitdagingen.

In andere gebieden dan de groeikern is het versterken van de kern of buurt eerder de boodschap. Dit zijn kernen en buurten die op zich minder draagkracht hebben om grote ontwikkelingen op te vangen. Toekomstige transformaties blijven daarom beperkt van schaal. De uitdaging ligt hier vooral in het beschermen én versterken van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten (in functie van klimaat, openbare ruimte, voorzieningenniveau, ...).

Groeierende bedrijvigheid op schaarse ruimte

Zoals al aangehaald wordt de gemeente deels gekenmerkt door de aanwezigheid van grootschalige bedrijvensclusters. De individuele bedrijven binnen deze clusters zijn over het algemeen nog volop aan het groeien in hun activiteiten. Deze groei gaat vaak gepaard met een toename van de bebouwde oppervlakte. Dit vormt een uitdaging voor de gemeente, want de ruimte is beperkt. Wat dus vandaag beschikbaar is, moet in het licht van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) zo intelligent mogelijk ingezet worden.

De aanwezige clusters (of 'bedrijventerreinen') in Herentals hebben elk eigen karaktereigenschappen waarmee rekening gehouden zal worden bij het verder uitwerken van deze oplossingsrichting naar concrete acties en instrumenten. Gezien deze onderlinge diversiteit, wordt de benadering van de bedrijvensclusters opgedeeld in 3 brede benaderingen die elk van toepassing zijn op een bepaald type cluster. Elke benadering of (combinatie van benaderingen) is van toepassing op een al bestaande cluster, met bestaande bedrijven en activiteiten, maar afhankelijk van de benadering wordt gestreefd naar een bepaalde optimalisatie van het geheel.

De impactbenadering vertrekt vanuit het besef dat er bedrijven bestaan die door hun activiteiten een bepaalde (negatieve) impact hebben en waardoor een bepaald risico bestaat. Vanuit dit besef worden sommige bedrijven ook op afzonderlijke bedrijfslocaties voorzien (bijvoorbeeld in havengebieden, of op aparte daarvoor gereserveerde bedrijventerreinen nabij infrastructuur).

De rendementsbenadering vertrekt, sterker dan bij de impactbenadering, vanuit het feit dat de ruimte een steeds schaarser goed is. Deze benadering tracht de bestaande bedrijvensclusters te optimaliseren door het ruimtegebruik op een rationelere wijze te organiseren, met bijzondere aandacht voor het ruimtelijk rendement.

De verwevingsbenadering houdt in dat verschillende activiteiten ruimtelijk worden samengebracht. Hierdoor stijgt het rendement van een bepaalde ruimte, aangezien dezelfde ruimte door meerdere gebruikers kan worden benut. Verweving realiseren binnen een bestaande bedrijvenscluster betekent dus dat de beschikbare ruimtes (in functie van de bedrijven) worden gedeeld: ofwel met andere bedrijven of activiteiten op hetzelfde moment, ofwel door andere bedrijven of activiteiten op een ander moment.

2.5 Beleidskader mobiliteit

Zoals in de beschrijving van het beleidskader 'Wonen & verdichting' al duidelijk werd, kunnen aanpassingen aan het stedelijke weefsel niet los worden gezien van het mobiliteitssysteem in een gemeente. De kernversterkende oplossingsrichtingen zouden niet mogelijk zijn zonder een aangepast transportnetwerk. De huidige mobiliteitsstructuur hypothekeert de creatie van Herentals als robuuste en gezonde omgeving. De doelstellingen van de 'modal split' bereiken zal een belangrijke factor in het volledige verhaal voor Herentals 2050 vormen. Daarom is 'Mobiliteit' als beleidskader een essentieel onderdeel van het beleidsplan.

De conceptnota geeft een aantal eerste principes weer voor het mobiliteitsbeleid. Deze elementen zullen verder concreet uitgewerkt worden in een mobiliteitsplan, een circulatieplan en een parkeerplan.

Een duurzaam mobiliteitssysteem kan voor Herentals de drager worden voor toekomstige ontwikkelingen. Een focus op multimodale verplaatsingen kan waardevolle ruimte vrijmaken in de openbare ruimte. We zetten hiervoor in op verschillende facetten. In de conceptnota komen achtereenvolgens de fietsnetwerken, leefbuurten, het bruisend stadshart, het verschuiven van parkeercapaciteit, mobiliteitsoplossingen voor iedereen en deelsystemen aan bod.

2.6 Beleidskader groenblauwe netwerken

Het thema schemerde al door de uitleg van de andere beleidskaders, maar een beleidsplan Ruimte en Mobiliteit kan natuurlijk niet zonder een beleidskader rondom groenblauwe netwerken. De open ruimte in Herentals is kansrijk, maar zoals alle andere natuur- en bosgebieden in Vlaanderen sterk bedreigd. Het bewaren van deze structuren is fundamenteel in de aanpak van de klimaatuitdagingen.

Hierin spelen niet alleen de open ruimte, maar ook de groenstructuren in de stad een grote rol. Een gezonde leefomgeving is essentieel om aantrekkelijk te blijven als stad en met de nakende verdichtingsopgave is het dus belangrijk om groenblauwe plekken en netwerken in de stad toe te voegen of verder te ontwikkelen.

Voor het beleidskader groenblauwe netwerken is de opdeling ruimtelijk gemaakt. Een hoofdstuk handelt over het potentieel van de open ruimte, terwijl het andere de klimaat effecten in de stad beschrijft.

Robuuste landschappen voor de toekomst

De impact van het wijzigende klimaat zal zich in Herentals overal laten voelen. In de open ruimte zal dit vooral voelbaar zijn door toename van droogteperiodes en een verhoogde hittestress. Deze problemen kunnen echter gemilderd worden met de juiste aanpak. In een eerste stap wordt de bestaande open ruimte beschermd. Dit doen we door een grens te trekken tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte die absoluut te beschermen valt. In een tweede stap wordt een visie opgesteld over hoe we de verschillende systemen die ons helpen in

Om robuuste landschappen te creëren voor de toekomst worden doelstellingen op drie schaalniveaus geformuleerd.

Een eerste doelstelling voor het Herentalse landschap van de toekomst is dat het klimaatadaptief wordt. De grootste uitdaging ligt hier in het bestrijden van de droogteproblematiek. Een herstel en versterking van het onderliggende hydrologische systeem staat dus centraal in de te nemen maatregelen.

Algemeen wordt gezocht naar meer ruimte voor water, zowel bufferen als verhoogde infiltratie moeten ruimte krijgen in het landschap. Een meer gebiedsgerichte landbouw die zich aanpast aan het ecosysteem waarin het zich bevindt, zal ook het watersysteem positief beïnvloeden. Dit kan overigens bijdragen aan de ecologische connectiviteit die we in de volgende doelstelling behandelen. Tegelijkertijd moeten we als mens rekening houden met het verdrogend effect van de waterwinning en trachten deze tot een minimum te beperken.

Om de biodiversiteit van het landschap te verhogen, is het belangrijk om ook de ecologische connectiviteit te verhogen. Die zorgt er namelijk voor dat fauna, maar ook flora, een groter leefgebied

krijgen en zo de ecosystemen mee helpen in stand te houden. We zetten hier dus in op het (her)verbinden van grote landschappelijke structuren. Soms zullen we hiervoor dwars door het bebouwde weefsel heen moeten gaan. In andere gebieden kunnen we dit dan weer verbeteren door het (her)introduceren van kleine landschapselementen.

Een belangrijk aandachtspunt in deze doelstelling is de bodemgezondheid, een van de fundamenteën voor een gezond ecosysteem. Om deze op peil te houden moeten we vooral naar het landgebruik kijken. Het beheer en type gebruik kunnen ervoor zorgen dat er een levendige bodem ontstaat die sterke en diverse ecosystemen ondersteunt. Zo krijgen landbouwers ook hier een belangrijke rol toebedeeld en kunnen nieuwe bedrijfsmodellen op deze diensten worden toegepast.

Tenslotte worden ook een aantal maatregelen genomen om het recreatief netwerk van Herentals te beschermen en te versterken.

Klimaatdoelstellingen in de stad

De impact van het wijzigende klimaat zal zich in Herentals overal laten voelen. In de bebouwde gebieden zal dit vooral voelbaar zijn door een verhoogde hittestress en een toename van pluviale overstromingen. Deze problemen kunnen echter gemilderd worden met de juiste aanpak. Dit houdt onder meer in dat groenblauwe verbindingen worden gecreëerd doorheen de stad en dat strategisch wordt omgegaan met landschapsranden.

3. METHODOLOGISCHE AANDACHTSPUNTEN VOOR DE MILIEUBEOORDELING

3.1 Afbakenen van het studiebereik (scoping)

Het afbakenen van het studiebereik moet ertoe bijdragen dat gefocust wordt op de essentie. Op die manier wordt het studiewerk toegespitst op zaken die er echt toe doen in het kader van een onderbouwde besluitvorming met betrekking tot het Beleidsplan Ruimte. Onnodige ballast wordt vermeden.

Het afbakenen van het studiebereik heeft in deze context twee dimensies: enerzijds wat we gaan bestuderen (welke impacts zijn relevant; welke beoordelingscriteria gebruiken we om die impacts uit te drukken?) en anderzijds hoe we dat gaan doen.

Op dit moment kan er nog geen definitief antwoord op deze vragen gegeven worden. Het Beleidsplan Ruimte, dat het voorwerp van het MER zal uitmaken, is op dit moment immers nog niet beschikbaar in zijn definitieve vorm. De ambities waarvan het Beleidsplan de uitwerking zal vormen zijn wel al redelijk gedetailleerd beschreven in de conceptnota.

Dit laat ons toe toch al een eerste afbakening door te voeren van de milieuthema's die meer dan waarschijnlijk relevant zullen zijn in het kader van het MER. Het valt niet uit te sluiten dat deze inzichten nog zullen evolueren in de loop van het proces. Dat hoort bij de interactieve manier waarmee de opmaak van beleidsplan Ruimte en MER worden opgevat.

Tabel 1 geeft voor de verschillende milieuthema's weer welke effecten op het strategische niveau van de beoordeling van het Beleidsplan Ruimte waarschijnlijk relevant en potentieel aanzienlijk kunnen zijn, in positieve of negatieve zin.

Tabel 1 Scoping op hoofdlijnen van de verschillende MER-thema's voor de strategische milieubeoordeling van het Beleidsplan Ruimte van Herentals

Thema	Aard van de potentieel aanzienlijke effecten die op strategisch niveau kunnen beoordeeld worden
Bodem en Water	Het Beleidsplan Ruimte legt de strategische keuzes met betrekking tot bodemgebruik vast voor de komende jaren. Dit heeft invloed op onder meer verharding en bodemkwaliteit. Ook het watersysteem zal de invloed ondergaan van keuzes bij de inrichting van de ruimte. Tegelijkertijd werkt het watersysteem ook structurerend, en kan het dus bijdragen aan de concrete uitwerking van de beleidskaders.
Mobiliteit	De beoordeling van het Beleidsplan Ruimte zal zich in eerste instantie focussen op de elementen die een effect hebben op de multimodale bereikbaarheid van economische gebieden, de nabijheid en multimodale bereikbaarheid van voorzieningen en kwaliteit, veiligheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem binnen de stad Herentals. Hierbij zal ook rekening gehouden worden met de impact van externe plannen (bv. provinciale ruimtelijke beleidsplannen) op het functioneren van het mobiliteitssysteem binnen de gemeente.
Geluidsoverlast en luchtkwaliteit ⁵	De ruimtelijke keuzes van het beleidsplan ruimte hebben waarschijnlijk slechts een beperkte invloed op de lucht- en geluidsemissies van de voornaamste hinderbronnen in de gemeente (bv. weg- en spoorverkeer), aangezien die sterk door gemeenteoverschrijdend beleid bepaald worden. Wel kan het beleidsplan via bv. afstandsregels en via keuzes op het vlak van ruimtelijke inrichting een invloed hebben op de mate waarin de 'receptoren' (bv. woonwijken) daadwerkelijk hinder kunnen ondergaan. Kwantitatieve uitspraken over de (eventuele) 'hindereffecten' (in positieve of negatieve zin) van het plan zullen daarbij niet gedaan worden, omdat het weinig zin heeft de strategische keuzes die in het plan gemaakt worden te onderwerpen aan een geluids- of luchtkwaliteitsmodellering. Het MER zal echter wel een uitspraak doen over de vraag of (en de locaties waar) hinder door geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit door het plan kunnen gemilderd worden.
Klimaat	Het beleidsplan ruimte zal voor tal van sectoren en omgevingen directe of indirecte gevolgen hebben die een relatie hebben met de emissie of vastlegging van broeikasgassen (mitigatie), of met het verhogen van de weerbaarheid van de omgeving (adaptatie). Strategische ruimtelijke keuzes die invloed hebben op verplaatsingsbehoeften, multimodale bereikbaarheid, keuze van transportmiddel en de structuur van het transportnetwerk hebben bijvoorbeeld een rechtstreekse impact op verkeersemissies. Ook keuzes op het vlak van de lokalisatie van bewoning, van de bouwvormen en van de energie- en warmtevoorziening van die bewoning bepalen mee hoeveel broeikasgassen op het grondgebied van de gemeente worden uitgestoten. Een ruimtelijke strategie moet ook rekening houden met de ruimtebehoeften op het vlak van duurzame energie, of het nu gaat om opslag en distributie van warmte of om het opwekken van elektriciteit, door zowel huishoudens, als door publieke instanties en bedrijven. De manier waarop wordt omgegaan met (wijzigingen in) landgebruik en -beheer en met verharding (ook en met name in het buitengebied) is ook een belangrijk aandachtspunt. Het Beleidsplan vormt een waardevol instrument in het streven naar een klimaatrobuuste gemeente, in die mate dat het oplossingen biedt voor klimaatgerelateerde effecten als hitte, wateroverlast, droogte, achteruitgang van de biodiversiteit, ...
Biodiversiteit	Beleidsintenties die, in plus of in min, effecten zouden kunnen hebben op de omvang en de kwaliteit van de natuur in de gemeente zullen de nodige aandacht krijgen. Ruimtebeslag, en het mogelijk gepaard gaande verlies van ecotopen en leefgebieden van soorten, is het meest direct werkende effecttype. Dit effecttype zal de meeste aandacht krijgen, waarbij we evenwel om zullen dienen te gaan met het abstractieniveau van een beleidsplan dat wellicht niet zal toelaten om winst of verlies in hectaren habitat of leefgebied van soorten uit te drukken. Sommige beleidsintenties kunnen potentieel verstorende invloeden op natuur met zich meebrengen, die evenwel ook mitigeerbaar kunnen zijn. In dat geval zal onze analyse de nodige handvaten aanbieden om mogelijk optredende effecten tot een minimum te beperken.

⁵ De thema's geluidsoverlast, luchtkwaliteit en gezondheid zullen in het MER samengebracht worden onder het overkoepelende thema "Hinder en gezondheid".

Thema	Aard van de potentieel aanzienlijke effecten die op strategisch niveau kunnen beoordeeld worden
	Bijzondere aandacht zal gegeven worden aan de meest beschermde gebieden in of aangrenzend aan de gemeente. Naast het inschatten van effecten op 'de grote natuur' zal ook nagegaan wordt in hoeverre het beleidsplan een meerwaarde voor natuur kan hebben binnen bestemmingen die niet in de eerste plaats een natuurfunctie beogen maar waarvoor het 'horizontaal natuurbeleid' van toepassing is.
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Het beleidsplan Ruimte legt de strategische keuzes met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling vast voor de komende jaren. Aangezien landschap bij uitstek de visuele verschijningsvorm vormt van deze ruimtelijke ontwikkelingen, heeft dit bijgevolg impact op het landschap. De acties om tot de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te komen, kunnen op hun beurt impact hebben op het bouwkundig erfgoed en archeologie.
Ruimtelijke aspecten	In deze discipline zal voornamelijk gekeken worden naar de effectgroep 'ruimtegebruik en gebruikskwaliteit' op de strategische keuzes die in het Beleidsplan Ruimte worden gemaakt.
Gezondheid	Keuzes met betrekking tot een kwaliteitsvolle en duurzame inrichting van de open ruimte kunnen ongetwijfeld een invloed hebben op de lichamelijke en geestelijke gezondheid van de bevolking: denken we bijvoorbeeld aan de aanwezigheid en de toegankelijkheid van groen (niet alleen in de open ruimte, maar ook in het stedelijk weefsel), het voorkomen of milderen van hitte-effecten, de mildering van geluidsoverlast of een verbetering van de luchtkwaliteit, ... deze effecten, voor zover toe te schrijven aan het beleidsplan ruimte, zullen beschrijvend in beeld gebracht worden. Hierbij moet wel de kanttekening gemaakt worden dat gezondheid een complex en holistisch gegeven is, dat ook beïnvloed wordt door factoren die zich buiten de scope van een beleidsplan ruimte of buiten de grenzen van de gemeente bevinden, en die elk op zich ook evolueren. Het verkregen beeld zal dus noodzakelijkerwijze partieel zijn.

3.2 Diepgang van de milieubeoordeling

De beoordeling die in het kader van het plan-MER voor beleidsplan ruimte zal opgemaakt worden is bij uitstek een strategische effectbeoordeling. De nadruk ligt op effecten die relevant zijn voor de besluitvorming over het beleidsplan.

Concreet betekent dit onder meer dat in het milieueffectrapport in de eerste plaats zal gebruik gemaakt worden van bestaande gegevens (er worden bv. geen metingen uitgevoerd), dat de effectbeschrijving en -beoordeling overwegend niet-kwantitatief zal zijn, en dat er geen uitspraken zullen gedaan worden op een hoog ruimtelijk detailniveau. Dit houdt ook in dat de onzekerheid op bepaalde uitspraken groter kan zijn dan het geval zou zijn bij een milieueffect-beoordeling met het detailniveau van een project.

De inzet van modellen (bijvoorbeeld geluids- of luchtkwaliteitsmodellen) heeft op het strategisch niveau van het beleidsplan ruimte weinig zin. Het zou slechts leiden tot een ‘vals’ gevoel van nauwkeurigheid, vermits de inputgegevens om de impact van het plan op een correcte manier te modelleren ontbreken. Deze details zijn overigens ook niet nodig om een goed (strategisch) beeld te krijgen van de milieu-impact van het plan. Verderop in deze kennisgeving wordt verduidelijkt waar de toetsing van het plan op gebaseerd is (zie hoofdstuk 4), en wordt voor de verschillende milieuthema's beschreven welke milieueffecten mogelijk relevant kunnen zijn, en dus onderdeel moeten uitmaken van het onderzoek in het MER (hoofdstuk 5).

Hierbij moet opgemerkt worden dat het plan-MER voor het ruimteplan niet de “laatste kans” vormt om een milieueffectbeoordeling uit te voeren. Naarmate het beleidsplan ruimte doorwerkt in ruimtelijke uitvoeringsplannen, andere plannen en, uiteindelijk, projecten, zullen andere en meer gedetailleerde milieueffectrapporten uitgewerkt worden. Er is dus voldoende garantie dat uiteindelijk de volledige impact van het plan op een voldoende gedetailleerde manier in beeld zal worden gebracht.

Het MER zal de milieugevolgen (positief en negatief) van de operationalisering van het beleidsplan ruimte in beeld brengen. De aard van de effecten valt in de meeste gevallen helder te omschrijven. Hoe belangrijk die effecten zijn hangt echter ook af van onder meer de evolutie van externe factoren. Om die reden zullen we bij de beschrijving van de effecten steeds aangeven binnen welke marges we effecten kunnen verwachten, en onder welke voorwaarden de beschreven effecten inderdaad tot uiting zullen komen.

3.3 Beschrijving van de referentiesituatie

In kader van de milieubeoordeling wordt het ruimtelijk beleidsplan voor elk thema getoetst ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is normaal gezien de situatie in het jaar 2050, omdat dat het “zichtjaar” is van de strategische visie van het Beleidsplan. Om deze referentiesituatie 2050 te kunnen beschrijven moet vertrokken worden van de huidige situatie en moeten de gekende autonome en gestuurde ontwikkelingen die in de periode tussen vandaag en het referentiejaar plaatsvinden mee in rekening gebracht worden. Het gaat hier om ontwikkelingen die sowieso plaatsvinden, ook als het Beleidsplan Ruimte (en de acties die eruit voortvloeien) niet zou uitgevoerd worden.

De moeilijkheid bij deze benadering is dat het quasi onmogelijk is de autonome en gestuurde ontwikkelingen die tussen vandaag en het referentiejaar zullen plaatsvinden nauwkeurig in te schatten. Er zijn immers veel onbekende factoren die een rol kunnen spelen: ruimtelijk beleid op hoger beleidsniveau, invloed van andere beleidsdomeinen, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, andere ‘autonome’ evoluties,

Omwille van deze moeilijkheid zullen we in de praktijk de huidige situatie (2023) als basis voor de referentiesituatie beschouwen⁶. De effecten van het beleidsplan ruimte worden dus in principe vergeleken met de situatie vandaag. Ontwikkelingen waarvan de realisatie op relatief korte termijn al zeker is (omdat er bijvoorbeeld concreet uitgewerkte plannen voor bestaan) worden echter ook verondersteld deel uit te maken van de referentiesituatie.

Ontwikkelingen die plausibel zijn maar waarvan de realisatie nog onzeker is, en waarover ook pas over wat langere termijn zekerheid zal zijn, worden, voor zover hun impact potentieel belangrijk is, meegenomen in een zogenaamd ontwikkelingsscenario. Dat houdt in dat in het MER een uitspraak wordt gedaan over de mate waarin de effectbespreking zou wijzigen als deze ontwikkelingen zouden gerealiseerd worden.

Het is ook belangrijk te weten of de autonome en gestuurde evoluties ons dichter brengen bij het bereiken van de doelstellingen van het ruimteplan, dan wel ze tegenwerken. In het tweede geval zal de rol van het beleidsplan ruimte uiteraard des te belangrijker zijn. Voor elk milieuthema (zie verder in hoofdstuk 4) zal in het MER dus een beknopte beschrijvende “doorkijk” gegeven worden van de manier waarop we verwachten dat de situatie gaat evolueren, en van de factoren die daarbij een rol kunnen spelen.

3.4 Alternatieven

Het onderzoek van alternatieven en varianten is normaal gesproken een vast onderdeel van de m.e.r procedure en wordt voorgeschreven in de regelgeving. Hierbij wordt een “basisplan of project” voorgedragen waarvoor alternatieven worden ontwikkeld en beoordeeld. De “Handleiding alternatieven in m.e.r.” definieert een alternatief als “een andere manier om de doelstelling(en) van het basisplan of het -project te bereiken”. Belangrijk hierbij is dat een alternatief eenzelfde doelstelling moet hebben als het basisplan of -project.

In het MER zullen in principe geen alternatieven voor het Beleidsplan Ruimte als geheel bestudeerd worden. Het Beleidsplan komt immers tot stand als gevolg van grondig gevoerd interactief proces, waarbij meerdere pistes worden verkend, maar de “beste” opties uiteindelijk worden gekozen. In die zin vormt het Beleidsplan Ruimte een ‘geoptimaliseerd’ antwoord op de uitdagingen die aan de basis liggen van het plan. Door de wisselwerking tussen het plan-MER en de opmaak van het Beleidsplan Ruimte worden tijdens het proces vanuit de milieubeoordeling suggesties voor verfijning van het Beleidsplan of voor alternatieven of varianten gedaan, die kunnen meegenomen worden bij de totstandkoming van het Beleidsplan. Via het MER worden dus de verschillende alternatieve “bouwstenen” van het plan op hun merites beoordeeld, en die beoordeling komt tot uiting in de uiteindelijke keuzes die gemaakt worden.

⁶ In de praktijk zullen de meest recente gegevens gebruikt worden voor het in beeld brengen van de huidige situatie.

3.5 Wisselwerking tussen planvorming en milieueffectbeoordeling

Opdat het MER daadwerkelijk zou doorwerken in de uitwerking van en de besluitvorming over het Beleidsplan Ruimte is het nodig dat we afstappen van het idee van een MER als een ex-post beoordelingsinstrument. Het m.e.r.-proces zal dan ook zoveel mogelijk en van bij het begin geïntegreerd worden in het proces van de planvorming. Het is de bedoeling dat het daarbij zijn rol speelt als een positieve, interactieve en iteratieve methode die garandeert dat de duurzaamheidsgedachte diepgaand geïntegreerd worden in het Beleidsplan Ruimte dat uiteindelijk tot stand zal komen.

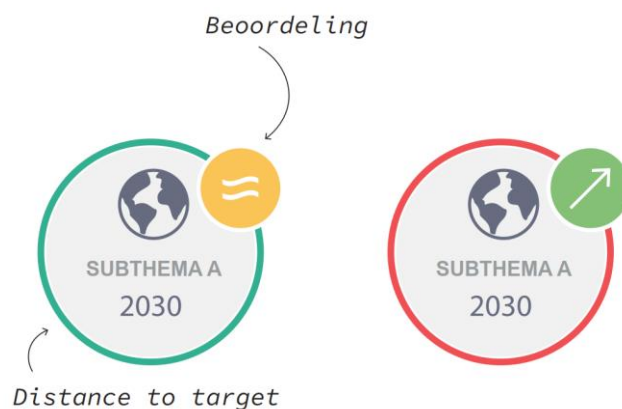
De doorwerking van het MER (en de ruimtelijke doorvertaling van de bevindingen ervan in de beleidskaders en acties) gebeurt dus niet onder vorm van de klassieke “milderende maatregelen”, maar door een voortdurende wisselwerking doorheen het proces. Het resultaat van deze benadering is dat het finale Beleidsplan zo goed als mogelijk zal aansluiten bij de realisatie van de doelstellingen van een aantal beleidsdomeinen, zo weinig mogelijk neveneffecten zal hebben, maximaal klimaatrobust zal zijn en maximaal zal bijdragen aan de principes van duurzame ontwikkeling. Uitdagingen op het vlak van milieu en klimaat kunnen daarbij de motor vormen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Het (finale) plan-MER zal zich niet beperken tot die vaststelling, maar zal ook documenteren hoe deze verschillende bekommernissen in de loop van het proces op de agenda kwamen en hoe de oplossingen ervoor geïntegreerd werden in het beleidsplan.

De “beoordeling” van het Beleidsplan Ruimte houdt dus niet in dat dit gebeurt onder vorm van een eenmalig, ex-post document. De beoordeling gebeurt integendeel in verschillende stappen doorheen het proces, onder vorm van enerzijds een permanente dialoog tussen de initiatiefnemer, de ontwerpers en het MER-team, en met inspraak van de bevolking en de relevante actoren.

3.6 Het beoordelen van de effecten

De beleidsdoelstellingen op Europees, Vlaams of provinciaal niveau of op het niveau van de stad vormen het ijkpunt voor de beoordeling van de effecten van het beleidsplan ruimte van Herentals. De mate waarin deze doelstellingen mee door toedoen van het ruimteplan worden behaald wordt beoordeeld.

De beoordeling wordt voor elk van de (sub)thema's samengevat onder vorm van een icoon, zoals weergegeven in onderstaande figuur.



De kleur van de *grote ring* geeft daarbij de nog af te leggen weg (“distance to target”) voor de beleidsdoelstellingen van het subthema weer. Het gaat hierbij om de nog af te leggen weg *zonder*

rekening te houden met de impact van het beleidsplan zelf. De kleur en het symbool van de *kleine bol* geven een indicatie voor het belang van het effect van het beleidsplan op het thema.

Deze combinatie laat toe enerzijds aan te geven op welke punten het beleidsplan goed scoort, maar zet tegelijk deze score af tegen de nog af te leggen weg vooraleer de doelstellingen bereikt zijn.

Hierbij wordt onderstaande legende gehanteerd:

Distance to target

-  De doelstelling wordt gehaald
-  De doelstelling is in zicht
-  De doelstelling ligt nog veraf
-  De doelstelling ligt nog zeer veraf

Beoordeling

-  Sterk positieve bijdrage
-  Positieve bijdrage
-  Beperkte tot geen bijdrage
-  Negatieve bijdrage

Een positieve bijdrage van het beleidsplan betekent niet in alle gevallen dat het bereiken van de doelstelling substantieel dichterbij komt, juist omdat het bereiken van die doelstelling van tal van andere autonome en beleidsgestuurde evoluties kan afhangen. We doen dan ook in de meeste gevallen geen uitspraak over de nog af te leggen weg na realisatie van het beleidsplan ruimte. Het is echter duidelijk dat bij een aanzienlijke 'distance to target' en een relatief beperkte bijdrage van het beleidsplan de nog af te leggen afstand niet veel zal verminderen. Is het doel in zicht en de bijdrage van het ruimteplan aanzienlijk, dan kan er uiteraard wel van uitgegaan worden dat de nog af te leggen afstand substantieel zal verkleinen bij implementatie van het beleidsplan ruimte. In bepaalde gevallen (bv. klimaatbeleid van de stad) kan de rol van het ruimteplan zelfs overheersend zijn voor het bereiken van bepaalde doelstellingen.

Hoe belangrijk de effecten van het plan in werkelijkheid zullen zijn hangt zoals gezegd af van een aantal (deels externe) factoren, waaronder de mate waarin de beleidslijnen en acties die de kern uitmaken van het ruimteplan in de praktijk ook daadwerkelijk geïmplementeerd worden, wat ook samenhangt met de bevoegdheden en actiemogelijkheden die de stad in stelling kan brengen.

Daarnaast is het eigen aan de strategische aard van het plan dat duidelijk is *wat* men wil bereiken en dat op hoofdlijnen ook gekend is *hoe* met dat wil doen, maar dat een doorvertaling naar concrete acties vaak (nog) niet ten volle gebeurd is.

Tenslotte moet ook aangegeven worden dat (zoals ook blijkt uit de hierboven voorgestelde beoordelingssystematiek) naast de reële bijdrage die het beleidsplan kan leveren, er andere beleidsgestuurde maar ook autonome ontwikkelingen zijn die kunnen maken dat het bereiken van de overkoepelende beleidsdoelstelling dichterbij komt of eerder veraf blijft. Het belang van de relatieve bijdrage van het beleidsplan ruimte van de stad hieraan kan sterk verschillend zijn van geval tot geval.

4. SAMENVATTING VAN DE RELEVANTE BELEIDSDOCUMENTEN

Op de volgende bladzijden vatten we voor elk van de omgevingsthema's die in de milieubeoordeling aan bod zullen komen de voornaamste beleidsdoelstellingen voor het thema samen; het is immers aan deze doelstellingen dat het effect van het beleidsplan ruimte (in positieve of negatieve zin) zal afgemeten worden.

Onderstaande tabel bevat in de tweede kolom een aantal *toetsingsvragen*, die de leidraad zullen vormen bij de milieubeoordeling. Deze vragen zijn afgeleid uit de beleidsdocumenten die vermeld worden in de eerste kolom. Het gaat hierbij om beleid op Vlaams niveau en, waar relevant, ook op Europees niveau. Voor een gedetailleerde beschrijving van deze beleidsdocumenten en hun relevantie voor het plan-MER voor het beleidsplan ruimte verwijzen we naar de bijlagen (§ 8.1).

De hier opgesomde toetsingsvragen zijn vragen op hoofdlijnen. Om ze te kunnen beantwoorden is uiteraard onderzoek nodig naar de verschillende effecten van het plan en naar de manier waarop deze er al dan niet toe bijdragen dat de vermelde beleidsdoelstellingen worden gehaald. Bij de opmaak van het MER (en in wisselwerking met de verdere totstandkoming van het beleidsplan) zullen de hier geformuleerde toetsingsvragen dan ook nog verder verfijnd worden.

Beleidsdocumenten	Toetsingsvragen
Bodem en water	
Europa – Kaderrichtlijn Water – Overstromingsrichtlijn Vlaanderen – Vlaams bodembeleid – Decreet integraal waterbeleid – Waterbeleidsnota – Stroomgebiedbeheerplannen	– Draagt het plan bij aan het behalen van de “goede toestand” of het goed ecologisch potentieel van de waterlichamen, en voorkomt het achteruitgang in die toestand? – Draagt het plan bij aan een vermindering van het overstromingsrisico? – Draagt het plan bij aan het beperken van waterschaarste en aan het beperken van de gevolgen van droogte? – Draagt het plan ertoe bij de ruimtelijke kwaliteiten van het water te maximaliseren?
Mobiliteit	
Vlaanderen – Fietsbeleidsplan – Decreet Basisbereikbaarheid – Mobiliteitsplan Vlaanderen – Vizier 2030 – Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen – Nota Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek	– Draagt het plan bij aan de multimodale bereikbaarheid van de stad en haar economische polen? – Draagt het plan bij tot het concept van de korte afstands-stad en de bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen?

Beleidsdocumenten	Toetsingsvragen
– Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – Compensatiedecreet.	– Draagt het plan bij aan een milieuvriendelijke mobiliteit en het behalen van de duurzame modal shift-doelstellingen? – Draagt het plan bij aan de (verkeers)-leefbaarheid en -veiligheid in de stad en haar wijken?
Luchtkwaliteit	
Vlaanderen – Luchtbeleidsplan 2030 – Vlaams Energie- en Klimaatplan – Vlaamse Klimaatstrategie 2050	– Draagt het plan bij aan een reductie van de emissies en omgevingsconcentraties van stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en elementair koolstof (EC)?
Biodiversiteit	
Vlaanderen – Natuurdecreet – Bosdecreet – Soortenbesluit – Decreet integraal waterbeleid	– Draagt het plan bij aan de doelstellingen m.b.t. natuur- en soortenbehoud/-beheer (cf. het Natuur-decreet en Soortenbesluit)? – Draagt het plan bij aan een positieve bosbalans? (cf. het Bosdecreet)? – Draagt het plan bij aan het creëren van een kwaliteitsvolle en duurzame stedelijke biodiversiteit? – Draagt het plan bij aan het creëren/versterken van een ecologische hoofdstructuur op het grondgebied van de stad?
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	
Vlaanderen – Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)	– Draagt het plan bij aan de doelstelling om de inrichting van de ruimte met respect voor het onroerend erfgoed te laten gebeuren? – Draagt het plan bij aan de doelstelling om de ruimte in te richten met respect voor landschapsecologische kenmerken? – Draagt het plan bij aan de doelstelling om de ruimte in te richten met respect voor de visuele karakteristieken van het landschap?

Beleidsdocumenten	Toetsingsvragen
Ruimte	
Vlaanderen – Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – Beleidsplan Ruimte van de provincie Antwerpen (in opmaak)	– Draagt het plan bij aan de bevordering van ruimtelijke efficiëntie en ruimtelijk rendement en de vermindering van bijkomend ruimtebeslag? – Draagt het plan bij aan de verweving van functies en activiteiten? – Draagt het plan bij aan het bevorderen van de samenhang van ruimtelijke structuren en maakt het ruimte voor de wisselwerking tussen verschillende functies? – Draagt het plan bij aan een voldoende aanbod, nabijheid en toegankelijkheid van (betaalbare) woningen, (basis)-voorzieningen, groenvoorzieningen en voorzieningen die de sociale cohesie bevorderen? – Draagt het plan bij aan de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit en de gebruikskwaliteit van de publieke ruimte en de wijken?
Klimaat	
Europa – Green Deal – Europese Klimaatwet – Fit for 55-packet – LULUCF-verordening – Europese adaptatiestrategie Vlaanderen – Vlaams energie- en klimaatplan – Vlaamse klimaatstrategie 2050 – Vlaams adaptatieplan	– Draagt het plan bij aan een vermindering van de broeikasgasemissies op het grondgebied van de stad (mitigatie)? – Draagt het plan bij aan het netto vastleggen van broeikasgassen in bodem en vegetatie (sequestratie) op het grondgebied van de stad? – Draagt het plan bij aan een vergroting van de klimaatrobuustheid van de stad en aan haar weerbaarheid aan de gevolgen van klimaatverandering (adaptatie), op het vlak van droogte, hittestress en wateroverlast?
Hinder en gezondheid	
Vlaanderen – Vlaams gezondheidsbeleid – Geluidsactieplan belangrijke wegen en spoorwegen	– Draagt het plan bij aan een vermindering van hinder en gezondheidseffecten te wijten aan luchtvervuiling, geluidsoverlast en hittestress? – Draagt het plan bij aan de algemene gezondheid en het mentale welbevinden

Beleidsdocumenten	Toetsingsvragen
	van de inwoners van Herentals, onder meer door een actieve levensstijl te bevorderen en voldoende ontspanningsmogelijkheden te voorzien? – Draagt het plan bij aan de bevordering van het sociale welbevinden en de sociale cohesie in de stad en gaat het exclusiviteit en ontoegankelijkheid van bepaalde voorzieningen tegen?

5. HUIDIGE MILIEUSITUATIE OP HET GRONDGEBIED VAN HERENTALS

5.1 Bodem en water

Herentals wordt gekenmerkt door zandige, droogtegevoelige bodems. De stuifzandruggen, zoals de Kempense Heuvelrug maar ook de Teunenberg en de getuigeheuvel Oosterhoven, springen daarbij het meest in het oog (zie Figuur 2). Zij worden vandaag grotendeels bedekt met naaldbossen. Bij regenval wordt het hemelwater opgehouden in de kruinen van de naaldbomen, waardoor de neerslag slechts in beperkte mate de bodem bereikt, en de rest terug verdampt. De zandbodem zorgt bovendien voor een snelle infiltratie van het hemelwater. In combinatie met de versnelde afvoer van water, drogen de bovenste bodemlagen daardoor nog sneller uit.

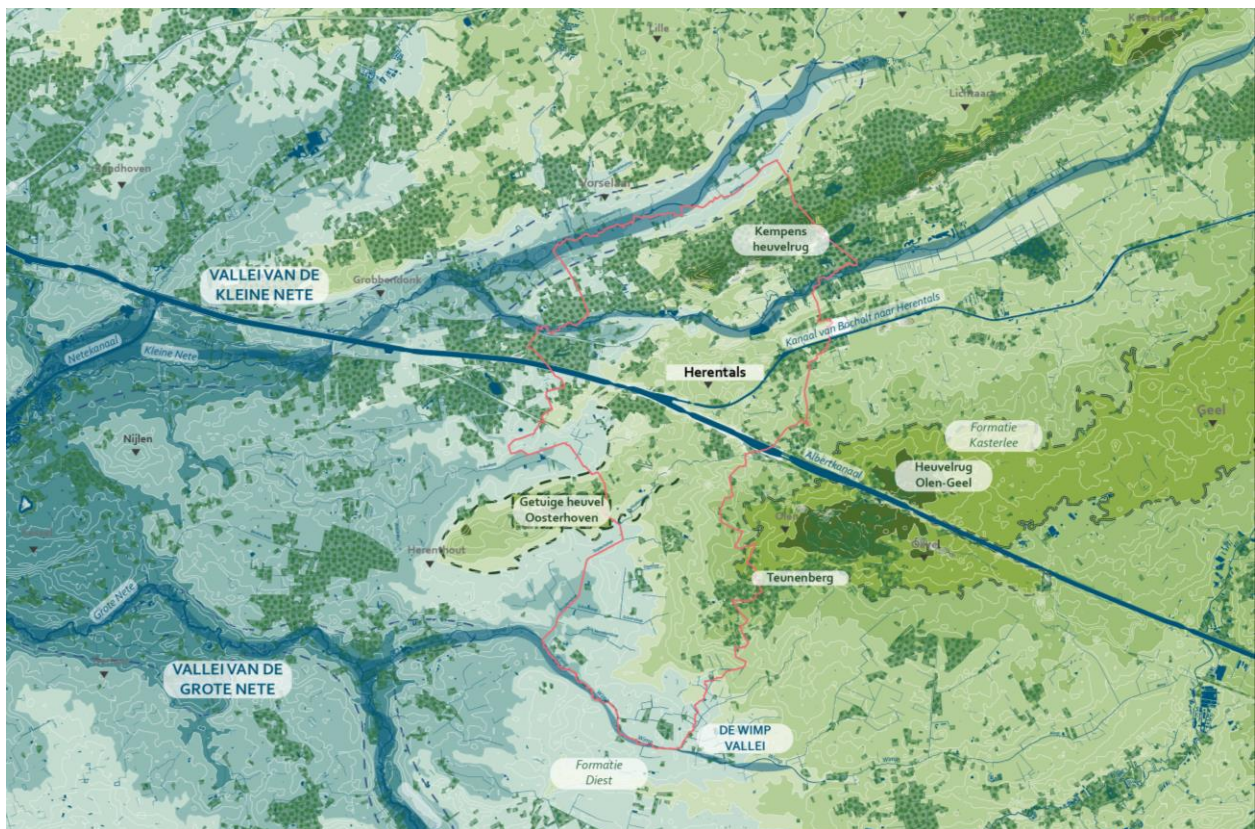
Dit probleem doet zich voor op de Kempense Heuvelrug, maar ook in de valleigebieden van de Kleine Nete en de Aa. Daar is de verdroging vooral toe te schrijven aan de historische drainage van de natte valleigebieden om ruimte voor weilanden te creëren (Kempense Heuvelrug & Valleigebieden, 2021). Ook ten zuiden van het Albertkanaal werden in het verleden aanwezige waterlopen rechtgetrokken en bodems gedraineerd in het kader van ruilverkavelingen en schaalvergrotingen in de landbouw.

In de bebouwde gebieden wordt de droogteproblematiek versterkt door de hoge verhardingsgraad. Hemelwater wordt vanop de daken en de straten naar de hemelwaterafvoersystemen en vandaar naar de oppervlaktewaterlichamen geleid, voor het de bodem kan bereiken. Deze versnelde afvoer kan ook problemen veroorzaken op het vlak van overstromingen.

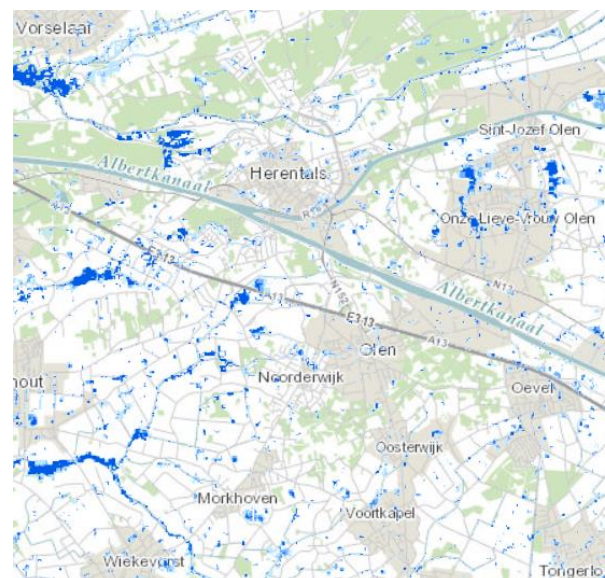
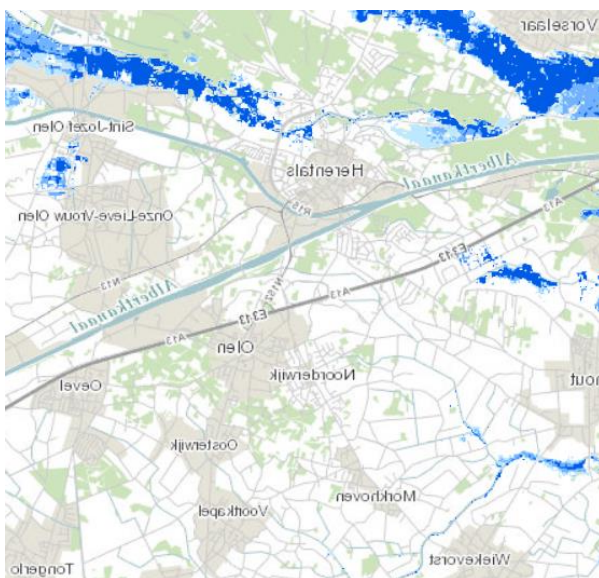
In Herentals concentreert het toekomstige fluviale overstromingsrisico zich hoofdzakelijk in de onbebouwde valleigebieden van de Kleine Nete en de Aa (zie Figuur 3). Deze waterlopen benutten hiertoe hun historische winterbeddingen. Dit beperkt risico is vooral te danken aan de historische verdieping en het afsnijden van een groot aantal bochten van de Kleine Nete (Kempense Heuvelrug & Valleigebieden, 2021).

Wel wordt duidelijk dat bepaalde delen van de bebouwde omgeving (en dan vooral de stadskern en het bedrijventerrein Wolfstee) gevoelig zijn voor pluviaal overstromingsgevaar. Dit zijn overstromingen veroorzaakt door hevige regenval. Dit is voornamelijk het gevolg van de hoge verhardingsgraad, een ondergedimensioneerd rioleringsnet en de beperkte plaatselijke buffer- en infiltratiecapaciteit in de bebouwde omgeving.

In de open ruimte zien we dat deze pluviale overstromingen zich kunnen voordoen in natuurlijke depressies in iets hoger gelegen gebieden. De aanwezigheid van deze depressies kan een sleutel zijn in de strijd tegen de droogte, aangezien van hieruit infiltratie naar het grondwater kan plaatsvinden.



Figuur 2 Reliëf en hydrografie op het grondgebied van Herentals en in de ruime omgeving



Figuur 3 Overstroombaar gebied in Herentals en omgeving als gevolg van overstromingen vanuit de rivieren (links) en als gevolg van hevige neerslag (rechts), bij het huidige klimaat

5.2 Ruimtegebruik

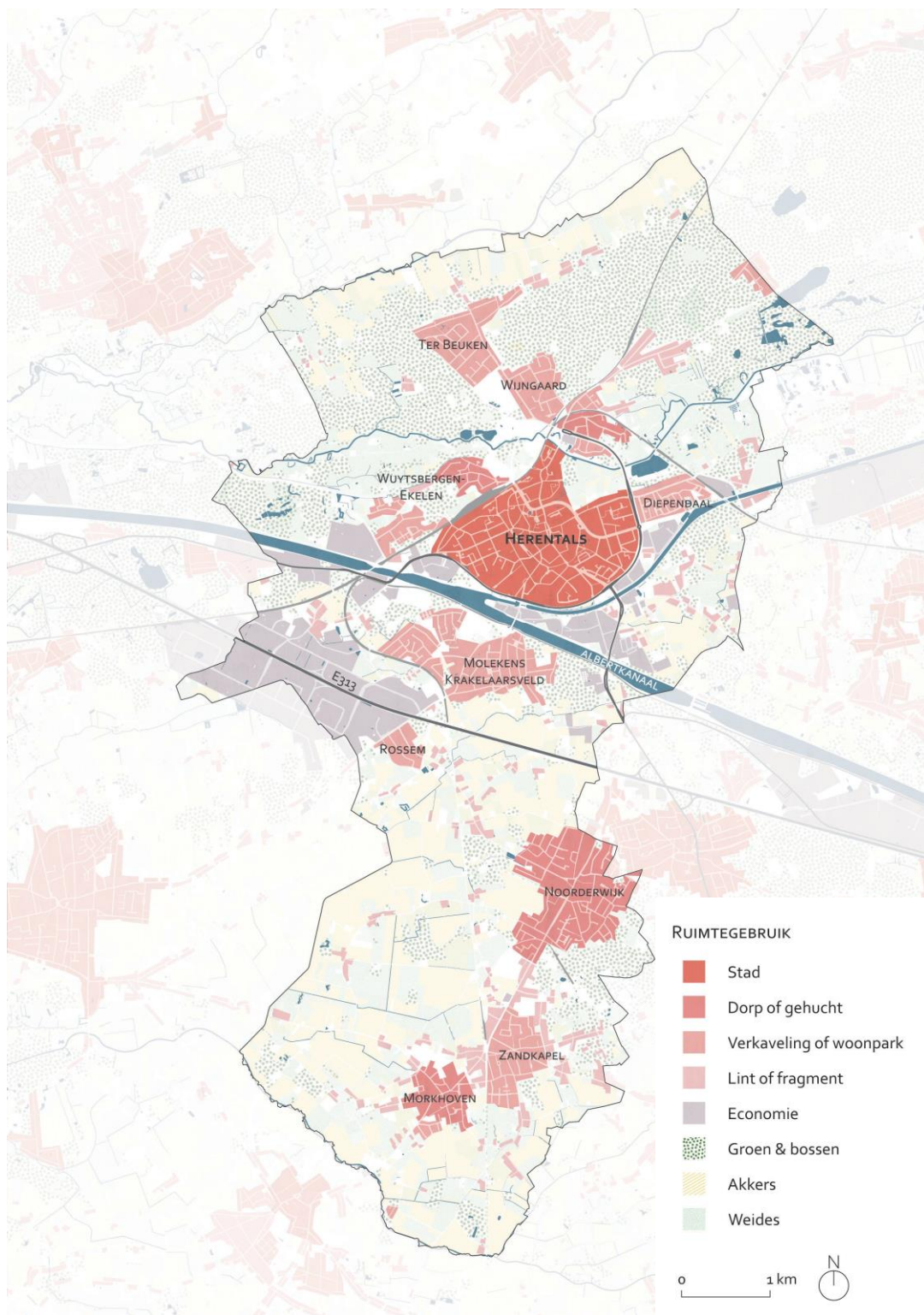
Het grondgebied van Herentals bestrijkt 48km². Van deze oppervlakte is 44% vandaag al ingenomen door “harde” functies: woningen met hun tuinen, straten, pleinen en parken, industriegebieden, school- en recreatiedomeinen, Dit ruimtebeslag groeit gestaag. Heel wat gronden hebben immers een juridische bestemming die ontwikkeling toelaat. De stadskern, de dorpen en de grote verkavelingswijken vormen samen het grootste deel van dat ruimtebeslag. Daarnaast zijn er ook de grootschalige bedrijventerreinen langs het Albertkanaal en de E313. Herentals wordt in vergelijking met de rest van Vlaanderen gekenmerkt door een bovengemiddelde verhardingsgraad en slechts gemiddelde leefdichtheid. Dit is het gevolg van het uitgestrekte en (grotendeels) weinig dense woonweefsel en belangrijke bedrijventerreinen.

In Herentals is heel wat verspreide bebouwing aanwezig. Deze bebouwing ligt geïsoleerd in een verder onbebouwd landschap. Die ‘snippers’ vormen een duidelijk aanwezige bedreiging voor de omliggende ruimte. Doorgaans heeft de bebouwing een onwenselijke visuele impact op het landschap en kan ze een aanleiding vormen tot verdere versnippering en verrommeling van de open ruimte. Deze snippers worden vaak ontsloten door verharde wegen die uitsluitend ten dienste staan van enkele woningen. Deze wegen, net als de nutsvoorzieningen, die eronder en erlangs voorzien zijn, versnijden de open ruimte en vormen een grote onthardingsopgave.

Hoewel de stadskern relatief dens is, zien we toch dat de verkavelingen tot diep in het landschap liggen. Het zijn wijken die gekarakteriseerd worden door verspreid wonen in een ‘groene’ omgeving. Opvallende voorbeelden hiervan zijn de wijken Ter Beuken en Zandkapel. Ruimtelijk vormen deze verkavelingen (nog) geen bedreiging, maar wel een risico. Het ontwikkelingstype is ruimte-inefficiënt en ook maatschappelijk niet ideaal. Door het open karakter worden nutsvoorzieningen en diensten territoriaal verder uitgebreid; wat na verloop van tijd onhoudbare kosten met zich meebrengt. De verkaveling an sich is verder gebaseerd op een gezinsgerichte en op zichzelf gekeerde woonvorm. Ouder worden in dit type wijk zorgt over het algemeen voor onderbewoning, sterke autoafhankelijkheid en groter risico op vereenzaming.

Naast deze ruimtelijke verschijningsvormen en hun mogelijke negatieve effecten, is ook de nefaste impact van bijkomend ruimtebeslag een grote uitdaging.

Vlaanderen heeft de ambitie gesteld om de dagelijkse toename van dit ruimtebeslag, door het bebouwen van nooit eerder bebouwde gronden, stelselmatig te laten dalen tot nul in het jaar 2040 (ook wel ‘de bouwshift’ genoemd). Ook in Herentals liggen er buiten de bestaande kernen en bedrijventerreinen ook nog heel wat open bouwkvelds (ruim 400ha) te wachten. Als die allemaal worden aangesneden, vergroot het ruimtebeslag nog verder.



Figuur 4 De diverse vormen van ruimtegebruik op het grondgebied van de stad Herentals.

5.3 Gezondheid

Luchtkwaliteit (stikstofoxiden) en geluidsbelasting zijn belangrijke indicatoren voor de gezondheid.

Voor NO₂ (stikstofdioxide) komen volgens de kaart⁷ opgenomen in Figuur 5 (links) in Herentals nergens overschrijdingen van de jaargemiddelde EU-grenswaarde voor. Deze grenswaarde (40 µg/m³) komt overeen met de gezondheidkundige advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO). Er zijn wel indicaties dat gezondheidseffecten van NO₂ al kunnen beginnen optreden vanaf jaargemiddelde concentraties van 20 µg/m³; maar deze waarde wordt (volgens deze kaart) in Herentals slechts langs de E313 en enkele grote wegassen overschreden, op ongeveer 1% van de oppervlakte van de gemeente. Uiteraard kan niet uitgesloten worden dat langsheen drukke verkeersassen waarbij aan beide zijden aaneengesloten bebouwing aanwezig is deze waarden plaatselijk overschreden worden.

De geluidskaart opgenomen in Figuur 5 (rechts) toont de geluidsbelasting door het wegverkeer. Het gemodelleerde netwerk omvat alle wegen waar een blootstelling hoger dan 65 decibel (dB(A)) kan worden verwacht. De geluidbelasting wordt uitgedrukt in de gemiddelde geluidbelasting over een etmaal (Lden). Geluidbelasting 's avonds en 's nachts is hinderlijker dan overdag, en wordt daarom veel zwaarder meegerekend.

De geluidsbelasting op een punt zoals die op de kaart wordt aangegeven, is het resultaat van een berekening. Die berekening is gebaseerd op een gedetailleerde beschrijving van de verkeersintensiteit en snelheid, de samenstelling van het wagenpark en de verdeling van dit verkeer over een etmaal. Het effect van geluidschermen op de geluidsoverdracht naar de omgeving is in rekening gebracht maar de afscherming door gebouwen niet. Dit soort geluidskaarten zijn niet geschikt zijn om in hoge resolutie te analyseren.

Rekening houdend met deze beperkingen blijkt uit deze kaart dat (slechts) 10% van de oppervlakte van de gemeente blootgesteld wordt aan geluidsniveaus van een geluidsniveau van meer dan 55 dB⁸.

⁷ De kaarten zijn gebaseerd op interpolatie van de resultaten van de meetstations in Vlaanderen en de omliggende regio's, aangevuld met een hogeresolutiemodellering.

⁸ Een geluidsniveau van minder dan 45 dB wordt doorgaans als niet storend ervaren. Het komt ongeveer overeen met het geluid in een normale woonkamer of het geluid van regen. Een geluidsniveau van 55 dB kan vergeleken worden met dat van een wasmachine of vaatwasser. Een geluidsniveau van 65 dB wordt als "storend" of "indringend" omschreven (bv. geluid van een televisie of een druk kantoor)).



Figuur 5 Luchtkwaliteit (gemiddelde NO₂-concentratie 2020) (links) en geluidsoverlast door wegverkeer (Lden 2016) (rechts) op het grondgebied van Herentals (bron: Leefkwaliteitvlaanderen.be)

Het Agentschap Zorg en Gezondheid heeft een “Lokale Gezondheidsindicator Mobiliteit” uitgewerkt, die niet enkel rekening met de kwaliteit van de omgevingslucht en met de geluidsniveaus, maar ook met het aantal mensen dat er wordt aan blootgesteld, en dus de gezondheidsimpact kan ondergaan.

Hieruit blijkt dat Herentals, in vergelijking met andere ‘Gemeenten en kleine steden met centrumfunctie en economische aantrekkingskracht’ (Belfius-classificatie 2017), eerder matig scoort voor zowel luchtkwaliteit als verkeersgeluid (zie Figuur 6). Op het vlak van luchtkwaliteit scoort slechts 25,7% van de Vlaamse gemeenten uit de categorie slechter dan Herentals; voor verkeersgeluid gaat het om 30,1%. Als de vergelijking wordt gemaakt met alle Vlaamse gemeenten worden dezelfde verhoudingen verkregen.



Figuur 6 Ranking van Herentals in vergelijking met andere “Gemeenten en kleine steden met centrumfunctie en economische aantrekkingskracht” in Vlaanderen voor respectievelijk de parameters “gezonde luchtkwaliteit” en “afwezigheid verkeersgeluid”, volgens de lokale gezondheidsindicator mobiliteit van het Agentschap Zorg en Gezondheid

Ook hitte heeft een grote impact op de gezondheid van de inwoners. Vooral in dichtbebouwde zones met veel verharding en weinig groen en water kan dit een probleem vormen. In de praktijk zijn vooral de dorpskernen Morkhoven en Noorderwijk, het bedrijventerrein Wolfstee-Klein Gent, wijken die binnen de ring liggen in het zuiden van de stadskern, de stadskern zelf en de oostelijke wijken binnen de ring kwetsbaar voor de impact van de hitte.

Zoals gezegd is de aanwezigheid van groen belangrijk om voor afkoeling te zorgen, als gevolg van schaduwwerking en evapotranspiratie. Naast het verkoelend effect is ook de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het groen belangrijk voor het mentaal en fysiek welzijn van de inwoners. Dat betekent dat ook in de meest dense woonwijken het zicht op en de aanwezigheid van een stukje groen, zoals een groene gevel, een boom, een groen dak, een parkje, in hoge mate kan bijdragen aan een kwaliteitsvolle en gezonde leefomgeving.

5.4 Landschap en erfgoed

De historische binnenstad van Herentals is als voormalige vestingstad rijk aan historische relictten.

Op het grondgebied van Herentals zijn in totaal 182 panden of bouwkundige gehelen geïnventariseerd. De stad beschikt over een belfort (Unesco werelderfgoed), 5 beschermde stads-en dorpsgezichten (o.a. begijnhof) en 35 beschermde monumenten. Het vele erfgoed bepaalt mee het unieke karakter van heel wat buurten in Herentals.

Het meeste erfgoed bevindt zich in de middeleeuwse stadskern (binnen de stadsomwalling) en de dorpskernen van Noorderwijk en Morkhoven. Daarnaast zijn in de verstedelijkte 20e-eeuwse wijken met het typerende kleinschalige weefsel nog veel sporen terug te vinden die verwijzen naar het (industriële) verleden zoals voormalige fabriekspanden, arbeiderswoningen, etc.

Herentals staat ook bekend om zijn verscheidenheid aan landschappen. Dit trekt sinds jaar en dag een groot aantal bezoekers naar de stad, die op zoek zijn naar de typische Kempense dennenlucht of de natte graslanden. Het stadsdeel ten zuiden van het Albertkanaal (met o.m. de Hogewegmolen en het kasteeldomein in Noorderwijk) heeft heel wat recreatieve potenties die echter onderbenut blijven, onder meer door de beperkte uitbouw van het recreatieve wandel- en fietsnetwerk in dit deel van de gemeente.

Aan de andere zijde van het kanaal is de druk op het recreatieve netwerk dan weer te groot. De laatste jaren is de ontwikkeling van recreatie op de heuvelrug en in de valleigebieden in een stroomversnelling gekomen, wat de druk op de nu al gevoelige natuurgebieden vergroot.

5.5 Klimaat

Het Klimaatportaal van de Vlaamse overheid laat toe een beeld te krijgen van de huidige situatie op het niveau van de gemeente en van de verwachte evoluties in die situatie als de klimaatverandering zich doorzet.

Onder een hoog-impactscenario zou het aantal hittegolfdagen toenemen van ongeveer 5 per jaar vandaag tot 13 dagen in 2030 en 20 dagen in 2050, wat iets meer is dan het Vlaams gemiddelde. Kwetsbare bevolkingsgroepen (kinderen en ouderen) kunnen in toenemende mate blootgesteld worden aan hittestress. Hittestress zou uiteraard meer voorkomen in de bebouwde gebieden dan in de open ruimte. Ook de gemiddelde maandelijkse temperatuur zou toenemen; voor augustus bv. zou de gemiddelde temperatuur in 2050 kunnen oplopen tot 22,6°C, tegen 17,6 °C vandaag.

Herentals zou, zoals de rest van Vlaanderen, te maken krijgen met drogere zomers en nattere winters. Het aandeel gebouwen dat zouden blootgesteld worden aan overstromingen zou echter zeer beperkt blijven, ook bij een hoog-impactscenario. Slechts ongeveer 0,2% van de gebouwen in de gemeente zou zich in 2050 die situatie bevinden, wat aanzienlijk minder is dan het Vlaams gemiddelde van 1,3%.

Door veranderingen in de neerslagpatronen zou ook het aantal droge dagen (dagen met nauwelijks of geen neerslag) per jaar toenemen in Herentals, van 170 vandaag tot 207 in 2050, wat overeenkomt met het Vlaamse gemiddelde. Dit effect zou nog versterkt worden in de (hoger gelegen) van nature droogtegevoelig zandbodems; in de valleigebieden zou het effect in zekere mate getemperd kunnen worden door de relatief hoge grondwaterstanden.

5.6 Biodiversiteit

Herentals ligt op het kruispunt van tal van ecosystemen en structuurdragende landschappen. De valleigebieden van de Aa en de Kleine Nete, die de Kempense Heuvelrug omarmen, zijn deel van de eigenheid van Herentals. Maar ook structuren zoals de vallei van de Wimp of de Teunenberg dragen bij aan het biodiverse landschap van Herentals en regio.

Toch is die biodiversiteit kwetsbaar en staat ze al enige tijd onder druk. In de loop der tijd, en nu nog steeds, veranderde het landschap door menselijke ingrepen, waarbij het belang van biodiversiteit en groenblauwe netwerken niet altijd werd erkend. De gevolgen daarvan worden nu herkenbaar. De afname van biodiversiteit en de klimaateffecten zijn daarbij communicerende vaten. Een aanhoudende droogte wordt bijvoorbeeld versterkt door een afgenomen biodiversiteit op de heuvelruggen. Die droogte zorgt er dan weer voor dat minder soorten kunnen overleven, waardoor de biodiversiteit verder afneemt.

In het noordelijke deel van het grondgebied, gekarakteriseerd door de heuvelrug en de valleigebieden van de Aa en de Kleine Nete, is het landschap historisch vooral gewijzigd in het karakter van de bossen. Historische biodiverse loofbossen die werden afgewisseld door meer open droge heidegebieden werden gekapt of geruimd voor hout- en landwinning, na verloop van tijd werden deze gebieden herbebossed met meer monotone naaldbomen, die een andere invloed hadden op het hydrologische systeem. Ook de typische open paraboolduinen groeiden dicht en werden onherkenbaar in het landschap. Verdere landwinning draineerde de valleigebieden sterk. In combinatie met het bevaarbaar maken van de Kleine Nete beïnvloedde dit de biodiversiteit van de valleien. De seizoensale overstromingen van de Nete bleven uit, waardoor het vruchtbare slib ook in mindere mate bleef liggen en natte heidegebieden werden vervangen door hooi- en weidelanden (Kempense Heuvelrug & Valleigebieden, 2021).

Een probleem dat zich over de hele gemeente afspeelt is de verknipping en versnippering van ecologische structuren. Bebouwde gebieden of grote infrastructuren snijden dwars door belangrijke verbindingen voor fauna en flora heen waardoor de leefgebieden van verschillende soorten kleiner worden.

Niet alleen harde bestemmingen leiden tot deze versnippering. In het zuidelijke deel van Herentals, de vallei van de Wimp en de Stapkensloop, is deze versnippering vooral toe te schrijven aan de schaalvergroting van de landbouw. Door ingrepen in het landschap zorgde die schaalvergroting voor de verdwijning van verschillende bosstructuren, maar ook kleine landschapselementen die bijdragen aan de connectiviteit van verschillende ecosystemen. Ook door de drainage van de zandige gronden verdwenen typerende natte graslanden die werden omgevormd naar akkers voor aardappel- of maïsteelten die beter bestemd zijn tegen de droogte. Zo evolueerde dit gebied van een gesloten heide- en graslandschap naar een open akkerlandschap.

5.7 Mobiliteit

In Herentals gebeurde in 2017 72% van de verplaatsingen met de wagen. Die keuze heeft gevolgen voor de omgeving waarin mensen wonen, naar school gaan, werken en recreëren. We zien elk jaar te veel ongevallen plaatsvinden, de luchtkwaliteit is er slecht aan toe en ook de geluidsbelasting is te hoog.

We stellen ook vast dat er in verschillende buurten doorgaand verkeer optreedt. Autobestuurders kiezen voor de kortste routes en belanden zo in woonstraten die niet ontworpen zijn om veel verkeer

op te vangen, terwijl ze er geen bestemming hebben. Zo daalt de veiligheid en leefbaarheid in de buurten van Herentals.

De huidige modal split wordt door verscheidene nevenuitdagingen beïnvloed, zoals de staat van het fietsnetwerk en de aantrekkelijkheid van de publieke ruimte.

De impact van het verkeer wordt sterk gevoeld op de Grote Markt en het kernwinkelgebied. De aanwezigheid van het verkeer moedigt bezoekers en bewoners niet aan om langer in deze omgeving te (ver)blijven dan nodig. Daarnaast houdt de slechte infrastructuur in stand dat het gebied niet aantrekkelijk is voor voetgangers en fietsers. Als het enkel gaat over verplaatsingen binnen Herentals gebeurt er slechts 18% met de fiets. Op papier beschikt Herentals over een goed fietsnetwerk, maar in de praktijk scoren sommige fietsroutes niet overal voldoende op vlak van veiligheid en comfort. Oorzaken zijn onder andere de slechte fietsinfrastructuur en de conflicten met het gemotoriseerd verkeer (hoge intensiteit, zwaar verkeer, bussen, doorgaand verkeer).

Hoewel er in de kernen van Herentals heel wat winkels en diensten op wandelafstand liggen gebeurt slechts een klein deel van de verplaatsingen te voet. De staat van de infrastructuur en de veiligheid spelen ook hier een rol in.

Het openbaar vervoer is goed voor slechts 6 % van de verplaatsingen binnen, naar en vanuit Herentals. Met het station heeft Herentals wel een belangrijke troef om regionale verplaatsingen te maken. De stationsomgeving is momenteel echter sterk autogericht en ondergaat ook een grote hoeveelheid doorgaand verkeer. Zo wordt het voor reizigers een onaantrekkelijke omgeving.

De kern van Herentals kent een grote parkeercapaciteit. Die parkeerplaatsen zijn vandaag sterk verspreid over de binnenstad. Daar nemen ze heel wat ruimte in. Die parkeercapaciteit trekt ook verkeer aan: onderzoek heeft aangetoond dat tot een derde van de verkeersdruk in steden te wijten is aan wagens die op zoek zijn naar een parkeerplaats.

6. VERKENNING VAN DE MOGELIJKE OMGEVINGSEFFECTEN VAN HET BELEIDSPLAN RUIMTE

6.1 Beleidskader wonen en verdichting

Dit beleidskader heeft onder meer als ambitie de bevolkingsgroei en de nieuwe demografische samenstelling op een duurzame manier te helpen opvangen op locaties die hiervoor voldoende draagkracht én een hoge plaats- en knooppaarde hebben. Het feit dat ervoor gekozen wordt dit maximaal te doen binnen het bestaande ruimtebeslag is positief. Hierdoor wordt de resterende vrije ruimte immers niet verder aangetast. Dit is positief in termen van onder meer behoud van biodiversiteit en klimaatrobustheid.

Bij het opvangen van de bevolkingsgroei worden twee toekomststrategieën op niveau van de kern gehanteerd: 'groekern' en 'kernversterking'. Bij het maken van dit onderscheid wordt niet alleen rekening gehouden met bereikbaarheid en voorzieningenniveau, maar ook met zaken als milieukwaliteit (onder vorm van geluidsbelasting) en klimaatweerbaarheid (onder vorm van overstromingsgevoeligheid). Het is positief dat dit soort elementen meegenomen wordt als basis van de ruimtelijke planvorming.

Groekernen zijn omgevingen die door het uitgebreide voorzieningenniveau en de goede multimodale bereikbaarheid de meest aangewezen locaties zijn om de te verwachten bevolkingsgroei met bijhorende demografische uitdagingen op te vangen. De stadskern is hiervoor het meest geschikt. In deze omgevingen wordt uitbreiding niet a priori uitgesloten, maar hierbij wordt duidelijk gesteld dat dit moet gepaard gaan met geargumenteerde maatschappelijke en ruimtelijke winsten. Aandacht voor de 'groenblauw onderlegger' en ruimte voor ontmoeting, groen, trage verplaatsingen en een hogere beleving worden daarbij als principes naar voor geschoven. Het is duidelijk dat implementatie van deze principes zich kan vertalen in een positief effect op het vlak van biodiversiteit, klimaatrobustheid, omgevingskwaliteit (luchtvervuiling en geluidverstorend), verkeersveiligheid en gezondheid.

Vermits het de bedoeling is de groei op te vangen binnen het bestaand ruimtebeslag krijgen we in de woonkernen te maken met verdichting. Verdichting heeft tal van voordelen op milieuvlak: de nabijheid van voorzieningen voor een groter aandeel bewoners helpt een deel van de verplaatsingen met (gemotoriseerde) voertuigen te vervangen door verplaatsingen met 'zachte' (en emissiearme of emissievrije) modi, wat de algemene omgevingskwaliteit en daarmee ook de gezondheid ten goede komt. Verdichting verhoogt ook het potentieel voor collectieve energie-oplossingen zoals warmtenetwerken, en resulteert ook in een gemiddeld hogere isolatiegraad van het gebouwenpatrimonium; beide aspecten kunnen bijdragen aan een efficiënter energiegebruik en aan een meer duurzame manier van energie opwekken, wat kan bijdragen aan een reductie van de energiegerelateerde broeikasgasemissies. Anderzijds heeft verdichting potentieel ook een aantal nadelen. Als verdichting samengaat met een significante verhoging van de verhardingsgraad kan dit de klimaatweerbaarheid van de omgeving (in termen van droogte, wateroverlast en hitte) verminderen. Een hoge concentratie van activiteiten kan ook leiden tot meer overlast in termen van luchtkwaliteit en geluidsoverlast wat, in combinatie met de hitteproblematiek, negatieve gezondheidseffecten met zich mee kan brengen. Ook een (eventueel) verlies aan groene ruimte in de verdichte omgeving is negatief in termen van gezondheid en (zij het in beperktere mate) van biodiversiteit.

Het is positief dat de conceptnota deze potentiële problemen onderkent en er proactief een antwoord op zoekt. Zo wordt de verdichtingsopgave zoveel mogelijk beperkt door in te zetten op meervoudig ruimtegebruik. Op het vlak van groen wordt gestreefd naar een versterking van het bestaande publieke groen en naar het openen van bouwblokken voor groene verbindingen. Het openstellen van groene binnengebieden biedt ruimte voor ontmoetings- en rustplekken. Ook is het de ambitie verder in te zetten op het vergroenen van de publieke ruimte door het stimuleren van groene gevels of groendaken. Er wordt ook geambieerd om de bebouwings- en verhardingsgraad terug te dringen, om infiltratie te bevorderen. Grotere ontwikkelingen binnen de groeikernen bieden volgens de conceptnota een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van extra buurtgroen of wijkgroen.

Binnen de groeikernen worden door de conceptnota verschillende bebouwingstypologieën onderscheiden. De overkoepelende strategie wordt telkens aangepast aan de eigenheid van die typologieën, maar aandacht voor vergroening, voor 'luw' verkeer en voor het vermijden van de negatieve neveneffecten van een te sterke verdichting komen overal op een of andere manier aan bod. Tegelijk worden grootschalige ontwikkelingen bewust toegewezen aan omgevingen die er de draagkracht voor hebben, zoals de ABO-as en het kernwinkelgebied.

Andere gebieden dan de groeikern hebben minder draagkracht om grote ontwikkelingen op te vangen, en hier wordt dan ook eerder ingezet op het versterken van de kern of buurt. Zoals aangegeven door de conceptnota ligt de uitdaging hier vooral in het beschermen en versterken van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten (in functie van klimaat, openbare ruimte, voorzieningenniveau, ...). Op het vlak van milieukwaliteit kan hier eerder van een status quo worden uitgegaan dan van een uitgesproken verbetering van de situatie.

Het beleidskader 'wonen en verdichting' gaat ook in op de relatie tussen de groeiende bedrijvigheid en de schaarse ruimte. Zoals hoger aangegeven worden hier, al naargelang de situatie, verschillende benaderingen voorgesteld.

De *impactbenadering* vertrekt van de negatieve impact die bestaande bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. De impactbenadering streeft op schaal van bedrijventerreinen of clusters en via het instrumentarium van de ruimtelijke beleidsplanning het beperken van de negatieve milieueffecten na. Buffers tussen de verschillende ruimtegebruikers moeten daartoe bijdragen. De *rendementsbenadering* vertrekt vanuit het feit dat de ruimte een steeds schaarser goed is, en tracht dan ook de bestaande bedrijvencusters te optimaliseren door het ruimtegebruik op een rationelere wijze te (re)organiseren, met bijzondere aandacht voor het ruimtelijk rendement. Het ruimtelijk bundelen van ondersteunende activiteiten, soms op aparte terreinen, is een middel om dat te bereiken. Deze benadering vergt uiteraard een aanzienlijke ruimtelijke transformatie. De *verwevingsbenadering* is erop gericht dat beschikbare ruimtes op bedrijventerreinen worden gedeeld, waardoor het rendement van de ruimte toeneemt. Verweving kan ook betrekking hebben op landschappelijke verweving, in functie van bijvoorbeeld een klimaatadaptief effect.

Elk van deze benaderingen is op zijn manier gericht op een efficiënter ruimtegebruik, wat positief is, aangezien het er toe kan bijdragen de schaars overgebleven open ruimte niet verder te versnipperen. Het laat ook toe op de terreinen zelf meer ruimte te voorzien voor bijvoorbeeld groen, waterberging en fietsinfrastructuur. De impactbenadering is daarnaast ook specifiek gericht op het beheersen van milieuhinder. Hoe een en ander in de praktijk moet gerealiseerd worden en welk specifiek instrumentarium hiervoor moet ingezet worden is op basis van de conceptnota nog niet geheel duidelijk; dit aspect verdient dus de nodige aandacht bij de verdere uitwerking van het beleidsplan ruimte.

6.2 Beleidskader mobiliteit

De conceptnota stelt terecht dat aanpassingen aan het stedelijke weefsel niet los kunnen worden gezien van het mobiliteitssysteem in een gemeente. De kernversterkende oplossingsrichtingen zijn bijvoorbeeld niet mogelijk zonder een aangepast transportnetwerk. Er is ook een duidelijk verband tussen verkeersinfrastructuur en leefbaarheid en gezondheid.

De conceptnota schuift met betrekking tot het thema mobiliteit een aantal principes naar voor die bij de verdere totstandkoming van het beleidsplan ruimte verder zullen uitgewerkt worden, onder vorm van een mobiliteitsplan, een circulatieplan en een parkeerplan.

De conceptnota zet sterk in op multimodale verplaatsingen, waarbij de uitbouw van een fietsnetwerk en van een 'befietsbare' stedelijke ruimte veel aandacht krijgt. In de mate dat dit er toe leidt dat bestaande (gemotoriseerde) verplaatsingen (gerelateerd aan werk, vrije tijd, inkopen doen, ...) vervangen worden door verplaatsingen met de fiets, en dat de fietsinfrastructuur van hoge kwaliteit is, is het effect hiervan duidelijk positief. Vervuilende emissies nemen af, de verkeersveiligheid neemt toe, en fietsen heeft ook een aangetoond positief effect op de gezondheid. De conceptnota vermeldt onder meer 'groene routes' met 'natuurgeluiden'. Hierbij kan de kanttekening gemaakt worden dat bij de uitbouw van het fietsnetwerk er moet over gewaakt worden dat dit niet in conflict komt met natuurwaarden, door ruimtebeslag, verharding of verstoring.

Het concept 'leefbuurten' verwijst naar wijken waar de meeste verplaatsingen te voet of met de fiets gebeuren, waar groenblauwe netwerken een plek krijgen in de inrichting, waar kinderen op straat kunnen spelen en waar senioren gemakkelijk kunnen deelnemen aan het publieke leven. Wijken die op een dergelijke manier zijn ingericht hebben ongetwijfeld een positief effect op onder meer de gezondheid van de inwoners, op de klimaatrobuustheid van de omgeving, en op de verkeersveiligheid. De effecten spelen zich echter in de eerste plaats op de schaal van de wijk af; de inrichting op zich vermindert immers niet noodzakelijk de omvang van de verkeersstromen; deze worden verplaatst naar meer geschikte routes. De totale emissies nemen daarbij niet noodzakelijkerwijze af. Om een effect op het niveau van het grondgebied van de stad te krijgen is een brede uitrol van dit soort wijken nodig. Een vergelijkbare bedenking kan gemaakt worden met betrekking tot de plannen voor het 'bruisend stadshart', waar de kwaliteitsverhoging als gevolg van het weren van doorgaand verkeer en van het voorzien van ruimte voor groen vooral lokaal een effect heeft. Het vermijden van een verplaatsing van de verkeersproblematiek naar andere delen van de stad vormt zeker een aandachtspunt.

De beoogde verschuiving van de parkeercapaciteit en de bundeling ervan op goed gelegen locaties heeft ook vanuit milieuoogpunt meerdere potentieel positieve effecten. Tegengaan van zoekverkeer kan ertoe bijdragen de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat in het stadscentrum verbeteren en de totaliteit van de emissies (ook van broeikasgassen) te verminderen; in de plaats van parkeercapaciteit komt er ruimte vrij voor groen en voor infrastructuur voor voetgangers en fietsers. Ook hier moet er uiteraard over gewaakt worden dat de problemen op het vlak van bijvoorbeeld ruimtebeslag zich niet gewoon verplaatsen naar een andere locatie. Zoals de conceptnota ook aangeeft kan dit effect deels opgevangen worden door op de nieuwe locaties te streven naar een hoger ruimtelijk parkeerrendement, bijvoorbeeld door meerdere parkeerniveaus boven elkaar te voorzien (bovengronds of ondergronds).

De conceptnota geeft ook het belang aan van een performant openbaar vervoer; op ruimtelijk vlak betekent dit onder meer dat vervoersknopen worden voorzien die de verschillende netwerken en mobiliteitsdiensten bundelen. Als algemene kanttekening kan hierbij aangegeven worden dat openbaar vervoer in zijn huidige vorm niet per se emissiearm is (zie bv. dieselbussen). Voor deelsystemen, waar de conceptnota ook naar verwijst, geldt een vergelijkbare bedenking. Het

potentieel positieve effect in termen van emissiereductie zal pas tot uiting komen in de mate dat de deelsystemen verplaatsingen met meer vervuilende vervoersvormen vervangen, en niet additioneel zijn of zelfs (in het geval van 'gemotoriseerde' deelsystemen onder vorm van auto's, scooters of steps) in de plaats komen van verplaatsingen die anders met de fiets of te voet zouden afgelegd worden.

6.3 Beleidskader groenblauwe netwerken

De conceptnota geeft terecht aan dat het behouden van de open ruimte en van groenblauw netwerken fundamenteel is bij de aanpak van de klimaatuitdagingen, en bevestigt dat niet alleen de open ruimte, maar ook de groenstructuren in de stad daarbij een essentiële rol hebben te spelen. Dergelijke plekken kunnen ook bijdragen aan de algemene fysieke en mentale gezondheid van de bewoners.

In eerste instantie wordt gestreefd naar bescherming van de bestaande open ruimte. Behoud van de open ruimte kan bijdragen aan een grotere mate van klimaatrobuustheid voor het grondgebied van de stad. Hierbij moet uiteraard de nodige aandacht uitgaan naar een klimaatrobuste inrichting, met onder meer ruimte voor waterberging en voor kleine landschapselementen. Het is dan ook positief dat de conceptnota inzet op maatregelen die onder meer gericht zijn op vasthouden, bufferen en infiltreren van water. Ook vanuit biodiversiteitsstandpunt is behoud en versterking van de open ruimte uiteraard belangrijk. De conceptnota verwijst in dat verband onder meer naar het verhogen van de ecologische connectiviteit en naar het uitbreiden van bosstructuren. Er kan wel verondersteld worden dat bos niet in alle gevallen de ecologisch meest wenselijke invulling van het landschap zal zijn; bij de concrete uitwerking kan hier mee aandacht naar uitgaan. Tenslotte heeft de open ruimte ook een rol te spelen op het vlak van duurzame mobiliteit en recreatie.

Het moge duidelijk zijn dat hiermee meerdere claims worden gelegd op de open ruimte, die niet altijd en overal in gelijke mate zullen kunnen ingevuld worden, zeker niet als rekening gehouden wordt met de bestaande ruimteclaims vanuit bijvoorbeeld de landbouwsector. Hoger werd al gewezen op het mogelijk (plaatselijk) conflict tussen de uitbouw van een netwerk voor zachte mobiliteit en de bescherming van kwetsbare natuurwaarden.

Zoals gezegd verwijst de conceptnota ook naar de noodzaak om de groenblauwe dooradering ook te realiseren binnen het stedelijk weefsel. Hiervan kunnen inderdaad positieve neveneffecten verwacht worden op het vlak van klimaatweerbaarheid (droogte, wateroverlast en hitte), van biodiversiteit en van de algemene fysieke en mentale gezondheid van de bewoners.

7. (GEWEST)GRENSOVERSCHRIJDENDE EFFECTEN

Er kan aangenomen worden dat de effecten van het Beleidsplan Ruimte van de gemeente Herentals zich niet zullen uitstrekken tot op het grondgebied van een ander Gewest of een andere Lidstaat.

8. BIJLAGEN

8.1 Overzicht van de relevante beleidsdocumenten

8.1.1 Bodem en Water

Het **bodembeleid** van de Vlaamse Overheid zet, naast de problematiek van de bodemvervuiling, vooral in op de thema's erosie, grondverschuivingen, bodemverdichting en organische stof. Belangrijk is ook het thema van de bodemafdekking en verharding van de bodem, wat een duidelijke relatie heeft met het ruimtelijk beleid en het waterbeleid.

Bodemverdichting (vooral op landbouwgrond) vormt in heel Vlaanderen een potentieel probleem, maar de gevoeligheid varieert in functie van het bodemtype. Op het grondgebied van Herentals komen vooral bodems voor op zand, zandleem en (in de valleien) plaatselijk ook klei. Zandbodems zijn weinig gevoelig voor verdichting; zandleembodems zijn daarentegen vrij gevoelig. Dat geldt nog meer voor de kleibodems. Wel is het zo dat op compactatiegevoelige (landbouw)bodems waarschijnlijk in de praktijk al compactatie heeft plaatsgevonden, waardoor het risico op verdere compactatie is afgenomen.

Grondverschuivingen komen in de regio Herentals niet voor. Op de *erosiegevoeligheidskaart* van de Vlaamse gemeenten staat Herentals aangeduid als zeer weinig gevoelig voor erosie. *Bodemkoolstof* is van belang voor de bodemkwaliteit in termen van structuur, vruchtbaarheid en bodemvochtregime. In Vlaanderen is het gehalte aan stabiel koolstof in de bodem doorgaans (te) laag en de situatie is niet verschillend voor Herentals; enkel in de (natte) valleien en laaggelegen gebieden komen er hogere koolstofgehalten in de bodem voor.

Het behoud en versterken van de voorraad organische stof in de bodem is ook een aandachtspunt vanuit klimaatstandpunt: mineralisatie van organische stof resulteert immers in CO₂-emissies, en omgekeerd kan vastlegging van koolstof in de bodem CO₂ onttrekken aan de omgevingslucht. Hierop wordt verder ingegaan bij de bespreking van het thema Klimaat (zie 8.1.7.2).

Het **waterbeleid** van de Vlaamse Overheid, zoals neergelegd in de Waterbeleidsnota 2020-2025, articuleert zich rond drie strategische doelstellingen:

- De “goede toestand” van de waterlichamen nastreven
- Meerlaagse waterveiligheid en droogterisicobeheer nastreven
- Innovatie, financiering, samenwerking en afstemming met andere beleidsdomeinen versterken

Deze doelstellingen zijn verder vertaald naar een aantal krachtlijnen, telkens verder geconcretiseerd in een aantal specifiekere doelstellingen. De voornaamste krachtlijnen zijn de volgende:

Kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater blijven verbeteren

Het Vlaamse waterkwaliteitsbeleid is erop gericht om de doelstellingen van de Europese kaderrichtlijn Water (m.i.v. de Grondwaterrichtlijn en de Richtlijn Prioritaire Stoffen) te halen en steunt daarvoor onder meer op de uitvoering van de Richtlijn Stedelijk Afvalwater, de Nitraatrichtlijn en de Richtlijn Geïntegreerde Preventie en Bestrijding van Verontreiniging (IPPC).

De centrale doelstelling is hierbij zoals gezegd het behalen van de ‘goede toestand’ (of goed ecologisch potentieel voor sterk verstoorde en kunstmatige waterlichamen) in elk waterlichaam, en het voorkomen van elke achteruitgang.

De waterketen duurzaam beheren

Het beleid voor de saneringsinfrastructuur en het drinkwaternetwerk gebeurt voor een belangrijk deel in functie van de uitvoering van verschillende Europese richtlijnen (kaderrichtlijn Water, Behandeling Stedelijk Afvalwater, Zuiveringsslib, Industriële emissies, Drinkwater ...). Met een zuiveringsgraad van 84% zijn in Vlaanderen de grootste puntbronnen van huishoudelijk afvalwater gesaneerd, maar blijft het een aanzienlijke opdracht om de resterende vuilvracht te saneren. Via de zoneringsplannen en gebiedsdekkende uitvoeringsplannen (GUP), opgenomen in de stroomgebiedbeheerplannen, is de taakverdeling en planning voor de verdere uitbouw van de waterzuiveringsinfrastructuur in het buitengebied vastgelegd. Er moet verder worden ingezet op de verbetering van het beheer en de optimalisatie van de bestaande saneringsinfrastructuur. Ook de sanering van de resterende disperse lozingen op bovenlopen vraagt extra inspanningen. Bedrijven moeten ook verder gestimuleerd worden om hun lozingen te verminderen in functie van de impact op het ontvangende oppervlaktewater.

De klimaatverandering, de demografische en ruimtelijke evoluties in Vlaanderen en de evolutie van het gebruik van gevaarlijke stoffen zijn belangrijke uitdagingen voor het waterketenbeleid. Anderzijds biedt het ook opportuniteiten om de hemelwater- en afvalwaterinfrastructuur te laten bijdragen aan een klimaatrobuuste omgeving.

Overstromingsrisico's duurzaam verminderen

Het overstromingsbeleid in Vlaanderen geeft uitvoering aan de Overstromingsrichtlijn (ORL) die stelt dat we het risico op overstromingen beter moeten inschatten en dat we maatregelen moeten nemen om de schade te beperken. Omdat er heel wat schade kan optreden bij overstromingen, werd altijd geprobeerd om overstromingen tegen te gaan. Tegenwoordig wordt meer en meer ingezet op het voorkomen van *schade* door overstromingen via het uitwerken van een meerlaagse waterveiligheid met maatregelen op het vlak van protectie, preventie en paraatheid, en met de gedeelde verantwoordelijkheid om deze maatregelen tot uitvoering te brengen. Door de economische groei en de bevolkingsgroei kan verwacht worden dat in bepaalde gebieden, zonder bijkomende maatregelen, de overstromingsschade nog kan toenemen. De meeste klimaatscenario's wijzen er bovendien op dat we nattere winters krijgen en zomers met naast langere droogteperioden ook hevigere buien, en dat de zeespiegel verder zal stijgen.

Waterschaarste beperken en de gevolgen van droogte tot een minimum beperken

Het beleid voor de aanpak van de waterschaarste en droogte richt zich op de doelstellingen van de kaderrichtlijn Water en op het beperken van schade door waterschaarste en droogte. Voor een goede watertoestand moeten ook de kwantitatieve aspecten van het grond- en oppervlaktewater op orde zijn. De maatschappelijke, economische en ecologische gevolgen van droogte kunnen aanzienlijk zijn. Klimaatverandering kan deze gevolgen nog vergroten. Klimaatscenario's voorspellen immers voor zomers minder regen (maar anderzijds wel met hevigere buien) en meer verdamping. De kans op extreme droogte kan hierdoor verder fors toenemen. Dit maakt dat een bescherming van de natuurlijke watervoorraden, een spaarzaam en circulair watergebruik en een verdere inzet op droogterisicobeheer meer dan ooit aan de orde is. Bij extreme droogte moeten we ook kunnen beschikken over voorrangsregels voor waterverbruik en moet o.a. de drinkwatervoorziening te allen tijde verzekerd kunnen blijven.

8.1.2 Mobiliteit

De Vlaamse overheid tekende een strategisch kader uit voor ons mobiliteitsbeleid in een hele reeks beleidsplannen en -instrumenten die de Vlaamse Regering en haar partners al hebben gelanceerd. We

vatten deze samen in zes doelstellingen die we putten uit het Luchtbeleidsplan, het Vlaams Energie- en Klimaatplan, de Vlaamse Klimaatstrategie 2050, het Fietsbeleidsplan, het Decreet Basisbereikbaarheid, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vizier 2030, het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, de Nota Vlaams Beleidskader Stedelijke Logistiek, het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Compensatiedecreet.

Modal shift

De ambitie is dat tegen 2024 40% van de persoonsverplaatsingen gebeuren met een duurzaam vervoersmiddel. Dit wil zeggen te voet, met de step of de fiets - al dan niet elektrisch - of met het openbaar vervoer. Ook het goederenvervoer moet anders: de ambitie is dat 30% ervan wordt verzorgd door het spoor en de binnenvaart. Ook zeehavens spelen een cruciale rol in de evolutie naar duurzame mobiliteit.

Garanderen van de bereikbaarheid van steden, dorpen en economische knooppunten

Geen welvaart zonder bereikbaarheid. Daarom investeert de Vlaamse Overheid onder meer in goed uitgeruste en herkenbare overstappunten tussen de verschillende vervoeropties, maar ook in goede fietsinfrastructuur. Dit betekent meer en betere fietspaden en -snelwegen en het wegwerken van missing links in het fietsnetwerk.

Versterken van de nabijheid en leefbaarheid

Bouwen en ondernemen dienen bij voorkeur vlakbij knooppunten van openbaar vervoer of op wandel- en fietsafstand van winkels en voorzieningen in het centrum te gebeuren. Hoe dichter de woon-werksituatie, hoe minder kleiner de verplaatsingen. Open ruimte wordt zodoende bespaard en de nood aan verplaatsingen wordt beperkt. Ook de verkeersinfrastructuur zelf neemt op deze manier minder ruimte in.

Verkeersveiligheid: naar een slachtoffervrij verkeerssysteem

Iedere dode in het verkeer is er één te veel. Daarom bestaat de ambitie erin het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, zodat er tegen 2050 geen doden meer vallen. Ook het aantal gewonden moet sterk afnemen. Het beleid wil onveilige plaatsen voor fietsers stelselmatig wegwerken, met voorrang voor schoolomgevingen en zwarte punten.

Milieuvriendelijke mobiliteit

Het aantal met de auto afgelegde kilometers moet dalen met 15% tegen 2030. Voor vrachtwagenkilometers is de ambitie dat ze minder snel stijgen. Tegen 2050 mag de transportsector helemaal niets meer uitstoten, onder meer via een massale overschakeling op elektriciteit en waterstof. Hiervoor moeten laadpalen en tankpunten voorzien worden.

Een toegankelijk en sociaal mobiliteitssysteem

Tegen 2030 moet het aantal mensen dat problemen ondervindt om zich te verplaatsen sterk gedaald zijn. Mobiliteit moet bovendien betaalbaar blijven voor iedereen. De haltes voor het openbaar vervoer moeten versneld toegankelijk gemaakt worden voor iedereen. Mensen met een beperking die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer moeten aan een sociaal tarief aangepast vervoer krijgen.

8.1.3 Luchtkwaliteit

In oktober **2019** werd het Vlaams **Luchtbeleidsplan 2030** (VLP) door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat vooral de pollutanten NO₂ en fijn stof moeten gesaneerd worden om tot een situatie te komen waarbij luchtverontreiniging geen negatieve impact meer heeft op mens en milieu. Verder blijkt ook dat de luchtkwaliteitsnorm voor NO₂ in heel Vlaanderen op vele, vooral verkeersdrukke, plaatsen overschreden wordt. De achtergrondconcentraties worden veroorzaakt door het cumulatief effect van alle emissiebronnen in de omgeving. Om de periode van overschrijding zo kort mogelijk te houden zullen bijkomende emissies maximaal ingeperkt moeten worden.

In het Luchtbeleidsplan worden volgende doelstellingen opgenomen:

- Op korte termijn (zo snel mogelijk) worden nergens in Vlaanderen de Europese luchtkwaliteitsnormen en/of streefwaarden overschreden en worden de emissieplafonds voor 2020 gehaald.
- Op middellange termijn (2030) worden de emissieplafonds van de NEC-richtlijn voor 2030 bereikt.

In het Vlaams Luchtbeleidsplan zijn ook volgende lange termijn-doelstellingen opgenomen:

- In 2050 respecteren we in heel Vlaanderen de gezondheidkundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO).
- In 2050 mogen zich geen overschrijdingen meer voordoen van de kritische lasten voor vermisting en verzuring.

Realisatie van de aangescherpte **Europese klimaatdoelstellingen** (voor een beschrijving zie hiervoor hoofdstuk klimaat), zal uiteraard ook een impact hebben op de luchtkwaliteit, zeker in de mate dat gebruik van fossiele brandstoffen uitgefaseerd wordt.

Het **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030** werd in december 2019 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Uit dit plan blijkt dat in alle sectoren, maar voornamelijk in de sectoren wegtransport en gebouwen, een belangrijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen zal moeten gerealiseerd worden. Concreet betekent dit implementatie van maatregelen die de voertuigkilometers verminderen en tegelijkertijd het vergroenen van het wagenpark en het investeren in energiezuinige woningen. Realisatie van deze doelstellingen zal uiteraard ook een impact hebben op de luchtkwaliteit.

Op 20 december 2019 keurde de Vlaamse Regering de **Vlaamse klimaatstrategie 2050** goed. Hierin zijn er indicatieve doelstellingen per sector bepaald. Voor de transportsector is het volgende opgenomen:

- Tegen 2050 streven we naar een nuluitstoot van de Vlaamse transportsector. Daartoe zorgen we dat het personenvervoer en het goederenvervoer volledig emissievrij is. Internationale lucht- en scheepvaart is niet opgenomen in dit streefdoel.

Voor de andere sectoren gelden volgende indicatieve doelstellingen:

- In de niet-ETS industrie worden de energetische emissies met 75%, en de niet- energetische emissies met 50% gereduceerd, t.o.v. de 2030 WAM-projecties in het VEKP (Vlaams Energie- en Klimaatplan).
- In de gebouwensector wordt het energieverbruik – en dus ook de energetische emissies – in lijn met het Renovatiepact gereduceerd met 75% t.o.v. 2015. Een verdere verduurzaming van de energiemix reduceert de emissies nog verder.
- In de landbouwsector worden de energetische emissies gereduceerd met 75% t.o.v. de 2030 WAM-projecties in het VEKP. De niet- energetische emissies worden gereduceerd met 40% t.o.v. 2005.

- Voor de afvalsector worden de emissies quasi-volledig uitgefaseerd (er wordt enkel nog een zeer beperkte, onvermijdelijke restuitstoot voorzien).

Realisatie van deze doelstellingen van de Vlaamse klimaatstrategie 2050 zal uiteraard ook een impact hebben op de luchtkwaliteit.

8.1.4 Biodiversiteit

In zowel het natuurdecreet, het bosdecreet, het soortenbesluit als het decreet integraal waterbeleid zijn voor het thema Biodiversiteit relevante beleidsdoelstellingen opgenomen waaraan het beleidsplan ruimte en mobiliteit zal moeten afgetoetst worden.

In het **natuurdecreet** zijn vooral twee begrippen belangrijk: het standstill-beginsel en de zorgplicht. Dit standstill-principe stelt dat de nieuwe ontwikkelingen die voorzien worden zeker niet mogen zorgen voor een achteruitgang op vlak van natuur. Dit geldt zowel op vlak van oppervlakte als op vlak van kwaliteit. De zorgplicht betekent dat moet nagegaan worden of het beleidsplan ruimte er voldoende voor zorgt dat “schade” (cf. Natuurdecreet) voor de natuur zoveel mogelijk vermeden wordt. Dit houdt onder meer de bescherming in van de bestaande natuur en natuurelementen, zoals habitats, holle wegen, houtkanten, poelen, waterrijke gebieden, heiden en historisch permanent grasland, ongeacht waar de natuur en de natuurelementen zich bevinden. De zorgplicht betekent niet dat nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn, wel dat voldoende moet onderzocht worden of eventuele schade niet kan vermeden worden.

Naast deze doelstellingen die overal gelden, zijn er ook nog de gebiedsgerichte doelstellingen van het natuurdecreet. Voor VEN-gebieden moet specifiek worden nagegaan of geen “onvermijdbare en onherstelbare schade” kan optreden omwille van het plan. Binnen het VEN wordt een onderscheid gemaakt tussen de grote eenheden natuur (GEN) en de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO). Daarnaast is er ook nog het verwevings- en ondersteunend netwerk IVON dat bestaat uit natuurverwevingsgebieden (NVWG) en natuurverbindingsgebieden (NVBG). Het aftoetsen van het risico op onvermijdbare en onherstelbare schade in een zogenaamde “verscherpte natuurtoets” moet enkel voor de gebieden van het VEN zelf gebeuren.

Daarnaast zorgt de implementatie van de Europese richtlijnen in het natuurdecreet ervoor dat voor de speciale beschermingszones (habitat- en vogelrichtlijngebieden) niet enkel moet aangetoond worden dat negatieve effecten vermeden worden, maar dat het plan ook geen belemmering mag vormen voor het bereiken van de natuurdoelen voor deze gebieden. Dit wordt onderzocht in een passende beoordeling.

Van het **bosdecreet** is vooral het principe van het behoud van een gelijkwaardig bosareaal belangrijk. Concreet betekent dit dat voor het Strategisch Ruimteplan zal nagegaan worden wat de bosbalans is. Kan er netto bos verdwijnen door het plan of komt er net bos bij?

Het **soortenbesluit** zorgt voor de bescherming van specifieke soorten. Dit houdt in dat er geen schade mag zijn voor deze soorten of hun leefgebied en ook dat er soortbeschermingsprogramma’s (SBP) worden uitgewerkt waarin maatregelen worden voorgesteld om voor specifieke soorten ervoor te zorgen dat de gunstige staat van instandhouding kan bereikt worden.

Een laatste belangrijke beleidsdoelstelling is te vinden in het **Decreet Integraal Waterbeleid** dat de Europese Kaderrichtlijn Water omzet naar Vlaamse wetgeving. Een groot deel van de doelstellingen zal afgetoetst worden in de discipline Water, maar er zijn voor de verschillende waterlichamen ook doelstellingen voor biologische kwaliteitselementen opgenomen. Er zal moeten nagegaan worden of

het plan een impact kan hebben op die biologische kwaliteitselementen. Ook dit aspect zal echter beoordeeld worden in de discipline Water.

8.1.5 Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

In de goedgekeurde strategische visie van het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)** is één van de subdoelstellingen de waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap: De inrichting van de ruimte gebeurt met respect voor het onroerend erfgoed en de karakteristieken van het landschap en zet in op een sterke identiteit door voort te bouwen op cultuurhistorische waarden. Inrichting draagt bij aan de waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap door de toepassing van de ruimtelijke principes die ingaan op aspecten zoals (historische) gebiedskenmerken en beleving.

Verder stelt het **Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)** dat historische gebouwen, sites en landschappen herkenbare bakens zijn in een veranderende omgeving, ze laten zien waar we vandaan komen, wie we zijn en welke ontwikkeling we doormaken. Het is daarom van belang om zorg te dragen voor deze sites en ze op een goede manier door te geven aan de toekomstige generaties.

Het regeerakkoord stelt ook dat onroerend erfgoed nog meer zal ingezet worden als troef. Uitdaging is om met diverse partners een goede (her)bestemming te vinden voor het onroerend erfgoed, die economisch en functioneel haalbaar is en waarbij het erfgoed niet onder een stolp geplaatst wordt, maar ingezet wordt in een bredere maatschappelijke context: toerisme, werkgelegenheid, vastgoedwaarde, ...

8.1.6 Ruimte

De goedgekeurde strategische visie van het **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)** vormt het Vlaams kader voor het gemeentelijk Beleidsplan Ruimte. Zo hebben de Vlaamse Regering (en de deputatie) de bevoegdheid om voorbehoud te maken bij bepaalde opties uit het gemeentelijk plan (art. 2.1.11 §2). Het is daarom niet de taak van de MER-deskundige om binnen de discipline mens ruimtelijke aspecten een toetsing te maken aan het Vlaams en provinciaal beleidskader (cf. MER-richtlijnenboek mens ruimtelijke aspecten, Antea 2018).

8.1.7 Klimaat

8.1.7.1 Mitigatie

De term “mitigatie” heeft betrekking op de reductie van de uitstoot van broeikasgassen.

Op het vlak van broeikasgasemissies wordt in Europa een onderscheid gemaakt tussen enerzijds emissies die onder het Europees Emissietradingstelsel (ETS) vallen en anderzijds de andere emissies.

In 2016 heeft de **Europese Unie** het engagement aangegaan om tegen 2030 een reductie van minstens 40 % in haar totale broeikasgasemissies te realiseren, in vergelijking met de emissies in het jaar 1990⁹. Om dit doel te bereiken werd uitgegaan van enerzijds een reductie van 43 % in de ETS-sector en anderzijds een reductie van 30 % in de niet-ETS-sector, beide in vergelijking met het jaar 2005.

⁹ Zie Europees Klimaat- en energiekader 2030

Op het niveau van de lidstaten gelden enkel doelstellingen voor wat betreft de *niet-ETS* emissies (transport, gebouwen, afval en landbouw). Voor de ETS-sector is er immers enkel een doelstelling op Europees niveau¹⁰. De EU-doelstelling van 30 % reductie werd voor België vertaald naar een reductie van 35 % (in 2030, ten opzichte van 2005)¹¹. In het **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030** (VEKP) wordt deze doelstelling overgenomen voor Vlaanderen. Hiervoor zijn emissiereducties nodig in alle relevante sectoren (transport, gebouwenverwarming, industrie, afvalverwerking, ...), en het VEKP beschrijft de maatregelen die hier kunnen toe bijdragen.

De hierboven beschreven Vlaamse reductiedoelstelling volgt zoals gezegd uit de Europese ambitie om op het niveau van de Europese Unie in 2030 een emissiereductie van 40 % te realiseren (tegenover 1990). Op 11 december 2019 kondigde de Europese Commissie echter haar “Green Deal” aan, die de ambitie bevat het reductiedoel van 40 % op te trekken tot minstens 55 %, en klimaatneutraal te zijn tegen 2050. Een reductie van deze orde is (wereldwijd) ook nodig als men de opwarming van de aarde wil beperken tot 1,5°C boven de pre-industriële periode. In april 2021 bereikten het Europees Parlement en de Raad een voorlopig akkoord over het voorstel van de Commissie voor een zogenaamde Klimaatwet, die de klimaatambities uit de Green Deal moet omzetten in een wettelijk bindende verplichting.

De verhoging van de Europese 2030-reductiedoelstelling van 40 naar (ten minste) 55% heeft uiteraard ook gevolgen voor de doelstellingen van de lidstaten. In juli 2021 publiceerde de Commissie een voorstel voor nieuwe reductiedoelstellingen voor de verschillende lidstaten. Voor België gaat het om een verhoging van de oorspronkelijke doelstelling van 35% tot 47% reductie (in 2030 tegenover 2005). Het spreekt voor zich dat deze verhoging, eens goedgekeurd, zich ook zal (moeten) vertalen in een toename van de Vlaamse reductiedoelstellingen.

8.1.7.2 Landgebruik

De sector Landgebruik, verandering in landgebruik en bosbouw (LULUCF¹²) vormt een aparte pijler binnen het **Europees klimaatbeleid**¹³. Verschillende vormen van landgebruik slaan immers in min of meerdere mate koolstof op in de bodem en in de vegetatie. Bij een goed beheer kunnen vormen van landgebruik als bosbouw of natte natuur dan ook CO₂ aan de atmosfeer onttrekken. Omgekeerd kunnen bij omzettingen van de ene vorm van landgebruik naar de andere (bv. bos dat wordt omgezet in akkerland) of bij wijzigingen in de manier waarop het land beheerd wordt de opgeslagen hoeveelheden koolstof weer vrijkomen onder vorm van netto emissies van CO₂.

De doelstelling op het vlak van aan landgebruik gerelateerde emissies die geldt voor alle Europese lidstaten (en dus ook voor Vlaanderen en -bij uitbreiding- Herentals) voor de periode 2021–2030 is de zogenaamde ‘no-debit rule’. Deze doelstelling bestaat er in essentie in dat de koolstofvoorraden

¹⁰ Het ETS-systeem gaat er van uit dat via marktwerking (met de inzet van verhandelbare emissierechten) de broeikasgasemissies van de betrokken installaties op de meest efficiënte manier kunnen worden teruggedrongen. Door geleidelijk aan meer “schaarste” te creëren op de markt van de emissierechten stijgen deze in waarde en ontstaat er een incentive om te zoeken naar de meest kosteneffectieve manier om de broeikasgasemissies te verminderen.

¹¹ Voorstel van de Europese Commissie voor een Verordening betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030

¹² Land Use, Land use Change and Forestry

¹³ Deze pijler stond oorspronkelijk los van de 40%-reductiedoelstelling tegen 2030 die de Europese Unie zich had opgelegd. Bij de door de Europese Klimaatwet gewijzigde reductiedoelstelling van 55% tegen 2030 zijn de doelstellingen van de LULUCF-sector wel inbegrepen.

vastgelegd in de diverse vormen van landgebruik over de periode 2021-2030 netto niet mogen afnemen: de totale emissies mogen per saldo niet hoger liggen dan de totale verwijderingen. Dit betekent niet dat geen enkele landgebruikscategorie nog een emissie mag veroorzaken, maar wel dat de koolstofvoorraden in hun geheel behouden moeten blijven.

Als onderdeel van het Fit for 55-pakket heeft de Europese Commissie in juli 2021 een voorstel gepubliceerd dat als doelstelling op het niveau van de Unie stelt dat de LULUCF-sector in 2030 netto 310 miljoen ton CO₂-equivalent aan broeikasgassen uit de atmosfeer moet verwijderen, wat dus een stuk ambitieuzer is dan de no debit-rule. Vanaf 2026 zal deze doelstelling verdeeld worden over de lidstaten onder vorm van jaarlijkse doelstellingen.

8.1.7.3 Adaptatie

De term adaptatie verwijst naar de aanpassing aan de (onvermijdelijke) gevolgen van de klimaatverandering.

In 2013 publiceerde de **Europese Commissie** haar eerste adaptatiestrategie. Op 24 februari 2021 heeft de Europese Commissie een nieuwe EU-strategie voor aanpassing aan de klimaatverandering aangenomen, als onderdeel van de Europese Green Deal. In deze nieuwe strategie wordt uiteengezet hoe de Europese Unie zich kan aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering en hoe zij tegen 2050 weerbaar kan worden tegen die gevolgen.

In 2013 publiceerde de **Vlaamse Overheid** het Vlaams adaptatieplan 2013-2020, dat intussen echter deels achterhaald is door de vastgestelde klimaatevoluties en geen afdoende antwoord meer geeft op de uitdagingen waar Vlaanderen voor staat. Recent werd het Vlaams Adaptatieplan voor de periode 2021-2030 goedgekeurd door de Vlaamse regering.

8.1.8 Hinder en gezondheid

Binnen het thema “preventieve gezondheid” heeft de Vlaamse overheid een aantal gezondheidsdoelstellingen en andere prioriteiten gedefinieerd.

Naast de algemene gezondheidsdoelstelling '**de Vlaming leeft gezonder in 2025**' zijn er aparte gezondheidsdoelstellingen rond suïcidepreventie, bevolkingsonderzoeken kanker, en vaccinaties. Op het vlak van geluidshinder keurde de Vlaamse Regering in 2019 de **geluidsactieplannen** voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen definitief goed. Deze bevatten een overzicht van de bestaande en voorziene maatregelen om het omgevingslawaaï te beheersen.

De andere beleidsprioriteiten gaan enerzijds over algemene preventie (met thema's als gezonde voeding, voldoende bewegen, drugs- en drankproblematiek, en de bevordering van geestelijke gezondheid) en anderzijds over milieugezondheid.

8.2 Juridische en beleidsmatige context

Document	Inhoud
Europese plan-m.e.r.-richtlijn 2001/42/EG	De Europese plan-MER-Richtlijn 'betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' bepaalt voor welke plannen en programma's een milieueffectenbeoordeling noodzakelijk is en waaraan deze milieueffectenbeoordeling moet beantwoorden. Deze richtlijn werd uitgevaardigd om een hoog niveau van milieubescherming te bekomen en ervoor te zorgen dat milieuoverwegingen tijdens de voorbereiding en ontwikkeling van plannen en programma's geïntegreerd zouden worden.
Decreet houdende algemene bepalingen in verband met milieubeleid (DABM)	Het DABM creëert een algemeen juridisch kader voor het milieubeleid ter overkoepeling van de bestaande sectorale regelingen en omvat de doelstellingen en de beginselen voor het milieubeleid in Vlaanderen.
Plan-m.e.r.-decreet en uitvoeringsbesluit	Het plan-m.e.r.-decreet vormt een wijziging op het m.e.r.-decreet. Het regelt het toepassingsgebied, de inhoud en de procedure voor de opmaak van een plan-MER.
VN duurzame ontwikkelingsdoelstellingen	De duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties zijn de doelstellingen die de wereld zich stelt richting 2030 om aan duurzame ontwikkeling te werken. De 17 hoofddoelstellingen en 169 subdoelstellingen vormen het belangrijkste internationaal duurzaamheidskader voor de komende 15 jaar.
Vlaamse codex ruimtelijke ordening	De Vlaamse codex ruimtelijke ordening regelt de organisatie van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen en vervangt hierbij het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996.
Gewestplan	Geeft de bestemming en het gebruik van de gronden in Vlaanderen weer. Gewestplanwijzigingen worden niet meer doorgevoerd. In het decreet van 18 mei 1999 is immers vastgelegd dat in de toekomst bestemmingen vastgelegd worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's).
Strategische visie beleidsplan ruimte Vlaanderen	Met de strategische visie beleidsplan ruimte Vlaanderen zet de Vlaamse Regering een beleidslijn uit die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijke beleid wil inzetten. Het omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De strategische visie van het BRV vervangt het Witboek dat de Vlaamse Regering op 30/11/2016 goedkeurde. De strategische visie van het BRV heeft niet het statuut van een ontwerp van ruimtelijk beleidsplan, omdat er nog geen ontwerp-beleidskaders zijn goedgekeurd. Het biedt een basis voor regeringsbeslissingen ter realisatie van de visie en schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de volgende decennia. Het is een belangrijke formele stap op weg naar het beleidsplan ruimte Vlaanderen, dat het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zal vervangen.
Klimaatakkoord van Parijs	195 landen ondertekenen in Parijs een ambitieus, bindend en billijk mondiaal klimaatakkoord. Dit akkoord vormt de langverwachte opvolger van het Kyoto-protocol. Voor het eerst in de geschiedenis verbinden bijna alle landen zich ertoe om actie te ondernemen tegen de klimaatverandering. Als belangrijkste doelstelling wordt afgesproken om de temperatuurstijging ruim onder 2°C t.o.v. de pre-industriële periode te houden en een beperking tot 1,5°C na te streven. Daarvoor moeten de globale emissies zo snel mogelijk

Document	Inhoud
	pieken en vervolgens snel afnemen. Het objectief is om in de tweede helft van deze eeuw een evenwicht te bereiken tussen de uitstoot van door de mens veroorzaakte broeikasgasemissies en de opname door 'carbon sinks'.
Nationaal energie- en klimaatplan 2021-2030	In het kader van de Europese verordening over de Governance van de Energie-unie en van de Klimaatactie (EU 2018/1999 van 11 december 2018) maakte België een eerste ontwerp op van een geïntegreerd nationaal energie- en klimaatplan (NEKP).
Nationaal adaptatieplan	In het kader van de Europese adaptatiestrategie maakte België het nationaal adaptatieplan op. Dit plan omvat duidelijke en beknopte informatie over het adaptatiebeleid en de uitvoering ervan in België, alsook nationale maatregelen waarmee de samenwerking versterkt wordt en synergieën tussen de verschillende regeringen (federaal, gewesten) op het vlak van adaptatie ontwikkeld worden. Het plan beschrijft de belangrijkste invloeden van de klimaatverandering in België en de bestaande aanpassingsmaatregelen.
Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030	Artikel 3 van Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 inzake de governance van de energie-unie en van de klimaatactie, vereist dat elke lidstaat uiterlijk op 31 december 2019 een geïntegreerd Nationaal Energie- en Klimaatplan indient bij de Commissie dat betrekking heeft op de periode van 2021 tot en met 2030. Het VEKP vormt de Vlaamse bijdrage aan het Belgisch Energie- en klimaatplan 2021-2030. Het zet de grote lijnen uit voor het beleid in de periode 2021-2030. Het bevat per sector aangekondigde actieplannen en beleidspakketten, met daarbij ook de ingeschatte impact van dit beleid op de prognoses. De prognoses zonder de maatregelen opgenomen in dit plan zijn de prognoses onder het WEM-scenario (With Existing Measures), de prognoses waarin de opgenomen maatregelen zijn doorgerekend zijn de prognoses van het WAM-scenario (With Additional Measures).
Vogelrichtlijn, habitatrichtlijn en Natura 2000-netwerk	Europa wenst een Europees netwerk van gebieden (het zogenaamde Natura 2000-netwerk) te realiseren waar de bescherming van de Europese meest kwetsbare dier- en plantensoorten en hun leefgebieden centraal staat. Het netwerk duidt speciale beschermingszones aan in toepassing van de Europese vogelrichtlijn en habitatrichtlijn. De Europese richtlijnen zitten vervat op Vlaams niveau in het natuurdecreet
Ramsarconventie en -gebieden	De conventie van Ramsar heeft tot doel het behoud en het oordeelkundig gebruik van alle watergebieden door middel van plaatselijke, regionale en nationale acties en internationale samenwerking, als bijdrage tot het tot stand komen van een duurzame ontwikkeling in de gehele wereld.
Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, bosdecreet en het nieuwe natuurdecreet	Het natuurdecreet heeft tot doel een bescherming, ontwikkeling en herstel van het natuurlijk milieu te verwezenlijken. Belangrijk hierbij zijn het standstill principe en de zorgplicht. Tevens voorziet het in de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON). Het VEN is een selectie van waardevolle en gevoelige natuurgebieden in Vlaanderen. Het zijn gebieden waar natuurbehoud en natuurontwikkeling op de eerste plaats moeten komen om de Vlaamse natuur duurzaam in stand te kunnen houden. Tevens omvat het de erkende natuur- en bosreservaten. Het bosdecreet regelt het behoud, bescherming, aanleg en beheer van bossen in Vlaanderen. In 2017 keurde de Vlaamse regering een nieuw natuurdecreet goed. Dit decreet integreert zowel het oude natuur- als bosdecreet. Het vormt de basis van het natuur- en bosbehoud en -beheer in Vlaanderen. In het nieuwe decreet werden enkele basisprincipes grondig gewijzigd: het natuurbeheerplan doet zijn intrede en het subsidiesysteem wordt, zowel voor aankopen als beheersubsidies, vlot toegankelijk voor alle sectoren, ook voor landbouwers en privaat-grondbezitters.
Besluit van de Vlaamse regering met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer	Het soortenbesluit regelt de bescherming van dieren en planten in Vlaanderen. Het besluit beoogt een meer systematische omzetting van de rechtstreekse soortenbescherming uit de vogel- en habitatrichtlijn in de Vlaamse regelgeving. Er wordt aangegeven welke soorten bescherming genieten, welke verbodsbepalingen gelden en welke actieve beschermingsmaatregelen genomen kunnen worden. Deze bepaling is niet beperkt tot bepaalde beschermde gebieden maar geldt overal in Vlaanderen.

Document	Inhoud
Decreet basisbereikbaarheid	Het decreet basisbereikbaarheid omvat de nieuwe visie op mobiliteit in Vlaanderen. Het stelt dat belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen en winkelcentra, optimaal bereikbaar moeten zijn voor de reiziger. Het vervoeraanbod bestaat voortaan uit vier lagen: het treinnet als ruggengraat van het openbaar vervoer, het kernnet van bussen en trams tussen grote woonkernen, het aanvullend net met buslijnen dat zorgt voor het vervoer naar het kernnet en het treinnet en het vervoer op maat zoals buurtbussen en taxi's. De steden en gemeenten krijgen een grotere rol bij het uittekenen van het openbaar vervoer in Vlaanderen via de oprichting van 15 vervoerregio's. Per vervoerregio is er een vervoerregioraad die de invulling van basisbereikbaarheid bewaakt, stuurt en evalueert. Het decreet omvat eveneens een beleidsvisie en implementatiekader voor mobipunten en de uitwerking van een mobiliteitscentrale.
Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen	Het ontwerp van het mobiliteitsplan Vlaanderen bepaalt het Vlaamse mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Dit plan vormt een algemeen kader voor het mobiliteitsbeleid en duurzame mobiliteit in Vlaanderen. Het plan tracht de bereikbaarheid van steden en dorpen te garanderen, iedereen gelijkwaardig toegang tot mobiliteit te geven, de verkeersveiligheid te vergroten, een leefbare mobiliteit te realiseren en de milieuvervuiling terug te dringen.
Vlaams fietsbeleidsplan	Het Vlaams fietsbeleidsplan schetst toekomstige uitdagingen ten aanzien van de fiets en stelt ambitieuze doelstellingen met een uitzicht op tastbare kansen voorop. Er wordt daarbij gemikt op concrete acties die het fietsbeleidsplan op het terrein vormgeven.
Mobiliteitsvisie 2020	De mobiliteitsvisie 2020 van de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn is voor het openbaar vervoer in Vlaanderen. De visie is uitgewerkt op interregionaal, regionaal en stedelijk niveau. Er worden een aantal streefdoelen opgesomd en een planning voorgesteld. Tevens wordt per provincie een wensnet uitgewerkt.
Vlaamse beleidsvisie mobipunten	De beleidsvisie en het implementatiekader omtrent mobipunten schetst de Vlaamse visie op mobipunten. Een mobipunt is een herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden. Bij voorkeur wordt het mobipunt aangevuld met extra diensten en wordt het ruimtelijk optimaal georganiseerd. Het mobipunt heeft als doel de toegang tot en overstap tussen de vervoermiddelen (combimobiliteit) te faciliteren.
Woonbeleidsplan	Het woonbeleidsplan geeft de langetermijnvisie en -doelstellingen (tijdshorizon 2050) voor het Vlaamse woonbeleid en zet de krijtlijnen uit voor de operationalisering en monitoring daarvan. Het Woonbeleidsplan zal 15-jaarlijks worden herzien.
Decreet onroerend erfgoed	Het decreet onroerend erfgoed betreft één overkoepelende regelgeving voor monumenten, stads- en dorpsgezichten, landschappen en archeologie. Het decreet betreffende bescherming van monumenten, stads- en dorpsgezichten (03/03/76 en aanvullingen), decreet betreffende landschapszorg (16/04/96 en aanvullingen), decreet houdende maatregelen tot behoud van erfgoedlandschappen (13/02/2004) en het decreet op het archeologisch patrimonium (30/06/1993 en 28/02/2003) zitten op die manier vervat in één onroerend erfgoeddecreet en -besluit. Het decreet voorziet de vaststelling van inventarissen die de Vlaamse overheid kan inzetten om onroerend erfgoed te behouden. De vaststelling van een inventaris verbindt een aantal rechtsgevolgen aan erfgoedobjecten die waardevol, maar niet beschermd zijn.
Decreet omgevingsvergunningen Vlaam II en III	De omgevingsvergunning verenigt en vervangt de stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning. Het omgevingsvergunningendecreet en de uitvoeringsbesluiten hierbij leggen de procedures vast die met betrekking tot de omgevingsvergunning worden gevoerd. Deze besluiten bevatten onder andere ook milieukwaliteitsnormen voor oppervlaktewater, grondwater, lucht, geluid en bodem.
Grondwaterdecreet	Het grondwaterdecreet vormt de basis voor zowel de kwalitatieve bescherming van het grondwater als voor het grondwaterverbruik en voorziet in de afbakening van waterwingebieden en beschermingszones rond drinkwaterwinningsgebieden.

Document	Inhoud
Wet op de onbevaarbare waterlopen	De wet op de onbevaarbare waterlopen deelt onbevaarbare waterlopen in in drie verschillende categorieën en wijst de bevoegde instantie per categorie aan. Onder de bevoegdheid valt het beheer alsook de bepalingen voor beheer en onderhoud.
Decreet integraal waterbeleid	Het decreet integraal waterbeleid legt de principes, doelstellingen en structuren vast voor een duurzaam waterbeleid conform de bindende bepalingen van de Europese kaderrichtlijn water. Via dit decreet worden een aantal nieuwe instrumenten ingevoerd die de overheid in staat moeten stellen een effectief beleid inzake integraal waterbeheer te voeren. Het waterbeheer wordt beschouwd per deelbekken.
Europese richtlijn omgevingslawaaï 2002/49/EG	De Europese richtlijn omgevingslawaaï heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren om schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaaï te vermijden, te voorkomen of te verminderen. De richtlijn zet aan tot het opmaken van geluidsbelastingkaarten, het aannemen van actieplannen op basis van de prioritaire problemen die werden vastgesteld op de geluidsbelastingkaarten het voorlichten van het publiek.
Besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï	In het besluit van de Vlaamse regering inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï worden de factoren Lden en Lnight als geluidsbelastingindicatoren naar voor geschoven en wordt een methodiek met betrekking tot beheersing van het omgevingsgeluid vastgelegd. In het kader van dit besluit worden geluidsactieplannen opgemaakt voor belangrijk wegen, belangrijke spoorwegen, luchthavens en agglomeraties (Antwerpen, Brugge en Gent).
Europese richtlijnen luchtkwaliteit 2004/107/EG en 2008/50/EG	Deze richtlijnen bundelen alle vorige richtlijnen in verband met de kwaliteit van de omgevingslucht. Hierin worden voor een hele reeks pollutanten maximale concentraties opgelegd van die pollutanten die in de lucht aanwezig mogen zijn, met het oog op bescherming van de gezondheid en van het leefmilieu. Pollutanten waarvoor luchtkwaliteitsdoelstellingen zijn vastgesteld zijn: ozon (O3), fijn stof (PM10 en PM2,5), stikstofdioxide (NO2) en zwaveldioxide (SO2), koolstofmonoxide (CO), lood (Pb), benzeen, arseen (As), cadmium (Cd), nikkel (Ni) en benzo(a)pyreen (BaP).
Luchtbeleidsplan 2030	Het luchtbeleidsplan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen.
Vlaams stofplan	Het stofplan beoogt een daling van de fijnstofconcentratie in heel Vlaanderen en op die manier een verbetering van de levenskwaliteit voor elke burger. Het stofplan richt zich enerzijds tot alle sectoren (wegverkeer, huishoudens, industrie, scheepvaart, tertiaire sector, land- en tuinbouw) en is anderzijds toegespitst op zogenoemde hotspots, welbepaalde plaatsen met verhoogde concentratie (industriële zones, steden en gemeenten, en snel- en gewestwegen).

8.3 Lijst met afkortingen en verklarende woordenlijst

Afkortingen

ANB	Agentschap Natuur en Bos
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
BWK	Biologische waarderingskaart
CBS	College van Burgemeester en Schepenen
DABM	Decreet algemene bepalingen inzake milieubeleid
ETS	Emissions trading system (Europees systeem voor emissiehandel)
EU	Europese Unie
G-IHD	Gewestelijk instandhoudingsdoel
GIS	Geografisch informatiesysteem
IHD	Instandhoudingsdoel(stelling)
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
KRW	Kaderrichtlijn Water
MER	Milieueffectrapport
m.e.r.	Milieueffectrapportage
Plan-MER	Milieueffectrapport voor een plan of programma
S-IHD	Specifiek instandhoudingsdoel
SVI	Staat van instandhouding
SBZ	Speciale beschermingszone
SBZ-H	Speciale beschermingszone in uitvoering van de habitatrichtlijn
SBZ-V	Speciale beschermingszone in uitvoering van de vogelrichtlijn
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VEN	Vlaams ecologisch netwerk
VLAREM	Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij

Verklarende woordenlijst

Alternatief	Een alternatief is een andere manier om de doelstelling van het basisprogramma te realiseren. Een alternatief bestaat uit een set maatregelen die genomen worden om de MKWB te beschermen.
Autonome ontwikkeling	De evolutie die zich onttrekt aan de doelbewuste invloed van de mens. Ook ontwikkelingen waar menselijke activiteiten aan de basis van liggen, maar die binnen de tijdschaal van het plan of programma niet te sturen zijn door menselijk ingrijpen, vallen hier onder (bv. klimaatverandering, demografische evolutie (bevolkingstoename), ...)
Cumulatieve effecten	Binnen het studiegebied dient niet alleen gekeken te worden naar de effecten van de activiteit, het plan of programma op zich, maar ook naar de combinatie met andere bestaande of geplande activiteiten, plannen of programma's in de onmiddellijke omgeving van het bestudeerde project. Meerdere effecten, waarvan de omvang afzonderlijk genomen bescheiden is, kunnen gezamenlijk namelijk wel tot een aanzienlijk effect leiden. Dat wordt het cumulatieve effect van al deze ingrepen op een bepaalde milieucomponent genoemd.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, golven of andere verschijnselen door bronnen, meestal uitgedrukt als een hoeveelheid per tijdseenheid
Eutrofiëring	Het voedselrijker worden van het milieu, door toename van de hoeveelheid voedingsstoffen (nitraat, fosfaat), waardoor de ecologische processen en de natuurlijke kringlopen verstoord worden. Hierdoor gaat de biodiversiteit achteruit.
Gestuurde ontwikkeling	De evolutie in de omgevingsfactoren die zich voordoet onder invloed van gericht menselijk ingrijpen, al dan niet in aanwezigheid van het plan of programma. Het gaat bijvoorbeeld om wijzigende omgevingskwaliteit, als die kan toegeschreven worden aan het in voege treden van nieuwe wet- en regelgeving of om uitvoering van concrete plannen of projecten binnen het studiegebied, door zowel private als publieke initiatiefnemers (wegen, woonontwikkelingen, industriële installaties, ...)
Gewestelijke instandhoudingsdoelstellingen (G-IHD)	De Europese natuurdoelen op Vlaams niveau. Deze doelen geven de minimaal noodzakelijke oppervlakte of populatiegrootte aan voor de in het Vlaams Gewest voorkomende, Europees te beschermen habitats en soorten om in een gunstige staat van instandhouding te komen dit wil zeggen dat ze duurzaam zullen kunnen overleven. Voor habitattypes wordt dit uitgedrukt in termen van areaal (verspreidingsgebied), oppervlakte en kwaliteit; voor soorten in termen van areaal, populatiegrootte, oppervlakte en kwaliteit van het leefgebied. In het Natuurdecreet (art. 2) is dit begrip als volgt omschreven: 'de verbeter- of behoudsopgaven voor het behouden, herstellen of ontwikkelen van een gunstige staat van instandhouding op Vlaams niveau van in het Vlaamse Gewest voorkomende Europees te beschermen habitats of soorten.'
Habitatrichtlijn	Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Publicatieblad Nr. L 206 van 22/7/1992, blz. 7–50).
Kaderrichtlijn Water (KRW)	Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (Publicatieblad Nr. L 327 van 22/12/2000 blz. 0001 – 0073)
Milderende maatregelen	Bij milderende maatregelen worden de gevolgen op milieu- of natuurwaarden voorkomen of verzacht. Een voorbeeld is het gebruik van BBT (beste beschikbare technieken) om bijvoorbeeld geluid of luchtemissies te beperken of het uitvoeren van werkzaamheden in een seizoen waarin een dierpopulatie afwezig is of minder gevoelig is.
Natura 2000	Europees netwerk van gebieden die door de lidstaten van de Europese Unie werden aangewezen als Speciale Beschermingszone ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Deze gebieden zijn aangeduid om Europees beschermde habitattypes en soorten de kans te geven duurzaam te overleven en zo de Europese biodiversiteit te bewaren.
Passende beoordeling	De passende beoordeling onderzoekt elke vergunningsplichtige activiteit, plan of programma die een mogelijke impact heeft op Europees beschermde natuur. Het is een schriftelijk verslag dat aan de hand van gemotiveerde argumenten uitlegt waarom de Europese natuur(waarde) van een speciale beschermingszone (SBZ) al dan niet betekenisvol wordt (of kan worden) aangetast door een bepaalde activiteit. Een passende beoordeling werkt via gerichte modellen en berekeningen die indien nodig worden uitgevoerd door een studiebureau of milieu-expert. Als de activiteit schade zou kunnen veroorzaken (betekenismogelijke aantasting), kan er daarvoor geen vergunning verleend worden. Hierbij is het belangrijk om ook de mogelijke cumulatieve effecten in rekening te brengen.

Scoping	Het afbakenen van het bereik van de milieueffectrapportage. Dit houdt onder meer het identificeren in van de milieueffecten die mogelijk aanzienlijk zijn en die dus in het MER moeten bestudeerd worden. Tijdens de scoping wordt ook vastgelegd welke beoordelings- en significantiecriteria zullen gebruikt worden om de effecten uit te drukken, welke onderzoeksmethodes zullen ingezet worden, en wat de nagestreefde diepgang en het detailniveau is. De afbakening van het bereik omvat ook het vastleggen van de te bestuderen alternatieven, het referentiejaar, de elementen van de autonome en gestuurde ontwikkeling, de afbakening van het plan of programma en het studiegebied. De kennisgevingsnota vormt de neerslag van de scopingsoefening en wordt onderworpen aan de inspraak van het publiek en de adviesinstanties en wordt bevestigd dan wel bijgesteld door de richtlijnen opgesteld door het Team Mer.
Speciale Beschermingszone (SBZ)	Gebied dat door een EU-lidstaat werd aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn. Deze gebieden zijn aangeduid om Europees beschermde habitattypes en soorten de kans te geven duurzaam te overleven en zo de Europese biodiversiteit te bewaren. Samen vormen ze het Natura 2000-netwerk. De SBZ kunnen geraadpleegd worden via Geopunt Vlaanderen.
Variant	Een variant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald alternatief, en heeft betrekking op een beperkt aantal aspecten of elementen van dat alternatief. Varianten verschillen te weinig van elkaar om ze als aparte alternatieven te beschouwen.
Vogelrichtlijn	Richtlijn 2009/147/EG van het Europees parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (gecodificeerde versie) (Publicatieblad Nr. L 20 van 26/1/2010, blz. 7–25).

Colofon

KENTER bv in samenwerking met Atelier Romain, Sweco en Endeavour.

K E N T
— E R T

Kenter bvba
Muizenheuvelstraat 87, 2520 Ranst
BTW BE 0664853143
info@kenteradvies.be
+32 497 47 48 01