

Art. 14. Dans l'article 2.3.6.0.3, alinéa 1^{er}, 1°, du même décret, inséré par le décret du 18 décembre 2015, le membre de phrase « dont la puissance imposable n'est pas supérieure à 11 chevaux fiscaux et » est inséré entre le mot « véhicules » et le membre de phrase « dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz naturel ».

Art. 15. Les dispositions du présent décret s'appliquent aux périodes imposables qui commencent à partir du 1^{er} juillet 2017, à l'exception de l'article 12 qui entre en vigueur le 1^{er} juillet 2017.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 16 juin 2017.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand du Budget, des Finances et de l'Energie,

B. TOMMELEIN

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture,

J. SCHAUVLIEGE

—
Note

(1) *Session 2016-2017.*

Documents. – Projet de décret, 1160 - N° 1. — Amendements, 1160 - N° 2. — Rapport, 1160 - N° 3. — Texte adopté en séance plénière, 1160 - N° 4.

Annales. — Discussion et adoption. Séance du 7 juin 2017.

←—————→
VLAAMSE OVERHEID

Omgeving

[C – 2017/12915]

7 JUNI 2017. — Ministerieel besluit tot aanpassing van een aantal formulieren naar aanleiding van de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Gelet op het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 18, derde lid, artikel 37, derde lid en artikel 108;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, artikel 15, 97, 100, 133, 136, 170 en 785 en bijlagen 1 tot en met 7, 19 en 20,

Besluit :

Artikel 1. In bijlage 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het inleidend gedeelte wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede "www.omgevingsloket.be." een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.";

2° in vraag 2.1, a) worden de woorden "verbouwen zonder functiewijziging of wijziging van het aantal woonegelegenheden" vervangen door de woorden "verbouwen zonder functiewijziging en zonder wijziging van het aantal woonegelegenheden";

3° in vraag 2.1, c) wordt de rij

"

recreatieve terreinen aanleggen of wijzigen. Het gaat hier bijvoorbeeld om een golfterrein, een voetbalterrein, een tennisveld of een zwembad. Vul addendum B20 in en voeg het als bijlage B20 bij dit formulier.

"

vervangen door de volgende drie rijen:

"

recreatieve terreinen aanleggen of wijzigen. Het gaat hier bijvoorbeeld om een golfterrein, een voetbalterrein, een tennisveld of een zwembad.

aanleggen van recreatieve terreinen
Vul addendum B20 in en voeg het als bijlage B20 bij dit formulier.

wijzigen van recreatieve terreinen
Vul addendum B20 in en voeg het als bijlage B20 bij dit formulier.

“;

4° in onderdeel 2.1 worden onderdeel f) en onderdeel g) vervangen door wat volgt:

“

- f) handelingen aan en rond gebouwen waarvoor de medewerking van een architect niet vereist is.
Aan hoeveel gebouwen worden handelingen uitgevoerd?

..... gebouwen

Om welke handelingen gaat het? U kunt een of meer hokjes aankruisen.

- binnenverbouwingen uitvoeren zonder stabiliteitswerken uit te voeren. Vul voor elk gebouw addendum B2 in en voeg het als bijlage B2 bij dit formulier.
- handelingen uitvoeren aan gevels en daken of instandhoudings- en renovatiewerken uitvoeren binnen in een gebouw, zonder stabiliteitswerken en wijzigingen van oppervlakte of volume. Vul voor elk gebouw addendum B17 in en voeg het als bijlage B17 bij dit formulier.
- bijgebouwen, zoals garages en veranda's, plaatsen. Vul voor elk gebouw addendum B18 in en voeg het als bijlage B18 bij dit formulier.
- niet-overdekte lage constructies, zoals terrassen, zwembaden en vijvers, bij een gebouw plaatsen. Vul voor elk gebouw addendum B19 in en voeg het als bijlage B19 bij dit formulier.
- andere handelingen verrichten. Andere handelingen zijn onder meer de plaatsing van zonnepanelen of zonneboilers, schotelantennes, kleine windturbines, airco's, stacaravans of kleine tuinconstructies, of de opslag van materialen. Vul addendum B21 in en voeg het als bijlage B21 bij dit formulier.
- bomen vellen die geen deel uitmaken van een bos. Vul addendum B20 in en voeg het als bijlage B20 bij dit formulier.
- het reliëf van de bodem wijzigen. Vul addendum B20 in en voeg het als bijlage B20 bij dit formulier.
- verwijderen van vrijstaande (bij)gebouwen, niet-overdekte lage constructies of andere beperkte handelingen. **Vul de gegevens in over de gebouwen die verwijderd worden.**

aantal

totale grondoppervlakte m²

totaal volume m³

- g) publiciteitsinrichtingen. **Kruis aan om wat het gaat.**
Vul addendum B24 in en voeg het als bijlage B24 bij dit formulier.

- een nieuwe publiciteitsinrichting (met inbegrip van vernieuwen van bestaande vergunning)
aantal
- een te wijzigen publiciteitsinrichting
aantal
- een te verwijderen publiciteitsinrichting
aantal

“;

5° aan onderdeel 2.6 worden na de zin “De parkeerplaatsen op straat telt u dus niet mee.” de volgende zinnen toegevoegd: “Ook parkeerplaatsen in het gebouw telt u niet mee. Die worden elders ingevuld.”;

6° in onderdeel 2.8 wordt de rij

“

- ja. Voeg een mobiliteitseffectenrapport (MOBER), opgemaakt volgens de technische richtlijnen die het departement Ruimte Vlaanderen ter beschikking stelt, als bijlage E1bis bij dit formulier.

“

vervangen door de volgende rij:

“

- ja. Voeg een mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij dit formulier. U hoeft dit niet te doen als de aanvraag een milieueffectrapport bevat dat de mobiliteit behandelt.

“;

7° in onderdeel 2.13 worden de woorden “bekrachtigde archeologienota” vervangen door de woorden “bekrachtigde of ter bekrachtiging ingediende archeologienota”;

8° in onderdeel 9.1 worden de woorden “bekrachtigde archeologienota” vervangen door de woorden “bekrachtigde of ter bekrachtiging ingediende archeologienota”;

9° in onderdeel 9.1 wordt de volgende rij ingevoegd:

“

- bijlage B40: units

“;

10° in onderdeel 9.1 wordt het woord "MOBER" vervangen door het woord "mobiliteitsstudie".

Art. 2. In bijlage 2 van hetzelfde besluit, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in addendum B2 wordt onderdeel 3 vervangen door wat volgt:

"

3 Waarop heeft dit addendum betrekking?

- een nieuw of te herbouwen gebouw. Herbouwen houdt in dat meer dan veertig procent van de buitenmuren van een gebouw wordt afgebroken.
- een te verbouwen gebouw. De aanvraag is niet beperkt tot een of meer units in het gebouw.
- een te verbouwen unit in een gebouw. Vul addendum B40 in en voeg het als bijlage B40 bij dit formulier.
- verschillende te verbouwen units in een gebouw. Vul addendum B40 in en voeg het als bijlage B40 bij dit formulier.

“;

2° in addendum B2 wordt in onderdeel 4 na de zinsnede "niet in te vullen." de volgende zin toegevoegd: "Als er geen bovengrondse delen zijn, vult u 0 in.";

3° in addendum B2 wordt in onderdeel 6 na de zinsnede "niet in te vullen." de volgende zin toegevoegd: "Als er geen ondergrondse delen zijn, vult u 0 in.";

4° in addendum B2 wordt in onderdeel 13 de volgende zin opgeheven: "Het is in dat geval onderverdeeld in units.";

5° in addendum B3 wordt onderdeel 3 vervangen door wat volgt:

"

3 Vul de gegevens in van de bovengrondse delen van de eengezinswoning na de werken.

totale nuttige vloeroppervlakte	.....	m ²
aantal slaapkamers	.....

“;

6° in addendum B3 wordt een onderdeel 5 ingevoegd, dat luidt als volgt:

"

5 Heeft de aanvraag betrekking op opvang van asielzoekers, vluchtelingen en onderdak wegens onvoorziene omstandigheden als vermeld in het meldingsbesluit?

- ja. Hoeveel bedraagt het volume van de ondergeschikte wooneenheid zonder de met de hoofdwooneenheid gedeelde ruimten?

..... m³
- nee

“;

7° in addendum B3 worden de bestaande onderdelen 5 en 6 hernummerd tot onderdelen 6 en 7;

8° in addendum B5 worden in onderdeel 5 de woorden "aantal na de wijziging" vervangen door de woorden "aantal in nieuwe toestand";

9° in addendum B5 wordt onderdeel 6 vervangen door wat volgt:

"

6 Vul de gegevens in van de studentenkamer(s) waarop de aanvraag betrekking heeft.

Bij de onderstaande berekening wordt uitgegaan van de totale netto vloeroppervlakte van de woonlokalen (leefruimte(n), kookruimte en slaapkamer(s)). De oppervlakte van niet woonlokalen (toilet, hall, badkamer, berging, ...) wordt niet meegerekend.

De netto vloeroppervlakte wordt gemeten in de zone met een plafondhoogte van minstens 220 cm.

Bijkomend wordt bij hellende plafonds de netto vloeroppervlakte meegerekend met een vrije hoogte groter dan 180 cm.

Met de volgende lokalen wordt geen rekening gehouden:

- lokalen waarvan de in aanmerking te nemen netto vloeroppervlakte kleiner is dan 4 m²;
- lokalen die nergens een plafondhoogte van minstens 220 cm hebben.

Studentenkamers met een netto vloeroppervlakte kleiner dan 12 m² zijn niet toegelaten.

11° in addendum B6 worden in onderdeel 1 de woorden “of unit” opgeheven;

12° in addendum B6 wordt onderdeel 8 vervangen door wat volgt:

“

8 Vul de gegevens in van de bedrijfswoning.

totale nuttige vloeroppervlakte	.....	m ²
aantal slaapkamers	.....

“;

13° in addendum B8 wordt onderdeel 7 vervangen door wat volgt:

“

7 Vul de gegevens in van de bedrijfswoning.

totale nuttige vloeroppervlakte	.....	m ²
aantal slaapkamers	.....

“;

14° in addendum B10 worden in onderdeel 4 de woorden “openlucht recreatief verblijf” vervangen door de zinsnede “niet-verplaatsbaar toeristisch verblijf”;

15° in addendum B10 wordt onderdeel 7 vervangen door wat volgt:

“

7 Vul de gegevens in van de bedrijfswoning.

totale nuttige vloeroppervlakte	.....	m ²
aantal slaapkamers	.....

“;

16° in addendum B12 worden in onderdeel 1 de woorden “en elke unit” opgeheven;

17° in addendum B12 wordt onderdeel 8 vervangen door wat volgt:

“

8 Vul de gegevens in van de bedrijfswoning.

totale nuttige vloeroppervlakte	.....	m ²
aantal slaapkamers	.....

“;

18° in addendum B14 wordt in onderdeel 4 de rij

“

<input type="checkbox"/> bedrijfswoning		<input type="checkbox"/> bedrijfswoning
aantal slaapkamers	.....	.....
totale nuttige vloeroppervlakte	..... m ²	.....

“ vervangen door wat volgt:

“

<input type="checkbox"/> bedrijfswoning		<input type="checkbox"/> bedrijfswoning	
totale nuttige vloeroppervlakte	..... m ²	totale nuttige vloeroppervlakte	..... m ²
aantal slaapkamers	.....	aantal slaapkamers	.....

“;

19° in addendum B16 worden in onderdeel 3 de volgende rijen opgeheven:

“

gebouw met internaat	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee
aantal kamers na de werken	.....	kamers
aantal bestaande kamers	.....	kamers
autolift	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nee

“;

20° in addendum B16 wordt onderdeel 6 vervangen door wat volgt:

“

6 Vul de gegevens in van de conciërgewoning.

totale nuttige vloeroppervlakte m²
aantal slaapkamers

“;

21° addendum B18 worden onderdeel 3 tot en met 8 vervangen door wat volgt:

“

3 Op welke stedenbouwkundige handeling heeft de aanvraag betrekking?

- een bijgebouw bouwen of herbouwen
 een bijgebouw verbouwen
 een bijgebouw slopen

4 Wat is de functie van het bijgebouw?

- tuinhuis of berging
 poolhouse
 serre
 garage of carport
 veranda
 woninguitbreiding
 andere functie:

5 Waarop heeft de aanvraag betrekking?

- een bijgebouw dat vrijstaat van het hoofdgebouw
 een bijgebouw dat tegen het hoofdgebouw is aangebouwd

6 Ligt het bijgebouw volledig binnen een straal van dertig meter van het hoofdgebouw?

- ja
 nee

7 Waar ligt het bijgebouw?

- voortuin
 zijtuin
 achtertuin

8 Vul de gegevens van het bijgebouw in.

	toestand na de werken	bestaande toestand
grondoppervlakte	..... m ²	..... m ²
volume	..... m ³	..... m ³
hoogste kroonlijsthoogte	..... m	
hoogste nokhoogte	..... m	
afstand tot de dichtstbijzijnde perceelsgrens	..... m	

“;

22° in addendum B19 wordt onderdeel 6 vervangen door wat volgt:

“

6 Vul de gegevens van de constructie in.

	toestand na de werken	bestaande toestand
grondoppervlakte	..... m ²	..... m ²
hoogste punt ten opzichte van de grond	..... m	
afstand tot de dichtstbijzijnde perceelsgrens	..... m	

“;

23° in addendum B20 wordt onderdeel 1 vervangen door wat volgt: “Vul dit addendum eenmaal in.”;

24° in addendum B20 wordt in onderdeel 2 de rij

“

- recreatieve terreinen aanleggen of wijzigen, zoals een golfterrein, een voetbalterrein, een tennisveld of een zwembad

“

vervangen door de rijen:

“

- recreatieve terreinen aanleggen of wijzigen, zoals een golfterrein, een voetbalterrein, een tennisveld of een zwembad.
- recreatieve terreinen aanleggen
- recreatieve terreinen wijzigen

“;

25° in addendum B22 wordt onderdeel 2 hernummerd tot onderdeel 3;

26° in addendum B22 wordt een onderdeel 2 ingevoegd, dat luidt als volgt:

“

2 Waarop heeft uw aanvraag betrekking?

- nieuwbouw of aanleggen
- verbouwen of wijzigen
- slopen of verwijderen

“;

27° in addendum B22 worden in het hernummerde onderdeel 3 de rijen

“

- windturbines. **Op hoeveel windturbines heeft de aanvraag betrekking?**
..... windturbines

“

vervangen door de rij:

“

- windturbines

“;

28° in het opschrift van addendum B24 worden de woorden “plaatsen van” opgeheven;

29° in addendum B24 wordt onderdeel 3 vervangen door wat volgt:

“

3 Waarop heeft de aanvraag betrekking?

- vaste publiciteit op een gevelvlak
- vaste publiciteit op een dak
- vaste publiciteit, volledig vrijstaand
- publiciteitsdoek op gevel of werfstelling
- wisselende publiciteit (reclamedrager)

“;

30° in addendum B24 worden in onderdeel 12 de woorden “op een vrijstaande gevel” vervangen door de woorden “op een vrijstaande zijgevel”;

31° in het opschrift van addendum B32 wordt het woord “bekrachtigde” opgeheven;

32° in addendum B32 wordt onderdeel 1 vervangen door wat volgt: “Voeg de bekrachtigde of ter bekrachtiging ingediende archeologienota toe als ze vereist is overeenkomstig artikel 5.4.1 of artikel 5.4.2 van het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013.”;

33° in addendum B35 wordt onderdeel 4 geplaatst tussen onderdeel 6 en onderdeel 7;

34° in addendum B35 wordt onderdeel 5 hernummerd naar onderdeel 4, onderdeel 6 naar onderdeel 5 en het verplaatste onderdeel 4 naar onderdeel 6;

35° in addendum B38 wordt onderdeel 4 geplaatst na onderdeel 5;

36° in addendum B38 wordt onderdeel 5 hernummerd naar onderdeel 4 en het verplaatste onderdeel 4 naar onderdeel 6;

37° in addendum B39 wordt onderdeel 1 geplaatst tussen onderdeel 2 en onderdeel 3;

38° in addendum B39 wordt onderdeel 2 hernummerd naar onderdeel 1 en het verplaatste onderdeel 1 naar onderdeel 2;

39° een addendum B40 wordt toegevoegd, dat luidt als volgt:

”

Addendum B40 Units

1 Waarop heeft de aanvraag betrekking?

- een te verbouwen unit in een gebouw. *Kruis aan wat van toepassing is.*
- De bestaande unit behoudt dezelfde afmetingen.
 - De bestaande unit wordt vergroot.
 - De bestaande unit wordt verkleind.
 - De bestaande unit wordt gesplitst.
- Verbouwen van meerdere units in een gebouw. *Kruis aan wat van toepassing is.*
- Samenvoegen van twee of meer units.
 - Herverdelen van bestaande units.
 - Toevoegen van een of meer nieuwe units.

2 Geef de bestaande, bij de werken betrokken unitnummers en hun hoofdfunctie.

Mogelijke hoofdfuncties zijn wonen, detailhandel (winkel), dancing, restaurant en café, kantoorfunctie, dienstverlening en vrije beroepen, land- en tuinbouw in de ruime zin, industrie en bedrijvigheid, dagrecreatie, met inbegrip van sport, verblijfsrecreatie, gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, militaire functie.

unitnummer	bestaande hoofdfunctie
.....
.....

3 Geef de nieuwe, bij de werken betrokken unitnummers en hun hoofdfunctie.

unitnummer	nieuwe hoofdfunctie
.....
.....

“;

40° in addendum E1 wordt onderdeel 1 vervangen door wat volgt:

”

1 Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?

- ja. Voeg de mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij het formulier. Als de antwoorden op vragen 2 en 3 (indien van toepassing) opgenomen zijn in de mobiliteitsstudie, hoeft u die vragen niet in te vullen.
- nee. Ga naar vraag 2.

“;

41° een addendum E1bis wordt toegevoegd, dat luidt als volgt:

“

Addendum E1bis Mobiliteitsstudie

Voeg de gegevens als bijlage E1bis bij het formulier, tenzij anders vermeld.

Een mobiliteitsstudie moet de onderstaande onderdelen bevatten.

1. Bereikbaarheidsprofiel

1.1. Doel : Het bereikbaarheidsprofiel geeft een inzicht in de bereikbaarheid van de projectlocatie.

1.2. Inhoud : Het bereikbaarheidsprofiel omvat een beschrijving van hoe de site waar het project wordt ingeplant, momenteel bereikbaar is, zowel voor auto, openbaar vervoer, fiets als voetganger. Daarbij worden eventuele knelpunten in kaart gebracht op het gebied van verkeersafwikkeling (filevorming), verkeersleefbaarheid (de mate waarin het verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten hindert, bijvoorbeeld als gevolg van geluidsoverlast), verkeersveiligheid, bereikbaarheid, parkeerdruk, alsook de verkeersintensiteit op de toeleidende wegen en kruispunten. Als verschillende alternatieven behandeld worden, worden die allemaal weergegeven. Die alternatieven worden in een latere fase van de mobiliteitsstudie (stap 3) gebruikt om de effecten te bepalen.

2. Mobiliteitsprofiel - raming van de verkeersgeneratie

2.1. Doel : Het mobiliteitsprofiel geeft een inzicht in de omvang en de aard van het verkeer dat door het geplande project wordt gegenereerd. Dat geldt met name voor personenverkeer, en in voorkomend geval ook voor goederenverkeer.

2.2. Inhoud : Het mobiliteitsprofiel van een activiteit wordt bepaald aan de hand van een aantal basisgegevens.

a) Minimaal te toetsen beoordelingscriteria :

Het mobiliteitsprofiel wordt ten minste vastgesteld op basis van de elementen die worden weergegeven in de onderstaande tabel.

Elementen Mobiliteitsprofiel	
Aard/doelstelling/omvang van het project	
Exploitatiefase	
Verkeersproductie en -attractie	per dagdeel werknemers bezoekers bewoners vrachtverkeer
Keuze van vervoerswijze	auto vrachtwagen openbaar vervoer fiets voetganger
Ritgeneratie (aantal voertuigverplaatsingen)	
Parkeerbehoefte	auto fiets

b) Toelichting :

1) Aard/doelstelling/omvang van het project

De aard van de activiteit bepaalt in belangrijke mate de randvoorwaarden en aannames die gemaakt moeten worden om het mobiliteitsprofiel te berekenen. Concreet houdt dat in dat duidelijk moet worden aangegeven wat de functie van het project is (wonen, handel ...). Voor kantoorfuncties moet in ieder geval ook aangegeven worden of er een loketfunctie verbonden is aan die kantoorfunctie.

2) Exploitatiefase

De verkeersgeneratie van het project wordt geraamd voor de exploitatiefase (eventueel gefaseerd naargelang van de ontwikkeling).

3) Verkeersproductie en -attractie

Verkeersproductie, respectievelijk -attractie verwijst naar het aantal verplaatsingen dat vertrekt, respectievelijk aankomt op de projectlocatie. De verkeersproductie en -attractie van het project moet worden bepaald voor de verschillende doelgroepen, afhankelijk van het project (werknemers, bezoekers, bewoners, vrachtverkeer). Aangezien kan worden aangenomen dat het verkeer niet gelijkmatig verdeeld is over de dag, wordt de verkeersproductie en -attractie bepaald voor een maatgevende periode, dat is de periode waarop de grootste hoeveelheid verkeer wordt gegenereerd. Vaak zal dat de ochtend- of avondspits zijn. In het geval van recreatiefunctie kan de pieksituatie zich situeren tijdens het weekend.

Om een zo goed mogelijke inschatting te maken van de verschillende parameters worden waar mogelijk de cijfers gebaseerd op de waarden die bij vergelijkbare activiteiten op vergelijkbare locaties gevonden worden, eventueel aangevuld met waarden die gevonden worden door middel van een literatuuronderzoek. Een belangrijke bron hierbij vormt de gegevens van het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag) die de Vlaamse overheid heeft uitgevoerd en beschikbaar stelt op de website www.mobielvlaanderen.be/ovg van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Kencijfers houden geen rekening met de bijzonderheden van elk individueel project. Het gebruik van kencijfers voor de bepaling van de verkeersproductie en -attractie moet dan ook als een laatste noodoplossing beschouwd worden. De verkeersproductie en -attractie worden weergegeven voor het drukste uur of de drukste uren van de dag.

4) Keuze van de vervoerswijze

In de berekening van de vervoerswijzekeuze wordt het aantal verplaatsingen verdeeld over de verschillende vervoerswijzen volgens beredeneerde aannames. Daarbij wordt ook rekening gehouden met verplaatsingen als autobestuurder of als autopassagier. Dat onderscheid is belangrijk met het oog op de bepaling van het aantal autoritten en de parkeerbehoefte. De keuze van vervoerswijze is afhankelijk van de projectlocatie, maar ook van de aard van de activiteiten. Daarom moet de keuze van vervoerswijze bij voorkeur worden bepaald aan de hand van vergelijkbare functies op vergelijkbare locaties. Als die niet voorhanden zijn, wordt teruggevallen op vaste kencijfers (bijvoorbeeld op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen OVG, dat geconsulteerd kan worden op <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg>)

5) Ritgeneratie

Vervolgens wordt in de mobiliteitsstudie het aantal autoritten bepaald. De ritgeneratie is het product van de verkeersproductie en het aandeel van de verplaatsingen als autobestuurder. Hetzelfde kan gedaan worden voor de andere vervoerswijzen. Dat is nuttig voor de dimensionering van de specifieke voorzieningen. Zo wordt bij een groot aantal fietsers beter een breder fietspad voorzien. Hetzelfde geldt voor voetgangers.

6) Parkeerdruk

De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de autoritgeneratie en de verblijfstijden. De autoritgeneratie geeft het aantal auto's dat binnen een bepaalde tijdsspanne toekomt of wegrijdt van de locatie. Als auto's maar gedurende een korte periode ter plaatse blijven en niet alle voertuigen tegelijk aankomen, kan een parkeerplaats opeenvolgend door verschillende voertuigen gebruikt worden en zijn er bijgevolg minder parkeerplaatsen nodig. Een parkeeronderzoek bij vergelijkbare functies kan daarin meer inzicht in geven. Parkeerkencijfers kunnen aanvullend gebruikt worden als toetsing van de verkregen resultaten. Analoog wordt de behoefte aan fietsenstallingen bepaald.

3. Confrontatie bereikbaarheidsprofiel en mobiliteitsprofiel = de te verwachten effecten

3.1. Doel : De confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie met het mobiliteitsprofiel van de activiteit is een toets over de mate waarop activiteiten en locatie bij elkaar passen. Vraag en aanbod worden in deze stap bij elkaar gebracht. Door die confrontatie komen de te verwachten effecten in beeld.

3.2. *Inhoud* : Er wordt in deze stap van de mobiliteitsstudie nagegaan in hoeverre de vervoersstructuur aangepast is aan de te verwachten verkeersgeneratie (en omgekeerd).

a) Minimaal te toetsen beoordelingscriteria :

In onderstaande tabel worden de te behandelen thema's weergegeven.

Elementen Confrontatie bereikbaarheidsprofiel - mobiliteitsprofiel	
Verschillende alternatieven	
Routekeuze	auto openbaar vervoer fiets voetganger vrachtwagen
Toedeling op wegennet	
Totale belasting	
Capaciteitstoets (verkeersafwikkeling)	wegvakken kruispunten
Andere effecten dan verkeersafwikkeling	Verkeersveiligheid Verkeersleefbaarheid Oversteekbaarheid Parkeerdruk

b) Toelichting :

1) Verschillende alternatieven

Bij de bepaling van het bereikbaarheidsprofiel worden verschillende alternatieven bestudeerd. Zo kunnen verschillende ontsluitingsvarianten bekeken worden. Deze alternatieven komen ook in deze confrontatie aan bod. De verschillende alternatieven worden vervolgens onderling vergeleken met betrekking tot de gegenereerde mobiliteits-effecten.

2) Routekeuze en toedeling op wegennet

In het mobiliteitsprofiel wordt de totale verkeersproductie bepaald die door een bepaalde activiteit gegenereerd wordt op vlak van automobilititeit. Het verkeer maakt uiteraard gebruik van de beschikbare infrastructuur (weergegeven in het bereikbaarheidsprofiel). In dit deel wordt het verkeer toegedeeld aan het wegennet. Voor projecten die minder dan 1 000 parkeerplaatsen omvatten, gebeurt de toedeling op micro- en op mesoniveau. Op microniveau wordt nagegaan in welke richting het verkeer rijdt ter hoogte van de aansluiting op het wegennet en op de relevante kruispunten in de onmiddellijke buurt van de projectlocatie. Op mesoniveau wordt nagegaan welke routes het meest gebruikt worden. Bij projecten met meer dan 1 000 parkeerplaatsen moet ook een toedeling op macroschaal worden geïmplementeerd.

Als er voetgangers-, fiets- of vrachtverkeer wordt gegenereerd, moet voor die vervoerswijzen een toedeling gemaakt te worden. Voor voetgangers en fietsers worden de belangrijkste wandel- en fietsroutes aangeduid die gebruikt zullen worden. Voor vrachtwagens worden dat de belangrijkste vrachtroutes, waarbij rekening wordt gehouden met bestaande beperkingen (bijvoorbeeld een brug met beperkte doorrijhoogte).

De toedeling gebeurt op basis van de totale verkeersproductie en -attractie, bepaald in het mobiliteitsprofiel, en de (verwachte) herkomst en bestemmingen van bewoners, werknemers of bezoekers (afhankelijk van de aard van het project). Op basis van die kennis kan een meest waarschijnlijke route bepaald worden.

3) Totale belasting

Nadat de toedeling aan het wegennet is uitgevoerd, kunnen de verschillende effecten op de omgeving bepaald worden. In eerste instantie wordt de totale belasting van het wegennet bepaald. Daartoe wordt niet alleen rekening gehouden met het verkeer dat extra gegenereerd wordt door het project. Er wordt ook rekening gehouden met de huidige verkeersbelasting (dat is de verkeersbelasting zonder toevoeging van het project). Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer, los van het bestudeerde project.

4) Capaciteitstoets

Voor de capaciteitstoets wordt de verwachte belasting vergeleken met de capaciteit van de rijweg. Die toetsing gebeurt in de eerste plaats op micro- en mesoniveau, op specifieke locaties zowel op wegvakken als op kruispunten. Als de capaciteit overschreden of benaderd wordt, wijst dat op problemen met de verkeersafwikkeling. Op hoofdwegen is de capaciteit gekoppeld aan het aantal rijstroken; op wegen in een stedelijk gebied is de capaciteit afhankelijk van het aantal kruisende wegen. De vooropgestelde capaciteit wordt in belangrijke mate bepaald door de wegencategorisering en dus de functie van de weg. Op het onderliggende wegennet wordt de capaciteit bepaald door de capaciteit van de knooppunten. Naast een bepaling van de locaties waar capaciteitsproblemen kunnen optreden, is ook de invloed daarvan op het wegennet van belang. Problemen kunnen zich immers doorzetten naar andere locaties, waardoor het verkeer op zoek gaat naar alternatieven (sluipwegen). Ter hoogte van een knelpunt kunnen immers files ontstaan die reiken tot voorbij de volgende aansluiting. Daardoor bestaat het risico dat er ook problemen optreden op het onderliggende wegennet.

5) Andere effecten dan verkeersafwikkeling

i) De verkeersveiligheid : Het verwachte aantal ongevallen zal in het algemeen toenemen bij een toenemende verkeersintensiteit of een hogere rijsnelheid. Als ook infrastructuraanpassingen (of routewijzigingen) worden uitgevoerd, verandert de verkeersveiligheid ook.

ii) De verkeersleefbaarheid : De verkeersleefbaarheid is in belangrijke mate een subjectief gegeven dat echter geobjectiveerd kan worden aan de hand van een aantal parameters : verkeersdruk, het aandeel en het totale aantal vrachtwagens, de rijsnelheid. Die indicatoren worden kwantitatief bepaald en worden aangevuld door een kwalitatieve verdere invulling van het begrip. Om het belang van de verschillende parameters met betrekking tot verkeersleefbaarheid te onderzoeken, kan een bevraging van de bewoners langs de onderzochte routes georganiseerd worden.

iii) De oversteekbaarheid : De oversteekbaarheid wordt bepaald door de verkeersdruk, de rijsnelheid en de breedte van de rijweg. De oversteekbaarheid is vooral belangrijk ter hoogte van openbaar-vervoerhaltes of wegvakken met verschillende functies aan weerszijden van de weg.

iv) De parkeerdruk : De parkeerdruk wordt bepaald aan de hand van de parkeerbehoefte (bepaald in het mobiliteitsprofiel) en de huidige parkeerdruk (bepaald aan de hand van een parkeeronderzoek).

4. Verkeerstechnische en flankerende maatregelen

4.1. Doel : Als uit de confrontatie van het bereikbaarheidsprofiel met het mobiliteitsprofiel blijkt dat het aanbod de vraag niet kan opvangen (negatieve effecten), moet gezocht worden naar remediërende maatregelen die inspelen op de vraag of op het aanbod. Dat kunnen zowel infrastructurele ingrepen als meer ondersteunende maatregelen zijn (zie onderstaande tabel).

4.2. Inhoud : De maatregelen kunnen zowel gericht zijn op het verminderen van de hoeveelheid (auto)verkeer (preventieve maatregelen) als op een terugdringing van de nadelige effecten (curatieve maatregelen).

Milderende maatregelen	
Inrichtingsconcept	toegangswegen
Wijzigingen in omvang project	
Infrastructureel/verkeerstechnisch	kruispunten parkeren signalisatie gemotoriseerd verkeer openbaar vervoer fiets voetganger
Flankerende maatregelen	
Milderende maatregelen	capaciteit verkeersveiligheid leefbaarheid oversteekbaarheid vervoerswijzekeurze

In de vorige stap werd een aantal (te verwachten) knelpunten blootgelegd. Om die te voorkomen of te beperken, stelt de aanvrager een aantal maatregelen voor.

Een aantal maatregelen kunnen zonder meer geïntegreerd worden in de uitvoeringsplannen van het project. Dat zijn op de eerste plaats infrastructuurwerken op het terrein waarop het project gelegen is (bijvoorbeeld parkeerplaatsen, fietsstalling). Door de mobiliteitsstudie gelijklopend met het ontwerp op te maken kan daar in het ingediende project al rekening mee worden gehouden. In de afgewerkte mobiliteitsstudie wordt dan aangegeven hoe die studie de opmaak van het ontwerp heeft beïnvloed. Een andere ingreep die de aanvrager kan nemen, is een inkrimping van de omvang van het project. Door het verkleinen van het project zal de verkeersproductie kleiner worden en dus ook de verkeersdruk.

In een aantal gevallen heeft de aanvrager niet de mogelijkheid om zelf de nodige maatregelen door te voeren. In dat geval wordt aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn om de druk op de omgeving binnen de perken te houden.

De preventieve maatregelen spelen in op de vraagzijde van de vervoersmarkt. Die maatregelen kunnen gericht zijn op het verminderen van het totale aantal verplaatsingen of kunnen inspelen op een modale verschuiving naar minder belastende vervoerswijzen. Een vermindering van het totale aantal verplaatsingen kan gerealiseerd worden door een inkrimping van de omvang van het project. Ook door ingrepen in bijvoorbeeld de arbeidsorganisatie kan het aantal verplaatsingen verminderd worden (door bijvoorbeeld telewerken), of beter gespreid over de tijd waardoor de piekbelastingen afnemen.

Om het aantal autoverplaatsingen te beperken kan ook geopteerd worden voor een verschuiving naar meer ruimtebesparende alternatieven (fiets en voetganger, maar ook openbaar vervoer). Een andere manier is om voordelen te geven aan personen die zich op een duurzame manier verplaatsen (fietsvergoeding, terugbetaling openbaar vervoer, voorzien van douches op het werk). De opmaak van een school- of bedrijfsvervoersplan kan daarbij de nodige informatie leveren. Verplaatsingen kunnen ook meer gespreid worden zodat de spitsproblematiek minder uitgesproken is (glijdende werktijden, thuisleveringen).

Ook infrastructuraanpassingen kunnen bijdragen tot een modal shift (aanleg fietspad met het oog op het verhogen van het fietsaandeel). Elke mobiliteitsstudie moet een deel bevatten over hoe een duurzame modal shift bewerkstelligd zal worden.

Als aan de vraagzijde van de vervoersmarkt niet voldoende 'winst' gehaald kan worden, kan ook ingegrepen worden aan de aanbodzijde van de vervoersmarkt. Daarbij wordt de beschikbare infrastructuur uitgebreid of verbeterd. We denken daarbij aan het aanleggen van een extra rijstrook of een vrijliggend fietspad. Er kunnen verkeerslichten geplaatst worden op een kruispunt of ter hoogte van de toegangsweg tot het domein. Ook het busaanbod kan uitgebreid worden (hogere frequentie, extra lijnen) of afgestemd worden op de activiteiten. Door het verplaatsen van een halte kan de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer eveneens verhoogd worden. Voor de uitvoering van deze maatregelen is meestal een externe partner verantwoordelijk (de wegbeheerder, De Lijn, NMBS). Het is dan ook belangrijk om overleg te plegen met die externe partijen.

Bij het formuleren van milderende maatregelen is het belangrijk dat alle verschillende vervoerswijzen in ogenschouw worden genomen, van voetgangers tot vrachtwagens, voor zover die relevant zijn voor het project. De voorgestelde maatregelen staan daarbij niet los van de vastgestelde of verwachte problemen. Ze dienen daaraan tegemoet te komen.

5. Sensitiviteitstoets

5.1. Doel : Tijdens de uitvoering van de mobiliteitsstudie worden op verschillende plaatsen veronderstellingen gemaakt over het aantal verplaatsingen per persoon, over de vervoerswijzekeuze, over de impact van maatregelen op de vervoerswijzekeuze, herkomst en bestemming van het verkeer enzovoort. Met een sensitiviteitstoets wordt aangegeven welke de gevolgen kunnen zijn van de variaties in die aannames (bijvoorbeeld andere verdeling spits-dal, andere verdeling van de herkomst van het verkeer). De sensitiviteitstoets beoogt na te gaan of variaties in de aannames aanleiding geven tot andere resultaten (netwerkbelastingen...) die andere maatregelen vragen.

6. Besluit

De mobiliteitsstudie bevat een samenvattende conclusie, met een opgave van de ruimtelijke maatregelen die de aanvrager, met het oog op het voorkomen of beperken van de mobiliteitseffecten als gevolg van de uitvoering van zijn project, zal treffen binnen de grenzen van de projectlocatie en een omschrijving van de mobiliteitseffecten die relevant zijn bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de aanvraag met de ruimtelijke context in de ruimere omgeving. 42° in addendum R20.1.6 wordt onderdeel 3 vervangen door wat volgt:

“

3 Voeg bij het formulier een geluidsstudie. Die bevat een immissieberekening volgens ISO 9613-2 (1996), uitgevoerd door een erkende milieudeskundige in de discipline geluid en trillingen, deeldomein geluid.

U kunt hiervoor ook verwijzen naar de analyse en evaluatie:

- in het (ontwerp van) milieueffectrapport, of in het gemotiveerde verzoek tot ontheffing van de rapportageverplichting en de gunstige beslissing van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid daarover;
- in voorkomend geval, in de aanvullende veiligheidsstudie. Het gebruik van internationaal gangbare softwarepakketten is toegestaan als ze een berekening uitvoeren conform de uitgebreide methode van ISO 9613-2:1996.

Voor de immissieberekening gelden de volgende randvoorwaarden:

- a) windturbines worden gemodelleerd als puntbronnen op masthoogte;
- b) het geluid wordt berekend in tertsbanden (of octaafbanden als die gegevens niet beschikbaar zijn) vanaf 50 Hz (of 63 Hz bij octaafbanden);
- c) de immissiehoogte van de ontvanger is 4 m, tenzij de specifieke situatie een andere hoogte vereist. In dat laatste geval wordt een motivering toegevoegd;
- d) gevelreflectie wordt niet berekend, tenzij dat aangewezen is vanwege de lokale situatie;
- e) standaardaannames voor atmosferische omstandigheden zijn temperatuur 10 °C, luchtvochtigheid 70%. Voor elk immissiepunt wordt gerekend met de in de ISO ingebouwde lichte meewindvoorwaarden. Het gebruik van windrichtingsafhankelijke correctiefactoren is niet toegestaan;
- f) binnen de ISO-9613-2:1996-norm wordt gekozen voor de frequentieafhankelijke formule voor de bodemterm;
- g) het gebruik van een meteorocorrectieterm (Cmeteo) is niet toegestaan (Cmeteo = 0 volgens de formules);
- h) de gehanteerde waarden voor parameters van het ISO 9613-2 (1996)-model worden in het geluidsrapport vermeld;
- i) de bodemabsorptiefactor $G = 1$ geldt bij absolute absorptie, en de bodemabsorptiefactor $G = 0$ geldt bij absolute reflectie (omvangrijke wateroppervlakken in de buurt van het immissiepunt). In een agrarische omgeving wordt standaard gerekend met een bodemabsorptiefactor $G=0,8$. In omgevingen waarin nabij het immissiepunt veel verharde oppervlakken zijn, wordt $G = 0,2$. De vegetatie (bomen, struiken, gewassen) wordt niet meegenomen in de bepaling van de absorptie omdat ze geen gegarandeerd blijvende en onveranderlijke elementen bevat. Andere waarden voor de grondabsorptie mogen worden aangewend als ze verantwoord worden;
- j) als bij de berekening ter hoogte van een woning een immissieniveau bereikt wordt dat minder dan 3 dB(A) verschilt van de geluidsnorm, worden de detailgegevens expliciet vermeld. De waarden voor de bodemabsorptiefactoren worden expliciet berekend;
- k) de invloed van individuele woningen en andere gebouwen wordt niet meegerekend, tenzij er vermoed wordt dat ze een belangrijke invloed hebben. In dat geval wordt gerekend met reflecties van de eerste orde;
- l) de invloed van de aanwezigheid van bomen, struiken en andere gewassen wordt niet meegenomen;
- m) alleen als de hoogteverschillen relevant zijn ten opzichte van de bronhoogte, wordt dat aspect mee in rekening gebracht. Anders wordt er gerekend zonder diffractie op de hoogtelijnen;
- n) de eventuele tonaliteit wordt beschouwd conform dit besluit;
- o) als verschillende types windturbines worden aangevraagd, gebeurt de berekening minstens voor de worstcasesituatie. Voor de bepaling van het brongeluid van windturbines, gemeten volgens de IEC-61400-11 norm, wordt een verslag van een geaccrediteerd bureau aanvaard. Dat verslag moet voorgelegd worden uiterlijk op het moment dat de bouw van de windturbine start.

Het brongeluid wordt bepaald bij 95% van het nominale vermogen van de windturbine. De technische fiche bevat ook de geluidsvermogens bij een lager productievermogen, alsook de gegevens in tertsen octaafbanden. Bij de opgave van het geluidsvermogen wordt een tolerantieband vermeld. Standaard is de tolerantieband ± 1 dB(A). Als de constructeur zelf een grotere tolerantieband of onzekerheidsfactor aangeeft, zal die bij het vermelde brongeluid (95% nominaal vermogen) worden bijgeteld, verminderd met de tolerantieband van 1 dB(A).

[Als men wil gebruikmaken van het achtergrondgeluid om een hogere norm te verkrijgen], bevat de geluidsstudie ook een uitgebreide toelichting met betrekking tot de meetcampagne voor de bepaling van het L_{A95} van het oorspronkelijke omgevingsgeluid. De duurtijd van de meetcampagne kan bepaald worden in overleg met de vergunningverlenende overheid.]

“;

43° in addendum R20.1.6 wordt onderdeel 6 opgeheven;

44° in addendum R43 worden in onderdeel 1 de woorden 'gemiddelde belasting tijdens gebruik' vervangen door de woorden 'gemiddelde belasting tijdens gebruik (%)'.

Art. 3. In bijlage 3 van hetzelfde besluit, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het inleidend gedeelte wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede "www.omgevingsloket.be." een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen."

2° in onderdeel 2.5 wordt de rij

"

ja. Voeg een mobiliteitseffectenrapport (MOBER), opgemaakt volgens de technische richtlijnen die het departement Ruimte Vlaanderen ter beschikking stelt, als bijlage E1bis bij dit formulier.

"

vervangen door de volgende rij:

"

ja. Voeg een mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij dit formulier. U hoeft dit niet te doen als de aanvraag een milieueffectrapport bevat dat de mobiliteit behandelt.

“;

3° in onderdeel 2.11 worden de woorden "bekrachtigde archeologienota" vervangen door de woorden "bekrachtigde of ter bekrachtiging ingediende archeologienota" en wordt de zinsnede "artikel 5.4.1" vervangen door de zinsnede "artikel 5.4.2".

4° in onderdeel 7.1 worden de woorden "bekrachtigde archeologienota" vervangen door de woorden "bekrachtigde of ter bekrachtiging ingediende archeologienota";

5° in onderdeel 7.1 wordt het woord "MOBER" vervangen door het woord "mobiliteitsstudie";

6° in onderdeel 7.1 worden de woorden "beschermd landschap of" opgeheven;

7° in onderdeel 8.1 wordt na de zinsnede "zijn ingevuld." de volgende zin ingevoegd: "Ik verklaar dat ik eigenaar ben van de in de aanvraag begrepen gronden, of door alle eigenaars van de in de aanvraag begrepen gronden gemachtigd ben om deze aanvraag in te dienen."

Art. 4. In het inleidend gedeelte van bijlage 4 van hetzelfde besluit, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede "www.omgevingsloket.be." een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen."

Art. 5. In het inleidend gedeelte van bijlage 5 van hetzelfde besluit, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede "www.omgevingsloket.be." een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen."

Art. 6. In bijlage 6 van hetzelfde besluit, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het inleidend gedeelte wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede "www.omgevingsloket.be." een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

"Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen."

2° in onderdeel 2.6 wordt de rij

"

ja. Voeg een mobiliteitseffectenrapport (MOBER), opgemaakt volgens de technische richtlijnen die het departement Ruimte Vlaanderen ter beschikking stelt, als bijlage E1bis bij dit formulier.

"

vervangen door de volgende rij:

"

ja. Voeg een mobiliteitsstudie als bijlage E1bis bij dit formulier. U hoeft dit niet te doen als de aanvraag een milieueffectrapport bevat dat de mobiliteit behandelt.

“;

3° in onderdeel 2.12 worden de woorden “bekrchtigde archeologienota” vervangen door de woorden “bekrchtigde of ter bekrchtiging ingediende archeologienota” en wordt de zinsnede “artikel 5.4.1” vervangen door de zinsnede “artikel 5.4.2”;

4° in onderdeel 7.1 worden de woorden “bekrchtigde archeologienota” vervangen door de woorden “bekrchtigde of ter bekrchtiging ingediende archeologienota”;

5° in onderdeel 7.1 wordt het woord “MOBER” vervangen door het woord “mobiliteitsstudie”;

6° in onderdeel 8.1 wordt na de zinsnede “zijn ingevuld.” de volgende zin ingevoegd: “Ik verklaar dat ik eigenaar ben van de in de aanvraag begrepen gronden, of door alle eigenaars van de in de aanvraag begrepen gronden gemachtigd ben om deze aanvraag in te dienen.”.

Art. 7. In het inleidend gedeelte van bijlage 7 van hetzelfde besluit, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede “www.omgevingsloket.be.” een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.”.

Art. 8. In het inleidend gedeelte van bijlage 19 van hetzelfde besluit, vervangen bij het ministerieel besluit van 16 januari 2017, wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede “www.omgevingsloket.be.” een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.”.

Art. 9. In het inleidend gedeelte van bijlage 20 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 10 februari 2017, wordt in het antwoord op de derde vraag na de zinsnede “www.omgevingsloket.be.” een tweede lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Deze gegevens kunnen worden opgeslagen in een of meer bestanden. Die bestanden kunnen zich bevinden bij de gemeente, bij de provincie, en ook bij de Vlaamse overheid. Ze worden gebruikt voor de behandeling van uw dossier. Ze kunnen ook gebruikt worden voor het opmaken van statistieken en voor wetenschappelijke doeleinden. U hebt het recht om uw gegevens in deze bestanden in te kijken en zo nodig de verbetering ervan aan te vragen.”.

Art. 10. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2017.

Brussel, 7 juni 2017.

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,
J. SCHAUVLIEGE

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

Environnement

[C – 2017/12915]

7 JUIN 2017. — Arrêté ministériel adaptant plusieurs formulaires à la suite de l’entrée en vigueur du permis d’environnement

La Ministre flamande de l’Environnement, de la Nature et de l’Agriculture,

Vu le décret du 25 avril 2014 relatif au permis d’environnement, article 18, troisième alinéa, article 37, troisième alinéa et l’article 108 ;

Vu l’arrêté du Gouvernement flamand du 27 novembre 2015 portant exécution du décret du 25 avril 2014 relatif au permis d’environnement, articles 15, 97, 100, 133, 136, 170 et 785 ainsi que les annexes 1 à 7, 19 et 20,

Arrête :

Article 1^{er}. A l’annexe 1^{re} de l’arrêté du Gouvernement flamand du 27 novembre 2015 portant exécution du décret du 25 avril 2014 relatif au permis d’environnement, remplacé par l’arrêté ministériel du 16 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la partie introductive, dans la réponse à la troisième question après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un deuxième alinéa libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l’établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d’en demander la correction. » ;

2° dans la question 2.1, a) les mots « transformer sans modification de fonction ou modification du nombre de logements » sont remplacés par les mots « transformer sans modification de fonction et sans modification du nombre de logements » ;

3° dans la question 2.1, c) la ligne

«

aménagement ou modification de terrains récréatifs. Il s’agit par exemple d’un terrain de golf, d’un terrain de football, d’un court de tennis ou d’une piscine. Complétez l’addendum B20 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B20.

»

est remplacée par les trois lignes suivantes :

«

- aménagement ou modification de terrains récréatifs. Il s'agit par exemple d'un terrain de golf, d'un terrain de football, d'un court de tennis ou d'une piscine.
- aménagement de terrains récréatifs
Complétez l'addendum B20 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B20.
- modification de terrains récréatifs
Complétez l'addendum B20 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B20.

» ;

4° au point 2.1, les points f) et g) sont remplacés par ce qui suit :

«

- f) actes au niveau et à proximité des bâtiments pour lesquels la collaboration d'un architecte n'est pas requise.

Sur combien de bâtiments ces actes portent-ils ?

..... bâtiments

De quels actes s'agit-il ? Vous pouvez cocher une ou plusieurs cases.

- réalisation de transformations intérieures sans travaux de stabilité. Complétez l'addendum B2 pour chaque bâtiment et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B2.
- réalisation d'actes au niveau des façades et des toits ou travaux d'entretien et de rénovation au sein d'un bâtiment, sans travaux de stabilité et sans modification de la superficie ou du volume. Complétez l'addendum B17 pour chaque bâtiment et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B17.
- construction de dépendances comme des garages et des vérandas. Complétez l'addendum B18 pour chaque bâtiment et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B18.
- réalisation de constructions basses non couvertes comme des terrasses, des piscines et des étangs à proximité d'un bâtiment. Complétez l'addendum B19 pour chaque bâtiment et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B19.
- réalisation d'autres actes. Par autres actes, il convient d'entendre notamment la pose de panneaux ou de chauffe-eau solaires, d'équipements de réception satellite, de petites éoliennes, de systèmes de climatisation, de caravanes résidentielles ou de petites constructions de jardin, ou l'entreposage de matériaux. Complétez l'addendum B21 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B21.
- abattage d'arbres qui ne font pas partie d'un bois. Complétez l'addendum B20 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B20.
- modification du relief du sol. Complétez l'addendum B20 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B20.
- démolition de bâtiments (annexes) détachés, de constructions basses non couvertes ou autres actes limités.

Complétez les données sur les bâtiments à démolir.

nombre

surface au sol totale m²

volume total m³

- g) installations publicitaires. **Cochez l'objet dont il est question.**
Complétez l'addendum B24 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B24.

- une nouvelle installation publicitaire (y compris renouvellement d'un permis existant)
nombre

- une installation publicitaire à modifier
nombre

- une installation publicitaire à retirer
nombre

» ;

5° au point 2.6, à la suite de la phrase « Ne tenez donc pas compte des places de stationnement situées sur la voirie. », les phrases suivantes sont ajoutées : « Ne tenez pas non plus compte des places de stationnement situées dans le bâtiment. Celles-ci seront déclarées dans un autre point. » ;

6° au point 2.8, la ligne

«

- oui. Joignez au présent formulaire un rapport relatif aux effets sur la mobilité (MOBER), établi selon les directives techniques mises à disposition par Ruimte Vlaanderen, Département flamand de l'aménagement du Territoire, sous la référence annexe E1bis.

»

est remplacée par la ligne suivante :

«

- oui. Joignez au présent formulaire une étude de mobilité sous la référence annexe E1bis. Cela n'est pas nécessaire si la demande comprend un rapport d'incidence sur l'environnement traitant de la mobilité.

» ;

7° au point 2.13, les mots « note archéologique ratifiée » sont remplacés par les mots « note archéologique ratifiée ou introduite pour ratification » ;

8° au point 9.1, les mots « note archéologique ratifiée » sont remplacés par les mots « note archéologique ratifiée ou introduite pour ratification » ;

9° au point 9.1, il est inséré la ligne suivante :

«

- annexe B40 : unités

» ;

10° au point 9.1, le mot « MOBER » est remplacé par le mot « étude de mobilité ».

Art. 2. A l'annexe 2 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 16 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'addendum B2, le point 3 est remplacé par ce qui suit :

«

3 Sur quoi cet addendum porte-t-il ?

- un bâtiment neuf ou à reconstruire. Par reconstruction, il convient d'entendre la démolition de plus de 40 % des murs extérieurs d'un bâtiment.
- un bâtiment à transformer. La demande n'est pas limitée à une ou plusieurs unités dans le bâtiment.
- une unité à transformer dans un bâtiment. Complétez l'addendum B40 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B40.
- plusieurs unités à transformer dans un bâtiment. Complétez l'addendum B40 et joignez-le au présent formulaire sous la référence annexe B40.

» ;

2° dans l'addendum B2, au point 4, après le membre de phrase « ne pas compléter. » est ajoutée la phrase suivante : « S'il n'y a pas de parties en surface, indiquez 0. » ;

3° dans l'addendum B2, au point 6, après le membre de phrase « ne pas compléter. » est ajoutée la phrase suivante : « S'il n'y a pas de parties souterraines, indiquez 0. » ;

4° dans l'addendum B2, au point 13, la phrase suivante est supprimée : « Il est alors subdivisé en unités. » ;

5° dans l'addendum B3, le point 3 est remplacé par ce qui suit :

«

3 Complétez les données relatives aux parties en surface du logement unifamilial après travaux.

surface au sol utile totale	.....	m ²
nombre de chambres à coucher	.....

» ;

6° dans l'addendum B3, il est inséré un point 5, libellé comme suit :

«

5 Cette demande porte-t-elle sur l'accueil de demandeurs d'asile, de réfugiés et l'hébergement pour circonstances imprévues comme mentionné dans la décision de déclaration ?

- oui. **Quel est le volume de l'unité de logement subordonnée, sans compter les espaces communs avec l'unité de logement principale ?**
..... m³
- non

» ;

18° dans l'addendum B14, au point 4, la ligne

«

<input type="checkbox"/> Habitation de l'entreprise	<input type="checkbox"/> Habitation de l'entreprise
nombre de chambres à coucher .....	.....
surface au sol utile totale m ²	.....

» est remplacée par ce qui suit :

«

<input type="checkbox"/> Habitation de l'entreprise	<input type="checkbox"/> Habitation de l'entreprise
surface au sol utile totale m ²	surface au sol utile totale m ²
nombre de chambres à coucher	nombre de chambres à coucher

» ;

19° dans l'addendum B16, au point 3, les lignes suivantes sont supprimées :

«

bâtiment avec internat	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	
nombre de chambres après travaux		.....	chambres
nombre de chambres existantes		.....	chambres
hayon élévateur	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	

» ;

20° dans l'addendum B16, le point 6 est remplacé par ce qui suit :

«

6 Complétez les informations relatives à la conciergerie.

surface au sol utile totale	m ²
nombre de chambres à coucher	

» ;

21° dans l'addendum B18, les points 3 à 8 sont remplacés par ce qui suit :

«

3 Sur quel acte urbanistique la demande porte-t-elle ?

- construire ou reconstruire une dépendance
- transformer une dépendance
- démolir une dépendance

4 Quelle est la fonction de la dépendance ?

- maisonnette de jardin ou remise
- poolhouse
- serre
- garage ou abri pour voiture
- véranda
- extension de maison
- autre fonction :

5 Sur quoi votre demande porte-t-elle ?

- une dépendance indépendante du bâtiment principal
- une dépendance construite contre le bâtiment principal

6 La dépendance se trouve-t-elle entièrement dans un rayon de trente mètres autour du bâtiment principal ?

- oui
- non

7 Où se trouve la dépendance ?

- jardin devant la maison
- jardin latéral
- jardin derrière la maison

8 Complétez les données relatives à la dépendance.

	état après les travaux		état existant	
surface au sol	m ²	.....	m ²
volume	m ³	.....	m ³
hauteur de corniche maximale	m		
hauteur de faîte maximale	m		
distance jusqu'à la limite de parcelle la plus proche	m		

» ;
 22° dans l'addendum B19, le point 6 est remplacé par ce qui suit :
 «

6 Complétez les données relatives à la construction.

	état après les travaux		état existant	
surface au sol	m ²	.....	m ²
plus haut point par rapport au niveau du sol	m		
distance jusqu'à la limite de parcelle la plus proche	m		

» ;
 23° dans l'addendum B20, le point 1 est remplacé par ce qui suit : « Complétez cet addendum une seule fois. » ;
 24° Dans l'addendum B20, au point 2, la ligne
 «

- aménager ou modifier des terrains récréatifs tels qu'un terrain de golf, un terrain de football, un court de tennis ou une piscine

»
 est remplacée par les lignes :
 «

- aménager ou modifier des terrains récréatifs tels qu'un terrain de golf, un terrain de football, un court de tennis ou une piscine.
 - aménager des terrains récréatifs
 - modifier des terrains récréatifs

» ;
 25° dans l'addendum B22, le point 2 est renuméroté en point 3 ;
 26° dans l'addendum B22, il est inséré un point 2, libellé comme suit :
 «

2 Sur quoi votre demande porte-t-elle ?

- construction nouvelle ou aménagement
- transformer ou modifier
- démolir ou éliminer

» ;
 27° dans l'addendum B22, dans le point renuméroté 3, les lignes
 «

- éoliennes.
Sur combien d'éoliennes la demande porte-t-elle ?
 éoliennes

»
 sont remplacées par la ligne :
 «

- éoliennes

» ;

28° dans l'intitulé de l'addendum B24, les mots « installation de » sont supprimés ;

29° dans l'addendum B24, le point 3 est remplacé par ce qui suit :

«

3 Sur quoi votre demande porte-t-elle ?

- publicité fixe sur façade
- publicité fixe sur toit
- publicité fixe, complètement indépendante
- toile publicitaire sur une façade ou un échafaudage
- publicité changeante (support publicitaire)

» ;

30° dans l'addendum B24, au point 12, les mots « sur une façade libre » sont remplacés par les mots « sur une façade latérale libre » ;

31° dans l'intitulé de l'addendum B32, le mot « ratifiée » est supprimé ;

32° dans l'addendum B32, le point 1 est remplacé par ce qui suit : « Joignez la note archéologique ratifiée ou introduite pour ratification si elle est exigée conformément à l'article 5.4.1 ou à l'article 5.4.2 du décret relatif au patrimoine immobilier du 12 juillet 2013. » ;

33° dans l'addendum B35, le point 4 est déplacé entre les points 6 et 7 ;

34° dans l'addendum B35, le point 5 devient le point 4, le point 6 devient le point 5 et le point 4 déplacé devient le point 6 à la suite de la renumérotation ;

35° dans l'addendum B38, le point 4 est déplacé après le point 5 ;

36° dans l'addendum B38, le point 5 devient le point 4 et le point 4 déplacé devient le point 6 à la suite de la renumérotation ;

37° dans l'addendum B39, le point 1 est déplacé entre les points 2 et 3 ;

38° dans l'addendum B39, le point 2 devient le point 1 et le point 1 déplacé devient le point 2 à la suite de la renumérotation ;

39° il est ajouté un addendum B40, libellé comme suit :

«

Addendum B40 Unités

1 Sur quoi votre demande porte-t-elle ?

- une unité à transformer dans un bâtiment. **Cochez la mention applicable.**
 - L'unité existante conserve les mêmes dimensions.
 - L'unité existante sera étendue.
 - L'unité existante sera réduite.
 - L'unité existante sera divisée.
- Transformation de plusieurs unités en un seul bâtiment. **Cochez la mention applicable.**
 - Fusion de deux unités ou plus.
 - Redistribution d'unités existantes.
 - Ajout d'une ou plusieurs nouvelles unités.

2 Indiquez les numéros des unités existantes concernées par les travaux, ainsi que leur fonction principale. Des exemples de fonction principale sont habitation, commerce de détail (magasin), dancing, restaurant ou café, bureau, services et professions libérales, agriculture et horticulture au sens large, industrie et activités commerciales, récréation d'une journée, en ce compris le sport, récréation avec séjour, équipements collectifs et d'utilité publique, fonction militaire.

numéro d'unité	fonction principale existante
.....
.....

3 Indiquez les numéros des nouvelles unités concernées par les travaux, ainsi que leur fonction principale.

numéro d'unité	nouvelle fonction principale
.....
.....

» ;

40° dans l'addendum E1, le point 1 est remplacé par ce qui suit :

«

1 Une étude de mobilité a-t-elle été réalisée ?

- oui. Joignez l'étude de mobilité au formulaire sous la référence annexe E1bis. SI les réponses aux questions 2 et 3 (si applicables) figurent dans l'étude de mobilité, vous n'avez pas besoin de répondre à ces questions.
- non. Passez à la question 2.

» ;

41° il est ajouté un addendum E1bis, libellé comme suit :

«

Addendum E1bis Etude de mobilité

Joignez les données au formulaire sous la référence annexe E1bis, sauf indication contraire.

Une étude de mobilité doit contenir les composantes suivantes.

1. Profil d'accessibilité¹.

1. But : Le profil d'accessibilité permet d'appréhender l'accessibilité du site du projet.

1.2. Contenu : Le profil d'accessibilité comprend une description des possibilités d'accès actuelles au site d'implantation du projet, tant en voiture que par les transports publics, à vélo ou comme piéton. Il fait le point sur d'éventuels points névralgiques dans le domaine du déroulement du trafic (formation de bouchons), de la viabilité du trafic (la mesure dans laquelle la circulation entrave l'exercice normal d'autres activités, par exemple en raison de nuisances sonores), de la sécurité routière, de l'accessibilité, de la pression de stationnement, ainsi que sur l'intensité du trafic sur les chemins d'accès et les carrefours. Lorsque plusieurs alternatives sont examinées, elles seront toutes prises en compte. Dans une phase ultérieure de l'étude de mobilité (phase 3), ces alternatives sont utilisées pour déterminer les effets.

2. Profil de mobilité – estimation de la génération de trafic

2.1. But : Le profil de mobilité donne une idée de l'ampleur et de la nature du trafic généré par le projet envisagé. Il s'agit notamment de la circulation de personnes et le cas échéant aussi du transport de marchandises.

2.2. Contenu : Le profil de mobilité d'une activité est déterminé à l'aide de quelques données de base.

a) Critères d'évaluation à vérifier au minimum :

Le profil de mobilité est déterminé au moins sur la base des éléments repris dans le tableau ci-dessous.

Eléments du profil de mobilité	
Nature/objectif/ampleur du projet	
Phase d'exploitation	
Production et attraction de trafic	par partie de journée travailleurs visiteurs riverains transport de marchandises
Choix du mode de transport	voiture camion transports publics vélo piéton
Génération de trajets (nombre de déplacements en véhicule)	
Besoin en parking	voiture vélo

b) Explication :

1) Nature/objectif/ampleur du projet

La nature de l'activité détermine dans une mesure importante les conditions et hypothèses à établir pour calculer le profil de mobilité. Cela implique concrètement qu'il convient de définir clairement la fonction du projet (logement, commerce...). Pour des fonctions de bureau, il faut en tout cas indiquer aussi si une fonction de guichet est liée à cette fonction de bureau.

2) Phase d'exploitation

La génération de trafic du projet est estimée avant la phase d'exploitation (le cas échéant, de manière phasée en fonction de l'évolution).

3) Production et attraction de trafic

La production, respectivement l'attraction de trafic réfère au nombre de déplacements qui partent du, respectivement arrivent au site du projet. La production et l'attraction de trafic du projet doivent être déterminées pour les différents groupes cibles, en fonction du projet (travailleurs, visiteurs, riverains, transport de marchandises). Étant donné qu'on peut présumer que le trafic n'est pas réparti de manière égale sur la journée, la production et l'attraction de trafic sont déterminées pour une période de référence, à savoir : la période à laquelle le volume de trafic généré sera le plus élevé. Souvent il s'agira des heures de pointe, matin ou soir. Lorsqu'il s'agit d'une fonction récréative, la situation de pointe peut se produire pendant le week-end.

Afin de faire la meilleure estimation possible des différents paramètres, les chiffres seront basés dans la mesure du possible sur les valeurs observées pour des activités comparables à des endroits comparables, complétées le cas échéant par des valeurs relevées dans une analyse de la littérature. Une importante source d'information réside dans les données de l'OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag – Enquête sur le Comportement en matière de déplacements) réalisée par l'autorité flamande, pouvant être consultée sur le site www.mobielvlaanderen.be/ovg du Département de la Mobilité et des Travaux publics. Les chiffres clefs ne tiennent pas compte des particularités de chaque projet individuel. Le recours aux chiffres clefs pour déterminer la production et l'attraction de trafic doit dès lors être considéré comme dernière solution. La production et l'attraction de trafic sont déterminées à l'heure la plus chargée ou aux heures les plus chargées de la journée.

4) Choix du mode de transport

Dans le calcul du choix du mode de transport, le nombre de déplacements est réparti sur les différents modes de transport en fonction d'hypothèses bien réfléchies. Il sera tenu compte des déplacements comme conducteur ou comme passager d'une voiture. Cette distinction est importante en vue de déterminer le nombre de trajets en voiture et les besoins en parking. Le choix du mode de transport dépend du site du projet, mais aussi de la nature des activités. C'est pourquoi le choix du mode de transport doit de préférence être déterminé sur la base de fonctions comparables à des endroits comparables. Faute de ces données, on aura recours aux chiffres clefs fixes (par exemple sur la base de l'enquête OVG, qui peut être consultée sur le site <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg>).

5) Génération de trajets

Ensuite, l'étude de mobilité déterminera le nombre de trajets en voiture. La génération de trajets est le produit de la production de trafic et de la part des déplacements comme conducteur d'une voiture. La même règle peut être appliquée pour les autres modes de transport. Cette démarche s'avère utile pour le dimensionnement d'équipements spécifiques. Ainsi, il vaut mieux prévoir une piste cyclable plus large pour un nombre substantiel de cyclistes. Il en va de même pour les piétons.

6) Pression de stationnement

Le besoin en parkings est calculé sur la base de la génération de trajets en voiture et les durées de séjour. La génération de trajets en voiture indique le nombre de voitures qui arrivent sur ou quittent le site dans un laps de temps déterminé. Lorsque les voitures ne restent sur place que pendant une courte période et que tous les véhicules n'arrivent pas en même temps, un emplacement de parking peut être successivement utilisé par plusieurs véhicules et il faut dès lors moins d'emplacements. Une étude sur le parking pour des fonctions comparables permet de se faire une idée. Les chiffres clefs en matière de parking peuvent être utilisés à titre complémentaire pour la vérification des résultats obtenus. Le besoin en parkings à vélos sera déterminé par analogie.

3. Confrontation profil d'accessibilité et profil de mobilité = effets attendus

3.1. But : La confrontation entre le profil d'accessibilité du site et le profil de mobilité de l'activité permet de vérifier l'adéquation entre les activités et le site. Dans cette phase, offre et demande sont mieux alignées. Cette confrontation permet aussi d'identifier les effets attendus.

3.2. Contenu : Dans cette phase de l'étude de mobilité, il sera vérifié dans quelle mesure la structure de transport est adaptée à la génération de trafic attendue (et vice-versa).

a) Critères d'évaluation à vérifier au minimum :

Le tableau ci-dessous reprend les thèmes à aborder.

Eléments confrontation profil d'accessibilité – profil de mobilité	
Plusieurs alternatives	
Choix d'itinéraire	voiture transports publics vélo piéton camion
Attribution au réseau routier	
Charge globale	
Contrôle de la capacité (déroulement du trafic)	bandes de circulation carrefours
Autres effets que le déroulement du trafic	Sécurité routière Viabilité routière Possibilité de traverser la chaussée Pression de stationnement

b) Explication :

1) Plusieurs alternatives

Lors de la détermination du profil d'accessibilité, plusieurs alternatives sont examinées. Ainsi, on peut examiner différentes variantes de désenclavement. Ces alternatives sont également examinées dans la présente confrontation. Les différentes alternatives sont ensuite comparées entre elles par rapport aux effets de mobilité générés.

2) Choix d'itinéraire et attribution au réseau routier

Le profil de mobilité détermine la production globale de trafic générée par une activité déterminée dans le domaine de l'automobilité. Le trafic fait évidemment usage de l'infrastructure disponible (reprise dans le profil d'accessibilité). Dans cette partie, le trafic est attribué au réseau routier. Pour des projets comprenant moins de 1 000 emplacements de parking, l'attribution se fait au niveau micro et au niveau meso. Au niveau micro, on vérifie la direction suivie par le trafic à hauteur du raccordement au réseau routier ainsi qu'à des carrefours pertinents à proximité immédiate du site du projet. Au niveau meso, on vérifie les routes les plus fréquemment utilisées. Pour des projets de plus de 1 000 emplacements de parking, il convient de réaliser aussi une attribution à l'échelle macro.

Lorsqu'il y a génération de trafic de piétons, de cyclistes ou de transport de marchandises, il convient d'établir une attribution pour ces modes de transport. Pour les piétons et cyclistes, on désigne les principales pistes pour piétons et cyclistes qui seront utilisées. Pour les camions, on indique les principales routes pour transport de marchandises, en tenant compte des contraintes existantes (par exemple un pont à faible hauteur de passage).

L'attribution se fait sur la base de la production et de l'attraction globale de trafic, telles que déterminées dans le profil de mobilité, et de l'origine et des destinations (attendues) des riverains, travailleurs ou visiteurs (en fonction de la nature du projet). Sur la base de ces informations, on peut déterminer la route la plus probable.

3) Charge globale

Après l'attribution au réseau routier, nous pouvons déterminer les effets divers sur l'environnement. On détermine en premier lieu la charge globale du réseau routier. A cette fin, il sera non seulement tenu compte du trafic supplémentaire généré par le projet. Il sera en outre tenu compte de la charge de trafic actuelle (à savoir : la charge de trafic sans ajout du projet). De plus, il sera tenu compte de la croissance autonome du trafic, abstraction faite du projet envisagé.

4) Contrôle de la capacité

Pour le contrôle de la capacité, la charge attendue est confrontée à la capacité de la chaussée. Ce contrôle s'effectue en premier lieu au niveau micro et meso, à des endroits spécifiques tant sur les bandes de circulation que sur des carrefours. Lorsque la capacité est dépassée ou frisée, cela révèle des problèmes en matière de déroulement du trafic. Sur les routes principales, la capacité est liée au nombre de bandes de circulation ; sur des routes situées en milieu urbain, la capacité dépend du nombre de chemins qui se croisent. La capacité retenue est déterminée dans une large mesure par la catégorisation des routes et partant, la fonction de la route. Sur le réseau routier subsidiaire, la capacité est déterminée par la capacité des intersections. Outre l'identification des endroits où risquent de se survenir des problèmes de capacité, leur impact sur le réseau routier est également très important. Des problèmes peuvent en effet se transposer vers d'autres endroits, la circulation partant à la recherche d'alternatives (échappatoires). A hauteur d'un goulet d'étranglement, des bouchons risquent en effet de se créer qui vont jusqu'au-delà du raccordement suivant. Cela risque de générer aussi des problèmes sur le réseau routier subsidiaire.

5) Effets autres que le déroulement du trafic

i) La sécurité routière : Le nombre d'accidents attendu augmentera en général en cas d'intensité de trafic accrue ou de vitesse plus élevée. Si on réalise aussi des adaptations de l'infrastructure (ou des changements de route/d'itinéraire), la sécurité routière sera également impactée.

ii) La viabilité de la circulation : La viabilité de la circulation est dans une mesure importante une donnée subjective qui peut toutefois être objectivée grâce à plusieurs paramètres : pression du trafic, la part et le nombre total de camions, la vitesse. Ces indicateurs sont déterminés de manière quantitative et sont complétés par une concrétisation qualitative de la notion. Afin d'examiner l'importance des différents paramètres relatifs à la viabilité du trafic, une enquête peut être organisée auprès des riverains des routes examinées.

iii) La possibilité de traverser la route : La possibilité de traverser est déterminée par l'intensité du trafic, la vitesse et la largeur de la chaussée. La possibilité de traverser est surtout importante à hauteur des arrêts des transports en commun ou sur des bandes ayant différentes fonctions des deux côtés de la chaussée.

iv) La pression de stationnement : Elle est déterminée sur la base des besoins en parking (déterminés dans le profil de mobilité) et la pression de stationnement actuelle (déterminée à l'aide d'une enquête sur les parkings).

4. Mesures techniques et mesures d'accompagnement

4.1. But : Lorsqu'il ressort de la confrontation du profil d'accessibilité avec le profil de mobilité que l'offre ne permet pas de capter la demande (effets négatifs), il convient de chercher des mesures correctives qui agissent sur la demande ou sur l'offre. Il peut s'agir tant d'interventions dans l'infrastructure que de mesures de soutien (voir tableau ci-dessous).

4.2. Contenu : Les mesures peuvent être axées tant sur la réduction de la quantité de circulation (de voitures) (mesures préventives) que sur une résorption des effets néfastes (mesures curatives).

Mesures d'atténuation	
Concept d'aménagement	voies d'accès
Modifications dans l'ampleur du projet	
Infrastructure/technique de circulation	carrefours parking signalisation trafic motorisé transports en commun vélo piéton
Mesures d'accompagnement	
Mesures d'atténuation	capacité sécurité routière viabilité possibilité de traverser la route choix du mode de transport

Dans la phase précédente, certains points névralgiques (attendus) ont été révélés. Afin de les éviter ou atténuer, le demandeur propose une série de mesures.

Certaines mesures peuvent être intégrées sans le moindre problème dans les plans d'exécution du projet. Il s'agit en premier lieu de travaux d'infrastructure sur le terrain où le projet est situé (par exemple, des emplacements de parking, abris pour vélos). En réalisant l'étude de mobilité conjointement avec le projet, on peut déjà en tenir compte dans le projet déposé. La version définitive de l'étude de mobilité indiquera dans ce cas comment cette étude a influencé l'élaboration du projet. Une autre intervention dans le chef du demandeur peut consister à réduire l'ampleur du projet. En réduisant le projet, la production de trafic va également se résorber et partant aussi, son intensité.

Dans certains cas, le demandeur n'a pas la possibilité de prendre lui-même les mesures nécessaires. Dans ce cas, il sera indiqué quelles mesures sont nécessaires pour garder la pression sur l'environnement dans certaines limites.

Les mesures préventives agissent sur le côté demande du marché des transports. Ces mesures peuvent viser à réduire le nombre total de déplacements ou agir sur un glissement modal vers des modes de transports moins invasifs. Une diminution du nombre total de déplacements peut être réalisée par une réduction de l'ampleur du projet. Des interventions dans l'organisation du travail par exemple, peuvent également réduire le nombre de déplacements (par le télétravail par exemple), ou par une meilleure répartition dans le temps afin de réduire les charges de pointe.

Pour limiter le nombre de déplacements en voiture, on peut aussi opter pour un glissement vers des alternatives plus économes en espace (vélo et piéton, mais aussi les transports en commun). Une autre méthode consiste à accorder des avantages aux personnes qui effectuent des déplacements durables (indemnité vélo, remboursement transports en commun, aménagement de douches sur le lieu de travail). L'établissement d'un plan de transport pour l'école ou l'entreprise peut fournir les informations nécessaires à cet égard. Les déplacements peuvent aussi être mieux répartis de sorte que la problématique des heures de pointe devienne moins aiguë (horaires glissants, livraison à domicile).

Des adaptations de l'infrastructure peuvent également contribuer à un « modal shift » (aménagement d'une piste cyclable afin d'augmenter la part des cyclistes). Chaque étude de mobilité doit comporter un volet consacré à la mise en œuvre d'un modal shift durable.

S'il n'y a pas moyen d'obtenir assez de « gains » du côté de la demande sur le marché des transports, on peut aussi intervenir sur l'offre. A cet effet, l'infrastructure disponible peut être étendue ou améliorée, par exemple par l'aménagement d'une bande de circulation supplémentaire ou d'une piste cyclable en site propre. Des feux de signalisation peuvent être placés sur un carrefour ou à hauteur de la voie d'accès au domaine. L'offre de bus peut également être étendue (fréquence accrue, lignes supplémentaires) ou être modulée en fonction des activités. Le déplacement d'un arrêt peut aussi renforcer l'attractivité des transports en commun. Un partenaire externe est généralement responsable de l'exécution de ces mesures (le gestionnaire de la voirie, De Lijn, SNCB). Il est dès lors important de se concerter avec ces parties externes.

Lors de l'élaboration de mesures d'atténuation, il importe de prendre en compte tous les différents modes de transport, des piétons jusqu'aux camions, pour autant qu'ils soient pertinents pour le projet. Les mesures envisagées ne peuvent pas être dissociées des problèmes constatés ou attendus. Elles servent à y remédier.

5. Test de sensibilité

5.1. But : Pendant la réalisation de l'étude de mobilité, des hypothèses sont établies à plusieurs niveaux quant au nombre de déplacements par personne, du choix du mode de transport, de l'impact des mesures sur le choix du mode de transport, de l'origine et de la destination du trafic, etc. Un test de sensibilité permet d'indiquer les conséquences potentielles de variations dans ces hypothèses (par exemple, une autre répartition pointe-creux, une autre répartition de la provenance du trafic). Le test de sensibilité vise à vérifier si des variations dans les hypothèses donnent lieu à d'autres résultats (charges réseau...) qui requièrent d'autres mesures.

6. Conclusion

L'étude de mobilité présente une conclusion synoptique, définissant les mesures spatiales que le demandeur prendra, afin d'éviter ou d'atténuer les effets de mobilité causés par l'exécution de son projet, dans les limites du site du projet ainsi qu'une description des effets de mobilité qui sont pertinents pour l'évaluation de la compatibilité de la demande avec le contexte spatial dans l'environnement plus large.

42° dans l'addendum R20.1.6, le point 3 est remplacé par ce qui suit :

«

3 Joignez au formulaire une étude relative aux bruits. Celle-ci comprend un calcul d'immission suivant ISO 9613-2 (1996) effectué par un expert écologique agréé dans la discipline du bruit et des vibrations, sous-domaine du bruit.

Vous pouvez à cet effet également référer à l'analyse et à l'évaluation se trouvant :

dans le (projet de) rapport d'incidence sur l'environnement ou dans la demande motivée d'exemption de l'obligation de faire rapport et la décision favorable de la Division de la Politique de l'Environnement, de la Nature et de l'Energie y afférente ; le cas échéant, dans l'étude de sécurité complémentaire.

L'utilisation de logiciels usuels internationaux est autorisée, pour autant qu'ils effectuent un calcul conforme à la méthode élaborée de la norme ISO 9613-2:1996.

Pour le calcul d'immission, les conditions secondaires suivantes s'appliquent :

a) les éoliennes sont modélisées comme des sources ponctuelles à hauteur du mât ;

b) le son est calculé par bandes de tierce (ou bandes d'octave quand ces données ne sont pas disponibles) à partir de 50 Hz (63 Hz pour les bandes d'octave) ;

c) la hauteur d'immission du récepteur est 4 m, sauf si la situation spécifique nécessite une autre hauteur. Dans ce dernier cas, une motivation est jointe ;

d) le reflet des façades n'est pas calculée, sauf si tel est indiqué vu la situation locale ;

e) les hypothèses standard pour les conditions atmosphériques sont température 10 °C, humidité de l'air 70 %.

Il est tenu compte des conditions sous le vent incorporées dans les normes ISO pour chaque point d'immission.

L'utilisation de facteurs de correction dépendant de la direction du vent n'est pas autorisée ;

f) dans les limites de la norme ISO-9613-2:1996, il est opté pour la formule dépendant de la fréquence pour le terme du sol ;

g) l'utilisation d'un facteur de correction météorologique (Cmétéo) n'est pas autorisée (Cmétéo = 0 suivant les formules) ;

h) les valeurs utilisées pour les paramètres du modèle ISO 9613-2:1996 sont mentionnées dans le rapport relatif aux bruits ;

i) le facteur d'absorption du sol $G = 1$ s'applique en cas d'absorption absolue et le facteur d'absorption du sol $G = 0$ s'applique en cas de reflet absolu (surfaces d'eau majeures à proximité du point d'immission). En milieu agraire, il est tenu compte d'un facteur d'absorption du sol standard $G = 0,8$. Dans un environnement comportant beaucoup de surfaces revêtues à proximité du point d'immission, le facteur devient $G = 0,2$. La végétation (arbres, buissons, cultures) n'est pas incluse dans la définition de l'absorption étant donné qu'elle ne comprend pas la garantie d'éléments permanents et constants. D'autres valeurs pour l'absorption du sol peuvent être utilisées si elles sont justifiées.

j) Si lors du calcul au niveau d'une habitation un niveau d'immission est atteint qui diffère de moins de 3 dB(A) de la norme acoustique, les données détaillées sont explicitement mentionnées. Les valeurs des facteurs d'absorption du sol sont explicitement calculées ;

k) l'impact des habitations individuelles et d'autres bâtiments n'est pas porté en compte, à moins que l'on soupçonne qu'ils ont un impact important. Dans ce cas, les reflets de premier ordre sont portés en compte ;

l) l'impact de la présence d'arbres, buissons et autres cultures n'est pas porté en compte ;

m) seulement si les différences de hauteur sont pertinentes par rapport à la hauteur de la source, cet aspect sera porté en compte. Autrement, le calcul sera fait sans diffraction sur les courbes de niveau.

n) la totalité éventuelle est considérée conformément au présent arrêté ;

o) au cas où plusieurs types d'éoliennes seraient demandés, le calcul se fait au moins pour la situation la moins favorable.

Pour la définition du bruit de source des éoliennes, mesuré suivant la norme IEC-61400-11, un rapport d'un bureau accrédité est accepté. Ce rapport doit être présenté au plus tard au moment où la construction de l'éolienne est entamée. Le bruit de source est défini à 95 % de la puissance nominale de l'éolienne. La fiche technique contient également les puissances acoustiques à une puissance de production inférieure, ainsi que les données exprimées en bande de tierce et d'octave.

Lors de l'indication de la puissance acoustique, une bande de tolérance est mentionnée. La bande de tolérance standard est + 1 dB(A). Si le constructeur indique lui-même une plus grande bande de tolérance ou un plus grand facteur d'incertitude, il sera ajouté au bruit de source (95 % puissance nominale), diminué d'une bande de tolérance de 1 dB(A).

[Si l'on souhaite utiliser le bruit de fond pour obtenir une norme plus élevée], l'étude acoustique comprend également une note explicative détaillée relative à la campagne de mesurage en vue de la définition de L_{A95} du bruit ambiant original. La durée de la campagne de mesurage peut être définie en concertation avec l'autorité accordant l'autorisation.]

» ;

43° dans l'addendum R20.1.6, le point 6 est supprimé ;

44° dans l'addendum R43, au point 1, les mots « charge moyenne en service » sont remplacés par les mots « charge moyenne en service (%) ».

Art. 3. A l'annexe 3 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 16 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la partie introductive, dans la réponse à la troisième question après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un alinéa 2 libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l'établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d'en demander la correction. » ;

2° au point 2.5, la ligne

«

oui. Joignez au présent formulaire un rapport relatif aux effets sur la mobilité (MOBER), établi selon les directives techniques mises à disposition par Ruimte Vlaanderen, Département flamand de l'aménagement du Territoire, sous la référence annexe E1bis.

«

est remplacée par la ligne suivante :

«

oui. Joignez au présent formulaire une étude de mobilité sous la référence annexe E1bis. Cela n'est pas nécessaire si la demande comprend un rapport d'incidence sur l'environnement traitant de la mobilité.

» ;

3° au point 2.11, les mots « note archéologique ratifiée » sont remplacés par les mots « note archéologique ratifiée ou introduite pour ratification » et le membre de phrase « article 5.4.1 » est remplacé par le membre de phrase « article 5.4.2 ».

4° au point 7.1, les mots « note archéologique ratifiée » sont remplacés par les mots « note archéologique ratifiée ou introduite pour ratification » ;

5° au point 7.1, le mot « MOBER » est remplacé par le mot « étude de mobilité » ;

6° au point 7.1, les mots « paysage protégé ou » sont supprimés ;

7° au point 8.1, après le membre de phrase « sont complétés », la phrase suivante est insérée : « Je déclare être le propriétaire des terrains inclus dans la demande ou être mandaté par l'ensemble des propriétaires des terrains inclus dans la demande pour introduire cette demande. ».

Art. 4. Dans la partie introductive de l'annexe 4 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 16 janvier 2017, dans la réponse à la troisième question, après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un alinéa 2 libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l'établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d'en demander la correction. ».

Art. 5. Dans la partie introductive de l'annexe 5 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 16 janvier 2017, dans la réponse à la troisième question, après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un alinéa 2 libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l'établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d'en demander la correction. ».

Art. 6. A l'annexe 6 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 16 janvier 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans la partie introductive, dans la réponse à la troisième question après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un deuxième alinéa libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l'établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d'en demander la correction. » ;

2° au point 2.6, la ligne

«

oui. Joignez au présent formulaire un rapport relatif aux effets sur la mobilité (MOBER), établi selon les directives techniques mises à disposition par Ruimte Vlaanderen, Département flamand de l'aménagement du Territoire, sous la référence annexe E1bis.

»

est remplacée par la ligne suivante :

«

oui. Joignez au présent formulaire une étude de mobilité sous la référence annexe E1bis. Cela n'est pas nécessaire si la demande comprend un rapport d'incidence sur l'environnement traitant de la mobilité.

» ;

3° au point 2.12, les mots « note archéologique ratifiée » sont remplacés par les mots « note archéologique ratifiée ou introduite pour ratification » et le membre de phrase « article 5.4.1 » est remplacé par le membre de phrase « article 5.4.2 ».

4° au point 7.1, les mots « note archéologique ratifiée » sont remplacés par les mots « note archéologique ratifiée ou introduite pour ratification » ;

5° au point 7.1, le mot « MOBER » est remplacé par le mot « étude de mobilité » ;

6° au point 8.1, après le membre de phrase « sont complétés », la phrase suivante est insérée : « Je déclare être le propriétaire des terrains inclus dans la demande ou être mandaté par l'ensemble des propriétaires des terrains inclus dans la demande pour introduire cette demande. ».

Art. 7. Dans la partie introductive de l'annexe 7 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 16 janvier 2017, dans la réponse à la troisième question, après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un alinéa 2 libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l'établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d'en demander la correction. ».

Art. 8. Dans la partie introductive de l'annexe 19 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 16 janvier 2017, dans la réponse à la troisième question, après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un alinéa 2 libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l'établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d'en demander la correction. ».

Art. 9. Dans la partie introductive de l'annexe 20 du même arrêté, insérée par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 février 2017, dans la réponse à la troisième question, après le membre de phrase « www.omgevingsloket.be », il est inséré un alinéa 2 libellé comme suit :

« Ces données peuvent être stockées dans un ou plusieurs fichiers. Ces fichiers peuvent se trouver auprès de la commune, de la province ainsi que du Gouvernement flamand. Elles sont utilisées dans le cadre du traitement de votre dossier. Elles peuvent également être utilisées en vue de l'établissement de statistiques ou à des fins scientifiques. Vous avez le droit de prendre connaissance de vos données dans ces fichiers et, au besoin d'en demander la correction. ».

Art. 10. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} juillet 2017.

Bruxelles, le 7 juin 2017.

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de l'Agriculture,
J. SCHAUVLIEGE