

Annexe V

Modèle V

COMMUNE

PUBLICATION

DEMANDE DE PERMIS DE LOTIR

L'administration communale communique que, ayant comme adresse
 a introduit une demande de permis de lotir auprès de (1) la commune
 du (1) fonctionnaire urbaniste régional, (1) du fonctionnaire urbaniste délégué.

La demande a trait à un terrain situé à

cadastré division section numéro(s)

Il s'agit d'une nouvelle demande de lotissement, qui tend à :

(1) Il s'agit d'un lotissement pour la construction d'une habitation ou pour la pose d'installations fixes ou déplaçables pour être utilisées comme logement.

(1) Il s'agit d'un lotissement pour la construction de bâtiments, constructions ou terrains industriels, artisanaux ou commerciaux.

(1) Il s'agit d'un lotissement tant pour la construction d'une habitation ou pour la pose d'installations fixes ou déplaçables pour être utilisées comme logement, que pour la construction de bâtiments, constructions ou terrains industriels, artisanaux ou commerciaux.

Les objections et remarques relatives à la demande doit être introduites par écrit auprès du collège des bourgmestre et échevins, avant

La demande peut être consultée à l'administration communale jusqu'à la clôture de l'enquête publique.

Faite à, le

Le secrétaire,

Le bourgmestre,

Vu pour être joint en annexe V à l'arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 5 mai 2000 relatif aux enquêtes publiques sur les demandes des autorisations urbanistiques et des permis de lotir. Bruxelles, le 5 juin 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

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

D. VAN MECHELEN

—————
 Note

(1) Supprimer ou omettre deux des trois options.

VLAAMSE OVERHEID

N. 2009 — 2779

[C - 2009/35732]

**3 JULI 2009. — Besluit van de Vlaamse Regering
 houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004
 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning**

De Vlaamse Regering,

Gelet op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 1.1.4, 4.7.13, 4.3.1, § 1, 1^ob en 4.3.1, § 2, eerste lid;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning;

Gelet op het begrotingsakkoord, gegeven op 20 maart 2009;

Gelet op het advies 46.738/1 van de Raad van State, gegeven op 18 juni 2009, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Aan artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning, worden een punt 11° en 12° toegevoegd, die luiden als volgt :

« 11° mobiliteitsstudie : een document waarin de te verwachten of mogelijke mobiliteitseffecten van een voorgenomen project worden geanalyseerd en geëvalueerd, en waarin aangegeven wordt op welke wijze de nadelige mobiliteitseffecten vermeden, beperkt of verholpen kunnen worden.

12° brutovloeroppervlakte : de som van de vloeroppervlakte voor alle bouwlagen, met inbegrip van de buitenmuren of vergelijkbare bouwdelen, uitgezonderd de vloeroppervlakte die uitsluitend wordt bestemd voor parkeerplaatsen. »

Art. 2. Aan artikel 7 van hetzelfde besluit wordt een punt 7° toegevoegd, dat luidt als volgt :

« 7° een mobiliteitsstudie met de gegevens, vermeld in bijlage IV, die bij dit besluit is gevoegd, als de aanvraag betrekking heeft op het aanleggen van ten minste 200 parkeerplaatsen, of het wijzigen van een bestaande parkeergelegenheid telkens het aantal parkeerplaatsen door de wijziging de drempel van 200 parkeerplaatsen of een veelvoud ervan overschrijdt; ».

Art. 3. Aan artikel 16 van hetzelfde besluit wordt een punt 13° toegevoegd, dat luidt als volgt :

« 13° een mobiliteitsstudie met de gegevens, vermeld in bijlage IV, als de aanvraag betrekking heeft op één of meer van de volgende projecten :

- a) het bouwen van ten minste 250 woongelegenheden;
- b) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor handel, horeca, kantoorfuncties en diensten met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 7 500 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 7500 m² of een veelvoud ervan overschrijdt;
- c) het bouwen van gebouwen of gebouwencomplexen voor de vestiging van industrie, K.M.O. en ambacht met een totale brutovloeroppervlakte na de werkzaamheden van ten minste 15 000 m², of het uitbreiden van dergelijke gebouwen of gebouwencomplexen, als de totale brutovloeroppervlakte door die uitbreiding de drempel van 15 000 m² of een veelvoud ervan overschrijdt.

De criteria, vermeld in het eerste lid, gelden onverkort de strengere criteria die in voorkomend geval zijn opgelegd bij een stedenbouwkundige verordening van de gemeenteraad. »

Art. 4. In hetzelfde besluit wordt een artikel 16/1 ingevoegd, dat luidt als volgt :

« Art. 16/1. De verplichting tot het opstellen van een mobiliteitsstudie, vermeld in artikel 7, 7° en artikel 16, 10°, geldt niet in de volgende gevallen :

- 1° als het project is onderworpen aan een milieueffectenrapportage waarin de te verwachten of mogelijke mobiliteitseffecten van dat project al worden geanalyseerd en geëvalueerd;
- 2° als het project deel uitmaakt van een verkavelingsproject waarvoor een verkavelingsvergunning werd verleend waarbij een mobiliteitsstudie werd gevoegd bij de verkavelingsaanvraag. »

Art. 5. Aan hetzelfde besluit wordt een bijlage IV toegevoegd, die als bijlage 1 bij dit besluit is gevoegd.

Art. 6. De gemeenteraden brengen de voorschriften van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen die gelden voor de opmaak en de inhoud van een mobiliteitstudie of alle daarmee vergelijkbare studies of rapporten binnen een termijn van zes maanden in overeenstemming met bijlage 1 van dit besluit.

Art. 7. Van de toepassing van dit besluit zijn de aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning vrijgesteld waarvoor het ontvangstbewijs is afgegeven of waarvan de aangetekende brief waarbij de aanvraag wordt ingediend, dateert van voor de datum van de inwerkingtreding van dit besluit.

Art. 8. Dit besluit treedt in werking op 1 september 2009.

Art. 9. De Vlaamse minister, bevoegd voor de Ruimtelijke Ordening, is belast met de uitvoering van dit besluit. Brussel, 3 juli 2009.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening,
D. VAN MECHELEN

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen,
K. VAN BREMPT

Bijlage 1

Bijlage IV. — Inhoudelijke vereisten voor een mobiliteitsstudie bij de aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning

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 wegdijt 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 op 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 toebedeling 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 verkeersdrukte, 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 overesteekbaarheid 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 infrastructuuraanpassingen 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. Die gegevens worden geïntegreerd in de nota, vermeld in artikel 7, 2°, artikel 11, 2°, en artikel 16, 2°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling voor een stedenbouwkundige vergunning.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 houdende wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 28 mei 2004 betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning.

Brussel, 3 juli 2009.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening,
D. VAN MECHELEN

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen,
K. VAN BREMPT

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

F. 2009 — 2779

[C - 2009/35732]

**3 JUILLET 2009. — Arrêté du Gouvernement flamand
modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 mai 2004
relatif à la composition du dossier de demande d'une autorisation urbanistique**

Le Gouvernement flamand,

Vu le Codex flamand sur l'aménagement du territoire, articles 1.1.4, 4.7.13, 4.3.1, § 1^{er}, 1^ob et 4.3.1, § 2, alinéa premier;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 mai 2004 relatif à la composition du dossier de demande d'une autorisation urbanistique;

Vu l'accord du Ministre flamand, ayant le budget dans ses attributions, donné le 20 mars 2009;

Vu l'avis 46.738/1 du Conseil d'Etat, donné le 18 juin 2009, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa premier, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre flamand des Finances et du Budget et de l'Aménagement du territoire et de la Ministre flamande de la Mobilité, de l'Economie sociale et de l'Egalité des chances;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 mai 2004 relatif à la composition du dossier de demande d'une autorisation urbanistique, sont ajoutés un point 11° et un point 12°, libellés comme suit :

« 11° étude de mobilité : un document qui analyse ou évalue les effets attendus ou potentiels sur la mobilité d'un projet envisagé, et qui indique comment les effets néfastes sur la mobilité peuvent être évités ou atténués ou comment y remédier.

12° superficie au sol brute : la somme de la superficie au sol de toutes les couches de construction, en ce compris les murs extérieurs ou des parties de construction comparables, à l'exception de la superficie au sol destinée exclusivement à des emplacements de parking. »

Art. 2. A l'article 7 du même arrêté est ajouté un point 7°, libellé comme suit :

« 7° une étude de mobilité reprenant les données visées à l'annexe IV, jointe au présent arrêté, lorsque la demande porte sur l'aménagement d'au moins 200 emplacements de parking, ou sur la modification d'un parking existant chaque fois que le nombre d'emplacements de parking dépasse, suite à cette modification, le seuil de 200 emplacements ou un multiple de ce chiffre; ».

Art. 3. A l'article 16 du même arrêté est ajouté un point 13°, libellé comme suit :

« 13° une étude de mobilité reprenant les données visées à l'annexe IV, lorsque la demande porte sur un ou plusieurs des projets suivants :

- a) la construction d'au moins 250 logements;
- b) la construction d'immeubles ou de complexes d'immeubles pour le commerce, l'horeca, des fonctions de bureau et des services présentant une superficie au sol brute totale après les travaux d'au moins 7 500 m², ou l'extension de tels immeubles ou complexes d'immeubles, lorsque la superficie au sol brute totale dépasse, suite à cette extension, le seuil de 7 500 m², voire un multiple de ce chiffre;
- c) la construction d'immeubles ou de complexes d'immeubles pour l'implantation d'industries, de P.M.E. et d'entreprises artisanales avec une superficie au sol brute totale après les travaux d'au moins 15 000 m², ou l'extension de tels immeubles ou complexes d'immeubles, lorsque la superficie au sol brute totale dépasse suite à cette extension le seuil de 15 000 m² ou un multiple de ce chiffre.

Les critères visés à l'alinéa premier s'appliquent sans préjudice des critères plus stricts qui sont le cas échéant imposés par un règlement urbanistique du conseil communal. »

Art. 4. Dans le même arrêté est inséré un article 16/1, libellé comme suit :

« Art. 16/1. L'obligation de réaliser une étude de mobilité, telle que visée aux articles 7, 7° et 16, 10°, ne s'applique pas dans les cas suivants :

- 1° lorsque le projet est soumis à un rapport d'incidence sur l'environnement qui analyse et évalue les effets attendus ou potentiels de ce projet sur la mobilité;
- 2° lorsque le projet fait partie d'un projet de lotissement pour lequel une autorisation de lotissement a été délivrée, une étude de mobilité ayant été jointe à la demande de lotissement. »

Art. 5. Au même arrêté est ajoutée une annexe IV, qui est jointe en annexe 1^{re} au présent arrêté.

Art. 6. Les conseils communaux rendent les prescriptions des règlements urbanistiques communaux qui s'appliquent à l'établissement et au contenu d'une étude de mobilité ou de tous les études ou rapports comparables, conformes à l'annexe 1 du présent arrêté et ce, dans un délai de six mois.

Art. 7. Sont exemptées de l'application du présent arrêté, les demandes d'autorisation urbanistique pour lesquelles l'accusé de réception a été délivré ou dont la lettre recommandée introduisant la demande date d'avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 8. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} septembre 2009.

Art. 9. Le ministre flamand, ayant l'aménagement du territoire dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 3 juillet 2009.

Le Ministre Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

Le Ministre flamand des Finances et du Budget et de l'Aménagement du Territoire,
D. VAN MECHELEN

La Ministre flamande de la Mobilité, de l'Economie sociale et de l'Egalité des Chances,
K. VAN BREMPT

Annexe 1^{re}

Annexe IV. — Exigences de fond pour une étude de mobilité dans le cadre d'une demande d'autorisation urbanistique

Une étude de mobilité doit contenir les composantes suivantes.

1. Profil d'accessibilité

1.1. 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 modalités d'implantation du projet, des possibilités d'accès actuelles, tant en voiture que par les transports en commun, 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 fraction de journée travailleurs visiteurs habitants/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) Commentaire :

1) Nature/but/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. 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) Commentaire :

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, 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 une indication des endroits où risquent de se produire 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 en temps réel time 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 de remède 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 de modération	Voies d'accès
Concept d'aménagement	
Modifications dans l'ampleur du projet	
Infrastructure/technique de circulation	
Mesures d'encadrement	carrefours
Mesures de modération	parking
	signalisation
	trafic motorisé
	transports en commun
	vélo
	piéton
	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 respectueuses de l'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 aigue (horaires glissants, livraison à domicile).

Des adaptations de l'infrastructure peuvent également contribuer à un « modal shift » (aménagement piste cyclable afin d'augmenter la part des cyclistes). Chaque étude de mobilité doit comporter un volet consacré au 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. Par une extension ou une amélioration de l'infrastructure disponible. Nous pensons à l'aménagement d'une bande de circulation supplémentaire ou 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 de modération, 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. Ces données sont intégrées dans la note visée aux articles 7, 2°, 11, 2°, et 16, 2°, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 mai 2004 relatif à la composition du dossier de demande d'une autorisation urbanistique.

Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 3 juillet 2009 modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 mai 2004 relatif à la composition du dossier de demande d'une autorisation urbanistique.

Bruxelles, le 3 juillet 2009.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

K. PEETERS

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

D. VAN MECHELEN

La Ministre flamande de la Mobilité, de l'Economie sociale et de l'Egalité des Chances,

K. VAN BREMPT