



Datum:	09/08/2017
Datum wijziging: (wijzigingen zijn gemarkeerd)	/
Onderwerp:	Handleiding “Aanleg van waterwegen en havens”
Rubrieken:	I, 11 en 12 II, 10f en 10g

Inhoud

1. Doel	3
2. Rubrieken	4
3. Definities.....	5
3.1 De betekenis van de termen “waterweg”, “haven”, “zeehandelhaven” en “haveninstallatie”..	5
3.1.1 Waterwegen	5
3.1.2 Havens, zeehandelshavens en haveninstallaties	5
3.2 De betekenis van “aanleg” van een waterweg	6
3.2.1 Aanleg van een nieuwe waterweg	6
3.2.2 Verbreding van een waterweg	6
3.2.3 Verlenging en verlegging van een waterweg	7
4. Onder welke rubriek vallen de projecten m.b.t. aanleg van waterwegen.....	7
4.1 Rubriek 11 van bijlage I	7
4.1.1 Algemeen.....	7
4.1.2 Upgrade van waterweg tot klasse V of VI	8
4.2 Rubriek 12 van bijlage I	8
4.2.1 Pierprojecten.....	8
4.2.2 Zeehandelshavens die schepen van meer dan 1.350 ton kunnen ontvangen.....	9
4.3 Rubriek 10g en 10f van bijlage II	9

4.4 De wijzigings- en uitbreidingsrubrieken	9
4.4.1 De wijzigings- en uitbreidingsrubrieken van bijlage I, II en III	9
4.4.2 Wijzigingen en uitbreidingen van waterwegen.....	11

1. Doel

Dit document heeft tot doel om te verduidelijken welke project-m.e.r.-verplichtingen bestaan voor projecten die betrekking hebben op de aanleg van waterwegen, havens en haveninstallaties en projecten die wijzigingen of uitbreidingen van zulke projecten inhouden.

2. Rubrieken

Bijlage I

Rubriek 11

Aanleg van waterwegen en havens voor de binnenscheepvaart voor schepen van meer dan 1.350 ton.

Rubriek 12

Zeehandelshavens, met het land verbonden en buiten havens gelegen pieren voor lossen en laden (met uitzondering van pieren voor veerboten) die schepen van meer dan 1.350 ton kunnen ontvangen.

Bijlage II

Rubriek 10f

Aanleg van havens en haveninstallaties, met inbegrip van visserijhavens, waaronder de aanleg van dokken en sluisen.

Rubriek 10g

Aanleg van waterwegen

Bijlage III

_1

¹ Er is geen rubriek opgenomen in bijlage III die betrekking heeft op aanleg van waterwegen en havens. Verscheidene projecten m.b.t. waterwegen en havens zullen wel onder de wijzigings- en uitbreidingsrubriek van bijlage III vallen (zie verder).

3. Definities

In dit hoofdstuk zullen de termen “aanleg”, “waterwegen”, “havens”, “zeehandelhavens” en “haveninstallaties” nader toegelicht worden en zal verduidelijkt worden hoe deze geïnterpreteerd moeten worden in de Vlaamse m.e.r.-regelgeving.

De term “pieren” uit rubriek 12 van bijlage I zal in een afzonderlijk hoofdstuk toegelicht worden. Daar zal dan ook aangegeven worden welke pierprojecten onder deze rubriek vallen.

3.1 De betekenis van de termen “waterweg”, “haven”, “zeehandelhaven” en “haveninstallatie”

3.1.1 Waterwegen

In artikel 3, §2, 47° van het D.I.W. wordt een waterweg als volgt gedefinieerd: “**een als bevaarbaar aangeduide waterloop of kanaal met een verbindingsfunctie via het water, alsmede de havens en dokken**”. Deze definitie wordt ook gebruikt in deze handleiding.

De waterwegen zijn onderverdeeld in zes klassen, volgens de maximaal toegelaten scheepsmaat of de zogenaamde **CEMT-classificatie**. De CEMT-klassen zijn: klasse I, II, III, IV, V en VI. De CEMT-klasse IV komt in de praktijk overeen met een waterweg voor schepen van 1350 ton, waarbij “waterwegen voor schepen van meer dan 1350 ton” dan ook geïnterpreteerd moet worden als de waterwegen van CEMT-klasse V en VI.

3.1.2 Havens, zeehandelshavens en haveninstallaties

Met de term “**havens**”² wordt het waterwegennetwerk in een havengebied bedoeld. De term “havens” vormt dus een deelgroep van de ruimere term “waterwegen”, gezien “havens” expliciet vernoemd worden onder de ruime definitie van een “waterweg” (zie hoger).

Met de term “**zeehandelhavens**” wordt het waterwegennetwerk in een zeehavengebied bedoeld. De term “zeehandelhavens” vormt op zijn beurt dus een deelgroep van de ruimere term “havens” en dus ook van “waterwegen”. Zeehandelshavens zijn die havens die binnen de afbakening van een zeehavengebied liggen (i.e. Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende).

Met de term “**haveninstallaties**” worden de onroerende infrastructures bedoeld die een onlosmakelijk deel uitmaken van de waterweg en die nodig zijn voor de bediening van het waterwegennetwerk in een havengebied (zoals sluizen en **pieren**). **Dokken** en **sluizen**³ worden expliciet genoemd als zijnde “haveninstallaties” in rubriek 10f van bijlage II. De term haveninstallaties dient dus eng geïnterpreteerd te worden.

² Ook “visserijhavens” vallen onder de term “havens”.

³ Dokken vallen trouwens ook onder de ruime definitie van een “waterweg” (zie hoger). Sluizen dienen beschouwd te worden als infrastructuurwerken die onlosmakelijk deel uitmaken van de waterweg waarop deze gebouwd zijn en ze vallen derhalve ook onder de term “waterwegen”.

De aanleg van en werken aan andere kleinere maritieme haveninfrastructuren vallen NIET onder de termen “aanleg van waterwegen, havens en haveninstallaties”. Zulke werken vallen onder de W/U-rubriek van rubriek 13 van bijlage III (zie verder) indien deze tenminste leiden tot een toename van de gebruiksintensiteit. Zulke werken worden dan beschouwd als wijzigingen of uitbreidingen van (het waterwegennetwerk van) de haven.

3.2 De betekenis van “aanleg” van een waterweg

Gezien “havens”, “zeehandelshavens” en “haveninstallaties” dus eigenlijk een deelgroep uitmaken van de ruim te interpreteren term “waterwegen”, zal hier onder enkel gesproken worden over de aanleg van waterwegen.

3.2.1 Aanleg van een nieuwe waterweg

De term “aanleg” wijst op de creatie van iets nieuws, i.c. een **nieuwe waterweg**. Men kan dus argumenteren dat onder de rubriek “aanleg van waterwegen” in eerste instantie de aanleg van een nieuwe waterweg bedoeld wordt waar tevoren nog geen infrastructuur aanwezig was. Gezien de ruime definitie van de term “waterweg”, valt ook de aanleg van een nieuw dok of een nieuwe sluis⁴ hier onder.

Onder de “**aanleg van een nieuwe sluis**” dient verstaan te worden de aanleg van een nieuw sluizencomplex (bestaande uit één of meerdere sluizen) alsook de verlenging, verlegging of verbreding van een bestaand sluizencomplex buiten zijn huidige contouren.

Voorbeeld - De uitbreiding van een sluizencomplex met een extra sluis buiten de bestaande contouren van het complex, valt onder rubriek 11 van bijlage I of onder rubriek 10f of g van bijlage II, afhankelijk van de CEMT-klasse van de waterweg.

3.2.2 Verbreding van een waterweg

De term “aanleg” dient ruimer geïnterpreteerd te worden dan enkel de aanleg van een nieuwe waterweg. Ook bepaalde verbredingen van een bestaande waterweg dienen beschouwd te worden als de aanleg van een waterweg, namelijk de “**verbreding van een waterweg over een bepaald segment van die waterweg teneinde de capaciteit van die waterweg over dat segment te verhogen**”.

Verbredingen die niet onder deze omschrijving vallen, worden niet beschouwd als de aanleg van een waterweg. Een aantal elementen in bovenstaande omschrijving worden hier onder nog verduidelijkt:

⁴ Een sluis (binnen of buiten een havengebied) moet beschouwd worden als een infrastructuurwerk dat onlosmakelijk deel uitmaakt van de waterweg waarop deze gebouwd is en valt derhalve ook onder de term “waterwegen”. De aanleg van een sluis in een havengebied wordt bovendien expliciet vernoemd in rubriek 10f van bijlage II.

- Zowel een verbreding die bestaat uit het verleggen van één van de oevers als van beide oevers worden hier bedoeld.
- Bovenstaande omschrijving is zowel van toepassing op (natuurlijke) waterlopen als op (kunstmatige) kanalen.
- Elke verbreding die tot doel heeft om de capaciteit te verhogen, valt onder de omschrijving, niet enkel verbredingen die leiden tot een hogere CEMT-classificatie van de waterloop. Een verbreding zonder dat de CEMT-classificatie verandert, valt dus ook onder de omschrijving.
- De termen “over een bepaald segment van de waterweg” dienen ruim geïnterpreteerd te worden. Strikt lokale verbredingen (bijvoorbeeld het wegwerken van een versmalling onder een brug) vallen hier echter niet onder.
- Ook de verbreding van een dok valt hier onder als het aan de volledige omschrijving voldoet.
- Ook de verbreding van een sluis binnen de contouren van het bestaande sluisencomplex valt hier onder.

3.2.3 Verlenging en verlegging van een waterweg

De **verlenging** van een bestaande waterweg valt onder de termen “aanleg van waterwegen”. Het betreft hier immers in feite de aanleg van een nieuw stuk waterweg.

De **verlegging** van een bestaande waterweg valt onder de termen “aanleg van waterwegen”. Het betreft hier immers in feite de aanleg van een stuk waterweg op locatie waar voorheen nog geen waterweg was.

4. Onder welke rubriek vallen de projecten m.b.t. aanleg van waterwegen

4.1 Rubriek 11 van bijlage I

“Aanleg van waterwegen en havens voor de binnenscheepvaart voor schepen van meer dan 1.350 ton”

4.1.1 Algemeen

De waterwegen die onder klasse V en VI vallen, dus waterwegen bestemd voor schepen met een tonnenmaat van meer dan 1.350 ton, worden beoogd in **rubriek 11 van bijlage I**. De aanleg van zulk een nieuwe waterweg, maar ook de onder hoofdstuk 3.2 vermelde verbredingen, verlengingen en verleggingen van zulk een reeds bestaande waterweg vallen onder rubriek 11 van bijlage I. Ook de aanleg van een dok en een sluisencomplex op zo een waterweg valt onder die rubriek 11 van bijlage I. Voor zulke projecten moet verplicht een project-MER opgemaakt worden.

4.1.2 Upgrade van waterweg tot klasse V of VI

Wanneer een bestaande waterweg van klasse I, II, III of IV geüpgraded wordt tot een waterweg van klasse V of VI, dan vallen de werken die nodig zijn voor deze upgrade onder rubriek 11 van bijlage I.

Ook de werken aan een sluizencomplex die zorgen voor een upgrade tot klasse V of VI van het complex en/of de aanliggende waterweg vallen onder rubriek 11 van bijlage I.

4.2 Rubriek 12 van bijlage I

“Zeehandelshavens, met het land verbonden en buiten havens gelegen pieren voor lossen en laden (met uitzondering van pieren voor veerboten) die schepen van meer dan 1.350 ton kunnen ontvangen”

Hier onder zullen eerst de in deze rubriek vernoemde pierprojecten besproken worden en vervolgens de vernoemde zeehandelshavens.

4.2.1 Pierprojecten

“met het land verbonden en buiten havens gelegen pieren voor lossen en laden (met uitzondering van pieren voor veerboten) die schepen van meer dan 1.350 ton kunnen ontvangen”

Enkel pierprojecten die cumulatief aan onderstaande voorwaarden voldoen, vallen onder bovengenoemde rubriek.

- Enkel pieren die **met het land verbonden** zijn vallen er onder.
- Enkel pieren die **buiten een havengebied** gelegen zijn vallen er onder. De havengebieden in Vlaanderen zijn alle afgebakend via een gewestelijk RUP.
- Enkel pieren die dienen voor het **lossen en laden** van goederen vallen onder bovengenoemde rubriek. Pieren voor veerboten vallen er expliciet niet onder, maar ook andere soorten pieren (vb. recreatiepiersen) vallen er niet onder.
- Enkel pieren die **schepen van meer dan 1.350 ton** kunnen ontvangen vallen er onder.

Pierprojecten die niet cumulatief aan bovenstaande voorwaarden voldoen, vallen alvast niet onder (rubriek 12 van) bijlage I. Mogelijk vallen ze dan echter wel nog onder rubriek 10f van bijlage II, indien ze tenminste in een havengebied gelegen zijn. Pieren worden immers als haveninstallatie beschouwd (zie hoger).

4.2.2 Zeehandelshavens die schepen van meer dan 1.350 ton kunnen ontvangen

“Zeehandelshavens” zoals bedoeld in rubriek 12 van bijlage I maken -volgens de interpretatie die aangehouden wordt in deze handleiding- een deelgroep uit van “havens en waterwegen” zoals bedoeld in rubriek 11 van bijlage I. Hetgeen onder hoofdstuk 4.1 wordt gesteld, geldt dus ook voor deze rubriek.

4.3 Rubriek 10g en 10f van bijlage II

“Aanleg van havens en haveninstallaties, met inbegrip van visserijhavens, waaronder de aanleg van dokken en sluzen.” (10f)

“Aanleg van waterwegen” (10g)

De waterwegen die onder klasse I, II, III en IV vallen, dus bestemd voor schepen met een gemiddelde maximale tonnenmaat van 1.350 ton, worden de facto beoogd in **rubriek 10g van bijlage II**.

De aanleg van zulk een nieuwe waterweg, maar ook de onder hoofdstuk 3.2 vermelde verbredingen, verlengingen en verleggingen van zulk een reeds bestaande waterweg vallen onder rubriek 10g van bijlage II. Ook de aanleg van een dok en een sluzencomplex op zo een waterweg valt onder die rubriek 10g van bijlage II.

Voor projecten die onder bijlage II vallen moet juridisch gezien in principe een project-MER opgemaakt worden, maar de initiatiefnemer heeft voor een bijlage II-project steeds het recht om een ontheffing in te dienen bij de dienst Mer indien hij van mening is dat hij kan aantonen dat het project duidelijk geen aanzienlijk milieueffecten veroorzaakt. De dienst Mer kan dan eventueel een ontheffing van de plicht tot opmaak van een project-MER toekennen.

Gezien de termen “aanleg van waterwegen” ruim geïnterpreteerd worden, vallen de facto alle projecten die bedoeld worden onder rubriek 10f ook onder rubriek 10g. Het is immers perfect mogelijk dat één project onder verschillende m.e.r.-rubrieken valt.

4.4 De wijzigings- en uitbreidingsrubrieken

4.4.1 De wijzigings- en uitbreidingsrubrieken van bijlage I, II en III

Voor elk project m.b.t. waterwegen dient vooreerst afgetoetst te worden of het project onder één van de bovenstaande rubrieken van bijlage I en II m.b.t. aanleg van waterwegen en havens valt. Is dat niet het geval, dan dient nog steeds afgetoetst te worden of het project onder één van de wijzigings- en uitbreidingsrubrieken van bijlage I, II of III valt. Zowel in bijlage I (rubriek 28), bijlage II (rubriek 13) als bijlage III (rubriek 13) is immers een wijzigings- en uitbreidingsrubriek (W/U-rubriek) opgenomen. Hieronder worden W/U-rubrieken vooreerst tekstueel weergegeven:

Rubriek 28 van bijlage I

Rubriek 28a

Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage I genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan.

Rubriek 28b

Wijziging of uitbreiding van de in bijlage I, II of III opgenomen projecten, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding geeft tot een overschrijding van de in bijlage I genoemde drempelwaarden (niet in rubriek 28, a) opgenomen wijziging of uitbreiding). Van deze overschrijding van de drempelwaarde is sprake ofwel als de drempelwaarde van bijlage I voor het eerst wordt overschreden door het samenvoegen van de reeds vergunde en de nog te vergunnen activiteiten (= project) ofwel als de verschillende uitbreidingen samen, sinds de laatst verleende ontheffing of goedgekeurd MER (voor zover deze bestaan), groter zijn dan de drempelwaarde van bijlage I.

Rubriek 13 van bijlage II

Rubriek 13a

Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding op zich voldoet aan de in bijlage II genoemde drempelwaarden, voor zover deze bestaan (niet in bijlage I opgenomen wijziging of uitbreiding);

Rubriek 13b

Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III, waarvoor reeds een vergunning is afgegeven, die zijn of worden uitgevoerd, wanneer die wijziging of uitbreiding aanleiding geeft tot een overschrijding van de in bijlage II genoemde drempelwaarden (niet in bijlage I of in rubriek 13. a) van bijlage II opgenomen wijziging of uitbreiding). Van deze overschrijding van de drempelwaarde is sprake ofwel als de drempelwaarde van bijlage II voor het eerst wordt overschreden door het samenvoegen van de reeds vergunde en de nog te vergunnen activiteiten (= project) ofwel als de verschillende uitbreidingen samen, sinds de laatst verleende ontheffing of goedgekeurd MER (voor zover deze bestaan), groter zijn dan de drempelwaarde van bijlage II.

Rubriek 13 van bijlage III

Wijziging of uitbreiding van projecten van bijlage I, II of III waarvoor reeds een vergunning is afgegeven en die zijn of worden uitgevoerd (niet in bijlage I of II opgenomen wijziging of uitbreiding).

4.4.2 Wijzigingen en uitbreidingen van waterwegen

4.4.2.1 Verwijzing naar de specifieke handleiding

De dienst Mer heeft een specifieke handleiding opgemaakt voor de wijzigings- en uitbreidingsrubrieken. Daarin staat o.a. het volgende:

“Enkel veranderingen die redelijkerwijze kunnen leiden tot een wijziging (meestal: verhoging) van de intensiteit van een activiteit en/of die kunnen leiden tot een wijziging van het gebruik (meestal: intensiever gebruik) van de infrastructuur vallen onder de W/U-rubriek. Veranderingen aan een project (of activiteit) die redelijkerwijze niet kunnen leiden tot een intensiteitsverandering, vallen dus niet onder de W/U-rubriek.”

Dit algemeen principe is ook van toepassing m.b.t. veranderingen aan bestaande waterwegen en havens. Het is dus niet de bedoeling om elke kleine feitelijke verandering aan een bestaande waterweg ook sowieso te bestempelen als zijnde een verandering (i.e. wijziging of uitbreiding) die valt onder één van de W/U-rubrieken en dus leidt tot project-m.e.r.-verplichtingen. Bovenstaand algemeen principe specifiek vertaald naar waterwegen en havens toe wordt:

“Enkel veranderingen die redelijkerwijze kunnen leiden tot een wijziging van de gebruiksintensiteit van (een deel van) de waterweginfrastructuur en/of veranderingen die redelijkerwijze een impact kunnen hebben op het watersysteem vallen onder de W/U-rubriek. Veranderingen die redelijkerwijze niet kunnen leiden tot een intensiteitsverandering of redelijkerwijze geen impact hebben op het watersysteem, vallen dus niet onder de W/U-rubriek.”

4.4.2.2 Voorbeelden van wijzigingen en uitbreidingen van bestaande waterwegen

Een aantal projecten aan waterwegen of havens zullen onder de W/U-rubrieken vallen. Het is niet mogelijk om in deze handleiding een exhaustieve lijst te maken van projecten die er enerzijds wel en anderzijds niet onder vallen. Daarom worden hier onder bij wijze van voorbeeld een aantal projecten opgelijst die uitdrukkelijk wel en uitdrukkelijk niet onder W/U-rubriek vallen.

Onderstaande projecten moeten beschouwd worden als vallende onder één van de W/U-rubrieken:

- aanleg van en werken aan een kaaimuur⁵
- aanleg van en werken aan kleinere maritieme haveninfrastructuren die leiden tot een toename van de gebruiksintensiteit van de haven (vb. bijkomende dukdalven)
- ...

Onderstaande projecten moeten NIET beschouwd worden als zijnde een wijziging of uitbreiding van een bestaande waterweg⁶:

⁵ Een kaaimuur is een plaats langs een waterweg waar men goederen kan laden en lossen.

⁶ Er dient voor deze projecten wel nog steeds in concreto getoetst te worden of ze niet onder een andere m.e.r.-rubriek vallen en derhalve toch m.e.r.-plichtig zijn.

- het wegwerken van een verenging⁷ van de waterweg onder een brug
- werken aan een sluis of sluisencomplex die geen vergroting van een sluis inhouden (vb. sluisdeuren vervangen)
- instandhoudings-, herstel-, of onderhoudsbaggerwerken aan waterwegen
- verdieping⁸ van een waterweg
- aanleg van een vistrap op een waterweg
- aanleg van een visnevengeul langs een waterweg
- aanleg van een brug⁹ over een waterweg
- aanleg van een terugpompinstallatie op een waterweg¹⁰
- aanleg van en werken aan tunnels¹¹ en duikers onder een waterweg
- werken aan de dijken van een waterweg
- ...

4.4.2.4 Valt het project onder de W/U-rubriek van bijlage I, II of III?

4.4.2.4.1 W/U-rubriek van bijlage I

Geen enkel project m.b.t. een wijziging of uitbreiding van een waterweg of haven valt onder rubriek 28 van bijlage I.

Rubriek 28 van bijlage I betreft enkel projecten die een bepaalde drempel (helpen) overschrijden van één van de rubrieken van bijlage I. Of nog anders gezegd: rubriek 28 is enkel toepasbaar op rubrieken van bijlage I met een drempel. Hoewel rubriek 11 van bijlage I wel de vermelding “1.350 ton” bevat, kan die vermelding niet beschouwd worden als zijnde een (échte) drempel (zie verder voor de motivatie). Gezien rubriek 11 van bijlage I dus geen (échte) drempel heeft, kan rubriek 28 van bijlage I dan ook niet van toepassing zijn op rubriek 11 van bijlage I.

Motivatie

Met het gebruikte criterium (i.c. 1.350 ton) heeft de regelgever de bedoeling gehad om zich te richten op een bepaalde categorie van waterwegen overeenkomstig de CEMT-klassen, en niet om zich te richten op de individuele vrachtcapaciteit van verschillende schepen. De vermelding “1.350 ton” heeft betrekking op het maatvoerend schip voor een waterweg. Je kan hier dan ook niet spreken van een criterium waarvan de cijferwaarde continu (zoals in een opslaghoeveelheid of oppervlakte) of in een doorlopende reeks (zoals bij aantal windturbines) kan oplopen, zoals dat voor de meeste drempelwaardes in de MER-rubrieken wel het geval is. Je kan dus zeker geen CEMT-klassen gaan samenvoegen zoals je dat met individuele capaciteiten wel doet.

⁷ Zolang het wegwerken van de verenging binnen de breedte van de waterweg blijft, is er geen sprake van een verbreding.

⁸ Sommige verdiepingen zullen mogelijk wel onder rubriek 10h van bijlage II vallen.

⁹ De aanleg van een nieuwe brug of werken aan bestaande bruggen (vb. verhogen van een brug) vallen wel onder de rubriek “aanleg van wegen”.

¹⁰ Zulk een project valt wel onder rubriek 10p) van bijlage II.

¹¹ De aanleg van een nieuwe tunnel valt wel onder de rubriek “aanleg van wegen”.

4.4.2.4.2 W/U-rubriek van bijlage II

Geen enkel project m.b.t. een wijziging of uitbreiding van een waterweg valt onder rubriek 13 van bijlage II.

Rubriek 13 van bijlage II betreft enkel projecten die een bepaalde drempel (helpen) overschrijden van één van de rubrieken van bijlage II. Rubriek 13 is dus enkel toepasbaar op rubrieken van bijlage II met een drempel. Gezien rubriek 10g van bijlage II (“aanleg van waterwegen”) geen drempel heeft, kan rubriek 13 van bijlage II dan ook niet van toepassing zijn op rubriek 10g van bijlage II.

4.4.2.4.3 W/U-rubriek van bijlage III

Projecten die beschouwd worden als een wijziging of uitbreiding van een bestaande waterweg of haven vallen steeds onder rubriek 13 van bijlage III.

Voor projecten die onder bijlage III vallen moet juridisch gezien in principe een project-MER opgemaakt worden, maar de initiatiefnemer kan er ook voor opteren -en zal dat in de overgrote meerderheid van de gevallen dan ook doen- om een project-m.e.r.-screeningsnota te voegen bij zijn vergunningsaanvraag indien hij van mening is dat hij kan aantonen dat het project duidelijk geen aanzienlijk milieueffecten veroorzaakt.

Het betreft hier dus wijzigingen of uitbreidingen aan een bestaande waterweg of haven, ongeacht of deze waterweg of haven bestemd is voor het gebruik van schepen van meer (bijlage I) of minder (bijlage II) dan 1.350 ton.

Het is mogelijk dat een aantal relatief grote projecten onder rubriek 13 van bijlage III zullen vallen. Voor zulke projecten kan de initiatiefnemer er uiteraard onmiddellijk voor kiezen om een project-MER op te maken. Het is ook denkbaar dat de vergunningverlener voor zulke projecten geen ontheffing van de project-m.e.r.-plicht zal toekennen en er dus een project-MER opgemaakt zal moeten worden.