



ADVIES

10 september 2009

TWEEDE SLUIS WAASLANDHAVEN

## Inhoud

Inleiding .....	3
Krachtlijnen .....	4
Advies .....	5
1. Algemene bemerking .....	5
2. Situering project .....	5
3. Aandachtspunten.....	6
3.1. Algemeen .....	6
3.2. Sluisdiepte .....	8
3.3. Mobiliteit .....	8
3.4. Lucht .....	9
3.5. Natuurcompensatie .....	10
3.6. Overige aspecten .....	10

## Inleiding

De Minaraad ontving op 21 april 2009 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een adviesvraag over het project Tweede Sluis Waaslandhaven, meer bepaald over het project-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De adviestermijn bedroeg vier maanden.

Net als bij het advies over het Strategisch Plan voor de Haven van Antwerpen opteerde de Minaraad bij de opmaak van dit advies voor een actieve inbreng van de betrokken provinciale en gemeentelijke milieuraden.

Ter voorbereiding van dit advies organiseerde de Minaraad op 9 juni 2009 een hoorzitting over het project Tweede Sluis Waaslandhaven met de betrokken milieuraden.<sup>1</sup> Vervolgens werd een schriftelijke procedure opgestart en vond er een werkgroepvergadering plaats op 27 augustus. Ook bij deze fasen van het adviesproces werden de lokale milieuraden betrokken. De Minaraad heeft grote waardering voor alle inspanningen die door de lokale milieuraadsleden zijn geleverd en voor hun kwaliteitsvolle inbreng. Voorliggend advies is evenwel een advies van de Minaraad en geen gezamenlijk advies met de lokale milieuraden.

Walter Roggeman  
Voorzitter Minaraad

---

<sup>1</sup> Verslag van de hoorzitting: <http://www.minaraad.be/hoorzittingen/2009/hoorzitting-tweede-maritieme-toegang-tot-de-waaslandhaven>.

## Krachtlijnen

De Minaraad stelt vast dat de Vlaamse Regering op 24 juli 2009 een beslissing nam met betrekking tot de aanleg van een tweede sluis in de Waaslandhaven en de keuze voor een diepe variant. Hoewel het de Minaraad verwondert dat de Vlaamse Regering de wettelijke adviestertermijn van 4 maanden niet heeft gerespecteerd, wenst de Raad toch advies uit te brengen over dit dossier in de hoop dat de bemerkingen nog kunnen meegenomen worden in de latere fasen van het proces.

Het project Tweede Sluis Waaslandhaven kan gesitueerd worden op het Linkerscheldeoevergebied van de haven van Antwerpen. Voor de haven van Antwerpen werd een Strategisch Plan (SPHA) opgemaakt dat de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de haven schetst aan de hand van een aantal scenario's. De afbakening van het zeehavengebied Antwerpen zal gebeuren via het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) dat in voorbereiding is. Op ruimtelijk vlak is de afbakenings-GRUP echter niet nodig om de sluis te kunnen realiseren omdat de ruimtelijke reservaties voor die sluis al in het GRUP 'afbakening Waaslandhaven fase 1' (definitief vastgesteld op 16 december 2005) waren voorzien. De Minaraad beperkt zich in dit advies tot het project Tweede Sluis Waaslandhaven en gaat niet dieper in op de afbakeningsscenario's voor de haven van Antwerpen.

De Minaraad sluit zich aan bij de redenering dat een tweede ontsluiting van de Waaslandhaven noodzakelijk is en steunt de optie van een diepe sluis maar schetst in zijn advies een aantal randvoorwaarden bij het project. De investering van een sluis moet gepaard gaan met een verhoging van de ruimteproductiviteit zodat de Waaslandhaven verder economisch kan ontwikkeld worden. De Minaraad vraagt ook om zowel in de MKBA als in de project-MER meer aandacht te besteden aan de inpassing van het project Tweede Sluis Waaslandhaven in een overkoepelend kader van alle Vlaamse zeehavens.

De bouw van de tweede zeesluis moet aangevuld worden met bijkomende infrastructuurinvesteringen zodat er een modal shift richting binnenvaart en spoor kan plaatsvinden. Het voorzien van een alternatief transportsysteem tussen linker- en rechteroever is volgens de Minaraad een interessante onderzoekspiste, maar nog te prematuur om als milderende maatregel in de project-MER opgenomen te worden.

De Minaraad heeft bedenkingen bij de manier waarop de luchtemissies in de project-MER worden ingeschat. Er wordt verondersteld dat alle wettelijk opgelegde reductiedoelstellingen effectief gehaald zullen worden. De Minaraad wijst erop dat om aan de huidige en toekomstige normen te voldoen zware inspanningen zullen moeten geleverd worden door alle sectoren. Ook in de MKBA is het van belang de reële milieukost van onder meer luchtvervuiling in kaart te brengen en te laten doorwegen.

De project-MER vraagt natuurcompensaties voor het verdwijnen van de broedplaatsen van de zwartkopmeeuw en de aantasting van het leefgebied van de rugstreeppad. Daarnaast vraagt de Minaraad ook om het algemene verlies aan visbroedplaatsen te compenseren.

Met betrekking tot de baggerwerkzaamheden wijst de Minaraad erop dat een maximaal hergebruik van de gronden wenselijk is. Voor de opvang van slib zal een slibvang aangelegd worden. Een periodieke monitoring van deze slibvang acht de Minaraad noodzakelijk.

## 1. Algemene bemerking

[1] **Advies Minaraad werd niet afgewacht.** Conform het subsidiebesluit van 14 december 2007 werd de Minaraad om advies gevraagd over het project "tweede sluis Waaslandhaven" op 21 april 2009.<sup>2</sup> De wettelijke adviestertermijn bedraagt 4 maanden (art. 3 §3). Op 24 juli 2009 nam de Vlaamse Regering de volgende beslissing: *"In het kader van de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven neemt de Vlaamse Regering kennis van de resultaten van de plan-MER, de project-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Op basis daarvan, en omdat er geen minder schadelijke redelijke alternatieven zijn, kiest ze voor de diepe sluisvariant als een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven en voor een aantal compensatiezones. Het betreft een project met dwingende redenen van groot openbaar belang, waarvoor projectgerelateerde, compenserende maatregelen worden uitgebouwd."*<sup>3</sup> Het verwondert de Minaraad dat de Vlaamse Regering de wettelijke adviestertermijn niet heeft gerespecteerd. Toch wenst de Minaraad advies uit te brengen over dit dossier in de hoop dat de bemerkingen nog kunnen meegenomen worden in de latere fasen van het proces.

## 2. Situering project

[2] **Haven van Antwerpen.** De Waaslandhaven is het Linkerscheldeoevergebied van de haven van Antwerpen. Net als voor de drie andere Vlaamse zeehavens voorzag het Vlaams Regeerakkoord 1999 - 2004 voor de haven van Antwerpen de opmaak van een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan *"dat uitgaat van een maximale bescherming van de omliggende woonzones, het behoud en het versterken van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied en een zuinig ruimtegebruik, waardoor de economische expansie van de havens niet langer gelijkstaat met het innemen van steeds nieuwe open ruimte ten koste van landbouw, natuur of bestaande woongebieden."*<sup>4</sup>

[3] **Strategisch Plan voor de Haven van Antwerpen.** Op 3 april 2009 nam de

---

<sup>2</sup> Art. 3 § 2. Als het geraamde bedrag van het project meer bedraagt dan 10 miljoen euro, legt de minister, voor hij een principiële beslissing tot subsidiëring of medefinanciering neemt, het project, inclusief de voormelde MKBA en benodigde milieu-impactstudie, voor aan de Vlaamse Havencommissie en de MiNa-Raad. De Vlaamse Havencommissie beoordeelt de sociaaleconomische aspecten van het dossier en de Minaraad beoordeelt de milieutechnische aspecten van het dossier.

<sup>3</sup> Beslissingen van de Vlaamse Regering, vrijdag 24 juli 2009.

<sup>4</sup> Vlaams Parlement (1999). Regeringsverklaring van de Vlaamse Regering dd. 13 juli 1999. Stuk 31, nr.1, p. 52.

Vlaamse Regering akte van het Strategisch Plan voor de Haven van Antwerpen (SPHA) nadat de Dienst Mer op 4 maart 2009 het bijhorende plan-MER goedkeurde. Het SPHA gaat ervan uit dat de haven van Antwerpen ook in de toekomst een van de belangrijkste mainports van noordwestelijk Europa moet blijven. De hoofdrol voor de verdere ontwikkeling situeert zich op de linkeroever. Op de rechteroever is voor industriële en logistieke ontwikkeling vooral nog inbreiding mogelijk. De principes van het SPHA zijn in het plan-MER vertaald in een aantal alternatieven:

- Nulalternatief: behoud van de huidige toestand en enkel nog realisatie 'beslist beleid'.
- Planalternatief ruimtelijke havenconsolidatie (zogenaamde A-planalternatief of inbreidingsscenario).
- Planalternatief ruimtelijk ingepaste haven (zogenaamde B-planalternatief of uitbreidingsscenario).

De opmaakprocedures voor het plan-MER van het SPHA, het project-MER en de MKBA voor de Tweede Sluis Waaslandhaven liepen deels gelijktijdig. Daarom werden in de analyse van het project-MER en de MKBA de verschillende planalternatieven, zoals opgenomen in het plan-MER, opgenomen als ontwikkelingsscenario's. De Minaraad bracht in november 2008 advies uit over het SPHA en het plan-MER.<sup>5</sup>

**[4] Afbakenings-GRUP.** Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het zeehavengebied Antwerpen en haar omgeving is in voorbereiding. Op ruimtelijk vlak is de afbakenings-GRUP echter niet nodig om de sluis te kunnen realiseren omdat de ruimtelijke reservaties voor die sluis al in het GRUP 'afbakening Waaslandhaven fase 1 en omgeving' waren voorzien. Dit GRUP werd op 16/12/2005 definitief vastgesteld (BS 06/01/2006) en vormt een voorafname op het afbakeningsproces van het Antwerps zeehavengebied. De Minaraad betreurt dat de aanleg van de tweede sluis Waaslandhaven volledig wordt losgekoppeld van de keuze van het toekomstig havenconcept. Niettemin zal de Minaraad zich in dit advies beperken tot het project Tweede Sluis Waaslandhaven en niet dieper ingaan op de afbakeningsscenario's voor de haven van Antwerpen.<sup>6</sup>

### 3. Aandachtspunten

#### 3.1. Algemeen

**[5] Tweede ontsluiting Waaslandhaven noodzakelijk.** De Waaslandhaven bestaat uit het Waaslandkanaal waarop een aantal dokken zijn aangesloten: Verrebroekdok, Vrasenedok, Doeldok, Noordelijk en Zuidelijk insteekdok. In de oorspronkelijke ontwikkelingsplannen voor de Waaslandhaven was een dubbele ontsluiting voorzien: via het Baalhoekkanaal en de bijhorende Baalhoeksluis naar

---

<sup>5</sup> Advies 2008|52: Advies van de Minaraad van 27 november 2008 over het Strategisch Plan voor de Haven van Antwerpen.

<sup>6</sup> Het standpunt van de Minaraad hieromtrent wordt beschreven in het advies over het SPHA.

de Schelde aan de zee kant en via de Kallosluis naar het hinterland. De toegang via zeezijde is er nooit gekomen, waardoor de Kallosluis de enige toegang tot de Waaslandhaven is. Deze Kallosluis is zeer zwaar belast door de stijgende zeevaarttrafiek en een toegenomen gebruik van de sluis voor binnenvaart. Het operationele maximumaantal schuttingen van een sluis bedraagt ongeveer 75-80% van het theoretische maximum. De capaciteitsbenutting van de Kallosluis ligt al jaren rond de 90%.<sup>7</sup> De Minaraad volgt de redenering dat een tweede ontsluiting noodzakelijk is omwille van de capaciteitsproblemen en om veiligheidsredenen.

**[6] Verhoging ruimteproductiviteit.** Een tweede sluis maakt ook een verhoging van de terreinproductiviteit mogelijk aan de bestaande kaaivlaktes. Zo zijn er nu grote oppervlaktes onderbezet bij gebrek aan voldoende aan- en afvoercapaciteit via de Kallosluis. Door de bouw van een tweede sluis kunnen honderden hectaren havengebied van de Waaslandhaven verder economisch ontwikkeld worden. Om de investering van een tweede sluis maximaal te laten renderen, moet er gestreefd worden naar een zo groot mogelijke ruimteproductiviteit. Efficiënt ruimtegebruik is als één van de uitgangspunten voor een duurzame ontwikkeling van de haven van Antwerpen in het SPHA opgenomen.<sup>8</sup> De Minaraad legde in zijn advies over dit SPHA ook al sterk de nadruk op zuinig ruimtegebruik als uitgangspunt voor de ruimtelijke inrichting.<sup>9</sup>

**[7] Gebrek aan afstemming met de andere Vlaamse zeehavens.** De Minaraad wees er in zijn advies over het SPHA al op dat er geen samenhangend strategisch kader voor de Vlaamse havens is. De langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid, die nooit definitief werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, heeft die rol niet kunnen opnemen. Zowel in de MKBA als in het project-MER wordt te weinig aandacht besteed aan de inpassing van het project Tweede Sluis Waaslandhaven in een overkoepelende kader van alle Vlaamse zeehavens. In de MKBA wordt de verschuiving van de trafieken naar andere havens in kaart gebracht. *"Indien we de concurrerende havens beperken tot Gent, Zeebrugge en Zeeland Seaports, dan vertegenwoordigen de Vlaamse havens bijna 70% van het overslagvolume (in ton). Indien we Rotterdam ook meenemen, dan daalt het marktaandeel van de Vlaamse concurrerende havens tot minder 15% (zowel in ton als TEU). We nemen het middenpunt van deze twee getallen en veronderstellen dat gemiddeld 40% van het op Linkeroever volume naar binnenlandse havens uitwijkt en 60% naar buitenlandse havens."*<sup>10</sup> De Minaraad is van mening dat deze berekening ongenuanceerd is en vraagt een betere onderbouwing van deze aannames.

---

<sup>7</sup> RebelGroup (2008). Geïntegreerde MKBA-EEA voor een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p. 11.

<sup>8</sup> Provincie Antwerpen, Provincie Oost-Vlaanderen en Studiegroep Omgeving (2006). Tussentijds Strategisch Plan Haven van Antwerpen, p. 42 & p.108.

<sup>9</sup> Advies 2008|52: Advies van de Minaraad van 27 november 2008 over het Strategisch Plan voor de Haven van Antwerpen, p. 11.

<sup>10</sup> RebelGroup (2008). Geïntegreerde MKBA-EEA voor een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p. 39.

### 3.2. Sluisdiepte

[8] **Diepe sluis.** De MKBA geeft aan dat de keuze voor een diepe of ondiepe sluis afhankelijk is van de scenariokeuze voor de haven van Antwerpen, met name in de uitbreidingsscenario's met het Saeftinghedok geniet een ondiepe sluis budgettair gezien een lichte voorkeur.<sup>11</sup> Aangezien het project Tweede Sluis Waaslandhaven vooruitloopt op de afbakenings-GRUP en dus ook op de keuze voor een bepaald scenario, is het moeilijk om een onderbouwde keuze te maken tussen een diepe en een ondiepe sluis. De Minaraad stelt echter vast dat een ondiepe sluis een aantal toekomstige ontwikkelingen op de linkeroever zou hypothekeren, zowel voor container- als niet-containertrafieken.<sup>12</sup> Bovendien geeft het project-MER aan dat het verschil in impact tussen een diepe en een ondiepe sluis tijdens de aanleg- en exploitatiefase beperkt is.<sup>13</sup> De Minaraad stelt dat de keuze voor een diepe sluis moet in rekening gebracht worden bij de scenariokeuze voor de haven van Antwerpen.

### 3.3. Mobiliteit

[9] **Indirecte mobiliteitseffecten.** Het project-MER brengt de directe mobiliteitseffecten van de tweede sluis tijdens de aanleg- en exploitatiefase in kaart. Op de scheepvaart heeft de aanleg van een tweede sluis uiteraard een goede invloed. Voor de andere modi (spoor- en wegverkeer) wordt in de nabije omgeving van de sluis de verkeersdoorstroming gegarandeerd door de aanleg van een zogenaamde Y-structuur: de splitsing die het verkeer maakt, is afhankelijk van de opening van het boven- of het benedenhoofd (2 x 2 rijstroken met een afgescheiden spoor en fietspad). De bedoeling is dat er steeds maar over één hoofd kan gereden worden om het aantal conflictsituaties in het verkeer te beperken. Aan de westkant van de sluis wordt een rotonde aangelegd zodat ook ontsluiting van het containerverkeer langs de westelijke kant mogelijk wordt. Deze rotonde zal in het begin van het project gerealiseerd worden omdat dit ook zal gebruikt worden in een tijdelijke omleiding tijdens de werken aan de sluis.

Voor de indirecte effecten van de tweede zeesluis op grotere schaal, namelijk de effecten van de toename van trafieken als gevolg van een betere ontwikkeling van de Waaslandhaven, wordt verwezen naar het plan-MER van het SPHA. De Minaraad benadrukt dat er moet gestreefd worden naar een gunstige modal split voor de bijkomende trafieken in de Waaslandhaven, anders dreigen er volgens het plan-MER van het SPHA structurele problemen voor het wegverkeer in en rond Antwerpen.<sup>14</sup> De bouw van de tweede zeesluis moet aangevuld worden met bijkomende infrastructuurinvesteringen zodat er een modal shift richting binnenvaart en spoor kan plaatsvinden.

[10] **Milderende maatregelen.** Om de wachttijden van zeeschepen aan de sluis

---

<sup>11</sup> RebelGroup (2008). Geïntegreerde MKBA-EEA voor een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p. 99.

<sup>12</sup> RebelGroup (2008). Geïntegreerde MKBA-EEA voor een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p. 99.

<sup>13</sup> Arcadis (2009). Project-MER tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p.201.

<sup>14</sup> Advies 2008|52: Advies van de Minaraad van 27 november 2008 over het Strategisch Plan voor de Haven van Antwerpen, p. 12-15.



in te perken wordt een ketenbenadering voorgesteld als milderende maatregel in het project-MER. Dit betekent dat een schip pas zal toegelaten worden om de Schelde op te varen op het moment dat zowel de sleep- als de loodsdiensten beschikbaar zijn en de kaai vrij is. Ook de sluisplanning zit hierin verwerkt. Een ketenbenadering is essentieel voor een goede werking van een nieuwe zeesluis en moet dan ook zo snel mogelijk uitgewerkt worden.

Verder herhaalt het project-MER ook een milderende maatregel uit het plan-MER: een alternatief transportsysteem tussen de rechter- en de linkeroever. Een mogelijk concept hiervoor zou het ondergronds transport van containers tussen beide oevers kunnen zijn, waarbij de containers pas op de rechteroever op het spoor of het binnenschip worden gezet. De Minaraad is van mening dat het interessant kan zijn om hier in de toekomst onderzoek naar te doen, maar dit mag de aandacht niet afleiden van de oplossing van mobiliteitsproblemen op korte termijn. Het concept van een alternatief transportsysteem is nog te prematuur om hier als milderende maatregel in te brengen.

### 3.4. Lucht

**[11] Emissies worden niet realistisch ingeschat.** Het project-MER bevat de volgende passage met betrekking tot luchtkwaliteit: *"Bij gelijke emissies per eenheid van activiteit (productie, afgelegde weg, ...) zou een volledige realisatie van het Deurganckdok en uitbreiding van een aantal bedrijven en daaraan gekoppeld extra verkeer, hogere emissies en een daling van de luchtkwaliteit met zich meebrengen. We moeten er echter rekening mee houden dat de normen niet mogen overschreden worden, zodat kan verondersteld worden dat maatregelen zullen genomen worden om de eenheidsemissies te reduceren."*<sup>15</sup> Hier wordt al een voorafname gedaan op het feit dat alle wettelijk opgelegde reductiedoelstellingen (o.a. voor fijn stof, broeikasgassen, verzurende emissie, ozonvormende componenten) effectief gehaald zullen worden. De Minaraad wijst erop dat dit zeker niet evident is. Het plan-MER geeft bijvoorbeeld aan dat de verwachte stijging van de CO<sub>2</sub>-emissies de realisatie van de Kyotodoelstellingen allerminst zal bevorderen.<sup>16</sup> Om aan de huidige en toekomstige normen te voldoen zullen er dus inspanningen moeten geleverd worden door alle sectoren. Ook om tot een daling van de PM10-concentraties te komen is er bijvoorbeeld nog veel werk aan de winkel. Het 'MIRA-T indicatorenrapport 2008' geeft aan dat het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde bijna overal in Vlaanderen ver boven de Europese grenswaarde ligt. Dit geldt ook voor de haven van Antwerpen. De aanleg van de tweede sluis zal bovendien voor een relevante tot belangrijke stijging van PM10-concentraties zorgen op enkele kleine locaties.<sup>17</sup>

De manier waarop de luchtvervuiling, en de andere milieueffecten van de sluis, opgenomen worden in de MKBA maakt dat deze (in euro) amper een verschil maken.<sup>18</sup> Er wordt slechts een beperkte luchthinder meegenomen die vervolgens via de gehanteerde vooronderstellingen quasi volledig weg gerekend wordt. De Minaraad wijst erop dat het in het kader van een duurzame

---

<sup>15</sup> Arcadis (2009). Project-MER tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p. 65.

<sup>16</sup> Dienst Mer (2009). Goedkeuringsrapport plan-MER SPHA, p. 7.

<sup>17</sup> Arcadis (2009). Project-MER tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p. 155.

<sup>18</sup> RebelGroup (2008). Geïntegreerde MKBA-EEA voor een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, p. 65.

langetermijnbenadering van groot belang is om de reële milieukost van onder meer luchtvervuiling in kaart te brengen en te laten doorwegen in de MKBA.

### 3.5. Natuurcompensatie

**[12] Beschermde soorten.** De locatie van de tweede sluis is gelegen in het vogelrichtlijngebied 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde'. In deze specifieke beschermingszone (7085 ha) gelden er o.a. specifieke instandhoudingsdoelstellingen voor zwartkopmeeuwen. Verder is ook een bijlage IV-soort in het projectgebied aanwezig, namelijk de rugstreppad (leefgebied in de bermen van de bestaande wegen). Voor beide soorten zijn compensaties nodig.

**[13] Zwartkopmeeuw.** Voor het verdwijnen van het meeuwenbroedgebied wordt een compensatie voorzien aan het oprittencomplex R2/A12 op de rechteroever en een bijkomende inrichting van de MIDAS, de zone ten noorden van het op te vullen gedeelte van het Doeldok. Daar is al een zone van 7 ha gecreëerd die omringd wordt door een gracht die permanent onder water staat. Het principe van de compensatie werd in oktober 2008 door de beheerscommissie Natuur Linkerscheldeoever goedgekeurd. In november 2008 is men gestart met de aanleg van een aantal proefsleuven om de optimale helling en diepte van de grachten te onderzoeken. In februari 2009 is men gestart met de aanleg van een ringgracht zodanig dat er een compleet geïsoleerd gebied werd gevormd dat in de toekomst dienst zal doen als meeuwenbroedgebied. De meeuwenbroedplaats in de verkeerslus van de R2/A12 werd voltooid in juli 2009.

In het kader van het SPHA is er op middellange termijn voorzien om robuuste natuur te gaan ontwikkelen om de instandhoudingsdoelstellingen te kunnen realiseren. Op dat moment zijn de tijdelijke natuurcompensaties voor het Deurganckdok niet meer nodig en kunnen die dus ook verder ingevuld worden als haven. Zolang die robuuste natuur niet ontwikkeld is, blijven die tijdelijke natuurcompensaties nodig.

**[14] Rugstreppad.** Voor de compensatie van de aantasting van het leefgebied van de rugstreppad is ervoor gekozen om een zone te voorzien in het noordwestelijk gebied van de R2-vlakte (R2-driehoek), gelegen tussen het open afrittencomplex R2 in de nabijheid van de Zuidelijke Groenzone / Haasop en de Steenlandpolder (in totaal circa 4 ha). De keuze en het principe van inrichting van het gebied werden in april 2009 goedgekeurd door de beheerscommissie Natuur Linkerscheldeoever. Momenteel werkt men aan de concrete uitwerking van de inrichting van het gebied van ongeveer 1 ha, bestaande uit een viertal poelen met een flauwe helling en een verschillende diepte.

### 3.6. Overige aspecten

**[15] Algemene verlies aan vispaaiplaatsen compenseren.** De aanleg van de tweede sluis Waaslandhaven heeft geen rechtstreeks verlies aan paaiplaatsen tot gevolg omdat ter hoogte van de inplantingsplaats van de sluis, zowel aan de zijde van het Deurganckdok als aan de zijde van het Waaslandkanaal, verhardingen in het talud aanwezig zijn. Geschikte paaiplaatsen zijn op deze locatie dan ook niet terug te vinden. Er is wel een negatieve impact door het verdwijnen van de typische paai- en opgroeihabitats door de uitbreiding van de havenactiviteiten in het algemeen. In deze context wijst de Minaraad op het belang van het behoud van de watergang 'Hoge Landen' en de aanleg van een vispaaiplaats aangesloten op deze watergang. Daarnaast moet er ook aandacht

gaan naar het behoud en herstel van bestaande vispaaiplaatsen en de aanleg van nieuwe constructies die kunnen dienen als paai- en rustplaatsen (bijvoorbeeld paalhula's).

**[16] Bagger en slibproblematiek.** De Minaraad wijst erop dat maximaal hergebruik van de gronden wenselijk is. De uitgegraven gronden zullen onder andere gebruikt worden voor de fundering en aanvulling van de sluis. In het project-MER werd berekend dat er voldoende ruimte is om de grondoverschotten te stockeren in het Doeldok, zowel bij een ondiepe als een diepe sluis. Het project-MER geeft ook aan dat er 20.000 m<sup>3</sup> klei gewonnen wordt bij de uitgraving en vraagt met aandrang om die nuttig aan te wenden.

Specifiek aan de tweede sluis is de bouw van een slibvang om het slib dat vanuit het Deurganckdok bij het versassen migreert grotendeels op te vangen. De slibvang is een diepere put op het einde van de sluis die ervoor moet zorgen dat daar een deel van het slib gecapteerd wordt. Bij laag water in het Deurganckdok kan die put geledigd worden via gravitaire afvoer naar het Deurganckdok. De Minaraad wijst erop dat een periodieke monitoring van de slibvang noodzakelijk is, naar analogie met de monitoring bij de Kallosluis en de Zandvlietsluis.

**[17] Verziltingsproblematiek.** Het project-MER geeft aan dat er vanuit het hydrologische aspect een aantal onzekerheden bestaan met betrekking tot de te verwachten effecten.<sup>19</sup> De Minaraad acht het noodzakelijk om het grondwaterpeil en -kwaliteit op te volgen, onder meer in het kader van de verziltingsproblematiek.

---

<sup>19</sup> Arcadis (2009). Project-MER tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, niet-technische samenvatting, p. 27.