

Samenvatting

Datum rapport
30 juni 2004
Naam rapport
Strategisch MER Ontwikkelingsschets 2010,
deelnota lucht
(Consortium ARCADIS-Technum)

Opgemaakt door
ProSes
Telefoon / E-mail
+31 164 212800
info@proses.nl
Docbase
-

Doel van de studie

Enkel de projecten die een relevante invloed kunnen hebben op de kwaliteit van de omgevingslucht worden in beschouwing genomen. De belangrijkste te verwachten emissies zijn daarbij het gevolg van wijzigingen in de scheepvaartbewegingen en de daarmee gepaard gaande wijzigingen van de andere transportmodi (wegverkeer, treinverkeer en binnenvaart) naar het achterland.

De deelstudie maakt deel uit van de effectbeoordeling van het strategische MER en de resultaten worden verder gebruikt in de discipline fauna en flora en tevens in de MKBA. Tijdens dit onderzoek werd er zoveel mogelijk naar gestreefd om dezelfde uitgangspunten (keuze van de (nul)alternatieven) te gebruiken als de MKBA.

Voornaamste onderzoeksresultaten

Voor het thema toegankelijkheid worden volgende situaties in beschouwing genomen:

1. Nulalternatief : niet verruimen van de vaargeul (=de autonome ontwikkeling)
 - o Zonder nieuwe containeroverslag te Vlissingen (nul – VI)
 - o Met nieuwe containeroverslag te Vlissingen (nul + VI)
2. Verruiming tot 12,5m
 - o Zonder nieuwe containeroverslag te Vlissingen (12,5 – VI)
 - o Met nieuwe containeroverslag te Vlissingen (12,5 + VI)
3. Verruiming tot 13,1m
 - o Zonder nieuwe containeroverslag te Vlissingen (13,1 – VI)
 - o Met nieuwe containeroverslag te Vlissingen (13,1 + VI)

Uitgangspunt is hierbij dat de verruiming van de vaargeul met zich meebrengt dat grotere containerschepen de haven van Antwerpen kunnen aandoen, wat op zijn beurt meebrengt dat de achterlandtransporten van en naar de haven van Antwerpen toenemen. De containeroverslag te Vlissingen zorgt eveneens voor een wijziging in transportstromen. Volgende transportstromen zijn van belang:

- o De aan- en afvoer naar en van de havens:
 - o Containerscheepvaart;
- o De aan- en afvoer van en naar het achterland:
 - o Vrachtwagenvervoer;
 - o Spoorvervoer;
 - o Binnenvaart.

Het studiegebied voor lucht omvat de belangrijkste routes waarlangs de verschillende emissies te verwachten zijn:

- Het Schelde-estuarium : scheepvaart
- De hoofdtransportwegen tussen Zeebrugge – Antwerpen –Vlissingen
- De treinverbindingen
- Kanalen voor de binnenvaart

Hieronder valt het gebied vanaf de Schelde-monding (Vlakte van de Raan), de Provincie Zeeland, Bergen op Zoom en Roosendaal en gans Vlaanderen.

Het beoordelingscriteria voor het aspect lucht omvatten:

Beoordelingscriteria	Parameter	Eenheid
Emissiebijdrage van broeikasgassen	CO ₂ , CH ₄	Ton CO ₂ -equivalent/jaar
Emissiebijdrage verzurende pollutanten	SO ₂ en NO _x	10 ⁶ zuurequivalenten (Zeq)/jaar
Emissiebijdrage Ozonprecursoren	NO _x , CH ₄ en nm-VOS	Ozonvormend potentieel TOFP (Total Ozone forming Potential)
Emissiebijdrage fijn stof	PM10	Ton/jaar

Uit de effectbeoordeling blijkt dat de grootste emissietoename te verwachten zijn voor de projectgebonden emissies afkomstig van de binnenvaart en de containerscheepvaart en dat deze het grootst zijn voor de maximale verruiming tot 13,1m en het kleinst zijn voor de verdieping tot 12,5m. De containerscheepvaart is goed voor 35% van de projectgebonden CO₂-emissies. Het wegtransport is de grootste broeikasemitter en vertegenwoordigt ca. 50% van de totale projectgebonden emissies voor alle alternatieven. Voor alle verschillende alternatieven is het spoor- en wegverkeer niet onderscheidend. Voor de projectgebonden containerverkeer en de binnenvaart wordt wel een significant onderscheid bevonden waarbij de maximale verruiming op middellange termijn het slechts scoort en dit in hoofdzaak door de toename van het aantal schepen en het aantal afgelegde kilometers. Hierbij maakt de deskundige wel een kanttekening gezien de verspreiding van de emissies van de schepen beperkt blijven tot de Schelde-estuarium en dit terwijl voor het wegverkeer de emissies verspreid worden over het ganse studiegebied.