

Advies

Over de verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok in de haven van Antwerpen

Brussel, 27 februari 2013

Adviesvraag: Verdieping kaaimuren Vijfde Havendok en Industriedok in de haven van Antwerpen
Adviesvrager: Freddy Aerts, MOW, afd. Maritieme Toegang
Ontvangst adviesvraag: 20 november 2012
Adviestermijn: 4 maanden

Goedkeuring Vlaamse Havencommissie: 27 februari 2013

Inhoud

Advies	4
1. Inleiding	4
2. Beschrijving van het project	6
2.1. Algemene projectomschrijving	6
2.2. Fasering	6
2.3. Uit te voeren werken	7
2.4. Raming van de kosten	9
2.5. Nulalternatief en projectalternatieven	10
3. Herwerking van de MKBA	10
4. Samenvatting en resultaten van de MKBA	11
4.1. Trafiekprognose.....	11
4.2. Kosten-batentabellen.....	12
4.3. Gevoeligheidsanalyse.....	13
4.4. Conclusies van de MKBA	14
5. Kritische bespreking	15
5.1. Criteria.....	15
5.2. Transparantie, begrijpbaarheid, narekenbaarheid, duidelijkheid	15
5.3. Realistische uitgangspunten, prognoses en parameters	16
5.4. Wetenschappelijk verantwoorde en rekentechnisch correcte berekeningen en redeneringen	16
5.5. Eenvoud versus complexiteit	17
5.6. Hoofdzaak versus bijzaak	17
5.7. Causaliteit.....	17
6. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie	18
Referentielijst	19

Advies

1. Inleiding

Het afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Gemeenschap heeft op 20 november 2012 namens de Vlaamse Regering aan de Vlaamse Havencommissie een adviesvraag gesteld over het dossier “Verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok in de haven van Antwerpen”.

In de adviesvraag werden twee zeer specifieke vragen over het dossier geformuleerd:

- Zijn alle elementen van het dossier voldoende evenwichtig onderbouwd en behandeld ?
- Zijn de teksten van het ontheffingsdossier en de MKBA voldoende duidelijk ?

Bij de beantwoording van deze vragen houdt de Vlaamse Havencommissie rekening met artikel 3 §2 van het subsidiebesluit, dat luidt als volgt: “§ 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 sociaal-economische aspecten van het dossier en de Minaraad beoordeelt de milieu-technische aspecten van het dossier.*”

Dit betekent dat in dit advies van de Vlaamse Havencommissie de nadruk ligt op de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA).

De Vlaamse Havencommissie heeft op 30 juni 2010 een aanbeveling geformuleerd met een evaluatie van de “Standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van grote zeehavenprojecten in de Vlaamse zeehavens”. In die aanbeveling stelde de Vlaamse Havencommissie voor om voor dergelijke MKBA’s de Standaardmethodiek niet verplicht te maken, maar om expliciet eisen te stellen waaraan een MKBA moet voldoen. In dit advies over de verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok in de haven van Antwerpen worden deze eisen als uitgangspunt gehanteerd.

Dit advies werd door de Vlaamse Havencommissie unaniem goedgekeurd op 27 februari 2013. Het Havenbedrijf Antwerpen heeft niet deelgenomen aan de stemming overeenkomstig artikel 5 §1 (1) van het “Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Vlaamse Havencommissie” van 12 januari 2001.

¹ Deze paragraaf luidt als volgt: “Art. 5. §1. De adviezen en aanbevelingen van de Commissie worden uitgebracht ten aanzien van de Vlaamse Regering, de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, of het Vlaams Parlement. De goedkeuring gebeurt bij gewone meerderheid van de aanwezige effectieve leden. Bij adviezen ter uitvoering van artikel 1, §4, neemt het havenbedrijf, dat een project ter advies voorlegt, geen deel aan de stemming.” In artikel 1 §4 gaat het over de investeringsprojecten in de havens van meer dan 10 miljoen euro.

2. Beschrijving van het project

2.1. Algemene projectomschrijving

Vopak Terminal Eurotank nv beschikt in het havengebied op de rechter Scheldeoever over een tankterminal aan de Industrieweg 16 (Haven 399) te 2030 Antwerpen voor de op- en overslag van vloeibare chemie- en olieproducten. Op deze tankterminal wenst Vopak in de toekomst uit te breiden. Deze uitbreiding van de tankterminal betreft in feite een inbreiding in het oudste operationele deel van de haven op de rechteroever.

Voor dit project wenst het havenbedrijf, aan de noordelijke kaaimuur van het Industriedok en de aansluitende kaaimuur van het Vijfde Havendok, voor zijn concessionaris grotere toelaatbare diepgangen te realiseren.

Hiertoe dienen de bestaande kaaimuren gerenoveerd en verdiept te worden.

2.2. Fasering

Fase 1:

- Over ca. 210m (zone 2a, 2b en 2c) dient het huidige bodempeil (theoretisch variërend van -1.08m TAW tot -7.83m TAW) verdiept te worden tot het bodempeil -9.08m TAW.
- Over ca. 45m (zone 2a om de hoek van het Industriedok) dient het huidige bodempeil (theoretisch -1.08m TAW) verdiept te worden tot een bodempeil variërend van -9.08m TAW tot -3.00m TAW.

Fase 2:

- Over ca. 280m (zone 1a, 1b en 1c) dient het huidige bodempeil (theoretisch -7.83m TAW) verdiept te worden tot het bodempeil -11.33m TAW.
- Over ca. 70m (zone 4) dient het huidige bodempeil (theoretisch -7.83m TAW) verdiept te worden. Ter hoogte van de doorsteek Vijfde Havendok dient over ca. 47m het huidige bodempeil verdiept te worden tot het bodempeil -11.08m TAW op 12m uit het voorvlak en dienen er bijkomende werken uitgevoerd te worden ter bescherming van de leidingentunnel.

Fase 3:

Over ca. 560m (zone 3) dient het huidige bodempeil (theoretisch -1.08m TAW) verdiept te worden tot -3.00m TAW.

2.3. Uit te voeren werken

De werken omvatten in hoofdzaak:

- Aanpassingswerken aan de huidige infrastructuur (o.a. werken aan bestaande rioleringen, waterleidingen, blusleidingen, afvoergoten, gedeeltelijke afbraak van bestaande kaaimuurkop e.d.);
- Leveren en plaatsen van voorzetwanden vóór de bestaande kaaimuren (combiwand in zones 1, 2 en 4a en damplankenwand in zones 3 en 4b) vanop het water;
- Het realiseren van aanvullingen (in de natte) tussen de voorzetwanden en de bestaande kaaimuren (in de zones 2 en 3);
- Het inbrengen van funderingspalen achter de bestaande kaaimuren (in zones 2a en 2b);
- Het verbinden van de combiwand en de funderingspalen (in zones 2a en 2b) d.m.v. het, in den droge, aanbrengen van een gewapend betonnen plaat;
- Het in den droge aanbrengen van een gewapend betonnen kaaimuurkop op de voorzetwanden met kaaimuurtoerusting, dekzerkprofielen, bolders, ladders enz.;
- Het realiseren van aanvullingen achter de kaaimuurkop (in den droge);
- Het verankeren van de ganse constructie met strengenankers;
- Aanvullende werken (o.a. maatregelen ter bescherming van de leidingentunnel ter hoogte van de doorsteek Vijfde Havendok, nieuwe riolering e.d.);
- Leveren en plaatsen van meetapparatuur en uitvoeren van metingen;
- Verdiepingsbaggerwerken van hoofdzakelijk verontreinigde specie aan de ligplaatsen (tot 50 meter vóór de verdiepte kaaimuren), inclusief aansluitingen op bestaande bodemprofielen. De baggerspecie dient milieuvriendelijk gebaggerd en verwijderd te worden;

De werken dienen uitgevoerd te worden op en nabij een terminal in exploitatie;

De werken dienen dusdanig opgevat te worden, dat ze de bestaande havenactiviteiten minimaal storen, zowel te water wat scheepvaart en het aanmeren van schepen betreft, als de overslagactiviteiten te land.

Figuur 1: situering van het project



Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

2.4. Raming van de kosten

In tabel 1 worden de kosten van het project weergegeven, inclusief de fasering.

Tabel 1: Investeringskosten en fasering werken

(euro) Fase	Bedrag	Fasering
Fase 1 (zone 2+3a)		
Kaaimuurwerken	5.910.000	2/13 in 2012 en 11/13 in 2013
Vermeden herstellingswerken	- 807.850	zelfde als kaaimuurwerken
Baggerwerken ligplaats	2.000.000	2/4 in 2013 en 2/4 in 2014
Fase 2 (zone 3b)		
Kaaimuurwerken	2.970.000	2/10 in 2013 en 8/10 in 2014
Vermeden herstellingswerken	- 1.834.650	zelfde als kaaimuurwerken
Baggerwerken ligplaats	400.000	4/4 in 2014
Fase 3 (zone 1+4)		
Kaaimuurwerken	8.160.000	5/16 in 2014 en 11/16 in 2015
Vermeden herstellingswerken	- 525.000	zelfde als kaaimuurwerken
Baggerwerken ligplaats	2.000.000	2/4 in 2015 en 2/4 in 2016
Maritieme toegang		
Baggerwerken	4.100.000	2/15 in 2014, 12/15 in 2015 en 1/15 in 2015
Totaal		
Kaaimuurwerken	17.040.000	
Vermeden herstellingswerken	- 3.167.500	
Baggerwerken ligplaats	4.400.000	
Baggerwerken maritieme toegang	4.100.000	
Totaal	22.372.500	

Bron: MKBA. Noot: In de MKBA werd aangenomen dat de werken zouden aanvangen in 2012, maar dat is niet gebeurd. De jaartallen in deze tabel moeten bijgevolg worden aangepast in functie van de werkelijke aanvangsdatum.

2.5. Nulalternatief en projectalternatieven

Nulalternatief

In het nulalternatief zullen beschermingswerken aan de bestaande kaaimuren uitgevoerd (prefabschort, bodembescherming). Tevens is een beperkte opwaardering voorzien (vervanging van deel van kaaimuurkop in zone 1 en plaatsing van bolders van 100 ton).

Projectalternatief

In het projectalternatief worden de kaaimuren volledig vernieuwd. Voor de bestaande kaaimuren zullen nieuwe, diepere kaaimuren gebouwd worden. De figuur toont de beoogde diepgang (DG en waterdiepte (bodem, TAW) van de nieuwe kaaimuren. Tevens zal de bodem van het dok door baggeren verdiept worden. De baggerwerken bestaan uit twee delen: de verdieping van de ligplaatsen (tot 50 m voor de kaaimuur), en de verdieping van de maritieme toegang (rest van het dok).

3. Herwerking van de MKBA

De MKBA die deel uitmaakte van het dossier bij de adviesvraag van 20 november 2012, werd grondig onderzocht door de Vlaamse Havencommissie. De VHC constateerde echter dat de MKBA die in dit dossier als wetenschappelijke verantwoording werd aangevoerd, niet aan de verwachtingen voldeed. De kritische bemerkingen die de VHC formuleerde, hadden in hoofdzaak te maken met de wijze waarop de MKBA werd uitgevoerd en niet met het al dan niet zinvol zijn van het project zelf. Verschillende redeneringen die aan de basis lagen van de berekening van het resultaat van de MKBA, klopten niet. De VHC was van oordeel dat de MKBA niet geschikt was als basis van een evaluatie van het project.

Op voorstel van de opdrachtgever van de MKBA, het havenbestuur van Antwerpen, werd een nieuwe MKBA opgesteld waarbij nagestreefd werd om in te gaan op de opmerkingen van de VHC en om de methodologische onvolkomenheden te verbeteren.

Alle hiernavolgende gegevens, resultaten en opmerkingen hebben betrekking op de nieuwe MKBA, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld.

4. Samenvatting en resultaten van de MKBA

4.1. Trafiekprognose

Door de renovatie en verdieping van de kaaimuren in het Vijfde Havendok en het Industriedok en de verdieping van de maritieme toegang kan de Eurotank-terminal grotere schepen behandelen. De investeringen in de verdieping van de kaaimuren en de maritieme toegang gaan gepaard met investeringen in de tankinstallaties door het bedrijf dat op deze locatie gevestigd is, VOPAK. Die investeringen vergroten de opslagcapaciteit en bijgevolg ook de hoeveelheid vloeibare chemicaliën die jaarlijks worden aan- en afgevoerd. Deze bijkomende trafiek vormt de basis van een groot deel van de baten- en kostenberekeningen in de MKBA.

De uitgangspunten van de trafiekprognose in de MKBA zijn de volgende:

- De huidige opslagcapaciteit van de Eurotank-terminal bedraagt 480.000 m³. Hiervan wordt 100.000 m³ voor strategische opslag gebruikt met een lage overslagactiviteit (jaarlijkse throughput van 1 maal de opslagcapaciteit). De resterende 380.000 m³ genereert een jaarlijkse throughput van ongeveer 5 maal de opslagcapaciteit. Gegeven een gemiddelde dichtheid van de behandelde producten van 0,85 ton per m³ komt dit neer op een jaarlijks overslagvolume van 1,7 miljoen ton.
- Het gemiddelde maritieme overslagvolume in de afgelopen drie jaren bedraagt ongeveer 900.000 ton. De overige 800.000 ton wordt met binnenschepen aan- of afgevoerd.
- In het nulalternatief wordt verondersteld dat de maritieme overslag geleidelijk met 25% (225.000 ton) zal dalen. Deze 25% is gebaseerd op de aanname dat de bestaande steiger een 25% hogere capaciteitsbezetting heeft dan structureel houdbaar is (80% in vergelijking met een maximale operationele capaciteitsbezetting van 60%).
- In het projectalternatief wordt de opslagcapaciteit met 60.000 m³ verhoogd. Gegeven de eerder genoemde throughput- en dichtheidsparameters vertegenwoordigt dit een jaarlijks overslagvolume van 255.000 ton. Deze groei is volledig gesitueerd in de niet-Europese aanvoer, waardoor het gaat om maritieme overslag.
- De nieuwe capaciteit kan pas in gebruik genomen worden nadat de kaaimuur verdiept is en de nieuwe steiger gebouwd is. De nieuwe capaciteit wordt dan over een periode van 5 jaar (naar verwachting 2014-2018) geleidelijk in gebruik genomen en opgevuld.
- Op langere termijn kan extra groei geaccommodeerd worden door de herbouw van bestaande tanks. Er zijn verschillende manieren om deze renovatie te realiseren. In de MKBA wordt een scenario verondersteld waarbij de bestaande tanks gebruikt voor de strategische opslag (100.000 m³) gesloopt worden en vervangen worden door kleinere tanks met een gelijke totale capaciteit, geschikt voor de opslag van chemische producten. Rekening houdende met het verschil in jaarlijkse

throughput (5 maal opslagcapaciteit in plaats van 1 maal) en de gemiddelde dichtheid (0,85 ton per m³) kan hierdoor een extra overslag van 340.000 ton per jaar gerealiseerd worden. Er wordt verondersteld dat deze capaciteit in de 5-jarige periode 2019-2023 gelijkmatig in gebruik genomen wordt, en volledig voor niet-Europese aanvoer (dus maritiem aangevoerde) ingezet wordt.

Dit betekent dat de maritieme overslag van de Euroterminal tussen 2011 en 2023 met 595.000 (255.000 + 340.000) ton stijgt, of iets meer dan 4% per jaar. Dat is nauwelijks hoger dan de groei van de Belgische invoer van vloeibare chemicaliën in de laatste 10 jaren (inbegrepen recessieperiode) en beduidend lager dan de verwachte groei in de volgende tien jaren (7,5% per jaar). Volgens de MKBA mag de verwachte evolutie van de overslag als een conservatieve aanname beschouwd worden.

4.2. Kosten-batentabellen

In tabel 2 worden de resultaten van de MKBA weergegeven. Zowel volgens het internationale als het nationale standpunt wordt een positieve Netto Contante Waarde bekomen en een Internal Rate on Return van 5,78% (nationaal standpunt) en 6,68% (internationaal standpunt).

Tabel 2: Samenstelling van de netto contante waarde

(contante waarde, basisjaar 2010, discontovoet 4%)

	Internationaal	Nationaal
Directe effecten	29.915.592	14.328.830
Transportbaten	29.915.592	9.722.567
Inkomsten havenrechten	-	4.941.150
Netwerkeffecten achterlandvervoer	-	-334.887
Indirecte effecten	2.585.207	14.191.221
Werkgelegenheid aanleg	2.585.207	2.585.207
Werkgelegenheid onderhoud	-	-
Werkgelegenheid overslag	-	11.606.013
Externe effecten	-	-795.356
Externe effecten achterlandvervoer	-	-795.356
Projectkosten	-18.973.024	-18.973.024
Investeringskosten	-18.973.024	-18.973.024
Onderhoudskosten	-	-
Netto contante waarde	13.527.775	8.751.670
IRR	6,68%	5,78%

Bron: MKBA

4.3. Gevoeligheidsanalyse

In de gevoeligheidsanalyse wordt onderzocht wat de impact is van aannames die fundamenteel anders zijn dan de basisaannames. Er worden alternatieve scenario's en parameters gebruikt en er wordt gekeken of en in welke mate de eindresultaten en conclusies van de MKBA hierdoor wijzigen.

In de MKBA voor de Verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok werden diverse alternatieve scenario's uitgetest:

- Lagere en hogere transportbaten per ton
- Geen groei van de overslag na de nu geplande uitbreiding van het tankpark
- Hogere groei van de overslag op langere termijn
- Hogere/lagere interne verschuiving
- Lagere elasticiteit arbeidsaanbod
- 15% hogere kosten
- Aanrekening onderhoudskosten
- Minimale combinatie
- Maximale combinatie

De resultaten van deze gevoeligheidsanalyse laat zien dat er in het geval van het scenario 'lagere baten per ton' een negatieve netto contante waarde wordt bekomen in het internationale scenario. Ook wanneer alle negatieve scenario's worden gecombineerd ("minimale combinatie"), dan wordt het resultaat negatief. Dit laatste geldt zowel voor het internationale als het nationale standpunt.

4.4. Conclusies van de MKBA

In de MKBA wordt geconcludeerd dat het project een positieve netto contante waarde heeft. In het internationale standpunt heeft het project een positieve netto contante waarde van ongeveer 14 miljoen euro. Tegenover projectkosten van 19 miljoen euro staan baten van 33 miljoen euro (in contante waarde). In het nationale standpunt zijn de baten lager (ongeveer 28 miljoen euro) zodat het saldo van kosten en baten ongeveer op 9 miljoen euro uitkomt.

5. Kritische bespreking

5.1. Criteria

De Vlaamse Havencommissie heeft op 30 juni 2010 een aanbeveling geformuleerd met daarin een evaluatie van de “Standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van grote zeehavenprojecten in de Vlaamse zeehavens”. In de conclusie van deze aanbeveling werd door de Vlaamse Havencommissie gesteld dat ze geen voorstander was van het opleggen van de verplichting om de Standaardmethodiek MKBA te gebruiken en heeft ze een aantal eisen gesteld waaraan een MKBA voor een haveninfrastructuurproject moet voldoen. Aan de hand van deze eisen (criteria) wordt de MKBA voor de verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok in de haven van Antwerpen kritisch besproken. De tekst van de Aanbeveling van 30 juni 2010 wordt telkens weergegeven als inleiding op het betreffende punt.

5.2. Transparantie, begrijpbaarheid, narekenbaarheid, duidelijkheid

Uittreksel uit de aanbeveling van de VHC van 30 juni 2010

De Vlaamse Havencommissie heeft in het verleden over diverse kosten-batenanalyses geadviseerd, hetgeen telkens gepaard ging met een grondige analyse van de gehanteerde methode, de berekeningen en de assumpties. Deze aanpak zorgde ervoor dat de VHC een advies kon geven met een meerwaarde voor de beleidsvoerder. De MKBA moet transparant, begrijpbaar, narekenbaar en duidelijk zijn. Deze voorwaarden zijn erg belangrijk, niet alleen voor het advies van de VHC over een investeringsproject, doch vooral ook voor de beleidsvoerder en de bevoegde overheidsdiensten. Een black box aanpak moet absoluut vermeden worden, ongeacht de technische perfectie van de gebruikte technieken.

De MKBA voor de verdieping van de kaaimuren in het Vijfde Havendok en het Industriedok is in duidelijke taal geschreven en de transparantie en narekenbaarheid is goed.

5.3. Realistische uitgangspunten, prognoses en parameters

Uittreksel uit de aanbeveling van de VHC van 30 juni 2010

Het spreekt voor zich dat een MKBA moet uitgaan van realistische uitgangspunten, prognoses en parameters. Dit hangt nauw samen met transparantie, begrijpbaarheid, narekenbaarheid, duidelijkheid, want deze voorwaarden laten toe aan de lezer om na te gaan of de uitgangspunten, prognoses en parameters realistisch zijn.

De MKBA die deel uitmaakte van de adviesvraag bevatte een onrealistisch uitgangspunt met betrekking tot de berekening van de transportkosten. Op vraag van de Vlaamse Havencommissie werd een nieuwe MKBA gemaakt, gebaseerd op herziene uitgangspunten. De uitgangspunten van deze nieuwe MKBA voldoen wel.

5.4. Wetenschappelijk verantwoorde en reken-technisch correcte berekeningen en redeneringen

Uittreksel uit de aanbeveling van de VHC van 30 juni 2010

“De MKBA moet gebaseerd zijn op wetenschappelijk verantwoorde en rekentechnisch correcte berekeningen en redeneringen. De Standaardmethodiek MKBA bevat op dit vlak zeer zinvolle gegevens, maar het bestaan van de Standaardmethodiek mag geen aanleiding zijn om zich te beperken tot bepaalde redeneringen en berekeningen. En de Standaardmethodiek mag zeker niet gebruikt worden als “alibi” om minder zinvolle of zelfs foute redeneringen of berekeningen te maken (deze redenering is correct, “want het staat zo in de Standaardmethodiek”).”

In twee vorige adviezen over projecten in Vlaamse havens^{2,3} heeft de Vlaamse Havencommissie kritiek geuit op de berekeningswijze van de werkgelegenheidskosten in de respectievelijke MKBA's. Samengevat komt het erop neer dat er een te complexe berekeningswijze wordt gehanteerd voor de werkgelegenheidskosten en dat er parameters worden gebruikt (de loonelasticiteit van het arbeidsaanbod en de loonelasticiteit van de vraag) die betwistbaar zijn. Het is vrij gemakkelijk om alternatieve parameters voor te

² Vlaamse Havencommissie, “Advies over een derde fase van het Verrebroekdok in de haven van Antwerpen”, Brussel, 22 maart 2012.

³ Vlaamse Havencommissie, “Advies over de afwerking van de Noordelijke kaaimuur van het Albert II-dok in de haven van Zeebrugge”, Brussel, 22 maart 2012.

stellen (en hiervoor een argumentatie te vinden), waardoor het eindresultaat voor de werkgelegenheidsbaten drastisch wijzigt. In de huidige MKBA wordt exact dezelfde methode gebruikt, weliswaar met gewijzigde uitleg bij de berekeningen en tabellen. Ook wordt in de huidige versie een gevoeligheidsanalyse opgenomen die het effect nagaat van gewijzigde parameters. De VHC blijft wijzen op het gevoelige karakter van deze berekeningswijze.

5.5. Eenvoud versus complexiteit

Uittreksel uit de aanbeveling van de VHC van 30 juni 2010

“Daar waar mogelijk moet de MKBA zo eenvoudig mogelijk blijven, ten behoeve van de narekenbaarheid, duidelijkheid en transparantie. De voorkeur gaat eerder uit naar een eenvoudige redenering of berekening dan naar een complexe berekening die misschien iets nauwkeuriger is, maar die door de lezer als “te ingewikkeld” wordt beschouwd. Deze eis mag natuurlijk niet extreem geïnterpreteerd worden.”

De berekening van de werkgelegenheidsbaten is een berekening met verschillende onzekere factoren. De wijze waarop de werkgelegenheidsbaten in deze MKBA werden berekend, is onnodig complex en leidt tot betwistbare resultaten.

5.6. Hoofdzaak versus bijzaak

Uittreksel uit de aanbeveling van de VHC van 30 juni 2010

“In de MKBA moet de nadruk liggen op de essentiële kosten en baten. Als blijkt dat procentueel gezien de externe en indirecte effecten een grotere impact hebben op het resultaat dan de posten die voor een havenproject essentieel zijn (havengelden, vermindering wachttijden, vermindering congestiekosten, ...), dan komt dat de waarde van de MKBA niet ten goede.”

De Vlaamse Havencommissie heeft geen opmerkingen over dit aspect van de MKBA.

5.7. Causaliteit

Uittreksel uit de aanbeveling van de VHC van 30 juni 2010

“Er moet een duidelijk oorzakelijk verband bestaan tussen de kosten en baten die aan een project worden toegeschreven en het project zelf. Stel dat de bouw van een nieuwe sluis het mogelijk maakt om in een havenzone nieuwe activiteiten te gaan ontplooiën die zeer batig zijn voor de maatschappij. Stel dat daarvoor eerst nog wel een nieuw dok moet worden gebouwd. Dankzij de nieuwe sluis worden de nieuwe trafieken moge-

lijk, dus worden de baten van die nieuwe trafieken toegerekend aan de nieuwe sluis. Wordt echter enige tijd nadien een MKBA gemaakt voor het nieuw te bouwen dok, dan worden de baten van die nieuwe trafiek opnieuw aangerekend als baat, maar dit keer geldt deze baat om de kosten van het nieuwe dok te verantwoorden. Dit soort “dubbel-tellingen” moet vermeden worden.”

De Vlaamse Havencommissie heeft in de MKBA geen problemen gevonden op het vlak van causaliteit. Alle aangerekende baten en kosten zijn logisch verbonden met het project.

6. Conclusies van de Vlaamse Havencommissie

De Vlaamse Havencommissie heeft op 20 november 2012 een adviesvraag gekregen over de verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok in de haven van Antwerpen. Dit dossier bestond, naast de adviesvraag zelf, uit een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA), een projectomschrijving en een milieunota⁴. Na onderzoek van het dossier is de Vlaamse Havencommissie tot de volgende conclusies gekomen:

- De Vlaamse Havencommissie stelt vast dat de oorspronkelijke MKBA die bij de adviesvraag werd gevoegd als verantwoording van het project, niet voldeed aan de verwachtingen. De technische uitwerking bevatte fouten die de VHC deed besluiten niet te kunnen oordelen over het project op basis van de MKBA. Op initiatief van het Havenbestuur van Antwerpen werd in januari 2013 een nieuwe MKBA gemaakt waarin de belangrijkste fouten werden rechtgezet.
- Over deze nieuwe MKBA heeft de VHC in dit advies nog wel enkele technische/methodologische opmerkingen gemaakt, maar toch is de VHC van oordeel dat deze nieuwe MKBA aan de Vlaamse Havencommissie wel toelaat om een gefundeerd oordeel te formuleren over het project.
- Op basis van de projectkenmerken, de gegevens die aan de VHC werden verstrekt en op basis van de MKBA is de Vlaamse Havencommissie van mening dat de verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok in de haven van Antwerpen een sociaal-economisch rendabele investering is.

⁴ De VHC heeft de milieunota niet behandeld aangezien de Mineraad de milieutechnische aspecten van dit dossier heeft behandeld.

Referentielijst

- Freddy Aerts, “Adviesvraag betreffende project B9983 Het verdiepen van kaaimuren in het Vijfde Havendok en het Industriedok in de haven van Antwerpen”, Antwerpen, 9 november 2012 (ontvangen 20 november 2012).
- RebelGroup Advisory Belgium, “MKBA voor de verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok”, Antwerpen, 19 juli 2012.
- RebelGroup Advisory Belgium, “MKBA voor de verdieping van de kaaimuren aan het Vijfde Havendok en het Industriedok”, Antwerpen, 22 januari 2013.
- Havenbedrijf Antwerpen, “Vijfde Havendok en Industriedok Verdieping kaaimuren VOPAK - Milieunota”.
- Havenbedrijf Antwerpen, “Verdieping van kaaimuren in het Vijfde Havendok en Industriedok – Projectomschrijving”.