Correspondentie van de Kracht van Utrecht en Rijkswaterstaat in de periode 2010 – 2013 over de KBA, KKBA en MKBA voor de Ring Utrecht / A27-Amelisweerd

Jan Korff de Gidts, Kracht van Utrecht, 23 september 2013

Kengetallen- of Maatschappelijke Kosten- Baten-Analyse – KKBA en MKBA

Samenvatting

De voor de Ring Utrecht verantwoordelijke Directie Utrecht van Rijkswaterstaat weet ons twee jaar lang op een dwaalspoor te brengen met antwoorden op onze vraag uit 2010:

"Er is toch voor de Ring Utrecht-A27 een kosten-batenanalyse opgesteld?"

Antwoorden: Er is geen KBA, die voldoet aan onze voorschriften: Nee, dus.

Nadat we in september/oktober 2012 als Kracht van Utrecht / Utrechtse Delegatie het belang van een kosten-batenanalyse ook bij Kamerleden onder de aandacht hebben gebracht, brengt de Kamer dit in tijdens daarop volgende overleggen met de minister. Kamerleden onderstrepen het belang van een MKBA in de bestuurlijke en politieke afweging. In een ontwerp-motie (16 december 2012) wordt de minister opgeroepen een onafhankelijke driehoofdige commissie in te stellen en de vragen uit te werken in doorrekeningen en een quick scan MKBA.

Op 17 januari 2013 verrast de minister vriend en vijand met de mededeling dat de inmiddels ingestelde commissie Schoof reeds beschikt over een Quick Scan MKBA. De minister handhaaft haar opdracht aan de commissie; het onderwerp MKBA maakt geen deel uit van de opdracht.

Eind februari 2013 ontvangt de Kracht van Utrecht na een schriftelijk verzoek aan de Rijkswaterstaat de vier jaar oude Onderzoeksnotitie Werkspoor Kosten en Baten, Tussenfase planstudie Ring Utrecht, inclusief quick-scan kosten-batenanalyse, gedateerd 2 november 2009. Grote delen van het rapport, inclusief de bijlagen zijn voor de lezers onleesbaar gemaakt. Het is voor de Kracht van Utrecht ook te laat geworden om ons commentaar op deze notitie met de commissie Schoof te bespreken.

Commentaar Jan Korff de Gidts bij deze chronologie

Als burgerinitiatief wordt je in het bestuurlijke proces voortdurend op achterstand gezet. Deze chronologie is een schrijnend voorbeeld van het door de Rijksoverheid spelen met informatie over de Kosten en Baten van een van de grootse infraprojecten in Nederland; kosten circa 1 miljard euro. Pas als het de bestuurder van pas komt wordt relevante informatie in het debat met de kamer aangeduid en benut om vanuit het eigen belang de opdracht zo beperkt mogelijk te houden.

Helemaal fraai wordt het als de commissie Schoof de minister aanbeveelt zo spoedig mogelijk een MKBA uit te voeren. De Minister beslist echter op de dag van het bekend worden van het commissierapport dat er geen enkele aanleiding is om haar besluit op te schorten totdat een MKBA is uitgevoerd.

Een illustratie van hoe de minister in de communicatie over de uitkomsten van een - door de meerderheid van de Tweede Kamer verlangd - onafhankelijk onderzoek de regie neemt, haar oordeel voor de media framet, draagvlak zoekt bij de direct betrokken politici (in ieder geval van coalitiegenoot PvdA) en de commentaren van alle overige direct betrokkenen onmogelijk maakt zo niet op achterstand zet, reacties vertraagt of mensen op een dwaalspoor brengt.

Tip: lees daarvoor ook de chronologie van de communicatie over de rapportage van de Commissie Schoof (maart 2013) over de besluitvorming over de Ring Utrecht – A27 – Amelisweerd.

Op 12 september j.l. ontmoet ik op het MKBA-symposium de projectleider van Decisio, die van het ministerie van I&M de opdracht heeft gekregen voor het uitvoeren van de MKBA-Ring Utrecht. Ik vraag hem namens de Kracht van Utrecht om een gesprek over de uitgangspunten voor deze MKBA. Hij zegt toe dit verzoek te bespreken met zijn opdrachtgever en mij met het resultaat ook de naam van de opdrachtgever mee te delen. Hij geeft aan dat hij er van uit gaat dat de oplevering van de MKBA waarschijnlijk later zal gaan plaats vinden.

Op 4 september 2013 ontdek ik – op Google speurend naar nieuws over de MKBA-procedure voor de Ring Utrecht-A27-Amelisweerd - dat het Ministerie in juli 2013 aan Bureau Decisio de opdracht heeft gegeven voor het maken van deze MKBA. Oplevertermijn februari 2014.

Op de website van VERDER ontbreekt deze mededeling. Op 23 september nog steeds.

Details uit de Correspondentie tussen Kracht van Utrecht en Rijkswaterstaat

28 februari 2013: Jan Korff de Gidts ontvangt – zonder een verwijzing naar de eerder gevoerde correspondentie met Mascha Lichtendahl - een e-mail van een voorlichtingsambtenaar met daarin een link naar de net openbaar gemaakte Onderzoeksnotitie Kosten Baten tussenfase.

Samenvatting Kracht van Utrecht:
In deze quickscan staan kostenramingen en kostenbatenanalyses van de verschillende varianten in de planstudie Ring Utrecht. Hieruit blijkt dat de kostenbatenverhouding van de varianten die uitgaan van verbreding minder gunstig zijn dan de kostenbatenverhouding van de binnen-de-bak variant.

Opmerkingen Kracht van Utrecht: Veel details in de onderliggende notitie, alsmede bijna alle bijlagen zijn echter zwart / onleesbaar gemaakt en niet beschikbaar/openbaar. De in de mail genoemde Tussenrapportage vormt de belangrijkste grondslag voor het bestuursbesluit in het najaar van 2009 en is globaal van aard. Het in deze mail ook genoemde onderliggende document is – voor februari 2013 – niet opgenomen in de lijst van beschikbare documenten voor de Ring Utrecht/A27.

Vervolg: correspondentie per e-mail tussen Kracht van Utrecht en Rijkswaterstaat.

De betreffende mail van de (RDU) Regio Directie Utrecht van Rijkswaterstaat op 28 februari luidt:

Op 28 feb. 2013, om 09:36 heeft Hanneke Hoorneman (RDU) het volgende geschreven:

Geachte heer Korff de Gidts,

De hoofdlijnen uit de quickscan kosten-baten-analyse zijn opgenomen in de tussenrapportage behorend bij de 1eFase MER. De tussenrapportage is begin november 2009 openbaar gemaakt en is te vinden op de website (http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/3.%20Archief/Onderzoeksrapport%20Ring%20Utrecht.pdf)

Het onderliggende document, de quickscan kosten-baten-analyse, staat ook op ikgaverder.nl. (http://www.ikgaverder.nl/media/userfiles/media/documenten_module/2.%20Planstudie%20Ring%20Utrecht/3.%20Archief/Onderzoeksnotitie%20werkspoor%20kosten%20en%20baten%20Tussenfase%20planstudie%20Ring.pdf).

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

Hanneke Hoorneman

Op 15 feb. 2013, om 15:30 heeft Jan infosoesa <infosoesa@gmail.com> het volgende geschreven aan: Mascha Lichtendahl

Dag Mascha,

Afgelopen jaren hebben we elkaar regelmatig gesproken en gemaild over Kosten-Baten-Analyses voor de Ring Utrecht A27.

De mededeling van de minister in de Kamer op 17 januari 2013 dat de Commissie Schoof de beschikking heeft over een Quick Scan MKBA (en de bevestiging hiervan door de heer Schoof zelf in ons gesprek met hem) brengt ons ertoe bij deze het verzoek te doen deze informatie zo spoedig mogelijk ook ons ter beschikking te stellen.

Ik zal de informatie doorzenden naar de bewonersorganisaties waar we in de Utrechtse Delegatie mee samenwerken.

Met vriendelijke groet,

Jan Korff de Gidts

Op 18 jun. 2012, om 20:46 heeft Stephan Lahaye (RDU) het volgende geschreven:

Onderwerp: Re: KBA, KKBA en MKBA Planstudie Ring Utrecht

Beste Jan Korff de Gidts,

Bijgaand onze reactie op onderstaande vragen.

1. Voor de Ring Utrecht is nog geen KBA opgesteld. Zoals eerder gemeld wordt dit in aanloop naar het OTB uitgevoerd. Algemene informatie over de KBA-methodiek is op verschillende plekken te vinden op het internet bij informatie van de rijksoverheid.

2. Voor de eerste fase MER is een raming opgesteld. Een actuele raming wordt voorzien in de aanloop naar het OTB (mede als input voor de KBA). Ook deze raming zal worden opgesteld volgens de voorgeschreven methodiek (SSK-raming). In de methodiek worden ook de (technische) risico's gemonetariseerd. In het algemeen geldt dat kostenramingen en gemonitariseerde risico's niet openbaar worden gemaakt om mogelijke financiële/economische benadeling van de Staat te voorkomen, bijvoorbeeld in een aanbestedingsprocedure (WOB art 10 lid 2sub b).

Met vriendelijke groet,
Stephan Lahaye

Verzonden 12 juni 2012

Van: Jan Korff de Gidts aan Mascha Lichtendahl, **CC:** Jos Kloppenborg
Onderwerp: Re: KBA, KKBA en MKBA Planstudie Ring Utrecht

Dag Mascha,

De bijeenkomst op 4 juni over de second opinion en mijn vragen over de financiële risico's bracht me op een eerdere mailwisseling met jou op 17 september 2010:

Op 17 sep 2010, om 14:42 heeft Lichtendahl, Mascha (RDU) het volgende geschreven:

Beste Jan Korff, Ten aanzien van de KBA is het zo dat er nog gewerkt wordt aan een KBA dat voldoet aan de voorschriften. Deze is dus nog niet beschikbaar. Met vriendelijke groet Mascha Lichtendahl

Mijn vragen zijn:

1. Welke informatie heeft Rijkswaterstaat of het ministerie op dit moment beschikbaar over een KBA, die voldoet aan de voorschriften?

2. En kun je aangeven hoe het proces gaat lopen voor een uitgebreidere kosten-baten-analyse met financiële risico-beoordeling?

Met vriendelijke groet,

Jan Korff de Gidts
Kracht van Utrecht / Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd

Verzonden: vrijdag 17 september 2010 14:18

Aan: Mascha Lichtendahl, (RDU); Inge van Leijenhorst, (RDU) RWS

Dag Mascha en Inge,

Tot op heden heb ik nog geen KBA van jullie ontvangen. Wat is er misgegaan?
Voorts hoor ik graag wanneer we de uitnodiging van Ruud Splithoff / Rijkswaterstaat

ontvangen. Liefst zo spoedig mogelijk.

Met KvU-groet, Jan Korff de Gidts, Projectleider Kracht van Utrecht 2.0 van de Stichting Onderzoek en Educatie Stad en Amelisweerd

Gedurende het jaar 2010

De mail van 17 september 2010 vloeide voort uit mijn voortgangsgesprekken in de loop van 2010 met Mascha Lichtendahl (projectleider Ring Utrecht vanuit de RegioDirectie Utrecht van Rijkswaterstaat) in verband met mondelinge mededelingen van nauw betrokken experts, die aangaven dat er in 2009 wel degelijk een kosten-baten-analyse zou zijn opgesteld.