

Vergaderjaar 2005–2006

27 625

Waterbeleid

Nr. 68

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 mei 2006

De commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van het kabinetsbesluit inzake de vorming van het Delta-instituut (27 625, nr. 63).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 mei 2006. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GL), Smeets (PvdA), vacature algemeen, Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

- a) *Kan een integraal overzicht worden gegeven van de verwachte kosten van de totstandkoming van het Delta-instituut, alsmede de hierbij voorziene financiering c.q. verdeling ervan over alle betrokken partijen?*
- b) *Hoeveel rijksmiddelen gingen er voorheen in de betreffende organisaties om en hoeveel rijksmiddelen gaan er in de nieuwe situatie om in het Delta-instituut?*
- c) *Kan een overzicht gegeven worden van de (extra) inkomsten die met de vorming van het Delta-instituut naar verwachting gegenereerd worden?*
- d) *Is een risico-analyse opgesteld waarin duidelijk wordt welke partijen welke risico's lopen bij de vorming van het Delta-instituut? Zo ja, kan de Kamer deze ontvangen? Zo nee, waarom is deze niet opgesteld?*
- e) *Wat zijn de financiële risico's voor de Staat van de vorming van het Delta-instituut? Wie vult de tekorten aan als het Delta-instituut verlies maakt?*

a) De verwachte maximale kosten van de totstandkoming van het Delta-instituut betreffen institutiekosten en kosten verbonden aan de afvloeiing van personeel.

De institutiekosten worden geraamd op in totaal 14 miljoen € en hebben betrekking op reorganisatiekosten (met name project- en advieskosten op het gebied van HRM en juridische ondersteuning), communicatie (zowel in- als extern), verhuiskostenvergoedingen, productieverlies (geschat op circa een maand) en instellingskosten (uitwerking governance-model, inrichting nieuwe personeels- en financiële systemen).

De financiering van de institutiekosten vindt op twee manieren plaats. Ten eerste zal 7 miljoen € gefinancierd worden door het agentschap Rijkswaterstaat uit de eenmalige voorziene kosten van de inrichting van het agentschap. Daarnaast zal het Delta-instituut zelf 7 miljoen € in 2010 bijdragen. Dit doet zij uit de gerealiseerde efficiency die ontstaat door de vorming van het instituut. Voorfinanciering zal plaatsvinden van artikel 12 van het Infrastructuurfonds.

De kosten verbonden aan de afvloeiing van personeel worden geschat op 2,9 à 3,7 miljoen €. Deze kosten komen voort uit het feit dat door de fusie een deel van het indirecte personeel (overhead) boventallig wordt en uit het streven om de overhead van het Delta-instituut te verminderen. De omvang van de afvloeiingskosten varieert afhankelijk van de uiteindelijke organisatorische relatie tussen Delta-instituut en TNO Bouw & Ondergrond en van de omvang van het natuurlijke verloop dat mogelijk zal optreden als gevolg van de fusie van de bestaande instituten.

De dekking van de afvloeiingskosten (2,9 à 3,7 miljoen €) zal budget-neutraal voor het Rijk gebeuren: de programmafianciering door het Rijk wordt gedurende de eerste vijf jaar van het Delta-instituut op het huidige niveau gehouden, terwijl het Delta-instituut in diezelfde periode het overtollige personeel laat afvloeien. Omdat de middenstroom constant blijft terwijl de loonsom daalt, ontstaat voor het Delta-instituut de financiële ruimte om de afvloeiingskosten te betalen.

b) In 2006 is de omvang van de rijksmiddelen die naar de relevante onderdelen van WL Delft Hydraulics, van GeoDelft, van TNO Bouw & Ondergrond en van de Specialistische Diensten van het ministerie van Verkeer & Waterstaat gaan in totaal circa 56 miljoen €. Dit bedrag is de som van alle relevante subsidies en opdrachten vanuit de betrokken departementen. De totale omvang van de rijksmiddelen ten behoeve van het Delta-instituut zal in de startfase (2007) ten minste op hetzelfde niveau zijn als het

huidige niveau. Het Kabinet heeft besloten de programmafinanciering ten minste vijf jaar op het huidige niveau te handhaven. Bovendien is niet te verwachten dat de omvang van de opdrachten van de rijksoverheid aan het Delta-instituut geringer zal zijn dan de omvang van die opdrachten in de huidige situatie. In de periode na 2011 zal de omvang van de rijksmiddelen ten behoeve van het Delta-instituut niet een vooraf vastgestelde onder- of bovengrens kennen, maar jaarlijks fluctueren op basis van de omvang van het opdrachtenpakket vanuit de rijksoverheid.

c) Ingeschat wordt, dat het Delta-instituut naar verwachting een groter marktpotentieel zal hebben dan de thans bestaande afzonderlijke instituten. In het Delta-instituut worden de competenties gebundeld die nodig zijn om delta-vraagstukken integraal te benaderen. Zowel in Nederland als wereldwijd is sprake van een toenemende behoefte aan integrale oplossingen en concepten rond delta-vraagstukken, zowel bij overheden als bedrijven. Een specifieke schatting is echter op dit moment nog niet te maken. Dit wordt nog nader onderzocht door een nog te benoemen kwartiermaker.

d) De Stuurgroep Delta-instituut heeft een risico-analyse laten uitvoeren. In die analyse wordt niet alleen risico's aangegeven, maar ook welke beheersmaatregelen genomen kunnen worden. Deze risico-analyse is door de Stuurgroep gebruikt bij de formulering van haar advies aan de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat. De risico-analyse is als bijlage bij deze antwoorden opgenomen.

e) De vorming van het Delta-instituut leidt voor de Staat niet tot significant andere of hogere financiële risico's dan in de huidige situatie. Evenals in de huidige situatie bij WL Delft Hydraulics, GeoDelft of TNO het geval is, is het onvermijdelijk dat de Staat interenieert in geval van een (dreigend) faillissement. Wanneer de institutiekosten hoger uitvallen dan geraamd, dan komen die extra kosten geheel voor rekening van het Delta-instituut. Ook eventuele toekomstige verliezen van het Delta-instituut komen voor rekening van het instituut zelf. De directie van het Delta-instituut zal dan ook een gezond bedrijfseconomisch beleid moeten voeren waarin tariefstelling op basis van integrale kostprijs, vraaggestuurd werken en de opbouw van een adequaat eigen vermogen om fluctuaties in de omzet te kunnen opvangen centraal staan.

2

Waarom verplaatst het Ministerie van Verkeer en Waterstaat kennisonderdelen naar een extern instituut? Welke kennistypen?

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat hevelt in totaal 150 à 160 fte's over naar het Delta-instituut. Het betreft fte's van de Dienst Weg- en Waterbouwkunde (DWW), het Rijksinstituut voor Zoetwateranalyse en Afvalwaterbehandeling (RIZA) en het Rijksinstituut voor Kust en Zee (RIKZ) rond de taken kennisontwikkeling, innovatie-ontwikkeling, modelontwikkeling en specialistisch (vakinhoudelijk, kennisintensief) advies op de kerngebieden van het Delta-instituut.

Deze overdracht heeft meerdere motieven:

- De Commissie-Wijffels adviseerde het Kabinet in 2004 om in het Delta-instituut de bij WL Delft Hydraulics en GeoDelft aanwezige kennis en expertise rond delta-vraagstukken te bundelen in een Delta-instituut en daarbij ook te betrekken de relevante onderdelen van TNO én de Specialistische Diensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Door een einde te maken aan de huidige versnippering van kennis, aan de onduidelijke rolverdeling tussen de bestaande instituten (met name in de relatie Specialistische Diensten enerzijds versus overige insti-

- tuten anderzijds), en aan de onderlinge concurrentie tussen de bestaande instituten, wordt aan een belangrijke voorwaarde voldaan om de innovatie-paradox op te heffen.
- De Stuurgroep Delta-instituut heeft geconstateerd dat de bundeling van de competenties van de genoemde instituten in het Delta-instituut noodzakelijk is om te komen tot een krachtig kennis- en innovatiecentrum rond de Nederlandse delta-vraagstukken, dat hierdoor ook tot de wereldtop blijft behoren.
 - De overdracht van de genoemde onderdelen vanuit de Specialistische Diensten van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is geheel in lijn met het uit het Programma Andere Overheid, de Veranderopgave V&W en het Ondernemingsplan Rijkswaterstaat voortkomende streven naar een overheid die minder zelf doet en meer gebruik maakt van de markt.

3

Hoe wordt gegarandeerd dat Verkeer en Waterstaat de beschikking houdt over voor het departement essentiële informatie?

Vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat zullen geen informatie-taken worden overgedragen aan het Delta-instituut. Hier zijn dus geen speciale maatregelen nodig. De essentiële informatie blijft derhalve voor V&W beschikbaar.

De aansturing van het Delta-instituut zal bovendien door de minister van V&W worden vastgelegd in een reglement met uitgangspunten en procedures en in heldere meerjarige afspraken.

4

Hoe wordt gegarandeerd dat publieke gelden niet voor privaat contractonderzoek worden ingezet?

Het spreekt voor zich dat het Delta-instituut publieke middelen niet voor privaat contractonderzoek mag inzetten. Het Delta-instituut zal dan ook een adequate boekhouding moeten voeren, waaruit blijkt welke middelen waarvoor worden ingezet. Tevens zal het Delta-instituut een transparante financiële verantwoording moeten afleggen over de uitvoering van de overheidsopdrachten. Overigens worden door de Regiegroep TNO/GTI's op dit punt voorstellen geformuleerd die vanzelfsprekend ook van toepassing zullen zijn op het Delta-instituut.

5

Is er alleen sprake van samenvoegen van organisaties, of moeten ze ook hun focus verleggen?

De vorming van het Delta-instituut is uitdrukkelijk niet bedoeld als enkel het samenvoegen van organisaties. De bundeling van de nu nog bij de afzonderlijke instituten aanwezige competenties is weliswaar noodzakelijk maar op zich niet voldoende om op het gebied van delta-vraagstukken het op internationaal top-niveau opererende kennis- en innovatiecentrum neer te zetten dat het Kabinet voor ogen heeft. Daarvoor zijn ook nodig daadwerkelijke duurzame integratie van bestaande competenties, gecombineerde inzet van competenties en invalshoeken bij concrete projecten, versterking van een aantal nu nog ontbrekende of nog onvoldoende aanwezige competenties, en een sterke oriëntatie op de behoeften van overheid zoals die voortkomen uit de strategische delta-vraagstukken en op de onderzoeksvragen en kennisbehoeften die leven in de markt. Van groot belang is ook dat het Delta-instituut integrale oplossingen en concepten zal moeten ontwikkelen, waar de oriëntatie van de huidige

instituten veelal ligt bij deelaspecten van een vraagstuk. Dit alles leidt er toe dat het Delta-instituut een andere focus zal kennen dan de afzonderlijke huidige instituten.

6

Welke gevolgen heeft het Delta-instituut voor de werknemers van gespecialiseerde diensten van Verkeer en Waterstaat?

De medewerkers van de in het Delta-instituut op te nemen onderdelen van de betreffende Specialistische Diensten van Verkeer en Waterstaat komen op de loonlijst van het Delta-instituut. Daarbij zullen zij – evenals de betrokken medewerkers van de andere instituten – hun huidige arbeidsvoorwaarden behouden. Of de betrokken medewerkers ook de ambtenarenstatus zullen behouden, is nog onderwerp van nader onderzoek en overleg. Evenals de medewerkers van de andere instituten zullen de medewerkers die afkomstig zijn van de Specialistische Diensten van het ministerie van Verkeer & Waterstaat de mogelijkheid hebben om over te stappen op het nog te ontwikkelen «arbeidsvoorwaardenpakket Delta-instituut», dat wordt ontwikkeld voor nieuwe medewerkers die van buiten de bestaande organisaties instromen in het Delta-instituut.

Om te voorkomen dat er binnen het Delta-instituut duurzaam groepen medewerkers met verschillende arbeidsvoorwaardenpakketten werkzaam zijn, is het wenselijk dat de diverse pakketten in de loop van enkele jaren naar elkaar toe groeien. Dit zal uiteraard onderwerp van overleg tussen de directie van het Delta-instituut en de vakbonden zijn.

7

Moeten deze werknemers hun werk anders gaan vormgeven en hoe worden deze gefinancierd?

De medewerkers van de in het Delta-instituut op te nemen onderdelen van de betreffende Specialistische Diensten van Verkeer en Waterstaat zullen uiteraard deel gaan uitmaken van de bedrijfscultuur van het Delta-instituut, waaraan zij samen met hun collega's die afkomstig zijn van de andere instituten zelf vorm gaan geven.

De financiering van deze medewerkers zal uiteraard geschieden vanuit (de omzet van) het Delta-instituut zelf. Met de overdracht van de betreffende medewerkers door Rijkswaterstaat zullen ook de bijbehorende personeelsbudgetten worden overgeheveld naar het Delta-instituut.

8

Wat wordt precies bedoeld met «op de internationale markt actief zijn via buitenlandse projecten»?

Het Delta-instituut zal niet alleen werken voor Nederlandse opdrachtgevers, maar ook voor buitenlandse overheden en bedrijven. Ook zal het Delta-instituut met buitenlandse collega-instituten en bedrijven samenwerken in consortia, bijvoorbeeld in het kader van Europese onderzoeksprogramma's. WL Delft Hydraulics, GeoDelft en TNO Bouw & Ondergrond zijn overigens ook nu al op deze wijze op de internationale markt actief en behalen daar een belangrijk deel van hun omzet. Echter, waar de focus van de internationale activiteiten van genoemde instituten op dit moment sterk ligt bij het genereren van omzet, zal de deelname van het Delta-instituut aan buitenlandse projecten juist ook gericht zijn op het halen van toepassingsgerichte kennis en ervaring naar Nederland.

9

Kan aangegeven worden welk instituut welke kerngebieden inbrengt en in hoeverre de instituten voldoende kennis en ervaring in huis hebben?

De instituten brengen de volgende kerngebieden in:

- DWW, RIKZ en RIZA: kennisontwikkeling, modelontwikkeling, innovatie-ontwikkeling en specialistisch advies rond de werkvelden «waterkwaliteit en waterbodempkwaliteit» en «veiligheid, waterkwantiteit, waterbouw, beheer en onderhoud»;
- WL Delft Hydraulics: hydrodynamica, morfologie, hydrologie, waterkwaliteit, aquatische ecologie
- GeoDelft: Grondmechanica, funderingstechniek, geo-ecologie
- TNO Bouw & Ondergrond: geologie (incl. geomorfologie), geofysica, hydrogeologie, geochemie, geobiologie (bij alle competenties: voor zover relevant voor delta-vraagstukken)

De Stuurgroep Delta-instituut heeft een analyse laten maken van de kennis en ervaring van de afzonderlijke instituten. Uit deze analyse is gebleken dat een aantal kerngebieden versterking behoeven.

Op bèta/technisch gebied betreffen deze «kennislacunes» onder meer ecologie ten behoeve van het beheer en de inrichting van grote watersystemen en kennis op het snijvlak van geologie en civiele techniek. Het Delta-instituut zal op korte termijn moeten investeren in de versterking van die bèta/technische kerngebieden. Het is de bedoeling dat het Delta-instituut op wat langere termijn ook een bredere gamma-kennisbasis ontwikkelt. Een dergelijke gamma-kennisbasis is bij de huidige instituten slechts beperkt aanwezig.

10

Wordt voor het Delta-instituut ook uit andere specialistische diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geput?

Nee, dat is niet voorzien.

11

Is de stichting Delta-instituut een privaatrechtelijke rechtspersoon op te richten door de Staat? Zo ja, waarom is dan niet expliciet melding gemaakt van de procedure die in dat geval doorlopen moet worden (artikel 34, Comptabiliteitswet)?

Ja, de stichting Delta-instituut is een privaatrechtelijke rechtspersoon op te richten door de Staat. Dit is vergelijkbaar met de huidige status van GeoDelft en WI/Delft Hydraulics. Uiteraard is voorzien dat de procedure ex. Artikel 34 Comptabiliteitswet gevolgd zal gaan worden, waarin overleg zal worden gevoerd met de ministeries van Financiën en BZK. Tevens zal in het kader van artikel 96 Comptabiliteitswet overleg worden gevoerd met de Algemene Rekenkamer over hun controlebevoegdheden bij het Delta-instituut.

12

Hoeveel fte's van de diverse organisaties worden overgeplaatst naar het Delta-instituut?

De exacte aantallen fte's per organisatie zijn op dit moment nog niet bekend. Wel is het mogelijk een ordegrootte te geven. Bij de Specialistische Diensten van het ministerie van Verkeer & Waterstaat gaat het in totaal om circa 150 tot 160 fte, bij WL Delft Hydraulics gaat het om circa 300 fte, bij GeoDelft gaat het om circa 200 fte, en vanuit TNO Bouw & Ondergrond gaat het eventueel om circa 160 fte.

13

Kunt u meer inzicht geven in de verdeling en invulling van fte's voor het Delta-instituut? Hoe verhoudt het aantal fte's zich tot de huidige situatie bij

de betrokken organisaties? Wat is de verdeling vanuit de betrokken organisaties aan fte's voor het instituut? Waar hangt deze verdeling vanaf?

Op dit moment kan nog geen inzicht worden gegeven in de verdeling en invulling van fte's voor het Delta-instituut, omdat er nog geen organisatie- en formatierapport is opgesteld. Wel is het zo dat alle relevante fte's van de bestaande organisatie bij de vorming van het Delta-instituut zullen worden betrokken.

14

Wat zijn de gronden waarop voor 700 of tot 800 fte's wordt besloten? Zijn deze fte's het maximum? Wat zijn de verwachtingen voor de toekomst van de ontwikkeling van het aantal fte's?

De in brief genoemde 700 tot 800 fte zijn een indicatie van de personele omvang van het Delta-instituut in de startsituatie. Deze indicatie is gebaseerd op het huidige aantal fte's (direct en indirect) bij de relevante onderdelen van de betrokken instituten, de inschatting van de te behalen efficiency-winst (reductie overhead) alsmede een voorzichtige inschatting van de extra fte's die nodig zijn voor de invulling van de kennis hiaten.

Bij een gezonde bedrijfsvoering door de directie van het Delta-instituut zal de omvang van het aantal fte's na verloop van tijd een afspiegeling zijn van de omvang van het opdrachtenpakket.

Gezien de toenemende vraag naar delta-kennis (zowel in Nederland als daarbuiten) en het streven om van het Delta-instituut een internationaal top-instituut te maken, is te verwachten dat het instituut een uitstekend marktpotentieel weet om te zetten in structurele omzetgroei. Het aantal fte's zal dan toenemen.

15

Wat zijn de gevolgen voor het aantal fte's voor de besluitvorming over het status van de medewerkers van TNO-NITG?

Zie het antwoord op vraag 12.

16

Trekt het Delta-instituut in nieuwe huisvesting of wordt er in een van de huidige locaties van betrokken organisaties ingetrokken?

Het Delta-instituut zal gehuisvest worden in Delft en Utrecht. Hiervoor is onder meer gekozen vanwege het feit dat de bestaande (fysieke) relaties met de Technische Universiteit Delft en de Universiteit Utrecht onverkort kunnen worden voortgezet. Om die reden zal de Utrechtse vestiging van het Delta-instituut gehuisvest worden op de huidige locatie van TNO Bouw & Ondergrond op het universiteitsterrein (de Uithof). Ten aanzien van de vestiging in Delft zal huisvesting op het huidige terrein van WL Delft Hydraulics plaatsvinden, waarbij dan naast het bestaande complex nieuwbouw nodig is om alle Delftse medewerkers te kunnen huisvesten. De kwartiermaker Delta-instituut zal overigens een concreet huisvestingsplan opstellen. Het is vervolgens aan de directie van het instituut om besluiten te nemen.

17

Wat zijn de meerkosten voor het Delta-instituut nu besloten is voor een huisvesting in twee steden (Utrecht en Delft)? Kunt u bij de beantwoording voornamelijk ingaan op de kosten voor huisvesting en (ICT-)infrastructuur?

Naast de eenmalige institutiekosten zijn investeringsuitgaven nodig ten behoeve van de locaties waar het Delta-Instituut gevestigd wordt. Deze investeringen betreffen:

1. Investeringsuitgaven voor nieuwbouw van een kantoorpand op het terrein van het Waterloopkundig Laboratorium, inclusief sloopkosten. Schatting: € 23 mln. De feitelijke omvang van de investering is afhankelijk van de keuzes die gemaakt zullen worden door de directie van het Delta-Instituut. Het Delta-instituut zal in Utrecht gehuisvest worden in het huidige gebouw van TNO Bouw en Ondergrond op het universiteitsterrein De Uithof. Dit leidt niet tot meerkosten.
2. Investeringsuitgaven in ICT. Schatting: € 3 mln. Ook hier is de feitelijke omvang van de investering afhankelijk van de keuzes die gemaakt zullen worden door de directie van het Delta-Instituut.

Voor alle investeringen geldt dat het uitgangspunt is dat deze budgettair neutraal voor het Rijk moeten plaatsvinden. Het is aan het Delta-instituut om te bepalen in hoeverre het bedrijfseconomisch haalbaar is deze nieuwbouw te plegen zonder dat dit tot een opwaarts effect van de tarieven voor de opdrachtgevers leidt.

18

Door de oprichting van het Delta-instituut verdwijnt specialistische kennis bij onderdelen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Welke specifieke kennis gaat hierdoor bij Verkeer en Waterstaat verloren? Wordt dit gecompenseerd? Zo ja op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Vanuit de «natte» Specialistische Diensten van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat worden de activiteiten kennisontwikkeling, modelontwikkeling, innovatieontwikkeling en specialistisch advies op de werkterreinen «waterkwaliteit en waterbodempkwaliteit» en «veiligheid, waterkwantiteit, waterbouw, beheer en onderhoud» overgedragen aan het Delta-instituut. In totaal gaat het om 150 tot 160 van de circa 850 fte die bij de «natte» Specialistische Diensten werkzaam zijn. De Specialistische Diensten zullen op deze werkterreinen niet langer zelf kennis, modellen, innovaties en specialistische adviezen ontwikkelen, maar zullen dit laten doen door het Delta-instituut. De Specialistische Diensten doen dan dus minder zelf en schakelen meer de markt i.c. het Delta-instituut in. De diensten zijn dan niet langer «kennisinstituut» maar vervullen dan de rol van professioneel en deskundig opdrachtgever.

19

Kan aangegeven worden hoeveel mensen van welke organisatie overgaan naar het Delta-instituut?

Zie het antwoord op vraag 12.

20

Kan nadere informatie worden gegeven over de kennis- en onderzoekscapaciteit die vanuit Verkeer en Waterstaat naar het Delta-instituut wordt verplaatst?

Zie het antwoord op vraag 18.

21

Hoe wordt bewerkstelligd dat het Delta-instituut één instituut wordt, respectievelijk hoe wordt voorkomen dat het een verzameling bij elkaar gevoegde autonome onderdelen blijft?

Het Delta-instituut wordt één instituut (een stichting).

Zoals al in het antwoord op vraag 5 is aangegeven is de vorming van het Delta-instituut uitdrukkelijk niet bedoeld als enkel het samenvoegen van

organisaties. De bundeling van de nu nog bij de afzonderlijke aanwezige competenties is weliswaar noodzakelijk maar op zich niet voldoende om op het gebied van delta-vraagstukken het op internationaal top-niveau opererende kennis- en innovatiecentrum neer te zetten dat het Kabinet voor ogen heeft. Daarvoor zijn ook nodig daadwerkelijke duurzame integratie van bestaande competenties, gecombineerde inzet van competenties en invalshoeken bij concrete projecten, versterking van een aantal nu nog ontbrekende of nog onvoldoende aanwezige competenties, en een sterke oriëntatie op de behoeften van overheid zoals die voortkomen uit de strategische delta-vraagstukken en op de onderzoeksvragen en kennisbehoefte die leven in de markt. Van groot belang is ook dat het Delta-instituut integrale oplossingen en concepten zal moeten ontwikkelen, waar de oriëntatie van de huidige instituten veelal ligt bij deelaspecten van een vraagstuk. Dit alles leidt er toe dat het Delta-instituut een andere focus zal kennen dan de afzonderlijke huidige instituten.

Een belangrijke rol is hiertoe toebedeeld aan de te benoemen kwartiermaker, met als een van zijn taken het analyseren van de bestaande bedrijfsculturen, het mede op basis daarvan ontwikkelen van een plan voor culturele integratie en het initiëren van de implementatie van dat plan.

22

Hoe zal de zeggenschap in de Algemene Vergadering van Deelnemers exact worden verdeeld tussen alle betrokken partijen? Zijn de ministeries afzonderlijk vertegenwoordigd in de Algemene Vergadering van Deelnemers? Zo ja, welke minister heeft welk aandeel? Zo nee, welke minister vertegenwoordigt de Staat? In welke mate zijn de verschillende betrokken individuele ministers nog verantwoordelijk en aanspreekbaar voor de Kamer als het gaat om hun betrokkenheid bij het Delta-instituut?

Over de exacte invulling van de corporate governance-structuur valt op dit moment niet meer te zeggen dan datgene dat vermeld wordt in het kabinetsbesluit en het stuurgroepadvies dat daarbij als bijlage is opgenomen. De komende maanden zal de kwartiermaker voorstellen ontwikkelen voor de nadere invulling van de governance-structuur, op basis waarvan de betrokken ministers nadere besluiten zullen nemen. De governance-structuur zal worden neergelegd in de stichtingsstatuten. De minister van Verkeer & Waterstaat zal optreden als penvoerend minister en is dus de eerstverantwoordelijke bewindspersoon voor het Delta-instituut.

23

Wat zijn de gronden waarop is besloten 15% van de capaciteit van het Delta-instituut beschikbaar is voor spoedadvies aan de rijksoverheid? Betekent de 15% van de capaciteit dat 15% van het aantal fte's of 15% van de capaciteit van het budget daarvoor beschikbaar is? Waarom kunnen andere overheden naast de rijksoverheid geen gebruik maken van deze spoedadvies?

Spoedadvies houdt in het in geval van (dreigende) calamiteiten onmiddellijk op basis van kennisname van feiten adviseren van verantwoordelijke autoriteiten. Gezien de aard van het werk heeft de 15% betrekking op de personele capaciteit van het Delta-instituut. Tot die 15% is gekomen op grond van de volgende overwegingen. In de bestaande situatie kunnen de rijksoverheid (met name V&W maar ook andere departementen) en andere overheden voor spoedadvies in eerste instantie terecht bij de Specialistische Diensten van het ministerie van V&W, die in een aantal gevallen weer WL Delft Hydraulics, GeoDelft en TNO Bouw & Ondergrond betrekken voor hun specifieke expertise. Nu vanuit de specia-

listische diensten 150 tot 160 fte over gaan naar het Delta-instituut, zullen de overheden voor een deel van het spoedadvies een beroep moeten doen op die organisatie. Binnen de nieuwe context van het Delta-instituut komt de genoemde 15% ongeveer overeen met de huidige beschikbare relevante capaciteit bij alle instituten.

24

Wat wordt bedoeld met de passage dat nog een definitieve keuze over de rechtsvorm gemaakt zal worden op basis van de verdere invulling van de kwartiermaker en in het licht van de te verkrijgen wettelijke basis? Is het ook denkbaar dat het Delta-instituut een BV of NV zal worden op lange termijn? Is het de bedoeling dat het Delta-instituut een ZBO wordt, gebaseerd op een specifieke instellingswet? Wanneer wordt een besluit over de definitieve juridische vormgeving van het Delta-instituut voorzien? Waarom is de keuze hiervoor afhankelijk gesteld van de «kwartiermaker»? Welke afwegingen maakt de kwartiermaker hierbij?

Zoals gesteld in de brief aan de Kamer is het de bedoeling dat het Delta-instituut van start gaat als een stichting.

Ook het huidige WL Delft Hydraulics en GeoDelft zijn stichtingen en gebleken is dat deze rechtsvorm goed voldoet om de financieel-bestuurlijke relaties met de overheid vorm te geven. Het ligt niet voor de hand om het Delta-instituut een BV of NV te laten worden.

Deze rechtsvormen leveren geen toegevoegde waarde op voor de slagkracht van het Delta-instituut en voor de positie van de Staat en andere betrokken partijen in de governance-structuur.

Een definitief besluit over de juridische vormgeving van het Delta-instituut wordt voorzien in de periode 2008–2009, op basis van de evaluatie die binnen twee jaar na het van start gaan van het Delta-instituut zal plaatsvinden. De stichtingsvorm is dan bij uitstek geschikt voor omzetting naar een eventueel gewenste andere rechtsvorm.

De keuze van de uiteindelijke rechtsvorm wordt niet gemaakt door de kwartiermaker maar door de minister van Verkeer en Waterstaat. Wèl zal de kwartiermaker voorstellen ontwikkelen voor de nadere invulling van de corporate governance-structuur en de best passende rechtsvorm.

25

Waarom zijn alle wezenlijke bevoegdheden (ontslag en benoemingsrecht Raad van Toezicht, vaststelling statuten, jaarrekening en jaarverslag) eenzijdig bij de minister van Verkeer en Waterstaat gelegd? Welke invloed hebben de overige participanten? Betekent dit ook dat de minister alle (financiële) risico's loopt die verbonden zijn aan het Delta-instituut?

Deze bevoegdheden zijn bij de minister van Verkeer & Waterstaat gelegd omdat die minister optreedt als penvoerend bewindspersoon voor het Delta-instituut. Op die manier is duidelijk welke minister verantwoordelijk en aanspreekbaar is. Zoals in de brief aan de Kamer is verwoord, oefent de minister van Verkeer & Waterstaat de bevoegdheden omtrent ontslag en benoeming uit mede namens de overige betrokken ministers. Bij de uitoefening van de overige bevoegdheden zal de minister van Verkeer en Waterstaat overleg plegen met de betrokken mede-bewindspersonen en de overige participanten in de Algemene Vergadering van Deelnemers. De minister van Verkeer en Waterstaat is penvoerend minister namens het Kabinet. Inzake eventuele (financiële) risico's verbonden aan het Delta-instituut zie het antwoord op vraag 1.

26

Wordt er binnen het Delta-instituut onderscheid gemaakt in publiek en privaat gefinancierd onderzoek? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat voor de financiële jaarstukken van het Delta-instituut?

Ja, binnen het instituut wordt onderscheid gemaakt in publiek en privaat gefinancierd onderzoek. De verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat voor de publieke middelen die aan het Delta-instituut worden verstrekt zal conform de Comptabiliteitswet worden geregeld. De exacte uitwerking van de verantwoordelijkheid van onze minister zal geregeld worden in het nog op te stellen statuut van het Delta-instituut.

27

In hoeverre wordt efficiency door de vorming van het Delta-instituut bevorderd?

De vorming van het Delta-instituut bevordert langs twee sporen de efficiency. Ten eerste wordt de huidige versnippering van kennis en onderlinge concurrentie tussen de instituten beëindigd. Ten tweede zal de omvang van de overhead binnen het Delta-instituut kleiner zijn dan de overhead die nu bij de afzonderlijke instituten aanwezig is.

28

Wanneer zal het Plan van Aanpak voor het Delta-instituut gereed zijn? Op welke manier zal de Kamer daarover geïnformeerd worden?

Het Plan van Aanpak voor de kwaliteitsimpuls is op dit moment in voorbereiding en zal in de loop van komende maanden gereed komen. Het Plan zal de Kamer op verzoek worden toegezonden.

29

In welke mate zijn de verschillende betrokken individuele ministers nog verantwoordelijk?

Zie het antwoord op vraag 22.

30

In hoeverre zijn één of meerdere ministers aanspreekbaar voor de Kamer qua betrokkenheid bij het Delta-instituut?

Zie het antwoord op vraag 22.

31

Hoe verhoudt de hervorming van Rijkswaterstaat zich tot de vorming van het Delta-instituut?

De vorming van het Delta-instituut sluit naadloos aan bij de hervorming van Rijkswaterstaat tot een modern overheidsbedrijf. Ik verwijs hierbij naar het Ondernemingsplan van Rijkswaterstaat. De overdracht van taken van Specialistische Diensten aan het Delta-instituut betekent dat Rijkswaterstaat kennis, innovaties, modellen en specialistisch advies – voor zover vallend binnen de missie en scope van het Delta-instituut – niet langer zelf ontwikkelt maar inkoop bij het Delta-instituut.

32

Wordt de «kwartiermaker» van binnen of van buiten de betrokken organisaties aangesteld? Waarom?

De rol van de kwartiermaker is feitelijk die van een adviseur, die ten aanzien van een aantal onderwerpen voorstellen zal formuleren. Die voorstellen zullen worden beoordeeld door een Tijdelijke Raad van Toezicht. Gezien de rol van de kwartiermaker is het wenselijk dat betrokkene niet afkomstig van één van de bestaande instituten. De kwartiermaker zal dan ook van buiten de betrokken organisaties afkomstig zijn.

33

Welke (eenmalige en structurele) kosten brengt de vorming van het Delta-instituut met zich mee? In hoeverre zijn deze kosten haalbaar (hoe groot zijn de marges, onzekerheden en de risico's)?

Zie voor het antwoord met betrekking tot het eerste deel van de vraag het antwoord op vraag 1. De kosten zijn begroot door een team van financiële experts afkomstig van de betrokken instituten en van de projectorganisatie Agentschapvorming RWS. De genoemde bedragen vormen de maximale kosten die zullen optreden in het meest ongunstige geval. Te verwachten is dat de werkelijke kosten lager zullen zijn.

De voorgestelde financiering, die er in feite op neerkomt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat de eerste 7 miljoen € voor haar rekening neemt, en dat het meerdere voor rekening van het Delta-instituut komt, vormt een prikkel voor de directie van het Delta-instituut om de institutiekosten te beperken.

34

Hoeveel middelen worden gereserveerd voor eventuele intertemporele verschillen via het Infrastructuurfonds?

Zie beantwoording vraag 1.

35

Ten laste van welk budget worden de € 7 miljoen institutiekosten van het Delta-instituut voorgefinancierd? Hoe is de terugbetaling van dit bedrag geregeld? Op welke wijze gaat Rijkswaterstaat de overige 7 miljoen dekken binnen haar begroting?

Zie beantwoording vraag 1.