

Infrastructuur- monitor

MIRT 2012

eib

Economisch Instituut
voor de Bouw

Infrastructuurmonitor
MIRT 2012

Het auteursrecht voor de inhoud berust geheel bij de Stichting Economisch Instituut voor de Bouw. Overnemen van de inhoud (of delen daarvan) is uitsluitend toegestaan met schriftelijke toestemming van het EIB. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen en dergelijke, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld.

November 2011

Infrastructuur- monitor

MIRT 2012

drs. P.J.M. Groot
H.S. Suiskind MSc

Inhoudsopgave

Conclusies op hoofdlijnen	7
1 Inleiding	9
2 Financiering	11
2.1 Beschikbare financiële middelen	11
2.2 Benodigde financiële middelen	12
3 De infrastructuurprojecten	17
3.1 Aantal en kosten van infrastructuurprojecten	17
3.2 Gemiddelde projectomvang	24
4 De voortgang van de infrastructuurprojecten	27
5 Beheer en onderhoud van infrastructuur	31
Bijlage 1 Overzicht van vertraagde en versnelde projecten	33
EIB-publicaties	37

Conclusies op hoofdlijnen

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) brengt periodiek op verzoek van Bouwend Nederland de voortgang bij de realisatie van infrastructuurprojecten in kaart. Bronnen hiervoor zijn het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de Begroting van het Infrastructuurfonds.

De belangrijkste conclusies uit de Infrastructuurmonitor MIRT 2012 zijn:

In 2012 nemen de beschikbare middelen voor infrastructuur met € 400 miljoen af

- in 2012 is ruim € 7,6 miljard beschikbaar voor infrastructuur, dit betekent een afname van 5% in vergelijking met 2011
- de afname betreft vooral waterkeringen en in mindere mate hoofdwegen
- de uitgaven aan vaarwegen en rivierprojecten nemen in 2012 vrij sterk toe
- het hoofdwegennet en het spoorwegennet hebben in 2012 de grootste aandelen met elk ongeveer een derde van het totale infrastructuurbudget
- in 2013 en 2014 zullen de budgetten voor infrastructuur weer toenemen tot circa € 8,2 miljard in 2014
- deze toename komt vrijwel volledig voor rekening van de uitgaven aan het hoofdwegennet, waardoor dit in 2014 een aandeel heeft van 40%
- de uitgaven aan het spoorwegennet blijven de komende jaren globaal op peil

Een op de zes infrastructuurprojecten is vertraagd in vergelijking met vorig jaar

- in totaal hebben in het MIRT 2012 26 projecten vertraging opgelopen in vergelijking met de planning van vorig jaar, dat is 16% van het totale aantal beschouwde projecten
- vertraging treedt vooral op in de planstudiefase waar ongeveer een kwart van de projecten is vertraagd tegen bijna 15% in de realisatiefase
- de vertragingen zijn bij het hoofdwegennet relatief minder dan bij spoorwegen en het hoofdvaarwegennet
- in vergelijking met voorgaande jaren neemt het percentage vertraagde projecten verder af, van 21% drie jaar geleden naar 16% dit jaar
- 27 projecten zijn in het MIRT doorgestroomd naar een volgende fase of hebben binnen de planstudiefase een tracébesluit gekregen; bij hoofdwegen is een groot aantal projecten doorgestroomd naar de realisatiefase.
- in het MIRT 2012 zijn 19 projecten opgeleverd

Randstad Noord heeft het grootste aandeel in de infrastructuurprojecten, daarnaast treedt al enkele jaren een verschuiving op van landsdeel Zuid naar Noord en Oost

- in het MIRT staan projecten met een totale kostenomvang van circa € 50 miljard, waarvan € 33 miljard in de realisatiefase en € 17 miljard in de planstudiefase
- met een aandeel van 30% heeft Randstad Noord (Noord-Holland en Utrecht) het grootste aandeel in de totale projectkosten
- de aandelen van de landsdelen Noord en Oost zijn tussen 2009 en 2012 jaarlijks toegenomen, het aandeel van Zuid is in die periode geleidelijk afgenomen
- de projecten in Noord betreffen voor het grootste deel het programma Regio Specifiek Pakket (RSP)
- het aandeel van spoorwegen is het grootst in Randstad Noord en Randstad Zuid
- in Oost en vooral Zuid komen relatief veel waterprojecten voor

Voor tijdige uitvoering van planstudieprojecten is in de periode 2012-2016 € 2,2 miljard extra nodig

- om planstudieprojecten na afronding van de procedures direct te kunnen realiseren zijn onvoldoende middelen beschikbaar
- voor deze projecten is in de periode 2012-2016 € 9,0 miljard nodig terwijl in de begroting € 6,8 miljard is gereserveerd, dit betekent een tekort van € 2,2 miljard ofwel 24% van de totale kosten van deze planstudieprojecten
- voor tijdige uitvoering van hoofdwegenprojecten in de planstudiefase is € 1,4 miljard extra nodig, voor spoorprojecten en regionale infrastructuur is dit in totaal circa € 950 miljoen
- het tekortpercentage voor de hoofdwegen is vergelijkbaar met de afgelopen twee jaar

Voor beheer en onderhoud is in 2012 circa € 2,2 miljard beschikbaar, in 2013 neemt dit toe tot € 2,5 miljard

- het budget voor beheer en onderhoud ligt in 2012 ongeveer op het niveau van 2011; hier binnen is een verschuiving van hoofdvaarwegen naar hoofdwegen
- de onderhoudsbudgetten voor rijkswegen nemen tussen 2011 en 2013 sterk toe
- op middellange termijn bedraagt het totale beheer- en onderhoudsbudget weer ongeveer € 2,2 miljard

1 Inleiding

Achtergrond

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) brengt periodiek sinds midden jaren negentig, op verzoek van Bouwend Nederland, in het project 'Monitoring infrastructuur' de voortgang bij de realisatie van infrastructuurprojecten in kaart. Basis van de jaarlijkse analyse zijn het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de begroting van het Infrastructuurfonds. In de MIRT-monitor is voor acht typen infrastructuur onderzocht hoeveel financiële middelen beschikbaar zijn voor uitvoering in de periode tot en met 2016 en hoe de voortgang op projectniveau is in vergelijking met vorig jaar.

Infrastructuurmonitor

In deze Infrastructuurmonitor geven we een vooruitblik op de meerjarenbudgetten en -programma's voor de komende vijf jaar. Daarmee ontstaat inzicht in de mogelijkheden voor de gehele infrastructuurmarkt tot 2016. Ook belichten we de verschuivingen in de budgetten en programma's tussen de verschillende typen infrastructuur en regio's. De Infrastructuurmonitor geeft niet alleen informatie op basis van het meest recente MIRT 2012, maar maakt ook enkele vergelijkingen met de vorige MIRT's. Daarmee ontstaat een beeld van de dynamiek en de verschuivingen in de planning van jaar op jaar.

De structuur van deze MIRT-monitor is in lijn met de rapportages die in de afgelopen jaren zijn opgesteld. Dat wil zeggen dat de volgende onderdelen deel uitmaken van de MIRT-monitor:

- beschikbare financiële middelen voor infrastructuur
- samenstelling van de uitgaven aan infrastructuur
- benodigde middelen voor infrastructuur
- tekort aan middelen voor 'tijdige' uitvoering van planstudieprojecten
- voortgang van individuele infrastructuurprojecten
- informatie over beheer en onderhoud

Evenals andere jaren wordt aandacht besteed aan de regionale verdeling van de infrastructuurprojecten. De regionale analyse geeft informatie over aantallen, typen en omvang van de projecten (landelijk en per regio). In de rapportage worden vijf regio's onderscheiden¹: Noord (Groningen, Friesland, Drenthe), Oost (Overijssel, Flevoland, Gelderland), Randstad Noord (Utrecht, Noord-Holland), Randstad Zuid (Zuid-Holland), Zuid (Zeeland, Noord-Brabant, Limburg).

Reikwijdte en afbakening

In de monitor worden de volgende typen infrastructuurprojecten gevolgd:

- hoofdwegen
- hoofdvaarwegen
- hoofdwatersystemen (waterkeringen en waterbeheer)
- spoorwegen personenvervoer
- spoorwegen goederenvervoer
- regionale en lokale infrastructuur (openbaar vervoer en onderliggend wegennet)
- megaprojecten verkeer en vervoer
- megaprojecten niet-verkeer en vervoer

De uitgaven aan deze infrastructuurprojecten kunnen op verschillende wijzen worden ingedeeld:

- naar de aard van het project: aanleg of beheer en onderhoud
- naar de fase waarin het project zich bevindt: verkenningfase, planstudiefase, realisatiefase

¹ Conform de regio-indeling van Bouwend Nederland. De regio-indeling van Bouwend Nederland is eenvoudig te herleiden tot de indeling die het EIB elders ook wel hanteert: Randstad Noord en Randstad Zuid vormen tezamen de regio West. De overige regio's komen overeen.

In vergelijking met voorgaande jaren zijn er veranderingen in de bekostigingssystematiek bij Rijkswaterstaat waardoor de omvang en de samenstelling van de verschillende begrotingspos-ten is gewijzigd. De kosten van infrastructuurprojecten bestaan uit drie onderdelen:

- kosten van uitvoering
- netwerkgebonden kosten
- netwerkoverstijgende kosten

Met deze nieuwe indeling worden ook de apparaatskosten van Rijkswaterstaat apart inzichtelijk gemaakt. Tot de netwerkgebonden kosten behoren alle apparaatskosten die gemoeid zijn met het aanleggen, beheren en onderhouden van areaal op de desbetreffende netwerken. Het gaat daarbij om alle typen projecten waarvoor Rijkswaterstaat opdrachtgever is, dus hoofdwegen, hoofdvaarwegen, hoofdwatersystemen en megaprojecten niet-verkeer en vervoer. Bij onder meer spoorwegen is het onderscheid in de drie onderdelen niet aan de orde en omvatten de totale projectkosten ook de netwerkgebonden en –overstijgende kosten.

Van projecten in de verkenningfase zijn geen gegevens voorhanden over projectkosten en uitvoeringstermijnen. De projectomschrijvingen zijn zeer globaal en de uitvoering kan nog op vele manieren worden opgezet. Daarom wordt de voortgang van deze projecten niet in beeld gebracht.

Resumerend heeft de analyse in de Infrastructuurmonitor MIRT 2012 vooral betrekking op aanleg- en grote onderhoudsprojecten van de hiervoor genoemde typen infrastructuur in de planstudie- en realisatiefase van het MIRT.

Werkwijze

De analyse is gebaseerd op een inventarisatie van de relevante begrotingsartikelen uit het Infrastructuurfonds. We volgen daarbij de meerjarencijfers die in de artikelen zijn aangegeven, met de verschillende onderverdelingen (verkeersmanagement, aanleg, beheer en onderhoud e.d.). Daarnaast hebben we een inventarisatie gemaakt van concrete projecten in de realisatie- en planstudietabellen van de verschillende typen infrastructuur. De in de vorige MIRT-rapportages gehanteerde selectiecriteria voor de projecten en rekenregels zijn ook in dit rapport toegepast. Op een aantal punten is deze methodiek aangescherpt en is aan de hand van detailinformatie over concrete projecten een scherper inzicht ontstaan in de financiële consequenties van de huidige infrastructuurplanning. Dit betreft met name de samenstelling van de projectkosten en de besluitvorming over de verschillende projecten.

Opzet van de rapportage

In dit rapport geven we een overzicht van de voortgang van de infrastructuurprojecten in het Meerjarenprogramma 2012.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de financiering: beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten in de huidige MIRT-periode (tot en met 2016) en de benodigde middelen voor 'tijdige' uitvoering van de planstudieprojecten (inclusief het 'tekort'). Hoofdstuk 3 geeft de verdeling van de acht typen infrastructuurprojecten naar aantallen, kosten en regio in het MIRT 2012. Daarnaast beschrijven we de gemiddelde omvang van projecten in de planstudie- en realisatiefase.

Hoofdstuk 4 behandelt de voortgang van de infrastructuur op projectniveau. Aangegeven wordt hoeveel vertragingen in het MIRT zijn opgetreden, hoeveel projecten naar een volgende MIRT-fase zijn overgegaan en hoeveel projecten met het huidige MIRT zijn opgeleverd. De informatie uit het MIRT 2012 leggen we naast de uitkomsten van de eerdere MIRT-analyses. Hiermee ontstaat een meerjarig perspectief op de voortgang. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op beheer en onderhoud van infrastructuur.

In bijlage 1 geven we een overzicht van alle vertraagde projecten en versnelde projecten in het MIRT 2012 per regio.

2 Financiering

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de financiering van de in het MIRT 2012 genoemde projecten. Allereerst volgt een inventarisatie van de beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten. Bron hiervoor is de begroting van het Infrastructuurfonds 2012. Daarbij geven we aan hoe de budgetten in de komende jaren over de verschillende typen infrastructuur zijn verdeeld. Vervolgens gaan we in op de middelen die nodig zijn om de geplande projecten tijdig te realiseren. Een vergelijking tussen de gereserveerde en de benodigde middelen geeft een indicatie over mogelijke vertragingen in de toekomst.

2.1 Beschikbare financiële middelen

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen voor aanleg, beheer en onderhoud voor de periode 2010-2016. De bedragen hebben betrekking op zowel realisatie- als (in latere jaren) planstudieprojecten. De bedragen per type infrastructuur zijn inclusief de netwerkgebonden kosten. De netwerkoeverstijgende kosten zijn hier niet in opgenomen. Deze bedragen in 2012 circa € 280 miljoen en lopen in de jaren daarna gelijkmatig af naar ongeveer € 240 miljoen in 2016.

De beschikbare budgetten in 2011 en 2012

Zoals in tabel 2.1 te zien, is er in 2011 voor aanleg, beheer en onderhoud van projecten in totaal circa € 7,9 miljard beschikbaar. Daarvan betreft circa € 2,6 miljard het hoofdwegennet en bijna € 2,4 miljard is beschikbaar voor spoorwegen. In 2012 neemt het beschikbare budget af naar € 7,6 miljard. Figuur 2.1 geeft de verdeling van de beschikbare middelen per type infrastructuur grafisch weer². Te zien is dat de daling van het budget in 2012 vooral de hoofdwatersystemen betreft. Daarnaast nemen ook de budgetten voor megaprojecten verkeer en vervoer en het hoofdwegennet af. Het budget voor megaprojecten niet-verkeer en vervoer neemt in 2012 toe, evenals in 2011. Dit betreft vooral uitgaven aan het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma en het programma Ruimte voor de Rivier. In 2012 blijft het budget voor de spoorwegen en de regionale/lokale infrastructuur ongeveer op het niveau van 2011.

De beschikbare budgetten in de periode 2013-2016

In 2013 en 2014 stijgen de infrastructuurbudgetten weer licht tot een niveau van circa € 8,2 miljard in 2014. In 2015 neemt het budget fors af tot € 7,1 miljard en in 2016 stijgt het weer flink tot € 8,1 miljard. Na 2012 laten de budgetten voor het hoofdwegennet en regionale/lokale infrastructuur dezelfde trend zien: een flinke stijging in 2013 en 2014, een forse daling in 2015 en weer een flinke stijging in 2016. De budgetten voor spoorwegen, het hoofdvaarwegennet en hoofdwatersystemen laten geen grote verandering zien. De sterke daling in het budget van megaprojecten verkeer en vervoer komt doordat de huidige projecten in de afrondingsfase zitten en er geen nieuwe staan gepland. In 2014 nemen de totale infrastructuurbudgetten sterk toe, in 2015 is sprake van een sterke daling en in 2016 stijgt het budget weer naar ongeveer het niveau van 2014. Deze sterke discontinuïteit betreft vooral het hoofdwegennet, de regionale/lokale infrastructuur en in mindere mate de hoofdwatersystemen.

Figuur 2.2 geeft in meerjarig perspectief de procentuele verdeling van de beschikbare financiële middelen voor de hoofdgroepen. Hier zijn de verschuivingen die zichtbaar zijn in figuur 2.1 voor 2011 en 2012 ook zichtbaar voor de periode 2013-2016. Hier is goed te zien dat vooral het aandeel van het hoofdwegennet sterk schommelt. De aandelen van de andere verschillende typen infrastructuur zijn redelijk stabiel met hier en daar een uitschieter. Zoals gezegd neemt het aandeel megaprojecten niet-verkeer en vervoer na 2010 sterk toe. Dit betreft voornamelijk de toenemende uitgaven aan de projecten Ruimte voor de Rivier, Mainportontwikkeling Rotterdam en vanaf 2012 het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma.

² Inclusief netwerkgebonden kosten voor hoofdwatersystemen, hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en megaprojecten niet - verkeer en vervoer. Voor meer over netwerkgebonden kosten zie hoofdstuk 1.

**Tabel 2.1 Beschikbare financiële middelen naar hoofdgroepen, 2010-2016
(mln euro, constante prijzen)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hoofdwatersystemen	803	1.079	615	562	602	583	690
Hoofdwegennet	3.269	2.590	2.457	2.693	3.201	2.175	3.439
Spoorwegen	2.645	2.433	2.446	2.569	2.392	2.575	2.400
Regionale/lokale infrastructuur	267	312	329	268	331	170	248
Hoofdvaarwegennet	849	764	844	909	884	871	775
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer	195	637	862	838	766	746	594
Megaprojecten verkeer en vervoer	120	120	10	2	0	0	0
Totaal	8.148	7.935	7.563	7.841	8.176	7.120	8.146

Bron: MIRT 2009-2011. Analyse EIB

Dynamiek in de beschikbare middelen

De beschikbare middelen die voor toekomstige jaren voor infrastructuur worden uitgetrokken, verschillen van het ene MIRT op het andere MIRT. Dit heeft een aantal achtergronden:

- De prioriteiten voor verschillende typen infrastructuur kunnen in de loop van de tijd wijzigen. Daardoor kunnen verschuivingen optreden tussen bijvoorbeeld de financiële middelen voor wegenprojecten en waterprojecten.
- Veranderingen in de voortgang van individuele projecten hebben gevolgen voor de middelen die per project nodig zijn. Vertraging in de voorbereiding, planvorming en/of uitvoering betekent dat de claim op de totale middelen verandert.
- Scopewijzigingen in de voorbereiding of uitvoering van projecten hebben gevolgen voor de middelen die voor projecten nodig zijn. Ook andere factoren die de projectkosten beïnvloeden hebben dit effect. Dit betekent dat andere projecten hiervan invloed kunnen ondervinden.

2.2 Benodigde financiële middelen

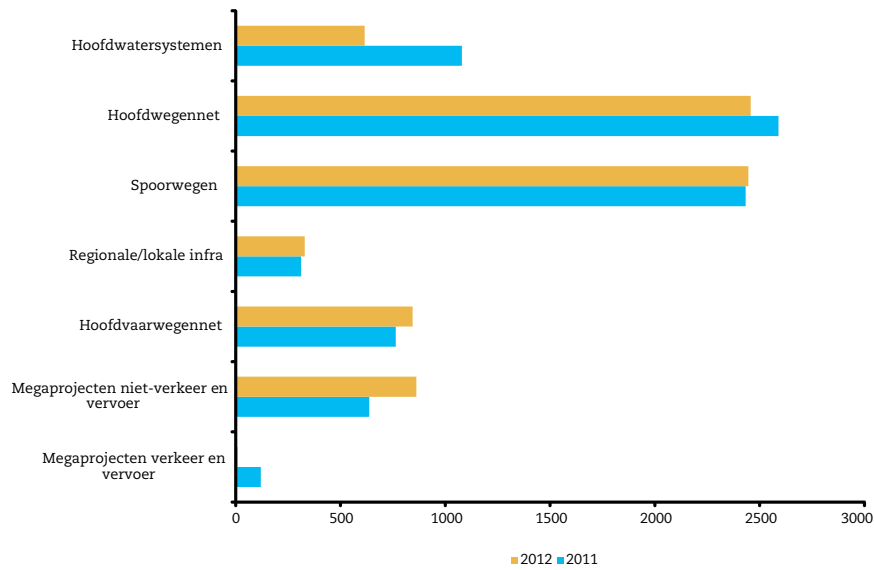
De financiële middelen die in het Infrastructuurfonds voor de periode 2012-2016 voor infrastructuur zijn uitgetrokken, zijn voor het overgrote deel bestemd voor projecten die momenteel in de realisatiefase staan³. Tevens zijn middelen gereserveerd voor projecten die nu nog in de planstudiefase staan maar die te zijner tijd zullen doorstromen naar de realisatiefase. Of deze reservering voldoende is, kan worden beoordeeld door te bezien hoeveel financiële middelen nodig zouden zijn voor realisatie van de planstudieprojecten direct in aansluiting op het doorlopen van de verschillende procedures⁴.

Op deze wijze kan per project worden berekend hoeveel middelen in de komende jaren nodig zouden zijn bij een directe doorstroming van planstudieprojecten naar de realisatiefase. Ook kan worden aangegeven welk deel hiervan drukt op de periode 2012-2016. Per type infrastructuur geaggregeerd worden de benodigde middelen vervolgens vergeleken met de gereserveerde middelen.

³ Het gaat in deze paragraaf uitsluitend om aanlegprojecten. Er wordt niet ingegaan op de benodigde middelen voor beheer en onderhoud.

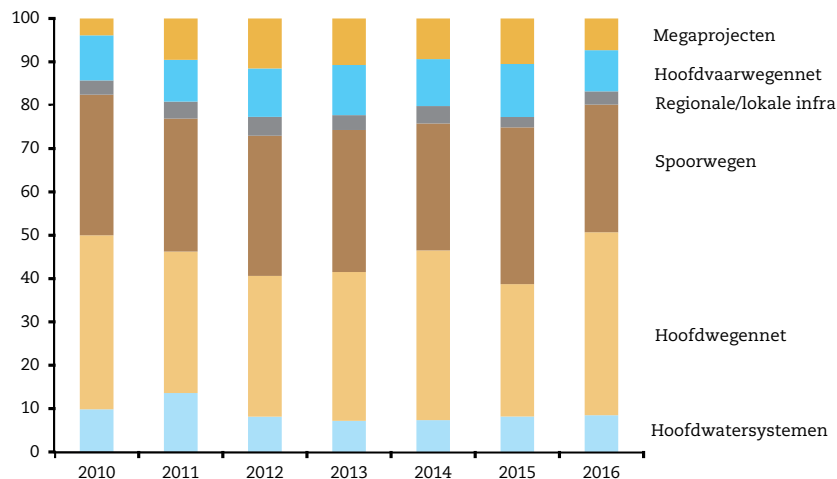
⁴ Er wordt in dit onderzoek vanuit gegaan dat met een succesvolle afronding van de procedures de urgentie is erkend en dat derhalve zo spoedig mogelijk met de uitvoering zou kunnen worden begonnen. Dat wil zeggen: in het jaar volgend op het jaar waarin de procedures volgens de planning van het MIRT rond zijn, zou kunnen worden gestart met de bouw.

Figuur 2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur, 2011-2012 (mln euro)



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 2.2 Verdeling van de beschikbare financiële middelen, 2010-2016 (%)



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Tabel 2.2 Benodigde financiële middelen voor ‘tijdige’ uitvoering planstudieprojecten per type infrastructuur (mln euro)

	Hoofd- wegen	Hoofd- vaar- wegen	Spoor- wegen pv	Spoor- wegen gv	Reg/lok infra	Water- keren	Water- beheren	Totaal
Totale projectkosten	9.095	480	3.408	284	752	203	165	14.387
Benodigd 2012-2016	5.676	377	1.703	284	725	162	124	9.024
Als % van totale projectkosten	62	79	49	100	96	80	75	63
Beschikbaar 2012-2016	4.250	556	1.389	270	87	275	17	6.844
Saldo 2012-2016	-1.426	179	-314	-14	-638	113	-107	-2.180
Saldo (%)	-25	48	-18	-5	-88	-69	-86	-24

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Tabel 2.2 geeft een overzicht van de benodigde financiële middelen voor ‘tijdige’ uitvoering van planstudieprojecten. De totale projectkosten van huidige planstudieprojecten belopen circa € 14,4 miljard (laatste kolom).⁵ Hiervan drukt bij realisatie van deze projecten aansluitend aan het doorlopen van de procedures € 9,0 miljard (63%) op de periode 2012-2016. In deze periode is € 6,8 miljard beschikbaar. Derhalve resulteert een tekort van circa € 2,2 miljard ofwel 24% van de benodigde middelen. Van de beschikbare middelen voor planstudieprojecten is een groot deel gereserveerd voor het hoofdwegennet (€ 4,3 miljard van de € 6,8 miljard). Desondanks heeft het tekort in absolute zin vooral betrekking op hoofdwegenprojecten, maar ook op regionale/lokale infrastructuur. Bij realisatie van de wegenprojecten in de planstudiefase direct aansluitend op het afronden van de procedures zou € 1,4 miljard extra nodig zijn. Voor regionale/lokale infrastructuur is dit bijna € 650 miljoen. De tekortpercentages lopen sterk uiteen tussen de verschillende typen infrastructuur.

In tabel 2.3 is een overzicht opgenomen van de berekende tekortpercentages voor enkele typen infrastructuur in de vier laatste MIRT's. Bij hoofdwegen ligt het tekort in de lijn van de afgelopen MIRT-rapporten. Bij hoofdvaarwegen is er een sterke afwijking van de voorgaande jaren: in het huidige MIRT is sprake van een ‘overschot’.⁶ Deze ommekeer heeft voornamelijk te maken met het feit dat er voor hoofdvaarwegennet een flink aantal projecten in de planstudiefase voor tracébesluit staan ingepland. Waar dus nu al wel geld voor beschikbaar is gesteld in het budget, maar waarvan de bouw pas begin volgend decennium gepland staat. Daardoor komt het niet terug in de benodigde middelen voor de periode van 2012 tot 2016, wat resulteert in een ogenschijnlijk overschot aan beschikbare middelen. Waterbeheren volgt net als hoofdwegen ongeveer de trend van de afgelopen MIRT's. Bij spoorwegen personenvervoer is het tekortpercentage de afgelopen jaren sterk afgenomen. In 2010 was er nog een tekort van 72%, in 2012 is dit gedaald tot 18%.

⁵ Voor zover deze kosten ‘bekend’ zijn. Ingeval in het MIRT bij projecten een bandbreedte in de kosten staat, is in deze analyse het minimumbedrag gehanteerd.

⁶ Hoofdvaarwegen heeft een aantal projecten in het planstudieprogramma staan die pas starten in 2020 of later, maar waarvoor al wel een bedrag is opgenomen. Specifiek is er ook een project (Toekomstvisie Waal) dat voor € 142 miljoen in het programma staat voor de periode van 2006-2023, maar waarvan geen redelijke schatting mogelijk is van eventuele kosten in de periode 2012-2016.

Tabel 2.3 Vergelijking tekort voor enkele typen infrastructuur, 2009-2012 (%)

	MIRT 2009	MIRT 2010	MIRT 2011	MIRT 2012
Hoofdwegen	-46	-24	-22	-25
Hoofdvaarwegen	-16	-21	-20	48
Waterbeheren	-92	-98	-98	-86
Spoorwegen personenvervoer	-36	-72	-31	-18

Bron: MIRT 2009 tot en met 2012. Analyse EIB

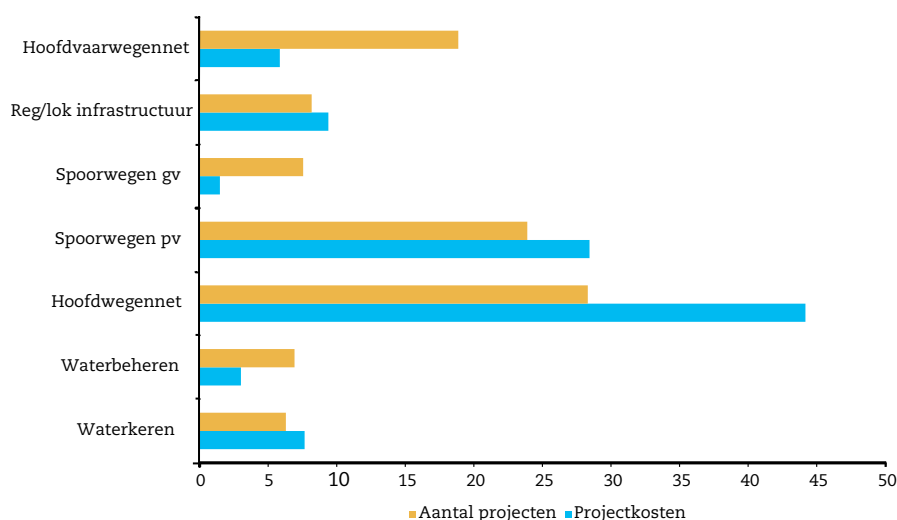
3 De infrastructuurprojecten

In dit hoofdstuk worden de infrastructuurprojecten in de realisatie- en de planstudiefase nader beschreven en ingedeeld naar regio. Gekeken wordt naar de verdeling van het aantal projecten en de totale projectkosten naar type infrastructuur en regio. Vervolgens gaan we in op de gemiddelde projectomvang.

3.1 Aantal en kosten van infrastructuurprojecten

Het MIRT 2012 bevat 164 infrastructuurprojecten in de planstudie- en realisatiefase (voor zover de projectkosten bekend zijn). De verdeling van dit aantal projecten over de verschillende typen infrastructuur is weergegeven in figuur 3.1. De meeste projecten komen voor bij het hoofdwegennet (circa 28% van de projecten). Gevolgd door spoorwegen personenvervoer met een aandeel van circa 24% in het aantal projecten en hoofdvaarwegennet met 19%. De verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur wijkt sterk af van de verdeling van het aantal projecten. Circa 44% van de totale projectkosten betreft het hoofdwegennet. Deze projecten zijn dus gemiddeld veel groter dan de andere typen infrastructuur. Circa 28% van de totale projectkosten betreft spoorwegen personenvervoer. Het aandeel van het hoofdvaarwegennet in de totale projectkosten is minder dan 10%. Het betreft hier dus gemiddeld veel kleinere projecten dan bij alle projecten gezamenlijk. Op de gemiddelde projectomvang gaan we in paragraaf 3.2 verder in.

Figuur 3.1 Verdeling aantal projecten en projectkosten naar type project¹, MIRT 2012 (%)



1 Exclusief megaprojecten

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

In tabel 3.1 is te zien dat de totale kosten van projecten in de planstudie- en realisatiefase ruim € 50 miljard bedragen. De kosten van alle projecten in de planstudiefase bedragen circa € 17,5 miljard (€ 21,5 miljard in 2011) en de kosten van de projecten in de realisatiefase komen uit op

circa € 33 miljard (€ 34,5 miljard in 2011). De lagere totale projectkosten in vergelijking met vorig jaar hebben enerzijds te maken met daling van het aantal projecten. Door oplevering van een aantal projecten in het nieuwe MIRT is het aantal projecten in de planstudie- en realisatiefase afgenomen. Daarnaast omvatten de kosten op projectniveau dit jaar niet meer de netwerkgebonden kosten. Deze kosten zijn wel voor het totaal van alle projecten bekend, maar zijn niet aan individuele projecten gekoppeld. De totale netwerkgebonden kosten van de projecten in tabel 3.1 worden geschat op bijna € 2,8 miljard.⁷ Tabel 3.2 geeft een overzicht van de samenstelling van dit bedrag over de verschillende typen infrastructuur en de realisatie- en planstudiefase van het MIRT. De netwerkgebonden kosten hebben voor circa drie kwart betrekking op realisatieprojecten en een kwart op planstudieprojecten. Gerelateerd aan de 'integrale kosten' van de projecten (kosten van uitvoering plus netwerkgebonden kosten) belopen de netwerkgebonden kosten tussen 10 en 15%. Figuur 3.2 geeft de samenstelling van de netwerkgebonden kosten over de verschillende onderdelen ook grafisch weer. Hierin is duidelijk te zien dat de netwerkgebonden kosten vooral verbonden zijn aan realisatieprojecten op het hoofdwegennet.

Tabel 3.1 Kosten van projecten in de planstudie- en realisatiefase per regio, MIRT 2012 (mln euro)

	Boven-regionaal	Noord	Oost	Randstad Noord	Randstad Zuid	Zuid	Totaal
Planstudie							
Waterkeren	0	0	0	203	0	0	203
Waterbeheren	0	0	0	0	0	210	210
Hoofdwegennet	0	984	1.290	6.706	0	115	9.095
Spoorwegen pv	2.841	0	31	1.315	0	0	4.187
Spoorwegen gv	72	0	0	0	212	0	284
Reg/lok infrastructuur	0	0	0	110	383	259	752
Hoofdvaarwegennet	0	5	122	254	31	68	480
RSP	0	2.093	0	0	0	0	2.093
Subtotaal planstudie	2.913	3.082	1.443	8.588	626	652	17.304
Realisatie							
Waterkeren	1.932	0	947	0	82	0	2.961
Waterbeheren	876	0	43	57	0	60	1.036
Hoofdwegennet	2.126	179	951	1.784	2.666	1.449	9.155
Spoorwegen pv	1.418	175	1.728	3.311	865	61	7.558
Spoorwegen gv	164	0	146	0	0	18	328
Reg/lok infrastructuur	0	0	0	1.351	1.707	71	3.129
Hoofdvaarwegennet	299	282	51	71	0	1.234	1.937
Megaprojecten	3.187	0	2.158	0	1.142	469	6.956
Subtotaal realisatie	10.002	636	6.024	6.574	6.462	3.362	33.060
Totaal planstudie en realisatie	12.915	3.718	7.467	15.162	7.088	4.014	50.364
%	26	7	15	30	14	8	100

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

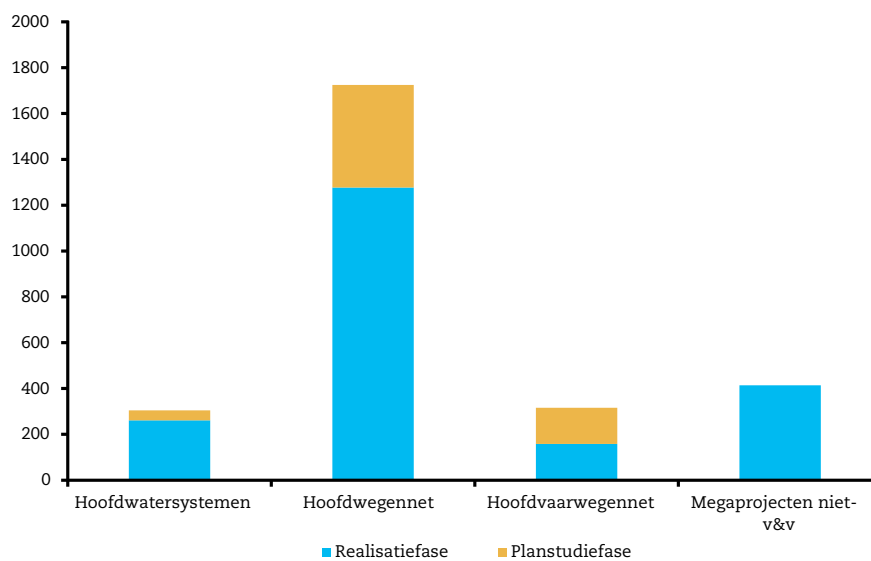
⁷ Bij deze raming is een vergelijking gemaakt tussen de projectkosten volgens het huidige MIRT en die van het vorige MIRT toen de netwerkgebonden kosten nog deel uitmaakten van de totale projectkosten.

Tabel 3.2 Raming netwerkgebonden kosten per type infrastructuur (mln euro)

	Realisatiefase		Planstudiefase	
	Mln euro	% van integrale kosten	Mln euro	% van integrale kosten
Hoofdwatersystemen	261	11	43	17
Hoofdwegennet	1.277	15	448	8
Hoofdvaarwegennet	158	9	158	18
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer	414	10	0	0
Totaal	2.110	12	649	10

Bron: MIRT 2011 en 2012. Analyse EIB

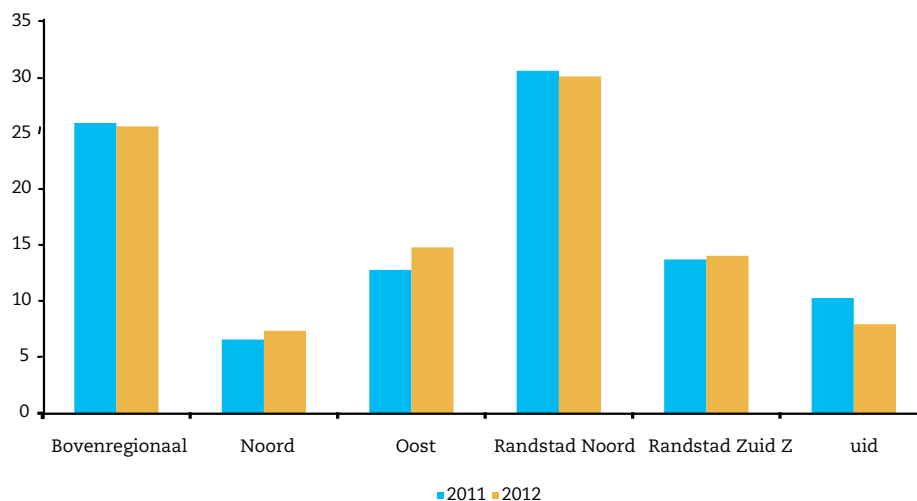
Figuur 3.2 Samenstelling netwerkgebonden kosten (mln euro)



Bron: MIRT 2011 en 2012. Analyse EIB

In figuur 3.3 vergelijken we de verdeling van de totale projectkosten (planstudie- en realisatieprojecten) per regio volgens het meest recente MIRT met de verdeling volgens het MIRT van vorig jaar. Er zijn geen grote veranderingen zichtbaar. De aandelen van de regio's zijn tamelijk gelijk gebleven; behalve een stijging van Oost en een daling van Zuid zijn er niet veel veranderingen zichtbaar.

Figuur 3.3 Verdeling projectkosten naar regio, MIRT 2011 en MIRT 2012



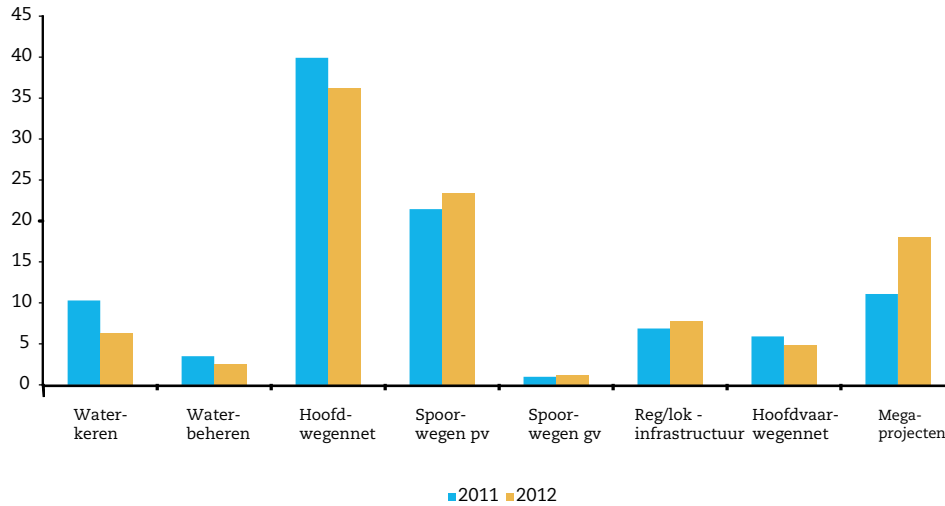
Bron: MIRT 2011 en 2012. Analyse EIB

Figuur 3.4 geeft eenzelfde vergelijking tussen het MIRT 2011 en het MIRT 2012 voor de verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur. Ook hier zijn er enkele verschuivingen. Het aandeel van waterkeren is bijna gehalveerd naar circa 6% en het aandeel van hoofdwegprojecten is afgenomen van 40% naar 36%. Wat ook opvalt is dat de categorie megaprojecten een flinke stijging laat zien ten opzichte van vorig jaar, het aandeel gaat van 11% in 2011 naar 18% in 2012. Dit is onder andere te verklaren door het feit dat er een groot megaproject is bijgekomen in 2012: het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Het is interessant te bezien hoe in de verschillende regio's het bestand aan infrastructuurprojecten is opgebouwd naar type. Figuur 3.5 geeft hiervan een beeld. In alle regio's is het aandeel van wegenprojecten in de totale projectkosten groot en in Randstad Noord verreweg het grootst. In de regio's Randstad Noord, Oost en Randstad Zuid hebben spoorprojecten (hier inclusief regionale infrastructuur zoals regionale openbaar vervoerlijnen) een groot aandeel. Wat opvalt is het grote aandeel van megaprojecten in Noord, maar dit is verklaarbaar omdat dit het project Regio Specifiek Pakket (RSP) betreft dat voor een groot deel wegenprojecten bevat. Wat ook opvalt is het grote aandeel van watergerelateerde projecten in Zuid, dit komt voort uit een groot aantal hoofdvaarwegennet projecten in de regio.

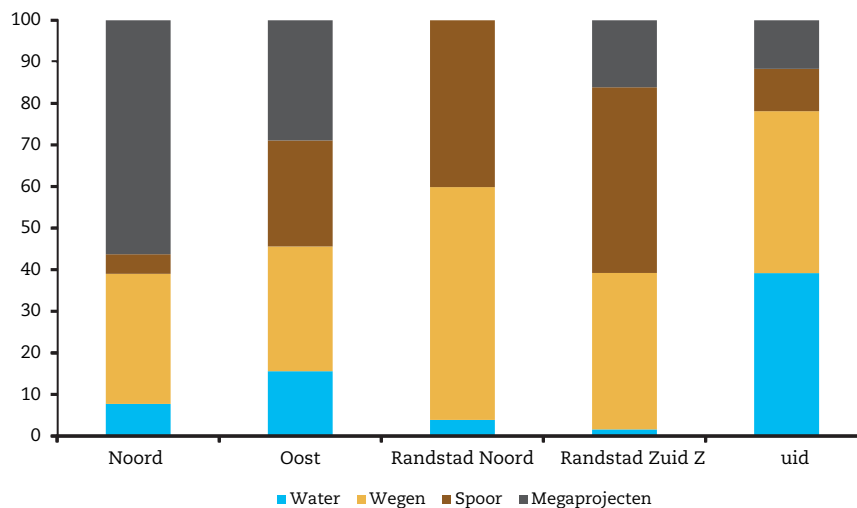
De figuren 3.6 en 3.7 geven voor de verschillende regio's een overzicht van de totale projectkosten respectievelijk het aantal projecten in de verschillende typen infrastructuur. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen planstudie- en realisatieprojecten

Figuur 3.4 Verdeling projectkosten naar type infrastructuur, MIRT 2011 en MIRT 2012



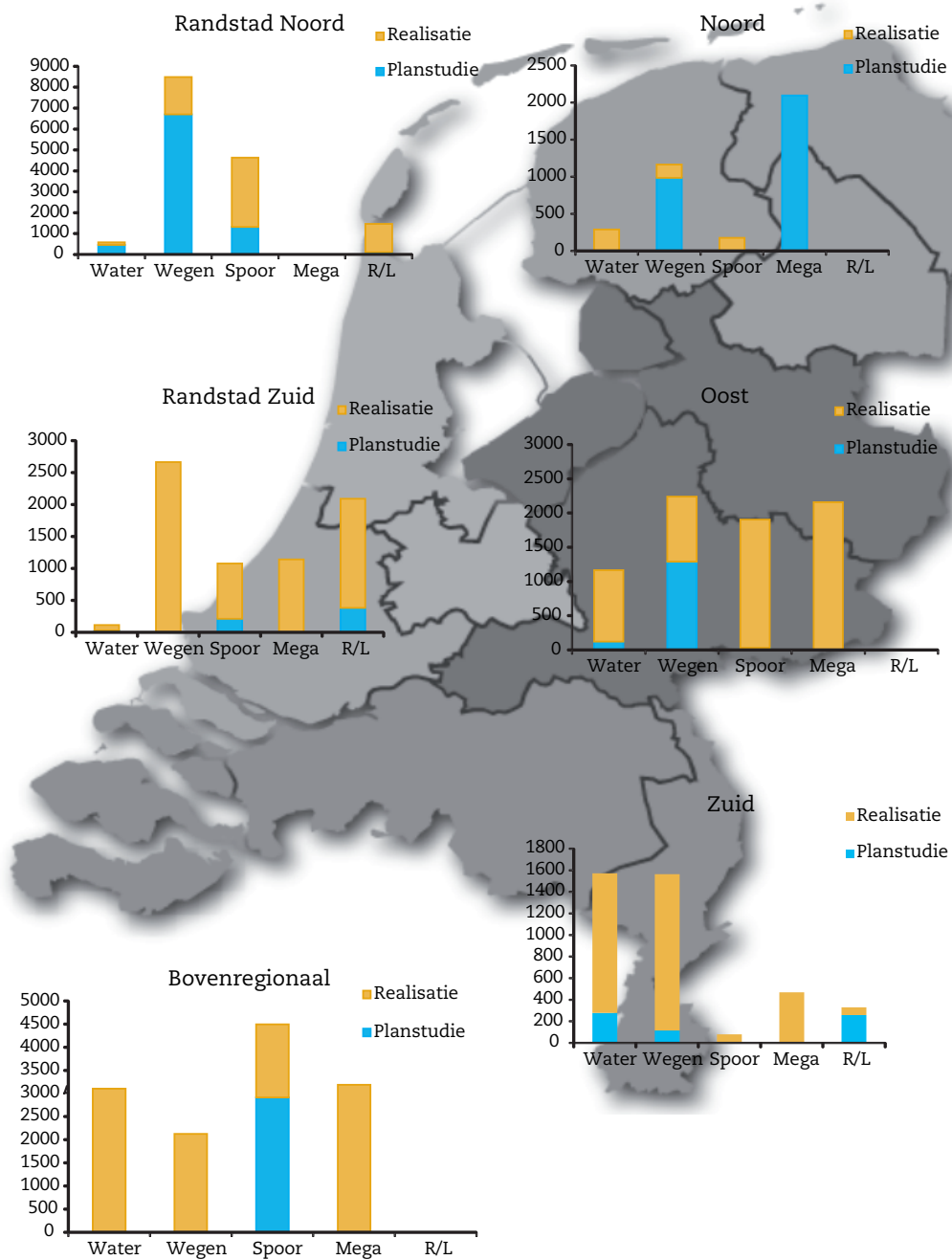
Bron: MIRT 2011 en 2012. Analyse EIB

Figuur 3.5 De projectenstructuur per regio, MIRT 2012 (%)



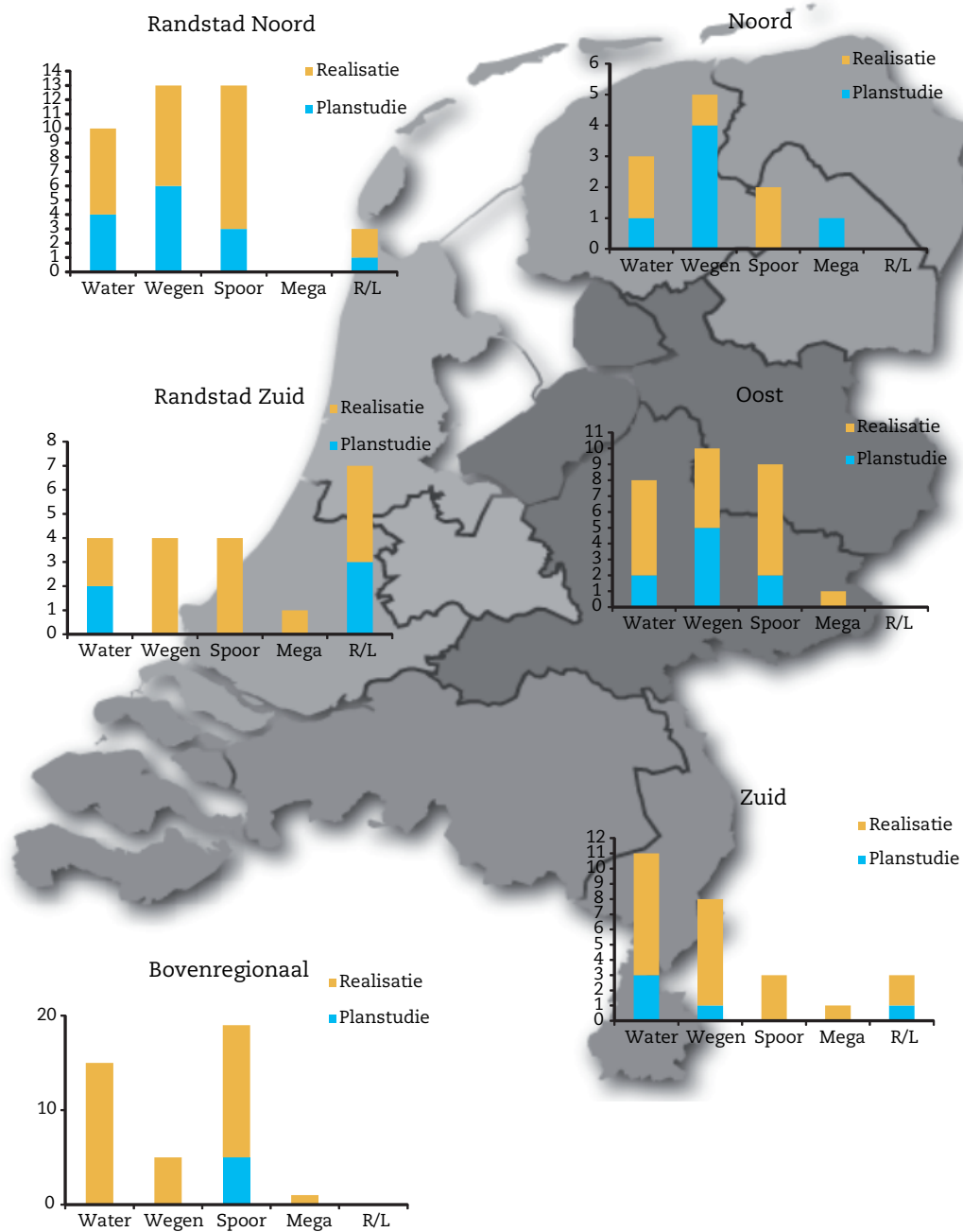
Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 3.6 Kosten van projecten in planstudiefase en realisatiefase per regio (mln euro)



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 3.7 Aantal projecten in planstudiefase en realisatiefase per regio



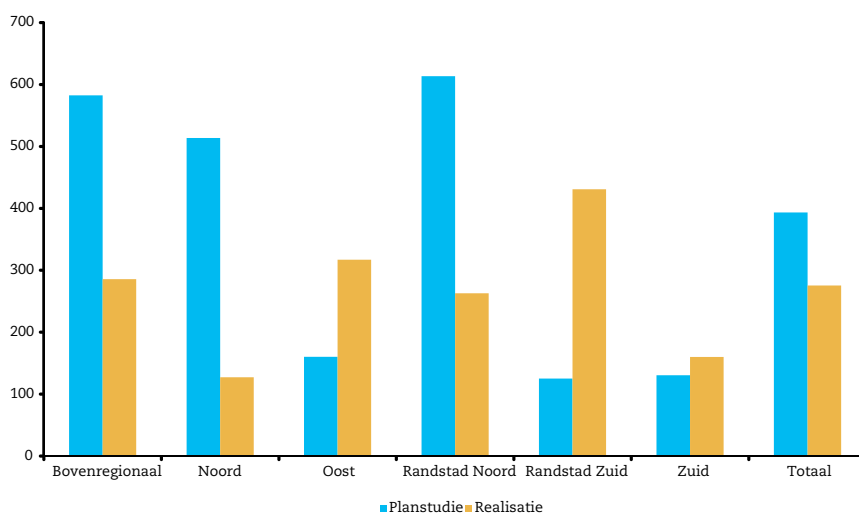
Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

3.2 Gemiddelde projectomvang

De gemiddelde omvang van projecten in het MIRT 2012 is weergegeven in figuur 3.8. Voor planstudieprojecten bedraagt de gemiddelde projectomvang voor heel Nederland bijna € 400 miljoen (€ 17,3 miljard aan kosten gedeeld door 44 projecten). Realisatieprojecten zijn met gemiddeld ruim € 275 miljoen (€ 33,1 miljard aan kosten gedeeld door 120 projecten) flink wat kleiner. Bij aanbesteding komen deze projecten vaak in (veel) kleinere eenheden op de markt.

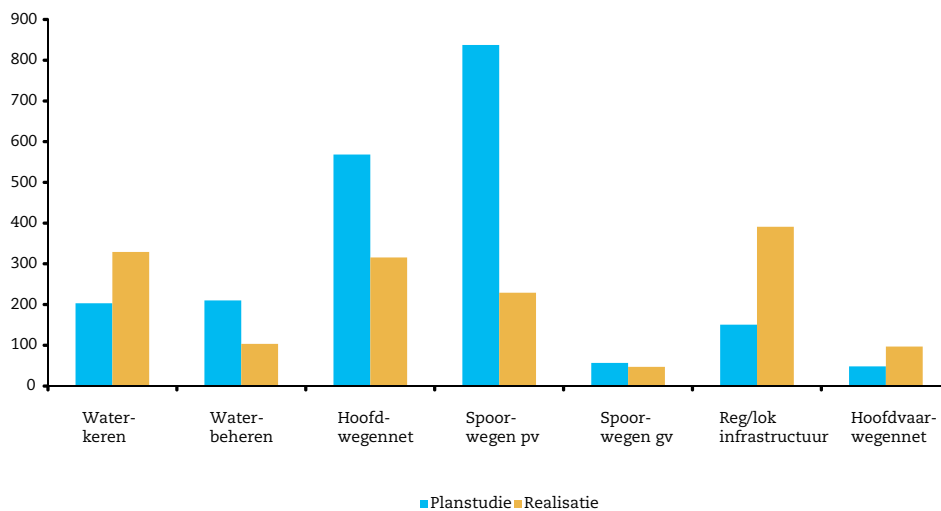
De regionale verschillen in de gemiddelde projectomvang van planstudieprojecten zijn aanzienlijk. Bij bovenregionale projecten en projecten in Randstad Noord gaat het om grootschalige projecten en programma's als de A1/A6/A9, OV-SAAL en hoogwaterbescherming. In Noord wordt de grote gemiddelde projectomvang bepaald door het RSP-programma. In de realisatiefase zal dit programma in een groot aantal deelprojecten worden uitgevoerd. In de realisatiefase van het MIRT zijn de regionale verschillen in de gemiddelde projectomvang opmerkelijk kleiner. Deze ligt globaal tussen € 150 en € 300 miljoen, alleen in Noord is deze met circa € 110 miljoen lager en in Randstad Zuid met circa € 430 miljoen flink hoger. De gemiddelde omvang van een project in de realisatiefase in Randstad Zuid is zo hoog vanwege een aantal kostbare projecten van het type hoofdwegennet, regionale/lokale infrastructuur en megaprojecten.

Figuur 3.8 Gemiddelde omvang van projecten per regio, MIRT 2012 (mln euro)



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 3.9 Gemiddelde omvang van projecten per type infrastructuur, MIRT 2012 (mln euro)



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 3.9 geeft een overzicht van de gemiddelde omvang van de infrastructuurprojecten in het MIRT 2012 per type infrastructuur. De verschillen per type infrastructuur zijn opmerkelijk groot. Gemiddeld grote projecten komen in de planstudiefase voor bij het hoofdwegennet en bij het spoorwegen personenvervoer. In de realisatiefase komen er gemiddeld grote projecten voor bij waterkeren, hoofdwegennet en regionale/lokale infrastructuur. Projecten van de typen waterbeheren, spoorwegen goederenvervoer en hoofdvaarwegennet zijn gemiddeld in beide fasen veel kleiner.

4 De voortgang van de infrastructuurprojecten

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de voortgang van de verschillende projecten in de realisatie- en planstudiefase. Er is nagegaan hoeveel projecten zijn vertraagd en hoeveel projecten het afgelopen jaar naar een volgende fase in het MIRT-proces zijn overgegaan. Daarbij maken we een vergelijking met de MIRT's van afgelopen jaren.

In het onderzoek is de voortgang van 159 projecten⁸ in beeld gebracht. In totaal hebben in het MIRT 2012 26 projecten vertraging opgelopen in vergelijking met vorig jaar, dat is 16% van het totale aantal beschouwde projecten (tabel 4.1). Van de planstudieprojecten zijn er 10 projecten vertraagd (23% van het totale aantal planstudieprojecten), van de realisatieprojecten zijn dit er 16 (14% van de realisatieprojecten). In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van alle vertraagde en versnelde projecten.

Tabel 4.1 Vertraging per type infrastructuur

	Aantal vertraagde projecten		Totaal aantal projecten ¹	
	Planstudie	Realisatie	Planstudie	Realisatie
Waterkeren	0	0	1	9
Waterbeheren	0	1	1	10
Hoofdwegennet	4	3	16	29
Spoorwegen personenvervoer	1	6	5	33
Spoorwegen goederenvervoer	1	2	5	7
Regionale/lokale infrastructuur	1	1	5	8
Hoofdvaarwegennet	3	3	10	20
Totaal	10	16	43	116

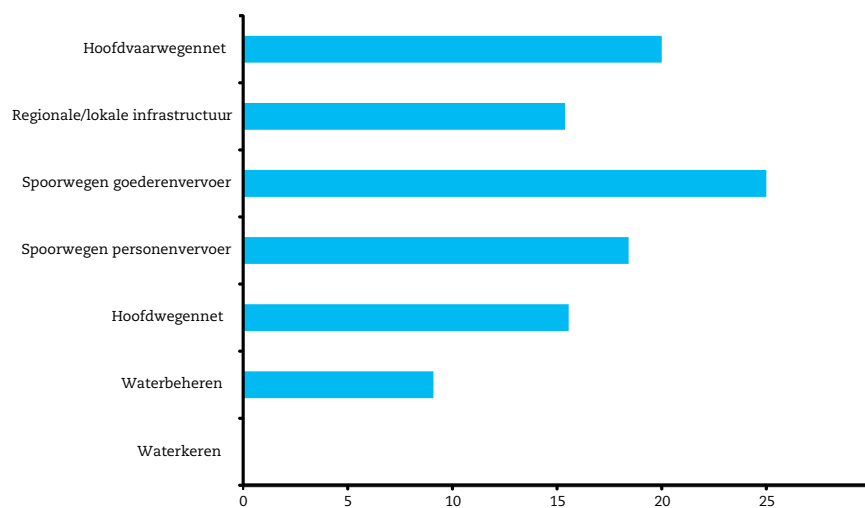
1 Voor zover projectkosten bekend.

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 4.1 geeft voor de planstudie- en realisatieprojecten gezamenlijk het percentage vertraagde projecten per type infrastructuur. Relatief de meeste vertragingen komen voor bij spoorwegen goederenvervoer (25% van het totale aantal spoorwegen goederenvervoer projecten) en hoofdvaarwegennet (20%). In de grootste categorieën, namelijk hoofdwegennet en spoorwegen personenvervoer, is circa één op de zes projecten in het MIRT 2012 vertraagd in vergelijking met vorig jaar.

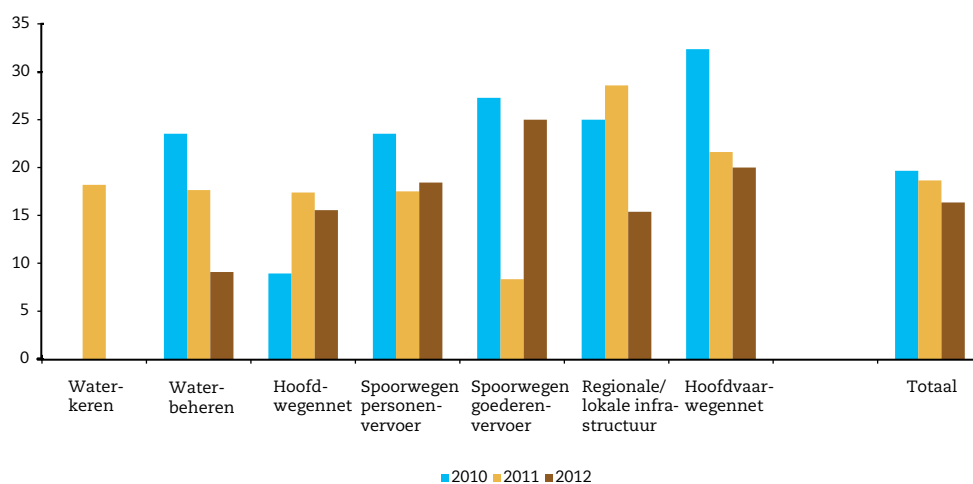
8 Dit is exclusief vijf megaprojecten.

Figuur 4.1 Percentage vertraagde projecten per type infrastructuur, MIRT 2012



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 4.2 Percentage vertraagde projecten per type infrastructuur, MIRT 2010-2012



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Blijkens figuur 4.2 is het percentage vertragingen in de afgelopen drie jaar licht afgenomen van 20% in het MIRT 2010 naar 19% in het MIRT 2011 en 16% in 2012. Daarmee wordt de trend die in het vorige MIRT ook al is vastgesteld dit jaar doorgezet. Bij de verschillende typen infrastructuur is in deze jaren geen eenduidige ontwikkeling zichtbaar. Bij sommige typen infrastructuur is het percentage vertragingen in het meest recente MIRT afgenomen in vergelijking met de voorgaande jaren, bij andere juist toegenomen. Waterbeheren en hoofdvaarwegennet laten een flinke daling zien van het percentage vertraagde projecten en zijn daarmee mede verantwoordelijk voor de algemeen dalende trend.

Tabel 4.2 laat de ontwikkeling van het aantal vertraagde projecten over de periode 2010-2012 zien. Het aantal vertragingen was de afgelopen twee jaar vrij stabiel op ruim 30 projecten. In 2012 is het aantal vertraagde projecten flink gedaald naar 23 (waarvan 4 later worden gestart, maar volgens de huidige planning niet vertraagd zullen worden opgeleverd). Dat lijkt veel vergeleken met de jaren ervoor, maar het totale aantal projecten is ook afgenomen. Daardoor is het percentage vertraagde projecten niet zo sterk gedaald als verwacht zou worden op basis van het dalende aantal vertraagde projecten.

Tabel 4.2 Aantal vertraagde projecten per type infrastructuur, 2009-2012¹

	MIRT 2009	MIRT 2010	MIRT 2011	MIRT 2012
Hoofdwegen	8	5	8 (3)	7 (2)
Waterbeheren/vaarwegen	12	15	13 (4)	7 (2)
Spoorwegen personenvervoer	6	8	7 (2)	7 (0)
Regionale/lokale infrastructuur	5	3	4 (0)	2 (0)
Totaal	31	31	32 (9)	23 (4)

¹ Voor 2011 en 2012: tussen haakjes het aantal projecten hiervan dat later wordt gestart, maar volgens de huidige planning niet vertraagd zal worden opgeleverd.

Bron: MIRT 2011 en 2012. Analyse EIB

Een ander aspect van de voortgang van infrastructuurprojecten betreft de overgang van projecten naar een volgende fase in het MIRT-proces of oplevering van het project (tabel 4.3). Binnen de fasen van het MIRT gaat het om projecten die zijn overgegaan van de verkenningen- naar de planstudiefase of van de planstudiefase naar de realisatiefase. Ook zijn projecten meegenomen die binnen de planstudiefase een tracébesluit hebben gekregen. Een volgende stap of faseovergang in het MIRT-proces brengt uitvoering van het project dichterbij. In het MIRT 2012 zijn in totaal 27 projecten naar een volgende fase overgegaan. Acht projecten zijn doorgestroomd van de verkenningen- naar de planstudiefase of hebben binnen de planstudiefase een tracébesluit gekregen. Negentien projecten zijn doorgestroomd van de planstudie- naar de realisatiefase. Verreweg de meeste faseovergangen hebben plaatsgevonden bij projecten in de categorie hoofdwegen, vooral van de planstudiefase naar de realisatiefase. Naast de doorstroming binnen het MIRT is een groot aantal projecten in het MIRT 2012 opgeleverd. In totaal betreft dit 19 projecten. Twaalf van de opgeleverde projecten betreffen waterprojecten (waterbeheren of vaarwegen).

Tabel 4.3 Aantal fase-overgangen per type infrastructuur, MIRT 2012

	Planstudie	Realisatie	Opgeleverd
Waterkeren	0	0	0
Waterbeheren	0	0	6
Hoofdwegennet	2 ¹	8	2
Spoorwegen personenvervoer	0	4	2
Spoorwegen goederenvervoer	3	1	1
Reg/lok infrastructuur	1	1	0
Hoofdvaarwegennet	2 ²	4	6
Megaprojecten	0	1	2
Totaal	8	19	19

1 Waarvan 2 tracébesluiten

2 Waarvan 1 tracébesluit

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

5 Beheer en onderhoud van infrastructuur

Beheer en onderhoud vormen een belangrijke uitgavenpost in de begroting van het Infrastructuurfonds. In dit hoofdstuk worden de uitgaven aan beheer en onderhoud van infrastructuur voor de komende jaren kort toegelicht.

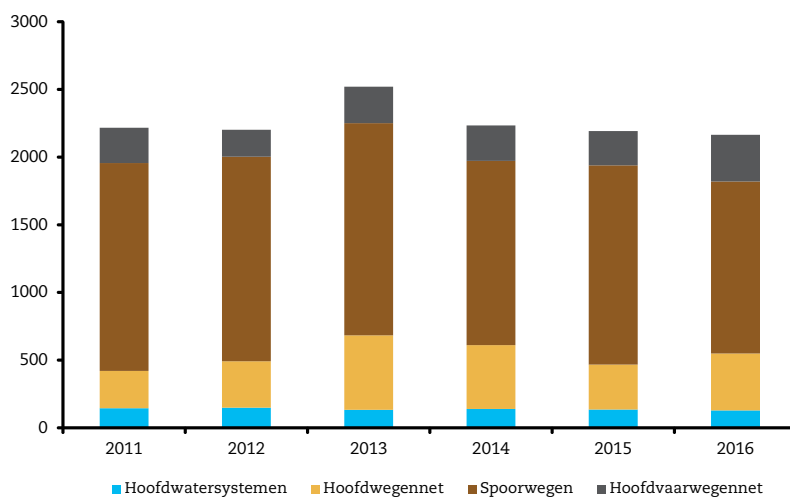
In tabel 5.1 worden de beschikbare middelen voor beheer en onderhoud weergegeven zoals die in de begroting Infrastructuurfonds 2012 staan. In 2011 en 2012 liggen de beschikbare middelen ongeveer op hetzelfde niveau, op ruim € 2,2 miljard. In 2013 zal het budget stijgen naar € 2,5 miljard om weer te dalen naar circa € 2,2 miljard in de periode 2014-2016. Deze eenmalige toename is met name toe te wijzen aan een toename in het beheer en onderhoudsbudget voor het hoofdwegennet. De budgetten voor het beheer en onderhoud van de spoorwegen en het hoofdvaarwegennet stijgen ook, maar niet zoveel als die voor het hoofdwegennet. Het budget voor het beheer en onderhoud van de hoofdwatersystemen is het meest constant op circa € 130 à € 140 miljoen.

Tabel 5.1 Beschikbare financiële middelen voor beheer en onderhoud vanuit de rijksbegroting, 2011-2016 (mln euro)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hoofdwatersystemen	145	149	133	139	135	129
Hoofdwegennet	275	343	550	472	332	420
Spoorwegen	1.536	1.511	1.568	1.361	1.472	1.271
Hoofdvaarwegennet	261	199	269	262	253	345
Totaal	2.217	2.202	2.520	2.234	2.192	2.165

Bron: : MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 5.1 Ontwikkeling onderhoudsbudgetten per type infrastructuur, 2011-2016 (mln euro)



Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Figuur 5.1 geeft de ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud per type infrastructuur weer vanaf 2011. In figuur 5.1 is goed te zien dat het budget voor het hoofdwegennet in 2013 flink stijgt ten opzichte van het 2012 en dat de andere budgetten niet heel veel veranderingen laten zien.

Bijlage 1 Overzicht van vertraagde en versnelde projecten

In deze bijlage geven we een overzicht van de vertraagde en versnelde projecten in het MIRT 2012. De projecten worden per regio weergegeven. Tabel B1 geeft een overzicht van de vertraagde projecten met een onderverdeling naar type infrastructuur, inclusief een aanduiding van het aantal jaren vertraging in vergelijking met het vorige MIRT. Tabel B2 geeft een overzicht van de versnelde projecten. Tabel B3 laat de projecten zien die later zullen starten maar volgens de huidige planning toch in hetzelfde jaar zullen worden opgeleverd als in het MIRT 2011.

Tabel B1 Vertraagde projecten per regio en type infrastructuur

Regio	Project	MIRT-fase	Aantal jaren
Noord			
Hoofdwegennet	N33 Assen-Zuidbroek	Planstudie	1
Hoofdvaarwegennet	Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1	Realisatie	1
	Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee	Realisatie	1
	Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzaand (Boontjes)	Planstudie	1
Oost			
Hoofdwegennet	N35 Zwolle-Almelo	Realisatie	1
	A12 Ede-Grijsoord	Planstudie	1
Spoorwegen personenvervoer	Regionale Lijnen Gelderland	Planstudie	1
Hoofdvaarwegennet	Verruiming Twentekanal (fase 2) en capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	Planstudie	1
Randstad Noord			
Hoofdwegennet	A28 Utrecht-Amersfoort	Realisatie	1
	A9 Omleggingen Badhoevedorp	Planstudie	2
Spoorwegen personenvervoer	Amsterdam Centraal Cuyperhal	Realisatie	2-4
	Fietsenstalling Amsterdam CS	Realisatie	2
	OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)	Realisatie	1
Hoofdvaarwegennet	Amsterdam-Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg	Planstudie	2-3
	Vaarweg IJsselmeer-Meppel	Planstudie	8
Randstad Zuid			
Hoofdwegennet	A12 Bypass Nootdorp	Planstudie	1
Spoorwegen personenvervoer	Den Haag Centraal (t.b.v. NSP)	Realisatie	1
	Rijswijk-Schiedam incl. sporen 11/12	Realisatie	1
Regionale/lokale infrastructuur	Haaglanden/Den Haag, R'damsebaan (vh. Trekvliettracé)	Planstudie	1

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Vervolg tabel B1 Vertraagde projecten per regio en type infrastructuur

Regio	Project	MIRT-fase	Aantal jaren
Zuid			
Waterbeheren	Natuurcompensatie Perkpolder	Realisatie	1
Hoofdwegennet	A2/A76 Maatregelenpakket Limburg	Realisatie	4
Spoorwegen personenvervoer	Breda Centraal (t.b.v. NSP)	Realisatie	1
Spoorwegen goederenvervoer	Sloelijn/geluidsmaatregelen Zeeuwselijn	Realisatie	2
Regionale/lokale infrastructuur	Tilburg Noordwesttangent	Realisatie	2
Hoofdvaarwegennet	Wilhelminakanaal Tilburg	Realisatie	1
Bovenregionaal			
Spoorwegen goederenvervoer	Geluidspilot Goederenvervoer	Realisatie	1
	Aslasten Cluster III	Planstudie	1

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Tabel B2 **Versnelde projecten per regio en type infrastructuur**

Regio	Project	MIRT-fase	Aantal jaren
Oost Spoorwegen personenvervoer	Sporen in Arnhem	Realisatie	1
Randstad Noord Spoorwegen personenvervoer	A'dam Zuidas: deel station (t.b.v. NSP)	Planstudie	1
Bovenregionaal Waterkeren Spoorwegen goederenvervoer	Pilot Zandmotor Optimaliseren Goederencorridor Rotterdam-Genua	Realisatie Planstudie	1

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

Tabel B3 **Projecten met latere start en gelijke oplevering per regio en type infrastructuur**

Regio	Project	MIRT-fase	Aantal jaren
Oost Hoofdwegenet	A1 Beekbergen-Apeldoorn Zuid N18 Varsseveld-Enschede	Planstudie Planstudie	1 2
Zuid Hoofdvaarwegenet	Maasroute, modernisering fase 2 (verbreding Julianakanaal (aanvulling III)	Planstudie	1

Bron: MIRT 2012. Analyse EIB

EIB-publicaties

2006

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid in 2006

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid in 2006 - de Nederlandse regio's

Vraag naar kantoren tot 2015

Bouwbedrijven 2006, ontwikkelingen en vooruitzichten

Bouwen in: Noord-Nederland, Noord-Holland en Utrecht, Oost-Nederland, Zuid-Nederland en Zuid-Holland (Bouwend Nederland)

Procesintegratie en innovatief ondernemerschap in de aan de bouw toeleverende industrie en de bouwmaterialenhandel

Eindevaluatie Arboconvenant Funderingsbranche

Het ziekteverzuim in de bouwnijverheid in 2005

Arbowensen en -behoeften van bouwbedrijven en werknemers 2005 (ARBOUW)

Procesintegratie en innovatief ondernemerschap in ontwerp bureaus

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2005 (ARBOUW)

Activity Based Costing in het bouwbedrijf

Prestatietoeslag in de restauratiebouw

Bouwen op vertrouwen

Internetgebruik door bouwbedrijven

De kabel- en leidingsector; - investeringsvolume en opdrachtgeverschap

Sectorprofiel schilders-, afwerkings- en glaszetbedrijf 2005-2012

De bouwarbeidsmarkt in het najaar van 2005

Bedrijfseconomische kencijfers van b&u-bedrijven in 2005

Bedrijfseconomische kencijfers van gww-bedrijven in 2005

Bedrijfseconomische kencijfers van gespecialiseerde bedrijven in de bouw in 2005

Algemene kosten in het bouwbedrijf in 2005

Verkenning knelpunten bij duurzaam, zuinig en materiaalarm aanbesteden en bouwen (RWS/DWW)

Het arbeidsbestand in de bouwnijverheid in 2005

De bouwbedrijven in 2005

2007

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid in 2007

Beperking hypotheekrenteaftrek - gevolgen voor de bouwproductie en woningmarkt

Opdrachtgevers aan het woord - meting 2006

Infrastructuurmonitor - MIT 2007

De restauratieproductie tot 2011

Procesintegratie en innovatief ondernemerschap in het bouwproces

Bouwbedrijven 2007 - ontwikkelingen-vooruitzichten

Sectorprofiel stukadoors-, afbouw- en terrazzo-/vloerenbedrijf 2005-2012

Het ziekteverzuim in de bouwnijverheid in 2006

De sector civiele betonbouw - marktontwikkelingen, opdrachtgeverschap en werkgelegenheid

Bouwconcerns in beeld 2006/2007

Opdrachtgevers aan het woord - meting 2007

Bedrijfseconomische kencijfers van gww-bedrijven in 2006

Bedrijfseconomische kencijfers van b&u-bedrijven in 2006

Het arbeidsbestand in de bouw in 2006

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2006 (ARBOUW)

Transparantie in de bouwpraktijk

De bouwbedrijven in 2006

2008

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2008

Procesintegratie en innovatief ondernemerschap in het bouwproces - meting 2007

Kostendruk van wet- en regelgeving in het gespecialiseerde aannemingsbedrijf

Infrastructuurmonitor - MIRT 2008

Bouw in beeld 2007

Openbaarvervoerinfrastructuur in een geliberaliseerde markt

Algemene kosten in het bouwbedrijf

Het ziekteverzuim in de bouw in 2007

Kwaliteit van de dienstverlening en het bestuurlijk proces van lagere overheden

De markt voor restauratie en onderhoud van monumenten tot 2013

Uitdagingen en beleidsopties bij nieuwbouw van woningen - regionale ontwikkelingen en beleid na 2009

De Vastgoedlezing 2008 - crisis op de Nederlandse woning- en vastgoedmarkt? (ASRE)

Bedrijfseconomische kencijfers van b&u-bedrijven in 2007

Bedrijfseconomische kencijfers van gww-bedrijven in 2007

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2007 (ARBOUW)

Bouwconcerns in beeld 2007/2008

2009

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2009

Opdrachtgevers aan het woord - meting 2008

Procesintegratie en innovatief ondernemerschap in het bouwproces - meting 2008

Middenkaderopleidingen in de bouw

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2006-2007

Bouw in beeld 2008

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2009-2014

De zelfstandige zonder personeel in de bestratingsbranche

Het ziekteverzuim in de bouw in 2008

Verkenning effecten stimuleringsmaatregelen rond de woningbouw (www.eib.nl)

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2008 (ARBOUW)

Hervorming van de woningmarkt

Reïntegratie van langdurig zieke werknemers in de bouw

Bouwconcerns in beeld 2008-2009

2010

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2010

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2006-2008

Bedrijfseconomische kencijfers b&u-bedrijven 2008

Bedrijfseconomische kencijfers gww-bedrijven 2008

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2010-2015

Zzp'ers in de bouw

De arbeidsmarkt in de bitumineuze en kunststofdakbedekkingsbranche

Kantorenleegstand - probleemanalyse en oplossingsrichtingen (www.eib.nl)

Ondergrondse netwerken en grondwaterbeheer

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2009 (ARBOUW)

Ziekteverzuim in de bouw 2009

Beleidsvarianten beperking hypotheekrenteaftrek en liberalisatie huursector (www.eib.nl)

Nacht- en weekendwerk in het wegonderhoud

Bouw in beeld 2009

De bouwmarkt 2010-2015

Bedrijfseconomische kencijfers gespecialiseerde bedrijven 2007-2008

Strategie en crisis

Vrouwen in technische functies

Marktstudie AFNL

Infrastuctuurmonitor - MIRT 2011

Kantorenleegstand - analyse van de marktwerking (www.eib.nl)

2011

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2011

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2007-2009

Openbare aanbestedingen in de gww

Bedrijfseconomische kencijfers gww-bedrijven 2009

Bedrijfseconomische kencijfers b&u-bedrijven 2009

Succesvol binnenstedelijk bouwen

De winst van innoveren (www.eib.nl)

Algemene BouwplaatsKosten (ABK) van B&U-projecten 2010 (RRBOUW)

Productiviteit en strategie (www.eib.nl)

Bouwconcerns in beeld 2009-2010

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2011-2016

Restauratie en onderhoud van monumenten - marktverkenning tot 2015

Aanbestedingsgedrag opdrachtgevers (www.eib.nl)

Actuele situatie in de bouw - overzicht ten behoeve van de nieuwe woonvisie (www.eib.nl)

Dynamiek op de woningmarkt

De civiele betonbouw tot 2016 - ontwikkelingen op de markt en in de rolverdeling in het bouwproces (www.eib.nl)

Monumenten en corporaties - monumentenbezit en -beleid van corporaties (www.eib.nl)

Ziekteverzuim in de bouw 2010 (www.eib.nl)

Maatschappelijke woonagenda - Van programmeren naar stimuleren (www.eib.nl)

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2010 (ARBOUW)

Kantorenmonitor - Analyse van vraag en aanbod (www.eib.nl)

Bedrijfseconomische kencijfers - b&u- en gww-bedrijven 2010 (www.eib.nl)

Kosten en baten van de bouw bbl-opleiding (www.eib.nl)

Overheid en markt; nieuw evenwicht in aanbesteden (www.eib.nl)

Economisch Instituut voor de Bouw

Basisweg 10
1043 AP Amsterdam

Postbus 58248
1040 HE Amsterdam

t (020) 583 19 00
f (020) 583 19 99

eib@eib.nl
www.eib.nl

Desktop publishing: Margo Wakidjan-Nijbroek, EIB

The logo for the Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) features the lowercase letters 'eib' in a bold, blue, sans-serif font. The 'e' and 'i' are connected, and the 'b' is slightly larger and positioned to the right.

Economisch Instituut
voor de Bouw

Basisweg 10
1043 AP Amsterdam

Postbus 58248
1040 HE Amsterdam

t (020) 583 19 00
f (020) 583 19 99

info@eib.nl
www.eib.nl