

Infrastructuurmonitor

Analyse voortgang projecten
Infrastructuurfonds en Deltafonds 2016

eib

Economisch Instituut
voor de Bouw

Infrastructuurmonitor

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 2015

Infrastructuurmonitor

Analyse voortgang projecten
Infrastructuurfonds en Deltafonds

drs. P.J.M. Groot

Inhoudsopgave

Conclusies op hoofdlijnen	7
1 Inleiding	11
2 Financiële middelen	13
2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur	13
2.2 Beschikbare financiële middelen voor beheer en onderhoud	15
2.3 Benodigde financiële middelen	16
3 De infrastructuurprojecten	19
3.1 Kosten van infrastructuurprojecten	19
3.2 De projectenstructuur per regio	20
4 Voortgang van de infrastructuurprojecten	25
EIB-publicaties	27

Conclusies op hoofdlijnen

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) brengt periodiek 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 en het Deltafonds. De belangrijkste conclusies uit de Infrastructuurmonitor zijn:

Het wegebudget neemt vanaf 2017 sterk toe na enkele jaren van krimp; het budget voor waterveiligheid en -kwaliteit daalt op middellange termijn

- Voor 2016 is in totaal € 6,9 miljard beschikbaar voor verkeers- en waterinfrastructuur (tabel 1). Hiervan komt circa € 5,7 miljard uit het Infrastructuurfonds (wegen, spoor, vaarwegen) en ongeveer € 1,2 miljard uit het Deltafonds (waterveiligheid en -kwaliteit). Dit betekent voor de totale infrastructuur in 2016 een nagenoeg stabiel budget in vergelijking tot 2015.

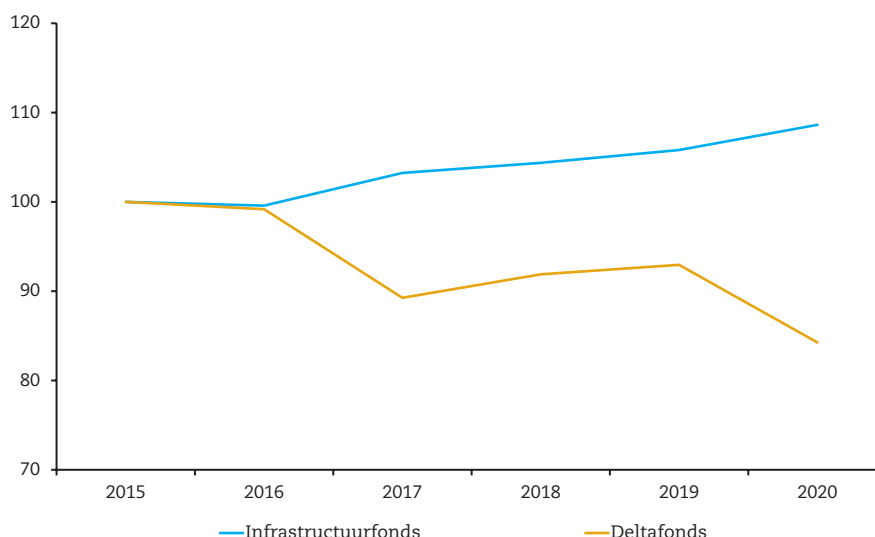
Tabel 1 Financiële middelen voor verkeers- en waterinfrastructuur, 2014-2020 (mln euro)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Infrastructuurfonds	5.877	5.713	5.689	5.898	5.963	6.045	6.206
Deltafonds	1.237	1.220	1.210	1.089	1.121	1.134	1.028
Totaal	7.114	6.933	6.899	6.987	7.084	7.179	7.234

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

- Bijna 85% hiervan is beschikbaar voor uitbesteed werk voor investeringen en onderhoud. In 2016 betreft dit circa € 5,7 miljard. Daarnaast heeft gemiddeld ruim 15% van de totale uitgaven in de komende jaren betrekking op verkeersmanagement en netwerkgebonden kosten van Rijkswaterstaat.
- Het Infrastructuurfonds neemt in de periode 2017-2020 met gemiddeld ongeveer 2% per jaar toe naar een omvang van € 6,2 miljard in 2020 (figuur 1). Het Deltafonds vertoont in die periode een krimp van gemiddeld circa 4% per jaar. De omvang van het Deltafonds in 2020 bedraagt ruim € 1 miljard.
- De groei van het Infrastructuurfonds komt volledig voor rekening van het wegennet (figuur 2). Tussen 2014 en 2016 nam het wegebudget met 20% af naar € 2 miljard. Vanaf 2017 zal dit sterk toenemen naar ruim € 3 miljard in 2020. Het aandeel van het wegennet in het Infrastructuurfonds bedraagt in 2020 53% tegen 36% in 2016.
- De budgetten voor spoorwegen en hoofdvaarwegen bedragen in 2016 € 2,5 miljard respectievelijk € 0,9 miljard. Deze nemen tussen 2016 en 2020 af.
- De periode 2014-2016 kenmerkt zich door hoge uitgaven aan waterveiligheid. De omvang van het Deltafonds voor deze jaren is gemiddeld € 1,2 miljard. In de periode 2017-2020 zal dit budget gemiddeld 10% lager liggen.
- Binnen het Deltafonds verschuift de aandacht in die periode richting waterkwaliteit en zoetwatervoorziening. Het aandeel van waterveiligheidsprojecten in het Deltafonds blijft op middellange termijn nog wel het grootst met circa twee derde van het budget.

Figuur 1 Ontwikkeling Infrastructuurfonds en Deltafonds, 2015-2020 (index 2015=100)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

- De totale beheer- en onderhoudsbudgetten bedragen in de periode 2015-2017 circa € 2,4 miljard. Hierin zijn de extra middelen voor beheer en onderhoud meegenomen die in eerdere jaren als impuls ter beschikking zijn gesteld. Na 2016 nemen de budgetten voor beheer en onderhoud na het aflopen van deze impuls vrij sterk af en bereiken in 2020 een niveau van circa € 2 miljard (figuur 3).

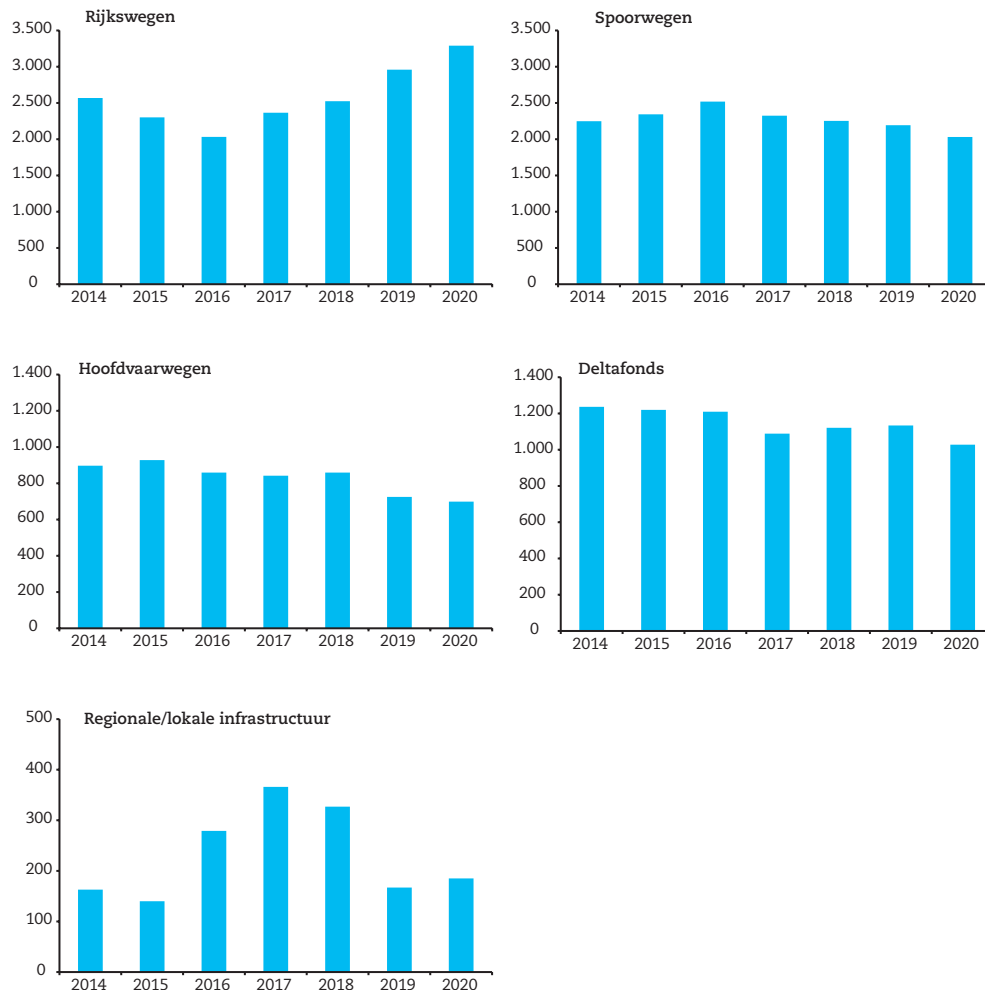
Het aandeel vertraagde projecten in het MIRT 2016 ligt op het laagste niveau in zeven jaar; er zijn wel grote verschillen per type infrastructuur

- Van de ruim 100 projecten in de realisatiefase en de verkennings- en planuitwerkingsfase waarvan projectkosten en uitvoeringsperiode bekend zijn, hebben er in het meest recente MIRT 16 vertraging opgelopen. Zowel in de realisatiefase als in de verkennings- en planuitwerkingsfase is het aandeel vertraagde projecten 15%. Het aandeel vertragingen ligt hiermee op het laagste niveau van de afgelopen zeven jaar.
- Bij de voortgang zijn er grote verschillen tussen de typen infrastructuur. Bij het hoofdwegenet zijn er dit jaar geen projecten die vertraging hebben opgelopen. In de realisatiefase worden bij de huidige planning vier projecten eerder opgeleverd dan vorig jaar was voorzien.
- Bij het hoofdvaarwegennet is dit jaar bijna 20% van de projecten vertraagd, ongeveer gelijk aan de afgelopen jaren. Bij het Deltafonds is een relatief groot aantal projecten vertraagd in vergelijking met vorig jaar. Hieronder zijn grote projecten als het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier en de Afsluitdijk.

Voor tijdige uitvoering van de geplande vaarwegprojecten is voor de periode 2016-2020 ruim € 1 miljard extra nodig; ook bij andere typen infrastructuur is er een tekort

- Om de infrastructuurprojecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase na afronding van de procedures direct te kunnen realiseren, zijn onvoldoende middelen beschikbaar. Voor deze projecten (exclusief Deltafonds) is in de periode 2016-2020 € 6,3 miljard nodig terwijl in de begroting € 3,1 miljard is gereserveerd. Dit betekent een tekort van € 3,2 miljard ofwel de helft van het budget dat nodig is. Dit aandeel ligt hoger dan voorgaande jaren.
- Relatief gezien is het tekort op het vaarwegbudget het grootst. Circa 80% van de benodigde middelen voor tijdige uitvoering is nog niet gereserveerd, ofwel ruim € 1 miljard.

Figuur 2 Financiële middelen per type infrastructuur, 2014-2020 (mln euro)

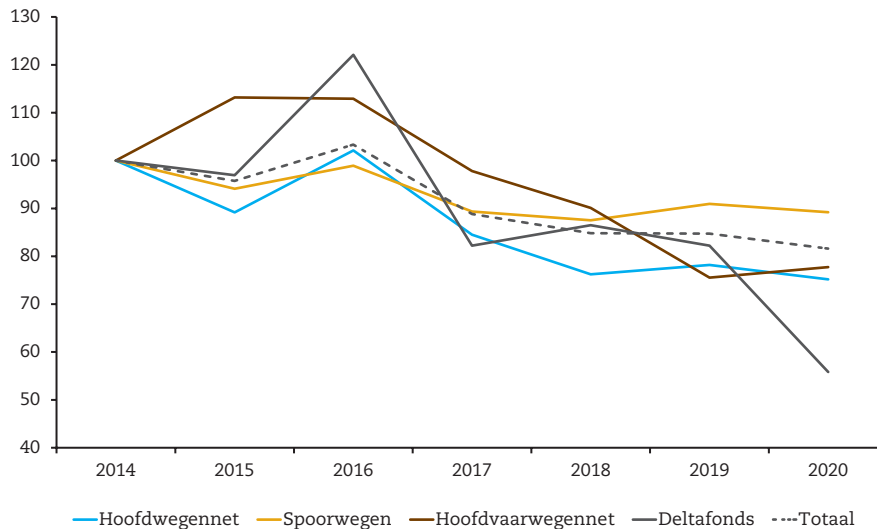


Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

Wegenprojecten hebben in vrijwel alle regio's het grootste aandeel; waterprojecten zijn relatief belangrijk in Oost- en Zuid-Nederland

- De verschillende regio's kennen een uiteenlopende samenstelling van het projectenbestand. In de Randstad is het aandeel van wegen 70 à 80%. De regio Oost heeft daarnaast een omvangrijk aandeel waterprojecten (waaronder Ruimte voor de Rivier). In de regio Zuid hebben waterprojecten het grootste aandeel. Spoorprojecten zijn in elk van de regio's goed voor circa 20%. Alleen in Zuid is het aandeel met bijna 10% veel lager.
- De totale kosten van projecten in de realisatie- en de verkennings- en planuitwerkingsfase (voor zover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend) bedragen € 38 miljard. Hiervan betreft 60% projecten in de realisatiefase, 40% betreft projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase.

Figuur 3 Ontwikkeling financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2014-2020 (index 2014=100)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

- 40% van de totale projectkosten heeft betrekking op bovenregionale projecten zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, het Programma Hoogfrequent Spoor en ERTMS. Een deel hiervan wordt uitgevoerd in de Randstad. Van de regionaal direct toe te delen projecten ligt circa 20% in Randstad Noord. De regio's Oost, Randstad Zuid en Zuid nemen elk circa 10% voor hun rekening.
- In de verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur heeft het hoofdwegennet met circa 40% het grootste aandeel, gevolgd door het Deltafonds (ruim een kwart). Spoorprojecten vertegenwoordigen ongeveer 20% van de totale projectkosten.

1 Inleiding

Achtergrond

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) brengt periodiek sinds midden jaren negentig in de 'Infrastructuurmonitor MIRT' de voortgang bij de realisatie van infrastructuurprojecten in kaart. Basis van de jaarlijkse analyse zijn het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. In de Infrastructuurmonitor wordt een vooruitblik gegeven op de meerjarenbudgetten en -programma's voor de komende vijf jaar. Daarmee ontstaat inzicht in de mogelijkheden voor de infrastructuurmarkt tot en met 2020. Hierbij wordt onderscheiden naar verschillende typen infrastructuur. Ook wordt in beeld gebracht hoe de voortgang op projectniveau is in vergelijking met vorig jaar.

De structuur van deze Infrastructuurmonitor is in lijn met de rapportages die in de afgelopen jaren zijn opgesteld. De volgende onderdelen maken deel uit van de Infrastructuurmonitor:

- beschikbare financiële middelen voor infrastructuur
- samenstelling van de uitgaven aan infrastructuur waaronder beheer en onderhoud
- benodigde middelen voor infrastructuur en het tekort aan middelen voor 'tijdige' uitvoering van de geplande projecten
- samenstelling van het projectenbestand
- voortgang van individuele infrastructuurprojecten

In de Infrastructuurmonitor wordt ook de regionale verdeling van de infrastructuurprojecten in beeld gebracht. De regionale analyse geeft informatie over aantallen, typen en omvang van de projecten (landelijk en per regio). In de rapportage worden vijf regio's onderscheiden: 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
- Spoorwegen personenvervoer
- Spoorwegen goederenvervoer
- Regionale en lokale infrastructuur (openbaar vervoer en onderliggend wegennet)
- Megaprojecten verkeer en vervoer
- Deltafonds

De uitgaven aan de 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: realisatiefase, verkennings- en planuitwerkingsfase

Werkwijze

De analyse is gebaseerd op een inventarisatie van de relevante begrotingsartikelen uit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Daarnaast is een inventarisatie gemaakt van concrete projecten in de realisatie- en verkennings- en planuitwerkingstabellen van de verschillende typen infrastructuur. De in de vorige MIRT-rapportages gehanteerde selectiecriteria voor de projecten en rekenregels zijn ook in dit rapport toegepast. De informatie uit het MIRT 2016 wordt naast de uitkomsten van de eerdere MIRT-analyses gelegd. Hiermee ontstaat een meerjarig perspectief op de voortgang bij de realisatie van infrastructuurprojecten.

Opzet van de rapportage

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de financiering: beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten in de huidige begrotingsperiode (tot en met 2020). De budgetten voor beheer en onderhoud worden afzonderlijk in beeld gebracht. Verder wordt specifiek ingegaan op de samenstelling van de uitgaven van het Deltafonds. Hoofdstuk 3 geeft de verdeling van infrastructuurprojecten naar aantallen, kosten en regio in het MIRT 2016. Hoofdstuk 4 behandelt de voortgang van de infrastructuur op projectniveau. Aangegeven wordt hoeveel vertragingen in het MIRT zijn opgetreden.

2 Financiële middelen

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de financiële middelen voor de in het MIRT 2015 genoemde projecten. Allereerst volgt een inventarisatie van de beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten. Bronnen hiervoor zijn de begrotingen van het Infrastructuurfonds 2015 en het Deltafonds 2015. Daarbij wordt aangegeven hoe de budgetten in de komende jaren over de verschillende typen infrastructuur zijn verdeeld. Afzonderlijk worden de budgetten voor beheer en onderhoud beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de middelen die nodig zijn om de geplande projecten tijdig te realiseren.

2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen voor aanleg, beheer en onderhoud, verkenning en planuitwerking, geïntegreerde contractvormen, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte voor de periode 2014-2020. Bij de beschikbare budgetten wordt zowel ingegaan op de budgetten voor uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud als op de bedragen die samenhangen met verkeersmanagement en netwerkgebonden kosten van Rijkswaterstaat. Gemiddeld is ongeveer 85% van het totale budget van het Infrastructuurfonds en Deltafonds beschikbaar voor uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud.

Tabel 2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur, 2014-2020 (mln euro)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Infrastructuurfonds							
Hoofdwegennet	2.569	2.236	2.011	2.299	2.439	2.837	3.148
Spoorwegen	2.242	2.261	2.446	2.230	2.141	2.037	1.786
Hoofdvaarwegennet	894	922	854	837	855	722	699
Regionale/lokale infrastructuur	163	140	279	366	327	167	185
Megaprojecten verkeer en vervoer	9	154	99	166	201	282	388
Subtotaal	5.877	5.713	5.689	5.898	5.963	6.045	6.206
Deltafonds	1.237	1.220	1.210	1.089	1.121	1.134	1.028
Totaal	7.114	6.933	6.899	6.987	7.084	7.179	7.234
Waarvan:							
Uitbestede uitgaven aan investerings- en onderhoud	6.174	5.962	5.735	5.872	5.992	6.098	6.157
Verkeers- en watermanagement en netwerkgebonden kosten	940	971	1.164	1.115	1.092	1.081	1.077

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

De beschikbare budgetten in 2016 en 2017

Voor 2016 is in totaal € 6,9 miljard beschikbaar vanuit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Hiervan is € 5,7 miljard beschikbaar voor uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud. Bijna € 1,2 miljard heeft betrekking op verkeers- en watermanagement en netwerkgebonden kosten (laatste regel van tabel 2.1). Voor zowel het Infrastructuurfonds als het Deltafonds ligt het budget in 2016 ongeveer op het niveau van het vorig jaar. In de samenstelling van de totale budgetten doen zich wel verschuivingen voor. Het hoofdwegennet is in 2016 goed voor circa € 2 miljard aan financiële middelen, dit ligt ongeveer 10% lager dan in 2015. Een toename treedt op bij de spoorwegen, waarvoor in 2016 circa € 2,4 miljard beschikbaar is. In 2017 treedt een omgekeerde beweging op, waarbij het hoofdwegennet in budget groeit en het spoorwegennet krimpt. In 2016 is voor het hoofdvaarwegennet circa € 850 miljoen beschikbaar. De daling van het budget ten opzichte van 2015 zet zich ook in 2017 nog door waardoor een krimp optreedt van cumulatief 10%. In de komende paar jaar nemen de budgetten voor regionale en lokale projecten toe. Tussen 2015 en 2017 groeien deze van € 140 miljoen naar ruim € 365 miljoen.

De beschikbare budgetten in de periode 2018-2020

De omvang van het Infrastructuurfonds neemt in de komende jaren toe. In 2020 bedraagt deze € 6,2 miljard tegen € 5,7 miljard in 2016, een toename van gemiddeld ruim 2% per jaar. Voor de verschillende typen infrastructuur lopen de ontwikkelingen sterk uiteen. Het wegbudget groeit naar circa € 3 miljard in de jaren 2019 en 2020, circa de helft hoger dan in 2016. Het aandeel van het wegbudget neemt daardoor toe van 36% van de middelen uit het Infrastructuurfonds in 2016 naar 53% in 2020. Het aandeel van spoor neemt in die periode af van 44% naar 33% van het infrastructuurbudget. In volume ligt het budget in 2020 een kwart lager dan in 2016. Het vaarwegbudget neemt met 20% af naar € 700 miljoen in 2020. Voor regionale en lokale infrastructuur geldt, na de relatief hoge niveaus in de periode 2016-2018 een vergelijkbare ontwikkeling.

Tabel 2.2 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen van het Deltafonds voor de periode 2014-2020. De bedragen hebben betrekking op zowel realisatie- als (in latere jaren) verkennings- en planuitwerkingsprojecten. De omvang van het Deltafonds beweegt zich in de huidige periode op een hoog niveau met veel aandacht voor waterveiligheidsprojecten. Vooral de realisatie van Ruimte voor de Rivier en projecten uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) hebben geleid tot sterk toegenomen uitgaven. Projecten op het gebied van waterveiligheid hebben dan ook het grootste aandeel in het budget van het Deltafonds (gemiddeld bijna 70% in de periode 2014-2020). De uitgaven aan waterveiligheid laten in de komende jaren een vrij sterke daling zien. In de jaren 2014-2016 bedroegen deze gemiddeld € 900 miljoen per jaar, in 2020 liggen deze op € 600 miljoen. De uitgaven aan waterkwaliteit nemen de komende jaren geleidelijk toe naar circa € 100 miljoen in 2020.

Tabel 2.2 Beschikbare financiële middelen Deltafonds, 2014-2020 (mln euro)

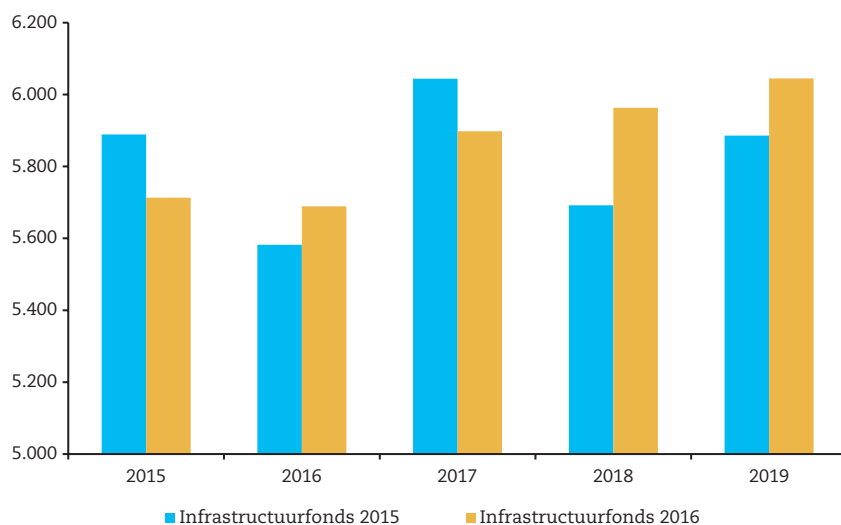
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Waterveiligheid	959	881	843	721	755	750	598
Zoetwatervoorziening	29	33	66	58	44	49	50
Waterkwaliteit	0	48	24	29	38	54	101
Watermanagement en netwerkgebonden kosten	249	258	277	281	284	281	279
Totaal	1.237	1.220	1.210	1.089	1.121	1.134	1.028

Bron: Deltafonds 2016. Analyse EIB

Veranderingen in de meerjarenbudgetten

In vergelijking met het vorige MIRT zijn in het MIRT 2016 een aantal verschuivingen opgetreden. In totaal is voor 2015 een kleiner budget beschikbaar dan het vorige MIRT en is een deel doorgeschoven naar 2016 (figuur 2.1). Ook 2017 laat een verlaging van het budget zien ten opzichte van vorig jaar waarbij het bedrag voor 2018 weer veel hoger ligt. De verlaging in 2015 trof vooral het spoorwegennet en regionale/lokale infrastructuur. De verhoging in 2016 betreft vooral het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet. Ditzelfde geldt in 2018. De aandelen van deze typen infrastructuur in de totale meerjarenbudgetten zijn dan ook toegenomen, het aandeel van spoorwegen is gedaald.

Figuur 2.1 Beschikbare financiële middelen 2015-2019 volgens Infrastructuurfonds 2015 en 2016 (mln euro)



Bron: Infrastructuurfonds 2015 en 2016 Analyse EIB

2.2 Beschikbare financiële middelen voor beheer en onderhoud

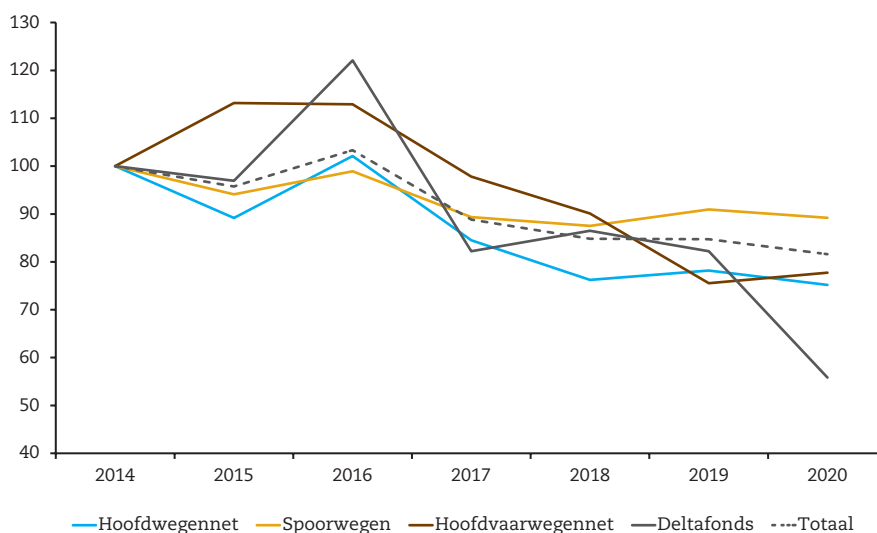
In tabel 2.3 worden de beschikbare middelen voor beheer en onderhoud weergegeven zoals die in de begroting Infrastructuurfonds 2016 en het Deltafonds 2016 staan. De totale beheer- en onderhoudsbudgetten bedragen in de periode 2015-2017 circa € 2,4 miljard. Hierin zijn de extra middelen voor beheer en onderhoud meegenomen die in eerdere jaren als impuls ter beschikking zijn gesteld. Na 2016 nemen de budgetten voor beheer en onderhoud na het aflopen van deze impuls vrij sterk af en bereiken deze in 2020 een niveau van circa € 2 miljard. Figuur 2.2 geeft de ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud per type infrastructuur grafisch weer als index vanaf 2014.

Tabel 2.3 Financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2014-2020 (mln euro)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hoofdwegennet	665	593	679	562	507	520	500
Spoorwegen	1.305	1.228	1.291	1.166	1.142	1.187	1.164
Hoofdvaarwegennet	364	412	411	356	328	275	283
Deltafonds	163	158	199	134	141	134	91
Totaal	2.497	2.391	2.580	2.218	2.118	2.116	2.038

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

Figuur 2.2 Ontwikkeling financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2014-2020 (index 2014=100)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

2.3 Benodigde financiële middelen

De financiële middelen die in het Infrastructuurfonds voor de periode 2016-2020 voor infrastructuur zijn uitgetrokken, zijn voor het overgrote deel bestemd voor projecten die momenteel in de realisatiefase staan¹. Tevens zijn middelen gereserveerd voor projecten die nu nog in de verkennings- en planuitwerkingsfase staan en te zijner tijd zullen doorstromen naar de realisatiefase. Of deze reservering voldoende is, kan worden beoordeeld door te bezien hoeveel financiële

¹ Het gaat in deze paragraaf uitsluitend om aanlegprojecten. Er wordt niet ingegaan op de benodigde middelen voor beheer en onderhoud.

middelen nodig zouden zijn voor realisatie van de verkennings- en planuitwerkingsprojecten direct in aansluiting op het doorlopen van de verschillende procedures². Op deze wijze kan per project worden berekend hoeveel middelen in de komende jaren nodig zouden zijn bij een directe doorstroming van de planuitwerkingsprojecten naar de realisatiefase en welk deel hiervan drukt op de periode 2016-2020. Per type infrastructuur geaggregeerd worden de benodigde middelen vervolgens vergeleken met de gereserveerde middelen.

Tabel 2.4 geeft een overzicht van de benodigde financiële middelen voor deze 'tijdige' uitvoering van de verkennings- en planuitwerkingsprojecten. Uit de analyse komen de volgende zaken naar voren:

- Voor de projecten die nu in de verkennings- en planuitwerkingsfase van het MIRT staan, is in totaal circa € 11,4 miljard nodig (laatste kolom van tabel 2.4)³.
- Wanneer deze projecten zouden worden uitgevoerd direct aansluitend aan het doorlopen van de procedures, is hiervoor in de periode 2016-2020 circa € 6,3 miljard nodig.
- Volgens de begroting is voor deze periode € 3,1 miljard beschikbaar, zodat er een tekort resulteert van circa € 3,3 miljard ofwel de helft van het budget dat nodig is (laatste rij van tabel 2.4).

Tabel 2.4 Benodigde financiële middelen voor 'tijdige' uitvoering van de verkennings- en planuitwerkingsprojecten, per type infrastructuur, meerjarentotaal 2016-2020 (mln euro)

	Hoofd- wegen	Hoofd- vaarwegen	Spoor- wegen	Regionale/ lokale infra	Totaal
Totale projectkosten	6.098	1.644	3.276	349	11.367
Benodigd voor uitvoering in 2016-2020	3.073	1.455	1.458	349	6.335
Aandeel in totale projectkosten (%)	50	89	45	100	56
Beschikbaar in 2016-2020	1.701	305	955	122	3.083
Saldo 2016-2020	-1.372	-1.150	-503	-227	-3.252
Saldo (% van benodigd)	-45	-79	-35	-65	-51

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

Het tekortpercentage is het hoogst bij het hoofdvaarwegennet, namelijk bijna 80% van het benodigde budget. In totaal gaat het bij het hoofdvaarwegennet om een tekort van ruim € 1 miljard. In absolute zin is het tekort op het hoofdwegennet het grootst met € 1,4 miljard ofwel 45% van het benodigde budget.

Het tekort voor tijdige uitvoering ligt in het MIRT 2016 aanmerkelijk hoger dan in de voorgaande jaren. Tabel 2.5 geeft een overzicht van de berekende tekortpercentages voor enkele typen infrastructuur in de vijf laatste MIRT's. In de twee voorgaande jaren bedroeg het tekort ongeveer een derde van het benodigde budget. In vergelijking met het recente verleden ligt het tekort vooral hoger bij spoorprojecten. Het tekort op het wegennet is vergelijkbaar met de twee voorgaande jaren, maar ligt wel aanzienlijk hoger dan in de MIRT's van 2012 en 2013. De tekortpercentages hebben in belangrijke mate te maken met het aantal projecten dat in de planning is opgenomen. Verschuivingen in aantallen projecten en/of de kostenramingen van deze projecten hebben effect op de benodigde middelen.

² 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: als dit niet bekend is, wordt er vanuit gegaan dat 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.

³ 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.

Tabel 2.5 Vergelijking tekort voor enkele typen infrastructuur, 2012-2016 (%)

	MIRT 2012	MIRT 2013	MIRT 2014	MIRT 2015	MIRT 2016
Hoofdwegen	-25	-13	-42	-37	-45
Hoofdvaarwegen	-48	-39	-69	-69	-79
Spoorwegen	-15	-16	+2	+6	-35
Regionale/lokale infrastructuur	-88	-62	-56	-65	-65
Totaal	-24	-21	-35	-36	-51

Bron: MIRT 2012 tot en met MIRT 2016. Analyse EIB

3 De infrastructuurprojecten

In dit hoofdstuk worden de infrastructuurprojecten in de realisatie- en de verkennings- en planuitwerkingsfase nader beschreven en ingedeeld naar type en regio. Gekeken wordt naar de verdeling van zowel het aantal projecten als de totale projectkosten.

3.1 Kosten van infrastructuurprojecten

Het MIRT 2016 bevat bijna 200 infrastructuurprojecten in de realisatiefase en de verkennings- en planuitwerkingsfase (voor zover de projectkosten bekend zijn). Het gaat hierbij om bijna 120 projecten in de realisatiefase en 70 projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase. De totale kosten van de realisatieprojecten bedragen bijna € 23 miljard. Dit betreft het gedeelte van de kosten vanaf 2015. De kosten van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase bedragen volgens de huidige inzichten bijna € 15 miljard. Tabel 3.1 geeft aan hoe de projectkosten zijn verdeeld naar type infrastructuur en regio. De totale kosten van projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase bedragen circa € 38 miljard. Dit betreft dus toekomstige productie van de huidige projecten in voorbereiding en realisatie. Zestig procent van deze kosten heeft betrekking op projecten in de realisatiefase, 40% op projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase.

Van de totale kosten betreft circa € 15 miljard bovenregionale projecten (circa 40% van het totaal). Ruim 20% van de projectkosten heeft betrekking op projecten in Randstad Noord. De regio's Oost, Randstad Zuid en Zuid vertegenwoordigen elk circa 10% van de totale projectkosten.

In de verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur heeft het hoofdwegennet met circa 40% het grootste aandeel, gevolgd door het Deltafonds (ruim een kwart). Spoorprojecten vertegenwoordigen ongeveer 20% van de totale projectkosten.

Tabel 3.1 Kosten van projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase per regio (mln euro)

	Boven- regionaal	Noord	Oost Randstad Noord	Randstad Zuid	Zuid	Totaal
Verkenning en planuitwerking						
Deltafonds	38	3	121		139	301
Hoofdwegennet	903	15	1.273	2.497	2.501	8.780
Spoorwegen pv	2.791		306	303		3.400
Spoorwegen gv	17				158	175
Reg/lok infrastructuur				77	272	349
Hoofdvaarwegennet		102	297	767	42	611
Subtotaal verkenning en planuitwerking	3.749	120	1.997	3.644	2.701	2.613
Realisatie						
Deltafonds	8.032		918	8	1.104	10.062
Hoofdwegennet	655	691	783	3.099	1.363	184
Spoorwegen pv	2.054	100	264	1.097	56	37
Spoorwegen gv	278		84		16	378
Reg/lok infrastructuur		631		223	601	1.455
Hoofdvaarwegennet	67	130		228	288	713
Subtotaal realisatie	11.086	1.552	2.049	4.655	2.020	1.629
Totaal	14.835	1.672	4.046	8.299	4.721	4.242
%	39	4	11	22	12	11

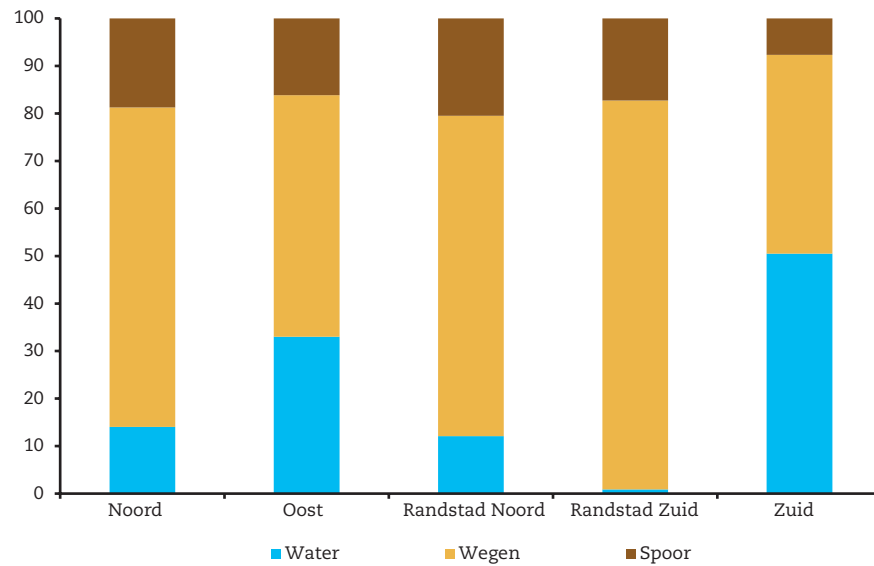
Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

3.2 De projectenstructuur per regio

De samenstelling van het projectenbestand vertoont aanmerkelijke verschillen tussen de onderscheiden regio's⁴. In de meeste regio's heeft het wegennet het grootste aandeel in de totale projectkosten per regio. In de Randstad is het aandeel van wegen 70 à 80%. De regio Oost heeft daarnaast een omvangrijk aandeel waterprojecten (waaronder Ruimte voor de Rivier). In de regio Zuid hebben waterprojecten het grootste aandeel. Dit betreft niet alleen vaarwegen, maar ook waterveiligheidsprojecten als de Maaswerken en waterbeheer in de Zuidwestelijke Delta. Het aandeel van spoorprojecten ligt in alle regio's op circa 20%. Alleen in Zuid is het aandeel met bijna 10% veel lager.

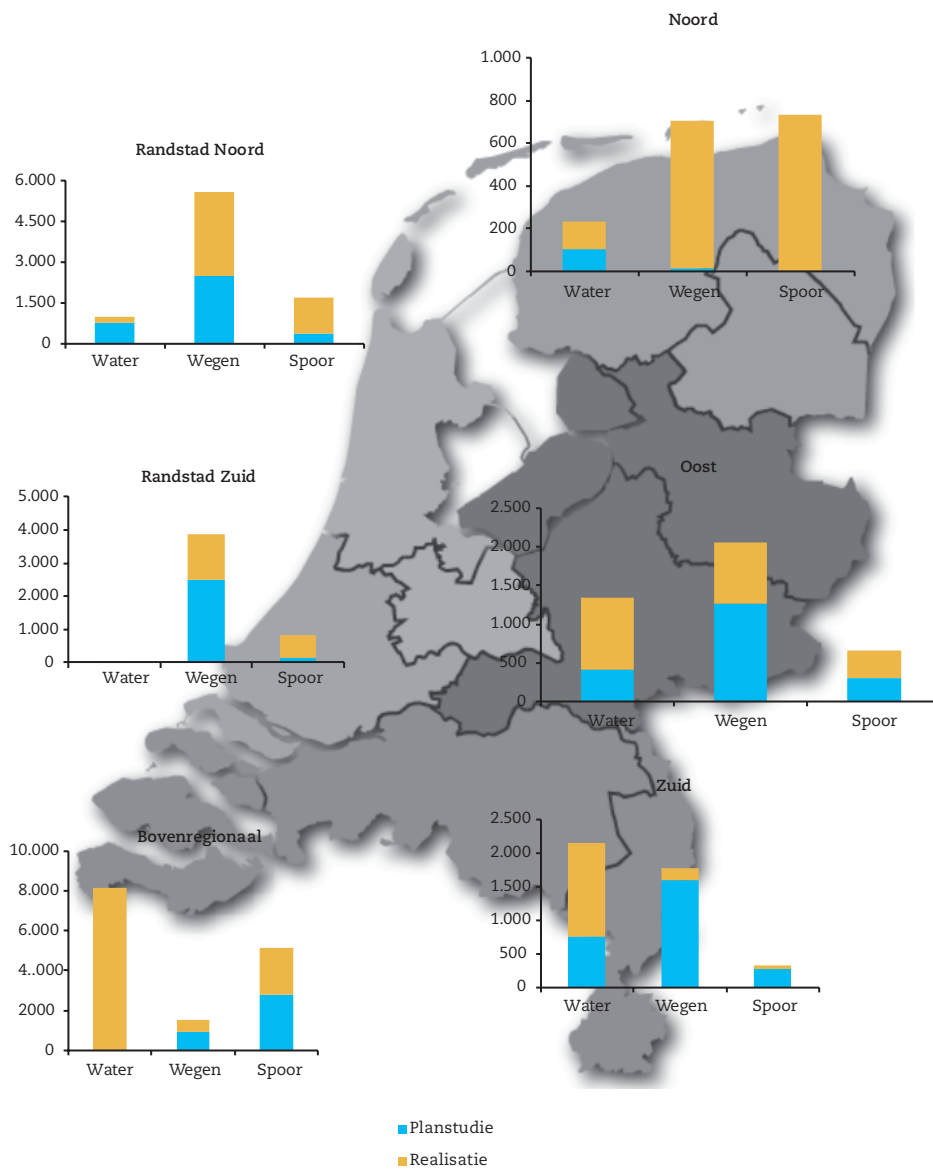
⁴ De bovenregionale projecten zijn niet in deze figuur verwerkt. Deze projecten zijn in het algemeen verspreid over geheel Nederland, maar de Randstad heeft hierbij wel een groot aandeel. Dit betreft bijvoorbeeld het spoorproject ERTMS.

Figuur 3.1 Verdeling projectkosten naar type infrastructuur, per regio (%)



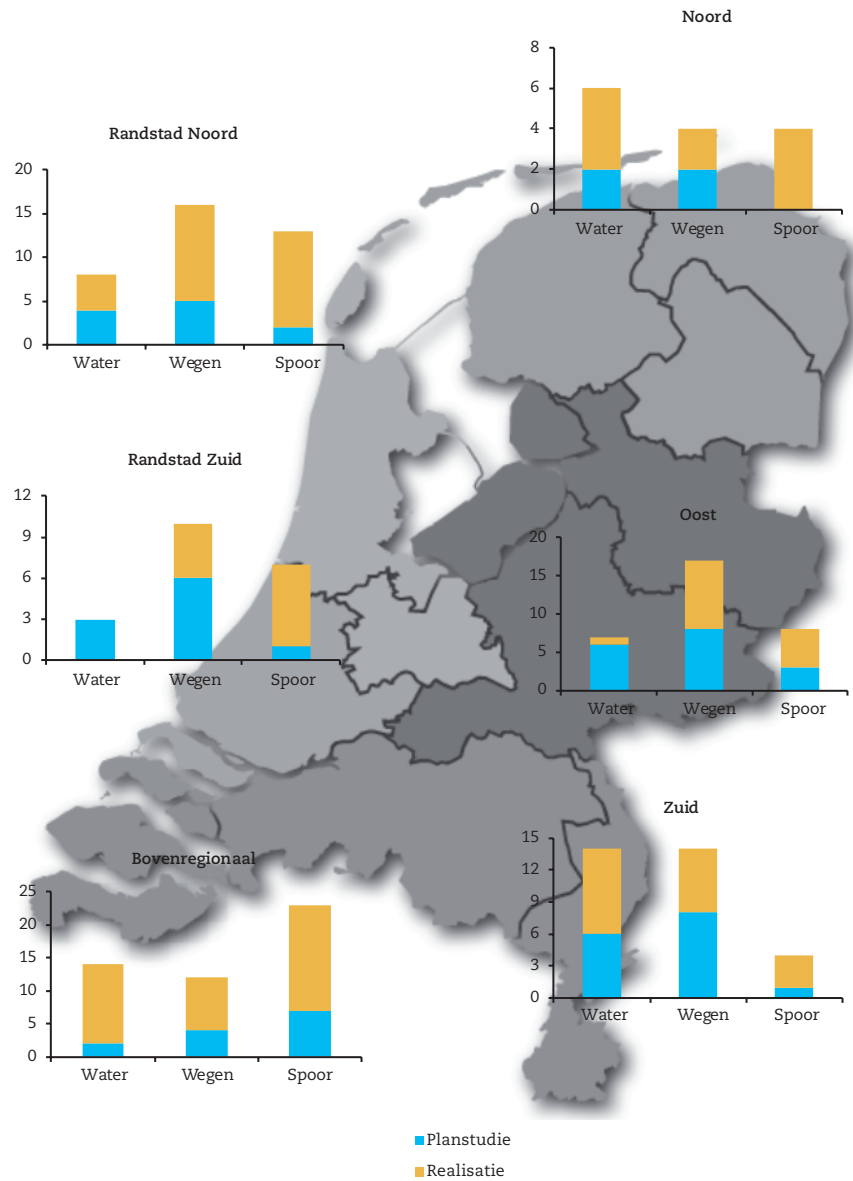
Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

Kaart 3.1 Kosten van projecten in planstudie- en realisatiefase per regio (mln euro)



Bron: MIRT 2014. Analyse EIB

Kaart 3.2 Aantal projecten in planstudie- en realisatiefase per regio



Bron: MIRT 2014. Analyse EIB

4 Voortgang van de infrastructuurprojecten

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de voortgang van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase. Er is nagegaan hoeveel projecten zijn vertraagd ten opzichte van het vorige jaar. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de verschillende typen infrastructuur. Ook wordt een vergelijking gemaakt met de MIRT's van de afgelopen jaren.

In het onderzoek is de voortgang van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase van het MIRT in beeld gebracht. Van ruim 100 projecten is in het MIRT een indicatie gegeven van de realisatiekosten en van de periode van oplevering. In totaal hebben in het MIRT 2016 16 projecten vertraging opgelopen in vergelijking met vorig jaar, dat is 15% van het totale aantal beschouwde projecten (tabel 4.1). De mate van vertraging verschilt niet tussen de verkennings- en planuitwerkingsprojecten enerzijds en de realisatiefase anderzijds. Het aandeel vertraagde projecten ligt op het laagste niveau van de afgelopen zeven jaar (figuur 4.1).

Er doen zich opmerkelijke verschillen voor tussen de onderscheiden typen infrastructuur. In de huidige planning heeft geen enkel hoofdwegenproject vertraging opgelopen in vergelijking met de vorige meting. In het MIRT 2015 hadden nog tien wegeprojecten vertraging opgelopen. In de realisatiefase worden bij de huidige planning vier projecten eerder opgeleverd dan vorig jaar was voorzien. In de afgelopen jaren was juist sprake van een toenemend aandeel vertragingen bij wegeprojecten, van 10% in 2010 naar meer dan een kwart in 2015.

Tegenover de gunstige ontwikkelingen bij het wegennet staat dat bij hoofdvaarwegen het aandeel vertragingen in het meest recente MIRT op het niveau van de laatste jaren blijft, namelijk ongeveer 20%. Bij projecten uit het Deltafonds heeft ongeveer de helft van de projecten een later opleveringsjaar dan in de vorige begroting. Hieronder zijn grote projecten als het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier en de Afsluitdijk.

Tabel 4.1 Vertraging per type infrastructuur

	Vertraagde projecten		Totaal aantal projecten	
	Verkenning/ planuitwerking	Realisatie	Verkenning/ planuitwerking ¹	Realisatie
Hoofdwegennet	0 ²	0	12	27
Spoorwegen personenvervoer	1	2	3	12
Spoorwegen goederenvervoer	1	1	1	3
Hoofdvaarwegennet	2 ³	4	19	14
Regionale/lokale infra	0	0	1	4
Deltafonds	2	3	2	8
Totaal	6	10	38	68

1 Voor zover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend

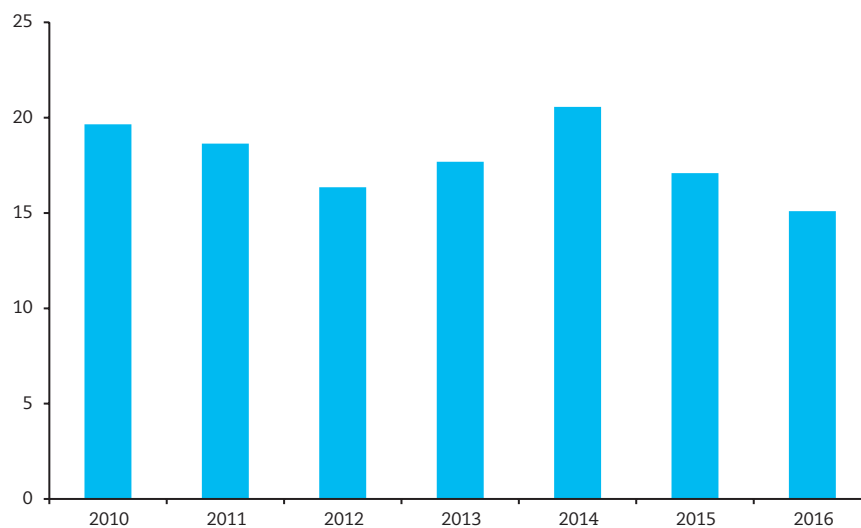
2 Bij drie projecten zal het tracébesluit later worden genomen dan vorig jaar voorzien

3 Daarnaast zal bij vier projecten het tracébesluit later worden genomen dan vorig jaar voorzien

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2016. Analyse EIB

Bij deze resultaten worden nog twee aanvullende opmerkingen gemaakt. In de eerste plaats is bij minimaal zeven projecten (bij wegen en vaarwegen) nog geen vertraging in de oplevering voorzien, maar is wel sprake van vertraging bij het nemen van het tracébesluit. In de tweede plaats is bij een aantal projecten de verantwoordelijkheid voor planning en uitwerking in vergelijking met vorig jaar overgegaan van het Rijk naar de regio. Momenteel is nog moeilijk te overzien welke (positieve of negatieve) gevolgen dit heeft voor de toekomstige voortgang.

Figuur 4.1 Percentage vertraagde projecten, 2010-2016



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2010 tot en met 2016. Analyse EIB

EIB-publicaties

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

Ondergrondse netwerken en grondwaterbeheer

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2009 (Arbouw)

Ziekteverzuim in de bouw 2009

Beleidsvarianten beperking hypotheekrenteaftrek en liberalisatie huursector

Nacht- en weekendwerk in het wegonderhoud

Bouw in beeld 2009

De bouwarbeidsmarkt 2010-2015

Bedrijfseconomische kencijfers gespecialiseerde bedrijven 2007-2008

Strategie en crisis

Vrouwen in technische functies

Marktstudie AFNL 2011-2012

Infrastuctuurmonitor - MIRT 2011

Kantorenleegstand - analyse van de marktwerking

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

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

Productiviteit en strategie

Bouwconcerns in beeld 2009-2010

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2011-2016

Restauratie en onderhoud van monumenten - marktverkenning tot 2015

Aanbestedingsgedrag opdrachtgevers

Actuele situatie in de bouw - overzicht ten behoeve van de nieuwe woonvisie

Dynamiek op de woningmarkt

De civiele betonbouw tot 2016 - ontwikkelingen op de markt en in de rolverdeling in het bouwproces

Monumenten en corporaties - monumentenbezit en -beleid van corporaties

Ziekteverzuim in de bouw 2010

Maatschappelijke woonagenda - van programmeren naar stimuleren

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2010 (Arbouw)

Kantorenmonitor - analyse van vraag en aanbod

MKBA Herstructurering Eemsdelta

Bedrijfseconomische kencijfers - b&u- en gww-bedrijven 2010

Kosten en baten van de bouw bbl-opleiding

Overheid en markt; nieuw evenwicht in aanbesteden

Dienstverlening van medeoverheden - quick scan onder architectenbureaus

Infrastructuurmonitor - MIRT 2012

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2008-2010

Kostenmodel omgevingsrecht

Bouwen voor kwaliteit

2012

Evaluatie stimuleringspakket woningbouw

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2012

Situatie op de Nederlandse hypotheekmarkt

Arbeid en scholing in de restauratiesector

Trends en ontwikkelingen in de wegenbouw tot 2017

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2012-2017

Bouwconcerns in beeld 2010-2011

Effecten van bezuinigingen in de infrastructuur

Annuitaire beperking hypotheekrenteaf trek

Vitaliteit: van feit tot beleid

Ziekteverzuim in de bouw 2011

Landelijke samenvatting kantorenmonitor

Stedelijke ontwikkeling en infrastructuur

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2011

Aanbestedingsgedrag opdrachtgevers

Gemeentefinanciën, voorzieningen en ruimtelijke investeringen in krimpgebieden

Kantorenmarkt Noord Nederland

Kantorenmarkt Oost Nederland

Kantorenmarkt provincie Utrecht

Kantorenmarkt Noord-Holland en Flevoland

Kantorenmarkt Zuid-Holland

Kantorenmarkt Zeeland

Kantorenmarkt Noord-Brabant

Kantorenmarkt Limburg

Verkiezingsprogramma's - gevolgen voor de woningmarkt en de bouwproductie

Bouwen voor de zorg

De bouw in 2020

Inventarisatie projecten Noord-Holland Noord 2013

Bouwschoolverlaters

Perspectief voor de funderingsbranche

Bouw in beeld 2011-2012

Regeerakkoord en woningcorporaties

Infrastructuurmonitor - MIRT 2013

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2009-2011

Bedrijfseconomische kencijfers - b&u- en gww-bedrijven 2011

Marktstudie AFNL 2012-2017

2013

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2013

Verhuurderheffing en huurmaatregelen in krimpregio's

Bouwconcerns in beeld 2011-2012

Woonakkoord - effecten op bouwproductie en werkgelegenheid

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2013-2018

Investeringsfaciliteit en verhuurderheffing

De Stroomversnelling

Ziekteverzuim in de bouw 2012

Verkenning woningbouwprogrammering Regio Amersfoort

De feiten rond aanbesteden

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2012 (Arbouw)

Bouwen voor het onderwijs

Regionale kantorenmarkten Metropoolregio Rotterdam en Den Haag

SER Energieakkoord

Duurzame inzetbaarheid van arbeid

Bouw in beeld 2012-2013

Restauratie en onderhoud van monumenten

Waterbouw en waterschappen tot 2020

MKBA Zeeuws-Vlaanderen

Infrastructuurmonitor - MIRT 2014

EMVI, tenzij.....

Verkenning woningbouwprogrammering regio Arnhem-Nijmegen

Kostenverschil binnenstedelijk bouwen en bouwen op uitleglocaties in Noord-Holland

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2010-2012

Bedrijfseconomische kencijfers b&u- en gww-bedrijven 2012

2014

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2014

Bouwconcerns in beeld 2012-2013

Eindgebruiker en opdrachtgever in de bouw: lessen uit het buitenland

Toekomstperspectieven sloopsector

Scenariostudie Overijssel

Verkenning woningbouwprogrammering Regio Amersfoort

Startersregeling Regio Amersfoort

Succesfactoren opdrachtgeverschap

Ziekteverzuim in de bouw 2013

Gebruik en effecten van de Starterslening)

Transactiekosten aanbesteden

Bouw in beeld 2013-2014

Regionale afstemming van werklocaties in Noord-Brabant

Infrastructuurmonitor - MIRT 2015

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2013 (Arbouw)

2015

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2015

Grondmarkt in crisistijd

Van de grond af aan

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2011-2013

Bedrijfseconomische kencijfers - b&u- en gww-bedrijven 2013

Restschulden in Nederland

Beleggen in zorgvastgoed

Effect vrijstelling WWS en verhuurderheffing

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2014 (Arbouw)

Investeren in Nederland

Werkloosheid in de bouw 2009-2011

Woningmarktgebieden in de Noordvleugel

Infrastructuurmonitor: MIRT 2016

Vitaliteit op de lange termijn

Succesvolle EMVI-aanbestedingen

Energiebesparende technieken en kwalificaties bouwpersoneel

Bedrijfseconomische kencijfers b&u- en gww-bedrijven 2014

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2012-2014

Monitor bouwketen najaar 2015

Bouw in beeld 2014-2015

MKBA wetsvoorstel kwaliteitsborging voor het bouwen

Monitor Zzp'ers in de bouw 2014, eerste halfjaar

Monitor Zzp'ers in de bouw 2014, tweede halfjaar

2016

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2016

Macro-economische verkenning betonakkoord

Ziekteverzuim in de bouw 2014

Instandhouding van monumenten

Monitor Zzp'ers in de bouw 2015, eerste halfjaar

Economisch Instituut voor de Bouw

Koninginneweg 20
1075 CX Amsterdam

t (020) 205 16 00

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

Koniginneweg 20
1075 CX Amsterdam
t (020) 205 16 00
info@eib.nl
www.eib.nl