

Infrastructuurmonitor

Analyse voortgang projecten
Infrastructuurfonds en Deltafonds 2017

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.

Februari 2017

Infrastructuurmonitor

Analyse voortgang projecten
Infrastructuurfonds en Deltafonds 2017

Paul Groot

Inhoudsopgave

Conclusies op hoofdlijnen		7
1	Inleiding	13
2	Financiële middelen	15
2.1	Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur	15
2.2	Beschikbare financiële middelen voor beheer en onderhoud	20
3	Kosten en voortgang van de infrastructuurprojecten	23
3.1	Kosten van infrastructuurprojecten	23
3.2	De projectenstructuur per regio	24
3.3	Voortgang van de infrastructuurprojecten	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 begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. De belangrijkste conclusies uit de Infrastructuurmonitor 2017 zijn:

De budgetten voor verkeers- en waterinfrastructuur nemen in de periode 2018-2021 toe met in totaal ruim 10% naar € 7,6 miljard in 2021; daarna dalen de budgetten naar circa € 6 miljard in 2030; de beschikbare middelen blijven voor de periode 2016-2030 achter bij de opgaven

- Voor 2017 is in totaal € 6,8 miljard beschikbaar voor verkeers- en waterinfrastructuur (tabel 1). Hiervan komt circa € 5,9 miljard uit het Infrastructuurfonds (wegen, spoor, vaarwegen) en ongeveer € 0,9 miljard uit het Deltafonds (waterveiligheid en -kwaliteit).
- Dit betekent voor de totale infrastructuur in 2017 een daling van 5% in vergelijking tot 2016. Het Infrastructuurfonds blijft in 2017 nagenoeg stabiel, bij het Deltafonds is sprake van een daling met 30% ten opzichte van 2016. De afname is het gevolg van eerdere bezuinigingen en afronding van projecten.
- Van de budgetten voor infrastructuur is 85% beschikbaar voor uitbesteed werk voor investeringen en onderhoud. In 2017 betreft dit circa € 5,7 miljard. De overige 15% van de totale uitgaven heeft betrekking op verkeersmanagement en netwerkgebonden kosten van Rijkswaterstaat.
- Op de middellange termijn nemen de budgetten voor verkeers- en waterinfrastructuur toe. Het Infrastructuurfonds heeft in 2021 een omvang van circa € 6,2 miljard, het Deltafonds omvat dan € 1,3 miljard. Bij beide fondsen is de omvang in 2021 groter dan in 2015 (figuur 1).
- De Deltafondsbudgetten voor waterprojecten vertonen een ongelijkmatige ontwikkeling met eerst een sterke daling en vervolgens weer een sterke stijging. Dit erratisch verloop is met het oog op de continuïteit in de productie een belangrijk aandachtspunt.
- De groei van het Infrastructuurfonds vanaf 2018 komt vooral voor rekening van het wegenet. Tussen 2010 en 2016 nam het wegenbudget met 30% af, van € 3,3 miljard naar € 2,3 miljard. Het spoorwegenbudget neemt tussen 2016 en 2019 licht af, het budget voor hoofdvaarwegen groeit in deze jaren.
- De budgetten voor beheer en onderhoud laten in de komende jaren een dalende lijn zien, van € 2,4 miljard in 2015 naar € 2 miljard in 2021. Het wegenbudget ligt dan 30% onder het niveau van 2015, bij vaarwegen is dit 40%.
- Op de lange termijn (tot 2030) komen de totale budgetten voor verkeers- en waterinfrastructuur op een lager niveau (figuur 2). In 2030 bedragen deze in totaal € 6 miljard, een afname van gemiddeld 3% per jaar vanaf de top in 2022.
- Voor rijkswegen nemen de budgetten vanaf 2022 vrijwel jaar op jaar af. Bij spoorwegen is vanaf 2021 sprake van een gematigde daling tot en met 2028. Het Deltafonds heeft op de lange termijn een stabiele omvang van circa € 1,2 miljard. In de periode 2022-2030 ligt de totale omvang van Infrastructuur- en Deltafonds gemiddeld circa 5% beneden het niveau van de periode 2015-2021.

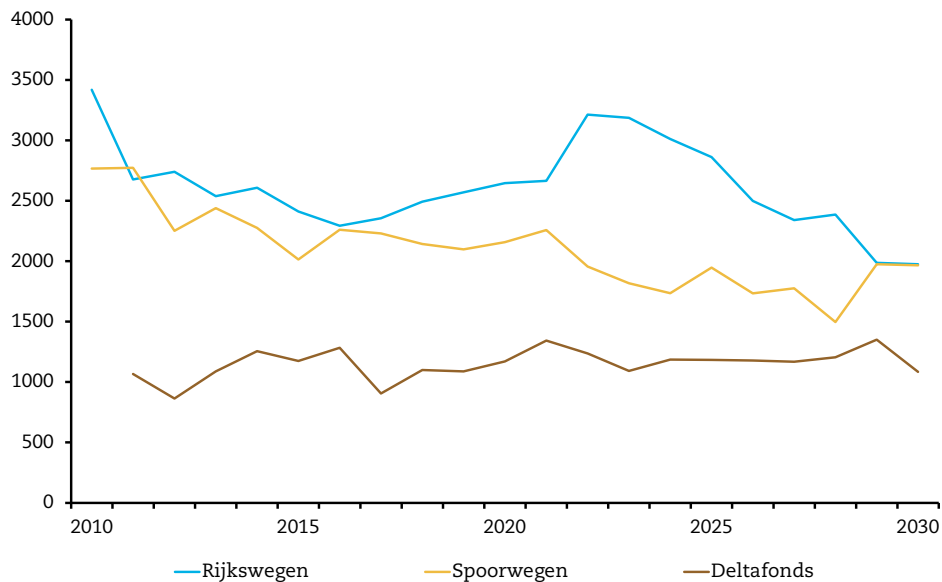
- Op de lange termijn gaan vooral de budgetten voor aanleg van infrastructuur omlaag. Dit geldt ook als de investeringsruimte die er voor de periode 2027-2030 nog is, geheel voor aanlegprojecten zou worden gebruikt.
- Wanneer we de budgetten voor de komende vijftien jaar afzetten tegen de opgaven, blijkt dat deze budgetten vooral bij wegen en spoor achterblijven bij de opgaven. Dit verschil tussen opgaven en budgetten is met de recente verlenging van de fondsen tot 2030 niet verminderd.

Tabel 1 Financiële middelen voor verkeers- en waterinfrastructuur, 2015-2021 (mln euro)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Infrastructuurfonds	5.483	5.823	5.855	6.202	6.254	6.253	6.234
Deltafonds	1.166	1.284	905	1.099	1.088	1.171	1.343
Totaal	6.649	7.107	6.760	7.301	7.342	7.424	7.577

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

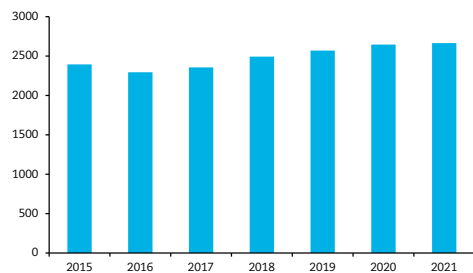
Figuur 1 Beschikbare financiële middelen voor rijkswegen, spoorwegen en Deltafonds in meerjarig perspectief, 2010-2030 (mln euro)



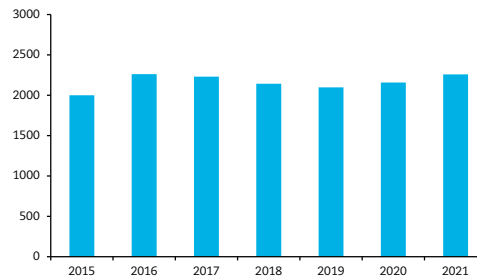
Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2010-2017, analyse EIB

Figuur 2 Financiële middelen per type infrastructuur, 2015-2021 (mln euro)

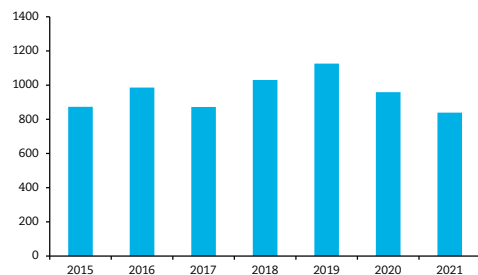
Rijkswegen



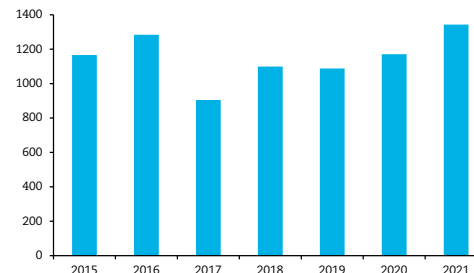
Spoorwegen



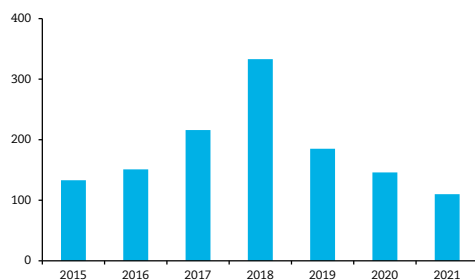
Hoofdvaarwegen



Deltafonds



Regionale/lokale infrastructuur



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

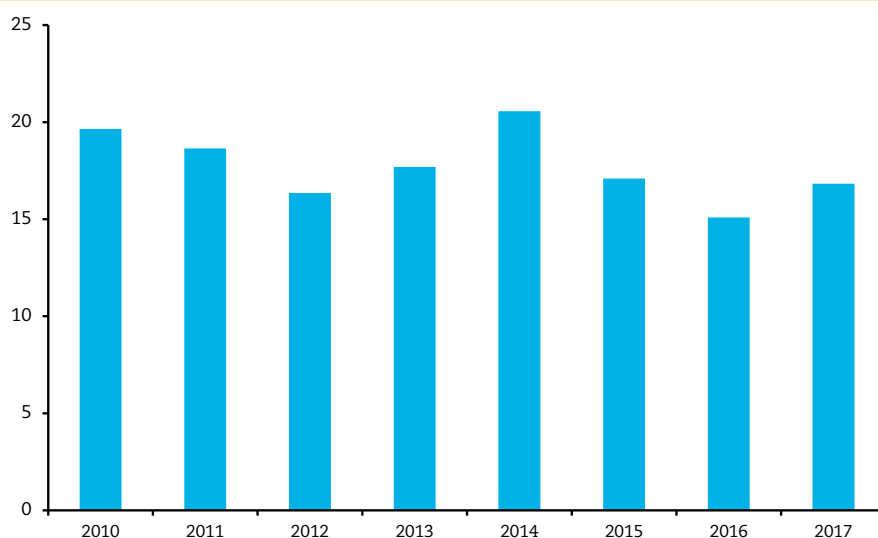
Eén op de zes infrastructuurprojecten in voorbereiding of uitvoering ondervindt vertraging; het aandeel vertraagde projecten is toegenomen in vergelijking met vorig jaar

- Van de ruim 100 projecten in de realisatiefase en de verkennings- en planuitwerkingsfase waarvan projectkosten en uitvoeringsperiode bekend zijn, hebben er in de meest recente begrotingen zeventien vertraging opgelopen. De mate van vertraging bij de verkennings- en planuitwerkingsprojecten is ongeveer

gelijk aan die bij de realisatieprojecten. Het aandeel vertraagde projecten is toegenomen in vergelijking met de vorige meting (figuur 3).

- De voortgang van de projecten verschilt sterk bij de onderscheiden typen infrastructuur. In de huidige planning hebben slechts enkele hoofdwegenprojecten vertraging opgelopen in vergelijking met de vorige meting. Bij de hoofdvaarwegen is ruim 30% vertraagd. Deze verschillen doen zich ook in meerjarig perspectief voor. Gemiddeld over de periode 2010-2017 liep bijna één op de vijf projecten vertraging op. Bij de hoofdvaarwegen was dit gemiddeld één op de vier projecten, bij hoofdwegen was dit 15%.

Figuur 3 Percentage vertraagde projecten, 2010-2017



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2010-2017, analyse EIB

Wegenprojecten hebben in de Randstad en in de regio Noord 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 en in de regio Noord heeft het wegennet het grootste aandeel in de totale projectkosten per regio (60 à 70%). De regio's Oost en Zuid kennen een omvangrijk aandeel waterprojecten (waaronder Ruimte voor de Rivier). Spoorprojecten hebben in de Randstad een aandeel van 25 à 35%. In de andere regio's is dit aandeel veel lager.
- De totale kosten van projecten in de realisatie- en de verkennings- en planuitwerkingsfase (voor zover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend) bedragen € 45 miljard. Hiervan betreft € 32 miljard projecten in de realisatiefase, € 13 miljard is beschikbaar voor projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase.
- Veertig procent van deze 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 en Randstad Zuid vertegenwoordigen elk bijna 15% van de totale projectkosten. Het aandeel van de regio's Noord en Zuid ligt onder 10%.

1 Inleiding

Achtergrond

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) brengt periodiek in de 'Infrastructuurmonitor' 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 2021. Ook geven we een doorkijk naar 2030, de nieuwe horizon van Infrastructuurfonds en Deltafonds. In het onderzoek wordt onderscheiden naar verschillende typen infrastructuur. Ook wordt in beeld gebracht hoe de voortgang op projectniveau is in vergelijking met vorig jaar.

De volgende onderdelen maken deel uit van de Infrastructuurmonitor:

- beschikbare financiële middelen voor verkeersinfrastructuur en waterinfrastructuur op de korte, middellange en lange termijn
- samenstelling van de uitgaven aan infrastructuur waaronder beheer en onderhoud
- samenstelling van het projectenbestand naar type en regio
- voortgang van individuele infrastructuurprojecten

De regionale analyse geeft informatie over aantallen en typen 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 (waterkwaliteit, waterveiligheid)

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 realisatiefase en de verkennings- en planuitwerkingsfase van de verschillende typen infrastructuur. De in de vorige rapportages gehanteerde selectiecriteria voor de projecten en rekenregels zijn ook in dit rapport toegepast. De informatie uit het Infrastructuurfonds 2017 en Deltafonds 2017 wordt naast de uitkomsten van de eerdere 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 beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten in de huidige begrotingsperiode (tot en met 2021). Daarnaast geven we een blik op de lange termijn tot 2030. 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 het huidige projectenbestand in de begrotingen naar aantallen, kosten en regio. Ook gaan we in op de voortgang van de infrastructuur op projectniveau. Aangegeven wordt hoeveel vertragingen in de voorbereiding en uitvoering zijn opgetreden.

2 Financiële middelen

In dit hoofdstuk vindt een inventarisatie plaats van de financiële middelen voor de projecten uit het Infrastructuurfonds 2017 en het Deltafonds 2017. Allereerst gaan we in op de beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten. Bronnen hiervoor zijn de begrotingen van het Infrastructuurfonds 2017 en het Deltafonds 2017. Daarbij wordt aangegeven hoe de budgetten in de komende jaren over de verschillende typen infrastructuur zijn verdeeld. Verder geven we een beeld van de budgetten op de langere termijn waarbij we deze afzetten tegen de opgaven voor de infrastructuur op lange termijn tot 2030. Afzonderlijk worden de budgetten voor beheer en onderhoud beschreven.

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 en netwerkgebonden kosten voor de periode 2015-2021. 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.

De beschikbare budgetten in 2017 en 2018

Voor 2017 is in totaal € 6,8 miljard beschikbaar vanuit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Hiervan is € 5,8 miljard beschikbaar voor uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud. Circa € 1 miljard heeft betrekking op verkeers- en watermanagement en netwerkgebonden kosten (laatste regel van tabel 2.1). De omvang van het Infrastructuurfonds ligt in 2017 met ruim € 5,8 miljard ongeveer op het niveau van vorig jaar. Het budget voor het hoofdwegennet laat in 2017 een toename zien van 3½%. Deze volgt op twee jaren van krimp waarin het budget met in totaal 10% was afgenomen. Ook het budget voor regionale en lokale infrastructuur neemt in 2017 toe. Het hoofdvaarwegennet ontvangt in 2017 minder financiële middelen. Ook voor waterprojecten vanuit het Deltafonds neemt het budget in 2017 af.

In 2018 nemen de financiële middelen voor de rijksinfrastructuur (wegen en vaarwegen) toe. Hoofdwegen hebben dan met 42% het grootste aandeel in de omvang van het Infrastructuurfonds. Het totale Infrastructuurfonds ligt in 2018 6% hoger dan in 2017.

De beschikbare budgetten in de periode 2019-2021

Het Infrastructuurfonds is in de periode 2019-2021 nagenoeg stabiel op € 6,2 miljard. Het budget voor hoofdwegen bedraagt in 2021 € 2,7 miljard, ruim 15% boven het niveau van 2016. In 2021 gaat € 2,3 miljard naar spoorwegen, ongeveer hetzelfde niveau als in 2016. Het aandeel van hoofdwegen en (op middellange termijn) spoorwegen zal in de komende jaren toenemen, ten koste van regionale projecten en hoofdvaarwegen. In de komende jaren worden grote projecten gerealiseerd als de Blankenburgtunnel en het Zuidasdok. De Deltafondsbudgetten voor waterprojecten vertonen een ongelijkmatige ontwikkeling met eerst een sterke daling en vervolgens weer een sterke stijging. Dit erratische verloop is met het oog op de continuïteit in de productie een belangrijk aandachtspunt.

Tabel 2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur, 2015-2021 (mln euro)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Infrastructuurfonds							
Hoofdwegennet	2.394	2.294	2.356	2.493	2.570	2.646	2.665
Spoorwegen	2.000	2.261	2.230	2.143	2.098	2.158	2.258
Hoofdvaarwegennet	873	986	872	1.030	1.126	959	839
Regionale/lokale infrastructuur	133	151	216	333	185	146	110
Megaprojecten							
verkeer en vervoer	83	131	181	203	275	344	362
Subtotaal	5.483	5.823	5.855	6.202	6.254	6.253	6.234
Deltafonds	1.166	1.284	905	1.099	1.088	1.171	1.343
Totaal	6.649	7.107	6.760	7.301	7.342	7.424	7.577
<i>Waarvan:</i>							
Uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud	5.672	5.855	5.747	6.128	6.010	6.000	6.437
Verkeers- en watermanagement en netwerkgebonden kosten	976	1.208	1.001	1.133	1.121	1.269	1.099

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

Tabel 2.2 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen van het Deltafonds voor de periode 2015-2021. De bedragen hebben betrekking op zowel realisatie- als (in latere jaren) verkennings- en planuitwerkingsprojecten. De omvang van het Deltafonds lag met circa € 1,2 miljard per jaar in de periode 2014-2016 op een hoog niveau met veel aandacht voor waterveiligheidsprojecten. Vooral de realisatie van Ruimte voor de Rivier en projecten uit het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) hebben geleid tot sterk toegenomen uitgaven. In 2017, en in iets mindere mate ook in 2018 en 2019, zullen de budgetten op een lager niveau liggen dan gedurende de recente topjaren. De uitgaven aan waterkwaliteit zullen vanaf 2019 met gemiddeld circa € 70 miljoen per jaar twee maal zo hoog liggen als in de jaren 2016 en 2017.

Tabel 2.2 Beschikbare financiële middelen Deltafonds, 2015-2021 (mln euro)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Waterveiligheid	847	890	688	712	695	593	952
Zoetwatervoorziening	26	61	51	59	51	53	49
Waterkwaliteit	35	29	26	35	54	89	62
Watermanagement en netwerkgebonden kosten	258	304	140	293	288	436	280
Totaal	1.166	1.284	905	1.099	1.088	1.171	1.343

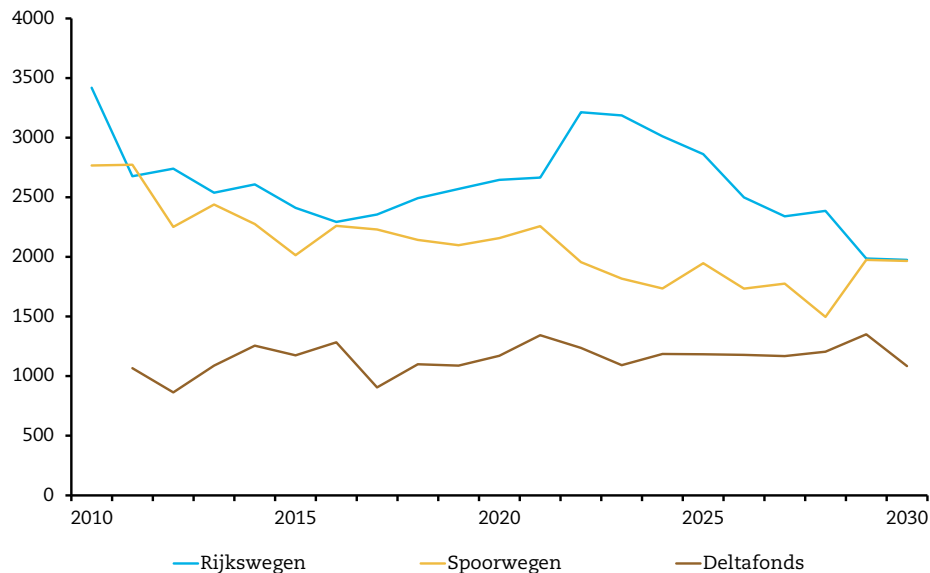
Bron: Deltafonds 2017, analyse EIB

De beschikbare budgetten op de langere termijn

De groei van de financiële middelen voor het totaal van de verkeers- en waterinfrastructuur zal volgens de recente begrotingen van het Infrastructuur- en het Deltafonds aanhouden tot 2022. In totaal is dan € 7,6 miljard beschikbaar, dat is bijna 15% meer dan in 2015. Per saldo laten vooral de budgetten voor rijkswegen en voor megaprojecten verkeer en vervoer een toename zien tussen 2015 en 2022. Voor hoofdvaarwegen is per saldo sprake van een afname.

Op de lange termijn nemen de totale budgetten voor verkeers- en waterinfrastructuur sterk af. In 2030 bedragen deze € 6 miljard, een afname van gemiddeld 3% per jaar vanaf de top in 2022. Figuur 2.1 geeft voor rijkswegen, spoorwegen en het Deltafonds de ontwikkelingen in meerjarig perspectief weer tussen 2010 en 2030. Deze drie groepen infrastructuur vertegenwoordigen 85% van het totale budget van Infrastructuur- en Deltafonds. Voor rijkswegen nemen de budgetten vanaf 2022 vrijwel jaar op jaar af. Bij spoorwegen is vanaf 2021 sprake van een gematigde daling tot en met 2028, daarna komen de budgetten op een hoger niveau. Voor zowel rijkswegen als spoorwegen bedraagt het budget in 2030 circa € 2 miljard. Het Deltafonds heeft op de lange termijn een stabiele omvang van circa € 1,2 miljard. In de periode 2022-2030 ligt de totale omvang van Infrastructuur- en Deltafonds gemiddeld circa 5% beneden het niveau van de periode 2015-2021.

Figuur 2.1 Beschikbare financiële middelen voor rijkswegen, spoorwegen en Deltafonds in meerjarig perspectief, 2010-2030 (mln euro)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2010-2017, analyse EIB

Bij de meest recente begroting van Infrastructuurfonds en Deltafonds is de horizon verlengd van 2028 naar 2030. In totaal is voor 2029 en 2030 in de fondsen € 12,3 miljard beschikbaar, waarvan € 7,9 miljard voor wegen en spoorwegen. In de komende jaren zal de horizon steeds één jaar worden opgeschoven. Het EIB heeft recent de trends en opgaven voor de infrastructuur op de lange termijn in beeld gebracht.¹ Uit dit onderzoek bleek al dat de budgetten voor wegen en spoorwegen voor de komende vijftien jaar achterblijven bij de opgaven die op grond van economische en demografische trends mogen worden verwacht. Tabel 2.3 geeft een overzicht van de infrastructuuropgaven op het gebied van rijkswegen en spoorwegen en van de beschikbare budgetten. Voor de periode 2016-2030 liggen de totale opgaven voor de rijkswegen ruim € 3 miljard boven het budget voor rijkswegen in het Infrastructuurfonds. Bij het spoor is het verschil ruim € 5 miljard. Dit verschil tussen opgaven en budgetten is met de recente verlenging van de fondsen niet verminderd.

Bij deze berekeningen is uitgegaan van een economische groei van gemiddeld circa 2% per jaar tot 2030. Dit is gezien de aard van de toekomstige opgaven een gematigd hoge worden gekenschetst. In de komende jaren zal de complexiteit van de opgaven toenemen, vooral door het toenemende gewicht van reconstructie- en vervangingsopgaven in de Randstad.

De beschikbare middelen voor de langere termijn vertonen na 2021 een dalende lijn. Wanneer wordt gekeken naar aanleg enerzijds en beheer, onderhoud en vervanging anderzijds, blijkt dat vooral de budgetten voor aanleg afnemen. In 2021 bedragen deze

¹ Zie EIB (2016), 'Investeren in de infrastructuur; trends en beleidsuitdagingen', Amsterdam.

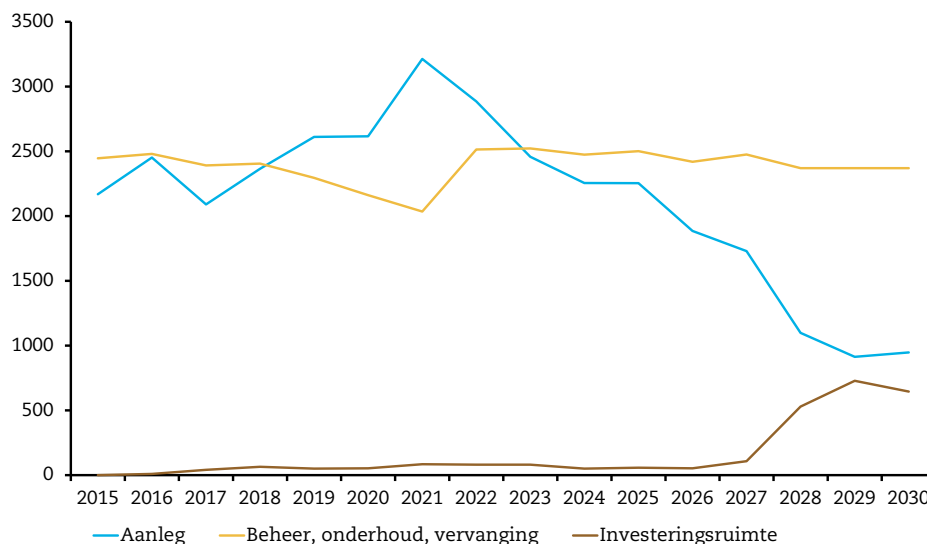
circa € 3 miljard, in 2030 is dit afgenomen tot € 1 miljard (figuur 2.2). Voor de periode 2027-2030 is er weliswaar in de budgetten nog enige investeringsruimte, maar ook als deze geheel voor aanlegprojecten zou worden aangewend, is op lange termijn sprake van een krimp budget.

Tabel 2.3 Opgaven en budgetten Infrastructuurfonds rijkswegen en spoorwegen, 2015-2030 (miljoen euro)

	2015	2020	2025	2030	Gemiddeld per jaar	Cumulatief 2015-2030
Rijkswegen						
Investeringsopgave	2.253	2.968	3.179	3.216	3.002	
Beschikbaar	2.253	3.148	2.652	2.620	2.787	
Saldo	0	180	-527	-596	-215	- 3.225
Spoorwegen						
Investeringsopgave	2.260	2.104	2.397	2.379	2.276	
Beschikbaar	2.278	1.786	1.957	1.688	1.908	
Saldo	18	-318	-440	-691	-368	-5.520

Bron: Begroting Infrastructuurfonds/MIRT, analyse EIB

Figuur 2.2 Beschikbare financiële middelen voor aanleg en voor beheer, onderhoud en vervanging, 2015-2030 (mln euro)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

2.2 Beschikbare financiële middelen voor beheer en onderhoud

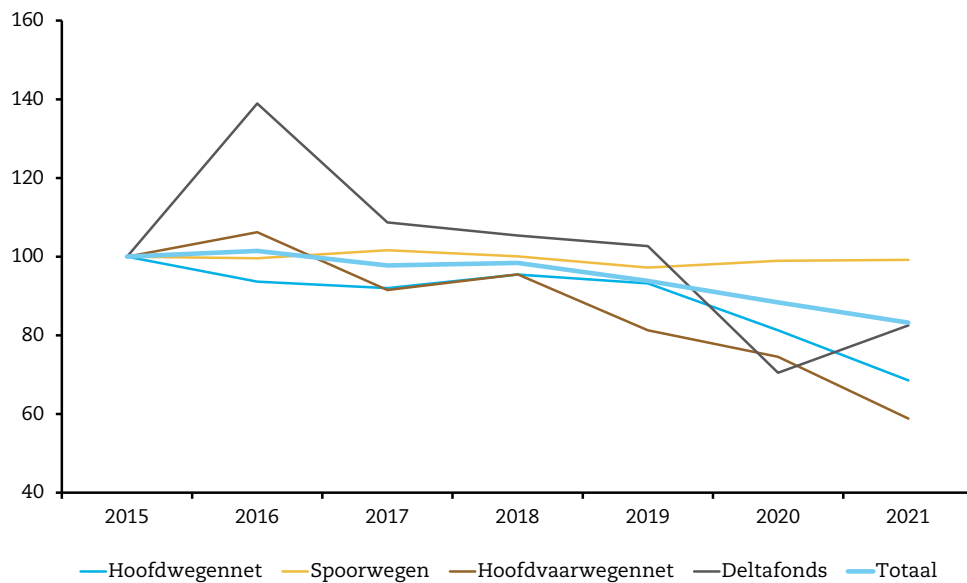
De totale beheer- en onderhoudsbudgetten in het Infrastructuurfonds en het Deltafonds bedragen in de periode 2015-2017 gemiddeld circa € 2,4 miljard per jaar (tabel 2.4). Na 2016 nemen de budgetten voor beheer en onderhoud na het aflopen van de recente onderhoudsimpuls af en bereiken deze in 2021 een niveau van circa € 2 miljard. Figuur 2.3 geeft de budgetten per type infrastructuur grafisch weer als index vanaf 2015. Hieruit blijkt dat de beheer- en onderhoudsbudgetten voor het hoofdwegennet in 2021 30% lager liggen dan in 2015. Voor hoofdvaarwegen is dat 40%. In de komende jaren zal daarentegen de onderhoudsbehoefte verder toenemen door economische en technische veroudering van de infrastructuur.

Tabel 2.4 Financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2015-2021 (mln euro)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Hoofdwegennet	662	620	609	632	617	538	454
Spoorwegen	1.226	1.221	1.246	1.227	1.192	1.213	1.216
Hoofdvaarwegennet	401	426	367	383	326	299	236
Deltafonds	149	207	162	157	153	105	123
Totaal	2.438	2.474	2.384	2.399	2.288	2.155	2.029

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

Figuur 2.3 Ontwikkeling financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2015-2021 (index 2015=100)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

3 Kosten en voortgang van 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. Daarna gaan we in op de voortgang van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase. Er is voor de verschillende typen infrastructuur nagegaan hoeveel projecten zijn vertraagd ten opzichte van vorig jaar. Ook wordt een vergelijking gemaakt met de begrotingen van de afgelopen jaren.

3.1 Kosten van infrastructuurprojecten

Het Infrastructuurfonds 2017 en het Deltafonds 2017 bevatten ruim 180 projecten² en programma's in de realisatiefase en de verkennings- en planuitwerkingsfase. Het gaat hierbij om ruim 120 projecten in de realisatiefase en ruim 60 projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase. De totale kosten van de realisatieprojecten bedragen bijna € 32 miljard. De kosten van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase bedragen volgens de huidige inzichten bijna € 13 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 ruim € 44 miljard. Dit betreft voornamelijk toekomstige productie van de huidige projecten in voorbereiding en realisatie.

Van de totale kosten betreft bijna € 17 miljard bovenregionale projecten (bijna 40% van het totaal). Twintig procent van de projectkosten heeft betrekking op projecten in Randstad Noord. De regio's Oost en Randstad Zuid vertegenwoordigen elk bijna 15% van de totale projectkosten. Het aandeel van de regio's Noord en Zuid ligt onder 10%.

In de verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur heeft het hoofdwegennet met 35% het grootste aandeel, gevolgd door het Deltafonds (bijna 30%). Spoorprojecten vertegenwoordigen ongeveer een kwart van de totale projectkosten.

² Het betreft hier de projecten en programma's waarvan de projectkosten bekend zijn.

Tabel 3.1 Kosten van projecten in de verkenning- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase naar type infrastructuur, per regio (mln euro)

	Boven- regionaal	Noord	Oost	Randstad Noord	Randstad Zuid	Zuid	Totaal
Verkenning en planuitwerking							
Deltafonds		3	121	21		152	297
Hoofdwegennet	1.081	100	1.118	2.342	2.422	939	8.002
Spoorwegen pers.v.	2.925		215	352			3.492
Spoorwegen goed.v.	12				159		171
Reg/lok infrastructuur				77			77
Hoofdvaarwegennet	14	102	231	71	30	152	600
Subtotaal verkenning en planuitwerking	4.032	205	1.685	2.863	2.611	1.243	12.639
Realisatie							
Deltafonds	8.401	435	2.380	460		662	12.337
Hoofdwegennet	655	887	1.190	2.581	1.998	195	7.506
Spoorwegen pers.v.	3.181	184	358	2.656	653	118	7.150
Spoorwegen goed.v.	255		138		218	57	668
Reg/lok infrastructuur		984		110	614		1.708
Hoofdvaarwegennet	142	314	184	13	15	1.709	2.377
Subtotaal realisatie	12.634	2.804	4.250	5.820	3.498	2.741	31.746
Totaal	16.666	3.009	5.935	8.683	6.109	3.984	44.385
%	38	7	13	20	14	9	100

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

3.2 De projectenstructuur per regio

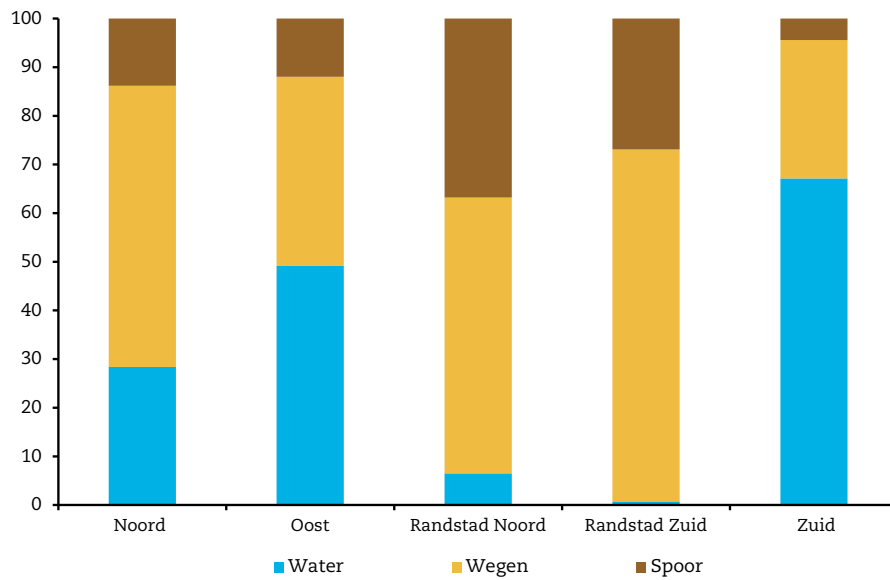
De samenstelling van het projectenbestand (realisatie, verkenning en planstudie) vertoont aanmerkelijke verschillen tussen de onderscheiden regio's (figuur 3.1).³ In drie van de vijf regio's heeft het wegennet het grootste aandeel in de totale projectkosten (60 à 70%). Dit betreft de regio's Randstad Noord, Randstad Zuid en Noord. Bij Noord betreft dit vooral projecten in het kader van het Regio Specifiek Pakket (RSP). In de regio Zuid heeft twee derde van de totale projectkosten betrekking op waterprojecten. Dit betreft niet alleen vaarwegen, maar ook waterveiligheidsprojecten als de Maaswerken en waterbeheer in de Zuidwestelijke Delta. Ook in de regio Oost hebben waterprojecten een

³ 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.

groot aandeel. Het aandeel van spoorprojecten ligt in de Randstadregio's op 25 à 35%. In de andere regio's is dit aandeel veel lager.

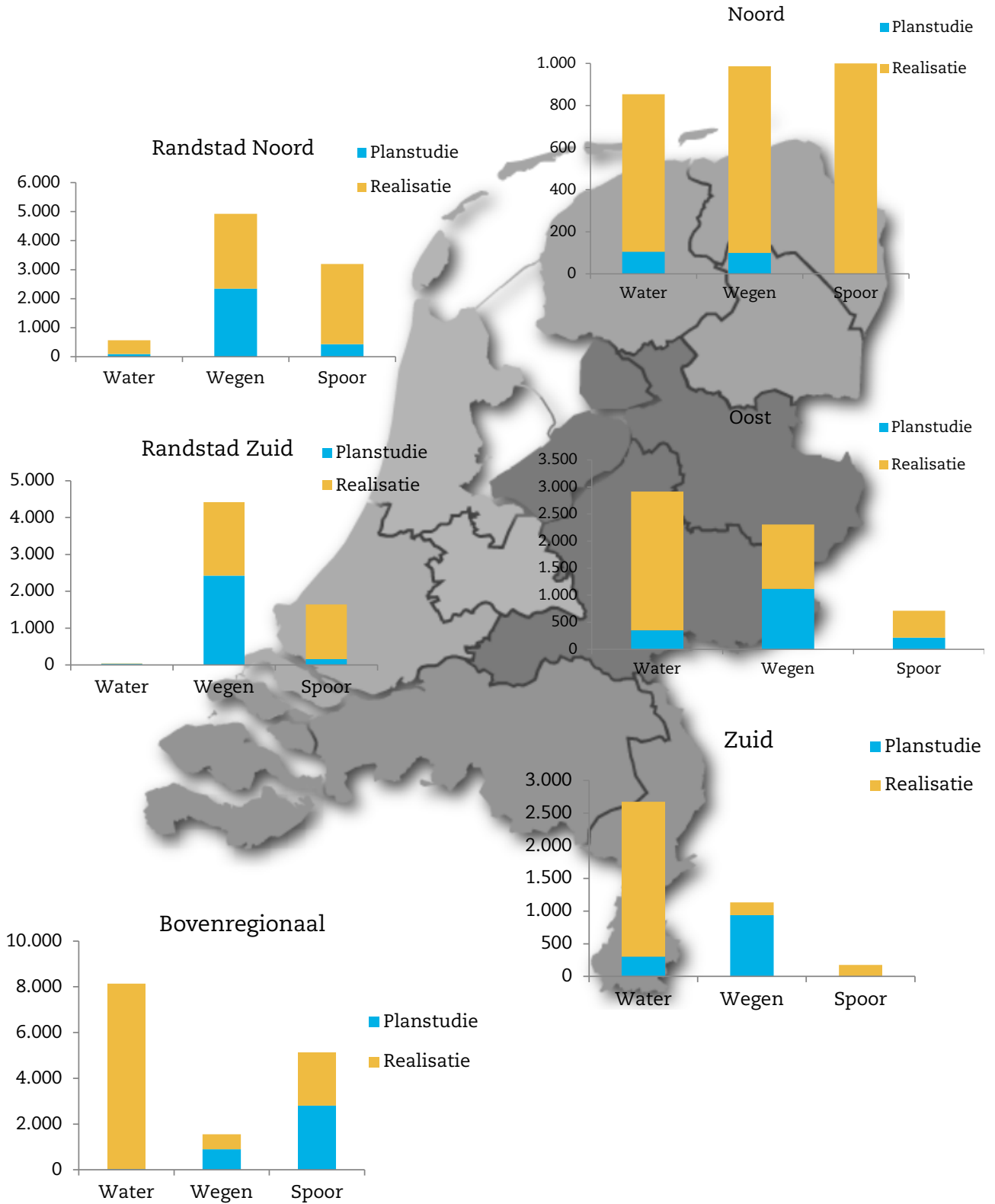
Kaart 3.1 geeft per regio een beeld van de totale kosten van de projecten, zowel per type infrastructuur als naar de fase waarin projecten zich bevinden.

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



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

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



3.3 Voortgang van de infrastructuurprojecten

In het onderzoek is de voortgang van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds in beeld gebracht. Van 101 projecten is in deze fondsen een indicatie gegeven van de realisatiekosten en van de geplande periode van oplevering. In totaal hebben zeventien projecten vertraging opgelopen in vergelijking met de planning van vorig jaar, dat is 17% van het totale aantal beschouwde projecten (tabel 3.2). De mate van vertraging verschilt niet veel tussen de verkennings- en planuitwerkingsprojecten enerzijds en de realisatieprojecten anderzijds. Het aandeel vertraagde projecten is in de recente begrotingen weer toegenomen ten opzichte van vorig jaar, toen het laagste niveau van de afgelopen periode werd bereikt (figuur 3.2).

Er doen zich opmerkelijke verschillen voor tussen de onderscheiden typen infrastructuur. In de huidige planning hebben slechts enkele hoofdwegenproject vertraging opgelopen in vergelijking met de vorige meting. Bij de hoofdvaarwegen zijn dit jaar in totaal acht projecten vertraagd, ruim 30% van het totale aantal vaarwegprojecten. Deze verschillen doen zich ook in meerjarig perspectief voor. Gemiddeld over de periode 2010-2017 liep bijna één op de vijf projecten vertraging op (figuur 3.3). Bij de hoofdvaarwegen was dit gemiddeld één op de vier projecten. Projecten bij hoofdwegen en het Deltafonds scoren beter dan gemiddeld, al loopt ook bij deze typen infrastructuur circa 15% van de projecten vertraging op.

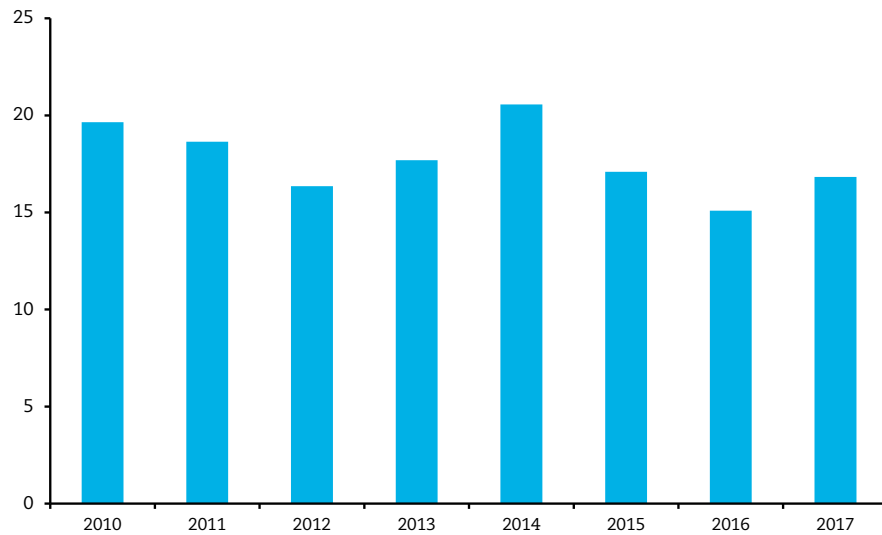
Tabel 3.2 Vertraging per type infrastructuur

	Vertraagde projecten		Totaal aantal projecten	
	Verkenning/ planuitwerking	Realisatie	Verkenning/ planuitwerking ¹⁾	Realisatie
Hoofdwegennet	1	1	12	21
Spoorwegen	1	3	3	19
Hoofdvaarwegennet	2	6	13	13
Regionale/lokale infra	0	1	1	4
Deltafonds	1	1	4	11
Totaal	5	12	33	68

1) Voor zover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend.

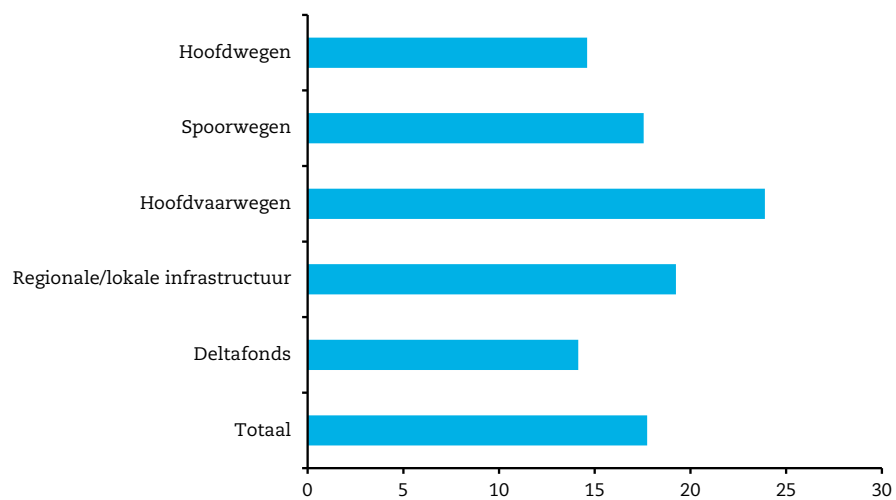
Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2017, analyse EIB

Figuur 3.2 Percentage vertraagde infrastructuurprojecten, 2010-2017



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2010-2017, analyse EIB

Figuur 3.3 Percentage vertraagde projecten per type infrastructuur (gemiddeld 2010-2017 in %)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2010-2017, analyse EIB

eib

Economisch Instituut
voor de Bouw

Koninginneweg 20
1075 CX Amsterdam

t (020) 205 16 00

eib@eib.nl

www.eib.nl