

Infrastructuurmonitor

Voortgang projecten Infrastructuurfonds
en Deltafonds 2018-2019

eib

Economisch Instituut
voor de Bouw

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.

April 2019

Infrastructuurmonitor

Voortgang projecten Infrastructuurfonds
en Deltafonds 2018-2019

Paul Groot

Inhoudsopgave

Conclusies op hoofdlijnen	7
1 Inleiding	11
2 Financiële middelen	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Financiële middelen per type infrastructuur	13
2.3 Effecten van het Regeerakkoord	17
2.4 De infrastructuurbudgetten op de langere termijn	19
3 Kosten en voortgang van de infrastructuurprojecten	21
3.1 Inleiding	21
3.2 Kosten van infrastructuurprojecten	21
3.3 De projectenstructuur per regio	22
3.4 Voortgang van de infrastructuurprojecten	23

Conclusies op hoofdlijnen

Het EIB brengt jaarlijks 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 zijn hieronder weergegeven.

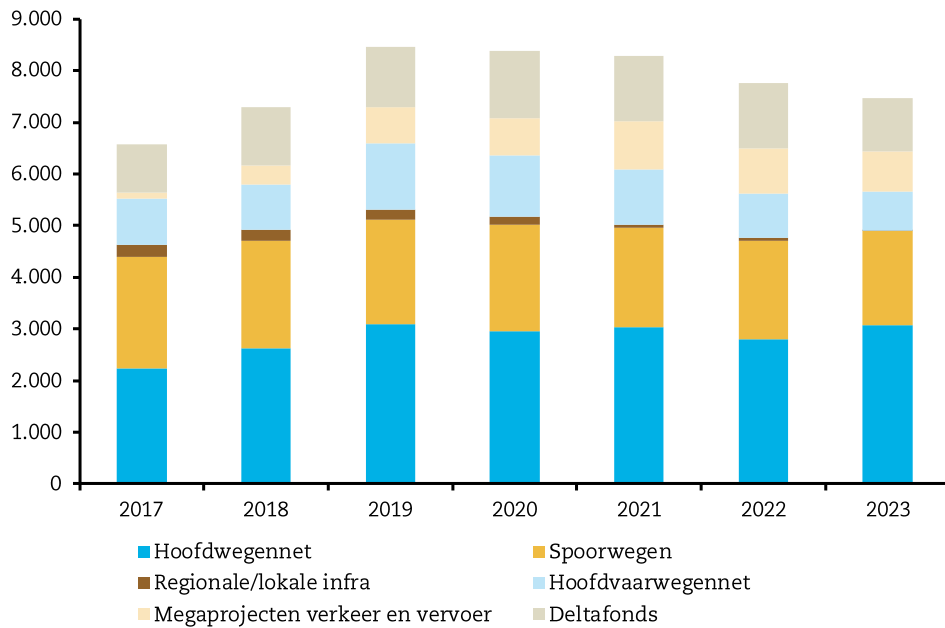
Gunstige perspectieven voor de gww-markt in de periode 2019-2021

- In 2019 is op de Rijksbegroting € 8½ miljard beschikbaar voor verkeersinfrastructuur en waterprojecten. Dit is een toename van ruim 15% ten opzichte van 2018 (figuur 1). In 2018 waren de budgetten al met ruim 10% toegenomen in vergelijking met 2017.
- De groei van de infrastructuurbudgetten in 2019 is vooral een gevolg van de investeringsimpuls uit het Regeerakkoord. Daarin is € 2 miljard extra aangekondigd voor investeringen in de infrastructuur. De impuls leidt er toe dat ook in 2020 en 2021 de financiële middelen voor nieuwbouw, reconstructie en vervanging op een hoog niveau blijven. Het Regeerakkoord draagt hiermee in belangrijke mate bij aan de groei van de gww-markt in de komende paar jaar.
- Rijkswegen en hoofdvaarwegen laten de sterkste toename zien in 2019. In vergelijking met de vorige begroting komt er in 2019 € 550 miljoen extra beschikbaar voor wegenprojecten. Ook neemt in 2019 het budget voor megaprojecten verkeer en vervoer toe, waaronder het Zuidasdok in Amsterdam en het Programma Hoogfrequent Spoor. De financiële middelen voor spoorwegen en regionale/lokale infrastructuur blijven in 2019 op hetzelfde niveau als 2018.
- De budgetten voor waterveiligheidsprojecten nemen de komende jaren gestaag toe naar € 800 miljoen in 2020. Dit hogere bedrag is ook in 2021 en 2022 beschikbaar.
- Het toenemende aandeel van de uitbestede uitgaven in de budgetten draagt bij aan de gunstige perspectieven voor de gww-markt. In 2019 heeft bijna 86% van het budget betrekking op uitbesteding aan de markt, in 2017 was dit 82%. Het andere deel betreft kosten van verkeersmanagement en netwerkgebonden kosten van Rijkswaterstaat.

Sterke daling marktvolume na 2021

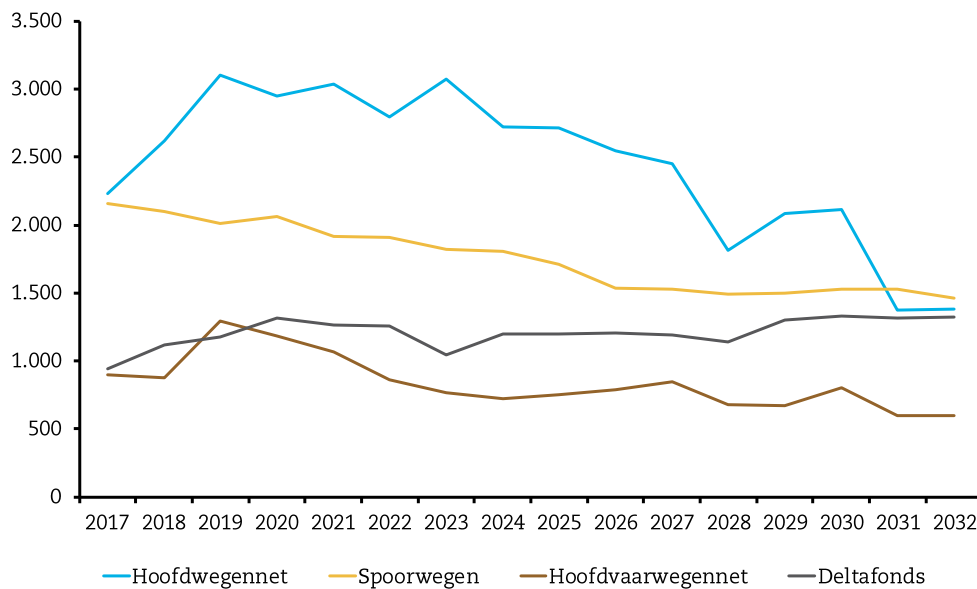
- In meerjarig perspectief zal de infrastructuurmarkt in de periode 2019-2021 een voorlopig hoogtepunt bereiken. Na de sterke stijging in 2019 nemen de budgetten in 2022 en 2023 met in totaal 10% af (figuur 2). De daling betreft vooral hoofdvaarwegen en megaprojecten verkeer en vervoer. De financiële middelen voor rijkswegen blijven nagenoeg op peil.
- Deze sterke pieken en dalen op de gww-markt en het gebrek aan continuïteit zijn ongunstig voor innovatie en voor de aantrekkelijkheid van de sector op de arbeidsmarkt.
- Op de langere termijn dalen de budgetten voor infrastructuur en water over een bredere linie. In de periode 2024-2028 nemen de budgetten voor infrastructuur met 35% af. Bij de verkeer- en vervoerprojecten halveren de budgetten in deze periode.
- De omvangrijke infrastructuuropgaven tot 2030, onder meer door de toenemende mobiliteit, hogere maatschappelijke eisen rond projecten en de klimaatverandering, zijn nog niet volledig gedekt in de huidige meerjarenprogrammering.

Figuur 1 Beschikbare financiële middelen Infrastructuurfonds en Deltafonds, 2017-2023 (mln euro)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2018-2019, bewerking EIB

Figuur 2 Beschikbare financiële middelen voor rijkswegen, spoorwegen, hoofdvaarwegen en Deltafonds in meerjarig perspectief, 2017-2032 (mln euro)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2018-2019, bewerking EIB

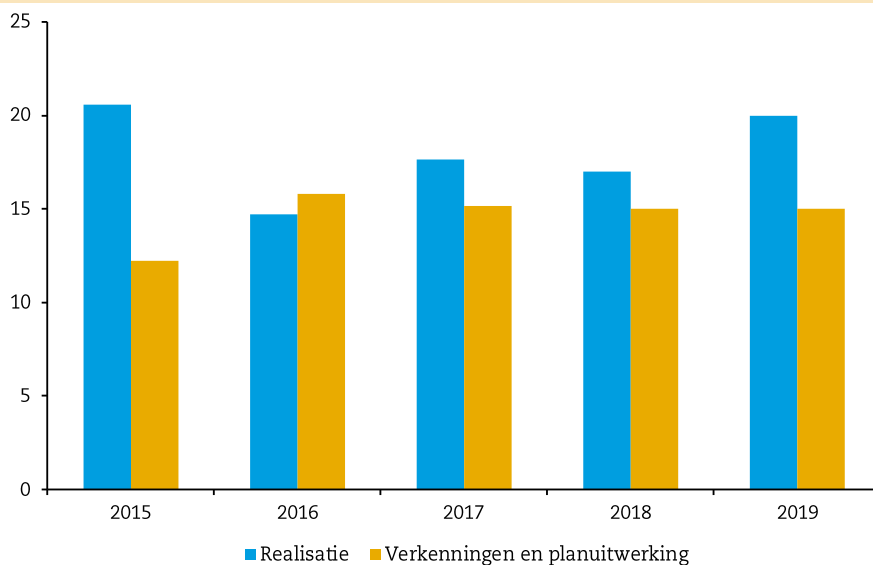
De helft van de projectkosten heeft betrekking op wegenprojecten

- De totale kosten van de projecten in het Infrastructuurfonds en het Deltafonds bedragen € 42 miljard (voor zover de projectkosten al 'bekend' zijn). Hiervan heeft € 32 miljard betrekking op projecten in de realisatiefase en € 10 miljard op projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase.
- In de verdeling van deze projectkosten naar type infrastructuur hebben het hoofdwegennet en het Deltafonds in de begroting voor 2019 het grootste aandeel (beide 35%). Bij het Deltafonds is dit een toename in vergelijking met het aandeel van 30% in de begroting voor 2017. Spoorprojecten vertegenwoordigen in de begroting 2019 ongeveer 20% van de totale projectkosten, twee jaar geleden was dat nog 25%.
- Van de totale projectkosten betreft ruim € 19 miljard bovenregionale projecten (46% van het totaal). Eenentwintig procent van de projectkosten heeft betrekking op projecten in Randstad Noord. De regio's Randstad Zuid en Zuid vertegenwoordigen elk 12% van de totale projectkosten. De aandelen van de regio's Noord en Oost zijn 3% respectievelijk 6% van de totale projectkosten.
- In vrijwel alle regio's heeft het wegennet het grootste aandeel in de totale projectkosten (50 à 65%). In de regio Zuid heeft de helft van de totale projectkosten betrekking op wegenprojecten, de andere helft betreft waterprojecten. In de regio's Oost en Randstad Noord is het aandeel van waterprojecten 20 à 25%. In Noord en Randstad Zuid blijft het aandeel van waterprojecten onder 10%. Spoorprojecten zijn in de verschillende regio's goed voor gemiddeld ruim een kwart van de totale projectkosten.

Vaarwegenprojecten ondervinden meer vertraging dan wegen- en spoorprojecten

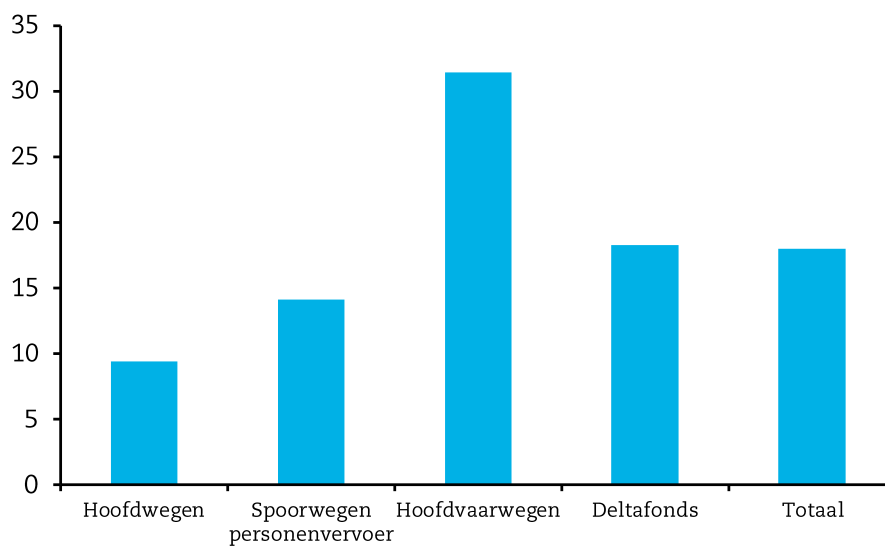
- Bij 15% van de projecten is in de begroting voor 2019 vertraging opgetreden in vergelijking met voorgaande jaren (figuur 3). Bij realisatieprojecten ligt dit aandeel op 20%. Het percentage vertraagde projecten in de realisatiefase is daarmee hoger dan in de drie jaar daarvoor.
- Projecten van het hoofdvaarwegennet ondervinden in de realisatiefase structureel meer vertraging in de voortgang dan de andere typen projecten (figuur 4). Gemiddeld in het Infrastructuurfonds 2015 tot en met 2019 liep 30% van de vaarwegenprojecten vertraging op. Bij de andere typen infrastructuur lag het aandeel vertraagde projecten veel lager. Wegen- en spoorprojecten (bijna 10% respectievelijk bijna 15% vertraagd) scoorden hierbij nog wat gunstiger dan projecten in het Deltafonds (gemiddeld bijna 20% vertraagd).

Figuur 3 Percentage vertraagde infrastructuurprojecten realisatiefase en verkennings- en planuitwerkingsfase, 2015-2019



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015-2019, bewerking EIB

Figuur 4 Percentage vertraagde infrastructuurprojecten realisatiefase per type infrastructuur, 2015-2019 (gemiddeld per jaar)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015-2019, bewerking EIB

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 de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds en het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). 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 2023. Ook geven we een doorkijk naar 2032, de huidige horizon van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. In het onderzoek gaan we in op de verschillende typen infrastructuur. Ook wordt in beeld gebracht hoe de voortgang op projectniveau is in vergelijking met de begrotingen van vorig jaar. In deze Infrastructuurmonitor gaan we specifiek in op de effecten van het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' van het kabinet Rutte-III.

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 typen projecten. 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) en Zuid (Zeeland, Noord-Brabant, Limburg).

Afbakening en werkwijze

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 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 informatie uit de begrotingen van het Infrastructuurfonds 2019 en Deltafonds 2019 wordt naast de uitkomsten van de eerdere analyses gelegd. Hiermee ontstaat meerjarig inzicht in de voortgang bij de realisatie van infrastructuurprojecten.

Opzet van de rapportage

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de beschikbare financiële middelen voor infrastructuur- en waterprojecten in de huidige begrotingsperiode (tot en met 2023). Daarnaast geven we een blik op de lange termijn tot 2032. De budgetten voor beheer en onderhoud worden afzonderlijk in beeld gebracht. In hoofdstuk 2 gaan we ook in op de effecten van de investeringsimpuls uit het Regeerakkoord van het kabinet Rutte III. Deze investeringsimpuls is in de begrotingen voor 2019 verwerkt. 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 kosten en regio. Ook gaan we in op de voortgang van de infrastructuur op projectniveau. Aangegeven wordt hoeveel vertragingen in de voorbereiding en uitvoering van de projecten zijn opgetreden. Hierbij maken we ook een vergelijking met voorgaande jaren.

2 Financiële middelen

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk inventariseren we de beschikbare financiële middelen voor de projecten uit het Infrastructuurfonds 2019 en het Deltafonds 2019. Allereerst gaan we in paragraaf 2.2 in op de beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten, inclusief de investeringsimpuls uit het Regeerakkoord. Bronnen hiervoor zijn de begrotingen van het Infrastructuurfonds 2019 en het Deltafonds 2019. Daarbij wordt aangegeven hoe de budgetten in de komende jaren over de verschillende typen infrastructuur zijn verdeeld. Paragraaf 2.3 gaat over de effecten van de investeringsimpuls uit het Regeerakkoord. In paragraaf 2.4 geven we een beeld van de budgetten op de langere termijn.

2.2 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 2017-2023. Bij de beschikbare budgetten gaat het zowel om de budgetten voor uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud als om de bedragen die samenhangen met verkeersmanagement en netwerkgebonden kosten van Rijkswaterstaat.

De budgetten in 2018 en 2019

Voor 2019 is in totaal € 8,5 miljard beschikbaar vanuit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Hiervan is € 7,2 miljard beschikbaar voor uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud. Circa € 1,2 miljard heeft betrekking op verkeers- en watermanagement en netwerkgebonden kosten (onderste regel van tabel 2.1). Het totale budget van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds in 2019 is hiermee 16% hoger dan in 2018. De toename van het Infrastructuurfonds is met 18% groter dan bij het Deltafonds (5%). De omvang van zowel het Infrastructuurfonds als van het Deltafonds groeide ook in 2018 al sterk.

Bezien naar type infrastructuur zijn er grote verschillen. Het hoofdwegennet laat in 2019 een toename van 18% zien, van € 2,6 miljard in 2018 naar € 3,1 miljard in 2019. Het aandeel van het hoofdwegen-net in het Infrastructuurfonds komt hiermee in 2019 op 43%, twee jaar geleden was dat nog 40%. Belangrijke projecten zijn hier de A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, de Blanken-burgtunnel en de Zuidelijke Ringweg Groningen. Bij het hoofdvaarwegennet neemt het budget in 2019 met 50% toe, van € 874 miljoen in 2018 naar bijna € 1,3 miljard in 2019. Dit hangt vooral samen met de bouw van de sluizen in IJmuiden en Terneuzen. Het budget voor spoorwegen neemt in 2019 af in vergelijking met 2018. Ook voor regionale/lokale infrastructuur is in 2019 minder beschikbaar dan in 2018.

Uit tabel 2.1 kan worden afgeleid dat de uitbestede uitgaven in 2018 en 2019 sterker toenemen dan de kosten van verkeersmanagement en netwerkgebonden kosten. Het aandeel van de uitbestede uitgaven was in 2017 82%, in 2019 stijgt dit naar ruim 85%. Het grotere aandeel van uitbesteding betekent dat de voor de markt relevante groei voor 2018 en 2019 hoger uitvalt dan de totale groei van de fondsen, namelijk 12% in 2018 en 19% in 2019.

Tabel 2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur, 2017-2023 (mln euro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Infrastructuurfonds							
Hoofdwegennet	2.231	2.619	3.100	2.949	3.035	2.798	3.076
Spoorwegen	2.155	2.097	2.009	2.064	1.918	1.912	1.819
Hoofdvaarwegennet	900	874	1.291	1.187	1.068	862	764
Regionale/lokale infrastructuur	237	200	193	159	70	48	2
Megaprojecten verkeer en vervoer	112	377	692	716	933	879	771
Subtotaal	5.635	6.167	7.285	7.075	7.024	6.499	6.432
Deltafonds	943	1.119	1.180	1.314	1.263	1.257	1.041
Totaal	6.578	7.286	8.465	8.389	8.287	7.756	7.473
<i>Waarvan:</i>							
Uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud	5.397	6.063	7.234	7.151	7.070	6.586	6.280
Verkeers- en watermanagement en netwerkgebonden kosten	1.181	1.223	1.231	1.238	1.217	1.170	1.193

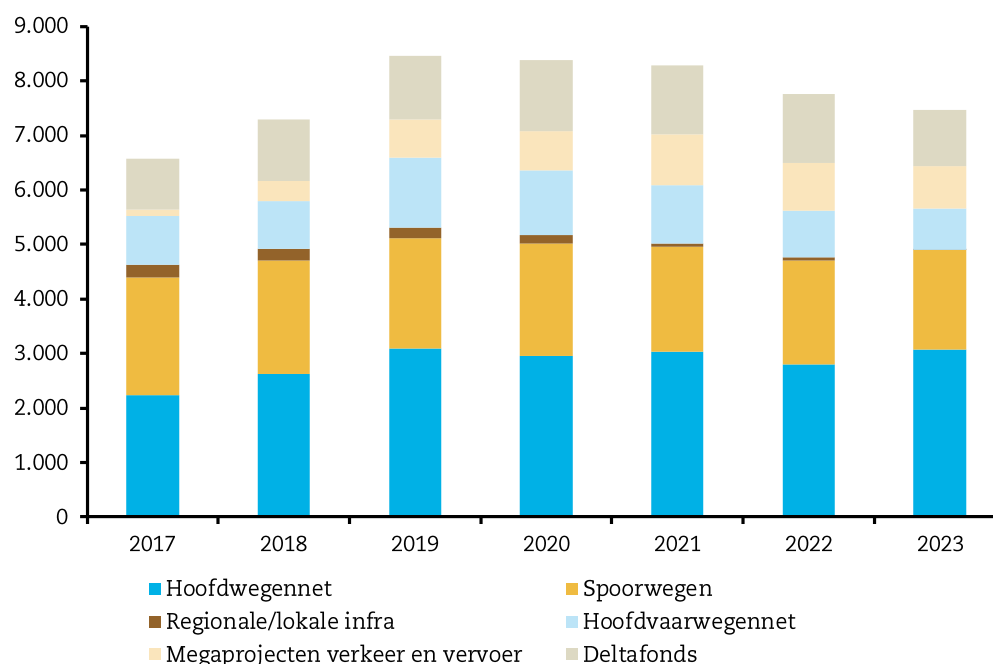
Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2018-2019, bewerking EIB

De budgetten in de periode 2020-2023

Na de sterke toename in 2018 en 2019 blijven de budgetten voor infrastructuur- en waterprojecten in de twee jaar daarna op de bereikte hoge niveaus. In 2022 en 2023 is vervolgens sprake van een afname van in totaal 10% in twee jaar (figuur 2.1). Het Infrastructuurfonds heeft in 2023 een omvang van € 6,4 miljard. Het Deltafonds heeft in 2023 een omvang van € 1 miljard. Het totaal van € 7,5 miljard in 2023 ligt dan ruim 2% hoger dan in 2018. Hierbij is er wel een groot verschil tussen het Infrastructuurfonds (bijna 5% hoger dan in 2018) en het Deltafonds (7% lager).

In de periode 2020-2023 laat het budget voor hoofdwegen een wisselend beeld zien met opwaartse en neerwaartse fluctuaties. Het rijkswegenbudget ligt in 2023 met een omvang van € 3,1 miljard 17½% hoger dan in 2018. De budgetten voor spoorwegen en hoofdvaarwegen bedragen in 2023 € 1,8 miljard respectievelijk € 0,8 miljard. Beide liggen hiermee 12½% lager dan in 2018.

Figuur 2.1 Beschikbare financiële middelen Infrastructuurfonds en Deltafonds, 2017-2023 (mln euro)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2018-2019, bewerking EIB

De omvang van het Deltafonds was in 2017 bijna € 950 miljoen (tabel 2.2). Dit is een veel lager niveau dan in de periode 2014-2016, toen Ruimte voor de Rivier en projecten uit het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) werden gerealiseerd. In de komende jaren nemen de budgetten in het Deltafonds sterk toe naar circa € 1,3 miljard in 2020 en 2021. Waterveiligheidsprojecten hebben hierin met ruim 60% verreweg het grootste aandeel. De financiële middelen voor waterveiligheidsprojecten nemen tussen 2017 en 2020 gestaag toe naar € 800 miljoen. Ook in 2021 en 2022 zijn deze budgetten beschikbaar. In 2023 neemt het waterveiligheidsbudget af naar € 600 miljoen. Deze sterke toename in korte tijd en vervolgens een sterke afname geven sterke pieken en dalen op de waterbouwmarkt. Dit erratische verloop is met het oog op de continuïteit in de productie een belangrijk aandachtspunt.¹

Figuur 2.2 maakt duidelijk dat in 2018 en 2019 de middelen voor verkeer- en vervoerprojecten met in totaal 25% toenemen. Het budget voor waterprojecten (Deltafonds plus hoofdvaarwegen) neemt in 2018 en 2019 in totaal met ruim 30% toe. Op de middellange termijn gaat het budget voor waterprojecten sneller omlaag dan dat voor verkeer- en vervoerprojecten.

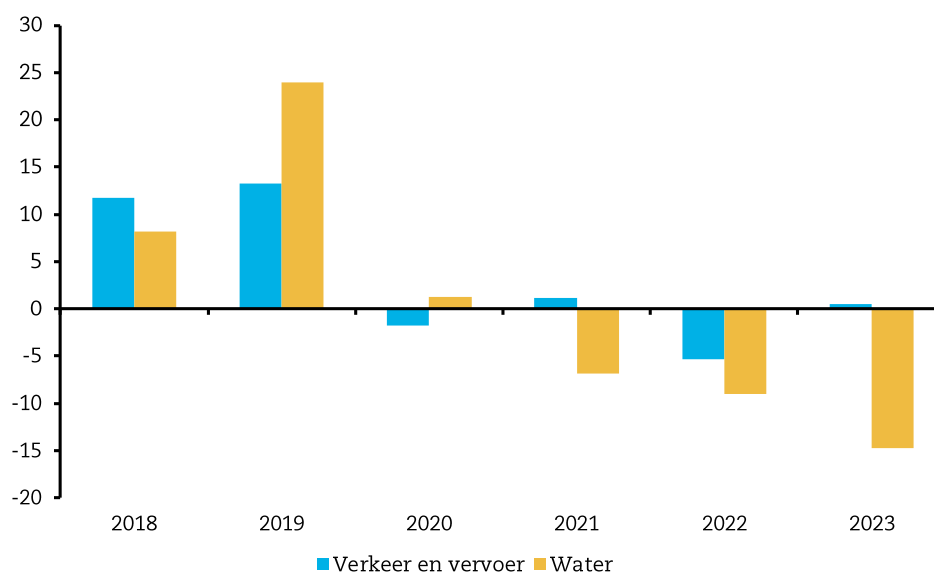
¹ Zie voor een uitgebreide analyse van de waterbouwmarkt: EIB (2019), Opgaven en kansen in de waterbouw; marktvolumes en rolverdeling 2018-2028, Amsterdam.

Tabel 2.2 Beschikbare financiële middelen Deltafonds, 2017-2023 (mln euro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Waterveiligheid	614	709	732	800	805	804	598
Zoetwatervoorziening	27	47	44	66	53	11	12
Waterkwaliteit	7	42	84	127	87	132	94
Watermanagement en netwerkgebonden kosten	295	321	320	321	318	310	337
Totaal	943	1.119	1.180	1.314	1.263	1.257	1.041

Bron: Begroting Deltafonds 2019, bewerking EIB

Figuur 2.2 Financiële middelen voor verkeer- en vervoerprojecten en waterprojecten, 2018-2023 (mutatie in procenten)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2018-2019, bewerking EIB

Financiële middelen voor beheer en onderhoud

De totale beheer- en onderhoudsbudgetten in het Infrastructuurfonds en het Deltafonds bedragen in 2018 en 2019 circa € 2,6 miljard (tabel 2.3). In de jaren daarna nemen de budgetten af naar gemiddeld bijna € 2,5 miljard per jaar, ruim 5% minder dan gemiddeld in de huidige periode. Onder invloed van economische en technische veroudering van de infrastructuur zal de onderhoudsbehoefte in de komende jaren toenemen. Deze opgave is echter nog niet in de budgetten zichtbaar.

Tabel 2.3 Financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2017-2023 (mln euro)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Hoofdwegennet	595	695	675	643	755	678	702
Spoorwegen	1.372	1.422	1.379	1.343	1.262	1.306	1.271
Hoofdvaarwegennet	323	350	363	376	329	336	318
Deltafonds	172	185	173	121	130	131	154
Totaal	2.462	2.652	2.590	2.483	2.476	2.451	2.445

Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2019, analyse EIB

2.3 Effecten van het Regeerakkoord

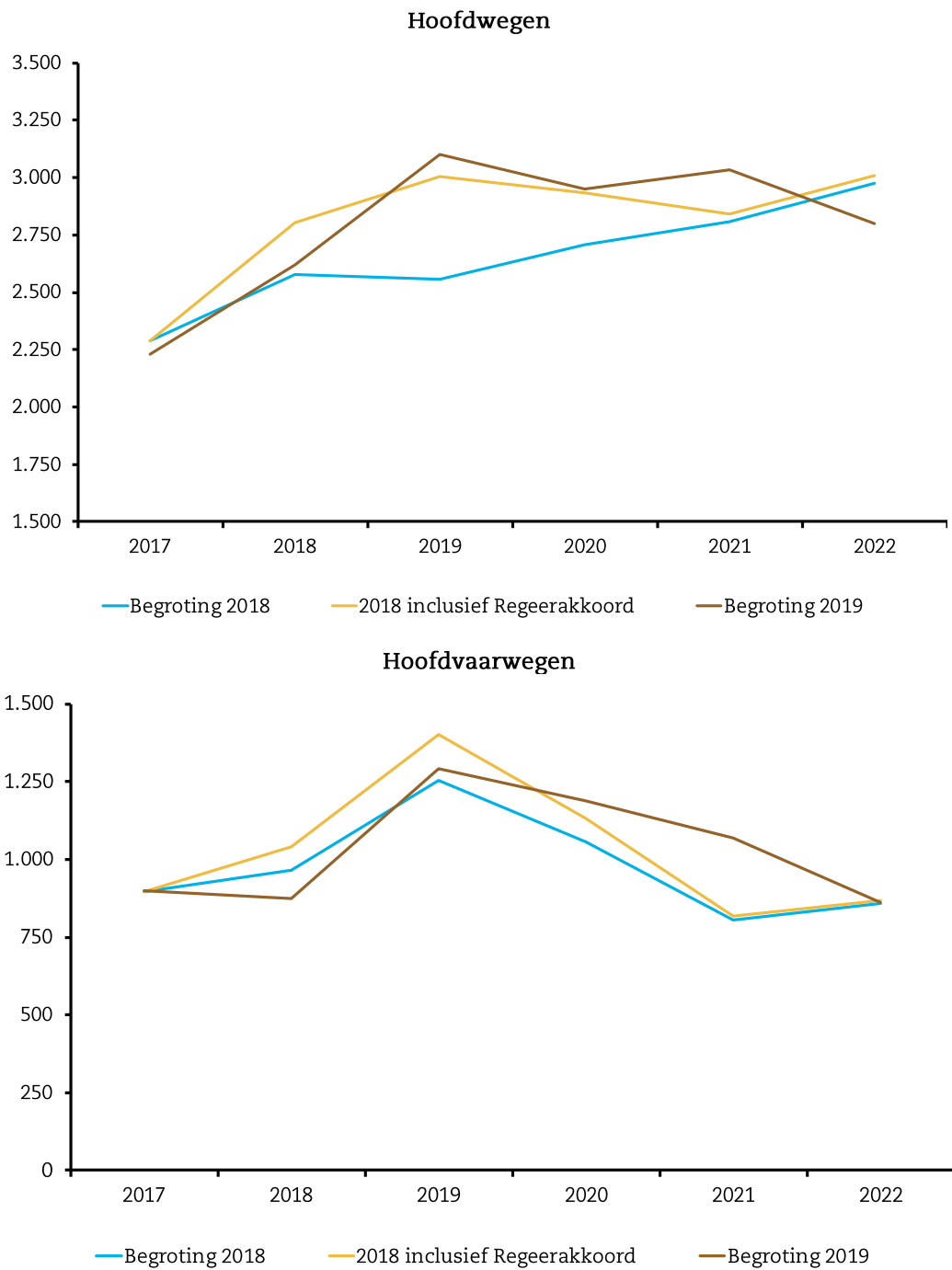
In het Regeerakkoord 'Vertrouwen in de toekomst' van oktober 2017 kondigde het kabinet een investeringsimpuls aan van € 2 miljard voor investeringen in de infrastructuur. Deze middelen kwamen voor de periode 2018-2020 bovenop de bestaande middelen van het Infrastructuurfonds. De budgetten zullen onder meer worden ingezet voor rijkswegen, spoorwegen en vaarwegen. Daarnaast wordt structureel € 100 miljoen extra per jaar toegevoegd aan het Infrastructuurfonds. Een deel van de middelen wordt ingezet als cofinanciering van projecten van decentrale overheden, bijvoorbeeld op het gebied van openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Inclusief de bijdragen van derden bij cofinanciering leidt het Regeerakkoord tot extra investeringen in de infrastructuur van € 3,2 miljard. In de begroting van het Infrastructuurfonds voor 2019 zijn de extra investeringsmiddelen in de reguliere begrotingsartikelen verwerkt.

Het Regeerakkoord draagt in belangrijke mate bij aan de groei van de gww-markt in de komende paar jaar. De budgetten komen echter later beschikbaar dan in het Regeerakkoord was voorzien. In de begroting van het Infrastructuurfonds 2019 is aangegeven dat het overgrote deel van het voor 2018 gereserveerde budget (€ 500 miljoen) in het geheel niet aan concrete projecten kon worden toegekend. Dit hing onder meer samen met de langere voorbereidingstijd van de uitwerking van de investeringsimpuls naar concrete projecten. Het doorschuiven van de investeringsimpuls heeft ertoe geleid dat de verwachtingen van het EIB voor de gww-productie voor 2019 naar boven zijn bijgesteld.² Nieuwbouw en herstel nemen in 2019 met 7½% toe. Daarnaast werkt de impuls ook nog door in 2021, een jaar langer dan in het Regeerakkoord was voorzien.

In figuur 2.3 is voor de hoofdwegen en de hoofdvaarwegen aangegeven hoe hoog de oorspronkelijke budgetten in de begroting van 2018 waren (vóór de investeringsimpuls), hoeveel de beoogde impuls zou bijdragen en hoe hoog de budgetten in de begroting van 2019 uiteindelijk zijn.

² EIB (2019), 'Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid; 2019 en verder', Amsterdam.

Figuur 2.3 Beschikbare financiële middelen voor hoofdwegen en hoofdvaarwegen en het effect van het Regeerakkoord, 2017-2022 (mln euro)



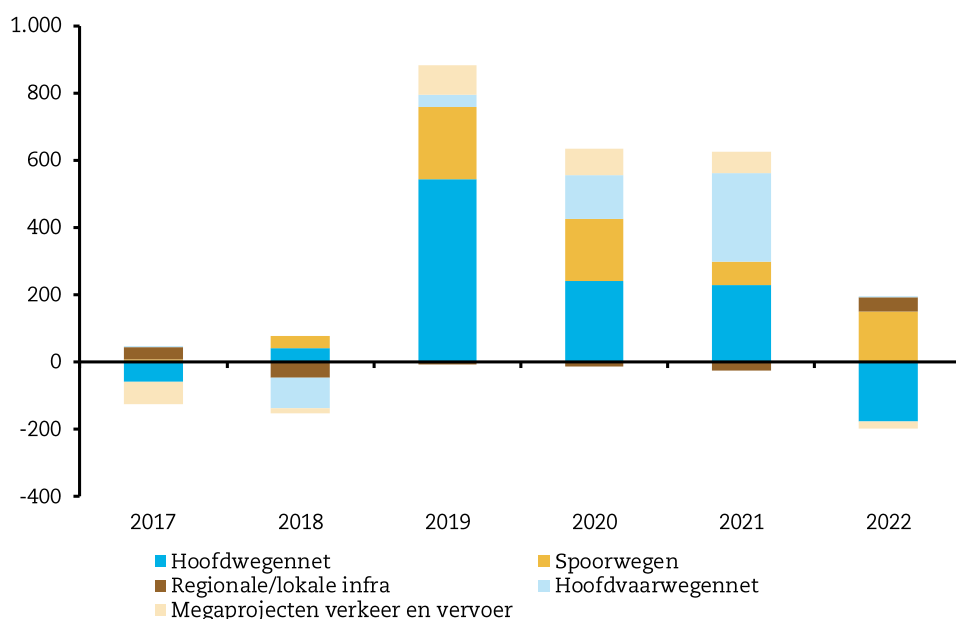
Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2018-2019, bewerking EIB

Bij de hoofdwegen is duidelijk te zien dat de extra middelen voor 2018 niet zijn uitgekeerd, maar zijn doorgeschoven naar 2019. De begroting 2019 geeft hierdoor voor 2019 een hoger bedrag dan de som van de begroting 2018 en het Regeerakkoord. Dit is ook voor 2021 het geval. Ook is goed zichtbaar dat de budgetten in de periode 2019-2021 met de huidige begroting (bruine lijn) veel hoger uitkomen dan in de begroting 2018 (vóór het Regeerakkoord, blauwe lijn).

Bij de hoofdvaarwegen is het budget voor 2018 volgens de begroting 2019 zelfs nog lager uitgekomen dan bij de vorige begroting. De extra middelen zijn niet tot besteding gekomen in 2018. De positieve effecten van het Regeerakkoord komen bij de hoofdvaarwegen in 2020 en vooral 2021 tot uitdrukking.

Figuur 2.4 geeft voor alle onderscheiden typen infrastructuur de mutatie in de beschikbare middelen aan bij vergelijking van de begroting 2019 met de begroting 2018. Het is duidelijk te zien dat in de begroting 2019 het budget voor 2018, door het later beschikbaar komen van de middelen uit het Regeerakkoord, per saldo nauwelijks is gewijzigd. In 2019 is echter ruim € 800 miljoen extra beschikbaar voor infrastructuur in vergelijking met de begroting voor 2018. Circa € 550 miljoen (60%) van de extra middelen in 2019 gaat naar het hoofdwegennet. Voor het spoorwegennet is de toename € 215 miljoen. Ook voor 2020 en 2021 is in de begroting 2019 veel meer budget beschikbaar dan in de vorige begroting. In beide jaren gaat het om bijna € 650 miljoen extra. In 2020 is de verdeling over de verschillende typen infrastructuur tamelijk gelijkmatig. In 2021 komen de extra middelen vooral ten goede aan hoofdwegen en hoofdvaarwegen.

Figuur 2.4 Beschikbare financiële middelen Infrastructuurfonds, 2017-2022 (mln euro, begroting 2019 ten opzichte van begroting 2018)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds 2018-2019, bewerking EIB

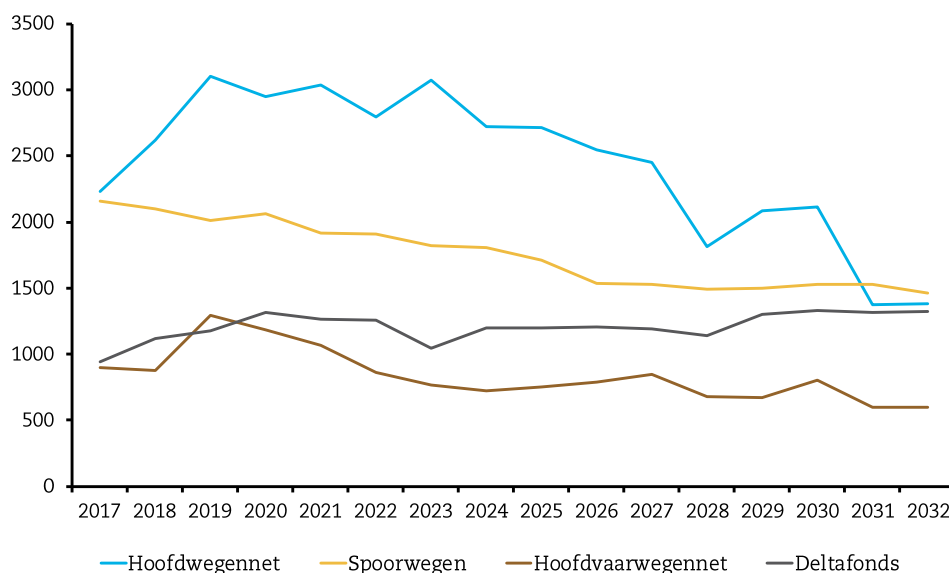
2.4 De infrastructuurbudgetten op de langere termijn

De begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds geven ook inzicht in de beschikbare financiële middelen tot en met 2032. Figuur 2.5 geeft voor rijkswegen, spoorwegen, hoofdvaarwegen en het Deltafonds de ontwikkelingen in meerjarig perspectief weer tussen

2017 en 2032. Deze vier groepen infrastructuur vertegenwoordigen ruim 90% van het totale budget van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. De reeksen laten zien dat in meerjarig perspectief de infrastructuurmarkt in de periode 2019-2021 een voorlopig hoogtepunt zal bereiken. De totale financiële middelen voor deze typen infrastructuur- en waterprojecten bedragen in de periode 2025-2032 in totaal ruim € 44 miljard, dat is gemiddeld € 7½ miljard per jaar. Dit is 35% onder het niveau van de periode 2019-2021. Onder meer de wegenbouw-budgetten nemen na 2025 sterk af. Hier ligt het periodegemiddelde van 2025-2032 (€ 2 miljard) 30% onder het periodegemiddelde van 2019-2021. Bij hoofdvaarwegen is dit 40% lager.

Het EIB heeft in 2016 de trends en opgaven voor de infrastructuur op de lange termijn in beeld gebracht.³ De budgetten voor wegen en spoorwegen voor de komende vijftien jaar blijven achter bij de opgaven die op grond van economische en demografische trends mogen worden verwacht. Het verschil tussen opgaven en budgetten is met de investeringsimpuls en de verlenging van de fondsen tot 2032 niet verminderd.

Figuur 2.5 Beschikbare financiële middelen voor rijkswegen, spoorwegen, hoofdvaarwegen en Deltafonds op de lange termijn, 2017-2032 (mln euro)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2018-2019, bewerking EIB

³ Zie EIB (2016), 'Investeren in de infrastructuur; trends en beleidsuitdagingen', Amsterdam.

3 Kosten en voortgang van de infrastructuurprojecten

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op de totale kosten van de infrastructuurprojecten in de realisatie- en de verkennings- en planuitwerkingsfase (paragraaf 3.2). Daarna bespreken we in paragraaf 3.3 beknopt de projectenstructuur per regio. In paragraaf 3.4 gaan we in op de voortgang van de projecten in de realisatiefase en de verkennings- en planuitwerkingsfase. Voor de verschillende typen infrastructuur is nagegaan wanneer de projecten zullen worden opgeleverd en hoe dit zich verhoudt tot de planning van voorgaande jaren.

3.2 Kosten van infrastructuurprojecten

De begrotingen van het Infrastructuurfonds 2019 en het Deltafonds 2019 bevatten in totaal enkele honderden projecten. Alleen van de realisatieprojecten en een deel van de verkennings- en planuitwerkingsprojecten zijn de geraamde uitvoeringskosten en/of het beoogde jaar van openstelling bekend. Dit aantal projecten is veel minder dan in de afgelopen jaren. De berekening van de totale projectkosten is gebaseerd op circa 125 projecten waarvoor de projectkosten bekend zijn. De totale kosten van de realisatieprojecten in de begroting van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds bedragen bijna € 32 miljard. De kosten van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase bedragen volgens de huidige inzichten bijna € 10 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 bijna € 42 miljard.

Van de totale kosten betreft ruim € 19 miljard bovenregionale projecten (46% van het totaal). Ruim 20% van de projectkosten heeft betrekking op projecten in Randstad Noord. De regio's Randstad Zuid en Zuid vertegenwoordigen elk 12% van de totale projectkosten. De aandelen van de regio's Noord en Oost in de totale projectkosten zijn 3% respectievelijk 6%.

In de verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur hebben het hoofdwegennet en het Deltafonds het grootste aandeel (beide 35%). Bij het Deltafonds is dit een toename in vergelijking met het aandeel van 30% twee jaar geleden. Spoorprojecten vertegenwoordigen in de begroting 2019 ongeveer 20% van de totale projectkosten, twee jaar geleden was dat nog 25%.

Tabel 3.1 Kosten van projecten in de verkennings- 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	37		81			290	408
Hoofdwegennet	1.456	99	1.129	1.734	704	2.341	7.463
Spoorwegen personenvervoer	290		20	256	158		724
Spoorwegen goederenvervoer	62						62
Regionale/lok infra							0
Hoofdvaarwegennet	462	102	64	107	182		917
Subtotaal verkenning en planuitwerking	2.307	201	1.294	2.097	1.044	2.631	9.574
Realisatie							
Deltafonds	11.596		113	1.689	76	588	14.062
Hoofdwegennet	436	689	69	3.244	2.343	70	6.851
Spoorwegen personenvervoer	4.762	186	445	1.350	646		7.389
Spoorwegen goederenvervoer	129		140		490	57	816
Regionale/lok infra		121		191	503		815
Hoofdvaarwegennet	26		294	13	13	1.655	2.001
Subtotaal realisatie	16.949	996	1.061	6.487	4.071	2.370	31.934
Totaal	19.256	1.197	2.355	8.584	5.115	5.001	41.508
%	46	3	6	21	12	12	100

Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2019, bewerking EIB

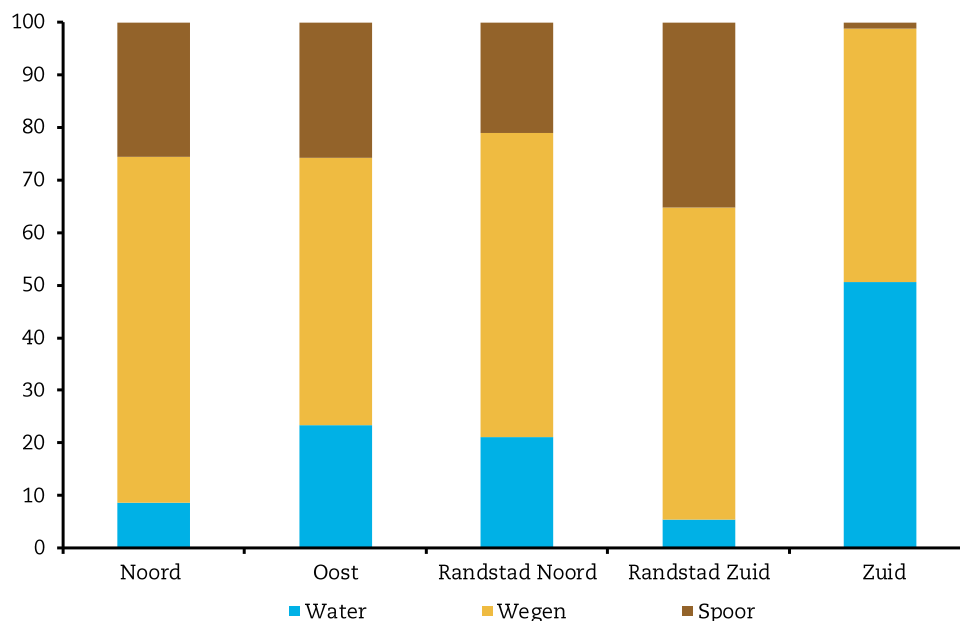
3.3 De projectenstructuur per regio

De samenstelling van het projectenbestand (verkenningen, planuitwerking en realisatie) loopt uiteen tussen de onderscheiden regio's (figuur 3.1).⁴ In vier van de vijf regio's heeft het wegennet het grootste aandeel in de totale projectkosten (50 à 65%). In de regio Zuid heeft de helft van de totale projectkosten betrekking op wegenprojecten, de andere helft betreft waterprojecten. Bij waterprojecten gaat het niet alleen om vaarwegen, maar ook om waterveiligheidsprojecten als de Maaswerken en waterbeheer in de Zuidwestelijke Delta. In de regio's Oost en Randstad Noord is het aandeel van waterprojecten 20 à 25%. In Noord en

⁴ De bovenregionale projecten zijn niet in deze figuur verwerkt. Deze projecten zijn verspreid over geheel Nederland, maar de Randstad heeft hierbij wel een groot aandeel.

Randstad Zuid blijft het aandeel van waterprojecten onder 10%. Spoorprojecten zijn in de verschillende regio's goed voor gemiddeld ruim een kwart van de totale kosten van projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase. Alleen in Zuid is het aandeel van spoorprojecten zeer klein.

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



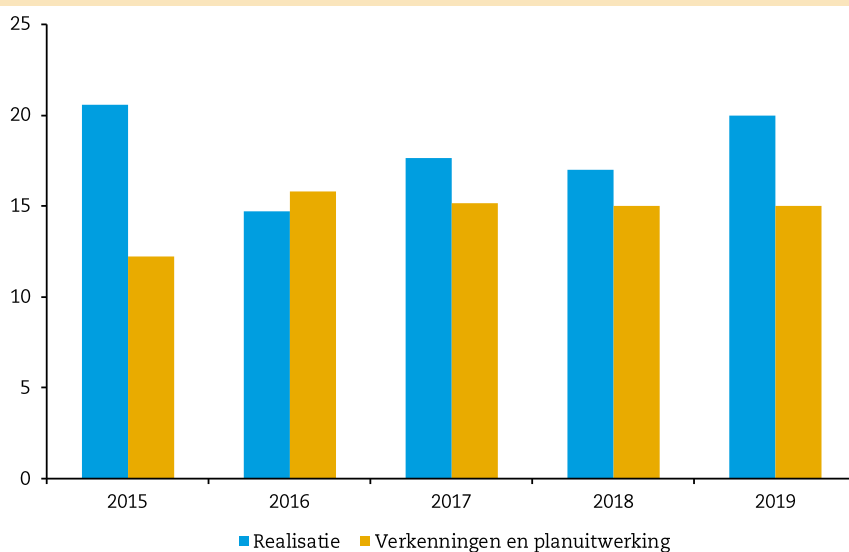
Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2019, bewerking EIB

3.4 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 circa 70 projecten is in de projectentabellen van de begrotingen een indicatie gegeven van de realisatiekosten en van de geplande periode van oplevering. In de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds voor 2019 is bij ongeveer 15% van de projecten (in de verschillende fasen) vertraging opgetreden in vergelijking met voorgaande jaren. Bij realisatieprojecten ligt dit aandeel op 20%. Het percentage vertraagde projecten in de realisatiefase is daarmee hoger dan in de drie jaar daarvoor (figuur 3.2). Bij projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase is het aandeel vertraagde projecten de laatste jaren tamelijk stabiel.

Er doen zich bij de realisatieprojecten relatief grote verschillen voor tussen de onderscheiden typen infrastructuur. Projecten van het hoofdvaarwegennet ondervinden in de realisatiefase structureel meer vertraging in de voortgang dan de andere typen projecten. Gemiddeld liep in het Infrastructuurfonds 2015 tot en met 2019 30% van de hoofdvaarwegen vertraging op (figuur 3.3). Bij de andere typen infrastructuur lag het aandeel vertraagde projecten veel lager. Wegen- en spoorprojecten (bijna 10% respectievelijk bijna 15% vertraagd) scoorden hierbij nog wat gunstiger dan projecten in het Deltafonds (gemiddeld bijna 20% vertraagd).

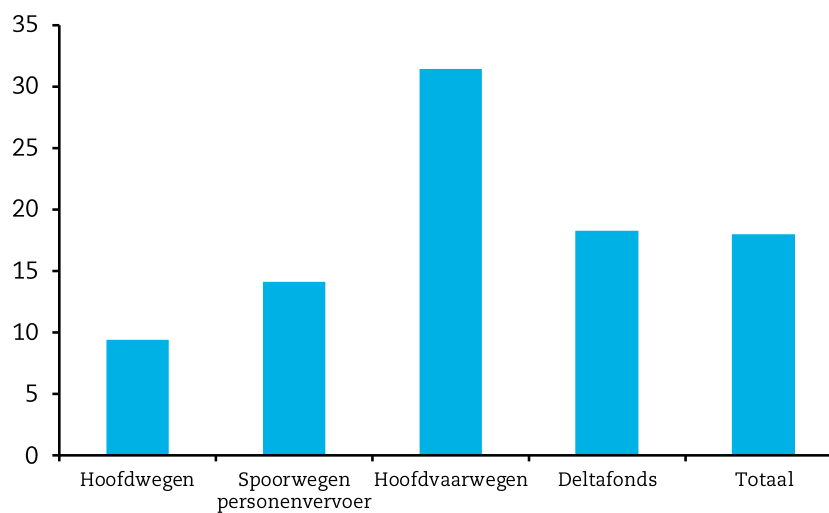
Figuur 3.2 Percentage vertraagde infrastructuurprojecten realisatiefase en verkenning- en planuitwerkingsfase, 2015-2019 ¹⁾



1 Voor zover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend

Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015-2019, bewerking EIB

Figuur 3.3 Percentage vertraagde infrastructuurprojecten realisatiefase per type infrastructuur, 2015-2019 (gemiddeld per jaar)



Bron: Begroting Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015-2019, bewerking EIB

eib

Economisch Instituut
voor de Bouw

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