

Infrastructuurmonitor

MIRT 2015

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 2014

Infrastructuurmonitor

MIRT 2015

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	16
2.3	Benodigde financiële middelen	18
3	De infrastructuurprojecten	21
3.1	Kosten van infrastructuurprojecten	21
3.2	De projectenstructuur per regio	22
4	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 Begroting van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. De belangrijkste conclusies uit de Infrastructuurmonitor MIRT 2015 zijn:

Het totale budget voor infrastructuur neemt in 2015 toe, vooral voor waterprojecten; op middellange termijn dalen de uitgaven aan waterveiligheid en vaarwegen

- Voor 2015 is in totaal € 7,25 miljard beschikbaar voor infrastructuur, 2% meer dan in 2014 (tabel 1). De toename heeft uitsluitend betrekking op projecten uit het Deltafonds, de totale budgetten voor verkeersinfrastructuur blijven in 2015 constant. In vergelijking met de vorige begroting is het beeld voor 2015 iets positiever, in 2014 zijn de uitgaven lager uitgekomen dan vorig jaar begroot
- Het rijkswegebudget neemt in 2015 en vooral 2016 af, ten gunste van regionale projecten. Na 2016 neemt het wegebudget sterk toe (figuur 1).
- In 2014 en 2015 zijn de budgetten voor waterbouwprojecten uit het Deltafonds met in totaal circa 25% toegenomen, van € 1,1 miljard naar € 1,4 miljard. Na de groei in deze jaren dalen de waterbouwbudgetten in de periode tot en met 2019 naar circa € 1 miljard. Circa drie kwart van het waterbouwbudget betreft waterveiligheid, daarnaast betreft een groot deel watermanagement en beheerkosten.
- Ook de uitgaven aan vaarwegen nemen op middellange termijn af. Tussen 2015 en 2019 krimpen deze met een derde waardoor het aandeel van vaarwegen in het Infrastructuurfonds afneemt van 15% in 2014 naar ruim 10% in 2019.
- Het spoorbudget betreft in de periode 2015-2019 gemiddeld bijna € 2,5 miljard; vanaf 2017 wijzigt de samenstelling van het budget met een toenemend aandeel voor ERTMS en een afnemend aandeel voor aanleg en beheer en onderhoud.
- Voor beheer en onderhoud bij alle typen infrastructuur gezamenlijk is na de recente impuls minder budget beschikbaar na 2016. Het aandeel van beheer en onderhoud in Infrastructuurfonds en Deltafonds neemt daardoor af van 35% in 2015 naar 30% in 2019.

Tabel 1 Financiële middelen voor infrastructuur, 2013-2019 (mln euro)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Infrastructuurfonds	5.962	5.908	5.889	5.582	6.044	5.692	5.886
Deltafonds	1.064	1.199	1.363	1.272	1.161	1.055	1.008
Totaal	7.026	7.107	7.252	6.854	7.205	6.747	6.894

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

Eén op de zes projecten in het MIRT heeft dit jaar vertraging opgelopen

- Van de bijna 120 projecten in realisatiefase en verkennings- en planuitwerkingsfase waarvan projectkosten en uitvoeringsperiode bekend zijn, hebben er 20 vertraging opgelopen. In de realisatiefase heeft ruim 20% van de projecten vertraging opgelopen, in de planstudiefase is dit één op de acht projecten.
- Bij hoofdweg en hoofdvaarweg zal één op de drie realisatieprojecten later worden opgeleverd in vergelijking met de planning van vorig jaar.
- Het percentage vertraagde projecten voor het totaal van de infrastructuurprojecten ligt in lijn met de voorgaande jaren. De mate van vertraging bij het hoofdwegennet neemt de laatste jaren echter toe. In het MIRT 2012 was 15% van de hoofdwegprojecten vertraagd in vergelijking met het jaar daarvoor. In het MIRT 2015 ligt dit op ongeveer een kwart.

Voor tijdige uitvoering van de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase is voor de periode 2015-2019 circa € 2,3 miljard extra nodig

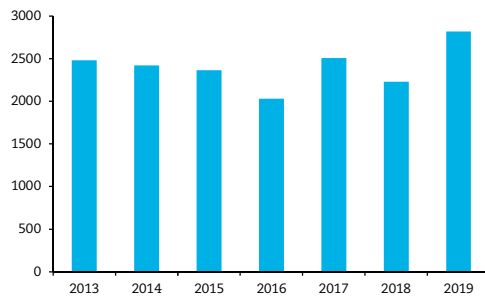
- Om de projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase na afronding van de procedures direct te kunnen realiseren, zijn onvoldoende middelen beschikbaar. Voor deze projecten (exclusief Deltafonds) is in de periode 2015-2019 € 6,2 miljard nodig terwijl in de begroting € 4 miljard is gereserveerd. Dit betekent een tekort van € 2,3 miljard ofwel 35% van het budget dat nodig is. Dit aandeel is vergelijkbaar met vorig jaar.
- Circa de helft van het tekort heeft betrekking op het wegennet.

De helft van de kosten van infrastructuurprojecten betreft projecten in de Randstad

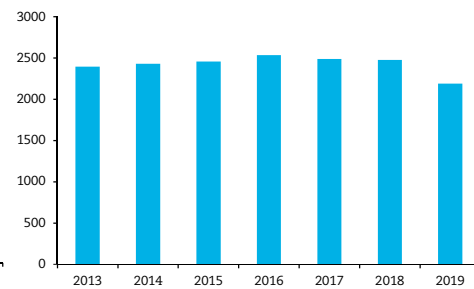
- De totale kosten van projecten in realisatie- en verkennings- en planuitwerkingsfase (voorzover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend) bedragen € 44 miljard. Zeventig procent van de kosten heeft betrekking op projecten in de realisatiefase, 30% op verkennings- en planuitwerkingsprojecten.
- 30% van de projectkosten heeft betrekking op projecten in Randstad Noord, 15% betreft Randstad Zuid. Daarnaast betreft 30% van de kosten bovenregionale projecten als het Hoogwaterbeschermingsprogramma en de invoering van ERTMS op het spoor. Een deel hiervan wordt uitgevoerd in de Randstad.
- In de verkennings- en planuitwerkingsprojecten, die op termijn in uitvoering zullen komen, is het aandeel van Randstad Noord en Randstad Zuid groter dan bij projecten in de realisatiefase. Het aandeel van Noord, Oost en Zuid is bij de verkennings- en planuitwerkingsprojecten lager dan bij de realisatieprojecten. Grote projecten in de Randstad in de planstudiefase zijn onder meer de Ring Utrecht, de A13/A16 en de Blankenburgtunnel.
- De verschillende regio's kennen een uiteenlopende samenstelling van het projectenbestand. In Randstad Noord en Randstad Zuid vertegenwoordigt het hoofdwegennet ruim 55% van de totale projectkosten tegen 30 à 40% in de andere regio's. Het aandeel van waterprojecten is heel groot in de regio's Oost en Zuid (ruim de helft van de totale regionale projectkosten).

Figuur 1 Financiële middelen per type infrastructuur, 2013-2019 (mln euro)

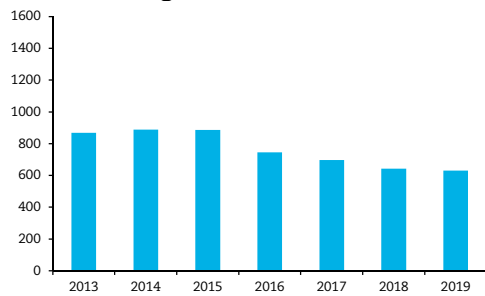
Rijkswegen



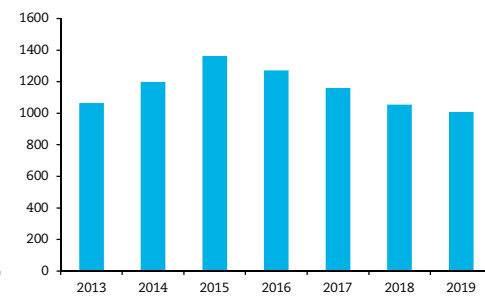
Spoorwegen



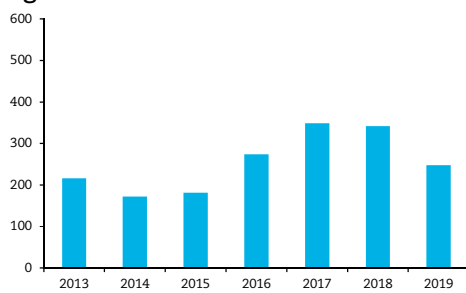
Hoofdvaarwegen



Deltafonds



Regionale/lokale infrastructuur



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

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 2019. 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. Op een aantal punten is deze methodiek aangescherpt en is aan de hand van detailinformatie over concrete projecten een scherper inzicht ontstaan in de financiële consequenties van de huidige infrastructuurplanning. De informatie uit het MIRT 2015 wordt naast de uitkomsten van de eerdere MIRT-analyses gelegd. Hiermee ontstaat een meerjarig perspectief op de voortgang.

Opzet van de rapportage

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de financiering: beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten in de huidige begrotingsperiode (tot en met 2019). De budgetten voor beheer en onderhoud worden afzonderlijk in beeld gebracht. Verder wordt specifiek ingegaan op de samenstelling van de uitgaven aan het Deltafonds. Hoofdstuk 3 geeft de verdeling van infrastructuurprojecten naar aantallen, kosten en regio in het MIRT 2015. 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 2013-2019.

De beschikbare budgetten in 2015 en 2016

Zoals in tabel 2.1 te zien is er voor 2015 in totaal circa € 7,3 miljard beschikbaar. Daarvan betreft circa € 2,3 miljard het hoofdwegennet en € 2,4 miljard is beschikbaar voor spoorwegen. Dit betekent een stijging van het beschikbare budget ten opzichte van 2014 met 2% toen € 7,1 miljard beschikbaar was. De toename komt volledig voor rekening van het Deltafonds dat in 2015 met bijna 14% groeit. Het Infrastructuurfonds, waaruit verkeersinfrastructuur wordt betaald, blijft in 2015 nagenoeg stabiel. Binnen het Infrastructuurfonds vinden in 2015 wel enkele verschuivingen plaats. Deze betreffen vooral hogere uitgaven aan het Zuidasdok ten koste van het overige hoofdwegennet. De andere typen infrastructuur binnen het Infrastructuurfonds vertonen een stabiel beeld in 2015 in vergelijking met 2014.

In 2016 nemen de beschikbare budgetten sterk af naar € 6,9 miljard. Zowel het Infrastructuurfonds (-5%) als het Deltafonds (-6½%) vertonen een daling. Het hoofdwegennet krijgt te maken met sterk lagere budgetten, evenals het hoofdvaarwegennet. Regionale/lokale infrastructuur profiteert van toenemende beschikbare middelen in 2016.

De beschikbare budgetten in de periode 2017-2019

De ontwikkeling van de beschikbare middelen op de middellange termijn vertoont een nogal fluctuerend beeld. Gemiddeld over die jaren is € 6,9 miljard beschikbaar. In 2017 herstellen de budgetten zich na de daling in 2016. Binnen het Infrastructuurfonds neemt op de middellange termijn het aandeel van het hoofdvaarwegennet af. In 2019 heeft dit type infrastructuur een aandeel van 10½% tegen 15% in 2014.

Tabel 2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur, 2013-2019 (mln euro)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Infrastructuurfonds							
Hoofdwegennet	2.482	2.420	2.293	1.935	2.421	2.153	2.747
Spoorwegen	2.385	2.391	2.387	2.465	2.239	2.207	1.934
Hoofdvaarwegennet	865	884	884	742	693	639	631
Regionale/lokale infrastructuur	216	172	181	274	349	342	248
Megaprojecten							
verkeer en vervoer	14	41	144	166	342	351	326
Subtotaal	5.962	5.908	5.889	5.582	6.044	5.692	5.886
Deltafonds	1.064	1.199	1.363	1.272	1.161	1.055	1.008
Totaal	7.026	7.107	7.252	6.854	7.205	6.747	6.894

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

Tabel 2.2 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen van het Deltafonds voor de periode 2013-2019. De bedragen hebben betrekking op zowel realisatie- als (in latere jaren) verkennings- en planuitwerkingsprojecten. Projecten op het gebied van waterveiligheid hebben het grootste aandeel in het budget van het Deltafonds (gemiddeld bijna drie kwart). De uitgaven aan waterveiligheid nemen tot en met 2015 sterk toe in vergelijking met de afgelopen jaren. Vooral de realisatie van Ruimte voor de Rivier en projecten uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) leidt tot sterk toenemende uitgaven. Na 2015 nemen de investeringen in waterveiligheid vooralsnog vrij sterk af en wordt in 2019 een niveau bereikt van € 662 miljoen.

Tabel 2.2 Beschikbare financiële middelen Deltafonds, 2013-2019 (mln euro)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Waterveiligheid	728	940	1.069	942	856	762	662
Zoetwatervoorziening	70	35	23	55	41	19	19
Waterkwaliteit	0	0	47	45	41	41	54
Watermanagement en netwerkgebonden kosten	266	224	224	230	223	233	273
Totaal	1.064	1.199	1.363	1.272	1.161	1.055	1.008

Bron: Deltafonds 2015. Analyse EIB

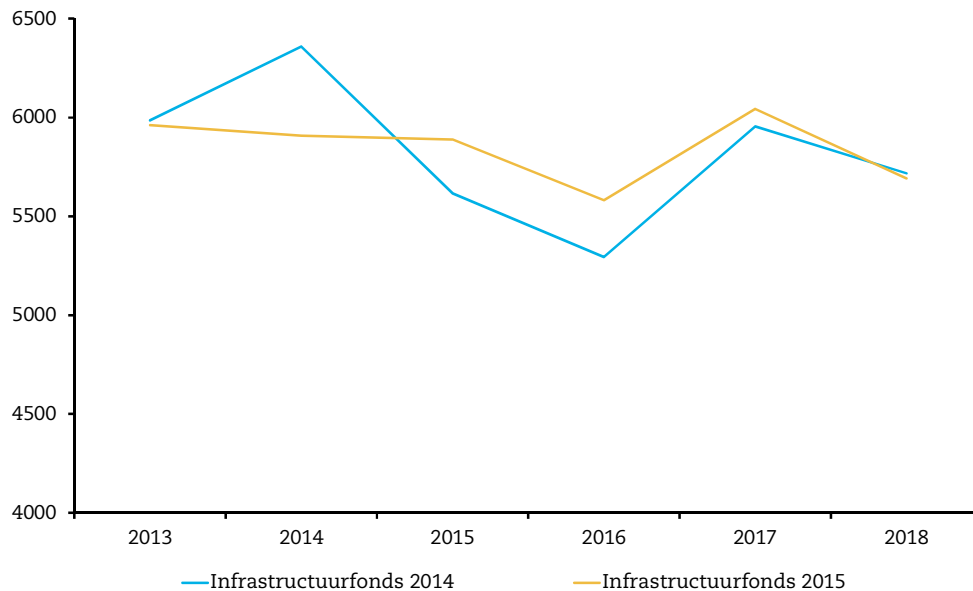
Veranderingen in de meerjarenbudgetten

De beschikbare middelen voor de infrastructuur voor de komende jaren hebben te maken gehad met het effect van de bezuinigingen uit het Lente-akkoord en het Regeerakkoord Rutte II. In totaal is voor circa € 6,4 miljard aan bezuinigingen op het Infrastructuurfonds opgenomen. De bezuinigingen zijn onder meer ingevuld door deze ten laste te brengen van de investeringsruimte in 2024-2028. Daarnaast is besloten tot het niet-uitkeren van de prijsbijstellingstranches. Het effect van de bezuinigingen was in het vorige MIRT zichtbaar in een sterke verlaging van de meerjarenbudgetten in vergelijking met voorafgaande MIRT's. De bezuinigingen kwamen in deze periode voornamelijk terecht bij het hoofdwegennet.

Vergelijking van de huidige meerjarencijfers voor de periode 2013-2018 met die van het vorige MIRT laat zien dat de veranderingen van jaar op jaar met name in 2014 en 2015 sterk zijn veranderd (figuur 2.1). De voorziene groei van het investeringsniveau van 2014 is niet gerealiseerd, voor 2015 wijzen de cijfers op stabilisatie ten opzichte van 2014 in plaats van de scherpe daling die vorig jaar werd voorzien.

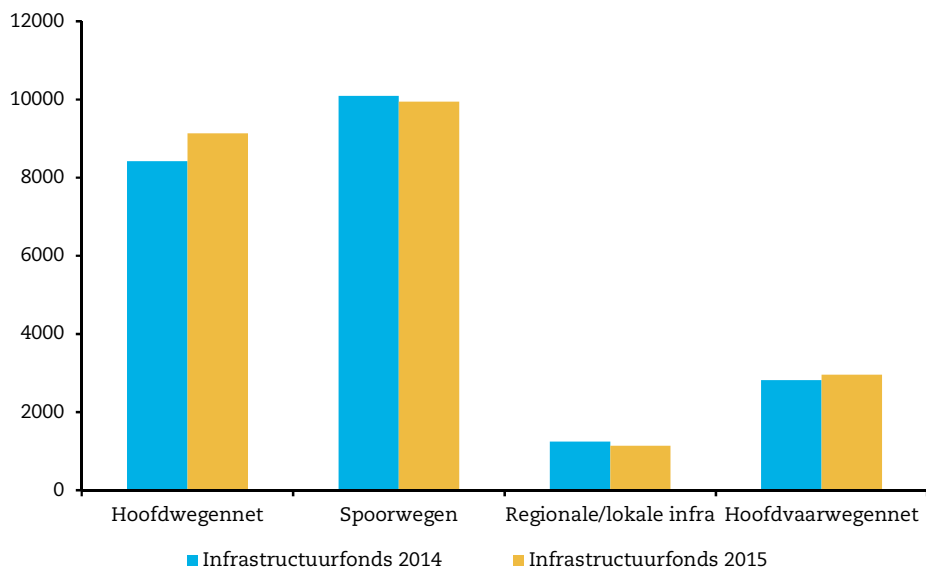
Figuur 2.2 geeft voor het totaal van de periode 2015-2018 een vergelijking van de beschikbare middelen volgens het huidige Infrastructuurfonds in vergelijking met het Infrastructuurfonds van vorig jaar. Hieruit komt een lichte verschuiving ten gunste van het wegennet naar voren. De meerjarenbudgetten voor wegen liggen echter nog altijd beneden de niveaus van voor de bezuinigingsrondes.

Figuur 2.1 Beschikbare financiële middelen 2013-2018 volgens Infrastructuurfonds 2014 en 2015 (mln euro)



Bron: Infrastructuurfonds 2014 en 2015. Analyse EIB

Figuur 2.2 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur volgens Infrastructuurfonds 2014 en 2015, meerjarentotaal 2015-2018 (mln euro)



Bron: Infrastructuurfonds 2014 en 2015. Analyse EIB

2.2 Beschikbare financiële middelen voor beheer en onderhoud

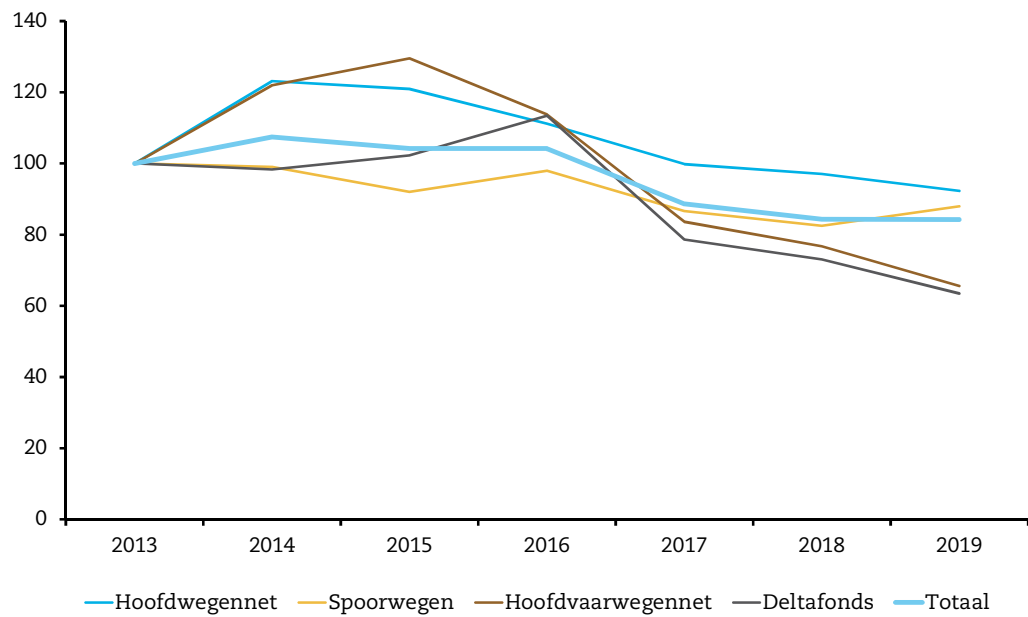
In tabel 2.3 worden de beschikbare middelen voor beheer en onderhoud weergegeven zoals die in de begroting Infrastructuurfonds 2015 en het Deltafonds 2015 staan. De totale beheer- en onderhoudsbudgetten bedragen in de periode 2014-2016 circa € 2,5 miljard. Hierin zijn de extra middelen voor beheer en onderhoud meegenomen die vorig jaar 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 2019 een niveau van circa € 2 miljard. In absolute zin neemt het onderhoud aan het hoofdwegennet na 2015 al af. Ook bij vaarwegen en bij waterbouwprojecten neemt het onderhoud af. Figuur 2.3 geeft de ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud per type infrastructuur grafisch weer als index vanaf 2013. In de periode 2017-2019 is het aandeel van beheer en onderhoud in de totale budgetten van Infrastructuurfonds en Deltafonds gedaald naar 30%. In de periode 2014-2016 lag dit aandeel op gemiddeld 35%.

Tabel 2.3 Financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2013-2019 (mln euro)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hoofdwegennet	544	670	658	605	543	528	502
Spoorwegen	1.347	1.334	1.240	1.320	1.167	1.111	1.185
Hoofdvaarwegennet	305	372	395	347	255	234	200
Deltafonds	178	175	182	202	140	130	113
Totaal	2.374	2.551	2.475	2.474	2.105	2.003	2.000

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

Figuur 2.3 Ontwikkelingen financiële middelen voor beheer en onderhoud, 2013-2019 (index 2013=100)



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

2.3 Benodigde financiële middelen

De financiële middelen die in het Infrastructuurfonds voor de periode 2015-2019 voor infrastructuur zijn uitgetrokken, zijn voor het overgrote deel bestemd voor projecten die momenteel in de realisatiefase staan.¹ Tevens zijn middelen gereserveerd voor projecten die nu nog in de verkennings- en planuitwerkingsfase staan maar die te zijner tijd zullen doorstromen naar de realisatiefase. Of deze reservering voldoende is, kan worden beoordeeld door te bezien hoeveel financiële middelen nodig zouden zijn voor realisatie van de verkennings- en planuitwerkingsprojecten direct in aansluiting op het doorlopen van de verschillende procedures.²

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 2015-2019. 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 '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 € 12,3 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 2015-2019 circa € 6,2 miljard nodig.
- Volgens de begroting is voor deze periode € 4 miljard beschikbaar, zodat er een tekort resulteert van circa € 2,3 miljard ofwel 36% van het budget dat nodig is (laatste rij van tabel 2.4).
- Het tekortpercentage is vergelijkbaar met het vorige MIRT.

Ondanks dat een groot deel van de beschikbare middelen gereserveerd is voor het hoofdwegennet (€ 1,9 miljard van de € 4 miljard), heeft het tekort in absolute zin voor een belangrijk deel betrekking op hoofdwegenprojecten (€ 1,1 miljard van de € 2,3 miljard). Bij realisatie van de hoofdvaarwegenprojecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase direct aansluitend op het afronden van de procedures zou € 1 miljard extra nodig zijn. Het tekort is exclusief de projecten uit het Deltafonds omdat de planning niet op projectniveau wordt aangegeven in het Deltafonds.

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

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 2.4 Benodigde financiële middelen voor 'tijdige' uitvoering van de verkennings- en planuitwerkingsprojecten per type infrastructuur, meerjarentotaal 2015-2019 (mln euro)

	Hoofd- wegen	Hoofd- vaar- wegen	Spoor- wegen	Regionale/ lokale infra	Totaal
Totale projectkosten	8.223	1.724	1.993	347	12.287
Benodigd 2015-2019	3.046	1.468	1.418	304	6.236
Als % van totale projectkosten	37	85	71	88	51
Beschikbaar 2015-2019	1.915	453	1.504	105	3.977
Saldo 2015-2019	-1.131	-1.015	86	-199	-2.259
Saldo (% van benodigd)	-37	-69	6	-65	-36

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

De tekortpercentages lopen sterk uiteen tussen de verschillende typen infrastructuur. Dit was in het verleden ook het geval. Tabel 2.5 geeft een overzicht van de berekende tekortpercentages voor enkele typen infrastructuur in de vier laatste MIRT's. In de afgelopen jaren is steeds sprake geweest van een tekort aan financiële middelen voor tijdige uitvoering van infrastructuurprojecten. 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. De gevolgen van de bezuinigingen zijn terug te zien in de tekortpercentages. Als gevolg van overprogrammering en temporisaties zijn de totale tekortpercentages in het MIRT van 2014 en 2015 toegenomen in vergelijking met de jaren daarvoor.

Tabel 2.5 Vergelijking tekort voor enkele typen infrastructuur, 2012-2015 (%)

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

Bron: MIRT 2012 tot en met MIRT 2015. Analyse EIB

3 De infrastructuurprojecten

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

3.1 Kosten van infrastructuurprojecten

Het MIRT 2015 bevat 117 infrastructuurprojecten in de realisatiefase en de verkennings- en planuitwerkingsfase (voor zover de projectkosten bekend zijn en er besluitvorming heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden in de periode tot 2019). Tabel 3.1 geeft aan hoe de totale projectkosten zijn verdeeld naar type infrastructuur en regio. De totale kosten van projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase en de realisatiefase bedragen € 44 miljard, vergelijkbaar met vorig jaar. Zeventig procent van de kosten heeft betrekking op projecten in de realisatiefase, 30% op projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase. Hiermee is het aandeel van realisatieprojecten in vergelijking met de voorgaande jaren nog iets verder toegenomen. In het MIRT 2013 maakten projecten in realisatie circa 64% van de totale kosten uit. In het MIRT 2014 was dat toegenomen tot circa 68%, onder meer als gevolg van het naar voren halen van projecten in de afgelopen jaren en het temporiseren van planstudieprojecten ten behoeve van de bezuinigingen.

Van de totale kosten betreft circa € 13 miljard bovenregionale projecten (circa 30% van het totaal). Eveneens 30% van de projectkosten heeft betrekking op projecten in Randstad Noord, 15% betreft Randstad Zuid. Bij projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase, die op termijn in uitvoering zullen komen, is het aandeel van Randstad Noord en Randstad Zuid groter dan bij projecten in de realisatiefase. Het aandeel van Noord, Oost en Zuid is bij de verkennings- en planuitwerkingsprojecten lager dan bij de realisatieprojecten. Grote projecten in de Randstad in de planstudiefase zijn onder meer de Ring Utrecht, de A13/A16 en de Blankenburgtunnel.

In de verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur heeft het hoofdwegennet met 39% het grootste aandeel, gevolgd door het Deltafonds (32%). Spoorprojecten vertegenwoordigen 11% van de totale projectkosten. In de verkennings- en planuitwerkingsfase hebben wegenprojecten een groter aandeel dan in de realisatiefase. Ook dit hangt samen met de hiervoor genoemde grote infrastructuurprojecten.

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

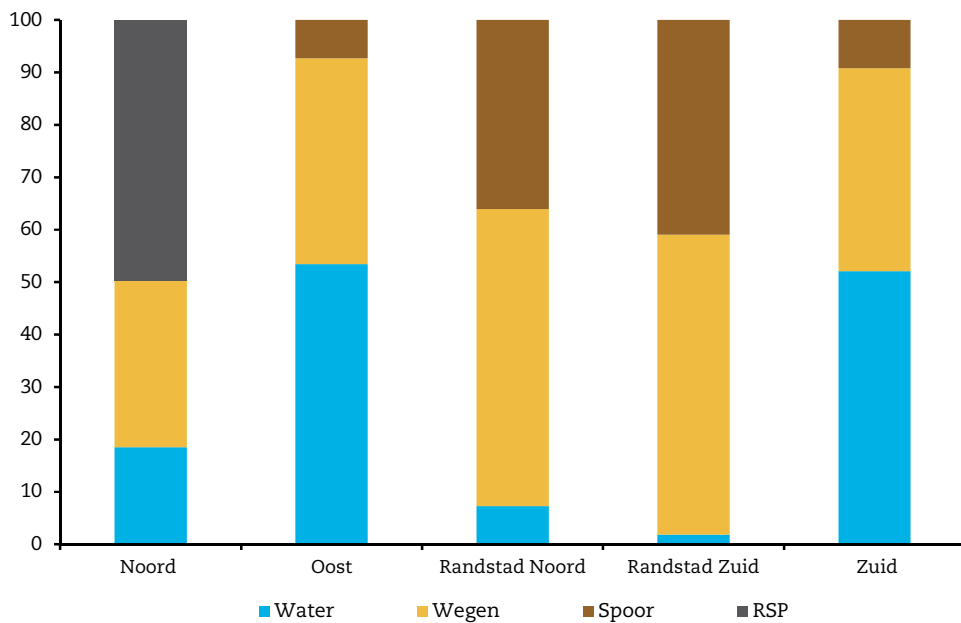
	Boven- regionaal	Noord	Oost	Randstad Noord	Randstad Zuid	Zuid	Totaal
Verkenning en planuitwerking							
Deltafonds	828	3	121			133	1.085
Hoofdwegennet		608	1.393	4.290	2.391	256	8.938
Spoorwegen pv	43		44	797			884
Spoorwegen gv					157		157
Reg/lok infrastructuur				76		271	347
Hoofdvaarwegennet		180	297	888	42	190	1.597
Subtotaal verkenning en planuitwerking	871	791	1.855	6.051	2.590	850	13.008
Realisatie							
Deltafonds	9.849		2.382	8	76	584	12.899
Hoofdwegennet	1.618	194	706	3.026	1.245	1.319	8.108
Spoorwegen pv	15		347	2.482	714	75	3.633
Spoorwegen gv	170				217	27	414
Reg/lok infrastructuur				1.295	1.513		2.808
Hoofdvaarwegennet	184	283	53	44		1.210	1.774
RSP		1.248					1.248
Subtotaal realisatie	11.836	1.725	3.488	6.855	3.765	3.215	30.884
Totaal	12.707	2.516	5.343	12.906	6.355	4.065	43.892
%	29	6	12	29	14	9	100

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

3.2 De projectenstructuur per regio

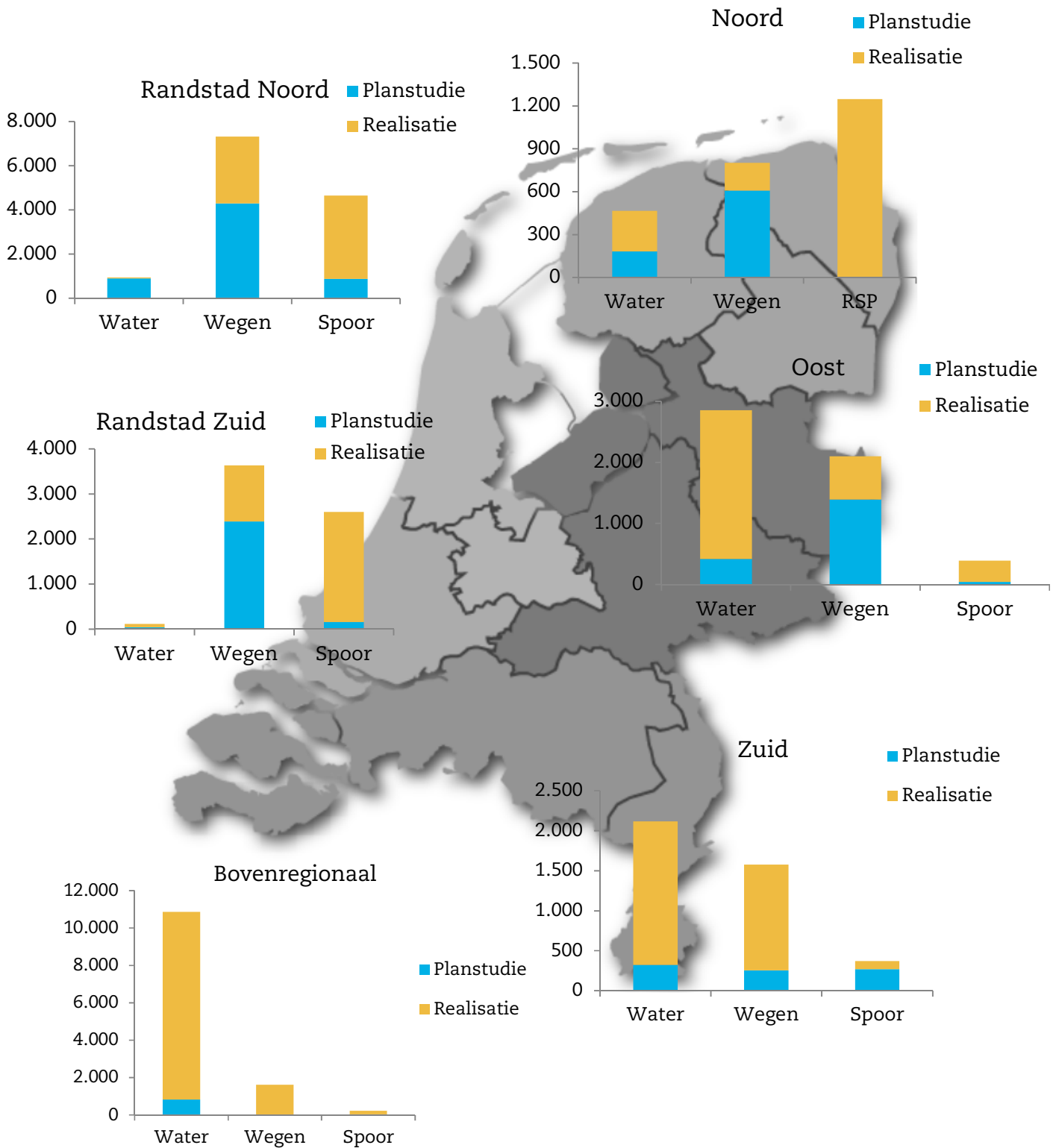
Het is interessant te bezien hoe in de verschillende regio's het bestand aan infrastructuurprojecten is opgebouwd naar type. Figuur 3.1 geeft hiervan een beeld. De samenstelling loopt vrij sterk uiteen. In Randstad Noord en Randstad Zuid vertegenwoordigt het hoofdwegennet ruim 55% van de totale projectkosten. In de andere regio's ligt dit aandeel tussen 30% en 40% van de totale regionale projectkosten. Het aandeel van waterprojecten is heel groot in de regio's Oost en Zuid (ruim de helft van de totale regionale projectkosten). Spoorprojecten zijn het belangrijkste in Randstad Noord en Randstad Zuid (35 à 40% van de totale projectkosten in de regio). In Noord valt het grote aandeel van het Regio Specifiek Pakket (RSP) in de totale projectkosten op.

Figuur 3.1 De projectenstructuur per regio (%)

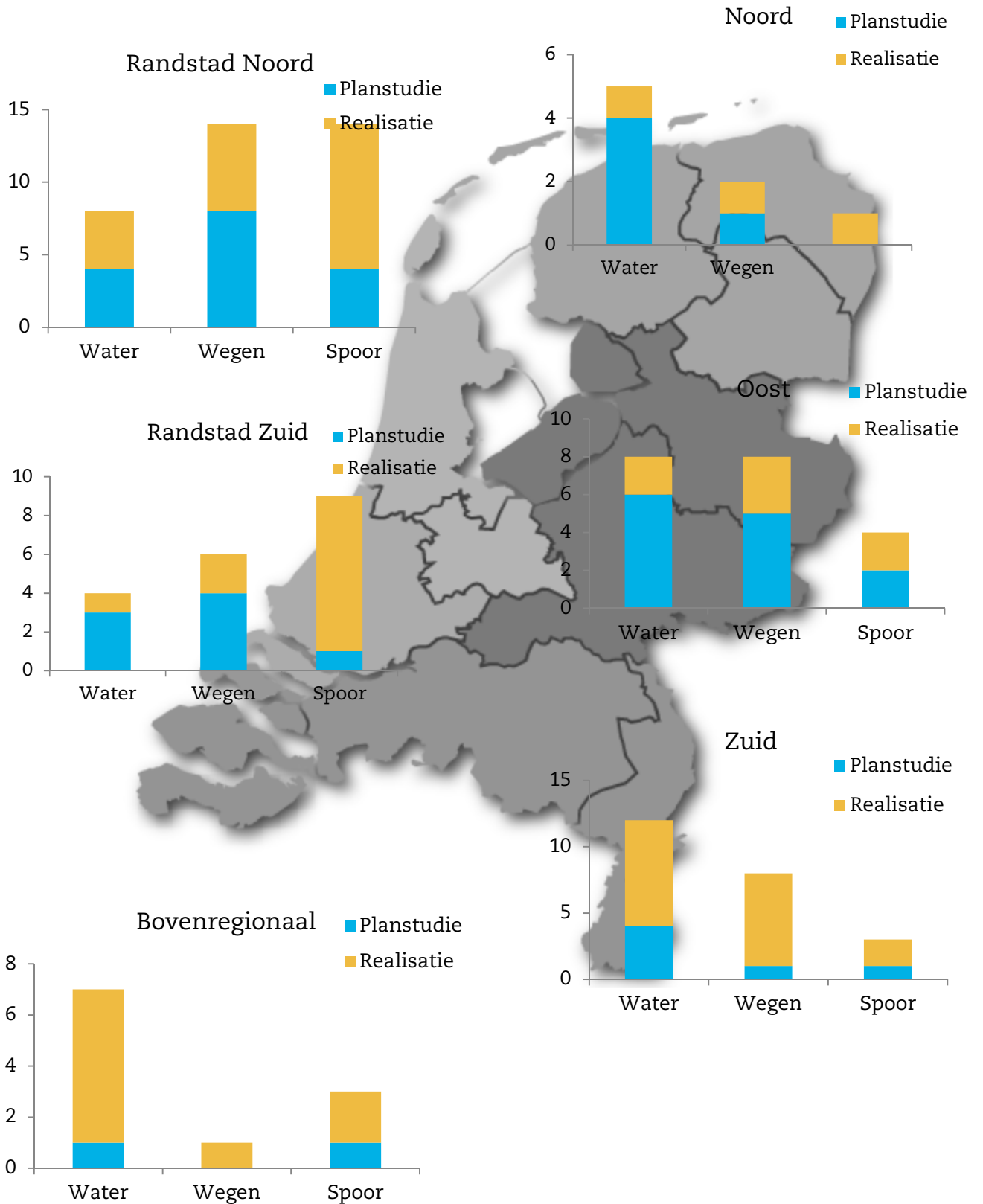


Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

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



Kaart 3.2 Aantal projecten in planstudie- en realisatiefase per regio



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. Daarbij is 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 bijna 120 projecten is in het MIRT een indicatie gegeven van de realisatiekosten en van de periode van oplevering. In totaal hebben in het MIRT 2015 20 projecten vertraging opgelopen in vergelijking met vorig jaar, dat is 17% van het totale aantal beschouwde projecten (tabel 4.1).⁴ Van de verkennings- en planuitwerkingsprojecten zijn 6 projecten vertraagd (12% van het totale aantal in deze fase), van de realisatieprojecten zijn dit er 14 (21% van de realisatieprojecten). Bij hoofdwegen en hoofdvaarwegen zal één op de drie realisatieprojecten later worden opgeleverd dan volgens de planning van vorig jaar.

Het percentage vertraagde projecten voor het totaal ligt in lijn met de voorgaande jaren (figuur 4.1). Opmerkelijk is dat, in afwijking van vorige MIRT's, de vertraging bij de realisatieprojecten groter is dan bij de verkennings- en planuitwerkingsprojecten. Naar type infrastructuur valt op dat de mate van vertraging bij het hoofdwegennet de laatste jaren toeneemt. In het MIRT 2012 was 15% van de hoofdwegenprojecten vertraagd in vergelijking met het jaar daarvoor. In het MIRT 2015 ligt dit op ongeveer een kwart.

Tabel 4.1 Vertraging per type infrastructuur

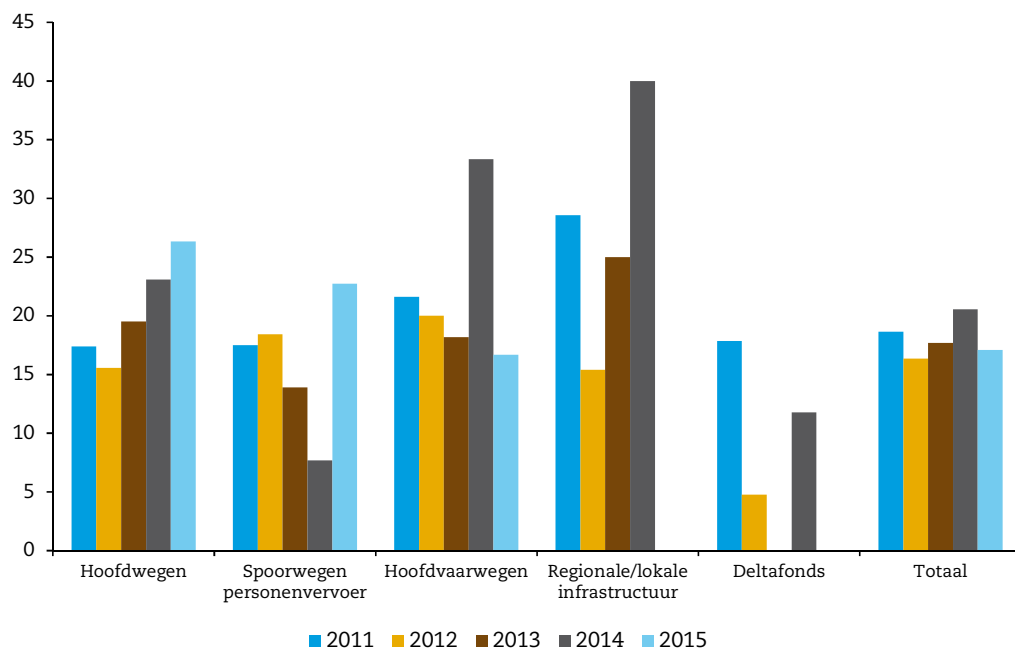
	Vertraagde projecten		Totaal aantal projecten	
	Verkenning/ planuitwerking	Realisatie	Verkenning/ planuitwerking ¹⁾	Realisatie
Hoofdwegennet	3	7	17	21
Spoorwegen pers.verv.	2	3	6	16
Spoorwegen goed.verv.	0	0	1	3
Hoofdvaarwegennet	1	4	17	13
Regionale/lokale infra	0	0	2	7
Deltafonds	0	0	6	8
Totaal	6	14	49	68

1) Voor zover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend.

Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2015. Analyse EIB

⁴ De vertragingen bij het Deltafonds zijn exclusief vertragingen bij de grote projecten op het gebied van waterveiligheid (zoals het HWBP). Deze informatie wordt niet op projectniveau inzichtelijk gemaakt in de Deltafondsbegroting.

Figuur 4.1 Percentage vertraagde projecten per type infrastructuur, 2011-2015



Bron: Infrastructuurfonds/Deltafonds 2001 tot en met 2015. Analyse EIB

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

Economisch Instituut
voor de Bouw

Basisweg 10
1043 AP Amsterdam

Postbus 58248
1040 HE Amsterdam

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

info@eib.nl
www.eib.nl