

Infrastructuurmonitor

MIRT 2014

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

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 2013

Infrastructuurmonitor

MIRT 2014

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

Inhoudsopgave

Conclusies op hoofdlijnen	7
1 Inleiding	11
2 Financiering	13
2.1 Beschikbare financiële middelen	13
2.2 Benodigde financiële middelen	18
3 De infrastructuurprojecten	21
3.1 Aantal en kosten van infrastructuurprojecten	21
3.2 Gemiddelde projectomvang	26
4 De voortgang van de infrastructuurprojecten	29
5 Beheer en onderhoud van infrastructuur	33
Bijlage Vertraagde en geschrapte projecten	35
EIB-publicaties	39

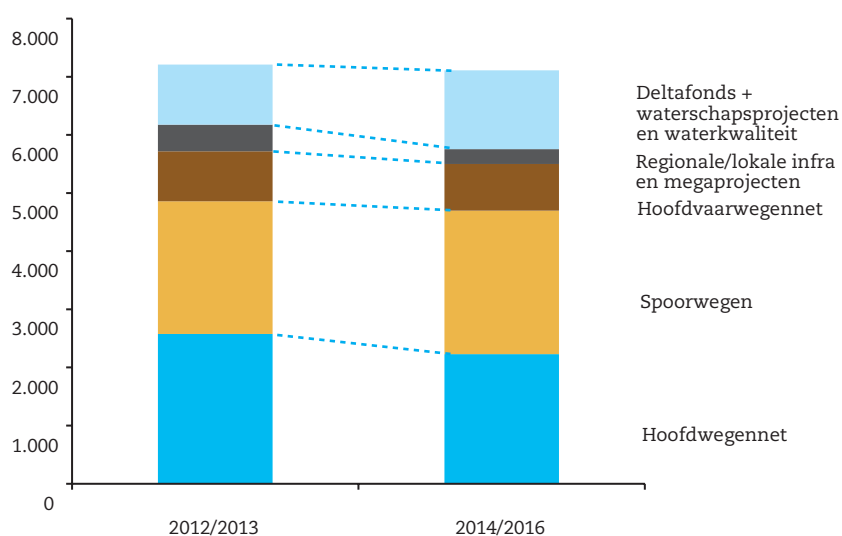
Conclusies op hoofdlijnen

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) brengt periodiek op verzoek van Bouwend Nederland de voortgang bij de realisatie van infrastructuurprojecten in kaart. Bronnen hiervoor zijn het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en de Begroting van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. De belangrijkste conclusies uit de Infrastructuurmonitor MIRT 2014 zijn:

De budgetten voor aanleg en onderhoud van infrastructuur voor de periode 2014-2017 zijn in vergelijking met dezelfde periode in het vorige MIRT met in totaal € 1,2 miljard verlaagd, een daling van 4%

- Voor de periode 2014-2017 is volgens het MIRT 2014 € 28,4 miljard beschikbaar, een verlaging van 4% ten opzichte van de € 29,6 miljard in het vorige MIRT. Deze verlaging komt bovenop de bezuinigingen die in het jaar daarvoor al waren doorgevoerd.
- De invulling van de bezuinigingen (versobering, temporisering of schrappen van projecten) in het MIRT leidt vooral tot dalende uitgaven in 2015 en 2016; in 2014 is nog sprake van een eenmalige stijging, met name bij geïntegreerde contracten rijkswegen en bij waterprojecten.
- De krimp heeft vooral betrekking op aanlegprojecten. De budgetten voor beheer en onderhoud zijn recent juist verhoogd. Voor beheer en onderhoud is over de gehele periode 2014-2017 € 900 miljoen meer beschikbaar dan in het vorige MIRT.
- De onderhoudsimpuls betreft vooral de jaren 2014 en 2015 en komt vooral terecht bij rijkswegen en rijkswaarwegen.
- Op middellange termijn dalen de budgetten voor beheer en onderhoud naar gemiddeld ruim € 2,1 miljard per jaar, maar is nog wel sprake van een intensivering in vergelijking met het vorige MIRT.
- De verlaging van het totale meerjarenbudget voor 2014-2017 ten opzichte van het vorige MIRT

Figuur 1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur voor de komende jaren volgens MIRT 2014 (mln euro per jaar)



Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

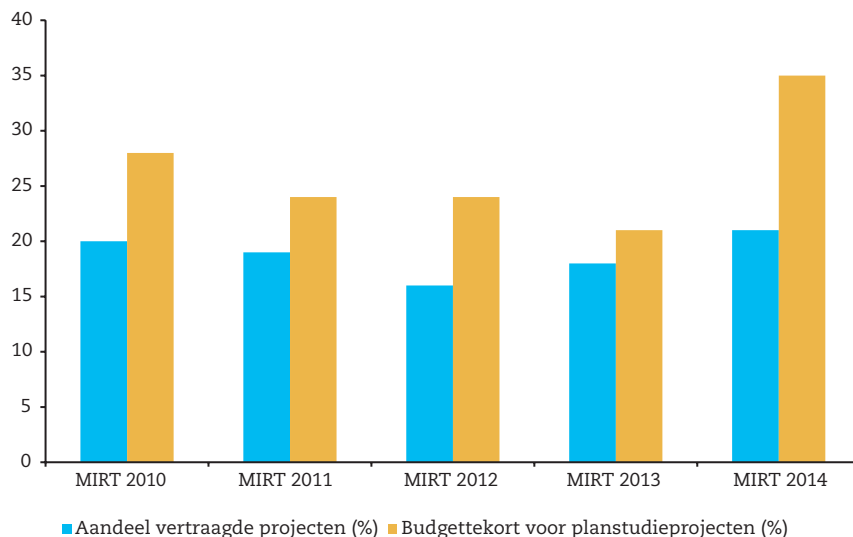
treft met name de rijkswegen (een daling van € 1,6 miljard). Voor waterprojecten is € 230 miljoen meer beschikbaar dan in het vorige MIRT. Bij voorgaande bezuinigingen werden de meerjarenbudgetten voor alle typen infrastructuurprojecten verlaagd.

- In de meerjarenbudgetten treedt in de komende jaren een verschuiving op van wegenprojecten naar waterprojecten (figuur 1). Het aandeel van waterprojecten stijgt van gemiddeld 14% in 2012/2013 naar gemiddeld 19% in de jaren 2014/2016. Omgekeerd daalt het wegeenaandeel in die jaren van 36% naar 31%.

Door bezuinigingen op de aanlegbudgetten neemt het aandeel vertraagde projecten weer toe, ook het tekort voor planstudieprojecten loopt op

- In totaal hebben in het MIRT 2014 29 projecten vertraging opgelopen in vergelijking met de planning van vorig jaar, dat is 21% van het totale aantal beschouwde projecten.
- Vertraging treedt vooral op in de planstudiefase waar ruim één op de drie projecten is vertraagd tegen bijna 15% in de realisatiefase.
- Tot 2012 nam het percentage vertraagde projecten geleidelijk af. In het huidige MIRT is evenals vorig jaar het aandeel vertragingen weer toegenomen (figuur 2).
- Het percentage vertraagde projecten is bij hoofdwegen in dit MIRT verder toegenomen in vergelijking met de afgelopen jaren, bij hoofdvaarwegen is sprake van een sterke stijging. Ook bij projecten uit het Deltafonds zijn relatief meer projecten vertraagd dan in de afgelopen jaren.
- 23 projecten zijn in het MIRT doorgestroomd naar een volgende fase of hebben binnen de planstudiefase een tracébesluit gekregen. In het MIRT 2014 zijn 12 projecten opgeleverd.
- Om de projecten in de planstudiefase na afronding van de procedures direct te kunnen realiseren, zijn onvoldoende middelen beschikbaar. Voor deze projecten (exclusief Deltafonds) is in de periode 2014-2018 € 5,2 miljard nodig terwijl in de begroting € 3,4 miljard is gereserveerd. Dit betekent een tekort van € 1,8 miljard ofwel 35% van het budget dat nodig is.
- Het tekortpercentage ligt, ondanks het uitstel van projecten, hoger dan in het vorige MIRT.
- Binnen het totale projectenbestand in het MIRT is het aandeel van planstudieprojecten in de totale projectkosten gedaald van 36% vorig jaar naar 32% dit jaar.

Figuur 2 Aandeel vertraagde projecten en tekortpercentage planstudieprojecten, MIRT 2010 tot en met MIRT 2014



Bron: MIRT/Deltafonds. Analyse EIB

Randstad Noord heeft het grootste aandeel in de infrastructuurprojecten, dit aandeel is de laatste jaren toegenomen

- Met een aandeel van ruim een derde heeft Randstad Noord (Noord-Holland en Utrecht) het grootste aandeel in de totale projectkosten van het MIRT. Het aandeel ligt hoger dan enkele jaren geleden. De regio Randstad Zuid en de regio Oost vertegenwoordigen elk bijna 15% van de projecten. Het aandeel van bovenregionale projecten neemt de laatste jaren af.
- In Oost en vooral Zuid komen relatief veel waterprojecten voor, het aandeel van spoorwegen is het grootst in Randstad Zuid.

1 Inleiding

Achtergrond

Het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) brengt periodiek sinds midden jaren negentig, op verzoek van Bouwend Nederland, in het project 'Monitoring infrastructuur' de voortgang bij de realisatie van infrastructuurprojecten in kaart. Basis voor de jaarlijkse analyse zijn het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de begroting van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. In de MIRT-monitor is voor zeven typen infrastructuur onderzocht hoeveel financiële middelen beschikbaar zijn voor uitvoering in de periode tot en met 2018 en hoe de voortgang op projectniveau is in vergelijking met vorig jaar.

Infrastructuurmonitor

Deze Infrastructuurmonitor geeft een vooruitblik op de meerjarenbudgetten en –programma's voor de komende vijf jaar. Daarmee ontstaat inzicht in de mogelijkheden voor de gehele infrastructuurmarkt tot 2018. Ook worden de verschuivingen in de budgetten en programma's tussen de verschillende typen infrastructuur en regio's belicht. De Infrastructuurmonitor geeft niet alleen informatie op basis van het meest recente MIRT 2014, maar maakt ook enkele vergelijkingen met de vorige MIRT's. Daarmee ontstaat een beeld van de dynamiek en de verschuivingen in de planning van jaar op jaar.

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

- Beschikbare financiële middelen voor infrastructuur
- Samenstelling van de uitgaven aan infrastructuur
- Benodigde middelen voor infrastructuur
- Tekort aan middelen voor 'tijdige' uitvoering van planstudieprojecten
- Voortgang van individuele infrastructuurprojecten
- Ontwikkelingen in beheer en onderhoud

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

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: verkenningsfase, planstudiefase, realisatiefase

1 Conform de regio-indeling van Bouwend Nederland.

Van projecten in de verkenningsfase zijn geen gegevens voorhanden over projectkosten en uitvoeringstermijnen. De projectomschrijvingen zijn zeer globaal en de uitvoering kan nog op vele manieren worden opgezet. Daarom wordt de voortgang van projecten in de verkenningsfase niet in beeld gebracht. De analyse in de Infrastructuurmonitor MIRT 2014 heeft daarom vooral betrekking op aanleg- en grote onderhoudsprojecten van de hiervoor genoemde typen infrastructuur in de planstudie- en realisatiefase van het MIRT.

Werkwijze

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

Opzet van de rapportage

Dit rapport geeft een overzicht van de voortgang van de infrastructuurprojecten in het Meerjarenprogramma 2014. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de financiering: beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten in de periode tot en met 2018. Daarbij wordt ook specifiek ingegaan op de samenstelling van de uitgaven aan het Deltafonds en op de verschuivingen in de omvang en samenstelling van het infrastructuurbudget door de achtereenvolgende bezuinigingsrondes. Hoofdstuk 3 geeft de verdeling van infrastructuurprojecten naar aantallen, kosten en regio in het MIRT 2014. Hoofdstuk 4 behandelt de voortgang van de infrastructuur op projectniveau. Aangegeven wordt hoeveel vertragingen in het MIRT zijn opgetreden, hoeveel projecten naar een volgende MIRT-fase zijn overgegaan en hoeveel projecten met het huidige MIRT zijn opgeleverd. De informatie uit het MIRT 2014 wordt naast de uitkomsten van de eerdere MIRT-analyses gelegd. Hiermee ontstaat een meerjarig perspectief op de voortgang. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op beheer en onderhoud van infrastructuur.

2 Financiering

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de financiering van de in het MIRT 2014 genoemde projecten. Allereerst volgt een inventarisatie van de beschikbare financiële middelen voor infrastructuurprojecten. Bron hiervoor is de begroting van het Infrastructuurfonds 2014 en van het Deltafonds 2014. Daarbij wordt aangegeven hoe de budgetten in de komende jaren over de verschillende typen infrastructuur zijn verdeeld. Ook wordt een vergelijking gemaakt met de beschikbare budgetten uit voorgaande begrotingen waarmee inzicht ontstaat in de gevolgen van de recente bezuinigingen op infrastructuur. Vervolgens wordt ingegaan op de middelen die nodig zijn om de geplande projecten tijdig te realiseren. Een vergelijking tussen de gereserveerde en de benodigde middelen geeft een indicatie over mogelijke vertragingen in de toekomst.

2.1 Beschikbare financiële middelen

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen voor aanleg en beheer en onderhoud van infrastructuurprojecten voor de periode 2012-2018.

De beschikbare budgetten in 2013 en 2014

Zoals in tabel 2.1 is te zien, is er in 2014 in totaal circa € 7,7 miljard voor infrastructuur beschikbaar. Daarvan betreft circa € 2,8 miljard het hoofdwegennet en bijna € 2,4 miljard is beschikbaar voor spoorwegen. Dit betekent een sterke stijging van het beschikbare budget ten opzichte van 2013 toen € 7,1 miljard beschikbaar was. Een groot deel van de stijging wordt veroorzaakt door een piek in de uitgaven aan geïntegreerde contracten, verkenning en planuitwerking, en beheer, onderhoud en vervanging in het hoofdwegennet. Daarnaast is er een forse stijging in uitgaven aan grote projecten voor de waterveiligheid in het Deltafonds en waterschapsprojecten in het HWBP-2. Figuur 2.1 geeft het verloop van de verdeling van de beschikbare middelen voor de belangrijkste typen infrastructuur grafisch weer voor de periode 2013-2018.

Tabel 2.1 Beschikbare financiële middelen naar hoofdgroepen, 2012-2018 (mln euro, constante prijzen)

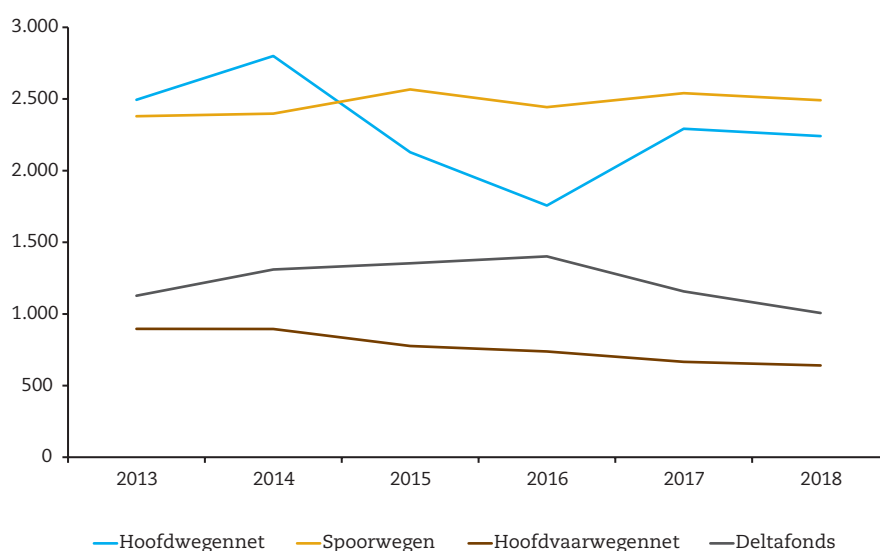
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hoofdwegennet	2.660	2.494	2.800	2.129	1.757	2.292	2.241
Spoorwegen	2.185	2.380	2.398	2.567	2.443	2.541	2.491
Hoofdvaarwegennet	823	897	895	777	739	666	641
Regionale/lokale infrastructuur	239	156	242	120	340	441	342
Megaprojecten verkeer en vervoer	464	59	24	24	16	15	3
Deltafonds	838	875	979	985	941	901	768
Programma HWBP-2							
Waterschapsprojecten	93	173	245	321	414	215	198
Waterkwaliteit	6	79	86	48	46	42	41
Totaal	7.308	7.113	7.670	6.970	6.696	7.113	6.725

Bron: MIRT/Deltafonds 2014, Jaarverslag Infrastructuurfonds 2012. Analyse EIB

De beschikbare budgetten in de periode 2015-2018

De beschikbare middelen vertonen op de middellange termijn een nogal fluctuerend beeld. Gemiddeld over die jaren is € 6,9 miljard beschikbaar. In 2015 is in vergelijking met 2014 sprake van een stevige daling, met name bij het hoofdwegennet, het hoofdvaarwegennet en de regionale/lokale infrastructuur. In 2016 dalen de uitgaven aan het hoofdwegenet eerst nog verder naar circa € 1,8 miljard, om in 2017 en 2018 weer toe te nemen tot gemiddeld € 2,3 miljard. Het lage uitgavenniveau aan de rijkswegen in 2016 wordt voornamelijk veroorzaakt door een dal in de uitgaven aan realisatie, verkenning en planuitwerking, vooral als gevolg van het aflopen van projecten in de jaren ervoor en het temporiseren van projecten in de jaren erna. Daar staat tegenover dat de uitgaven aan spoorwegen en regionale/lokale infrastructuur in de periode 2015-2018 op een hoger niveau komen, respectievelijk gemiddeld € 2,5 miljard en ruim € 300 miljoen.

Figuur 2.1 Beschikbare financiële middelen voor enkele typen infrastructuur, 2013-2018 (mln euro, constante prijzen)



Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

In vergelijking met voorgaande jaren wordt in de begroting voor 2014 in sterkere mate gewerkt met overprogrammering en is hiervoor bij de begrotingsartikelen de term 'investeringsruimte' geïntroduceerd. In bijgaand kader 'Bezuinigingen, investeringsruimte en overprogrammering' wordt dit fenomeen verder toegelicht.

Tabel 2.2 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen van het Deltafonds voor de periode 2013-2018 en een uitsplitsing van de projecten die in de aanlegfase zitten. De bedragen hebben betrekking op zowel realisatie- als (in latere jaren) planstudieprojecten².

² De projecten die per 2013 onderdeel uitmaken van het Deltafonds, stonden in vorige begrotingen onder de Infrastructuurfondsartikelen 11 Hoofdwatersystemen en 16 Megaprojecten niet verkeer en vervoer. Met uitzondering van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR), dit project is verplaatst naar artikel 17 Megaprojecten verkeer en vervoer.

Investeringsruimte, bezuinigingen en overprogrammering

In de planning van het MIRT geeft de investeringsruimte voor een groot aantal jaren aan hoeveel financiële middelen nog beschikbaar zijn voor toekomstige nieuwe projecten. Om invulling te geven aan de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds, heeft de minister van Infrastructuur en Milieu in een brief aan de Tweede Kamer aangekondigd dat in de programmering van projecten een tijdelijke en beheerste overprogrammering zou worden opgenomen. Hiertoe is een deel van de toekomstige investeringsruimte ingezet. In de praktijk zijn veel projecten gevoelig voor vertraging. De overprogrammering moet ervoor zorgen dat vertraging bij individuele projecten niet leidt tot onderbesteding van het beschikbare budget. De overprogrammering wordt vooral toegepast in de verkennings- en planuitwerkingprogramma's waar meer onzekerheid bestaat dan in de realisatiefase. In onderstaande tabel is te zien dat in de periode 2013-2018 er als gevolg van overprogrammering jaarlijks sprake is van een negatieve investeringsruimte, met name in het hoofdwegennet. Jaarlijks gaat het in totaal in deze periode gemiddeld om circa € 60 miljoen. Met deze werkwijze kunnen de meeste infrastructuurprojecten worden gehandhaafd, maar is door rekening te houden met de gevoeligheid voor vertragingen het Infrastructuurbudget in de komende jaren verlaagd.

Investeringsruimte MIRT en Deltafonds, 2013-2018 (mln euro, constante prijzen)						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hoofdwegennet	-38	-43	-38	-42	-40	-33
Spoorwegen	0	-8	0	12	-5	-14
Hoofdvaarwegennet	-12	-11	-10	-9	-6	-5
Deltafonds	-10	-14	-15	-10	-10	-7
Totaal	-59	-77	-62	-49	-60	-59
Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB						

Tabel 2.2 Uitsplitsing Deltafonds, 2013-2018 (mln euro, constante prijzen)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
HWBP-2 Rijksprojecten	13	15	10	38	78	63
Ruimte voor de rivier	159	378	391	257	213	48
Maaswerken	22	35	41	41	24	24
Realisatieprogramma Waterveiligheid	143	116	77	37	3	0
Realisatieprogramma Zoetwatervoorziening	17					
Subtotaal aanleg	355	544	518	372	318	135
Verkenning en planstudie	85	33	44	145	211	265
Beheer, onderhoud en vervanging	181	165	194	201	152	142
Netwerkgebonden kosten	264	252	243	233	229	233
Investeringsruimte	-10	-14	-15	-10	-10	-7
Totaal	875	979	985	941	901	768

Bron: Deltafonds 2014. Analyse EIB

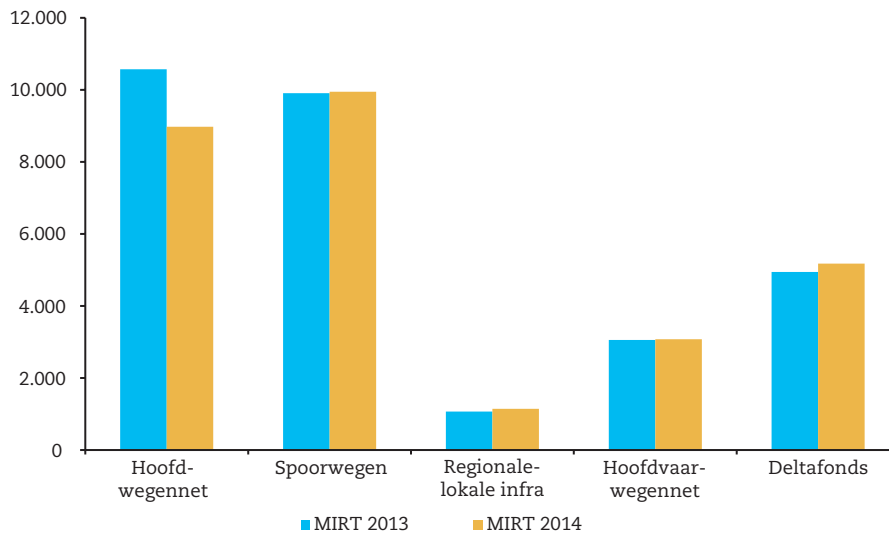
Veranderingen in de meerjarenbudgetten

De beschikbare middelen voor de infrastructuur staan onder sterke druk van bezuinigingen. In het Lente-akkoord en het Regeerakkoord Rutte II is in totaal voor circa € 6,4 miljard aan bezuinigingen op het Infrastructuurfonds opgenomen. Van deze € 6,4 miljard is reeds € 1,3 miljard verwerkt in de begroting van 2013, ten laste van de investeringsruimte in 2024-2028. Voor het Deltafonds is in het Begrotingsakkoord 2013 een bezuiniging van in totaal € 605 miljoen opgenomen voor de periode 2013-2028. Daarnaast is besloten tot het niet uitkeren van de prijsbijstelling voor de tranches 2013 en 2014 (Sociaal akkoord en Begrotingsakkoord 2014). Ook heeft de eerder in het Sociaal akkoord voorgestelde eenmalige impuls van € 300 miljoen voor infrastructuur uiteindelijk geen doorgang gevonden.

Het effect van deze bezuinigingen is te zien door vergelijking van de beschikbare middelen voor de jaren 2014-2017 met de situatie van het vorige MIRT. Figuur 2.2 geeft voor deze periode in totaal een vergelijking per type infrastructuur. In vergelijking met het vorige MIRT zijn de beschikbare budgetten voor 2014-2017 in totaal met circa € 1,2 miljard verlaagd. De bezuinigingen in deze periode zijn met name terecht gekomen bij het hoofdwegennet (een afname van € 1,6 miljard). Een nadere bestudering van de achterliggende cijfers maakt duidelijk dat dit voornamelijk wordt veroorzaakt door een verlaging van het budget voor verkenning en planuitwerking. Het gaat hier met name om versoeringen, temporisering en het schrappen van een aantal (grote) projecten in de verkennings- en planstudiefase. Projecten in het Deltafonds hebben meer budget (€ 230 miljoen) gekregen dan in het vorige MIRT.

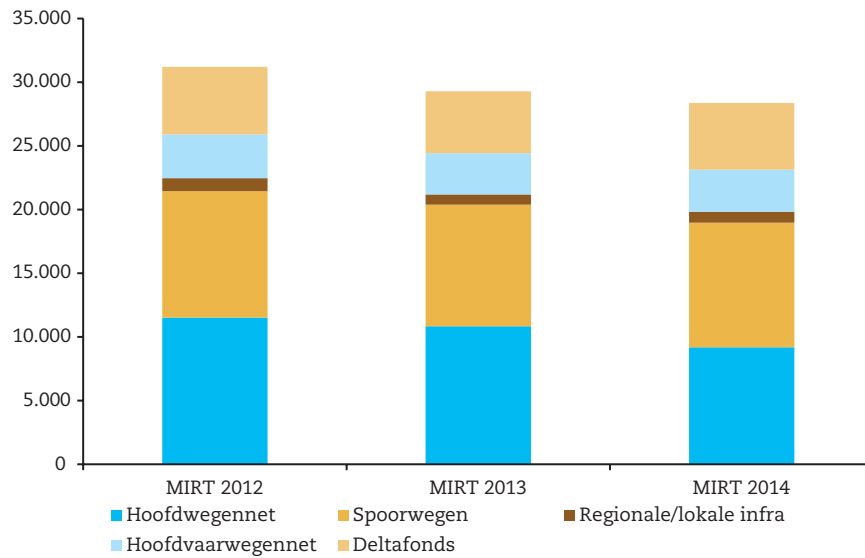
Figuur 2.3 geeft inzicht in het totale beschikbare budget voor de periode 2013-2016 in de meerjarenprogramma's van 2012, 2013 en 2014 verdeeld over de verschillende typen projecten. In de figuur is duidelijk een daling te zien van het totale budget voor deze periode als gevolg van successievelijke bezuinigingsrondes. De som van de bezuinigingsmaatregelen in het MIRT 2014 ten opzichte van het MIRT 2013 voor de periode 2013-2016 komt neer op circa 3%. In vergelijking met het MIRT 2012 bedraagt de daling voor deze twee jaren in totaal circa 9%. De bezuiniging in het vorige MIRT had betrekking op alle typen infrastructuur, in het meest recente MIRT is zoals gezegd met name gekort op het budget voor het hoofdwegennet.

Figuur 2.2 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur volgens MIRT 2013 en MIRT 2014, meerjarentotaal 2014-2017 (mln euro)



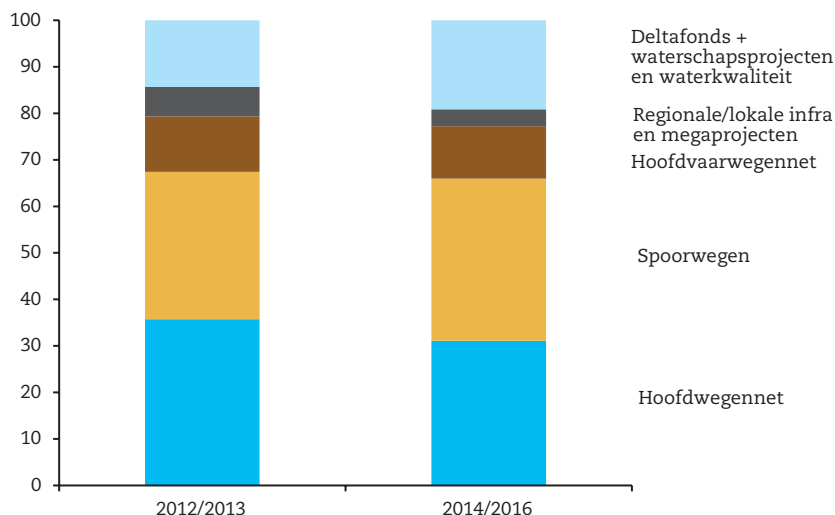
Bron: MIRT en Deltafonds 2013/2014, Begroting I&M 2013/2014. Analyse EIB

Figuur 2.3 Verdeling totale beschikbare financiële middelen volgens MIRT 2012, 2013 en 2014, meerjarentotaal 2013-2016 (mln euro)



Bron: MIRT 2012-2014. Analyse EIB

Figuur 2.4 Gemiddelde verdeling van de beschikbare financiële middelen, 2012/2013 en 2014/2016 (%)



Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

Figuur 2.4 geeft op basis van het meest recente MIRT in meerjarig perspectief de verdeling van de beschikbare financiële middelen over de hoofdgroepen. Hieruit blijkt dat in de komende jaren een vrij sterke verschuiving optreedt binnen de beschikbare budgetten, waarbij het aandeel van waterprojecten toeneemt van gemiddeld 14% in 2012/2013 naar gemiddeld 19% in 2014/2016. Omgekeerd daalt het aandeel van het hoofdwegennet van 36% naar 31%. Tevens laten regionale/lokale infrastructuur en megaprojecten een daling zien als gevolg van de voltooiing van de landaanwinning van de Tweede Maasvlakte. Het spoorwegenbudget blijft redelijk stabiel, waardoor het aandeel binnen het dalende totaalbudget in de komende jaren iets toeneemt.

Naast bezuinigingen hebben ook andere factoren invloed op de dynamiek in de meerjarenbudgetten, zoals verschuiving van prioriteiten tussen projecten, verandering in de voortgang van individuele projecten en veranderingen in de scope van projecten. Het effect van deze factoren op de dynamiek in de meerjarencijfers is echter veel minder dan het effect van de bezuinigingen.

2.2 Benodigde financiële middelen

De financiële middelen die in het Infrastructuurfonds voor de periode 2014-2018 voor infrastructuur zijn uitgetrokken, zijn voor het overgrote deel bestemd voor projecten die momenteel in de realisatiefase staan³. Tevens zijn middelen gereserveerd voor projecten die nu nog in de planstudiefase staan maar die te zijner tijd zullen doorstromen naar de realisatiefase. Of deze reservering voldoende is, kan worden beoordeeld door te bezien hoeveel financiële middelen nodig zouden zijn voor realisatie van de planstudieprojecten direct in aansluiting op het doorlopen van de verschillende procedures⁴.

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

⁴ Er wordt in dit onderzoek vanuit gegaan dat met een succesvolle afronding van de procedures de urgentie is erkend en dat derhalve zo spoedig mogelijk met de uitvoering zou kunnen worden begonnen. Dat wil zeggen: als dit niet bekend is dan 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.

Op deze wijze kan per project worden berekend hoeveel middelen in de komende jaren nodig zouden zijn bij een directe doorstroming van planstudieprojecten naar de realisatiefase. Ook kan worden aangegeven welk deel hiervan drukt op de periode 2014-2018. 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 planstudieprojecten⁵.

Hieruit komen de volgende zaken naar voren:

- Wanneer de planstudieprojecten (exclusief Deltafonds) zouden worden uitgevoerd direct aansluitend aan het doorlopen van de procedures, is hiervoor in de periode 2014-2018 circa € 5,2 miljard nodig⁶.
- Volgens de begroting is voor deze periode € 3,4 miljard beschikbaar, zodat er een tekort resulteert van circa € 1,8 miljard ofwel 35% van het budget dat nodig is (laatste rij van tabel 2.3).

Ondanks dat een groot deel van de beschikbare middelen gereserveerd is voor het hoofdwegen-net (€ 1,4 miljard van de € 3,4 miljard), heeft het tekort in absolute zin vooral betrekking op hoofdwegenprojecten (€ 1 miljard van de € 1,8 miljard). Bij realisatie van de hoofdvaarwegenprojecten in de planstudiefase direct aansluitend op het afronden van de procedures zou ruim € 700 miljoen extra nodig zijn. Dat is ongeveer 70% van het benodigde budget.

Tabel 2.3 Benodigde financiële middelen voor 'tijdige' uitvoering van planstudieprojecten per type infrastructuur, meerjarentotaal 2014-2018 (mln euro)

	Hoofd- wegen	Hoofd- vaarwegen	Spoor- wegen	Regionale/ lokale infrastructuur	Totaal
Totale projectkosten	7.101	1.341	2.526	344	11.312
Benodigd 2014-2018	2.453	1.038	1.486	260	5.238
In % van totale projectkosten	35	77	59	76	46
Beschikbaar 2014-2018	1.434	322	1.519	114	3.389
Saldo 2014-2018 ¹	-1.019	-717	33	-146	-1.848
Saldo (%)	-42	-69	2	-56	-35

1 Beschikbare middelen minus benodigde middelen

Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

⁵ De planstudieprojecten van het Deltafonds zijn projecten die in de oude systematiek onder het artikel Hoofd-watersystemen zouden vallen.

⁶ 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.

De tekortpercentages lopen sterk uiteen tussen de verschillende typen infrastructuur. Dit was in het verleden ook het geval. Tabel 2.4 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 planstudiefase is opgenomen. Verschuivingen in aantallen projecten en/of de kostenramingen van deze projecten hebben effect op de benodigde middelen.

De gevolgen van de recente bezuinigingen zijn duidelijk terug te zien in de tekortpercentages. Als gevolg van overprogrammering en temporiserings zijn de tekortpercentages van hoofdwegen en hoofdvaarwegen flink opgelopen in vergelijking met vorig jaar. Het tekortpercentage van spoorwegen personenvervoer is daarentegen juist afgenomen. Dit heeft te maken met het beperkte aantal projecten in de planstudiefase en met het redelijk op peil blijven van de budgetten. Opmerkelijk is dat het tekortpercentage hoger ligt dan vorig jaar, ondanks het uitstel van projecten.

Tabel 2.4 **Vergelijking tekort voor enkele typen infrastructuur, 2011-2014 (%)**

	MIRT 2011	MIRT 2012	MIRT 2013	MIRT 2014
Hoofdwegen	-22	-25	-13	-42
Hoofdvaarwegen	-20	48	-39	-69
Regionale/lokale infrastructuur	-31	-88	-62	-56
Spoorwegen	-28	-15	-16	+2
Totaal	-24	-24	-21	-35

Bron: MIRT 2011-2014. Analyse EIB

3 De infrastructuurprojecten

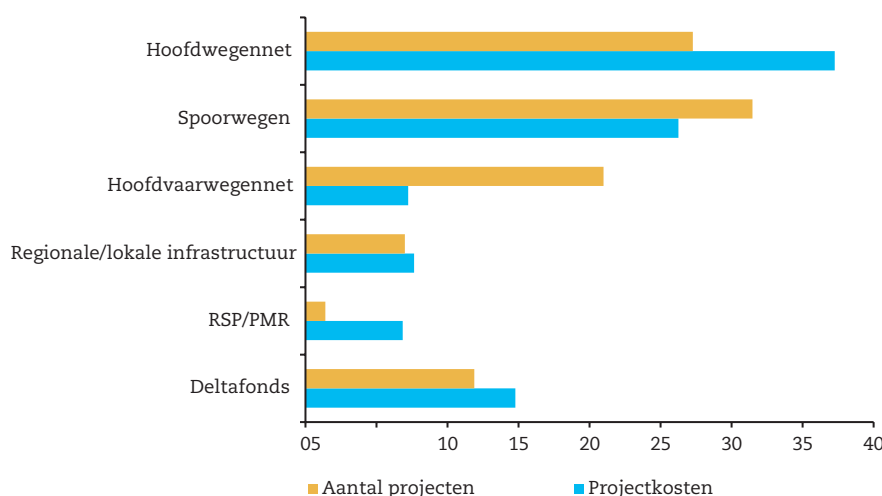
In dit hoofdstuk worden de infrastructuurprojecten in de realisatie- en de planstudiefase nader beschreven en ingedeeld naar regio. Gekeken wordt naar de verdeling van het aantal projecten en de totale projectkosten naar type infrastructuur en regio. Vervolgens wordt ingegaan op de gemiddelde projectomvang.

3.1 Aantal en kosten van infrastructuurprojecten

Het MIRT 2014 bevat 143 infrastructuurprojecten in de planstudie- en realisatiefase (voor zover de projectkosten bekend zijn en er besluitvorming heeft plaatsgevonden of zal plaatsvinden in de periode tot 2018). De verdeling van dit aantal projecten over de verschillende typen infrastructuur is weergegeven in figuur 3.1. De projecten Regio Specifiek Pakket (RSP) en Project Mainport Rotterdam (PMR) staan apart vermeld. De meeste projecten komen voor bij het hoofdwegennet en bij spoorwegen. Beide typen hebben een aandeel van circa 30% van het aantal projecten. De verdeling van de totale projectkosten naar type infrastructuur wijkt af van de verdeling van het aantal projecten. Circa 37% van de totale projectkosten betreft het hoofdwegennet, 25% van de totale projectkosten betreft het spoorwegennet. De wegenprojecten zijn dus gemiddeld grote projecten. Het aandeel van het hoofdvaarwegennet in de totale projectkosten is minder dan 7%, het aandeel in het aantal projecten is 21%. Het betreft hier dus gemiddeld veel kleinere projecten dan bij de andere typen infrastructuur. Het Deltafonds vertegenwoordigt 15% van de totale projectkosten en 12% van het totale aantal projecten. Op de gemiddelde projectomvang wordt in paragraaf 3.2 verder ingegaan.

In tabel 3.1 is te zien dat de totale kosten van projecten in de planstudie- en realisatiefase ruim € 44 miljard bedragen. Het realisatieprogramma van het Deltafonds bestaat hier, zoals uiteengezet in tabel 2.2, uit het HWBP-2 Rijksprojecten, Ruimte voor de rivier, Maaswerken, Realisatieprogramma Waterveiligheid en Realisatieprogramma Zoetwatervoorziening. De kosten van alle

Figuur 3.1 Verdeling aantal projecten en projectkosten naar type project, MIRT 2014 (%)



Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

projecten in de planstudiefase bedragen circa € 14,2 miljard en de kosten van de projecten in de realisatiefase komen uit op € 30,1 miljard. Ten opzichte van vorig jaar is een verschuiving opgetreden in de verhouding tussen planstudie- en realisatieprojecten. In het MIRT 2013 maakten projecten in de realisatiefase circa 64% van de totale kosten uit, in het MIRT 2014 is dat circa 68%. Het aandeel planstudie ging dus van 36% vorig jaar naar 32% dit jaar. Dit komt door het naar voren halen van projecten in de afgelopen jaren en het temporiseren van planstudieprojecten in het kader van de bezuinigingen.

Tabel 3.1 Kosten van projecten in de planstudie- en realisatiefase per regio, MIRT 2014 (mln euro)

	Boven- regionaal	Noord	Oost	Randstad Noord	Randstad Zuid	Zuid	Totaal
Planstudie							
Hoofdwegennet		551	1.039	4.801	710		7.101
Spoorwegen pv	1.334		43	992			2.369
Spoorwegen gv					157		157
Reg/lok infrastructuur				76		268	344
Hoofdvaarwegennet		144	258	875	32	32	1.341
RSP		1.883					1.883
Deltafonds		3		842	71	121	1.037
Subtotaal planstudie	1.334	2.581	1.340	7.586	970	421	14.232
Realisatie							
Hoofdwegennet	2.086	193	583	4.001	1.247	1.323	9.433
Spoorwegen pv	3.204	199	1.675	2.437	968	58	8.541
Spoorwegen gv	188		154		244		586
Reg/lok infrastructuur			71	1.470	1.506		3.047
Hoofdvaarwegennet	211	286	53	70	2	1.243	1.865
PMR					1.152		1.152
Deltafonds	2.513		2.451			554	5.518
Subtotaal realisatie	8.202	678	4.987	7.978	5.119	3.178	30.142
Totaal planstudie en realisatie	9.536	3.259	6.327	15.564	6.089	3.599	44.374
%	21	7	14	35	14	8	100

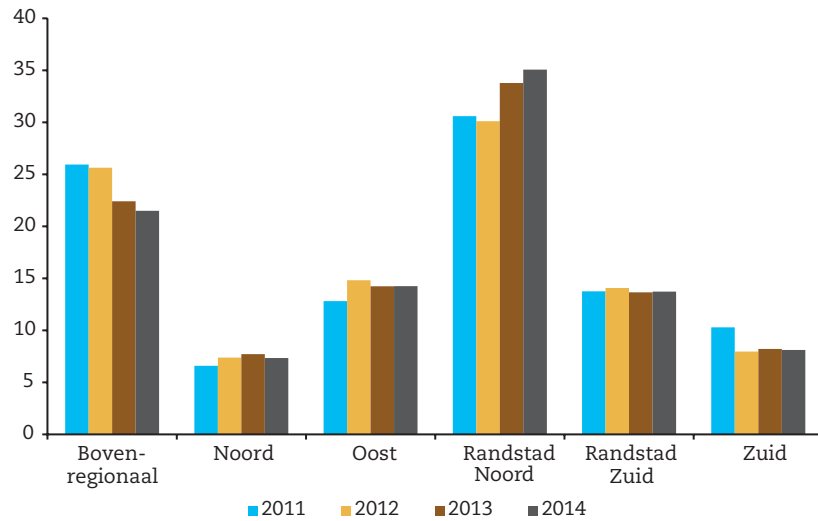
Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

Regionale verdeling

Ruim een derde van de totale projectkosten betreft projecten in Randstad Noord. Regio's Oost en Randstad Zuid zijn goed voor ieder circa 14% van het totaal. Circa 21% van de totale projectkosten betreft bovenregionale projecten. Figuur 3.2 geeft de verdeling van de totale projectkosten (planstudie- en realisatieprojecten) per regio volgens het MIRT van de jaren 2011 tot en met 2014. Het aandeel van Randstad Noord neemt gestaag toe. Daarnaast is in meerjarig perspectief een toename zichtbaar in de regio's Noord (vooral door het RSP) en Oost. Dit gaat voornamelijk ten koste van het aandeel van bovenregionale projecten.

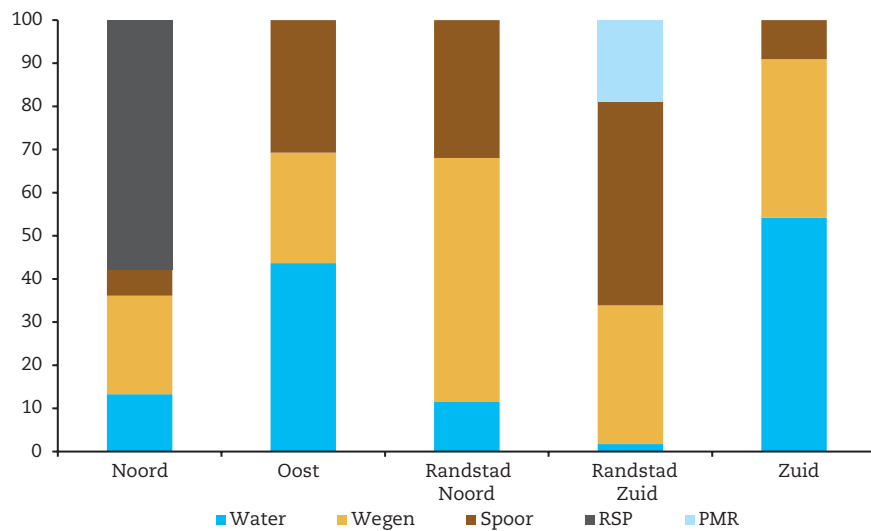
Het is interessant te bezien hoe in de verschillende regio's het bestand aan infrastructuurprojecten is opgebouwd naar type. Figuur 3.3 geeft hiervan een beeld. De samenstelling loopt vrij sterk

Figuur 3.2 Verdeling totale projectkosten naar regio, MIRT 2011-2014 (%)



Bron: MIRT 2011-2014, Deltafonds 2013 en 2014. Analyse EIB

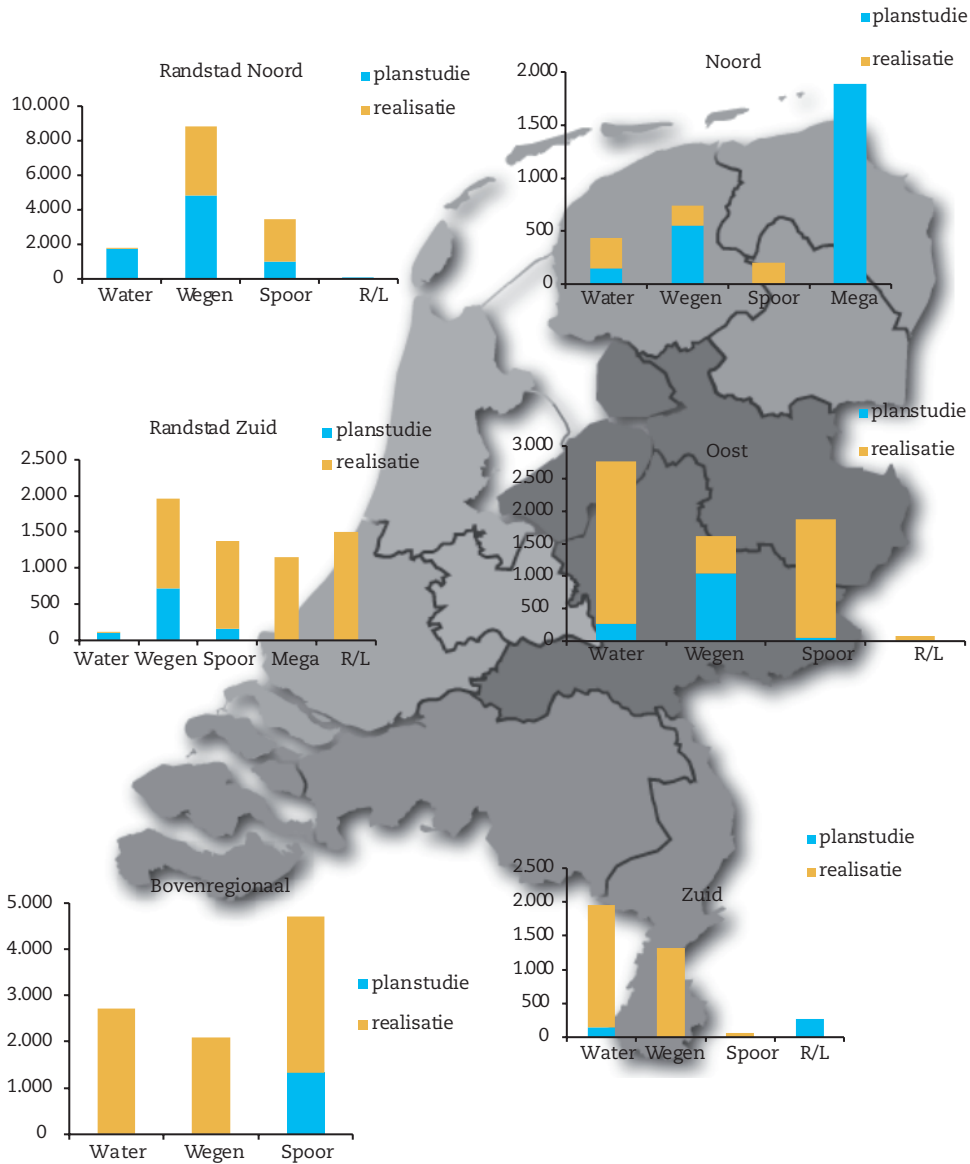
Figuur 3.3 De projectenstructuur per regio, MIRT 2014 (%)¹



1 Spoor is inclusief regionale/lokale infrastructuur

Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

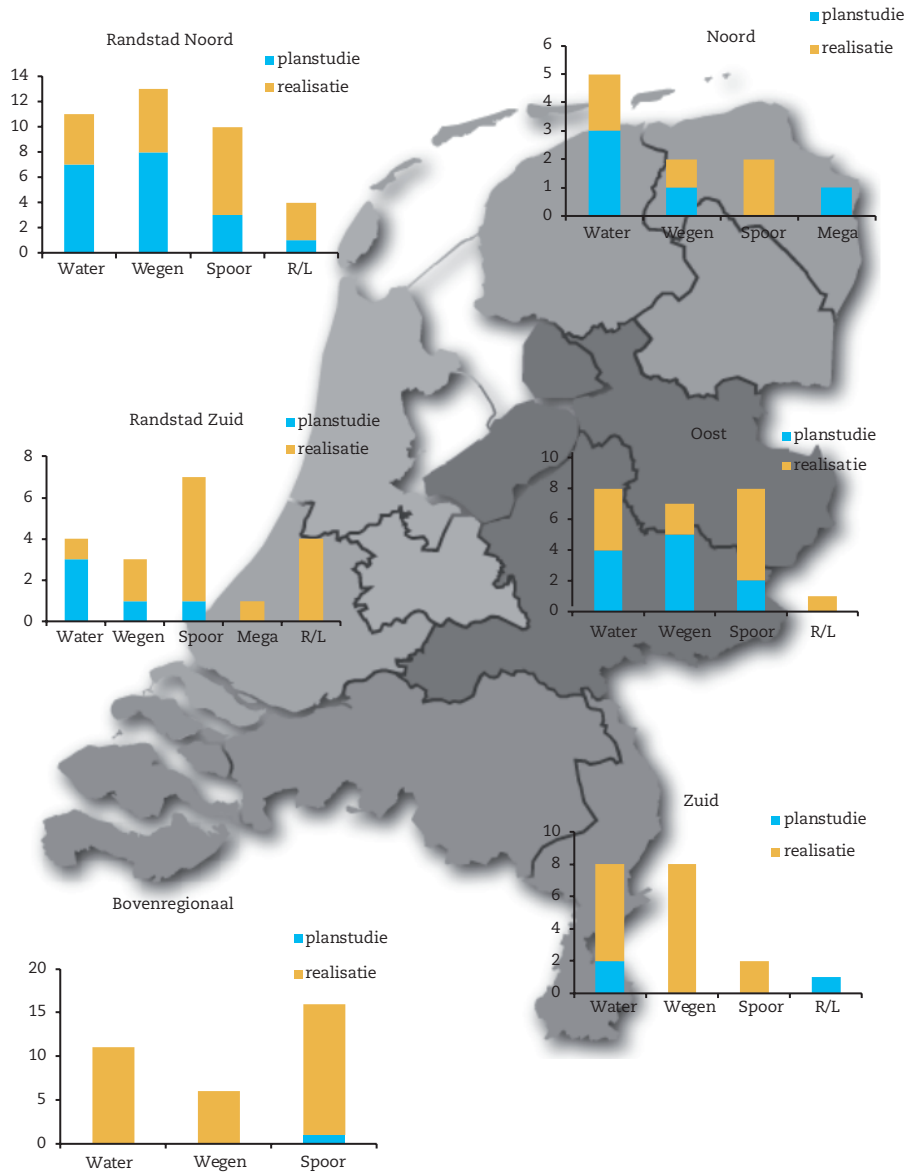
Kaart 3.1 Totale projectkosten in planstudiefase en realisatiefase per regio (mln euro)¹



1 R/L is regionale/lokale infrastructuur

Bron: MIRT 2014. Analyse EIB

Kaart 3.2 Aantal projecten in planstudiefase en realisatiefase per regio¹



1 R/L is regionale/lokale infrastructuur

Bron: MIRT 2014. Analyse EIB

uiteen. In Randstad Noord vertegenwoordigt het hoofdwegennet ruim de helft van de totale projectkosten. In de andere regio's ligt dit aandeel tussen 23% en 37% van de totale regionale projectkosten. Het aandeel van waterprojecten is heel groot in de regio's Zuid (54% van de totale regionale projectkosten) en Oost (44%). Spoorprojecten zijn het belangrijkste in Randstad Zuid. In Noord valt het grote aandeel van het Regio Specifiek Pakket (RSP) in de totale projectkosten op. In de praktijk betreft dit vooral wegen- en openbaarvervoerprojecten.

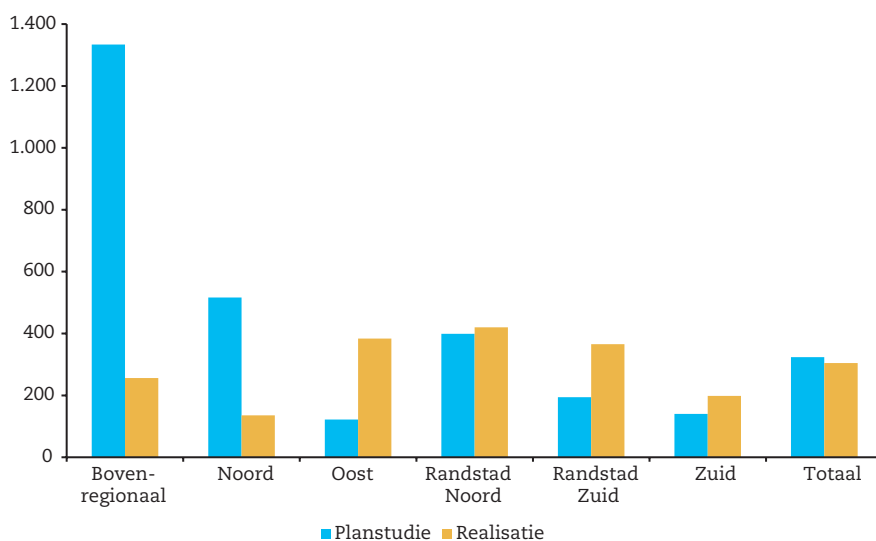
De kaarten 3.1 en 3.2 geven voor de verschillende regio's een overzicht van de totale projectkosten respectievelijk het aantal projecten van de verschillende typen infrastructuur. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen planstudie- en realisatieprojecten.

3.2 Gemiddelde projectomvang

De gemiddelde omvang van projecten in het MIRT 2014 voor de verschillende regio's en typen infrastructuur is weergegeven in de figuren 3.4 en 3.5. Daarbij wordt steeds onderscheid gemaakt tussen planstudieprojecten en realisatieprojecten.

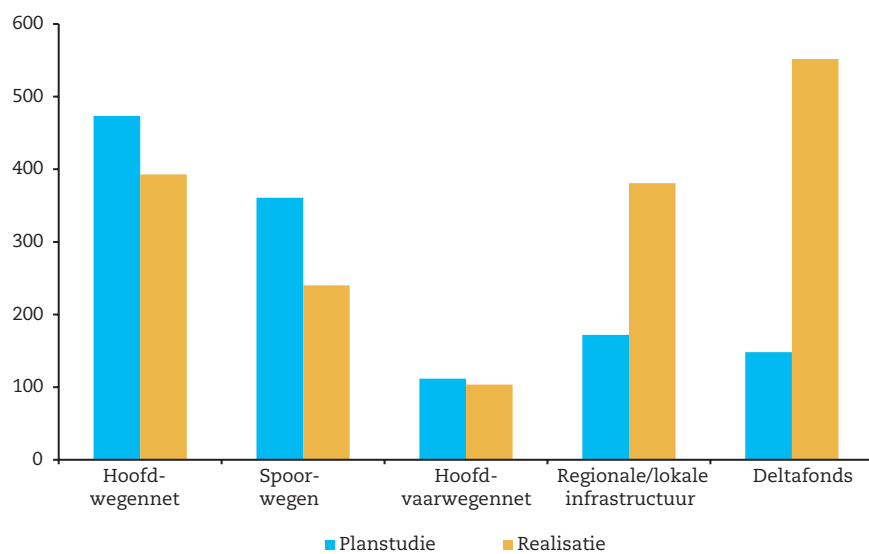
Binnen het totale projectenbestand zijn de planstudieprojecten gemiddeld genomen nagenoeg even groot als de realisatieprojecten (€ 325 miljoen respectievelijk € 300 miljoen, zie figuur 3.4). In vergelijking met het vorige MIRT is dit een belangrijke verandering toen de planstudieprojecten gemiddeld 50% groter waren dan de realisatieprojecten. De regionale verschillen in de gemiddelde projectomvang van planstudieprojecten zijn aanzienlijk. Bij bovenregionale projecten en projecten in Randstad Noord gaat het om grootschalige projecten en programma's als de A1/A6/A9 (SAA), Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), OV-SAAL en het HWBP-2. In regio Noord wordt de grote gemiddelde projectomvang bepaald door het RSP-programma. In de realisatiefase zal dit programma in een groot aantal deelprojecten worden uitgevoerd. In de realisatiefase van het MIRT zijn de regionale verschillen in de gemiddelde projectomvang veel kleiner. Ook per type infrastructuur zijn er vrij grote verschillen in de gemiddelde projectomvang (figuur 3.5). Gemiddeld grote projecten komen in de planstudiefase voor bij het hoofdwegennet en bij spoorwegen personenvervoer. In de realisatiefase komen gemiddeld grote projecten voor bij de regionale/lokale infrastructuur en het Deltafonds.

Figuur 3.4 Gemiddelde omvang van projecten per regio, MIRT 2014 (mln euro)



Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

Figuur 3.5 Gemiddelde omvang van projecten per type infrastructuur, MIRT 2014 (mln euro)



Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

4 De voortgang van de infrastructuurprojecten

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

In het onderzoek is de voortgang van 141 projecten⁷ in beeld gebracht. In totaal hebben in het MIRT 2014 29 projecten vertraging opgelopen in vergelijking met vorig jaar, dat is 21% van het totale aantal beschouwde projecten (tabel 4.1). Van de planstudieprojecten zijn 16 projecten vertraagd (37% van het totale aantal planstudieprojecten), van de realisatieprojecten zijn dit er 13 (13% van de realisatieprojecten). De vertragingen bij het Deltafonds zijn exclusief vertragingen bij projecten van het HWBP-2 en het nHWBP. Deze informatie wordt niet op projectniveau inzichtelijk gemaakt in de Deltafondsbegroting. Uit de 4e voortgangsrapportage van het HWBP-2 blijkt op basis van de uitgavenreeksen dat in vergelijking met eerdere voortgangsrapportages er flinke vertragingen zijn in 2013 en 2014 en dat een groter deel van het programma na 2017 tot uitvoering komt.

Tabel 4.1 Vertraging per type infrastructuur

	Aantal vertraagde projecten		Totaal aantal projecten	
	Planstudie ¹	Realisatie	Planstudie ¹	Realisatie
Hoofdwegennet	8	1	15	24
Spoorwegen personenvervoer	0	3	6	33
Spoorwegen goederenvervoer	0	1	1	5
Hoofdvaarwegennet	5	5	12	18
Regionale/lokale infrastructuur	1	3	2	8
Deltafonds	2	0	7	10
Totaal	16	13	43	98

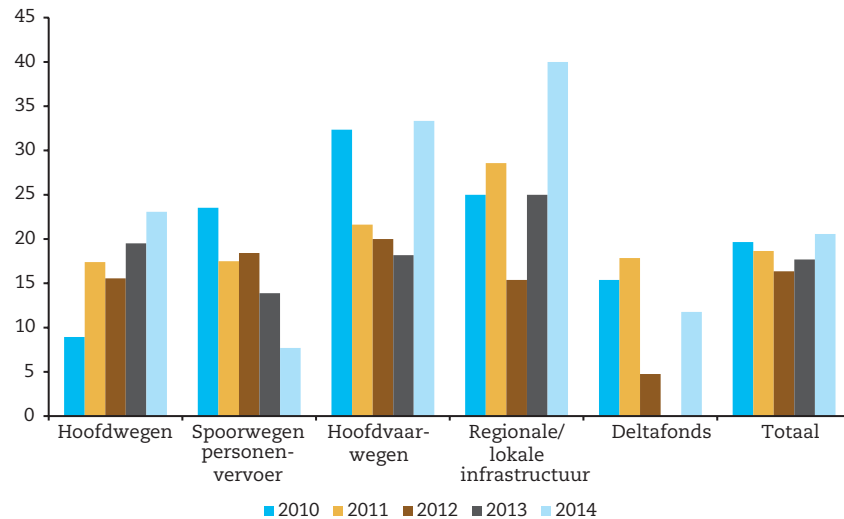
1 Voor zover projectkosten en uitvoeringsperiode bekend

Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

In de meerjarenprogramma's van 2010 tot en met 2012 was sprake van een lichte daling van jaar op jaar van het percentage vertraagde projecten. In het MIRT 2010 was 20% van de projecten vertraagd, in 2012 was dit 16%. In het vorige MIRT kwam het aandeel vertraagde projecten weer wat hoger te liggen en dit heeft zich in het meest recente MIRT doorgezet naar 21%. Het percentage vertraagde projecten is bij hoofdwegen in dit MIRT verder toegenomen in vergelijking met de afgelopen jaren, bij hoofdvaarwegen is sprake van een sterke stijging. Ook bij projecten uit het Deltafonds zijn relatief meer projecten vertraagd.

⁷ Dit is exclusief vijf megaprojecten.

Figuur 4.1 Percentage vertraagde projecten per type infrastructuur, MIRT 2010-2014



Bron: MIRT 2010-2014, Deltafonds 2013 en 2014. Analyse EIB

Een ander aspect van de voortgang van infrastructuurprojecten betreft de overgang van projecten naar een volgende fase in het MIRT-proces of oplevering van het project (tabel 4.2). Binnen de fasen van het MIRT gaat het om projecten die zijn overgegaan binnen de planstudiefase van bestemd naar gebonden, van gebonden naar verplicht of van de planstudiefase naar de realisatiefase. Ook zijn projecten meegenomen die binnen de planstudiefase een tracébesluit hebben gekregen. Een volgende stap of fase-overgang in het MIRT-proces brengt uitvoering van het project dichterbij. In het MIRT 2014 zijn in totaal 23 projecten naar een volgende fase overgegaan. Twaalf projecten hebben een faseovergang gehad binnen de planstudiefase of hebben een tracébesluit gekregen. Elf projecten zijn doorgestroomd van de planstudie- naar de realisatiefase. De meeste faseovergangen hebben plaatsgevonden bij projecten in de categorie hoofdwegen. Naast de doorstroming binnen het MIRT is oplevering van projecten een belangrijk element van de voortgang. In totaal zijn twaalf projecten opgeleverd.

Tabel 4.2 Aantal fase-overgangen per type infrastructuur, MIRT 2014

	Planstudie	Realisatie	Opgeleverd
Hoofdwegennet	6 ¹	6	9
Spoorwegen personenvervoer	1	1	0
Spoorwegen goederenvervoer	1	0	0
Hoofdvaarwegennet	1	1	2
Regionale/lokale infrastructuur	1 ¹	3	1
Deltafonds	2	0	0
Totaal	12	11	12

1 Waarvan één tracébesluit

Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

5 Beheer en onderhoud van infrastructuur

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

In tabel 5.1 worden de beschikbare middelen voor beheer en onderhoud weergegeven zoals die in de begroting Infrastructuurfonds 2014 en het Deltafonds 2014 staan. Voor de periode 2013-2015 liggen de budgetten op gemiddeld € 2,4 miljard per jaar, daarna neemt dit af naar ruim € 2,1 miljard per jaar. Voor 2014 wordt een stijging voorzien van het totale onderhoudsbudget. Bij het hoofdwegennet en de hoofdvaarwegen is in 2014 sprake van een toename. Het beheer- en onderhoudsbudget voor spoorwegen daalt in 2014. Figuur 5.1 geeft de ontwikkeling van de budgetten voor beheer en onderhoud per type infrastructuur grafisch weer vanaf 2012.

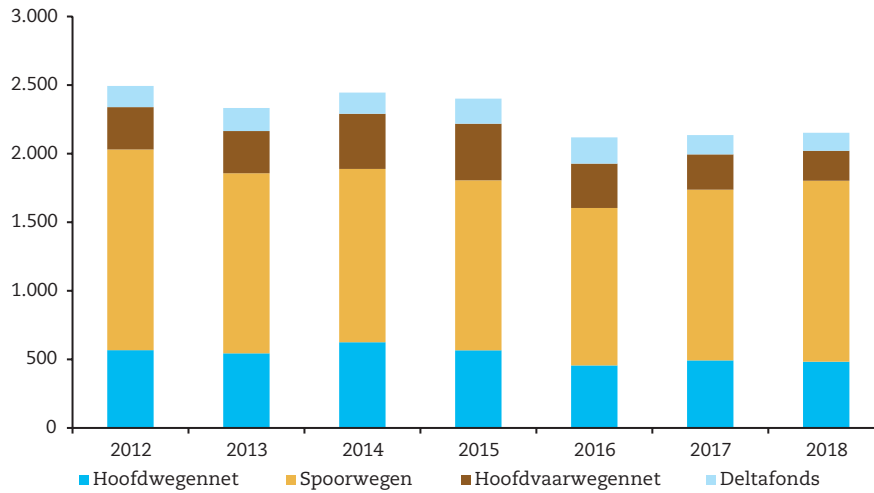
Tabel 5.1 Beschikbare financiële middelen voor beheer en onderhoud vanuit de rijksbegroting, 2012-2018 (mln euro)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hoofdwegennet	567	545	625	566	456	493	483
Spoorwegen	1.464	1.312	1.264	1.239	1.148	1.245	1.319
Hoofdvaarwegennet	309	308	402	413	324	257	219
Deltafonds	154	168	154	183	191	141	131
Totaal	2.494	2.333	2.445	2.401	2.118	2.136	2.152

Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

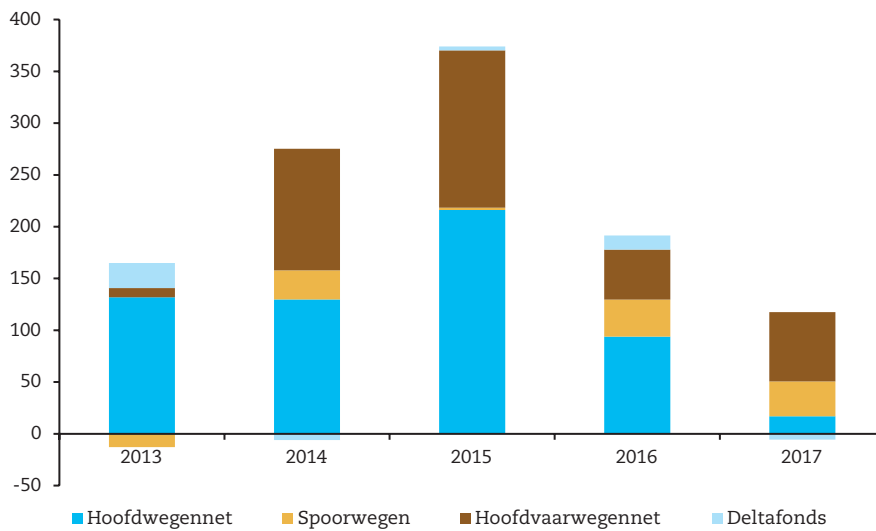
In vergelijking met vorig jaar zijn in het meest recente MIRT de budgetten voor beheer en onderhoud sterk verhoogd, met name voor de jaren 2014 en 2015. Bij het invullen van de bezuinigingen op de rijksuitgaven is bij de infrastructuur vooral gekozen voor temporisering van aanlegprojecten en is meer geld beschikbaar gekomen om de bestaande infrastructuur op orde te houden. Figuur 5.2 geeft inzicht in het verschil in onderhoudsbudget per type infrastructuur voor het MIRT 2014 ten opzicht van het MIRT 2013 voor de periode 2013-2017. Met name de onderhoudsbudgetten van het hoofdwegennet en het hoofdvaarwegennet hebben een impuls gekregen. Bij het hoofdwegennet gaat het om een impuls oplopend tot bijna € 220 miljoen in 2015. Het onderhoudsbudget voor het hoofdvaarwegennet ligt in 2015 € 150 miljoen hoger dan in het vorige MIRT. In totaal bedraagt de intensivering circa € 1,1 miljard voor de gehele periode van 2013-2017 in vergelijking met het vorige MIRT.

Figuur 5.1 Ontwikkeling onderhoudsbudgetten per type infrastructuur, 2012-2018 (mln euro, constante prijzen)



Bron: MIRT/Deltafonds 2014. Analyse EIB

Figuur 5.2 Verschil in onderhoudsbudget per type infrastructuur MIRT 2014 t.o.v. MIRT 2013, 2013-2017 (mln euro, constante prijzen)



Bron: MIRT/Deltafonds 2013 en 2014. Analyse EIB

Bijlage Vertraagde en geschrapte projecten

Tabel B1 Vertraagde projecten realisatieprogramma

Type infrastructuur	Project	Vorig MIRT	Huidig MIRT	Aantal jaren vertraging
Hoofdwegen	A50 Ewijk-Valburg	2014	2015	1
Spoorwegen	PHS DSSU (inclusief voorinvesteringen)	2012	2012/2015	max. 3
	Den Haag CS perronsporen 11 en 12	2015	2018	3
	Breda Centraal (t.b.v. NSP)	2015	2016/2017	1 à 2
	Geluidsmaatregelen Zeeuwse lijn	2014	2014/2016	max. 2
Hoofdvaarwegen	Quick Wins Binnenhavens	2012	2009-2015	
	Walradar Noordzeekanaal	2012	2014	2
	Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen	2013	2016	3
	Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis)	2015	2016	1
	Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va	2015	2017	2
Regionale/ lokale infrastructuur	Rotterdamsebaan	2019-2021	2020-2022	1
	HOV-NET Zuid-Holland Noord (voorheen Rijn-Gouwelijn)	2015/2018	2018	
	N201	2013	2014	1

Bron: MIRT 2013-2014. Analyse EIB

Tabel B2 Vertraagde projecten planstudieprogramma

Type infrastructuur	Project	Vorig MIRT	Huidig MIRT	Aantal jaren vertraging
Hoofdwegen	A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, deeltraject A9 Amstelveen (deel 4)	2020	2024-2026	4 à 6
	A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere, A6 Almere (deel 5)	2020	2020-2022	max. 2
	A12/A27 Ring Utrecht	2023	2024-2026	1 à 3
	A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	2020	2022-2024	2 à 4
	A1 Apeldoorn Zuid-Beekbergen	2016	2016-2018	max. 2
	A12 Ede-Grijsoord	2016	2016-2018	max. 2
	N35 Zwolle-Wijthmen	2015	2016-2018	1 à 3
	A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	2019	2019-2021	max. 2
Hoofd-vaarwegen	Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis	2019	2020	1
	Maasroute, modernisering fase 2, verbreding Julianakanaal	2017	2018	1
	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	2016	2018-2020	2 à 4
	Verruiming Twentekanalen fase 2	2017	2018-2020	1 à 3
	Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde	2017	2018-2020	1 à 3
Regionale/ lokale infrastructuur Deltafonds	Ombouw Amstelveenlijn	2019	2020	1
	Afsluitdijk: versterking	2020	2021	1
	Afsluitdijk: inbouw pompen t.b.v waterafvoer (voorheen ESA)	2017	2021	4

Bron: MIRT 2013-2014. Analyse EIB

Tabel B3 **Geschrapte projecten**

Type infrastructuur	Project	Rijks-bijdrage	Fase
Hoofdwegen	N50 Kampen-Kampen Zuid	8	Initiatief
	A67 No regret pakket Limburg en Brabant	20	Realisatie
	N23 Alkmaar-Zwolle, 2e kraal (Westfrisiaweg)	22	Studie
	A6 Aquaduct Scharsterrijnbrug	50	Initiatief
	A67 Leenderheide-Geldrop (fase 2)	30	Initiatief
	N35 Wijthmen-Nijverdal	5	Onderzoek
Spoorwegen	PHS Goederen Oost NL ¹	300	Planstudie
	OV SAAL middellange termijn ¹	200	Planstudie
	Resterende middelen aslastenprogramma (programma voor zwaardere goederentreinen)	27	Planstudie

¹ Dit betreft met name projecten waar voor een soberder uitvoering is gekozen.

Bron: MIRT 2013-2014. Analyse EIB

EIB-publicaties

2008

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2008

Procesintegratie en innovatief ondernemerschap in het bouwproces - meting 2007

Kostendruk van wet- en regelgeving in het gespecialiseerde aannemingsbedrijf

Infrastructuurmonitor - MIRT 2008

Bouw in beeld 2007

Openbaarvervoerinfrastructuur in een geliberaliseerde markt

Algemene kosten in het bouwbedrijf

Het ziekteverzuim in de bouw in 2007

Kwaliteit van de dienstverlening en het bestuurlijk proces van lagere overheden

De markt voor restauratie en onderhoud van monumenten tot 2013

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

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

Bedrijfseconomische kencijfers van b&u-bedrijven in 2007

Bedrijfseconomische kencijfers van gww-bedrijven in 2007

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2007 (ARBOUW)

Bouwconcerns in beeld 2007/2008

2009

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2009

Oprachtgevers aan het woord - meting 2008

Procesintegratie en innovatief ondernemerschap in het bouwproces - meting 2008

Middenkaderopleidingen in de bouw

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2006-2007

Bouw in beeld 2008

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2009-2014

De zelfstandige zonder personeel in de bestratingsbranche

Het ziekteverzuim in de bouw in 2008

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

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2008 (ARBOUW)

Hervorming van de woningmarkt

Reïntegratie van langdurig zieke werknemers in de bouw

Bouwconcerns in beeld 2008-2009

2010

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2010

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2006-2008

Bedrijfseconomische kencijfers b&u-bedrijven 2008

Bedrijfseconomische kencijfers gww-bedrijven 2008

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2010-2015

Zzp'ers in de bouw

De arbeidsmarkt in de bitumineuze en kunststofdakbedekkingsbranche

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

Ondergrondse netwerken en grondwaterbeheer

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2009 (ARBOUW)

Ziekteverzuim in de bouw 2009

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

Nacht- en weekendwerk in het wegonderhoud

Bouw in beeld 2009

De bouwarbeidsmarkt 2010-2015

Bedrijfseconomische kencijfers gespecialiseerde bedrijven 2007-2008

Strategie en crisis

Vrouwen in technische functies

Marktstudie AFNL 2011-2012

Infrastructuurmonitor - MIRT 2011

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

2011

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2011

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2007-2009

Openbare aanbestedingen in de gww

Bedrijfseconomische kencijfers gww-bedrijven 2009

Bedrijfseconomische kencijfers b&u-bedrijven 2009

Succesvol binnenstedelijk bouwen

De winst van innoveren (www.eib.nl)

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

Productiviteit en strategie (www.eib.nl)

Bouwconcerns in beeld 2009-2010

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2011-2016

Restauratie en onderhoud van monumenten - marktverkenning tot 2015

Aanbestedingsgedrag opdrachtgevers (www.eib.nl)

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

Dynamiek op de woningmarkt

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

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

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

Maatschappelijke woonagenda - van programmeren naar stimuleren

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2010 (ARBOUW)

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

MKBA Herstructurering Eemsdelta

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

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

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

Dienstverlening van medeoverheden - quick scan onder architectenbureaus (www.eib.nl)

Infrastructuurmonitor - MIRT 2012 (www.eib.nl)

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2008-2010 (www.eib.nl)

Kostenmodel omgevingsrecht (www.eib.nl)

Bouwen voor kwaliteit (www.eib.nl)

2012

Evaluatie stimuleringspakket woningbouw (www.eib.nl)

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2012

Situatie op de Nederlandse hypotheekmarkt

Arbeid en scholing in de restauratiesector

Trends en ontwikkelingen in de wegenbouw tot 2017 (www.eib.nl)

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2012-2017

Bouwconcerns in beeld 2010-2011

Effecten van bezuinigingen in de infrastructuur (www.eib.nl)

Annuïtaire beperking hypotheekrenteaftrek (www.eib.nl)

Vitaliteit: van feit tot beleid (www.eib.nl)

Ziekteverzuim in de bouw 2011 (www.eib.nl)

Landelijke samenvatting kantorenmonitor (www.eib.nl)

Stedelijke ontwikkeling en infrastructuur (www.eib.nl)

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2011 (ARBOUW)

Aanbestedingsgedrag opdrachtgevers (www.eib.nl)

Gemeentefinanciën, voorzieningen en ruimtelijke investeringen in krimpgebieden (www.eib.nl)

Kantorenmarkt Noord Nederland (www.eib.nl)

Kantorenmarkt Oost Nederland (www.eib.nl)

Kantorenmarkt provincie Utrecht (www.eib.nl)

Kantorenmarkt Noord-Holland en Flevoland (www.eib.nl)

Kantorenmarkt Zuid-Holland (www.eib.nl)

Kantorenmarkt Zeeland (www.eib.nl)

Kantorenmarkt Noord-Brabant (www.eib.nl)

Kantorenmarkt Limburg (www.eib.nl)

Verkiezingsprogramma's - gevolgen voor de woningmarkt en de bouwproductie (www.eib.nl)

Bouwen voor de zorg (www.eib.nl)

De bouw in 2020 (www.eib.nl)

Inventarisatie projecten Noord-Holland Noord 2013 (www.eib.nl)

Bouwschoolverlaters (www.eib.nl)

Perspectief voor de funderingsbranche (www.eib.nl)

Bouw in beeld 2011-2012

Regeerakkoord en woningcorporaties (www.eib.nl)

Infrastructuurmonitor - MIRT 2013 (www.eib.nl)

Algemene kosten in het bouwbedrijf 2009-2011 (www.eib.nl)

Bedrijfseconomische kencijfers - b&u- en gww-bedrijven 2011 (www.eib.nl)

Marktstudie AFNL 2012-2017

2013

Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2013

Verhuurderheffing en huurmaatregelen in krimpregio's (www.eib.nl)

Bouwconcerns in beeld 2011-2012

Woonakkoord - effecten op bouwproductie en werkgelegenheid (www.eib.nl)

Trends en ontwikkelingen in de afbouwbranche 2013-2018

Investeringsfaciliteit en verhuurderheffing (www.eib.nl)

De Stroomversnelling (www.eib.nl)

Verkenning woningbouwprogrammering Regio Amersfoort (www.eib.nl)

De feiten rond aanbesteden (www.eib.nl)

Monitor arbeidsongevallen in de bouw 2012 (ARBOUW)

Bouwen voor het onderwijs

Regionale kantorenmarkten Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (www.eib.nl)

SER Energieakkoord (www.eib.nl)

Duurzame inzetbaarheid van arbeid

Bouw in beeld 2012-2013

Restauratie en onderhoud van monumenten

Waterbouw en waterschappen tot 2020

MKBA Zeeuws-Vlaanderen

Economisch Instituut voor de Bouw

Basisweg 10
1043 AP Amsterdam

Postbus 58248
1040 HE Amsterdam

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

eib@eib.nl
www.eib.nl

Desktop publishing: Margo Wakidjan-Nijbroek

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 at the top, 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