

Infrastructuurmonitor

Begroting en voortgang projecten Mobiliteitsfonds
en Deltafonds 2022

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.

Februari 2022

Infrastructuurmonitor

Begroting en voortgang projecten
Mobiliteitsfonds en
Deltafonds 2022

Paul Groot
Natasha Spijker

Inhoudsopgave

Conclusies op hoofdlijnen	7
1 Inleiding	13
2 Financiële middelen	15
2.1 Financiële middelen per type infrastructuur	15
2.1.1 Verdeling van de budgetten in de periode 2020-2022	15
2.1.2 De budgetten in de periode 2023-2026	17
2.1.3 Onderhoud en vernieuwing	18
2.2 Vergelijking begrotingen voor 2019 tot en met 2022	20
2.3 De infrastructuurbudgetten op de langere termijn	27
3 Budgetten en voortgang van de infrastructuurprojecten	29
3.1 Budgetten van infrastructuurprojecten	29
3.2 De projectenstructuur per regio	31
3.2.1 Projecten bovenregionaal	31
3.2.2 Projecten regio Noord	32
3.2.3 Projecten regio Oost	32
3.2.4 Projecten Randstad Noord	33
3.2.5 Projecten Randstad Zuid	34
3.2.6 Projecten regio Zuid	34
3.3 Voortgang van de infrastructuurprojecten	35
Bijlage Vertraagde projecten	39

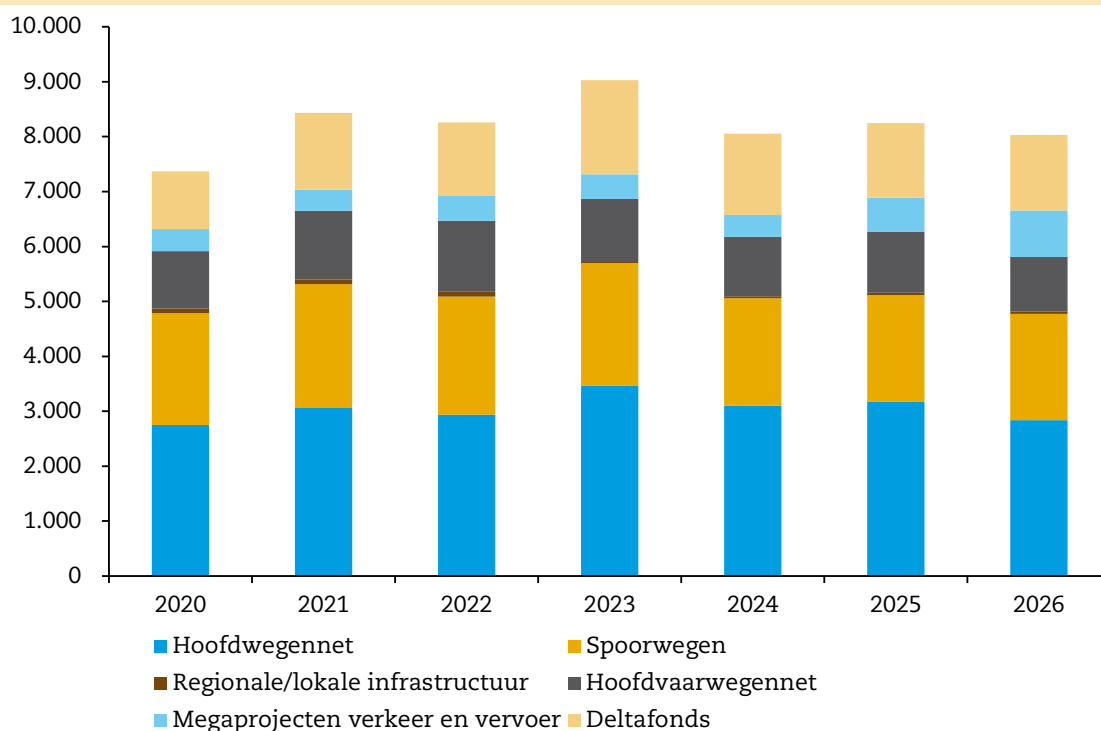
Conclusies op hoofdlijnen

Het EIB brengt jaarlijks de voortgang van infrastructuurprojecten in kaart en de hiervoor beschikbaar gestelde financiële middelen. De bronnen die hiervoor worden gebruikt, zijn de begrotingen van het Mobiliteitsfonds (voorheen Infrastructuurfonds) en Deltafonds. De belangrijkste conclusies uit de Infrastructuurmonitor zijn hieronder weergegeven.

Gemiddeld € 8,3 miljard per jaar voor infrastructuur in de periode 2022-2026, piek in 2023

Het Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022 bedragen samen gemiddeld € 8,3 miljard per jaar in de periode 2022-2026, waarbij in 2023 een piek optreedt van € 9 miljard (figuur 1). De piek in de investeringen in 2023 is het gevolg van uitstel van investeringen in de huidige periode en het naar voren halen van onderhoudsbudgetten. Het aandeel uitbestede uitgaven is ook het hoogst in 2023 (85%), wat inhoudt dat er in 2023 een relatief groot deel van de budgetten in de markt terecht zal komen. In 2023 bevat het Mobiliteitsfonds € 7,3 miljard, waarna het budget in 2024 met 10% daalt als gevolg van een afname in de investeringen in hoofdwegen en spoorwegen. Het Deltafonds bedraagt in 2023 € 1,7 miljard; een stijging van bijna 30% ten opzichte van 2022. De stijging kan grotendeels worden toegeschreven aan een toename in het budget voor waterveiligheid.

Figuur 1 Beschikbare financiële middelen Mobiliteitsfonds en Deltafonds, 2020-2026 (miljoen euro)

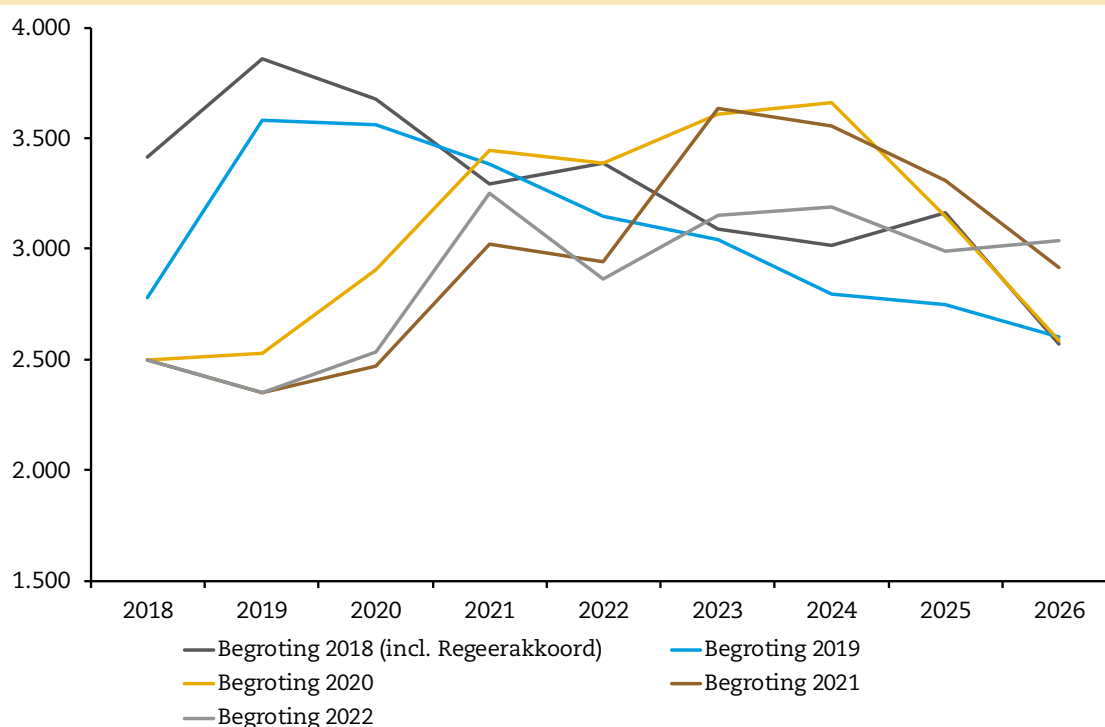


Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

Meerjaren aanlegbudgetten wederom verlaagd

In de begrotingen van 2018 en 2019 werd een dalende trend in de financiële middelen voor aanleg van de infrastructuur verwacht tussen 2020 en 2026 (figuur 2, donkergrijze en blauwe lijn). In de begrotingen van de jaren erna veranderde dit beeld. Vooral voor de eerste jaren werden de budgetten naar beneden bijgesteld. Waar in de begroting van 2021 nog een inhaalslag werd verwacht vanaf 2023, is het aanlegbudget voor de periode 2023-2026 in de huidige begroting fors naar beneden bijgesteld. Over de periode 2020-2026 is dit het tweede jaar op rij dat de aanleg-budgetten fors zijn verlaagd, namelijk met gemiddeld € 860 miljoen per jaar. Deze daling kan bijna volledig worden toegeschreven aan de afname van het aanlegbudget bij hoofdwegen ten opzichte van de vorige begroting (-€ 1,2 miljard).

Figuur 2 Begrote financiële middelen voor aanleg van infrastructuur, 2018-2026 (miljoen euro)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2018-2022, bewerking EIB

Sterke vertraging bij megaprojecten, budgetten verschoven naar de langere termijn

Ook is een groot deel van het budget dat in de begroting van 2019 oorspronkelijk werd uitgetrokken voor de megaprojecten verkeer en vervoer in de periode 2020-2026 inmiddels naar de langere termijn verschoven. De oorzaak van de verschuivingen in het budget is vertraging bij het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Meer nadruk op onderhoud en vernieuwing

Sinds de begroting van 2018 zijn de financiële middelen voor onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur ieder jaar toegenomen. In de huidige begroting wordt er voor de periode 2022-2026 € 1,4 miljard meer beschikbaar gesteld voor onderhoud en vernieuwing dan in de vorige begroting en zelfs € 3,9 miljard meer dan in de begroting van 2018. Gecombineerd met de lagere aanlegbudgetten zorgt dit ervoor dat het aandeel onderhoud en vernieuwing in het totale budget in de achtereenvolgende begrotingen steeds is toegenomen. De begroting van 2022 is de

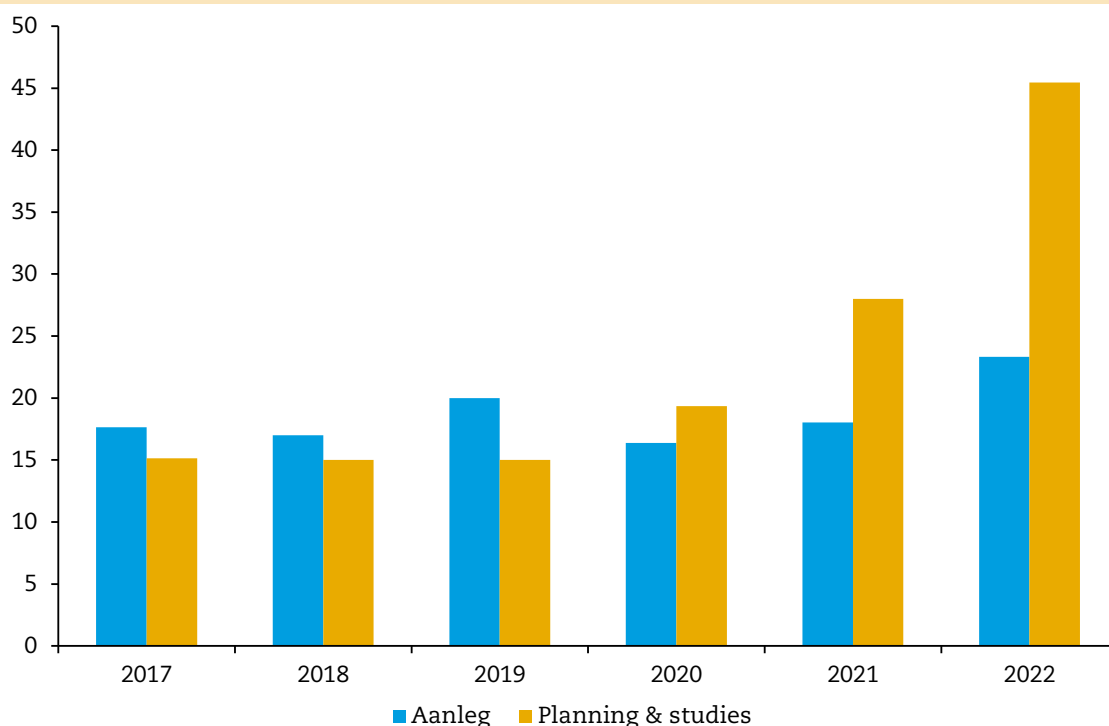
eerste waarin naar verwachting meer wordt besteed aan onderhoud en vernieuwing dan aan aanleg in de periode 2022-2026.

In de huidige begroting nemen de budgetten voor onderhoud en vernieuwing tot en met 2023 toe als gevolg van het naar voren halen van uitgaven aan de infrastructuur. In 2023 bereiken de beschikbare financiële middelen voor onderhoud en vernieuwing voornamelijk het hoogste niveau. Deze piek is voornamelijk aanwezig binnen het hoofdwegennet, het spoorwegennet en het Deltafonds. Het grootste deel van de budgetten voor onderhoud en vernieuwing gaat naar het hoofdwegennet (circa 60%). In het coalitieakkoord is een aantal maatregelen aangekondigd die van belang zijn voor de gww-sector, waaronder extra middelen voor onderhoudswerkzaamheden bij het Rijk. In hoofdstuk 2 wordt hier kort op ingegaan.

Aandeel vertraagde projecten sterk toegenomen

In de laatste drie begrotingen (2020-2022) is het aandeel vertraagde projecten in de planning- en studiesfase fors toegenomen (figuur 3). In de huidige begroting is dit aandeel met 17 procentpunten gestegen ten opzichte van de vorige begroting, waardoor inmiddels bijna de helft van de projecten in de planning- en studiesfase vertraging heeft opgelopen. Voornamelijk wegenprojecten lopen vertraging op in de planning- en studiesfase. In de huidige begroting heeft vier op de vijf wegenprojecten in deze fase vertraging opgelopen. Het merendeel van de vertraagde wegenprojecten heeft in de afgelopen jaren vertraging opgelopen vanwege de stikstofproblematiek. Dit geldt zowel voor de planning- en studiesfase als voor de aanlegfase.

Figuur 3 Aandeel vertraagde infrastructuurprojecten ten opzichte van vorige begrotingen per fase, 2017-2022 (%)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2017-2022, bewerking EIB

Ook het aandeel vertraagde projecten in de aanlegfase is in de afgelopen twee jaar toegenomen, al is deze stijging relatief beperkt vergeleken met projecten in de planning- en studiesfase. In de huidige begroting heeft bijna een kwart van de projecten in de aanlegfase vertraging opgelopen. Spoorprojecten hebben in deze fase iets vaker vertraging opgelopen dan water- en wegenprojecten (29%), al liggen de aandelen niet ver uit elkaar. Het aandeel vertraagde hoofdvaarweg-

projecten in de aanlegfase is sterk gedaald in de afgelopen jaren. In de begroting van 2017 was nog bijna de helft van de projecten vertraagd; in de huidige begroting heeft slechts 9% van de hoofdvaarwegprojecten in de aanlegfase vertraging opgelopen.

De helft van totaal budget bestemd voor wegebouw

De begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022 bevatten in totaal ongeveer 250 projecten, waarvan de budgetten in totaal uitkomen op € 49,6 miljard. Hiervan heeft ongeveer de helft betrekking op wegenprojecten. Ook in aantal zijn wegenprojecten in de meerderheid vergeleken met de andere typen infrastructuur (tabel 1). Daarnaast hebben wegenprojecten zowel in de planning- en studiesfase als in de aanlegfase het hoogste gemiddelde budget.

Tabel 1 Projecten per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Gemiddelde budget p&s-fase	Aanleg	Gemiddelde budget aanlegfase
Aantal projecten	88	€ 164	156	€ 225
waarvan				
- Water	20	€ 128	54	€ 214
- Wegen	43	€ 196	48	€ 337
- Spoor	25	€ 140	54	€ 138

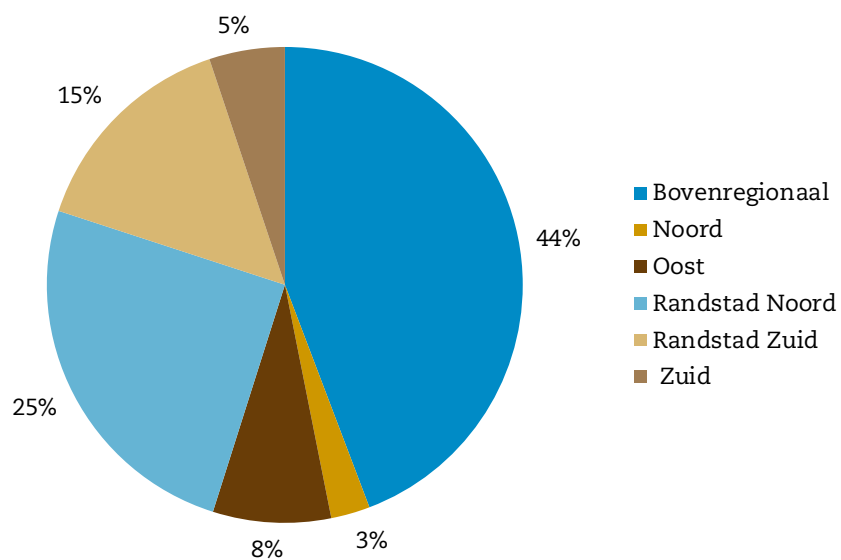
Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

Grootste deel budget betreft bovenregionale projecten

Van het totale budget heeft 44% betrekking op bovenregionale projecten (figuur 4). Daarnaast hebben de regio's Randstad Noord en Randstad Zuid tezamen nog eens een aandeel van circa 40% in het totale budget. Doordat wegenprojecten meestal in specifieke regio's vallen, hebben deze in de individuele regio's het grootste aandeel in het totale budget. Van de individuele regio's heeft de regio Zuid het kleinste aandeel wegenprojecten (48%). Hier is ook het aandeel waterprojecten hoog. Bij bovenregionale projecten hebben waterprojecten het grootste aandeel in het budget en wegenprojecten juist het kleinste aandeel.

Van alle regio's telt de regio Noord de minste projecten. Randstad Noord telt de meeste projecten, gevolgd door de regio Oost. In de regio Noord is het gemiddelde budget hoger dan in de regio's Oost en Zuid. In de regio Zuid bevinden zich de projecten met het laagste gemiddelde budget. Hier is het gemiddelde budget van wegenprojecten ook het laagst. In de regio's Randstad Noord en Randstad Zuid is het gemiddelde budget het hoogst. Daarnaast is deze ook hoger dan het gemiddelde budget van bovenregionale projecten. In de Randstad is het gemiddelde budget van wegenprojecten beduidend hoger dan in de andere regio's. De regio Oost heeft vergeleken met de andere regio's de meeste vertraagde projecten (8 projecten), gevolgd door de regio Zuid (7 projecten).

Figuur 4 Regionale verdeling totale budget Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022, vanaf 2021



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

1 Inleiding

Achtergrond

Het EIB brengt jaarlijks in de 'Infrastructuurmonitor' de voortgang van infrastructuurprojecten in kaart. Het Mobiliteitsfonds (voorheen Infrastructuurfonds¹) en Deltafonds liggen hieraan ten grondslag. In de Infrastructuurmonitor wordt een vooruitblik gegeven op de meerjarenbudgetten tot en met 2026. Daarmee ontstaat inzicht in de mogelijkheden voor de infrastructuurmarkt. Ook wordt een doorkijk gegeven naar 2035, de horizon van het huidige Mobiliteitsfonds en Deltafonds. In de monitor wordt ingegaan op verschillende typen infrastructuur en wordt tot op projectniveau de voortgang in beeld gebracht in vergelijking met de begrotingen van voorgaande jaren.

Afbakening en werkwijze

In de monitor worden de volgende typen infrastructuurprojecten gevolgd:

- Hoofdwegen
- Hoofdvaarwegen
- Spoorwegen (zowel personenvervoer als goederenvervoer)
- Regionale en lokale infrastructuur (openbaar vervoer en onderliggend wegennet)
- Megaprojecten verkeer en vervoer
- Deltafonds (waterkwaliteit, waterveiligheid en zoetwatervoorziening)

Per type infrastructuur worden de beschikbare financiële middelen uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds gezien naar het soort werk (aanleg, onderhoud en vernieuwing of exploitatie en netwerkgebonden kosten). Daarnaast is een inventarisatie gemaakt van concrete projecten in de aanlegfase en in de planning- en studiesfase van de verschillende typen infrastructuur per regio. De geïnventariseerde financiële middelen en projectinformatie wordt jaarlijks vergeleken met inventarisaties van voorgaande jaren. Hiermee ontstaat meerjarig inzicht in de voortgang van infrastructuurprojecten.

In de regionale analyse van het projectbestand 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).

Opzet van de rapportage

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de beschikbare financiële middelen voor de infrastructuur in de huidige begrotingsperiode (2020-2026). Er wordt in beeld gebracht hoeveel financiële middelen voor infrastructuur in de begrotingen beschikbaar zijn gemaakt en hoe deze zich verhouden tot voorgaande begrotingen. Vervolgens wordt ingegaan op het tot besteding komen van eerder begrote budgetten. Tot slot wordt vooruitgeblikt naar 2035.

Hoofdstuk 3 geeft de verdeling van het huidige projectenbestand op regionaal en boven-regionaal niveau weer. Ook wordt ingegaan op de voortgang van de infrastructuur op

¹ De oorzaak van de verandering is dat de Wet Infrastructuurfonds is vervangen door de Wet Mobiliteitsfonds. Hierdoor is niet langer de modaliteit, maar de mobiliteit van belang. Ook zijn maatregelen voor optimalisering gebruik nu onderdeel van de scope van het Mobiliteitsfonds. De verandering heeft gevolgen voor een aantal begrippen. Vanaf de huidige begroting worden de volgende begrippen vervangen:

- 'Verkeersmanagement' en 'beheer' worden vervangen door 'exploitatie'
- 'Onderhoud en vervanging' wordt vervangen door 'onderhoud en vernieuwing'
- 'Aanleg' wordt vervangen door 'ontwikkeling'
- 'Realisatie' wordt vervangen door 'aanleg'
- 'Verkenning en planuitwerking' wordt vervangen door 'planning en studies'

projectniveau. Er wordt aangegeven hoe vaak vertraging is opgetreden in de verschillende projectfases. Hierbij wordt ook een vergelijking gemaakt met voorgaande jaren.

In de bijlage is een compleet overzicht opgenomen van de vertraagde projecten.

2 Financiële middelen

In dit hoofdstuk worden de financiële middelen voor de verschillende typen infrastructuur beschreven. In paragraaf 2.1 worden de begrote budgetten vanuit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022 op de korte en middellange termijn beschreven. In paragraaf 2.2 worden achtereenvolgende begrotingen met elkaar vergeleken. Tot slot volgt in paragraaf 2.3 een vooruitblik naar 2035.

2.1 Financiële middelen per type infrastructuur

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de beschikbare financiële middelen per type infrastructuur in de periode 2020-2026. De budgetten bevatten zowel uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud als uitgaven aan exploitatie en netwerkgebonden kosten van Rijkswaterstaat.

2.1.1 Verdeling van de budgetten in de periode 2020-2022

In totaal werd in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds bijna € 7,4 miljard aan uitgaven gerealiseerd in 2020. In 2021 is het totale budget met ruim 14% gestegen naar € 8,4 miljard, waarna het budget in 2022 licht daalt naar € 8,3 miljard. In de periode 2020-2022 betreft gemiddeld 82% van de fondsen uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud. Het overige aandeel betreft uitgaven aan exploitatie en netwerkgebonden kosten. In 2023 ligt dit aandeel enkele procentpunten boven de huidige waarde. Dit betekent dat in 2023 een groter deel van de budgetten wordt besteed aan investeringen en onderhoud dan op dit moment.

Het Mobiliteitsfonds in de periode 2020-2022²

Het Mobiliteitsfonds bedroeg in 2020 € 6,3 miljard en is in 2021 met 11% gestegen naar ongeveer € 7 miljard. De groei komt grotendeels door een stijging in investeringen in hoofdwegen (+€ 310 miljoen), maar ook de investeringen in spoorwegen en hoofdvaarwegen namen sterk toe (respectievelijk +€ 220 miljoen en +€ 210 miljoen). In 2022 volgt een lichte daling van 1½% naar € 6,9 miljard.

Het Mobiliteitsfonds bestaat voor het grootste deel uit investeringen in hoofdwegen (gemiddeld 43% in de periode 2020-2022). De uitgaven voor aanleg van wegen bedragen in deze periode ongeveer tussen € 550 miljoen en € 650 miljoen per jaar. De uitgaven voor onderhoud en vernieuwing van wegen lagen in 2020 en 2021 ongeveer 35% hoger dan de uitgaven voor aanleg. In 2022 nemen de investeringen in onderhoud en vernieuwing sterk toe (+€ 300 miljoen) en zijn deze uitgaven meer dan twee keer zo hoog als de uitgaven voor aanleg.

Spoorwegen hebben in de periode 2020-2022 gemiddeld een aandeel van 32% in het Mobiliteitsfonds. De geplande uitgaven voor exploitatie, onderhoud en vernieuwing bedragen in deze periode circa € 1,5 miljard per jaar. Deze activiteiten hebben daarmee het grootste aandeel in de reguliere spoorbudgetten (gemiddeld circa 72%). De uitgaven voor aanleg zijn in 2021 met € 90 miljoen gestegen, maar dalen in 2022 weer met ongeveer € 50 miljoen. Per saldo zijn de uitgaven aan spoorwegen in 2021 met bijna 11% toegenomen. In 2022 dalen deze weer met ongeveer 5%.

Ongeveer 18% van het totale budget uit het Mobiliteitsfonds is bestemd voor hoofdvaarwegen. De geplande uitgaven aan hoofdvaarwegen nemen in de periode 2020-2022 in totaal met ongeveer € 250 miljoen toe. Meer dan 80% van deze stijging heeft plaatsgevonden in 2021. Daarmee wordt in deze periode in totaal bijna € 3,6 miljard beschikbaar gesteld voor het

² Waar in de vorige begrotingen werd gesproken over 'aanleg' en 'onderhoud en vervanging', is dit in het Mobiliteitsfonds 2022 veranderd naar 'ontwikkeling' en 'onderhoud en vernieuwing'. In deze publicatie worden de termen 'aanleg' en 'onderhoud en vernieuwing' gehanteerd. De term 'aanleg' sluit beter aan op de praktijk van de uitvoering van projecten dan de term 'ontwikkeling'.

hoofdvaarwegennet. De aanlegbudgetten voor hoofdvaarwegen nemen in de periode 2020-2022 met € 130 miljoen toe, maar blijven lager dan de budgetten voor onderhoud en vernieuwing.

Van het budget voor de megaprojecten verkeer en vervoer heeft gemiddeld 52% betrekking op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) in de periode 2020-2022. Hiervoor wordt ongeveer € 215 miljoen per jaar ter beschikking gesteld. Daarnaast hebben ook het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en het Zuidasdok een groot aandeel in het budget voor megaprojecten verkeer en vervoer. In totaal wordt hiervoor in de periode 2020-2022 respectievelijk € 330 miljoen en € 250 miljoen begroot.

Tabel 2.1 Beschikbare financiële middelen per type infrastructuur, 2020-2026 (miljoen euro)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Mobiliteitsfonds	6.315	7.216	6.929	7.315	6.574	6.888	6.654
- Hoofdwegennet	2.748	3.058	2.937	3.460	3.102	3.168	2.840
- Spoorwegen	2.038	2.257	2.150	2.241	1.958	1.948	1.933
- Hoofdvaarwegennet	1.041	1.252	1.294	1.128	1.082	1.114	994
- Regionale/lokale infrastructuur	87	85	91	35	36	43	43
- Megaprojecten verkeer en vervoer	401	383	457	451	396	615	844
Deltafonds	1.052	1.400	1.327	1.711	1.483	1.357	1.375
- Waterveiligheid	632	888	718	1.072	873	675	722
- Zoetwatervoorziening	45	78	160	166	66	65	28
- Waterkwaliteit	27	74	101	115	118	130	146
- Exploitatie en netwerkgebonden kosten	348	360	348	358	426	487	479
Totaal	7.367	8.435	8.256	9.026	8.057	8.245	8.029
<i>Waarvan:</i>							
- Uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud	5.955	7.136	6.863	7.632	6.620	6.752	6.643
- Exploitatie en netwerkgebonden kosten	1.412	1.480	1.393	1.394	1.437	1.493	1.386
Aandeel uitbestede uitgaven	81%	83%	83%	85%	82%	82%	83%

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

Het Deltafonds in de periode 2020-2022

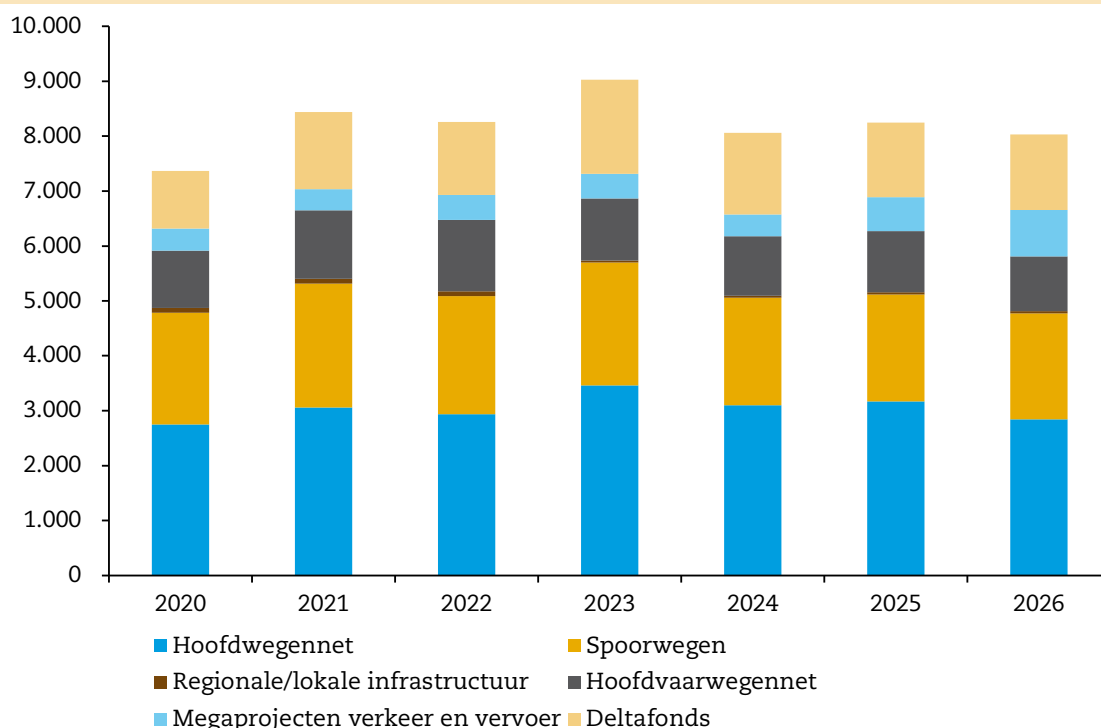
In de periode 2020-2022 wordt er in totaal bijna € 3,8 miljard beschikbaar gesteld voor waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. In 2021 is het budget met 33% gestegen ten opzichte van 2020, gevolgd door een lichte daling van 5% in 2022. De stijging in 2021 werd grotendeels veroorzaakt door een toename in de uitgaven voor waterveiligheid (ongeveer +€ 260 miljoen). Waterveiligheid heeft met gemiddeld 59% het grootste aandeel in het Deltafonds. De

uitgaven voor zoetwatervoorziening komen in de periode 2020-2022 in totaal uit op ongeveer € 280 miljoen. In 2022 verdubbelt het budget van ongeveer € 80 miljoen in 2021 naar € 160 miljoen in 2022. Voor waterkwaliteit wordt in totaal een budget van ongeveer € 200 miljoen beschikbaar gesteld, waarvan de helft in 2022 wordt uitgegeven. De uitgaven voor exploitatie en netwerkgebonden kosten bedragen ongeveer € 350 miljoen per jaar en hebben daarmee een aandeel van gemiddeld 28% in het Deltafonds.

2.1.2 De budgetten in de periode 2023-2026

De omvang van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds bedraagt gemiddeld € 8,3 miljard per jaar in de periode 2023-2026. In 2023 is het totale budget met € 9 miljard het hoogst (figuur 2.1). Dit is een stijging van 9% ten opzichte van 2022. De toename komt enerzijds door het uitstel van investeringen in de huidige periode en anderzijds door het naar voren halen van onderhoudsbudgetten. In 2023 stijgen zowel het Mobiliteitsfonds als het Deltafonds met € 385 miljoen. In 2024 dalen de fondsen met bijna 11% naar ongeveer € 8,1 miljard, waarbij driekwart van de daling wordt veroorzaakt door het Mobiliteitsfonds. In 2025 vindt een lichte stijging plaats, waarna het totale budget in 2026 weer licht daalt tot net onder het niveau van 2024. In de periode 2023-2026 betreft gemiddeld 83% van de budgetten uitbestede uitgaven aan investeringen en onderhoud. In 2023 is dit aandeel met 85% het hoogst, wat betekent dat er in dit jaar een relatief groot deel van de budgetten in de markt terecht zal komen.

Figuur 2.1 Beschikbare financiële middelen Mobiliteitsfonds en Deltafonds, 2020-2026 (miljoen euro)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

Het Mobiliteitsfonds in de periode 2023-2026

In 2023 bevat het Mobiliteitsfonds € 7,3 miljard; een stijging van 6% ten opzichte van 2022. Vervolgens vindt in 2024 een daling van 10% plaats, naar ongeveer € 6,6 miljard. In dit jaar nemen zowel de investeringen in hoofdwegen als spoorwegen af (respectievelijk -€ 360 miljoen

en -€ 280 miljoen). In 2025 volgt een stijging van 5%, waarna het budget in 2026 weer met 3% daalt.

Het aandeel investeringen in hoofdwegen ligt in de periode 2023-2026 iets hoger dan in de periode 2020-2022 (gemiddeld 46%). De uitgaven voor aanleg van wegen nemen in de periode 2023-2026 toe, van gemiddeld € 600 miljoen per jaar in de periode 2020-2022 naar gemiddeld € 890 miljoen per jaar in de periode 2023-2026. In 2023 bereiken de investeringen in onderhoud en vernieuwing het hoogste punt (€ 1,4 miljard), waarna deze in 2024 met bijna € 500 miljoen dalen. Wel blijven de uitgaven voor onderhoud en vernieuwing in de periode 2023-2026 gemiddeld hoger dan de investeringen in aanleg. In 2026 wordt voor het eerst weer substantieel meer uitgegeven aan aanleg dan aan onderhoud en vernieuwing (een verschil van € 240 miljoen).

De geplande uitgaven voor spoorwegen zijn in de periode 2023-2026 gemiddeld € 130 miljoen per jaar lager dan in de periode 2020-2022. In 2024 vindt een daling van € 280 miljoen plaats, waarna het spoorbudget in totaal uitkomt op € 2 miljard. Vervolgens blijven de spoorbudgetten tot en met 2026 redelijk stabiel.

Na een piek van € 1,3 miljard in 2022 nemen de budgetten voor het hoofdvaarwegennet in de periode 2023-2026 weer af. In 2026 zijn de uitgaven aan hoofdvaarwegen € 300 miljoen lager dan in 2022. De aanlegbudgetten voor het hoofdvaarwegennet zijn in de periode 2023-2026 lager dan in de periode 2020-2022, terwijl de geplande uitgaven voor onderhoud en vernieuwing ongeveer op hetzelfde niveau blijven.

Het jaarlijkse budget voor de megaprojecten verkeer en vervoer neemt in de periode 2023-2026 toe met gemiddeld € 160 miljoen ten opzichte van de periode 2020-2022. Zowel in 2025 als in 2026 betreft de groei ongeveer € 220 miljoen. De stijging in 2025 is bijna volledig het gevolg van de toename in uitgaven aan het ERTMS. In 2026 vindt een grote stijging plaats in de geplande uitgaven aan het PHS.

Het Deltafonds in de periode 2023-2026

In de periode 2023-2026 wordt gemiddeld € 1,5 miljard per jaar ter beschikking gesteld voor waterveiligheid, zoetwatervoorziening en waterkwaliteit. Dit is een stijging van € 220 miljoen per jaar ten opzichte van de periode 2020-2022. Het hoogste niveau wordt evenals bij het Mobiliteitsfonds met € 1,7 miljard in 2023 bereikt. Dit is een stijging van bijna 30% ten opzichte van 2022. De stijging wordt bijna volledig veroorzaakt door een toename in het budget voor waterveiligheid. In 2024 volgt een daling van € 230 miljoen, met name doordat de geplande uitgaven voor waterveiligheid weer afnemen. Het budget voor zoetwatervoorziening blijft in 2023 ongeveer op hetzelfde niveau als in 2022, maar neemt daarna met € 100 miljoen af in 2024. Nadat de geplande uitgaven voor waterkwaliteit in 2022 uitkwamen op ongeveer € 100 miljoen, nemen deze in de periode 2023-2026 verder toe. In 2026 is het budget bestemd voor waterkwaliteit € 50 miljoen hoger dan in 2022. Ook de uitgaven voor exploitatie en netwerkgebonden kosten nemen toe, van gemiddeld € 350 miljoen per jaar in de periode 2020-2022 naar gemiddeld € 440 miljoen per jaar in de periode 2023-2026.

2.1.3 Onderhoud en vernieuwing

Meer nadruk op onderhoud en vernieuwing

Tabel 2.2 geeft de financiële middelen voor onderhoud en vernieuwing in de periode 2021-2026 weer. Ten opzichte van de vorige begroting zijn de budgetten voor 2021-2026 gestegen. In de vorige begroting werd ruim € 17 miljard begroot voor onderhoud en vernieuwing in deze periode. In het Mobiliteits- en Deltafonds 2022 is dit bijna € 2 miljard meer. De budgetten voor onderhoud en vernieuwing nemen tot en met 2023 toe als gevolg van het naar voren halen van uitgaven aan infrastructuur. Na een piek van € 3,8 miljard in 2023 nemen de financiële middelen voor onderhoud en vernieuwing in 2024 vooralsnog met 23% af. In 2026 vermindert het budget nogmaals (-€ 350 miljoen). Gemiddeld is ongeveer de helft van het budget bestemd voor het spoorwegennet. De budgetten voor onderhoud zijn in de periode 2021-2023 gemiddeld vier keer zo hoog als de uitgaven voor vernieuwing.

De effecten van het coalitieakkoord op de gww

In het coalitieakkoord is een aantal maatregelen aangekondigd die van belang zijn voor de gww-sector. Bij het Rijk worden extra middelen beschikbaar gemaakt voor onderhoudswerkzaamheden. Dit budget zal via het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds lopen en zal naar verwachting vooral in de periode 2024-2026 worden uitgegeven. Het extra budget in de periode 2022-2026 is bijna € 4 miljard. Dit compenseert een sterke daling van onderhoudsbudgetten die in de begroting voor 2022 te zien was. Projecten als de Lelylijn, en de uit het Groeifonds afkomstige projecten zoals het doortrekken van de Noordzuidlijn in de regio Amsterdam laten over het algemeen langer op zich wachten, en zullen nog geen effect hebben in de periode tot 2026.

Tabel 2.2 Financiële middelen voor onderhoud en vernieuwing, 2021-2026 (miljoen euro)¹

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Onderhoud	1.249	1.493	1.588	908	982	609
- Hoofdwegen	692	905	1.041	537	565	347
- Hoofdvaarwegen	391	380	317	227	225	152
- Deltafonds	166	208	230	144	192	110
Vernieuwing	300	375	484	532	706	579
- Hoofdwegen	196	287	321	327	456	350
- Hoofdvaarwegen	76	71	143	169	204	189
- Deltafonds	28	17	20	36	46	40
Spoorwegen²	1.596	1.559	1.706	1.468	1.326	1.473
Totaal	3.144	3.427	3.778	2.908	3.013	2.660

1 Exclusief de extra middelen vanuit het coalitieakkoord

2 Onderhoud en vernieuwing

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

Onderhoudsbudgetten in de periode 2021-2026

In de periode 2021-2026 wordt in totaal € 6,8 miljard ter beschikking gesteld voor onderhoud, waarvan bijna twee derde wordt uitgegeven in de eerste drie jaren. Het grootste deel van het onderhoudsbudget is bestemd voor het hoofdwegennet. Tussen 2021 en 2023 neemt het onderhoudsbudget voor hoofdwegen flink toe, waardoor het totale onderhoudsbudget met € 340 miljoen toeneemt naar bijna € 1,6 miljard in 2023. Uitgaven aan onderhoud bij het hoofdvaarwegennet nemen iets af in de periode 2021-2023 (-€ 70 miljoen), terwijl deze in het Deltafonds iets toenemen (+€ 60 miljoen).

Vernieuwingsbudgetten in de periode 2021-2026

In totaal is in de periode 2021-2026 ongeveer € 3 miljard begroot voor vernieuwing. Net als bij onderhoud is het grootste deel van het vernieuwingsbudget bestemd voor hoofdwegen. Anders dan bij de onderhoudsbudgetten, die een sterke piek laten zien in 2023, neemt tussen 2021 en 2025 het vernieuwingsbudget gestaag toe, waardoor het budget in 2025 meer dan twee keer zo hoog is als in 2021. Dit onderstreept de ontwikkeling dat vernieuwing van de bestaande infrastructuur in de komende jaren steeds meer aan gewicht zal winnen. Een groot deel van de groei doet zich voor bij het hoofdwegennet, maar ook bij de hoofdvaarwegen en, in mindere mate, bij het Deltafonds nemen de uitgaven voor vernieuwing toe in de periode 2021-2025.

2.2 Vergelijking begrotingen voor 2019 tot en met 2022

2.2.1 Inleiding

Wanneer achtereenvolgende begrotingen met elkaar worden vergeleken, zijn er aanzienlijke verschillen te zien in de meerjarige budgetplanning. Budgetten voor een bepaald jaar kunnen toenemen als gevolg van een investeringsimpuls of het naar voren halen van financiële middelen en kunnen afnemen als projecten vertraging oplopen. Drie factoren dragen in de huidige periode bij aan deze verschillen³:

- Onderuitputting en doorschuiven van budgetten
- Stikstofuitspraak van de Raad van State⁴
- Versnelde inzet van onderhoud- en vernieuwingsbudgetten

In deze paragraaf wordt de meerjarenplanning van achtereenvolgende begrotingen met elkaar vergeleken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende typen infrastructuur enerzijds en de soort uitgaven anderzijds. In figuur 2.2 worden de verschillen in beeld gebracht voor de totale infrastructuur. Vervolgens zal in figuur 2.3 tot en met 2.7 nader worden ingegaan op de verschillende typen infrastructuur.⁵

2.2.2 Totale infrastructuur

Aanlegbudgetten wederom aanzienlijk verlaagd ten opzichte van vorige begroting

In de begrotingen van 2018 en 2019 werd een piek verwacht in de financiële middelen voor aanleg in 2019, waarna een negatieve trend werd verwacht tussen 2020 en 2026 (figuur 2.2). In de volgende begrotingen werd het geplande budget voor aanleg voor de periode 2018-2026 elk jaar verlaagd en zijn budgetten naar achteren geschoven als gevolg van onderuitputting en de stikstofproblematiek. Volgens de huidige begroting is in de periode 2018-2021 € 3,6 miljard minder gerealiseerd dan in de begroting van 2018 werd voorgenomen, wat neerkomt op een onderuitputting van een kwart. Waar volgens de begroting van 2021 nog een inhaalslag werd verwacht in de periode vanaf 2023, zijn de financiële middelen voor de periode 2023-2025 in de huidige begroting fors naar beneden bijgesteld. Wel zijn de uitgaven voor aanleg in 2020 en 2021 iets hoger uitgevallen dan in de vorige begroting werd voorgenomen.

Meer nadruk op onderhoud en vernieuwing

Waar de aanlegbudgetten sterk zijn afgenomen, ligt er in de periode tot en met 2026 meer nadruk op onderhoud en vernieuwing. Sinds de begroting van 2018 zijn de financiële middelen voor onderhoud en vernieuwing ieder jaar toegenomen. In de huidige begroting is opnieuw een stijging van de budgetten voor onderhoud en vernieuwing zichtbaar, voornamelijk in de periode tot en met 2023. Voor de periode 2020-2026 wordt in totaal € 5,4 miljard meer beschikbaar gesteld voor onderhoud en vernieuwing dan in de begroting van 2018 werd voorgenomen. Net als in de begroting van 2021 het geval was, blijven de budgetten voor onderhoud en vernieuwing op de middellange termijn hoog. Gecombineerd met de lagere budgetten voor aanleg, zorgt dit ervoor dat het aandeel van onderhoud en vernieuwing in de totale budgetten zal gaan toenemen.

³ In de publicatie 'Infrastructuurmonitor; begroting en voortgang projecten Infrastructuurfonds en Deltafonds 2020/2021' (EIB, 2020) worden deze factoren uitgebreid beschreven.

⁴ In de publicatie 'Stikstofruimte voor de infrasector' (EIB, 2021) is een beeld geschetst van de stikstofruimte die nodig is om infrastructuurprojecten tot 2030 door te kunnen laten gaan. Enkele projecten die problemen ondervinden als gevolg van de stikstofproblematiek worden in die publicatie uitgelicht.

⁵ Wanneer wordt ingegaan op de verschillende typen infrastructuur, worden de begrotingen 2019 t/m 2022 met elkaar vergeleken. De vergelijking wordt gemaakt voor de huidige begrotingsperiode (2020-2026). Om het beeld te verduidelijken, is voor de totale infrastructuur daarnaast ook de begroting van 2018 meegenomen in de vergelijking en wordt de vergelijking gemaakt voor de periode 2018-2026.

2.2.3 Hoofdwegen

Onderhoudsimpuls hoofdwegen overstijgt onderuitputting bij aanleg

De uitgaven voor aanleg van het hoofdwegennet zijn in de jaren 2020 en 2021 tezamen ongeveer € 750 miljoen lager uitgekomen dan werd voorgenomen in de begroting van 2019; een onderuitputting van meer dan 20%. Zoals in figuur 2.3 te zien is, blijven de aanlegbudgetten in de hele periode tot en met 2026 lager dan in vorige begrotingen. In de periode 2020-2026 wordt € 1,5 miljard minder beschikbaar gesteld dan in de begroting van 2019 werd voorgenomen. Tevens zijn de financiële middelen voor aanleg bij hoofdwegen in de periode 2022-2026 met € 1,3 miljard afgenomen vergeleken met de vorige begroting.

Net als in de vorige begroting nemen de budgetten voor onderhoud en vernieuwing van hoofdwegen tot en met 2023 toe. In 2022 en 2023 worden de onderhoudsbudgetten flink opgehoogd ten opzichte van de begroting van 2021, een verschil van in totaal bijna € 800 miljoen. Ook in de periode 2024-2026 blijven de geplande financiële middelen voor onderhoud en vernieuwing hoog. De onderuitputting van de aanlegbudgetten wordt ruimschoots gecompenseerd door de intensivering van onderhoud en vernieuwing in de huidige begroting.

2.2.4 Spoorwegen

Nadruk op onderhoud en vernieuwing bij spoorwegen

Bij de aanleg van spoorwegen kwam in 2020 en 2021 in totaal ongeveer € 160 miljoen minder tot besteding dan in de begroting van 2019 werd voorgenomen. In de periode 2021-2024 blijven de uitgaven aan aanleg van spoorwegen rond hetzelfde niveau als in de begroting van 2019 (figuur 2.4). In de huidige begroting wordt in 2025 en 2026 tezamen € 400 miljoen meer ter beschikking gesteld voor aanleg dan in de begroting van 2019 werd voorgenomen.

De spoorbudgetten bestaan voor het grootste deel uit onderhoud en vernieuwing. In de begroting van 2021 werden de onderhoudsbudgetten opgehoogd, met een piek in 2023. In de huidige begroting zijn de onderhoudsbudgetten voor spoorwegen nog iets opgehoogd en volgen een vergelijkbaar verloop als in de vorige begroting. In de huidige begroting wordt in de periode 2020-2026 ruim € 1,6 miljard meer ter beschikking gesteld voor onderhoud en vernieuwing van spoorwegen dan werd voorgenomen in de begroting van 2019.

2.2.5 Hoofdvaarwegen

Verhoging onderhoudsbudgetten bij hoofdvaarwegen

In 2020 en 2021 was er een onderuitputting bij aanleg van hoofdvaarwegen van een kwart. In de periode na 2021 zijn de budgetten voor aanleg iets hoger dan in de vorige begroting werd voorgenomen. Het totale budget voor aanleg is in de periode 2020-2026 € 600 miljoen hoger dan in de begroting van 2019 (figuur 2.5).

De budgetten voor onderhoud en vernieuwing van hoofdvaarwegen zijn ten opzichte van de vorige begroting in totaal met € 280 miljoen opgehoogd, voornamelijk in de periode 2021-2023. Daarnaast wordt er in de periode 2020-2026 € 750 miljoen meer ter beschikking gesteld voor onderhoud en vernieuwing van hoofdvaarwegen dan in de begroting van 2019 werd verwacht.

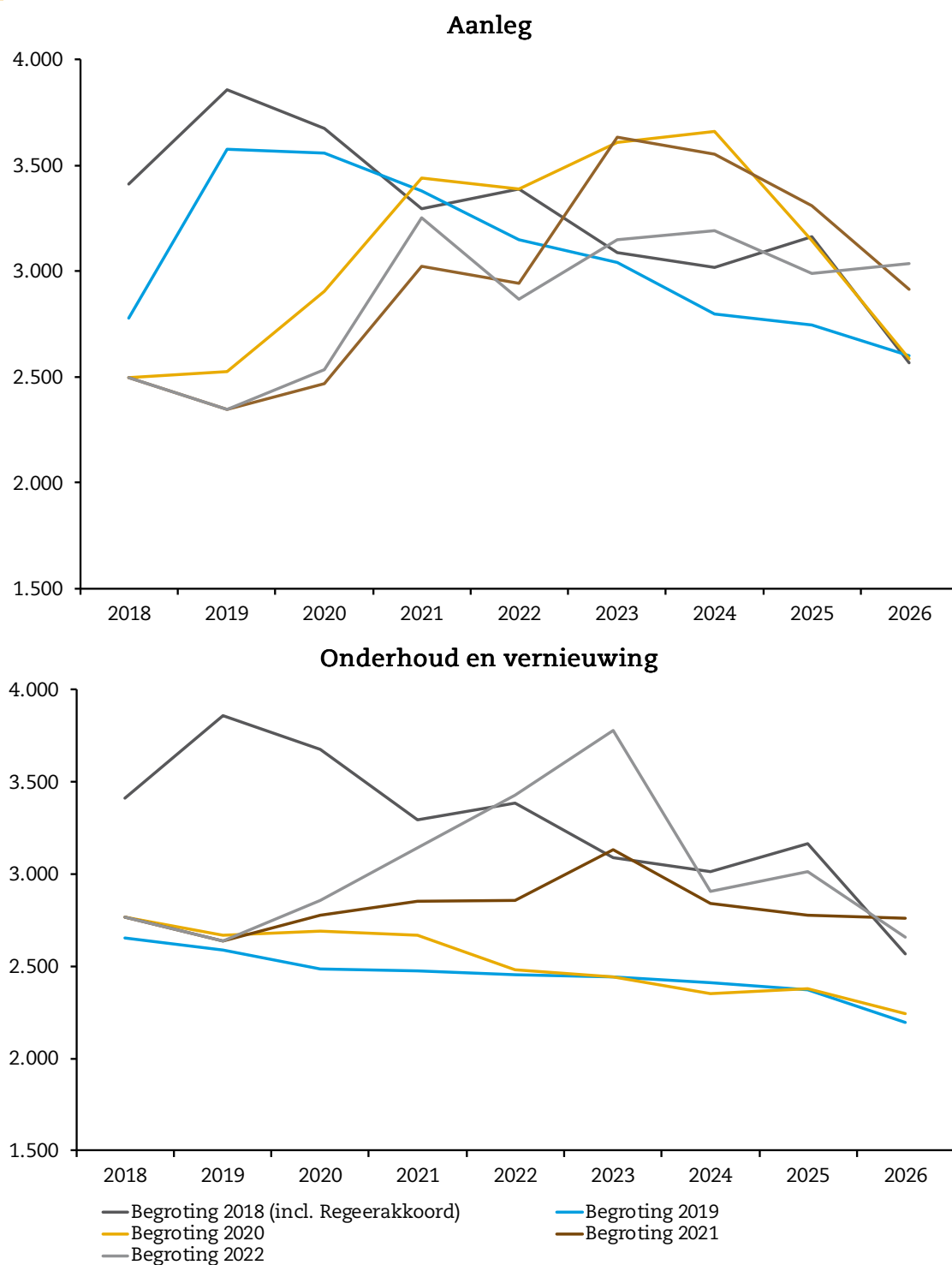
2.2.6 Deltafonds

Aanlegbudgetten naar voren geschoven en onderhoudsimpuls bij Deltafonds

De begrote financiële middelen voor de aanleg van waterschapsprojecten zijn iets toegenomen ten opzichte van de vorige begroting. Daarnaast is een groot deel van de middelen naar voren geschoven (figuur 2.6).

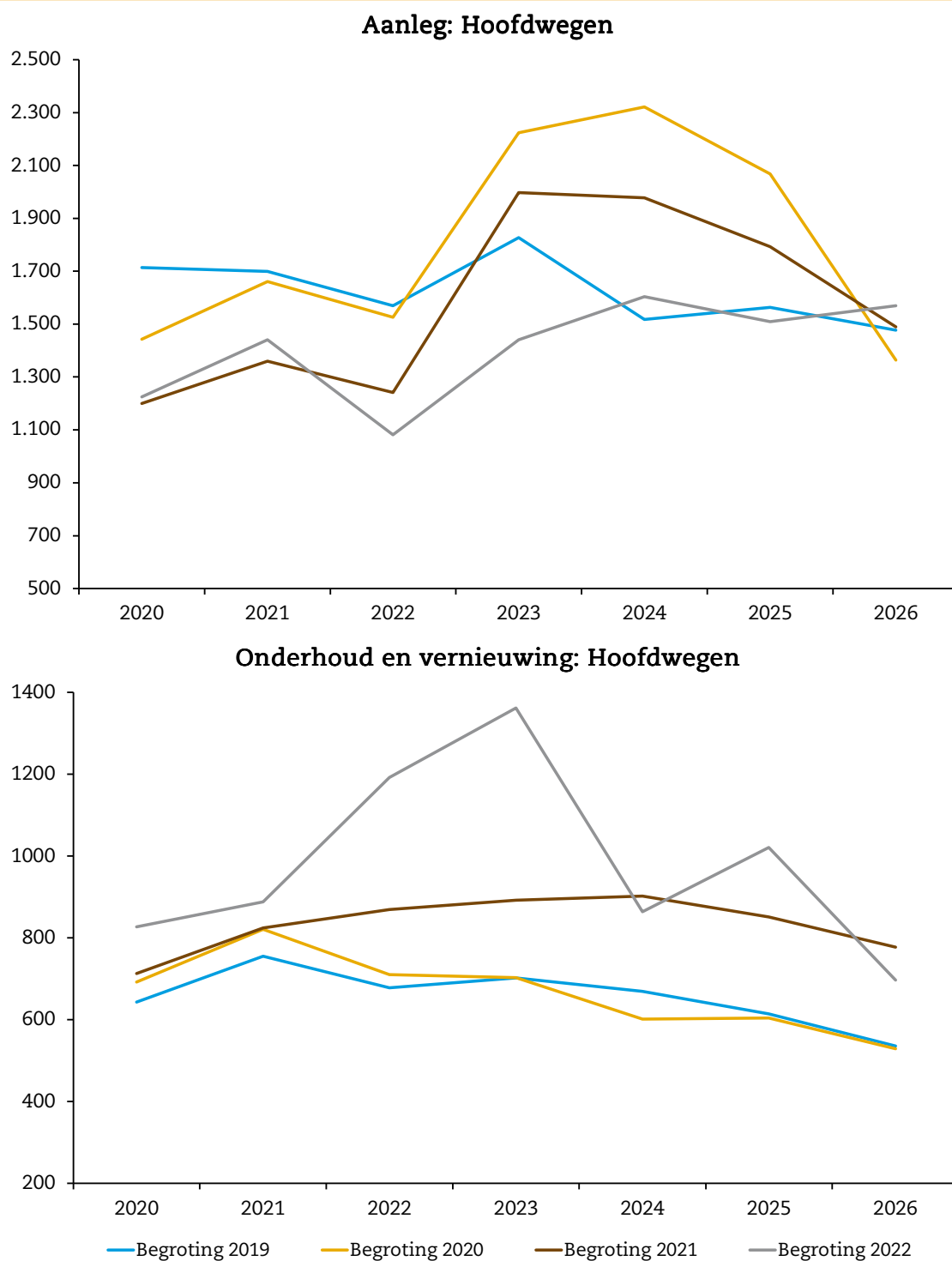
Terwijl de budgetten voor onderhoud en vernieuwing in de vorige begrotingen nog redelijk stabiel waren, zijn deze voor de periode 2021-2023 opgehoogd in de huidige begroting. De geplande uitgaven liggen in deze periode € 220 miljoen hoger dan in de vorige begroting.

Figuur 2.2 Begrote financiële middelen voor aanleg en onderhoud en vernieuwing van infrastructuur, 2018-2026 (miljoen euro)



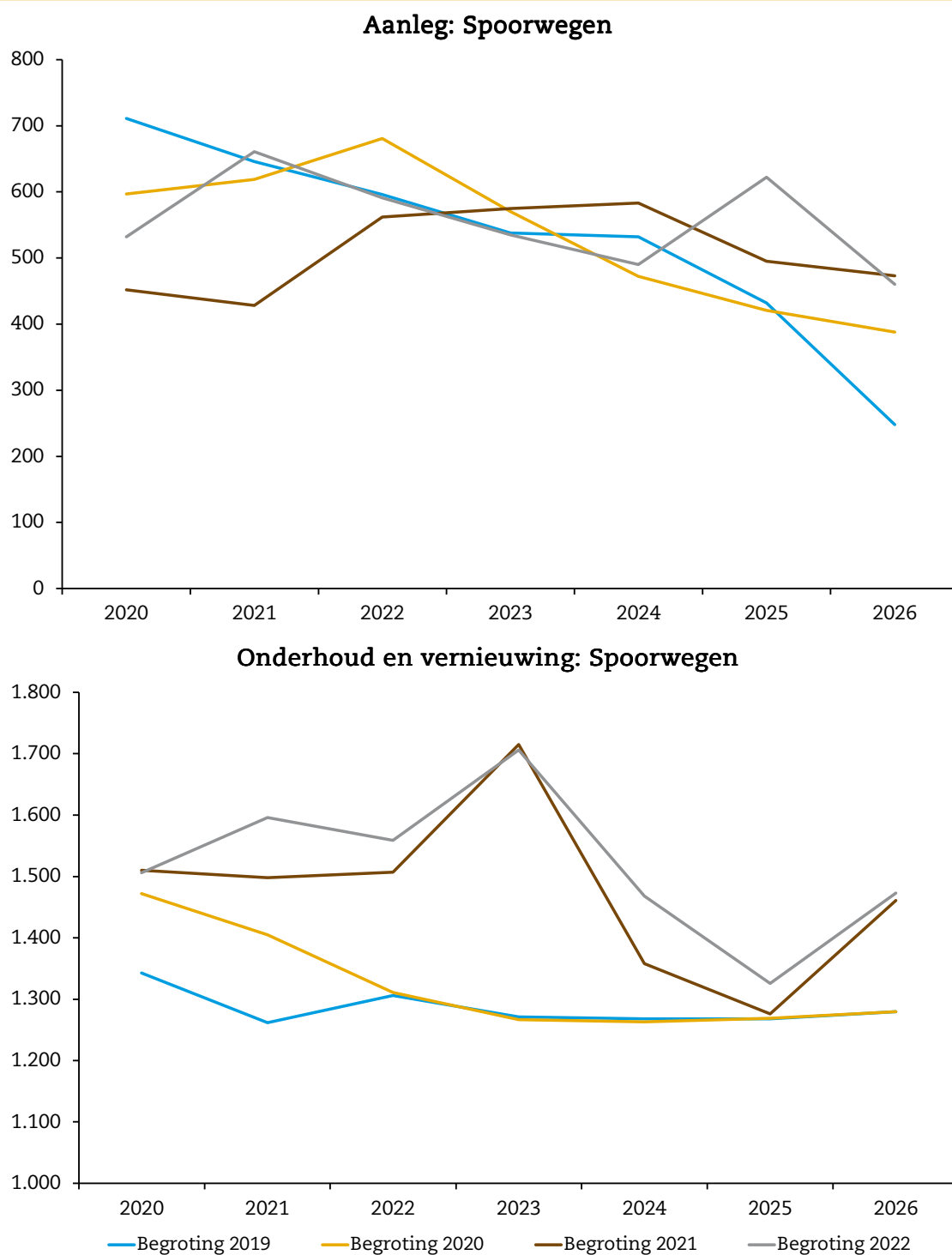
Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2018-2022, bewerking EIB

Figuur 2.3 Begrote financiële middelen voor aanleg en onderhoud en vernieuwing van hoofdwegen, 2020-2026 (miljoen euro)



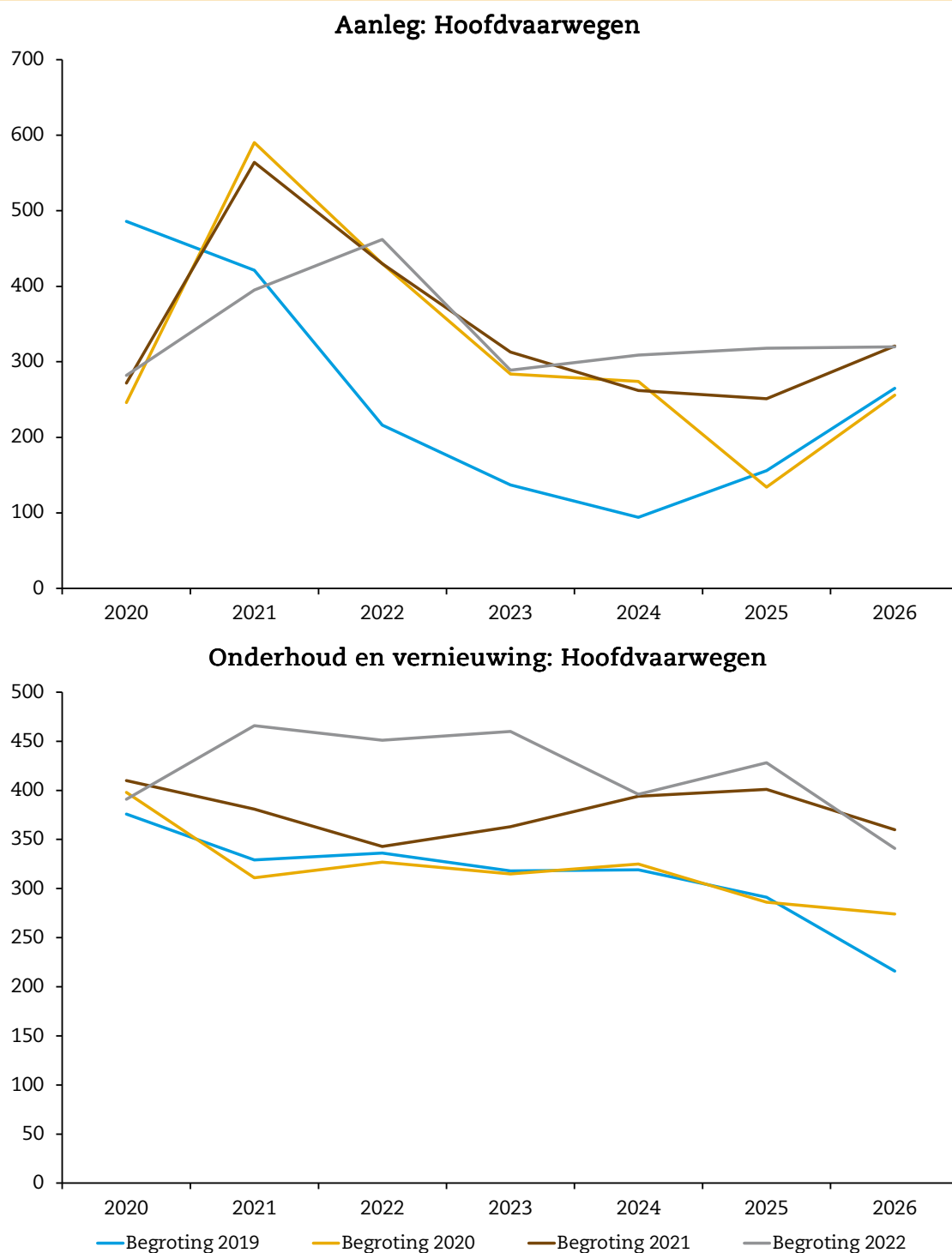
Bron: Begroting Mobiliteitsfonds 2019-2022, bewerking EIB

Figuur 2.4 Begrote financiële middelen voor aanleg onderhoud en vernieuwing van spoorwegen, 2020-2026 (miljoen euro)



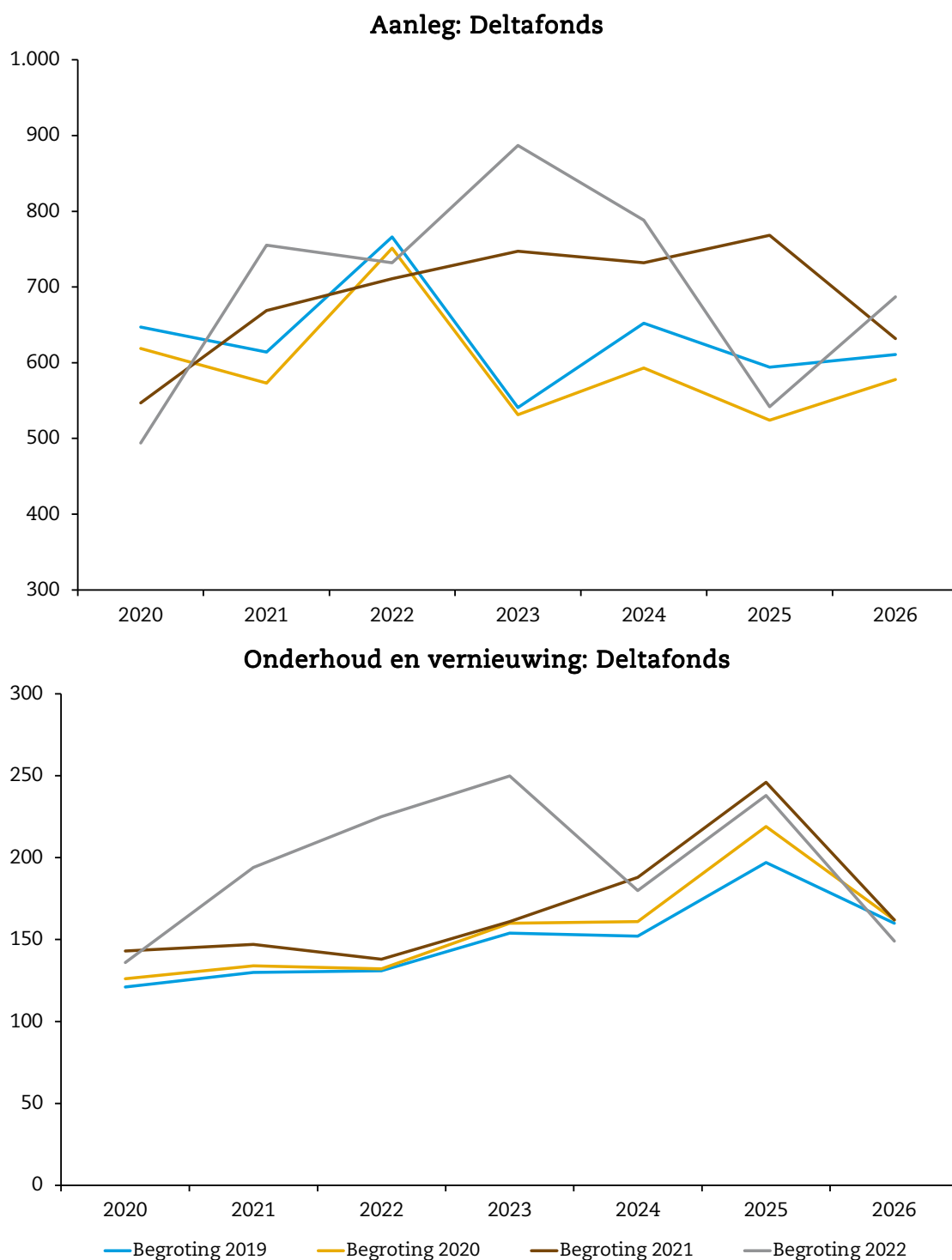
Bron: Begroting Mobiliteitsfonds 2019-2022, bewerking EIB

Figuur 2.5 Begrote financiële middelen voor aanleg en onderhoud en vernieuwing van hoofdvaarwegen, 2020-2026 (miljoen euro)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds 2019-2022, bewerking EIB

Figuur 2.6 Begrote financiële middelen voor aanleg en onderhoud en vernieuwing vanuit het Deltafonds, 2020-2026 (miljoen euro)



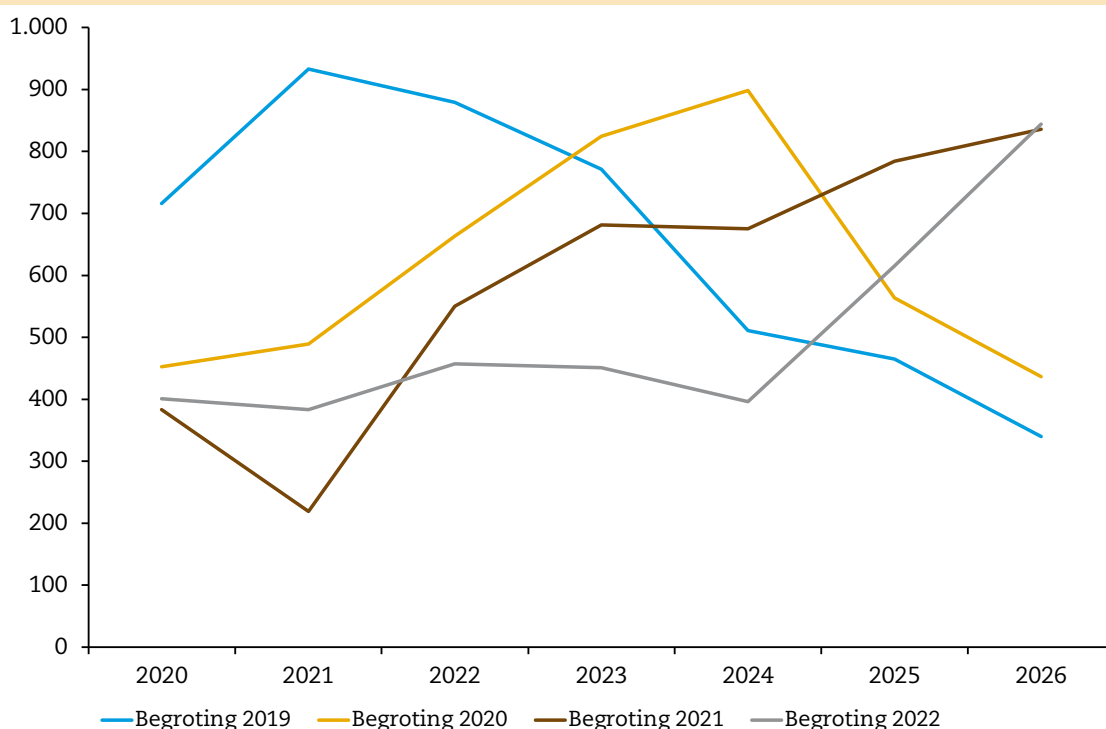
Bron: Begroting Deltafonds 2019-2022, bewerking EIB

2.2.7 Megaprojecten verkeer en vervoer

Sterke vertraging bij megaprojecten

Bij de megaprojecten zijn grote verschuivingen te zien tussen de verschillende begrotingen (figuur 2.7). In de begroting voor 2019 waren aanzienlijke bedragen uitgetrokken voor de periode 2020-2023. Een groot deel van het budget is inmiddels verschoven naar de periode na 2024. Over de gehele periode wordt er in de huidige begroting ruim € 1 miljard minder ter beschikking gesteld dan werd voorgenomen in de begroting van 2019. De verschuiving van budgetten kan voor het grootste deel worden toegeschreven aan vertraging bij het ERTMS-programma, maar ook het PHS draagt hier veel aan bij.

Figuur 2.7 Begrote financiële middelen voor Megaprojecten verkeer en vervoer, 2020-2026 (miljoen euro)



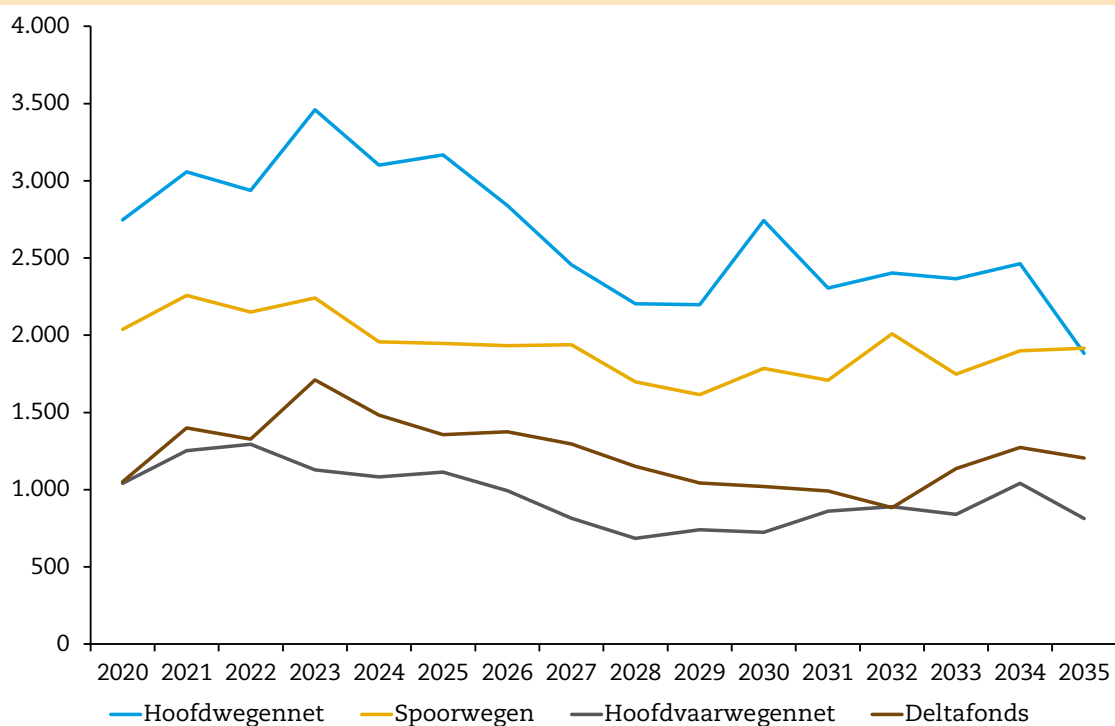
Bron: Begroting Mobiliteitsfonds 2019-2022, bewerking EIB

2.3 De infrastructuurbudgetten op de langere termijn

Het Mobiliteitsfonds en Deltafonds bieden ook inzicht in de beschikbare financiële middelen tot en met 2035. In figuur 2.8 zijn de geplande budgetten voor hoofdwegen, spoorwegen, hoofdvaarwegen en het Deltafonds weergegeven voor de periode 2020-2035, volgens het Mobiliteitsfonds en Deltafonds van 2022. Deze typen infra vormen samen gemiddeld 94% van het totale budget in de periode 2020-2035.

Uit de figuur kan worden opgemaakt dat in 2023 een piek ontstaat in het totale budget. Het budget komt dan uit op € 9 miljard. In de jaren erna (met uitzondering van 2025) nemen de budgetten af. Dit is voornamelijk het geval bij het hoofdwegennet, waar de beschikbare financiële middelen tussen 2023 en 2029 in totaal met bijna € 1,3 miljard afnemen. Echter nemen de budgetten ook bij de andere typen infrastructuur in deze periode af.

Figuur 2.8 Financiële middelen voor hoofdwegen, spoorwegen, hoofdvaarwegen en Deltafonds op de lange termijn, 2020-2035 (miljoen euro)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

3 Budgetten en voortgang van de infrastructuurprojecten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende infrastructuurprojecten. In paragraaf 3.1 worden de totale budgetten van de projecten in de aanlegfase en in de planning- en studiesfase vanaf 2021 beschreven. In paragraaf 3.2 wordt de projectenstructuur per regio besproken. Tot slot wordt in paragraaf 3.3 per fase ingegaan op de voortgang van actuele projecten.

3.1 Budgetten van infrastructuurprojecten

Tabel 3.1 geeft de verdeling van de budgetten vanaf 2021 naar type infrastructuur en naar regio weer. De begrotingen van het Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022 bevatten in totaal ongeveer 250 projecten. Het totale budget van deze projecten vanaf 2021⁶ komt uit op € 49,6 miljard, waarvan meer dan 70% bij projecten in de aanlegfase ligt.

Tabel 3.1 Budgetten van projecten in de planning- en studiesfase en de aanlegfase naar type infrastructuur¹, vanaf 2021, per regio (miljoen euro)

	Boven- regionaal	Noord	Oost	Randstad Noord	Randstad Zuid	Zuid	Totaal
Planning & studies							
Deltafonds	32	0	116	7	0	235	390
Hoofdwegennet	1.839	104	1.395	2.096	1.800	1.185	8.419
Spoorwegen	2.458	0	18	592	163	213	3.444
Regionale/lok infra	52	0	0	0	0	0	52
Hoofdvaarwegennet	1.391	334	67	0	215	157	2.164
Subtotaal planning & studies	5.772	438	1.596	2.695	2.178	1.790	14.469
Aanleg							
Deltafonds	8.839	0	27	0	10	108	8.984
Hoofdwegennet	2.112	745	1.702	7.207	4.389	42	16.197
Spoorwegen	5.172	64	268	1.123	490	4	7.121
Regionale/lok infra	0	49	0	59	207	0	315
Hoofdvaarwegennet	54	14	391	1.392	84	611	2.546
Subtotaal aanleg	16.177	872	2.388	9.781	5.180	765	35.163
Totaal	23.522	1.310	3.984	12.476	7.358	2.555	49.633
aandeel	44%	3%	8%	25%	15%	5%	100%

¹ De megaprojecten PHS, ERTMS, HSL-Zuid, Zuidasdok en Mainportontwikkeling Rotterdam zijn ingedeeld bij de betreffende regio's en typen infrastructuur. De overkoepelende budgetten van Zuidasdok zijn verhoudingsgewijs naar de budgetten van de tunnel A10 en OV-terminal onderverdeeld bij hoofdwegen en spoorwegen.

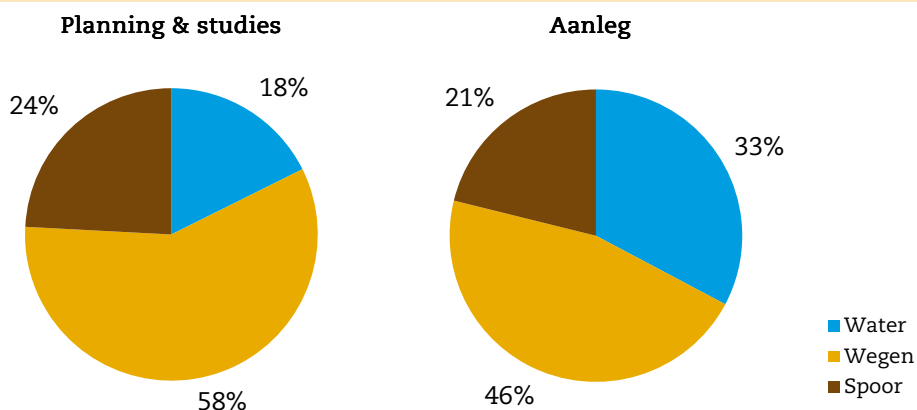
Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

⁶ De budgetten in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022 zijn inclusief uitgaven die in de periode tot en met 2020 zijn gedaan. Bovenstaande tabel geeft alleen de uitgaven weer die zijn begroot voor de periode vanaf 2021.

Wegenprojecten verantwoordelijk voor ongeveer de helft van het totale budget

Figuur 3.1 toont de verdeling van de budgetten vanaf 2021 naar type infrastructuur en naar fase. De helft van het totale budget heeft betrekking op wegenprojecten. Het aandeel wegenprojecten is in de planning- en studiesfase een stuk hoger dan in de aanlegfase. Naar verhouding zijn er dus veel wegenprojecten in voorbereiding. Bij waterprojecten ligt het aandeel juist hoger in de aanlegfase en zijn relatief veel projecten in uitvoering. Spoorprojecten hebben een vergelijkbaar aandeel in beide fasen.

Figuur 3.1 Verdeling budgetten naar type infrastructuur en per fase



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

Gemiddelde budget het hoogst bij wegenprojecten

Het projectenbestand bevat ongeveer 250 projecten, waarvan in totaal 37% betrekking heeft op de wegenbouw. Daarnaast bevindt 64% van de projecten zich in de aanlegfase. Het gemiddelde budget in de aanlegfase is hoger dan in de planning- en studiesfase (tabel 3.2). Dit geldt voor zowel water- als wegenprojecten, maar het verschil is met name groot in de wegenbouw. Wegenprojecten kennen in beide fasen gemiddeld het hoogste budget. In de planning- en studiesfase hebben waterprojecten gemiddeld het laagste budget; in de aanlegfase geldt dit juist voor spoorprojecten. Bij spoorprojecten is er vrijwel geen verschil in het gemiddelde budget tussen de twee fasen.

Tabel 3.2 Projecten per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Gemiddelde budget p&s-fase	Aanleg	Gemiddelde budget aanlegfase
Aantal projecten	88	€ 164	156	€ 225
waarvan				
- Water	20	€ 128	54	€ 214
- Wegen	43	€ 196	48	€ 337
- Spoor	25	€ 140	54	€ 138

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

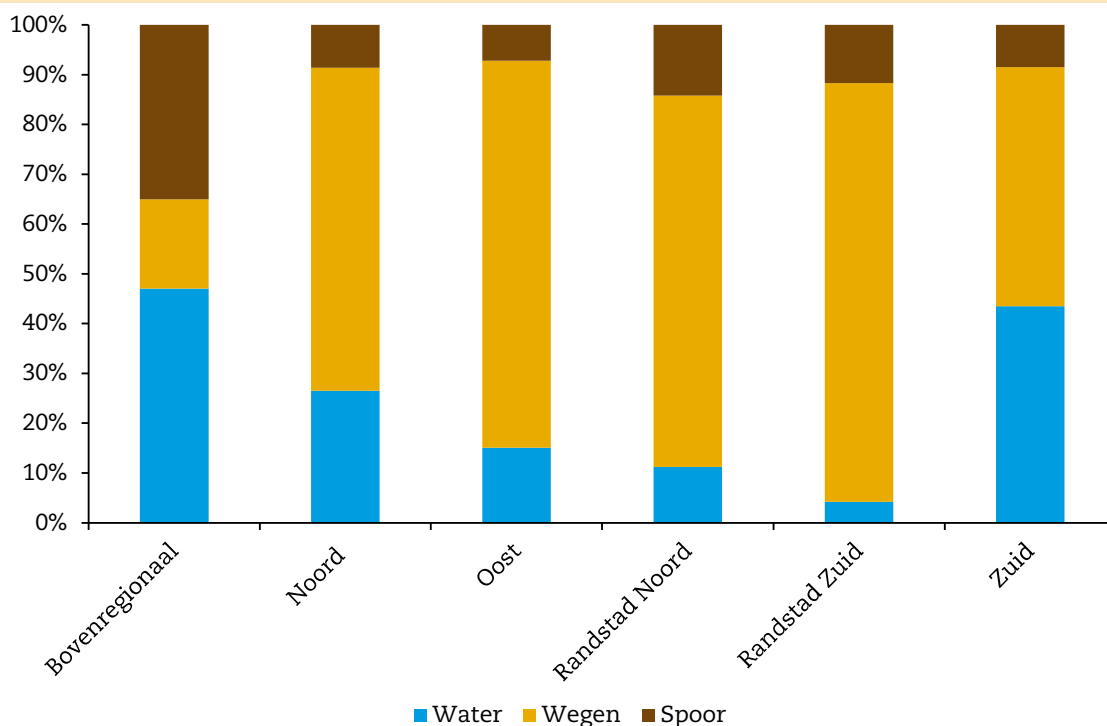
3.2 De projectenstructuur per regio

Bovenregionale en randstedelijke projecten beslaan 85% van budget

Vierenveertig procent van het totale budget heeft betrekking op bovenregionale projecten (tabel 3.1). Daarnaast zorgen de randstedelijke regio's samen voor nog eens 40% van het totale budget. Regio Noord heeft met 3% het kleinste aandeel in het totale budget.

Figuur 3.2 geeft per regio de verdeling van het budget naar type infrastructuur weer. Bovenregionale budgetten betreffen voornamelijk water- en spoorprojecten. Wegenprojecten vallen meestal in specifieke regio's, waardoor wegenprojecten in de verschillende regio's het grootste aandeel hebben in het totale budget. Dit aandeel is het grootst in de randstedelijke regio's en de regio Oost (gemiddeld bijna 80%). In de regio Noord kennen wegenprojecten dit jaar een aandeel van bijna twee derde in het totale budget. Regio Zuid is de enige regio waar het aandeel wegenprojecten een stuk lager ligt (48%). Hier hebben ook waterprojecten met 43% een groot aandeel in het totale budget.

Figuur 3.2 Verdeling budgetten naar type infrastructuur, per regio (%)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

3.2.1 Projecten bovenregionaal

Bij bovenregionale projecten ligt het gemiddelde budget van waterprojecten een stuk hoger dan die van wegen- en spoorprojecten. Onder de waterinfrastructuur vallen de HWBP Waterschapsprojecten en de Afsluitdijk met budgetten van respectievelijk € 5,3 miljard en € 1,7 miljard vanaf 2021. Bij spoorprojecten zijn de megaprojecten ERTMS (€ 2,3 miljard in aanlegfase) en PHS (€ 1,4 miljard in de planning- en studiesfase) inbegrepen. Tot slot is het project A27 Houten – Hooipolder het grootste bovenregionale wegenproject, waarvoor het budget in de periode vanaf 2021 uitkomt op bijna € 1,8 miljard.

Tabel 3.3 Bovenregionale projecten per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Aanleg	Vertraging bekend ⁷	Gemiddelde budget
Aantal projecten	39	62	4	€ 217
waarvan				
- Water	9	25	2	€ 303
- Wegen	13	8	1	€ 188
- Spoor	17	29	1	€ 167

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

3.2.2 Projecten regio Noord

De regio Noord telt van alle regio's de minste projecten. Wel is het gemiddelde budget hoger dan in de regio's Oost en Zuid. Wegenprojecten hebben in de regio Noord de hoogste budgetten. In de aanlegfase bevindt zich het project A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 met een budget van € 520 miljoen vanaf 2021. Het project N33 Zuidbroek-Appingedam bevindt zich in de planning- en studiesfase en heeft een budget van € 100 miljoen. Dit project is al meer dan zes jaar vertraagd ten opzichte van de eerste planning in het MIRT 2017. Wat betreft de waterinfrastructuur zijn de projecten Verbreding sluiscomplex Kornwerderzand (€ 100 miljoen) en Vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 2 (€ 240 miljoen) op komst.

Tabel 3.4 Projecten in regio Noord per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Aanleg	Vertraging bekend	Gemiddelde budget
Aantal projecten	3	8	1	€ 119
waarvan				
- Water	2	2	0	€ 87
- Wegen	1	4	1	€ 170
- Spoor	0	2	0	€ 57

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

3.2.3 Projecten regio Oost

Evenals in regio Noord hebben wegenprojecten in de regio Oost het hoogste gemiddelde budget. Hieronder valt onder andere het project A12-A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) waarvoor meer dan € 1,1 miljard op de planning staat in de periode vanaf 2021 en het project A1 Apeldoorn – Azelo fase 1 en 2a met een budget van € 260 miljoen. Het grootste wegenproject in de planning- en studiesfase is A2 Deil – Den Bosch/Vught met een budget van € 850 miljoen. Van dit project is het tracébesluit een jaar uitgesteld ten opzichte van de vorige begroting. Wat betreft water-

⁷ Voor zover de vertraagde projecten niet expliciet worden genoemd in de hoofdtekst, zijn deze in detail in de bijlage opgenomen.

projecten is het project IJsseldelta 2^e fase op komst (€ 120 miljoen) en wordt er in de periode vanaf 2021 € 160 miljoen besteed aan het project Verruiming Twentekanalen fase 2. Het grootste spoorproject betreft Zwolle – Herfte dat goed is voor € 90 miljoen in de periode vanaf 2021. Dit project heeft tevens een jaar vertraging opgelopen ten opzichte van de vorige begroting. De regio Oost heeft vergeleken met de andere regio's de meeste vertrapte projecten.

Tabel 3.5 Projecten in regio Oost per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Aanleg	Vertraging bekend	Gemiddelde budget
Aantal projecten	16	21	8	€ 108
waarvan				
- Water	3	6	1	€ 67
- Wegen	12	9	5	€ 147
- Spoor	1	6	2	€ 41

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

3.2.4 Projecten Randstad Noord

De regio Randstad Noord heeft van alle regio's de meeste projecten en het hoogste gemiddelde budget. Daarnaast is het gemiddelde budget in de regio Randstad Noord hoger dan van bovenregionale projecten. De budgetten zijn met name hoog voor wegenprojecten. Het meest omvangrijke wegenproject is A1/A6/A9 Schiphol – Amsterdam – Almere, wat bestaat uit verschillende deeltrajecten en goed is voor bijna € 3,8 miljard in de periode vanaf 2021. Daarnaast is het megaproject Zuidasdok (deels wegenproject en deels spoorproject) nog eens goed voor ruim € 1,2 miljard. In de planning- en studiesfase is A12/A27 Ring Utrecht het meest omvangrijke wegenproject met een budget van ruim € 1,5 miljard. Van alle regio's heeft Randstad Noord het hoogste gemiddelde budget voor water- en spoorprojecten. Naast het Zuidasdok heeft ook het megaproject PHS een hoog budget in de periode vanaf 2021 (ongeveer € 800 miljoen). Van de waterprojecten is Zeetoeegang IJmond met een budget van € 1 miljard het meest omvangrijk.

Tabel 3.6 Projecten in regio Randstad Noord per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Aanleg	Vertraging bekend	Gemiddelde budget
Aantal projecten	8	31	2	€ 320
waarvan				
- Water	1	4	0	€ 280
- Wegen	4	17	1	€ 443
- Spoor	3	10	1	€ 136

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

3.2.5 Projecten Randstad Zuid

In de regio Randstad Zuid ligt het gemiddelde budget bijna even hoog als in Randstad Noord. Ook in de regio Randstad Zuid zijn de budgetten hoger dan van bovenregionale projecten. Van alle regio's is het gemiddelde budget van wegenprojecten het hoogst in Randstad Zuid. Omvangrijke wegenprojecten betreffen A24 Blankenburgtunnelverbinding (€ 1,7 miljard vanaf 2021) en A16 Rotterdam (€ 1,5 miljard). In de planning- en studiesfase zijn de projecten A15 Papendrecht – Gorinchem (€ 730 miljoen) en A4 Haaglanden – N14 (€ 690 miljoen) het meest omvangrijk. Van de spoorprojecten is PHS Rijswijk – Rotterdam met een budget van € 270 vanaf 2021 het grootste project. Binnen de waterinfrastructuur is dit Oeververbinding Rotterdam met een budget van ruim € 200 miljoen, die zich in de planning- en studiesfase bevindt.

Tabel 3.7 Projecten in regio Randstad Zuid per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Aanleg	Vertraging bekend	Gemiddelde budget
Aantal projecten	7	17	2	€ 307
waarvan				
- Water	2	6	0	€ 39
- Wegen	4	5	1	€ 688
- Spoor	1	6	1	€ 123

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

3.2.6 Projecten regio Zuid

In de regio Zuid is het gemiddelde budget het laagst vergeleken met andere regio's door lagere budgetten in de wegenbouw. De meest omvangrijke wegenprojecten bevinden zich in de planning- en studiesfase. Het project Programma SmartwayZ.NL bestaat uit verschillende deeltrajecten en heeft een budget van in totaal € 650 miljoen. Het onderdeel InnovA58 heeft tevens al voor het tweede jaar op rij vertraging opgelopen vanwege de stikstofproblematiek. Daarnaast is het project A2 't Vonderen – Kerensheide nog eens goed voor € 290 miljoen. Wat betreft de waterinfrastructuur is het project Maaswerken het meest omvangrijk, gevolgd door Nieuwe Sluis Terneuzen (respectievelijk € 510 miljoen en € 470 miljoen vanaf 2021).

Tabel 3.8 Projecten in regio Zuid per fase en gemiddelde budgetten (in miljoenen) per type infrastructuur, vanaf 2021

	Planning & studies	Aanleg	Vertraging bekend	Gemiddelde budget
Aantal projecten	15	17	7	€ 80
waarvan				
- Water	3	11	5	€ 79
- Wegen	9	5	2	€ 88
- Spoor	3	1	0	€ 54

Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2022, bewerking EIB

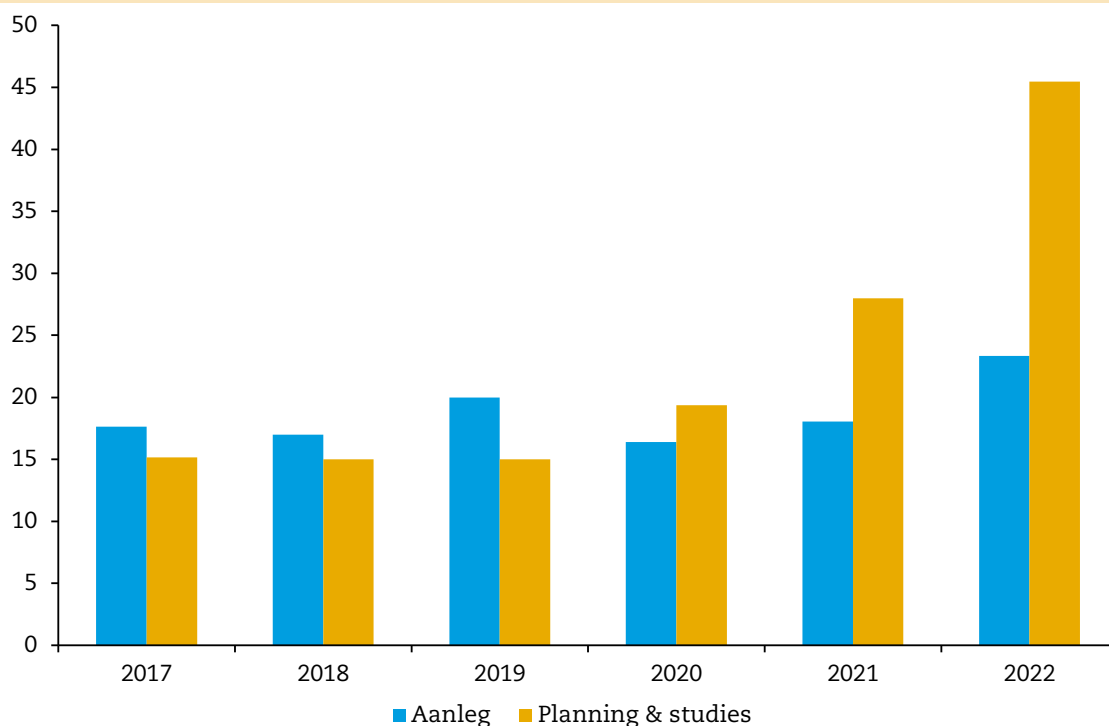
3.3 Voortgang van de infrastructuurprojecten

Jaarlijks wordt in de Infrastructuurmonitor de voortgang van infrastructuurprojecten in beeld gebracht. Hierbij wordt vastgesteld of het jaar van oplevering is veranderd ten opzichte van de vorige begroting. In totaal zijn er in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds van 2022 meer dan 250 projecten opgenomen. Van 130 projecten is bekend of er vertraging is opgetreden.⁸ De analyse is beperkt tot 'recente' projecten met een opleverjaar na 2019. De analyse richt zich daardoor op 82 projecten. In deze paragraaf wordt de voortgang van deze projecten in de planning- en studiesfase en in de aanlegfase in kaart gebracht en vergeleken met voorgaande jaren. Tot slot worden de verschillen per type infrastructuur besproken. Een lijst van vertraagde projecten is in de bijlage opgenomen.

Aandeel vertraagde projecten toegenomen, sterkste stijging in de planning- en studiesfase

Figuur 3.3 geeft per fase het percentage vertraagde infrastructuurprojecten weer in achtereenvolgende begrotingen. In de begroting van 2017 tot en met 2019 bleef het percentage vertraagde projecten in de planning- en studiesfase stabiel op 15%. In de drie laatste begrotingen is dit aandeel echter sterk toegenomen. In de huidige begroting is bijna de helft van de projecten in de planning- en studiesfase vertraagd. Met een toename van 17 procentpunten ten opzichte van de vorige begroting is dit de sterkste stijging van de afgelopen jaren. Het aandeel vertraagde projecten in de aanlegfase is ten opzichte van de vorige begroting met vijf procentpunten gestegen en kwam uit op 23%. Dit aandeel is bovengemiddeld als we dit vergelijken met de afgelopen vijf jaar.

Figuur 3.3 Aandeel vertraagde infrastructuurprojecten ten opzichte van vorige begrotingen per fase, 2017-2022 (%)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2017-2022, bewerking EIB

⁸ Vertraging treedt op wanneer het opleverjaar ten minste één jaar later is dan in de vorige begroting werd aangegeven. Ook is aangenomen dat een project vertraagd is als er in de vorige begroting een opleverjaar werd aangegeven, maar in de huidige begroting niet meer.

Een aantal projecten voor derde jaar op rij vertraagd

Enkele projecten zijn al voor het derde jaar op rij vertraagd. Zo heeft het project A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda in totaal drie jaar vertraging opgelopen. De huidige oplevering staat nu gepland voor 2028-2029. Het wegenproject N33 Zuidbroek-Appingedam is zelfs al meer dan zes jaar vertraagd ten opzichte van de eerste planning in het MIRT 2017.

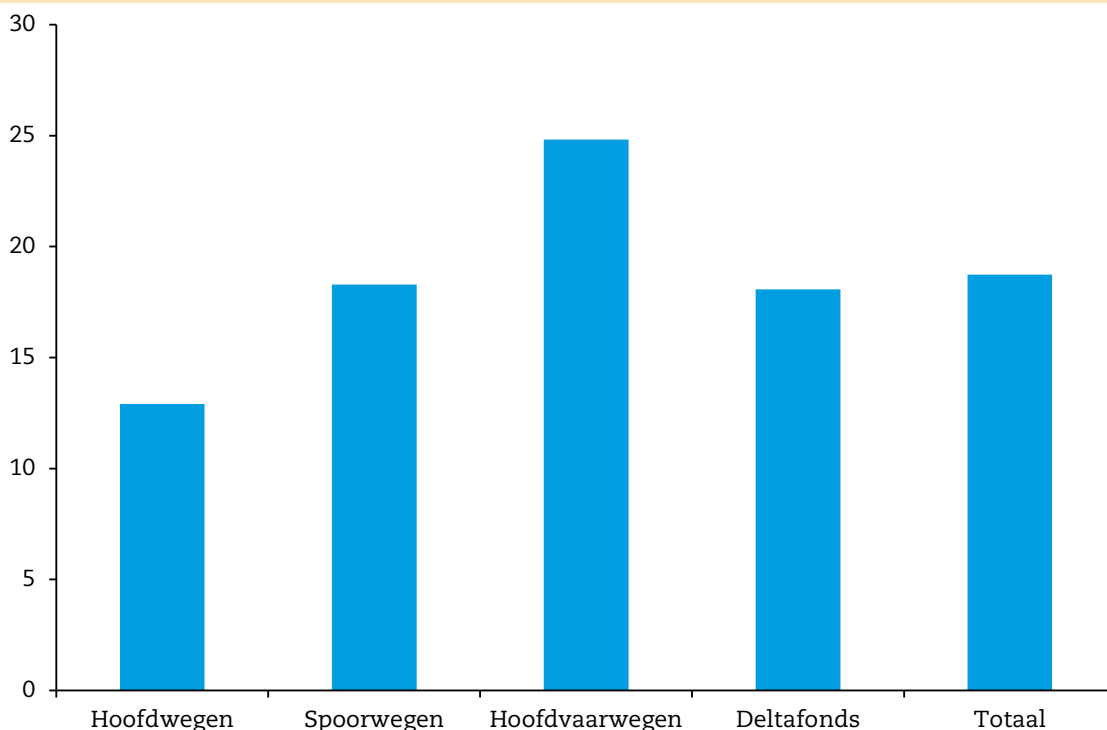
Voornamelijk vertraging bij wegenprojecten in de planning- en studiesfase

In de begrotingen van 2019 tot en met 2021 was jaarlijks ongeveer een derde van de wegenprojecten in de planning- en studiesfase vertraagd. In de huidige begroting is dit aandeel meer dan verdubbeld naar bijna 80%. Bij waterprojecten is in deze fase over het algemeen minder sprake van vertraging. In de huidige begroting heeft een kwart van de waterprojecten vertraging opgelopen. Vooralsnog heeft geen enkel spoorproject in de planning- en studiesfase vertraging opgelopen. Het merendeel van de vertraagde wegenprojecten (zowel in de planning- en studiesfase als in de aanlegfase) heeft in de afgelopen jaren vertraging opgelopen vanwege de stikstofproblematiek.

Vertraging bij hoofdvaarwegen in de aanlegfase door de jaren heen afgenomen

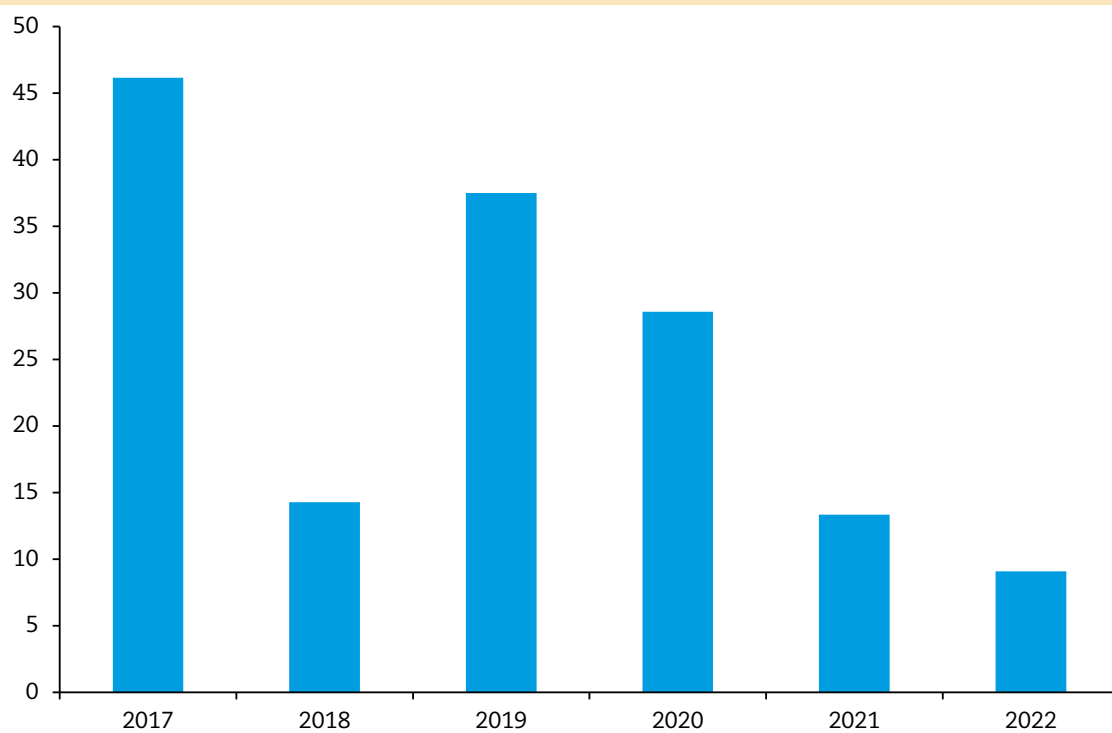
Zoals uit figuur 3.4 kan worden opgemaakt, is er bij projecten binnen het hoofdvaarwegennet gemiddeld gezien meer sprake van vertraging dan bij de andere typen infrastructuur. Wel is dit aandeel in de afgelopen jaren flink afgenomen, met uitzondering van 2018. In de begroting van 2017 was bijna de helft van de hoofdvaarwegprojecten in de aanlegfase vertraagd. In de huidige begroting is dit nog slechts 9% (figuur 3.5). Van de overige typen infrastructuur is in de huidige begroting twee à drie op de tien projecten in de aanlegfase vertraagd. Bij wegenprojecten is het aandeel vertraagde projecten in de aanlegfase in de laatste drie begrotingen ongeveer 20%. In de begrotingen van 2017 tot en met 2019 was dit gemiddeld één op de twintig projecten.

Figuur 3.4 Percentage vertraagde infrastructuurprojecten in de aanlegfase per type infrastructuur, 2017-2022 (gemiddeld per jaar)



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2017-2022, bewerking EIB

Figuur 3.5 Percentage vertraagde projecten binnen het hoofdvaarwegennet in de aanlegfase, 2017-2022



Bron: Begroting Mobiliteitsfonds/Deltafonds 2017-2022, bewerking EIB

Bijlage Vertraagde projecten

Tabel A Projecten waarvan planning bekend is inclusief budgetten (miljoen euro) per regio (BR = Bovenregionaal, N = Noord, O = Oost, Z = Zuid, RN = Randstad Noord, RZ = Randstad Zuid)

Naam project	Regio	Budget 2022	Vorig budget	Budget: t/m 2020;	2021-2026;	Later	Oplevering MF/DF 2022	Oplevering IF/DF 2021	Jaren vertraging	In IF/DF 2021 al vertraagd
Deltafonds planning en studiesfase										
Getij Grevelingen	Z	102	101				2028	2025	3	nee
Deltafonds aanlegfase										
Maatregelen i.r.t. rivierverruiming	BR	182	181	179		3	2021	2020	1	nee
Deltaplan Zoetwater	BR	70	69	19	51		2024	2021	3	nee
Dijkversterking en herstel steenbekleding	Z	828	827	803	24		2023	2021	2	ja
Zandmaas	Z	398	396	346	45	7	2021	2020	1	nee
Mobiliteitsfonds planning en studiesfase										
<i>MF Hoofdwegennet</i>										
N33 Zuidbroek – Appingedam	N	104	102				*	2026	*	ja
Landzijdige Bereikbaarheid Lelystad Airport: Verbreding A6	O	101	66				*	2025	*	nee
N50 Kampen – Kampen Zuid	O	5	5				*	2022-2024	*	nee
N35 Wijthmen – Nijverdal	O	102	100				*	2018	*	nee
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	RZ	138	135				2028-2029	2026-2028	1	ja
Programma SmartwayZ.NL: InnovA58	Z	436	425				2027-2030	2023-2026/ 2025-2029	1-4	ja
A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	Z	4	4				*	2021-2022	*	nee

Bron: Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022, bewerking EIB

Tabel A (vervolg) Projecten waarvan planning bekend is inclusief budgetten (miljoen euro) per regio (BR = Bovenregionaal, N = Noord, O = Oost, Z = Zuid, RN = Randstad Noord, RZ = Randstad Zuid)

Naam project	Regio	Budget 2022	Vorig budget	Budget: t/m 2020;	2021-2026;	Later	Oplevering MF/DF 2022	Oplevering IF/DF 2021	Jaren vertraging	In IF/DF 2021 al verstraagd
<i>MF Hoofdvaaarwegennet</i>										
Verkenning IJssel fase 2	O							2028	*	nee
Kreekraksluizen	Z							2026-2028	*	nee
Mobiliteitsfonds aanlegfase										
<i>MF Hoofdwegennet</i>										
A27 Houten – Hooipolder	BR	1.843	93	57	950	836	2029-2031	2027-2029/ 2028-2030	1	nee
A12-A15 Ressen - Oudbroeken	O	602	546	142	454	6		* 2023-2025	*	nee
A12-A15 Ressen - Oudbroeken (GIV)	O	196	191	54	142			* 2023-2025	*	nee
A28 Knooppunt Hoevelaken	RN	811	796	145	128	537		* 2028-2030	*	ja
<i>MF Spoorwegen</i>										
Verbeteraanpak stations	BR	11	11	4	7	2	2021	2020	1	nee
Zwolle – Herfte	O	264	262	178	86		2017-2022	2021	1	nee
PHS Ede	O	53	52	5	47	2	2024	2021	3	nee
Emplacement Den Haag centraal	RZ	71	70	13	58		2023-2026	2023-2025	1	nee
<i>MF Hoofdvaaarwegen</i>										
Wilhelminakanaal Sluis II	Z	6	6	3	4		2025	2023	2	nee
<i>MF Regionale/lokale infra</i>										
Amstelveenlijn	RN	81	81	54	27		2020/2024	2020/2022	2	nee

*Onbekend

Bron: Mobiliteitsfonds en Deltafonds 2022, bewerking EIB

eib

Economisch Instituut
voor de Bouw

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