

Versnelling infrastructuur- projecten

Eerste inventarisatie van kansen

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.

Mei 2020

Versnelling infrastructuur- projecten

Eerste inventarisatie van kansen

Paul Groot
Jerrel King
Eline Kragt

Inhoudsopgave

Conclusies op hoofdlijnen	5
1 Inleiding	9
1.1 Achtergrond	9
1.2 Vraagstelling	9
1.3 Leeswijzer	10
2 Onderzoeksaanpak	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Kansrijke maatregelen	11
2.3 Categorisering typen infrastructuurprojecten	12
2.4 De aanpak tijdens eerdere crises	13
3 Analyse van versnellingsmogelijkheden	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Grote wegebouwprojecten van Rijkswaterstaat	15
3.3 Onderhoud en vervanging bij Rijkswaterstaat	18
3.4 Gemeentelijke infrastructuur	19
3.5 Effecten op gww-productie en werkgelegenheid	20
3.6 Conditie voor versnelling	20
Bijlage Kenmerken zeven grote wegebouwprojecten	23
A1 Apeldoorn-Azelo fase 2	23
InnovA58	23
A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda	24
A27/A12 Ring Utrecht (gedeelte zuid en noord)	25
A27 Houten-Hooipolder	26
A2 't Vonderen - Kerensheide	27
A4 Haaglanden N14	28

Conclusies op hoofdlijnen

Dit rapport beschrijft de resultaten van een eerste inventarisatie van kansen voor het versnellen van infrastructuurprojecten. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Bouwend Nederland. Basis voor de analyse is de lijst met potentiële versnellingsprojecten die door Bouwend Nederland en andere brancheorganisaties is opgesteld. Deze analyse is aangevuld met suggesties voor mogelijke versnellingsprojecten die door bouwbedrijven zijn aangereikt. De analyse heeft in zeer korte tijd plaatsgevonden waarbij we ons vooral hebben gebaseerd op reeds bestaande informatie over infrastructuurprojecten. Op een aantal punten hebben we veronderstellingen moeten maken. Deze zullen in een nadere analyse moeten worden getoetst. De verantwoordelijkheid voor de analyse en de conclusies in het onderzoek berust bij het EIB. De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn hieronder weergegeven.

De gww-productie valt in 2020 en 2021 sterk terug door stikstof- en PFAS-restricties, complexiteit van projecten en budgettaire beperkingen bij gemeenten

In 2020 zal de gww-productie met 5½% krimpen, voor 2021 wordt 8% afname voorzien. Vooral nieuwbouw en herstel valt in beide jaren sterk terug. Hiervoor wordt een daling verwacht van 10% in 2020 en 2021. De krimp op de gww-markt treedt zowel op bij het Rijk als de decentrale overheden en de bedrijven. Vanaf 2022 laat de gww-markt sterk herstel zien. Door regelgeving rond stikstof en PFAS is een groot aantal projecten stil komen te liggen en zijn aanbestedingen opgeschort. Daarnaast treden in de praktijk problemen op bij de vertaling van de ambities voor duurzaamheid en klimaatbestendigheid in concrete projecten. Financiële middelen zijn hiervoor niet altijd beschikbaar, met name bij gemeenten spelen budgettaire beperkingen een belangrijke rol. Maar ook bij enkele rijksprojecten doen zich nog knelpunten voor met de financiële middelen.

Met een mix van maatregelen voor de korte en de middellange termijn kan de krimp in de sector worden beperkt en daarmee werkgelegenheid worden behouden. Kansen voor versnelling doen zich voor bij de grote wegebouwprojecten, bij onderhoud en vervanging, en bij gemeentelijke infrastructuur.

Versnellen van grote wegebouwprojecten leidt tot € 850 miljoen extra investeringen in de periode 2021-2023

In de komende jaren komen zeven grote wegebouwprojecten van het Rijk op de markt. Volgens de huidige planning zullen deze projecten in de komende twee jaar nog niet in de realisatiefase zitten. Voor een aantal projecten bestaan er wel versnellingsmogelijkheden die een substantiële impuls voor de sector kunnen opleveren. Het duurt echter wel enige tijd voordat de voordelen hiervan worden gerealiseerd. Extra productie valt deels in 2021 en vooral in 2022 en 2023 te verwachten. Hiervoor zal aan diverse randvoorwaarden moeten worden voldaan, zowel organisatorisch als wat betreft regelgeving en in enkele gevallen budgetten. Voor een productiestart in 2021 zal de aanbestedingsfase uiterlijk in de loop van 2021 afgerond moeten zijn. Dit is mogelijk voor drie projecten waar al een Tracébesluit aanwezig is, namelijk de projecten A27 Houten-Hooipolder, A2 't Vonderen-Kerensheide en A1 Apeldoorn-Azelo (fase 2b). Hiervoor is nodig dat het aanbestedingstraject eerder start of wordt verkort en dat de voor deze projecten gereserveerde budgetten beschikbaar blijven.

Voor vier andere grote wegebouwprojecten zijn er mogelijkheden om enigszins te versnellen maar levert dit nog geen productie-effecten op in 2021. Naast onzekerheid omtrent een Tracébesluit zijn er bijvoorbeeld complicaties vanwege stikstof. De ruimte die voor deze projecten vanuit bronmaatregelen gereserveerd wordt moet concurreren met woningbouw. Daarnaast vraagt één project ook stikstofruimte vanuit de veevoer- en saneringsmaatregelen die langer op zich laten wachten. Deze vier andere grote projecten kunnen mogelijk eerder van start gaan dan in de huidige planning, met name de projecten waarbij het Tracébesluit dit jaar

verwacht wordt. Mogelijk kunnen procedures worden vereenvoudigd, maar de potentie en de effecten hiervan zijn onzeker.

Intensiveren van onderhoud en vervanging bij het Rijk leidt tot € 175 miljoen extra uitgaven in 2020

Een belangrijk deel van het beheer- en onderhoudswerk wordt uitgevoerd binnen bestaande meerjarige contracten met marktpartijen. De relatief beperkte verkeersstromen maken het aantrekkelijk om in 2020 onderhoudswerk te intensiveren. In 2020 en 2021 staat circa € 1 miljard op de begroting voor beheer en onderhoud van rijksinfrastructuur, € 500 miljoen voor wegen en nog eens € 500 miljoen voor vaarwegen en waterprojecten. Procedureel zijn hier naar verwachting weinig knelpunten. In 2020 kan intensivering van het onderhoud € 155 miljoen extra uitgaven opleveren. Wel zal veelal sprake zijn van maatwerk. We gaan daarom uit van versnelling van maximaal de helft van het onderhoudswerk. Voor vervanging en renovatie is jaarlijks gemiddeld € 300 miljoen beschikbaar. Versnelling is ook hier aantrekkelijk, voor zowel 2020 als 2021, vanwege de technische urgentie en omdat voor deze werkzaamheden al omvangrijke programma's zijn opgesteld. Dit levert in 2020 en 2021 ruim € 50 miljoen op. Voor vervanging kan een innovatieve programmatische aanpak worden opgesteld met achtereenvolgende uitvoering van projecten met goede mogelijkheden voor prefab en standaardisatie.

Extra investeringen bij gemeenten mogelijk van € 800 miljoen in de periode 2020-2022

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor circa een kwart van de gww-productie. Hier is vaak sprake van kleinschaliger projecten met een kortere voorbereidingstijd. Actief beleid om projecten te intensiveren is daardoor kansrijk. In de eerste plaats kan worden gedacht aan extra investeringen in de netwerken van riolering en wegen. Het totaalbudget voor gemeentelijk onderhoud en vervanging bedraagt jaarlijks circa € 1½ miljard. Indien voor 2020 5% en voor 2021 10% van de opgaven naar voren zou kunnen worden gehaald, levert dit voor 2020 en 2021 een extra impuls van € 75 miljoen respectievelijk € 150 miljoen. In de tweede plaats kan de gww-sector profiteren van de bouw van extra woningen. Een woningbouwimpuls brengt extra investeringen in infrastructuur met zich mee, zoals de aanleg van bouwlocaties, nutsvoorzieningen en wegen. Per woning bedragen de investeringen circa € 25.000. De bouw van 10.000 extra woningen in 2021 en 2022 levert jaarlijks dan € 250 miljoen aan gww-uitgaven. Zowel bij de intensivering van riolering en wegen als bij de woningbouw wordt de impuls in 2023 weer teruggeboekt.

Hoewel bij gemeenten ook sprake is van stikstofproblemen die de uitvoering kunnen verhinderen, speelt bij gemeenten een tekort aan financiële middelen ook een belangrijke rol. Het beschikbaar stellen van extra budget vanuit het Rijk kan helpen de intensivering van gemeentelijke projecten mogelijk te maken. Hierbij kan ook worden gedacht aan cofinanciering vanuit het Rijk voor klimaatadaptatieprojecten.

Het pakket aan maatregelen leidt in 2020 tot bijna € 300 miljoen extra gww-uitgaven, in 2021 en 2022 is dit ongeveer € 575 miljoen

Tabel 1 vat de effecten van de maatregelen samen. In 2020 levert het pakket aan maatregelen bij het Rijk extra investeringen op van circa € 180 miljoen. Bij het overgrote deel van de rijksprojecten gaat het om beheer en onderhoud. Gemeentelijke maatregelen kunnen in 2020 € 100 miljoen extra opleveren. Het maatregelenpakket levert in 2021 bijna € 600 miljoen op. Bij de rijksprojecten komt in 2021 het overgrote deel voor rekening van de versnelling van grote wegenbouwprojecten. Dit effect kent echter wel de nodige onzekerheden. Gemeentelijke projecten kunnen in 2022 ruim € 300 miljoen aan extra gww-uitgaven opleveren. Versnelling van grote wegenbouwprojecten levert in 2022 een substantiële bijdrage van € 350 miljoen. In 2023 staat tegenover de impuls vanuit de wegenbouwprojecten een terugboeking van de maatregelen op gemeentelijk niveau.

De uitgaven voor aanleg, beheer en onderhoud leiden in verschillende mate tot gww-productie. Circa 85% van de kosten van aanleg betreffen gww-productie, bij beheer en onderhoud is het

ongeveer 50%. Dit betekent dat de versnellingsmaatregelen in 2020 € 180 miljoen aan extra gww-productie kunnen opleveren. In 2021 en 2022 neemt dit toe naar circa € 480 miljoen. Door deze impuls is de werkgelegenheid in de gww in 2021 en 2022 ruim 1.500 voltijds banen hoger dan zonder maatregelenpakket. Hierbij komt nog de werkgelegenheid bij andere partijen als toeleveranciers en ingenieursbureaus, naar schatting 750 voltijds banen.

Tabel 1 Samenvatting effecten maatregelen voor versnelling van infraprojecten, mutatie in de uitgaven ten opzichte van het basispad 2020-2023 (mln euro)

	2020	2021	2022	2023
Versnellen grote wegenbouwprojecten	0	150	350	400
Intensiveren beheer en onderhoud	155	-30	-130	0
Versnellen vervanging en renovatie	20	35	10	-5
Intensiveren overige rijksprojecten	5	35	-	-10
Totaal rijksprojecten	180	190	230	385
Intensiveren gemeentelijke infrastructuur	75	150	75	-150
Woningbouwimpuls	25	250	250	-250
Totaal gemeentelijke projecten	100	400	325	-400
Totaal versnellingsmaatregelen	280	590	555	-15

Bron: EIB

Nieuwe vormen van samenwerking bieden kansen voor optimalisaties

Naast mogelijke vereenvoudiging van procedures voor grote projecten en in sommige gevallen het beschikbaar stellen van extra budget kunnen ook nieuwe vormen van samenwerking kansen bieden voor optimalisaties. In de afgelopen jaren zijn nieuwe vormen van samenwerking ontwikkeld waarbij de dialoog tussen opdrachtgevers en marktpartijen in een vroegtijdig stadium op gang is gekomen. Onder meer bij complexe projecten kan een concurrentiegerichte dialoog worden toegepast. Ook het organiseren van marktconsultaties geeft vroegtijdig zicht op de uitvoerbaarheid van projecten en het toepassen van innovaties hierbij. De risico- en kansendossiers die hiervoor kunnen worden ontwikkeld, zijn idealiter een gezamenlijk product van opdrachtgevers en marktpartijen.

Bij versnelling kan bijvoorbeeld worden gedacht aan gerichte toepassing van nieuwe vormen van samenwerking in de gww zoals de vorming van bouwteamconstructies. Daarnaast kunnen de ervaringen met het DOEN-project worden gebruikt om bij andere projecten een snellere start te maken. Ruimte voor versnelling kan ook worden gezocht in het verlengen van bestaande onderhouds- of raamcontracten dan wel in het creëren van meer mogelijkheden voor marktpartijen om binnen deze contracten te schuiven met capaciteit.

Een belangrijk punt bij de versnelling zijn de risico's rond infrastructuurprojecten. Deze risico's hebben in de afgelopen jaren een belangrijke rol gespeeld in de vertraging van projecten. De hiervoor genoemde bouwteamconstructie en DOEN-aanpak zijn onder meer toegepast om gaandeweg projecten risico's in beeld te kunnen krijgen en houden en hier gezamenlijk oplossingen voor te zoeken. Bij de toepassing van nieuwe samenwerkingsvormen in versnellingsprojecten zou daarom in eerste instantie kunnen worden gekeken naar projecten waar de potentiële risico's al redelijk in beeld zijn.

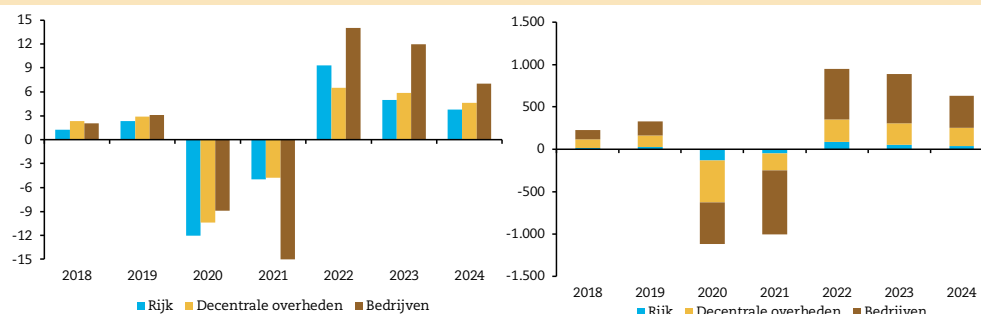
1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De gww-markt wordt in 2020 en 2021 sterk getroffen door de stikstof- en PFAS-problematiek. De coronacrisis zal deze effecten nog versterken. In 2020 zal de gww-productie met 5½% krimpen, voor 2021 wordt 8% afname voorzien. Vooral nieuwbouw en herstel valt in beide jaren sterk terug. Hiervoor wordt een daling verwacht van 10% in 2020 en 2021. Niet alleen de investeringen van het Rijk nemen af, ook bij de decentrale overheden en de bedrijven krimpende investeringen in 2020 en 2021 (figuur 1.1). Door regelgeving rond stikstof en PFAS is een groot aantal projecten stil komen te liggen en zijn aanbestedingen opgeschort. Daarnaast treden in de praktijk problemen op bij de vertaling van de ambities voor duurzaamheid en klimaatbestendigheid in concrete projecten. Financiële middelen zijn hiervoor niet altijd beschikbaar, met name bij gemeenten spelen budgettaire beperkingen een belangrijke rol. Maar ook bij enkele rijksprojecten doen zich nog knelpunten voor met de financiële middelen. Vanaf 2022 laat de gww-markt sterk herstel zien.

Bouwend Nederland en andere brancheorganisaties zijn in gesprek met grote opdrachtgevers in de infrastructuur om zoveel mogelijk door te bouwen en waar mogelijk infrastructuurprojecten te versnellen. In 2022 zal de gww-markt naar verwachting weer sterk groeien. Er is dus sprake van een aanzienlijke discontinuïteit in het productiepatroon.

Figuur 1.1 Ontwikkeling gww nieuwbouw en herstel per opdrachtgeverscategorie, 2018-2024 (mutatie in % en mln euro's)



Bron: EIB

1.2 Vraagstelling

Op verzoek van Bouwend Nederland brengen we in beeld welke mogelijkheden er zijn om infraprojecten versneld uit te voeren. Het kan hier zowel om projecten in uitvoering gaan als om projecten in voorbereiding. Onze analyse geeft een beeld van mogelijk interessante investeringspakketten van concrete projecten en/of maatregelen. Bij het versnellen van infrastructuurprojecten zal aan verschillende randvoorwaarden moeten worden voldaan. Het onderzoek moet een beeld geven van de effecten van maatregelen voor het gww-marktvolume en voor de werkgelegenheid in vergelijking met de meest recente gww-raming. Hierbij kijken we niet alleen naar de plannen voor 2020 en 2021, maar ook naar projecten die na 2021 op de markt zouden komen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de aanpak van het onderzoek. We gaan in op de verschillende kansrijke maatregelen en geven een categorisering van infrastructuurprojecten. Verder bespreken we hoe tijdens vorige crises maatregelen hebben ingewerkt op de marktontwikkeling in de gww.

Hoofdstuk 3 is het centrale hoofdstuk waarin we voor drie groepen van projecten analyseren welke mogelijkheden er zijn om projecten te versnellen en onder welke condities dit kan. De drie groepen projecten zijn:

- Grote wegebouwprojecten van Rijkswaterstaat
- Onderhoud en vervanging van infrastructuur bij Rijkswaterstaat
- Gemeentelijke infrastructuur

Ook gaan we in op de effecten van de verschillende maatregelen voor versnelling op de productie en werkgelegenheid in de gww-sector.

In de bijlage geven we een overzicht van de belangrijkste kenmerken van de zeven grote wegebouwprojecten.

2 Onderzoeksaanpak

2.1 Inleiding

In het onderzoek hebben we ons gericht op een aantal kansrijke richtingen voor maatregelen. Deze typering maken we aan de hand van de fasen waarin projecten zich momenteel bevinden. Sommige maatregelen kunnen relatief snel worden uitgevoerd en hebben daarbij veelal positief effect op de korte termijn. Andere maatregelen zijn complexer en vragen meer voorbereiding en afstemming. Deze maatregelen hebben veelal positief effect op de middellange termijn. Een mix van maatregelen voor de korte en middellange termijn kan zorgen voor een meer continue productiestroom en voorkomt dat na het versnellen van projecten alsnog een dal in de gww-productie zal ontstaan. Met een gevarieerde samenstelling van de maatregelen kan ook worden bereikt dat verschillende typen gww-bedrijven (zowel naar deelmarkt als bedrijfsgrootte) van de versnelling kunnen profiteren.

2.2 Kansrijke maatregelen

Bij de kansrijke maatregelen voor versnelling maken we onderscheid in drie typen (tabel 2.1). Deze maatregelen hebben een uitwerking op verschillende termijnen. Het intensiveren van onderhoud en van lopende investeringsprogramma's (maatregel A) kan naar verwachting direct of op korte termijn (2020-2021) effect opleveren. We denken hierbij aan het naar voren halen van onderhoud binnen bestaande contracten. Dit kan aantrekkelijk zijn vanwege de huidige lagere verkeersintensiteiten. Daarnaast kunnen binnen lopende investeringsprogramma's versneld deelprojecten worden uitgevoerd. Hier kan naast rijksprogramma's ook worden gedacht aan subsidiëring aan projecten van decentrale overheden. Een tweede type maatregel is het versnellen van lopende projecten (maatregel B). Deze maatregel heeft eveneens potentiële effecten op de korte termijn. Om te voorkomen dat korte termijnmaatregelen zullen leiden tot het uitstellen van het investeringsdal, is het ook zinvol om de voorbereiding, aanbesteding en uitvoering van nieuwe projecten te versnellen (maatregel C). Deze maatregel heeft effect op de middellange termijn (2022-2024).

Tabel 2.1 Kansrijke maatregelen en termijn van de effecten

Mogelijke maatregel	Termijn van het effect
A Intensiveren onderhoud/lopende programma's	Direct (2020)
B Versnellen uitvoering lopende projecten	Korte termijn (2021)
C Versnellen voorbereiding nieuwe projecten	Middellange termijn (2021-2024)

Bron: EIB

2.3 Categorisering typen infrastructuurprojecten

De gezamenlijke brancheorganisaties hebben een lijst met projecten opgesteld, die mogelijk voor versnelling in aanmerking komen. De inventarisatie bevat ruim 90 projecten, onderverdeeld in een aantal categorieën (tabel 2.2).¹ De verschillende categorieën projecten bieden mogelijkheden voor toepassing van de genoemde maatregelen.

De eerste categorie projecten betreft RWS-projecten die in de komende tijd zullen worden aanbesteed en waarvan het voorbereidings- en aanbestedingsproces mogelijk kan worden versneld. Bij de tweede categorie gaat het onder meer om projecten die niet op de inkoopplanning staan. De derde categorie betreft ingenieursdiensten. Bij de vierde categorie gaat het om meer algemene beleidsopties zoals het intensiveren van onderhoud vanwege de lagere verkeershinder, het verlengen van onderhoudscontracten en het bundelen van kleinere projecten. De vijfde categorie omvat projecten bij andere opdrachtgevers, waaronder waterschappen en Havenbedrijf Rotterdam.

Tabel 2.2 Categorieën van infrastructuurprojecten

Projectcategorieën	Aantal projecten/ voorstellen	Maatregelen
RWS-projecten op de inkoopplanning	41	C
RWS-projecten niet op de inkoopplanning	18	C
Ingenieursdiensten RWS	11	A, B
Algemene beleidsopties RWS	9	A
Overige opdrachtgevers	12	A, B, C

Bron: EIB

Bij de analyse van de mogelijkheden voor versnelling concentreren we ons primair op de projecten waarvan de meeste informatie beschikbaar is. Voor de andere projecten zullen we zo mogelijk een inschatting maken of deze kwalitatief beschrijven. Van de categorie 1 projecten is de meeste informatie beschikbaar, waaronder projectomschrijving, deelmarkt gww, indicatie projectomvang en verwachte start marktbenadering. Het gaat hier om verschillende deelmarkten waarbij wegenbouw, waterbouw en installaties overheersen. Bij deze projecten analyseren we de huidige status (oorspronkelijke planning en budgetten), de mogelijkheden om projecten naar voren te halen en maken we een inschatting van het effect op marktvolume en werkgelegenheid. Bij deze effecten baseren we ons op bestaande kengetallen over de uitvoeringsduur van grotere en kleinere projecten. Hierbij brengen we de condities in beeld die van belang zijn voor versnelling en benoemen we eventuele andere maatschappelijke of economische effecten.

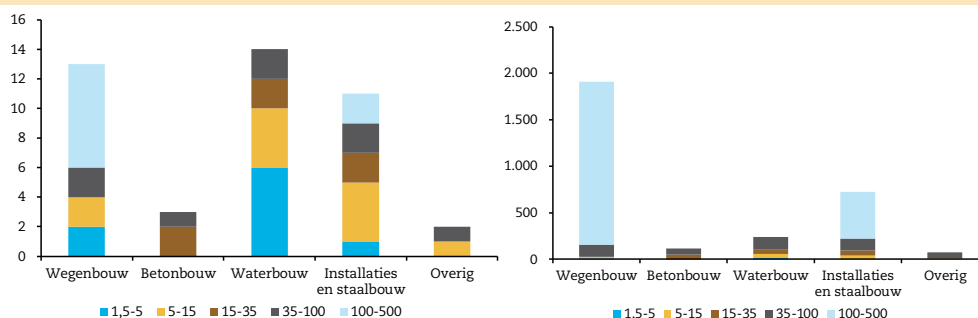
Dertien projecten in categorie 1 liggen op het terrein van de brede wegenbouw, in een aantal gevallen inclusief aanleg van kunstwerken en andere bijkomende werkzaamheden (figuur 2.1). Zeven van deze wegenprojecten hebben een omvang van meer dan € 100 miljoen, waarbij sommige projecten deel uitmaken van infraprojecten van meer dan € 1 miljard. Veertien projecten in categorie 1 betreffen natte waterbouwprojecten. Bij elf projecten gaat het om omvangrijke installaties en staalbouw. De projectenlijst omvat geen projecten op het gebied van railinfrastructuur en van kabels en leidingen.

¹ Deze inventarisatie is op 29 april 2020 door het EIB ontvangen (versie 10).

De gemiddelde projectomvang loopt sterk uiteen tussen de deelmarkten. Bij de waterbouwprojecten gaat het om relatief kleine projecten. Het beeld wordt gedomineerd door zeven grote wegenbouwprojecten. Hoewel de uitvoering van dergelijke omvangrijke projecten een groot aantal jaren in beslag neemt, kan het vervroegen van de start van enkele projecten met één jaar mogelijk al veel resultaat geven voor het marktbeeld.

Van de categorie 2 en 3 projecten is veel minder informatie beschikbaar. Het gaat hier onder meer om projecten die al zijn aanbesteed en om voorbereidend ingenieurswerk in de verschillende projectstadia.

Figuur 2.1 Kenmerken 41 projecten naar deelmarkt en projectomvang (aantallen respectievelijk mln euro)



Bron: EIB

De categorie 4 mogelijkheden zijn interessant vanwege de bredere maatschappelijke baten, zoals beperking van de verkeershinder. Het gaat hier onder meer om het verlengen van bestaande contracten en het seriematig aanbesteden van projecten. Projecten van deze categorie zouden al snel positief effect kunnen hebben op de marktvolumes. De bredere baten zijn op dit moment minder kwantitatief te maken. Deze vergen naar verwachting meer achtergrondstudie.

De brancheorganisaties zijn ook met andere opdrachtgevers in gesprek over mogelijke versnellingen, bijvoorbeeld waterschappen, provincies en gemeenten. In onze analyse van projecten in categorie 5 brengen we enkele mogelijkheden bij deze opdrachtgevers in beeld. In een eventueel vervolg van het onderzoek kunnen we de opties voor versnelling bij de decentrale overheden uitgebreider analyseren.

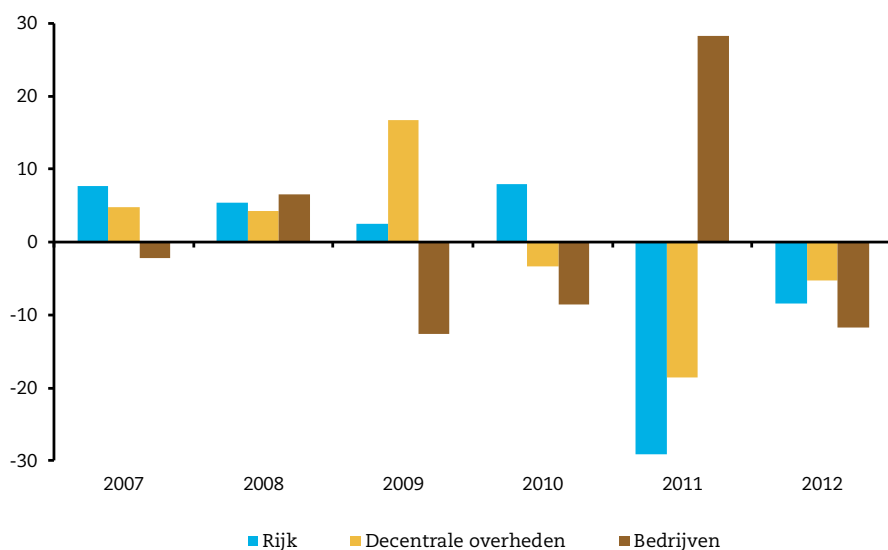
2.4 De aanpak tijdens eerdere crises

Om de kansen van maatregelen voor versnelling van infrastructuurprojecten te kunnen inschatten, hebben we ook gekeken naar de situatie op de gww-markt tijdens vorige crises. De kredietcrisis in 2008 had aanvankelijk beperkte effecten gehad op de gww-productie. Anders dan de b&u-productie die in 2009 zeer sterk afnam, liet de gww-sector bijna 2% groei zien. Door stimuleringsmaatregelen van de overheid namen de gww-investeringen door het Rijk met 2½% toe. Bij de decentrale overheden groeiden de gww-investeringen met ruim 15% (figuur 2.2). Alleen de bedrijven reageerden sterk op de kredietcrisis en verlaagden de gww-investeringen in 2009 met 12½%. In 2010 trad ook krimp op de gww-markt op, de productie daalde met 4%. Deze was echter lang niet zo heftig als in de b&u-productie die met 15% afnam. De krimp op de gww-markt in 2010 was bij de bedrijven bijna 10%, bij de decentrale overheden was deze beperkt met 3½%. Tegenover de lagere investeringen van de decentrale overheden en de bedrijven stond een stevige groei van de rijksinvesteringen die in 2010 met 8% toenamen.

De eurocrisis van 2011 heeft wel sterke sporen nagelaten in de gww-sector. Vooral in 2011, maar ook in 2012 namen de gww-investeringen van het Rijk en de decentrale overheden sterk

af. Bij het Rijk bedroeg de daling cumulatief 38% in twee jaar, bij de decentrale overheden was dit 24%. Het grote verschil van dit patroon met dat van de kredietcrisis komt vooral door de sterke bezuinigingen die Rijk en decentrale overheden moesten doorvoeren in de nasleep van de stimuleringsmaatregelen en het voldoen aan de Europese tekortnorm van 3%. De totale gww-investeringen namen in 2011 met 4% af. Dat deze daling relatief beperkt bleef, is vooral te danken aan de opdrachtgevende bedrijven. Deze investeerden in 2011 bijna 30% meer dan in 2010 in verband met de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In 2012 was ook bij de bedrijven sprake van een negatieve ontwikkeling en daalden de gww-investeringen met 12%. Vanaf het begin van de kredietcrisis tot en met 2012 is de onderhoudsmarkt met ruim 10% gekrompen.

Figuur 2.2 **Ontwikkeling gww nieuwbouw en herstel per opdrachtgeverscategorie, 2007-2012 (mutatie in %)**



Bron: EIB

3 Analyse van versnellingsmogelijkheden

3.1 Inleiding

Bij de analyse van de versnellingsmogelijkheden hebben we ons in eerste instantie gericht op de projecten en programma's waar bruikbare informatie snel voorhanden was. Gezien de beperkte doorlooptijd van het onderzoek zijn de verschillende opties voor versnelling een indicatie van de kansrijkheid van maatregelen. Nadere analyse op project- en programma-niveau kan meer inzicht in detail geven. We hebben gekeken naar drie groepen van projecten:

1. Grote wegenbouwprojecten van Rijkswaterstaat
2. Onderhoud en vervanging van infrastructuur bij Rijkswaterstaat
3. Gemeentelijke infrastructuur

Voor deze drie groepen van projecten geven we hieronder onze analyse en bevindingen weer.

3.2 Grote wegenbouwprojecten van Rijkswaterstaat

Van de veertien wegenbouwprojecten die op de versnellingslijst staan, hebben zeven projecten een geraamde contractsom van meer dan € 100 miljoen. Twee van de zeven projecten hebben een bouwsom van meer dan € 1 miljard, maar deze komen mogelijk in delen op de markt. De zeven projecten staan allen op de inkoopplanning van Rijkswaterstaat (versie februari 2020) en worden nu dus voorbereid en aanbesteed. Volgens de huidige planning is realisatie van deze projecten grotendeels voorzien vanaf 2024. Onderstaande zeven wegenbouwprojecten hebben we nader geanalyseerd op de contractsom, het aantal jaren van uitvoering en de huidige stand van zaken in de planning.

- A1 Apeldoorn-Azelo fase 2
- InnovA58
- A20 Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda
- A27/A12 Ring Utrecht
- A27 Houten-Hooipolder
- A2 't Vonderen-Kerensheide
- A4 Haaglanden-N14

Tabel 3.1 geeft een aantal kenmerken van de zeven grote wegenbouwprojecten die op de versnellingslijst van Bouwend Nederland staan. Enkele van deze zeven projecten hebben te maken (gehad) met stikstofproblematiek. Om de mogelijkheden voor versnelling in te schatten, hebben we een analyse gemaakt van de huidige stand van zaken rond de projecten in relatie tot de eerder gemaakte planning in het MIRT. Bij een aantal van deze projecten zijn nadere procedurele stappen gezet waarmee uitvoering dichterbij is gekomen. Voor andere projecten zal een beroep op de toekomstige stikstofruimte moeten worden gedaan.

Tabel 3.1 Kenmerken van zeven grote wegebouwprojecten

Projectnaam	Contract-som (mln €)	Start markt-benadering	Mogelijkheden versnelling ¹⁾
A1 Apeldoorn-Azelo (f 2)	190	2021-II	++
InnovA58	412	2020-III	++
A20 Nieuwerkerk/IJssel-Gouda	130	2022-IV	+
A27/A12 Ring Utrecht	1.200	Zuid: 2021-IV	+
		Noord: 2022-IV	+
A27 Houten-Hooipolder	1.420	Ho-Ev: 2021-IV	+
		Ev-Hp: 2020-III	+
A2 't Vonderen-Kerensheide	273	2022-II	++
A4 Haaglanden N14	467	2022-II	+

¹ Voor de meeste projecten gelden belangrijke condities voor versnelling. Deze worden in de tekst toegelicht.

Bron: EIB

Voor de meeste infrastructuurprojecten bestaan er versnellingsmogelijkheden in mindere of meerdere mate. Het zal echter enige tijd duren voordat de voordelen hiervan worden gerealiseerd. In recente planningszinnen zouden de meeste van deze projecten pas vanaf 2024 in belangrijke mate productie opleveren. Extra productie als gevolg van versnelling is vooral in 2022 en 2023 te verwachten. Voor versnelling moeten diverse randvoorwaarden worden vervuld, zowel organisatorisch als wat betreft regelgeving en in enkele gevallen ook budgetten.

Voor een productiestart in 2021 zal de aanbestedingsfase uiterlijk in de loop van 2021 afgerond moeten zijn. Aan deze procedurele randvoorwaarde is voldaan bij drie projecten waar al een Tracébesluit aanwezig is, namelijk de projecten A27 Houten-Hooipolder, A2 't Vonderen-Kerensheide en A1 Apeldoorn-Azelo (fase 2b). Voor deze projecten is verder wel nodig dat het aanbestedingstraject eerder start of wordt verkort en dat de voor deze projecten gereserveerde budgetten beschikbaar blijven. Het beperken van de periode voor marktbenadering vraagt op een aantal punten intensivering van recente vernieuwingen in de infrastructuur. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om:

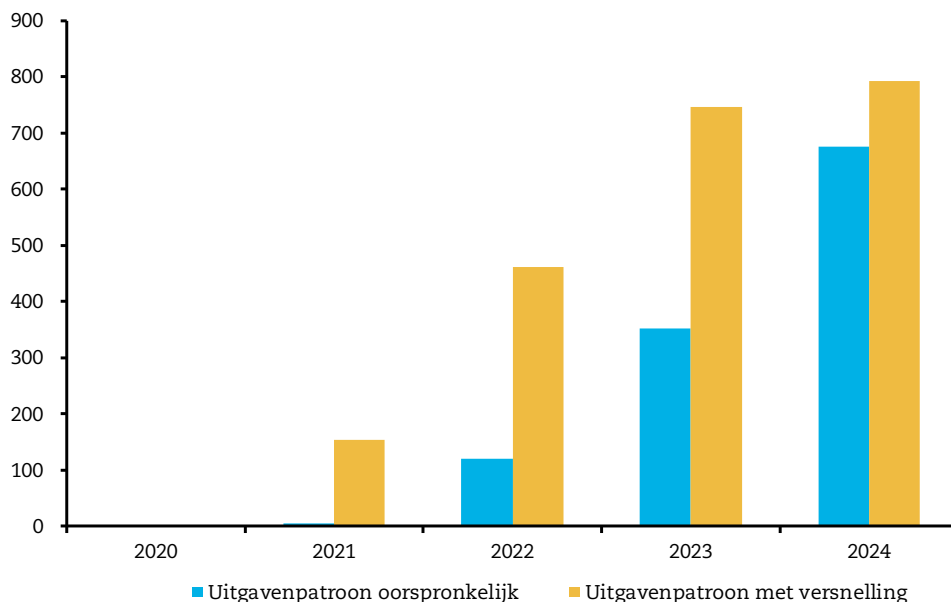
- Sneller trechters na reeds uitgevoerde marktconsultaties
- Uitrollen van ervaringen in de samenwerking op 'DOEN-projecten'
- Eerder en beter in gesprek gaan met de markt over uitvoeringsopties

Voor vier andere grote wegebouwprojecten zijn er mogelijkheden om enigszins te versnellen maar levert dit nog geen productie-effecten op in 2021. Naast onzekerheid omtrent een Tracébesluit zijn er bijvoorbeeld complicaties vanwege stikstof. De ruimte die voor deze projecten vanuit bronmaatregelen gereserveerd wordt moet concurreren met woningbouw. Daarnaast vraagt één project ook stikstofruimte vanuit de veevoer- en saneringsmaatregelen die langer op zich laten wachten. Deze vier andere grote projecten kunnen mogelijk eerder van start gaan dan in de huidige planning, met name de projecten waarbij het Tracébesluit dit jaar verwacht wordt. Een deel van het project A27/A12 Ring Utrecht zou mogelijk al in 2021 kunnen starten, maar hiervoor gelden zeer strenge condities, zoals het loslaten van sommige processtappen. De potentie en de effecten hiervan zijn echter onzeker.

Figuur 3.1 geeft een beeld van het uitgavenpatroon van de zeven grote wegebouwprojecten in de oorspronkelijke planning. Hierin is te zien dat in 2020 en 2021 nog weinig aan de uitvoering van deze projecten wordt uitgegeven. Door versnellingsmaatregelen kan een deel van de toekomstige uitgaven naar voren worden gehaald waardoor vooral vanaf 2022 extra productie

in de infrastructuur kan worden gerealiseerd. In 2021 gaat het om € 150 miljoen extra uitgaven, in 2022 loopt dit op naar € 340 miljoen. Over de gehele periode 2021-2023 leidt het versnellen van grote wegebouwprojecten tot extra investeringen van bijna € 900 miljoen.

Figuur 3.1 Uitgavenpatroon grote wegebouwprojecten, 2020-2024 (oorspronkelijk en met versnelling, in mln euro's)



Bron: EIB

In figuur 3.2 wordt weergegeven in welke mate de zeven wegebouwprojecten bijdragen aan extra investeringen in de periode 2020-2024. De sterke impuls in 2022 komt voor een belangrijk deel voor rekening van het project A27/A12 Ring Utrecht. Ook een deel van het project A27 Houten-Hoopolder draagt onder de hiervoor beschreven condities bij aan extra investeringen in 2022.

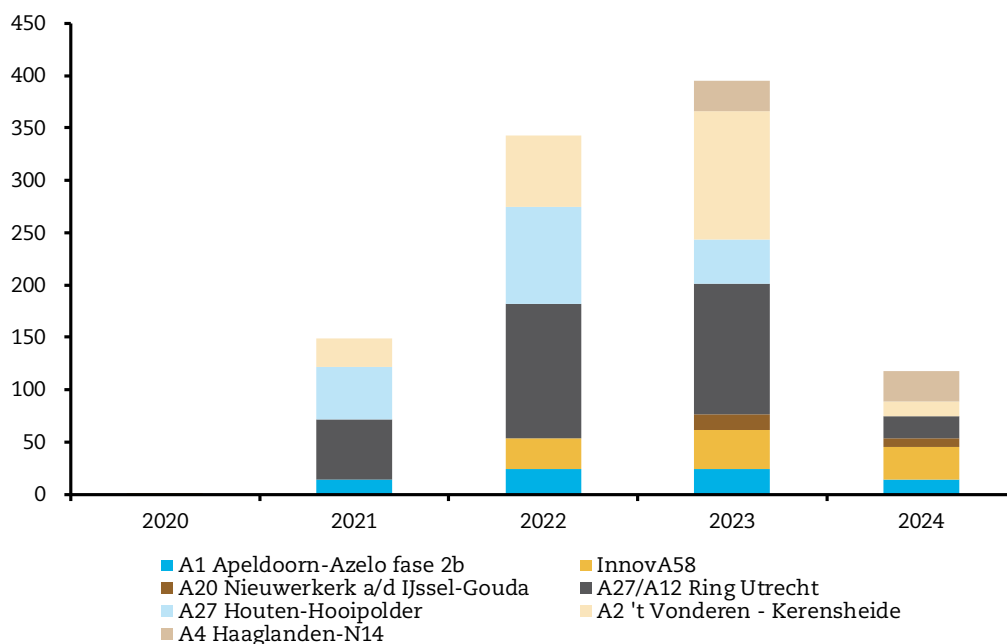
Andere wegebouwprojecten

Naast zeven grote wegebouwprojecten staan er zes andere projecten op de versnellingslijst. Drie van deze projecten zijn eerder stil komen te liggen vanwege de stikstofproblematiek en behoren niet tot de prioritaire projecten. Mogelijk kunnen deze projecten profiteren van de stikstofruimte die in 2021 en vooral 2022 vrijkomt uit onder meer de verbetering van het veevoer en de sanering van varkenshouderijen. Het alsnog versnellen van de uitvoering zou echter wel vereenvoudiging van nog te doorlopen procedures vereisen.

Waterbouwprojecten

Bij de categorie 1 projecten staan 14 projecten met een totale geraamde bouwsom van bijna € 250 miljoen. Enkele van deze projecten hebben met name te maken met de PFAS-problematiek. Het gaat hier om onderhoudsbaggerwerk en een dijkversterkingsproject. Een knelpunt dat hier speelt betreft de geringe depotcapaciteit voor met PFAS verontreinigde baggerspecie. Met name regionale depots accepteren dit materiaal niet altijd. Afvoer naar de drie opengestelde rijksbaggerdepots leidt tot hoge transportkosten. In enkele gevallen hebben opdrachtgevers voor baggerwerk een deel van de hogere kosten van baggerwerk vergoed.

Figuur 3.2 Extra uitgaven grote wegenbouwprojecten met versnelling, 2020-2024 (mln euro)



Bron: EIB

3.3 Onderhoud en vervanging bij Rijkswaterstaat

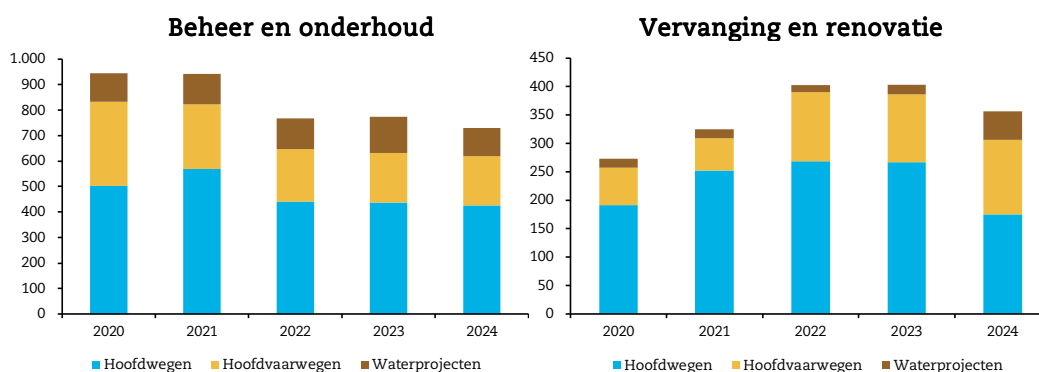
Het naar voren halen van projecten in voorbereiding levert vooral voordelen op de wat langere termijn, in 2022 en 2023. Een deel van deze effecten kan mogelijk in 2021 worden gerealiseerd. Naast deze projecten in voorbereiding zijn er ook mogelijkheden om werkzaamheden voor beheer en onderhoud en voor vervanging en renovatie te versnellen. Figuur 3.3 geeft een beeld van de budgetten die in de periode 2020-2024 voor deze typen werkzaamheden zijn gereserveerd in de huidige begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds. Gemiddeld is voor beheer en onderhoud € 830 miljoen per jaar beschikbaar, voor vervanging en renovatie is dit € 350 miljoen. Van jaar op jaar doen zich hierbij grote verschillen voor. Bij beheer en onderhoud zijn de budgetten in 2020 en 2021 ongeveer een kwart hoger dan in de jaren daarna. Bij renovatie en vervanging daarentegen is in de periode tot 2023 een toename van de financiële middelen te zien.

Bij beheer en onderhoud kan worden geprofiteerd van de vooralsnog relatief beperkte verkeersstromen. Hierdoor kunnen tegen lagere maatschappelijke kosten werkzaamheden worden uitgevoerd, bijvoorbeeld aan asfaltlagen. Het intensiveren van onderhouds- en vervangingsprojecten is een kansrijke route. In een groot aantal gevallen zijn hiervoor al meerjarige contracten met infrabedrijven aangegaan. Bij vervanging en renovatie ligt de urgentie vooral bij de technische staat van sommige kunstwerken. Versnelling is hier aantrekkelijk omdat voor deze werkzaamheden al omvangrijke programma's zijn opgesteld, zowel bij wegen als vaarwegen en waterprojecten. Vaarwegprojecten kunnen mogelijk deels worden vervroegd van 2022 naar 2021 en bij de wegen van 2021 naar 2020. Zowel bij beheer en onderhoud als vervanging en renovatie is echter wel maatwerk nodig. Er zal bijvoorbeeld rekening moeten worden gehouden met een geleidelijke toename van de verkeersstromen in de komende maanden. Bij vervanging en renovatie gaat het veelal om objecten met een cruciale functie in de verkeersnetwerken. Dit geldt bijvoorbeeld voor beweegbare bruggen. Bij dit type objecten kan worden gedacht aan een innovatieve programmatische aanpak waarmee achtereenvolgende projecten als een treintje kunnen worden uitgevoerd. Dit biedt

mogelijkheden tot meer prefab en standaardisatie. Versnelling van dit type projecten betekent dat ook allerlei ingenieursdiensten en bijvoorbeeld grondonderzoek rond deze projecten eerder kunnen worden uitgevoerd.

Procedureel zijn hier naar verwachting veel minder knelpunten dan bij het naar voren halen van grote wegenbouwprojecten. In 2020 kan intensivering van het onderhoud mogelijk € 150 miljoen extra uitgaven opleveren. Wel zal veelal sprake moeten zijn van maatwerk. Op het gebied van vervanging en renovatie levert versnelling in 2020 en 2021 in totaal mogelijk € 50 miljoen op.

Figuur 3.3 Financiële middelen voor beheer en onderhoud, en vervanging en renovatie per type infrastructuur, 2020-2024 (mln euro)



Bron: EIB

3.4 Gemeentelijke infrastructuur

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor circa een kwart van de gww-productie. Hier is vaak sprake van kleinschaliger projecten met een kortere voorbereidingstijd. Actief beleid om projecten te intensiveren is daardoor kansrijk. In de eerste plaats kan worden gedacht aan extra investeringen in de netwerken van riolering en wegen. Het totaalbudget voor gemeentelijk onderhoud en vervanging bedraagt jaarlijks circa € 1½ miljard. Indien voor 2020 5% en voor 2021 10% van de opgaven naar voren zou kunnen worden gehaald, levert dit voor 2020 en 2021 een extra impuls van € 75 miljoen respectievelijk € 150 miljoen. In de tweede plaats kan de gww-sector profiteren van de bouw van extra woningen. Een woningbouwimpuls brengt extra investeringen in infrastructuur met zich mee, zoals de aanleg van bouwlocaties, nutsvoorzieningen en wegen. Per woning bedragen de investeringen circa € 25.000. De bouw van 10.000 extra woningen in 2021 en 2022 levert jaarlijks dan € 250 miljoen aan gww-uitgaven. Zowel bij de intensivering van riolering en wegen als bij de woningbouw wordt de impuls in 2023 weer teruggeboekt.

Hoewel bij gemeenten ook sprake is van stikstofproblemen die de uitvoering kunnen verhinderen, speelt bij gemeenten een tekort aan financiële middelen ook een belangrijke rol. Het beschikbaar stellen van extra budget vanuit het Rijk kan helpen de intensivering van gemeentelijke projecten mogelijk te maken. Hierbij kan ook worden gedacht aan cofinanciering vanuit het Rijk van urgente gemeentelijke projecten. Een dergelijke regeling wordt al toegepast voor klimaatadaptatieprojecten. Deze wijze van het versnellen van projecten kan mogelijk ook op andere terreinen worden toegepast.

In totaal zijn met deze maatregelen, die verder zouden moeten uitgewerkt, extra gemeentelijke investeringen te genereren van € 800 miljoen in de periode 2020-2022.

3.5 Effecten op gww-productie en werkgelegenheid

Tabel 3.2 vat de effecten van de maatregelen samen. In 2020 levert het pakket aan maatregelen bij het Rijk extra investeringen op van circa € 180 miljoen. Bij het overgrote deel van de rijksprojecten gaat het om beheer en onderhoud. Gemeentelijke maatregelen kunnen in 2020 € 100 miljoen extra opleveren. Het maatregelenpakket levert in 2021 bijna € 600 miljoen op. Bij de rijksprojecten komt in 2021 het overgrote deel voor rekening van de versnelling van grote wegebouwprojecten. Dit effect kent echter wel de nodige onzekerheden. Gemeentelijke projecten kunnen in 2022 ruim € 300 miljoen aan extra gww-uitgaven opleveren. Versnelling van grote wegebouwprojecten levert in 2022 een substantiële bijdrage van € 350 miljoen. In 2023 staat tegenover de impuls vanuit de wegebouwprojecten een terugboeking van de maatregelen op gemeentelijk niveau.

De uitgaven voor aanleg, beheer en onderhoud leiden in verschillende mate tot gww-productie. Circa 85% van de kosten van aanleg betreffen gww-productie, bij beheer en onderhoud is het ongeveer 50%. Dit betekent dat de versnellingsmaatregelen in 2020 € 180 miljoen aan extra gww-productie kunnen opleveren. In 2021 en 2022 neemt dit toe naar circa € 480 miljoen. Door deze impuls is de werkgelegenheid in de gww in 2021 en 2022 ruim 1.500 voltijds banen hoger dan zonder maatregelenpakket. Hierbij komt nog de werkgelegenheid bij andere partijen als toeleveranciers en ingenieursbureaus, naar schatting 750 voltijds banen.

Tabel 3.2 Samenvatting effecten maatregelen voor versnelling van infraprojecten, mutatie in de uitgaven ten opzichte van het basispad 2020-2023 (mln euro)

	2020	2021	2022	2023
Versnellen grote wegebouwprojecten	0	150	350	400
Intensiveren beheer en onderhoud	155	-30	-130	0
Versnellen vervanging en renovatie	20	35	10	-5
Intensiveren overige rijksprojecten	5	35	-	-10
Totaal rijksprojecten	180	190	230	385
Intensiveren gemeentelijke infrastructuur	75	150	75	-150
Woningbouwimpuls	25	250	250	-250
Totaal gemeentelijke projecten	100	400	325	-400
Totaal versnellingsmaatregelen	280	590	555	-15

Bron: EIB

3.6 Conditie voor versnelling

De analyse van de verschillende typen projecten laat zien dat bij de drie typen projecten die we hebben onderscheiden, mogelijkheden bestaan om infrastructuurprojecten versneld uit te voeren. Voor versnelling van projecten zal echter aan verschillende condities moeten worden voldaan. Het versnellen van projecten, hetzij in de uitvoeringsfase, hetzij in de voorbereidings- en planvormingsfase vraagt aanpassingen op verschillende terreinen. Bedacht moet worden dat in de afgelopen jaren een groot aantal projecten vertraging heeft opgelopen door verschillende factoren, waaronder wet- en regelgeving, budgettaire problemen of knelpunten in de uitvoering. Om projecten nu te kunnen versnellen, onderscheiden we drie typen condities:

- a) Budgetten en maatschappelijke ambities
- b) Procedures en besluitvorming
- c) Samenwerking en contracten

We gaan er hierbij vanuit dat er op hoofdlijnen maar in beperkte mate restricties zullen zijn aan de aanbodzijde van de totale markt. Aanleiding voor versnelling is immers de grote terugval die op de gww-markt wordt verwacht. Mogelijk treden op specifieke taakvelden wel beperkingen op, bijvoorbeeld als het gaat om specifieke tendercapaciteit of sterke intensiveringen op deelmarkten met een relatief lage terugval van de productie.² Op bedrijfsniveau kunnen uiteraard wel sterke discrepanties optreden, met name bij weinig gediversificeerde bedrijven.

a) Budgetten en maatschappelijke ambities

Een belangrijke conditie voor tijdige uitvoering van projecten is de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen. Voor de projecten die op de inkoopplanning van Rijkswaterstaat staan, is doorgaans een budgetindicatie bekend. Van projecten in de verkennings- en planuitwerkingsfase in het MIRT is echter bekend dat de beschikbare middelen vaak tekortschieten om projecten direct na het Tracébesluit te kunnen uitvoeren.³ Voor projecten in deze fase wordt overplanning toegepast omdat in de praktijk veelal vertragingen optreden. Eén op één inpassing van de projecten op de inkoopplanning in de artikelen van het Infrastructuurfonds is daarom niet altijd mogelijk.

Een recent probleem is echter de onderuitputting van de investeringsimpuls die in het Regeerakkoord was aangekondigd. Deze onderuitputting is één van de factoren achter de grote terugval op de gww-markt. Bij de achterliggende redenen van de onderuitputting kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de complexiteit van de infrastructuurprojecten die op een aantal aspecten betrekking heeft. In de eerste plaats gaat het om de inbedding van maatschappelijke ambities in concrete projecten. Aanbestede projecten zullen bijvoorbeeld moeten voldoen aan eisen van duurzaamheid, circulariteit en maatschappelijk verantwoord inkopen. In de tweede plaats is de ruimtelijke complexiteit van belang. Hierbij kan worden gedacht aan verkeersknooppunten bij stedelijke agglomeraties en daarnaast aan nabijheid van Natura 2000-gebieden waardoor voorbereiding en uitvoering sterke gecompliceerd zijn. Het is de vraag hoe flexibel de budgetten van de vertraagde projecten geheel of gedeeltelijk kunnen worden ingezet voor andere projecten. In dit verband is van belang dat zich op sommige projecten wel budgettaire problemen kunnen voordoen. Enkele PFAS-projecten kunnen mogelijk, naast nieuwe normering, worden vlotgetrokken met extra budgetten. De kosten van stilgelegde projecten komen nu voor een groot deel bij de marktpartijen terecht.

b) Procedures en besluitvorming

Naast budgetten spelen ook procedures een belangrijke conditionerende rol voor versnelling. Zo heeft de stikstofproblematiek ertoe geleid dat circa 20 grote rijksprojecten en 30 investeringsprogramma's enige tijd stil zijn komen te liggen. Ook bij de decentrale overheden is veel vertraging ontstaan bij projecten.

Met het recente maatregelenpakket van het kabinet is voor zeven prioritaire infraprojecten voldoende stikstofruimte beschikbaar gekomen. Voor eventuele versnelling van de prioritaire projecten is van belang in hoeverre de eerder opgelopen vertraging nog kan worden ingehaald. Voor de andere rijksprojecten en de projecten van de decentrale overheden is op korte termijn nog geen stikstofruimte beschikbaar. In 2021 en 2022 echter zal door de maatregelen voor veevoer en sanering van bedrijven wel extra ruimte ontstaan. Deze zal echter steeds regionaal moeten worden ingevuld. In eerder EIB-onderzoek zijn enkele rijksprojecten als zeer complex gekenschetst, met name door de aanwezigheid van één of meer Natura 2000-gebieden over een substantieel deel van tracé dat moet worden aangepakt.

Naast stikstof speelt ook PFAS een beperkende rol bij de voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten. Hier wordt de bottleneck momenteel nog gevormd door de strikte

² Dit punt wordt ook door de brancheorganisaties gesignaleerd.

³ Zie onder meer de jaarlijkse Infrastructuurmonitor die het EIB opstelt over de begrotingen van het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

norm voor PFAS van 0,8 ug/kg grond en bagger. Met name het werken met baggerspecie in oppervlaktewater stuit op problemen.

Mogelijk kan versnelling worden bereikt door vereenvoudiging van bestaande besluitvormingsprocedures of het opstellen van noodwetgeving. Bij eerdere crises heeft de Crisis- en Herstelwet mogelijkheden geboden om projecten versneld uit te voeren. De Commissie Elverding heeft destijds voorstellen gedaan om projecten meer in het algemeen beter te kunnen voorbereiden en daarmee sneller te laten uitvoeren. Ook de Spoedwet Wegverbreding maakte het, voor minder complexe uitbreidingen, mogelijk om sneller tot realisatie te komen.

c) Samenwerking en contracten

Een derde groep van condities voor versnelling ligt in de samenwerking op projecten en de contracten die worden toegepast. In de afgelopen jaren zijn nieuwe vormen van samenwerking ontwikkeld waarbij de dialoog tussen opdrachtgevers en marktpartijen in een vroegtijdig stadium op gang is gekomen. Onder meer bij complexe projecten kan een concurrentiegerichte dialoog worden toegepast. Ook het organiseren van marktconsultaties geeft vroegtijdig zicht op de uitvoerbaarheid van projecten en het toepassen van innovaties hierbij. De risico- en kansendossiers die hiervoor kunnen worden ontwikkeld, zijn idealiter een gezamenlijk product van opdrachtgevers en marktpartijen.

Bij versnelling kan worden gedacht aan gerichte toepassing van nieuwe vormen van samenwerking in de gww zoals de vorming van bouwteamconstructies. Daarnaast kunnen de ervaringen met het DOEN-project worden gebruikt om bij andere projecten een eerdere start te maken.

Ruimte voor versnelling kan ook worden gezocht in het verlengen van bestaande onderhouds- of raamcontracten dan wel in het creëren van meer mogelijkheden voor marktpartijen om binnen deze contracten te schuiven met capaciteit.

Een belangrijk punt bij de versnelling zijn de risico's rond infrastructuurprojecten. Deze risico's hebben in de afgelopen jaren een belangrijke rol gespeeld in de vertraging van projecten. De hiervoor genoemde bouwteamconstructie en DOEN-aanpak zijn onder meer toegepast om gaandeweg projecten risico's in beeld te kunnen krijgen en houden en hier gezamenlijk oplossingen voor te zoeken. Bij de toepassing van nieuwe samenwerkingsvormen in versnellingsprojecten zou daarom in eerste instantie kunnen worden gekeken naar projecten waar de potentiële risico's al redelijk in beeld zijn.

Het versnellen van infrastructuurprojecten kan verder ook voorwaarden stellen aan de capaciteit van andere partijen zoals bijvoorbeeld gemeenten en provincies. Ook bij rijksprojecten is vaak afstemming met andere overheden of infrastructuurbeheerders nodig, bijvoorbeeld waar dit benodigde vergunningen betreft, aansluitende infrastructuur of noodzakelijke omleidingsroutes.

Bijlage Kenmerken zeven grote wegenbouwprojecten

In deze bijlage bespreken we de kenmerken van zeven grote wegenbouwprojecten en de mogelijkheden en condities voor versnelling. De stand van de informatie is medio mei 2020.

A1 Apeldoorn-Azelo fase 2⁴⁵

Project

Het traject wordt verbreed met een rijstrook om de bereikbaarheid te verbeteren. Het project bestaat uit twee fases. Het project dat mogelijk versneld kan worden is fase 2b. Het totale taakstellende budget is vastgesteld op € 447 miljoen. A12 Apeldoorn-Azelo staat in de realisatiefase van het MIRT voor 246 miljoen (fase 1+2a) en in de planstudiefase voor 191 miljoen (fase 2b). Het budget is exclusief de benodigde uitgaven voor het Meerjarenprogramma Geluidssanering. Het gerealiseerde budget tot en met eind 2018 is € 29 miljoen. Het project draagt bij aan de stimulering van economische ontwikkeling en een verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op het hoofdwegennet. Volgens het MIRT 2020 draagt het project daarnaast bij aan nevendoelestellingen Duurzaamheid en Ruimtelijke kwaliteit, enerzijds op initiatief van regio en anderzijds vanuit rijksbeleid en verduurzaming MIRT. Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van het knelpunt 48 uit de File Top 50.

Oorspronkelijke planning en huidige status

In het MIRT 2015 werd voorzien dat fase 1 opengesteld werd in 2019-2021 en fase 2 in 2026-2028. Volgens het MIRT 2019 zou de verbreding van fase 1 in 2019 van start gaan en in 2024 de realisatie van fase 2 (Apeldoorn-Twello, Deventer-Deventer-oost en Rijssen-Azelo). Openstelling van fase 2 werd nog steeds voorzien voor 2026-2028. In juni 2018 is het Tracébesluit vastgesteld en is de planuitwerking van dit project afgerond. Fase 1 is in 2018 gegund en wordt volgens het MIRT 2020 in de periode 2020-2022 gerealiseerd. Fase 2 wordt versneld uitgevoerd. Fase 2a wordt tegelijkertijd met fase 1 uitgevoerd en fase 2b wordt later separaat op de markt gezet. In oktober 2019 is de uitspraak van de Raad van State over dit project geweest.

Huidige planning

Volgens de inkoopplanning van RWS is de marktbenadering van fase 2 gepland voor 2021 Q2 – 2022 Q2. De mate van betrouwbaarheid die hierbij wordt aangegeven is redelijk zeker. Volgens het MIRT 2020 wordt fase 2 opengesteld in 2023-2025.

Mogelijkheden tot versnelling

Fase 1 en 2a zijn al in uitvoering, eventuele mogelijkheden zijn er voor fase 2b waarvoor het Tracébesluit aanwezig is. Het project heeft te maken met onteigening en mogelijk kunnen er problemen ontstaan met bestuurlijke overeenkomsten. Aanpassing van de planning lijkt echter niet nodig. Hoewel fase 2b dichtbij de Veluwe ligt en problematisch kan zijn vanuit de stikstofproblematiek, zijn er volgens nieuwsberichten geen beroepen geweest rondom stikstof. Wanneer stikstof echt geen probleem is kan dit project eerder op de markt worden gebracht.

InnovA58

Project

Het project InnovA58 is een verbreding van de A58 tussen de knooppunten Sint-Annabosch en Galder en tussen Eindhoven en Tilburg. Het doel is een betere doorstroming, grotere verkeersveiligheid en toekomstbestendigheid. Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 27, 29 en 36 uit de File Top 50. Het budget voor het project InnovA58 is vastgesteld op € 412 miljoen. Dit is inclusief € 10 miljoen voor het living lab. In het project is er

⁴ Rijksoverheid, 12 september 2019. 'MIRT overzicht 2020'.

⁵ <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/uitbreiding-a1-oost/planning.aspx>

veel aandacht voor (duurzame) weginnovaties. Zo komt er een innovatiestrook die fungeert als test- en demolocatie. Voorbeelden van weginnovaties zijn circulaire fundering, ingebouwde zonnepanelen of geluidsschermen begroeid met algen. Aannemers wordt gevraagd om met innovaties te komen.

Oorspronkelijke planning en huidige status

Het project is in 2014 opgenomen in het MIRT. De vaststelling van het voorkeursalternatief werd in 2015 voorzien. Medio 2016 zijn de verkenning en voorbereiding van het ontwerp Tracébesluit gestart. Deze stond in het MIRT van de jaren 2018 en 2019 gepland voor 2018. In het MIRT van 2020 staat deze gepland voor 2020. Hierdoor wordt ook het Tracébesluit een jaar later verwacht. In februari 2019 werd voorzien dat eind 2023 de verbrede A58 zou worden opengesteld. Het project loopt extra vertraging op door de stikstofproblematiek. Er liggen verschillende Natura 2000-gebieden in de omgeving. Hierdoor moeten extra onderzoeken uitgevoerd worden naar de mogelijke toename van stikstofuitstoot vanwege de wegverbreding.

Huidige planning

In de inkoopplanning van RWS is nog niet bepaald wat de plandatum is voor marktbenadering en uitvoering. Volgens de projectwebsite volgt in 2020 een onherroepelijk Tracébesluit, start in 2021 de realisatiefase en is de ingebruikname in 2023. Echter wordt hierbij aangegeven dat de effecten van de uitspraak over het PAS nog niet zijn meegenomen. Dit leidt tot een vertraging van 1-3 jaar voor het traject Eindhoven-Tilburg en van 3-5 jaar voor het traject Annabosch-Galder. Dit project is echter één de infraprojecten waarvoor het kabinet stikstofruimte reserveert vanuit de snelheidsmaatregel.

Mogelijkheden tot versnelling

De stikstofproblematiek heeft geleid tot vertraging door onderzoek. Het project lijkt volgens indicatieve berekeningen van het RIVM veel stikstofruimte nodig te hebben ondanks de snelheidsmaatregel, waarbij plaatselijk de verschillen groot kunnen zijn.⁶ Ook vanuit de maatregelen rondom veevoer en varkenssanering wordt ruimte gereserveerd voor infra- en woningbouwprojecten. In de eerdere stikstofnotitie van het EIB is ervan uitgegaan dat de helft van de maximaal bereikbare effecten van deze aanvullende maatregelen in 2021 behaald kunnen worden en in 2022 de volledige effecten behaald kunnen worden. Volgens indicatieve berekeningen hebben deze maatregelen potentieel grote stikstofeffecten, zeker in de omgeving van Innova58⁷. Het Tracébesluit moet echter nog worden vastgesteld, hierna kunnen nog beroepen worden ingediend. Het project heeft waarschijnlijk meer stikstofruimte nodig en kan daarom mogelijk in beperkte mate worden versneld. De realisatiefase zou wellicht in 2022 kunnen starten. Hiervoor is ook nodig dat de budgettaire problemen rond te ontwikkelen innovaties worden opgelost.

A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda^{8,9,10}

Project

Het project A20 Nieuwerkerk a/d IJssel-Gouda betreft een wegverbreding en overige aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Voor dit project is € 180 miljoen gereserveerd. Dit betekent echter niet dat het volledige bedrag wordt ingezet. Het taakstellend budget is € 124 miljoen en € 6 miljoen voor aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. Dit traject vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (haven), Greenport Westland-Oostland en Greenport Boskoop. Op nationaal niveau is dit wegvak een knelpunt in de doorstroming tussen Utrecht en Rotterdam. Het levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 2 en 7 uit de file top 50.

⁶ Ministerie I&W, 17 december 2019. 'Toezegging NO MIRT mbt MIRT berekeningen'.

⁷ RIVM, 12 november 2019. 'Aanvullende vragen maatregelen stikstofdepositie'.

⁸ <https://mirta20nieuwerkerkgouda.nl/over+het+project1/default.aspx>

⁹ Rijksoverheid, 12 september 2019. 'MIRT overzicht 2020'.

¹⁰ Rijksoverheid, 18 september 2018. 'MIRT overzicht 2019'.

Oorspronkelijke planning en huidige status

Dit project is in 2017 aan het MIRT toegevoegd. Volgens het MIRT 2018 zou in 2018 de bestuurlijke voorkeursbeslissing worden gemaakt, zou het Tracébesluit worden vastgesteld in 2019-2020 en zou de realisatie in de periode 2023-2026 plaats vinden. De voorkeursbeslissing is in maart 2019 vastgesteld. In de planuitwerkingsfase zal met name aandacht zijn voor de bodemgesteldheid van het gebied en de gevolgen daarvan voor de werkzaamheden. Er zal ook gekeken worden naar de effecten van stikstof. Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied voor dit project zijn de Reeuwijkse Plassen. Dit gebied ligt vlak boven Gouda. Volgens nieuwsberichten van begin 2019 zou in 2021 de realisatiefase starten.¹¹

Huidige planning

De voorbereiding van dit project staat nu gepland voor 2019 tot en met 2023. Het ontwerptracébesluit wordt eind 2021 verwacht en het Tracébesluit eind 2022. In de inkoopplanning van RWS staat de marktbenadering voor de periode 2022 Q4 – 2023 Q4 gepland met een grote onzekerheid.

Mogelijkheden tot versnelling

De stikstofproblematiek moet nog verder worden bekeken. Wanneer het project negatieve gevolgen heeft moet er een oplossing worden gevonden. Het Tracébesluit moet nog worden vastgesteld en vervolgens ter visie worden gelegd. Er lijken wel mogelijkheden tot versnelling maar die zijn enigszins onzeker gezien de stikstofproblematiek.

A27/A12 Ring Utrecht (gedeelte zuid en noord)¹²¹³¹⁴¹⁵

Project

Het Tracébesluit van de Ring Utrecht bevat onder meer de uitbreiding van de A27 aan de oostzijde van Utrecht, uitbreiding van knooppunten Lunetten en Rijnsweerd, uitbreiding van de A12 en een groene verbinding over de A27. Het totale taakstellend budget is vastgesteld op € 1.206 miljoen. De gedeeltes noord en zuid staan beiden in de inkoopplanning met een geschatte omvang van € 100 – 500 miljoen. De Galecopperbrug staat gepland voor € 35-100 miljoen en de compensatie NNN voor € 1,5-5 miljoen. Eind 2018 is het gerealiseerde budget € 43 miljoen. Het project draagt bij aan de doelstellingen betere doorstroming, leefbaarheid en veiligheid op het hoofdwegennet. Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 9, 20 en 21 uit de File Top 50.

Oorspronkelijke planning en huidige status

In 2013 werd de oplevering voorzien in 2023. Volgens het MIRT 2019 zou de realisatiefase starten in 2020. In 2010 is de keuze voor een voorkeursalternatief gestart. Vanaf voorjaar 2012 heeft het project vertraging opgelopen door onder meer de controversieelverklaring en het onderzoek door de commissie-Schoof. Bezuinigingen in 2012 hebben tot gevolg dat de verbreding is uitgesteld. In 2015 is de voorkeursvariant vastgesteld en eind 2016 is het Tracébesluit vastgesteld. In 2018 is een nieuw Tracébesluit vastgesteld en ter visie gelegd. Na de vaststelling van het Tracébesluit is de projectplanning ten aanzien van de realisatiefase herijkt. De start van de realisatie zou volgens de toenmalige planning begin 2020 zijn. Echter werd op 17 juli 2019 door de Raad van State geoordeeld dat het Tracébesluit Ring Utrecht niet in stand kan blijven als gevolg van de eerdere uitspraak over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Voor de Ring Utrecht reserveert het kabinet ontwikkelruimte vanuit de snelheidsverlaging. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuw Tracébesluit die naar verwachting in 2020 wordt ondertekend.

¹¹ <https://www.ad.nl/rotterdam/akkoord-verbreding-a20-bij-nieuwerkerk-dat-is-hard-nodig-a45102b3/?referrer=https://www.google.com/>

¹² Rijksoverheid, 12 september 2019. 'MIRT overzicht 2020'.

¹³ <https://www.a27a12ringutrecht.nl/themadossiers/1602920.aspx?t=Stikstof>

¹⁴ <https://www.a27a12ringutrecht.nl/projectplanning+a27a12+ring+utrecht/default.aspx>

¹⁵ Rijkswaterstaat, maart 2020. 'Ring Utrecht concept geactualiseerd MER'.

Huidige planning

In de huidige inkoopplanning van RWS staat de marktbenadering van gedeelte zuid gepland voor de periode 2021 Q4 – 2022 Q2. De marktbenadering van de Galecopperbrug staat gepland voor 2020 Q4 – 2021 Q4. De marktbenadering van compensatie NNN voor 2021 Q3 – 2022 Q1 en voor Noord van 2022 Q4 – 2023 Q4.

Mogelijkheden tot versnelling

Het Tracébesluit is in 2019 afgekeurd door stikstofproblematiek terwijl realisatie in 2020 van start zou gaan. Hierdoor heeft het project al ongeveer een jaar vertraging opgelopen. Er is wel stikstofruimte gereserveerd voor dit project vanuit de snelheidsverlaging. In 2020 wordt een nieuw Tracébesluit verwacht. In een vernieuwd concept MER (maart 2020) wordt overigens aangegeven dat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied op 8 km afstand ligt en daarmee zijn de negatieve effecten van bouwwerkzaamheden op stikstofdepositie uitgesloten. Woningbouw heeft echter voorrang wanneer er onvoldoende ruimte is voor woningbouw én infraprojecten. Echter is de motie Dijkstra-Postma aangenomen waarbij is gevraagd om alles er op te richten om het project A27/A12 met kracht voort te zetten. Het contract voor het noordelijk gedeelte moet nog worden gestart. De planning is om dit eind 2022 aan te besteden en medio 2023 te gunnen. Er zijn mogelijkheden tot versnelling, maar deze vragen belangrijke aanpassingen van de huidige procedures. Zo zal het marktbenaderingstraject anders moeten worden ingericht en worden versneld. Wanneer daarnaast een spoedwetachtige constructie mogelijk is, zijn belangrijke versnellingen mogelijk. De onzekerheden voor versnelling van dit project zijn echter omvangrijk.

A27 Houten-Hooipolder¹⁶¹⁷¹⁸

Project

Dit projectplan bevat onder andere een wegverbreding naar drie, en op sommige plekken vier, stroken, aanpassing van knooppunt Hooipolder en vervanging van drie bruggen. In de inkoopplanning van RWS wordt dit project in twee gedeeltes geknipt: realisatie deel Houten-Everdingen (noord) en realisatie deel Everdingen-Hooipolder (zuid). Het totale taakstellend budget voor beide gedeeltes is vastgesteld op € 1.421 miljoen. Op de inkoopplanning staat het gedeelte Houten-Everdingen voor € 100-500 miljoen en het gedeelte Everdingen-Hooipolder voor > € 500 miljoen. Opvallend is dat het budget volgens het MIRT 2015 op € 787 miljoen was vastgesteld. Dit komt onder andere doordat de scope van het project is uitgebreid zoals de vervanging van drie bruggen. Het gerealiseerde budget eind 2018 is € 17 miljoen. Het project draagt bij aan een betere doorstroming op het hoofdwegennet, de beperking van sluipverkeer op het onderliggend wegennet en een robuuster en veiliger wegennet. Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van de knelpunten 5, 14, 19, 26 en 49 uit de File Top 50. Binnen het project is ook aandacht voor natuur- en boscompensatie.

Oorspronkelijke planning en huidige status

Volgens het MIRT 2013 was de realisatiefase gepland vanaf 2016. MIRT 2019 gaat uit van een start van de realisatiefase in 2022, een openstelling van gedeelte zuid in 2027-2029 en van gedeelte noord in 2028-2030. Dit project is eerder vertraagd onder andere doordat de scope is uitgebreid. Het Tracébesluit is in december 2018 vastgesteld. Hierbij is destijds ook gekeken naar het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Raad van State heeft 2, 3 en 4 maart 2020 de beroepen tegen het Tracébesluit en het saneringsbesluit behandeld. Naar verwachting doet de Raad van State voor de zomer uitspraak. In de eerste maanden van 2020 worden voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd zoals het verleggen van kabels en leidingen. Het kabinet heeft voor dit project ontwikkelingsruimte gereserveerd vanuit de verlaging van de maximum snelheid op snelwegen. Er zullen dus naar verwachting geen stikstofproblemen optreden.

¹⁶ Rijksoverheid, 12 september 2019. 'MIRT overzicht 2020'.

¹⁷ <https://www.a27houtenhooipolder.nl/1636344.aspx?t=Stand-van-zaken-A27-Houten-Hooipolder-van-beroepsprocedure-tot-werkzaamheden-buiten>

¹⁸ <https://www.a27houtenhooipolder.nl/1528053.aspx?t=A27-Houten-Hooipolder-stand-van-zaken-en-de-laatste-ontwikkelingen>

Huidige planning

In de huidige inkoopplanning van RWS staat de marktbenadering van gedeelte Everdingen-Hoopolder gepland voor de periode 2020 Q3 – 2021 Q4 en voor het gedeelte Houten-Everdingen voor 2021 Q4 – 2022 Q4. De mate van betrouwbaarheid die hierbij wordt aangegeven is onzeker.

Mogelijkheden tot versnelling

Er wordt voor de zomer van 2020 een uitspraak over het Tracébesluit verwacht. Overigens tonen indicatieve berekeningen aan dat het stikstofeffect na snelheidsverlaging van dit project rond 0 ligt.¹⁹ Dit zijn echter nog grove berekeningen en plaatselijk kan dit verschillend uitwerken. Zo gaat het traject Everdingen-Hoopolder door Natura 2000-gebied Zouweboezem en langs de Biesbosch. Het traject Houten-Everdingen ligt niet in de buurt van Natura 2000-gebieden.

Het gedeelte Everdingen-Hoopolder staat eerder op de planning dan Houten-Everdingen. Het gedeelte Houten-Everdingen lijkt daarom gezien de ligging echter minder last te hebben van stikstofproblematiek. Het lijkt daarom mogelijk om dit traject eerder dan of tegelijk met het traject Everdingen-Hoopolder op de markt te brengen. Vanuit de markt wordt voorgesteld om de twee gedeeltes van dit project gelijktijdig op de markt te brengen. De marktbenadering duurt volgens de huidige planning een jaar. Deze zou moeten worden ingekort om in al 2021 effect te hebben op de markt.

A2 't Vonderen - Kerensheide²⁰²¹

Project

Over een traject van 20 kilometer wordt een structurele verbreding gerealiseerd door de spitsstroken op te waarden tot een weg met 2x3 wegstroken en vluchtstroken. Het taakstellende budget is vastgesteld op € 273 miljoen. Door de spitsstroken om te zetten in een structurele verbreding draagt dit project met verbetering van de robuustheid bij aan het betrouwbaarder en verkeersveiliger maken van het netwerk voor de weggebruiker. Daarnaast worden waar nodig viaducten vervangen en komen er drie faunapassages.

Oorspronkelijke planning en huidige status

In het MIRT 2015 staat de openstelling gepland voor 2025-2027. Het vaststellen van het Tracébesluit is in 2018 en in 2019 uitgesteld vanwege recentere verkeersmodellen. Beiden hebben geen gevolgen voor de start van de realisatie en de openstelling. Op 9 december 2019 is het Tracébesluit getekend. Op dit moment vinden voorbereidende werkzaamheden plaats zoals het verleggen van het riool. De stikstofproblematiek lijkt niet tot vertraging te zorgen voor dit project. Uit ecologisch onderzoek is gebleken dat het project niet leidt tot een verslechtering van de kwetsbare natuur in de Natura 2000-gebieden in de omgeving van de snelweg.

Huidige planning

Volgens de inkoopplanning van RWS staat de marktbenadering gepland voor 2022 Q2 – 2023 Q4. De mate van betrouwbaarheid die hierbij wordt aangegeven is waarschijnlijk. Volgens het MIRT 2020 staat de openstelling gepland voor 2025-2027.

Mogelijkheden tot versnelling

De marktbenadering staat gepland voor 2022 Q2 – 2023 Q4. Het project lijkt echter ver in de voorbereiding. Wanneer er geen verdere obstakels aanwezig zijn kan dit project mogelijk in 2020 al starten met aanbesteding en 2021 starten met realisatie. Hiervoor moet de procedure om tot een contract te komen en aan te besteden wel worden versneld. Mogelijk kan een 'lichter' contract op de markt worden gebracht, bijvoorbeeld met een bouwteamconstructie.

¹⁹ Ministerie van I&W, 17 december 2019. 'Toezegging NO MIRT mbt MIRT berekeningen'.

²⁰ <https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/2019/12/minister-van-nieuwenhuizen-tekent-tracebesluit-wegverbreding-a2-het-vonderen-kerensheide-stap-dichterbij.aspx>

²¹ Rijksoverheid, 12 september 2019. 'MIRT overzicht 2020'.

A4 Haaglanden N14²²

Project

De verwachting is dat na 2020 bereikbaarheidsproblemen ontstaan. Op grote delen zal een rijstrook worden toegevoegd. Het Rijk heeft € 467 miljoen gereserveerd. Dit project draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio en daarmee ook de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Dit project levert een bijdrage aan het oplossen van knelpunten 6 en 42 uit de File Top 50.

Oorspronkelijke planning en huidige status

Volgens het MIRT 2019 is het Tracébesluit gepland voor 2020 en de start van de realisatie is gepland voor 2023. De openstelling staat gepland voor 2026-2028. A4 Haaglanden – N14 is één van de projecten waarvoor het kabinet ontwikkelingsruimte heeft gereserveerd die vrijkomt door de maximum snelheidsbeperking. Het ontwerptractébesluit ligt nu ter inzage. Reden voor vertraging is dat er besloten is om ook een spoorviaduct aan te passen.

Huidige planning

Er lijkt nog niet afgeweken te zijn van oorspronkelijke planning. Volgens de inkoopplanning van RWS staat de marktbenadering gepland voor 2022 Q2 – 2023 Q2.

Mogelijkheden tot versnelling

Gezien het feit dat het Tracébesluit in 2020 wordt verwacht, lijken er mogelijkheden om dit project te versnellen. het Tracébesluit moet daarna nog langs de Raad van State en het project moet nog aanbesteed worden. Heel veel mogelijkheden om dit project in 2021 te laten starten zijn er niet. Voor dit project is stikstofruimte gereserveerd vanuit het kabinet. Voor deze stikstofruimte heeft dit project mogelijk echter wel te maken met competitie van woningbouw.

²² Rijksoverheid, 12 september 2019. 'MIRT overzicht 2020'.

eib

Economisch Instituut
voor de Bouw

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