



### Maatregelen van de ERK met het oog op de COVID-19-pandemie

De Europese Rekenkamer (ERK) heeft het nodige ondernomen om tijdens de COVID-19-pandemie de overheidsfinanciën in de EU op doeltreffende wijze te kunnen blijven controleren en controleverslagen, adviezen en evaluaties tijdig uit te brengen, voor zover dit in deze moeilijke tijden mogelijk is. Tegelijkertijd gaat onze dank uit naar alle mensen die zich inzetten om levens te redden en de pandemie te bestrijden in Luxemburg, elders in de EU en overal ter wereld. We blijven ons ook inzetten om het beleid van de Luxemburgse overheid voor de bescherming van de volksgezondheid te ondersteunen. Wij beperken de effecten van de huidige gezondheids crisis op ons personeel en hebben voorzorgsmaatregelen genomen om het risico voor hen en hun familie zoveel mogelijk te beperken.

## Persbericht

Luxemburg, 21 april 2020

### De voltooiing van het EU-wegennet vordert langzaam en de onderhoudskosten zijn een punt van toenemende zorg, waarschuwen de controleurs

Volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer (ERK) wint het kernnetwerk van snelwegen van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) terrein en heeft dit voor degenen die er gebruik van maken tot positieve resultaten geleid, zoals kortere reistijden en meer kilometers die op autosnelwegen worden afgelegd. De EU-financiering en maatregelen van de Europese Commissie hebben een positieve bijdrage aan deze resultaten geleverd, maar de meeste lidstaten in Midden- en Oost-Europa blijven nog steeds achter en sinds 2014 is slechts ongeveer 400 km aan nieuwe TEN-T-wegen met behulp van EU-steun voltooid. Bovendien wordt het naadloos vervoer over het netwerk belemmerd door onvoltooide grensoverschrijdende trajecten en slecht gecoördineerde infrastructuur voor parkeerplaatsen en schone brandstof, terwijl gebrekkig onderhoud door de lidstaten de toestand van het netwerk op lange termijn in gevaar brengt.

Het grootste deel van het passagiers- en goederenvervoer in de EU vindt via de weg plaats. De Commissie streeft ernaar uiterlijk 2030 bijna 50 000 km aan autosnelwegen en autowegen te hebben voltooid die de negen TEN-T-kernnetwerkcorridors en alle belangrijke verkeersroutes in de EU bestrijken. Sinds 2007 heeft zij ongeveer 78 miljard EUR aan de lidstaten toegekend voor het

*Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer. Het volledige verslag is beschikbaar op [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditors [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

aanleggen van nieuwe wegen en het opknappen van bestaande wegen, waaronder ongeveer 40 miljard EUR voor wegen van het netwerk.

De controleurs beoordeelden de vooruitgang die is geboekt bij de voltooiing van een volledig operationeel TEN-T-kernwegennet en de rol die de Commissie hierin speelde. Ook controleerden zij de bijdrage van de lidstaten aan het wegenonderhoud en bezochten zij Bulgarije, Tsjechië, Spanje en Polen.

*“Wegen vervullen een belangrijke rol omdat zij landen en regio’s van de EU met elkaar verbinden en zo bijdragen tot hun economische activiteit, ontwikkeling en groei”, aldus Ladislav Balko, het lid van de ERK dat verantwoordelijk is voor het verslag. “Er is vooruitgang geboekt met het EU-kernwegennet, maar het is nog niet volledig operationeel”.*

Met behulp van EU-steun werd van 2007 tot 2017 ongeveer 3 100 km aan autosnelwegen aangelegd, wat bijdroeg tot sneller, veiliger en beter vervoer. Ten tijde van de controle — eind 2019 — was echter minder dan 400 km voltooid van de ongeveer 2 000 km aan nieuwe autosnelwegen die in de periode 2014-2020 waren gepland. De controleurs wijzen op een kloof tussen het niveau van de ontwikkeling van het kernnetwerk in de West-Europese lidstaten enerzijds en de Midden- en Oost-Europese lidstaten anderzijds.

De Commissie heeft een belangrijke strategische rol gespeeld bij de prioritering van de te voltooien belangrijkste verkeersroutes: zij heeft het kernnetwerk en de corridors in EU-verordeningen opgenomen, voorwaarden aan financiering gesteld en de lidstaten ertoe aangezet om bij hun planning prioriteit te geven aan het TEN-T-netwerk. Hoewel het netwerk in de meeste Midden- en Oost-Europese lidstaten — belangrijke begunstigden van de structuurfondsen van de EU — met lage voltooiingspercentages kampte, wezen de lidstaten slechts een derde van de beschikbare EU-financiering voor 2014-2020 aan het kernnetwerk toe.

De Commissie monitort niet altijd het volledige kernnetwerk en beschikt niet over tussentijdse mijlpalen om de vooruitgang nauwkeurig te beoordelen en een betrouwbare raming te maken met betrekking tot de vermoedelijke voltooiing van het kernnetwerk in 2030. Deze tekortkomingen in de monitoring, alsook niet-tijdige en onbetrouwbare gegevens van de lidstaten, ondermijnen haar vermogen om waar nodig tijdig corrigerende maatregelen te nemen.

De controleurs waarschuwen dat de nationale onderhoudsbegrotingen gestaag afnemen, in plaats van toenemen in overeenstemming met de toenemende infrastructuur en veroudering van cruciale verbindingen. Hoewel dit gevolgen kan hebben voor de volledige operationaliteit van het kernnetwerk in 2030, beschikt de Commissie niet over instrumenten om na te gaan of de lidstaten een solide systeem hebben om deugdelijk wegenonderhoud te waarborgen.

De controleurs bevelen aan dat de Commissie prioriteit geeft aan investeringen in het kernwegennet, de monitoringregelingen verbetert en haar aanpak versterkt om adequaat onderhoud van het groeiende netwerk door de lidstaten te waarborgen.

#### **Noot voor de redactie**

Toen in 2013 de TEN-T-verordening werd goedgekeurd, bestond de doelstelling erin het uitgebreide wegennet dat alle regio’s van de EU met elkaar verbindt tegen 2050, en het kernnetwerk tegen 2030 te voltooien. In 2016, toen de meest recente gegevens werden verzameld, bedroegen de voltooiingspercentages voor de wegen van het TEN-T-kernnetwerk in de

EU gemiddeld 77 %. De percentages voor de vier bezochte landen bedroegen ten tijde van de controle 46 % in Bulgarije, ongeveer 75 % in Polen, ongeveer 78 % in Tsjechië en 100 % in Spanje.

Van de voor deze controle onderzochte routes vonden de grootste toenames in lengte (met 190 %, van 200 tot 580 km) en tijdbesparing (8 %) tussen 2012 en 2019 plaats op de route Tallinn-Wenen (vergeleken met de routes Madrid-Warschau, Boekarest-Parijs en Burgas-Berlijn). Volgens de OESO zijn de gemiddelde uitgaven voor het wegenonderhoud in de lidstaten tussen 2007 en 2017 met bijna de helft gedaald. Van de vier bezochte landen wordt alleen in Spanje de staat van het netwerk in het algemeen goed geacht.

Speciaal verslag nr. 09/2020 “Het EU-kernwegennet: kortere reistijden, maar het netwerk is nog niet volledig operationeel” is in 23 EU-talen beschikbaar op de website van de ERK ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)). De Rekenkamer heeft eerder verslagen gepubliceerd over het vervoer [over de weg](#), [per spoor](#), [door de lucht](#), en [over zee](#) en [de binnenwateren](#). Zij heeft ook een editie van het [ECA Journal](#) aan vervoer gewijd en zal binnenkort een verslag uitbrengen over door de EU gefinancierde megavervoersinfrastructuren.

*Perscontact voor dit verslag:*

*Damijan Fišer — E: [damijan.fiser@eca.europa.eu](mailto:damijan.fiser@eca.europa.eu) T: (+352) 4398 45 510 / M: (+352) 621 55 22 24*