



Persbericht
Luxemburg, 16 juni 2020

Grensoverschrijdende megaprojecten moeten sneller worden uitgevoerd om het vervoer in heel Europa te optimaliseren, aldus EU-controleurs

Belangrijke grensoverschrijdende megaprojecten op het gebied van vervoer in de EU vorderen trager dan verwacht. Volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer (ERK) zullen zes van de acht gecontroleerde, miljarden kostende infrastructuren en de toegangslijnen ervan waarschijnlijk niet, zoals oorspronkelijk gepland, in 2030 op volle capaciteit functioneren. Hierdoor loopt de voltooiing van het trans-Europees kernnetwerk (TEN-T) nog meer vertraging op.

In 2013 kwamen de EU-lidstaten overeen dat het TEN-T-kernnetwerk in 2030 gereed moest zijn. Grensoverschrijdende vervoersprojecten die tot doel hebben betere verbindingen tussen de nationale netwerken langs Europese corridors tot stand te brengen, vormen een belangrijk onderdeel van het netwerk.

De controleurs hebben onderzocht of de grootschalige aanleg van autosnelwegen, spoorwegen en waterwegen met een grensoverschrijdend effect op het EU-kernnetwerk voor vervoer goed was gepland en op efficiënte wijze was uitgevoerd. Zij controleerden acht door de EU gefinancierde megaprojecten met een totale waarde van 54 miljard EUR (waarvan 7,5 miljard EUR afkomstig was van de EU), waarmee vervoersnetwerken van dertien lidstaten met elkaar werden verbonden: Oostenrijk, België, de Baltische staten, Denemarken, Frankrijk, Finland, Duitsland, Italië, Polen, Roemenië en Spanje.

De aanleg van alle onderzochte megaprojecten liep aanzienlijke vertraging op (gemiddeld elf jaar), waardoor de doeltreffende werking van vijf van de negen multinationale corridors in het gedrang kwam. De voornaamste reden voor dit slechte resultaat was dat landen de projecten onderling vaak onvoldoende coördineerden. De lidstaten hebben hun eigen investeringsprioriteiten en planningsprocedures en ondersteunen niet altijd in dezelfde mate grensoverschrijdende projecten of investeringen in transnationale corridors. Ook werden projecten niet altijd op hetzelfde tempo uitgevoerd aan weerszijden van de grenzen. Tot dusver heeft de Commissie geen gebruik gemaakt van de beperkte rechtsinstrumenten waarover zij

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.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

beschikt om de op EU-niveau overeengekomen prioriteiten te handhaven in lidstaten die achterop raken.

“De tijdige totstandbrenging van de TEN-T-kernnetwerkcorridors is van cruciaal belang voor de verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen van de EU, de ondersteuning van groei en werkgelegenheid en de aanpak van de klimaatverandering”, aldus Oskar Herics, het voor het verslag verantwoordelijke ERK-lid. “Er moeten extra inspanningen worden geleverd om veel van de megavlaggenschipprojecten van de EU op het gebied van vervoer sneller te voltooien. Deze projecten zijn namelijk essentieel om een betere connectiviteit in heel Europa tot stand te brengen en de netwerkeffecten tijdig te realiseren.”

In de loop van de tijd zijn de kosten van de acht megaprojecten toegenomen met meer dan 17 miljard EUR (47 %), vaak als gevolg van wijzigingen in het ontwerp en de reikwijdte van projecten, alsook door de inefficiënte uitvoering daarvan. De grootste stijging was te zien bij het kanaal Seine-Noord-Europa (dat deel uitmaakt van de verbinding Seine-Schelde), waarbij de kosten bijna verdrievoudigden. In Roemenië hebben de controleurs intussen geconstateerd dat een nieuw traject van de autosnelweg A1 niet was gebruikt en dat twee trajecten verkeer op elkaar waren aangesloten. Dit leidde tot ondoeltreffend gebruik en geldverspilling.

De controleurs troffen ook tekortkomingen aan bij de kosten-batenanalyses van de lidstaten met betrekking tot deze miljarden euro's kostende investeringen: verkeersprognoses dreigden te optimistisch uit te vallen en sommige projecten zijn misschien niet economisch levensvatbaar. Dit is met name het geval voor de Rail Baltica-lijn en het spoorwegtraject van de verbinding Fehmarn Belt, die door veel te weinig passagiers worden gebruikt. De controleurs merkten ook op dat de Commissie de bouwspecificaties niet onafhankelijk had beoordeeld op basis van de potentiële passagiers- en vrachtverkeersstromen voordat EU-financiering werd toegekend.

Het toezicht van de Commissie op de voltooiing van het netwerk door de lidstaten wordt op afstand uitgeoefend en moet worden versterkt. De Commissie beschikt niet over een specifieke dienst om de lidstaten deskundige ondersteuning te bieden bij het aansturen van dergelijke grote projecten, en heeft evenmin overzicht over de geboekte vooruitgang. Niettemin heeft de Commissie onlangs een stap gezet in de richting van effectiever toezicht en monitoring van de vooruitgang door de projectprestaties in de uitvoeringsbesluiten vast te stellen.

Noot voor de redactie

De uitvoering van het kernnetwerk van snelwegen van het trans-Europees vervoersnetwerk door de totstandbrenging van kernnetwerkcorridors wordt geregeld bij Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad. De Commissie moet ervoor zorgen dat de lidstaten het kernnetwerk voor vervoer uiterlijk in 2030 voltooien, terwijl de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van specifieke projecten. Tot dusver is ongeveer 7,5 miljard EUR aan EU-financiering beschikbaar gesteld voor de acht megaprojecten en de Commissie heeft tot nu toe 3,4 miljard EUR betaald. Wegens vertragingen heeft zij een deel van de aanvankelijk toegekende financiering ingetrokken (1,4 miljard EUR voor de 17 gecontroleerde trajecten). Als het netwerk niet wordt voltooid, zou de economie van de EU volgens een studie van de Commissie een potentiële groei van 1,8 % en 10 miljoen mensjaren aan werkgelegenheid mislopen.

De acht megaprojecten die werden onderzocht — vier spoorwegverbindingen (Rail Baltica, Lyon-Turijn, de Brenner-basistunnel en de Baskische Y), één waterweg (Seine-Schelde), één

autosnelweg (de A1 in Roemenië) en twee multimodale verbindingen (de spoor- en wegverbinding van de Fehmarn Belt en de spoorverbinding E59 met havens in Polen) — kosten elk meer dan 1 miljard EUR en zullen naar verwachting aanzienlijke sociaal-economische voordelen opleveren.

Speciaal verslag nr. 10/2020 “Vervoersinfrastructuren in de EU: megaprojecten moeten sneller worden uitgevoerd zodat de netwerkeffecten tijdig worden gerealiseerd” is in 23 EU-talen beschikbaar op de website van de ERK (eca.europa.eu). Op deze website vindt u ook de meertalige podcasts over de acht megaprojecten. De ERK heeft eerder diverse andere speciale verslagen over vervoer in de EU gepubliceerd (zie het [publicatieportaal](#)).

Perscontact voor dit verslag: Damijan Fišer

E: damijan.fiser@eca.europa.eu T: (+352) 4398 45 510 / M: (+352) 621 55 22 24

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 gezondheidscrisis op ons personeel en hebben voorzorgsmaatregelen genomen om het risico voor hen en hun familie zoveel mogelijk te beperken.