



Persbericht

Luxemburg, 25 november 2021

In vergelijking met andere delen van de wereld heeft de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur in de EU nog geen grote vlucht genomen

De afgelopen jaren hebben de EU-auditors herhaaldelijk gewezen op diverse tekortkomingen die van invloed zijn op de oplevering van grote vervoersprojecten in de EU. Maar hoe verhouden de prestaties van de EU zich tot die van andere landen in de wereld, zoals Australië, Canada en de VS? Om deze vraag te beantwoorden, heeft de Europese Rekenkamer een analyse uitgevoerd waarin wordt vergeleken hoe de EU en verschillende landen dergelijke projecten uitvoeren. Hoewel deze vergelijking in sommige opzichten geruststelt, geeft zij op andere punten, zoals de uitvoering van projecten, aanleiding tot bezorgdheid. De auditors merken met name op dat andere landen in de wereld veel beter presteren wat betreft vertragingen bij projecten.

Net als de meeste landen heeft de EU een strategie voor vervoersinfrastructuur bepaald. Maar de EU is uniek: geen enkele andere geanalyseerde vervoersstrategie voorziet in een termijn voor de voltooiing van een volledig grensoverschrijdend netwerk. Niettemin hebben de auditors in het verleden geconstateerd dat de strategische vervoersdoelstellingen van de EU, met name de voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) tegen 2030, te ambitieus zijn en niet altijd gepaard gaan met echte resultaten. Zo is het onwaarschijnlijk dat de doelstelling om de lengte van het hogesnelheidsspoorwegnet van de EU te verdrievoudigen, binnen de gestelde termijn zal worden bereikt.

De auditors wijzen er ook op dat er in de projectselectiefase vaak geen goede kosten-batenanalyses voorhanden zijn. Bijgevolg kan EU-cofinanciering worden toegekend, ook al zullen de sociaaleconomische kosten waarschijnlijk groter zijn dan de baten, zoals het geval was voor een deel van het hogesnelheidsnet in Frankrijk. In alle onderzochte landen worden daarentegen systematisch deugdelijke en gedetailleerde kosten-batenanalyses gebruikt om de besluitvorming te ondersteunen en te verbeteren.

“De EU probeert in heel Europa een uitgebreid netwerk van vervoersinfrastructuur tot stand te brengen”, aldus Annemie Turtelboom, het lid van de Europese Rekenkamer dat verantwoordelijk is voor de analyse. “In het verleden beschouwden we kostenoverschrijdingen en vertragingen als even grote hinderpalen om dit doel te bereiken, maar uit onze vergelijking blijkt dat de EU wat de kosten betreft niet afwijkt van andere landen, maar beduidend slechter presteert wanneer het erom gaat grote projecten tijdig op te leveren. Om dit aan te pakken, kunnen we ons laten inspireren door praktijken die we elders hebben geïdentificeerd.”

Dit persbericht is bedoeld om de kernboodschap weer te geven van de analyse van de Europese Rekenkamer. De volledige analyse is te vinden op eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

De controleurs wezen eerder op een verschil tussen de geraamde en de werkelijke kosten van grote vervoersprojecten in de EU: de begroting werd gemiddeld met meer dan 2 miljard EUR per project overschreden, wat een stijging van 47 % betekent ten opzichte van de oorspronkelijke prognoses. Uit de analyse bleek echter dat kostenoverschrijdingen niet alleen in de EU voorkomen, maar bij vervoersinfrastructuur over de hele wereld. En de kostenoverschrijdingen bij de door de EU gefinancierde vervoersprojecten die werden onderzocht, zijn niet groter dan het mondiale gemiddelde — althans tot nu toe, omdat de EU-projecten in kwestie nog niet zijn afgerond.

Vertragingen zijn daarentegen een — of misschien wel “het” — kenmerk waarin de EU-projecten verschillen van die in andere landen. Vorig jaar constateerden de EU-auditors dat grote vervoersinfrastructuurprojecten gemiddeld ongeveer elf jaar vertraging opliepen. De analyse wijst erop dat dit deels te wijten is aan verschillende — en soms tegenstrijdige — prioriteiten van de EU en haar lidstaten, die zich vaak op hun nationale belangen richten. Daarom verwaarlozen de lidstaten aan de grensoverschrijdende delen van projecten waarop de EU-middelen juist zijn gericht. Zo maakte Duitsland geen prioriteit van de aanleg van de grensoverschrijdende noordelijke toegangsweg tot de Brenner-basistunnel, hoewel de EU — samen met Oostenrijk en Italië — al sinds 1986 in het project had geïnvesteerd. De EU zou van de VS, Zwitserland en Australië kunnen leren op het gebied van projectcoördinatie.

Bovendien hebben projecten in de EU, wanneer zij zijn geselecteerd, nog steeds te maken met veel onzekerheden, zoals de noodzaak om milieuvergunningen te verkrijgen en draagvlak onder belanghebbenden te creëren, wat ook bijdraagt tot vertragingen. In andere delen van de wereld is men beter voorbereid op dit soort kinken in de kabel. Zo is het waarschijnlijker dat in Zwitserland draagvlak onder belanghebbenden wordt gevonden: kantons en andere belanghebbenden kunnen projectgerelateerde kwesties bespreken in raadgevende comités. Dit maakt het minder waarschijnlijk dat gerechtelijke procedures tot vertragingen bij de planning en de bouw zullen leiden.

De auditors wijzen op systematische risicogebaseerde monitoring als een mogelijke oplossing om vertragingen — en kostenoverschrijdingen — bij EU-vervoersinfrastructuurprojecten te helpen verminderen. Een dergelijk mechanisme bestaat in de VS, waar projecten die als risicovol worden beschouwd aan versterkte monitoring onderworpen zijn. Bij projecten waarvan de kosten in een jaar met meer dan 2 % stijgen ten opzichte van hun geraamde begroting, moeten de projectontwikkelaars bijvoorbeeld meer verslagen uitbrengen aan de overheid en wordt het toezicht door federale managers verscherpt.

Tot slot merken de auditors op dat er in de EU geen wettelijke verplichting bestaat om systematische evaluaties achteraf uit te voeren van grote vervoersprojecten. Een dergelijke evaluatie is slechts eenmaal uitgevoerd (in 2007) en was uitsluitend gericht op financiële indicatoren, zoals de absorptie van de beschikbare EU-middelen. De VS, Frankrijk en Noorwegen volgen daarentegen een andere aanpak en voeren systematisch evaluaties achteraf van projecten uit.

Achtergrondinformatie

Dit is geen controleverslag maar een analyse die voornamelijk is gebaseerd op openbaar beschikbare informatie en materiaal dat specifiek voor dit doel is verzameld. Doel is het EU-kader voor de oplevering van grote infrastructuurprojecten te vergelijken met dat van andere landen (Australië, Canada, Frankrijk, Noorwegen, Zwitserland en de Verenigde Staten) en daarbij praktijken te identificeren die nuttig kunnen zijn voor de Europese Commissie en beleidsmakers bij het verlenen van EU-steun in de toekomst. Deze analyse zal ook dienen als bijdrage aan de lopende herziening van de TEN-T-verordening.

De zes EU-vervoersprojecten die in deze analyse zijn geanalyseerd, zijn alle gefinancierd door de Connecting Europe Facility; het betreft: Basque Y, de Brenner-basistunnel, de Fehmarn Belt-tunnel,

de Lyon-Turijn-spoortunnel, Rail Baltica en het kanaal Seine-Noord-Europa. Tussen 2007 en 2020 heeft de EU meer dan 109 miljard EUR toegewezen aan vervoersinfrastructuurprojecten op het TEN-T-netwerk.

De analyse van de ERK “Het EU-kader voor grote vervoersinfrastructuurprojecten: een internationale vergelijking” is in 23 EU-talen beschikbaar op de website van de ERK (eca.europa.eu).

De afgelopen jaren heeft de ERK verscheidene controleverslagen gepubliceerd over het vervoersbeleid van de EU, onder meer over de [megaprojecten van de EU op het gebied van vervoer](#), het [kernwegennet van de EU](#) en het [Europese hogesnelheidsspoorwegnet](#). De ERK is van plan volgend jaar een verslag over intermodaal vrachtvervoer uit te brengen.

Perscontact

Persdienst van de ERK: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu — M: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu — M: (+352) 691 553 547