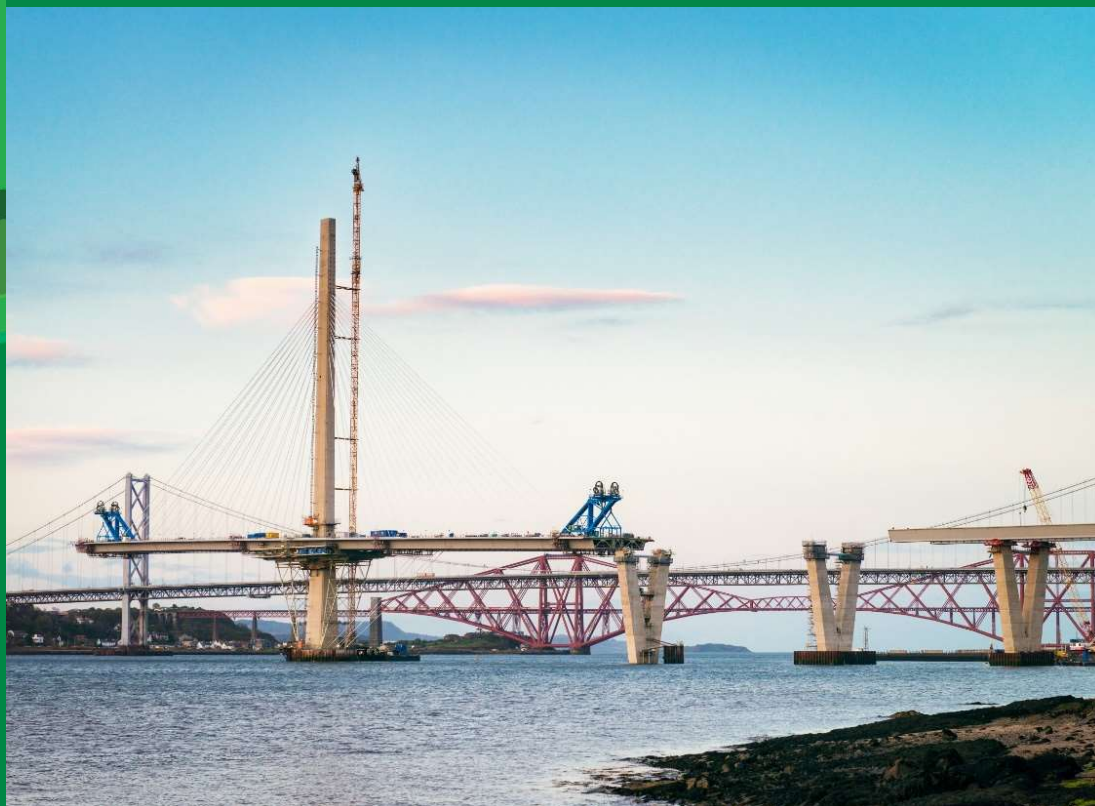


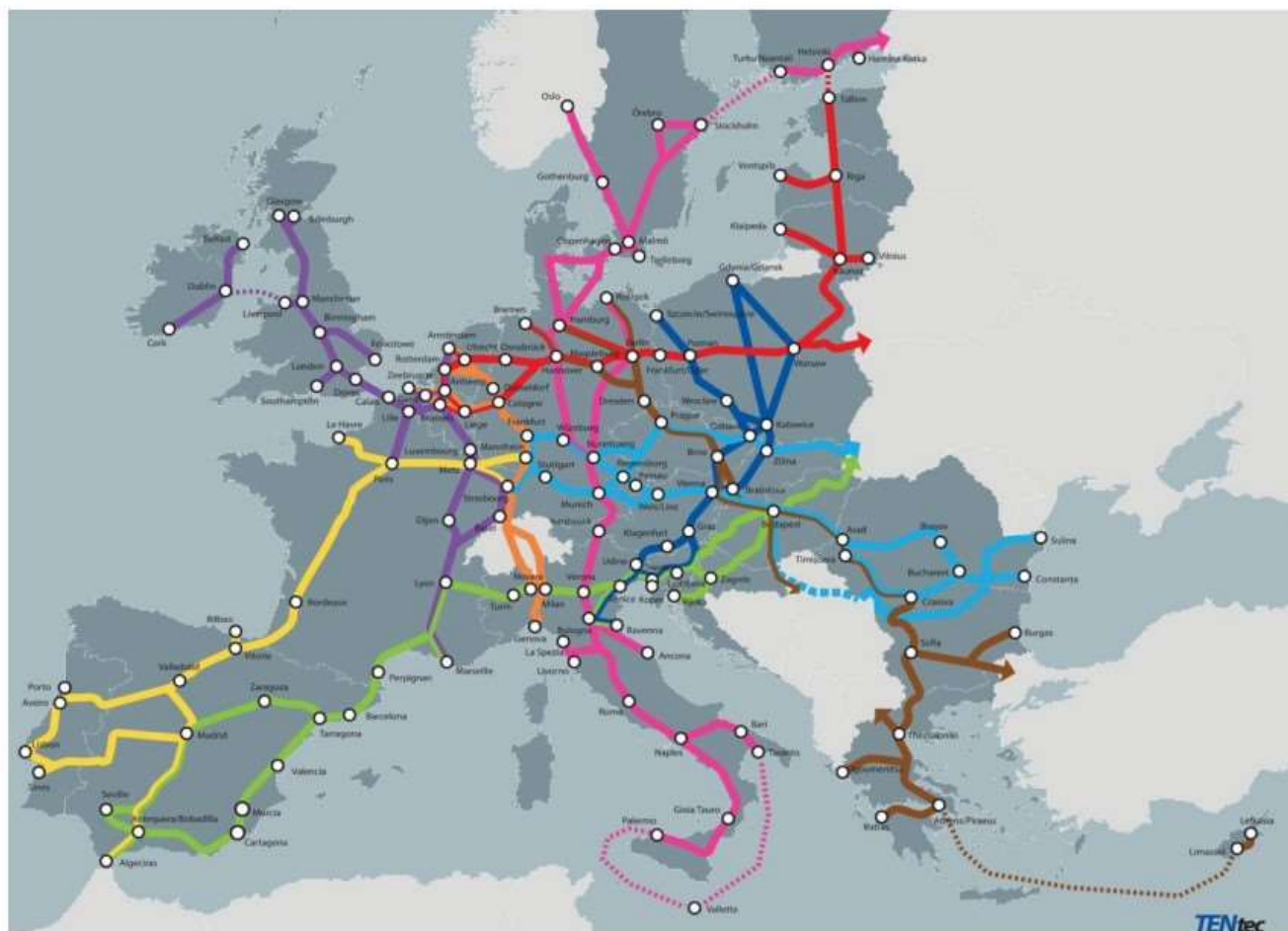


EUROPESE
REKENKAMER

**Analyse nr. 05/2021: Het EU-kader voor
grote vervoersinfrastructuurprojecten:
een internationale vergelijking**

Trans-Europese netwerken

Afbeelding 1 — De TEN-T-kernnetwerkcorridors



Bron: Website van DG MOVE: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en.



SV 10/2020: Vervoersinfrastructuren in de EU: megaprojecten moeten sneller worden uitgevoerd zodat de netwerkeffecten tijdig worden gerealiseerd

8 TFI's voor verschillende vervoerswijzen waarbij 13 lidstaten zijn betrokken:

Spoorlijnen

- 1** Rail Baltica
- 2** Lyon-Turiijn
- 3** Brenner-basistunnel op het traject München-Verona
- 5** Franse spoorwegnet

Binnenwateren

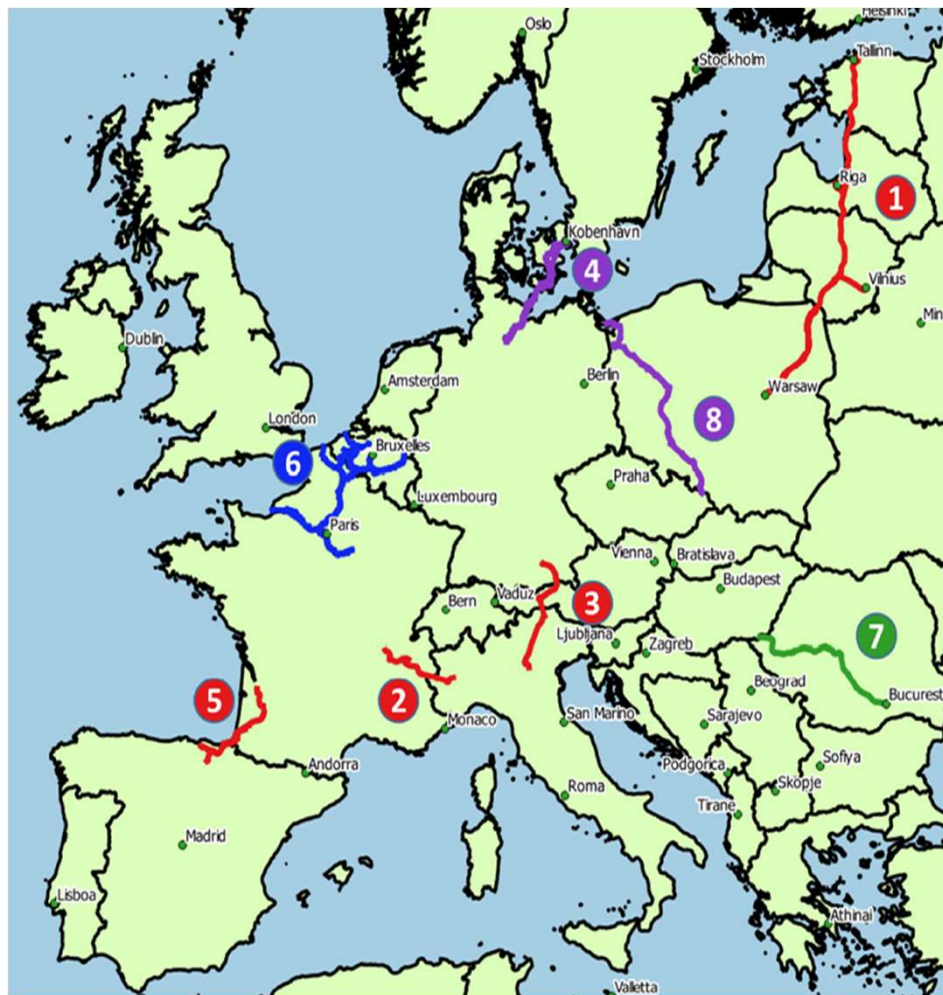
- 6** Seine-Schelde

Wegen

- 7** Autosnelweg A1

Multimodaal (spoorlijn/weg en haven/spoorlijn)

- 4** Fehmarnbelt
- 8** De havens Świnoujście en Szczecin en spoorlijn E59



**Analyse nr. 05/2021: Het EU-kader voor grote
vervoersinfrastructuurprojecten: een internationale
vergelijking**



Waarom hebben wij deze analyse uitgevoerd?



Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

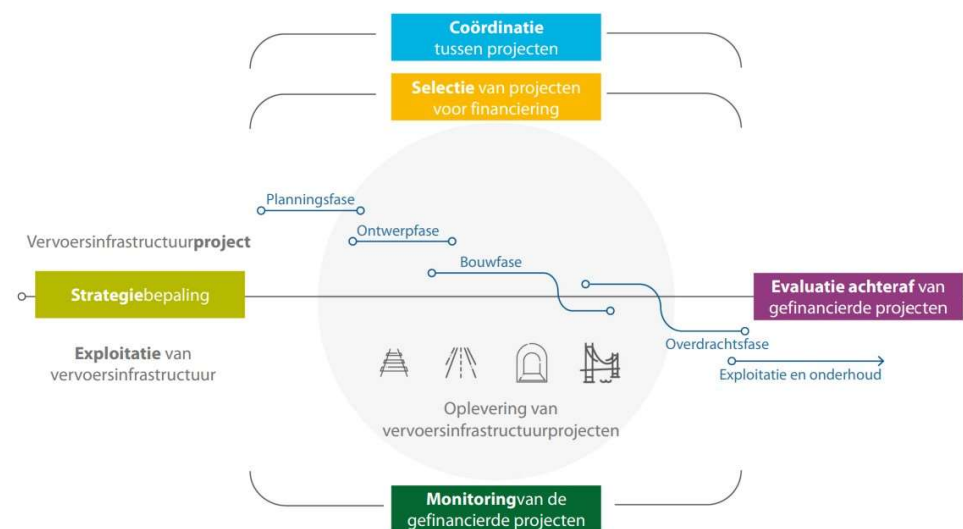


Welke uitdagingen hebben we vastgesteld?



- **EU-kader voor de oplevering van grote infrastructuurprojecten** in een mondiaal perspectief.

Figuur 2 — De vijf processen ter ondersteuning van de projectoplevering



Bron: ERK.

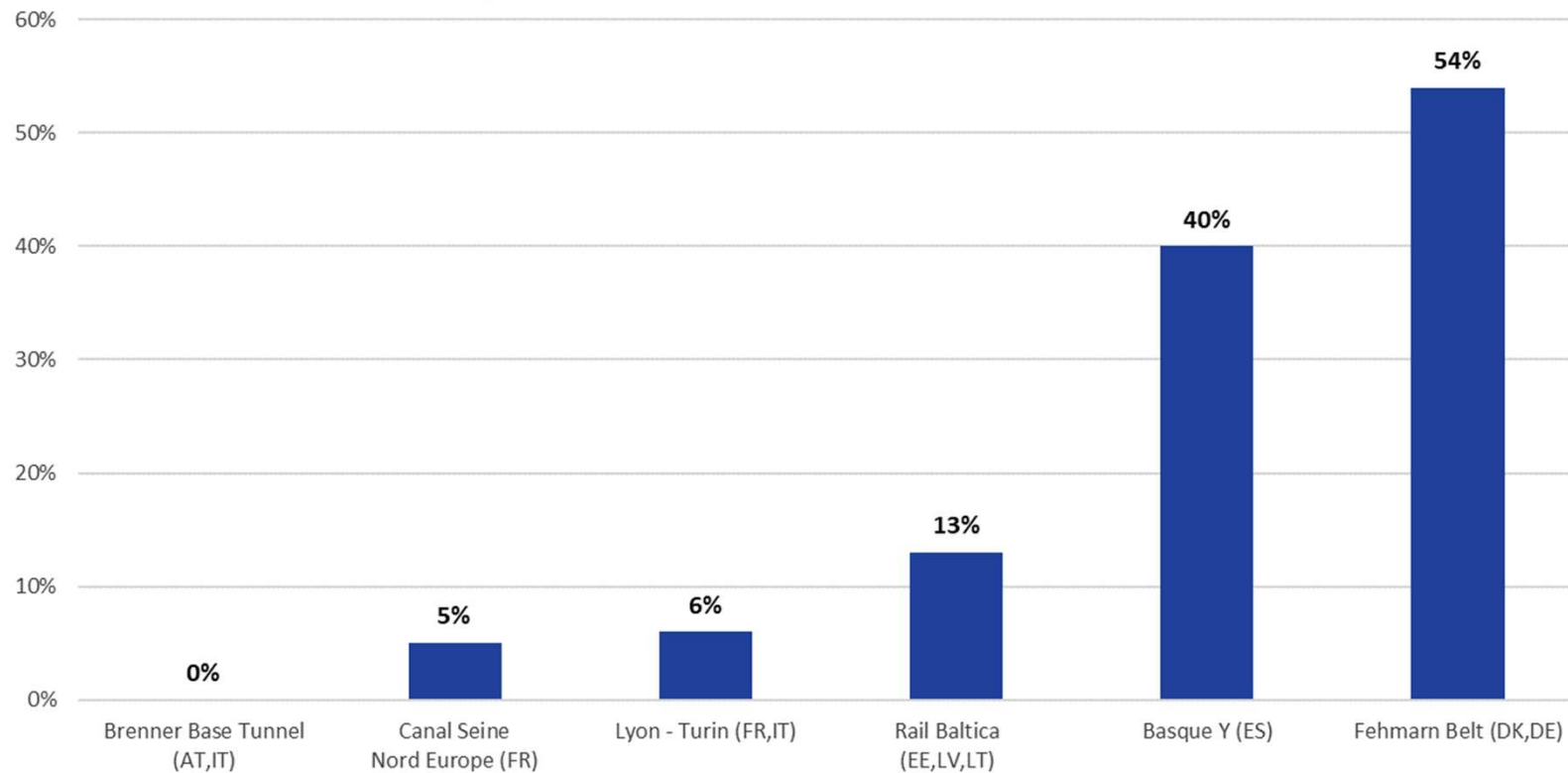
- Analyse **van de kosten en tijdschema's** van zes door de EU gefinancierde grote vervoersprojecten aan de hand van een benchmark-dataset.
- Vaststelling van nuttige praktijken die bijdragen tot de **lopende herziening van de TEN-T-verordening**.



Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

Kostenoverschrijding per project

■ Percentage van kostenoverschrijding ten opzichte van raming





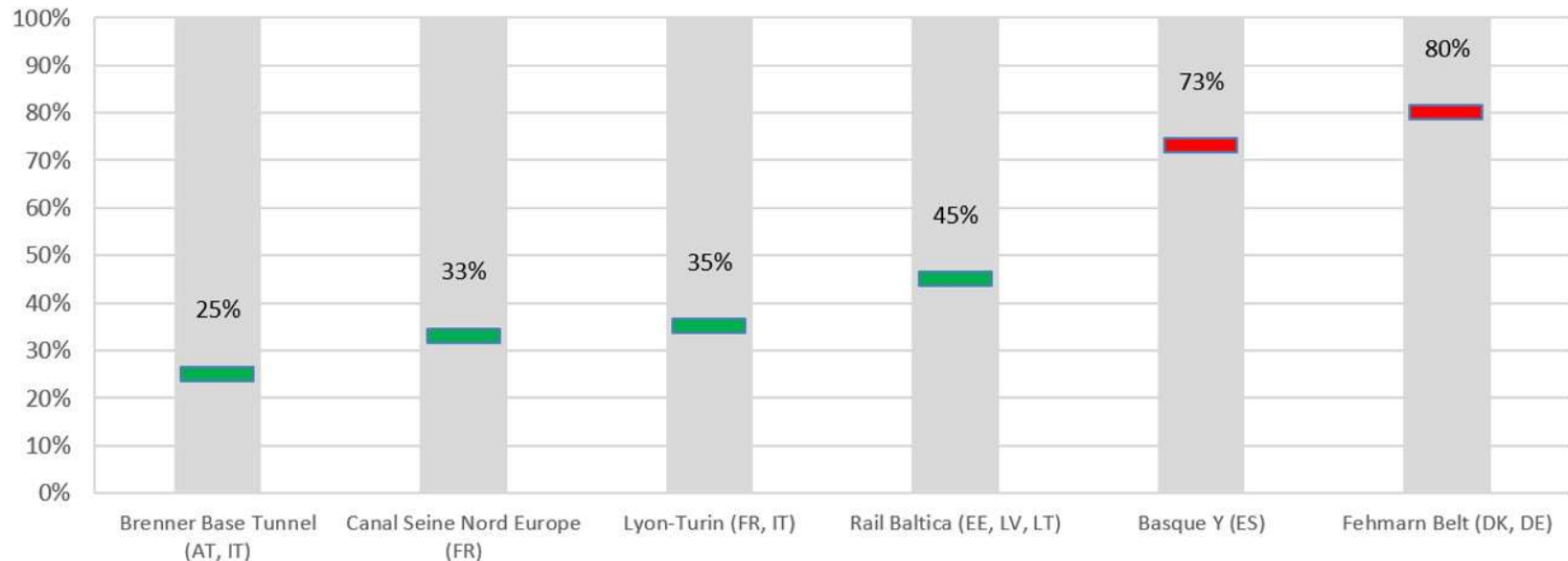
Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

1. De meeste van de zes door de EU gefinancierde projecten presteerden beter dan de benchmark

Begrotingsprestatie per project vergeleken met internationale benchmark

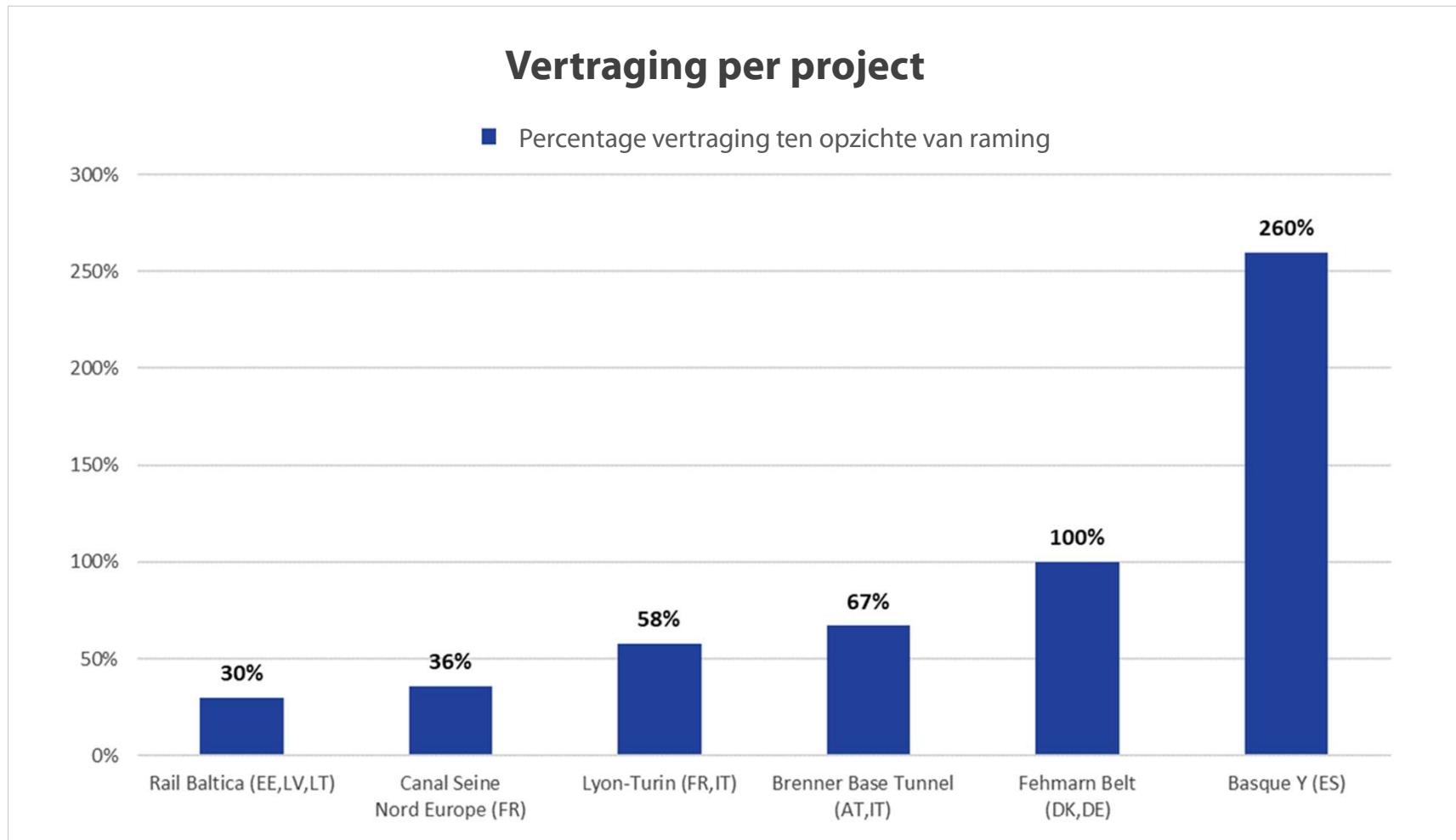
Slechtse performer

Beste performer





Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

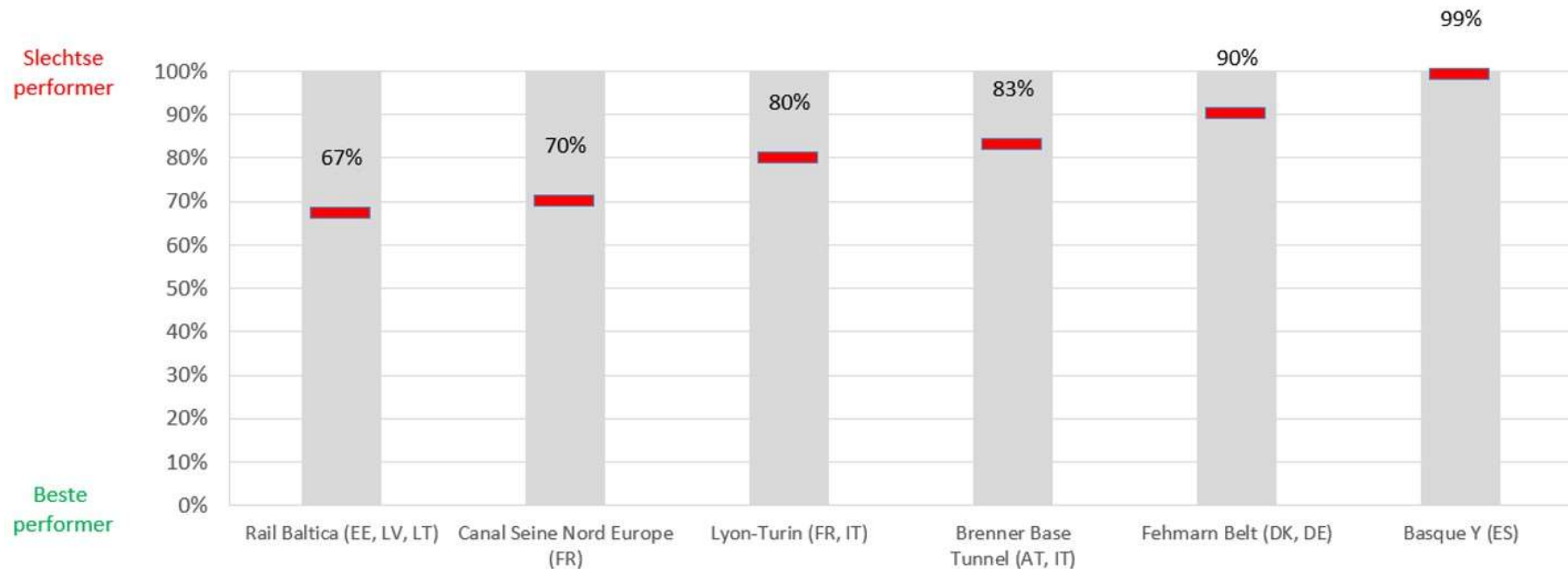




Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

2. De zes door de EU gefinancierde projecten liepen gemiddeld langere vertragingen op dan vergelijkbare vervoersprojecten wereldwijd

Vertragingsprestatie per project vergeleken met internationale benchmark





Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

3. We stelden geen praktijken vast waarmee tekortkomingen in EU-verband inzake het proces voor de vaststelling van de strategie konden worden aangepakt

Hoofdkenmerken					
	EU	Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten
Nieuwe of moderniseringsprojecten	Beide	Beide	Niet van toepassing	Modernisering	Beide
Hoofddoelstelling	Milieu, connectiviteit en overbrugging van de infrastructuurkloof	Handel	Niet van toepassing	Milieu	Handel
Ramingen van financiële behoeften	Ja	Nee	Niet van toepassing	Ja	Nee
Uiterste datum voor voltooiing	Ja	Nee	Niet van toepassing	Nee	Nee
Andere praktijken in de onderzochte landen					
Tekortkomingen in de EU-context	Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten	
Te ambitieuze doelstellingen in het licht van de beschikbare financiering	Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	



Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

4. Voor de processen in verband met coördinatie, selectie, monitoring en evaluatie achteraf zouden de Commissie en beleidsmakers inspiratie kunnen putten uit praktijken die in het buitenland zijn waargenomen (1/4).

Tekortkomingen in de EU-context	Andere praktijken in de onderzochte landen			
	Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten
De vervoersinfrastructuurstrategieën en –projecten van de EU en de lidstaten zijn niet op elkaar afgestemd	Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	Regionale vervoersplannen worden volgens gedetailleerde federale richtsnoeren opgesteld en aan de federale regering toegezonden (zie paragraaf 36).	Regionale vervoersplannen worden volgens gedetailleerde federale richtsnoeren opgesteld en aan de federale regering toegezonden (zie paragraaf 36).



Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

4. Voor de processen in verband met coördinatie, selectie, monitoring en evaluatie achteraf zouden de Commissie en beleidsmakers inspiratie kunnen putten uit praktijken die in het buitenland zijn waargenomen (2/4).

Hoofdkenmerken					
	EU	Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten
Selectie-methode	Vergelijkende oproep tot het indienen van voorstellen	Selectie uit een lijst van projecten waarover eerder met staten en territoria is onderhandeld	Vergelijkende oproep tot het indienen van voorstellen	Vergelijkende oproep tot het indienen van voorstellen	Vergelijkende oproep tot het indienen van voorstellen
Periodiciteit van de oproepen	Jaarlijks en meerjaarlijks	Niet van toepassing	Doorlopend	Vier tot vijf jaar	Jaarlijks
Specifiek selectieproces voor grote projecten	Nee	Ja, afhankelijk van de omvang van het project	Nee	Nee	Ja, afhankelijk van de omvang van het project
Andere praktijken in de onderzochte landen					
Tekortkomingen in de EU-context		Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten
Onvoldoende aandacht voor kosten-batenanalyses bij de selectie van projecten		Projectontwikkelaars dienen ruwe gegevens in en het federale niveau voert de analyse vooraf opnieuw uit (zie paragraaf 50).			



Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

4. Voor de processen in verband met coördinatie, selectie, monitoring en evaluatie achteraf zouden de Commissie en beleidsmakers inspiratie kunnen putten uit praktijken die in het buitenland zijn waargenomen (3/4).

Hoofdkenmerken					
	EU	Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten
Verantwoordelijke entiteit	Uitvoerend agentschap (Cinea)	Ministerie (DITRDC)	Ministerie (Transport Canada)	Ministerie (FOT)	Ministerie (DOT)
Frequentie van formele rapportage	Jaarlijks	Maandelijks	Afhankelijk van het project	Halfjaarlijks	Om de drie maanden
Tekortkomingen in de EU-context		Andere praktijken in de onderzochte landen			
		Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten
Geen op risico's gebaseerde aanpak van monitoring		Het draagvlak voor het project onder de belanghebbenden wordt voortdurend gemonitord (zie paragraaf 65).	Geen aangetroffen	Voor grote of risicovolle projecten zijn er versterkte monitoringmechanismen (zie paragraaf 64).	Voor projecten met een hoog risicoprofiel zijn er versterkte monitoringmechanismen (zie paragraaf 64).
De monitoring was vooral gericht op financiële input en output, in plaats van op uitkomsten		Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	Bij het opstellen van financieringsovereenkomsten worden uitkomstindicatoren vastgesteld (zie paragraaf 67).



Wat is uit de analyse naar voren gekomen?

4. Voor de processen in verband met coördinatie, selectie, monitoring en evaluatie achteraf zouden de Commissie en beleidsmakers inspiratie kunnen putten uit praktijken die in het buitenland zijn waargenomen (4/4).

In de EU vastgestelde tekortkomingen	Andere praktijken in de onderzochte landen					
	Australië	Canada	Zwitserland	Verenigde Staten	Noorwegen	Frankrijk
Ontbreken van een systematische evaluatie van grote vervoersprojecten	Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	Geen aangetroffen	Projectontwikkelaars voeren evaluaties achteraf van projecten uit (zie paragraaf 72).	Onafhankelijke onderzoekers voeren evaluaties achteraf van projecten uit (zie paragraaf 72). Meta-analyses worden verricht op basis van de afzonderlijke evaluaties achteraf (zie paragraaf 72).	Projectontwikkelaars voeren evaluaties achteraf van projecten uit (zie paragraaf 72). Meta-analyses worden verricht op basis van de afzonderlijke evaluaties achteraf (zie paragraaf 72).



Welke uitdagingen hebben we vastgesteld?

Wij stelden vier uitdagingen voor de Commissie vast:

- 1) Hoe kunnen de **EU- en de nationale vervoersstrategieën beter op elkaar worden afgestemd** en kan **beter toezicht** worden gehouden op de planning en uitvoering van projecten langs de belangrijkste vervoerscorridors?
- 2) Hoe kan er in de projectselectiefase voor worden gezorgd dat er **voldoende aandacht wordt besteed aan kosten-batenanalyses**? Hoe kan de Commissie haar aanpak van de projectselectie en de toewijzing van EU-financiering heroverwegen om **de administratieve lasten** voor projectontwikkelaars **verder te verminderen**?
- 3) Hoe kan worden **overgestapt op een meer op risico's gebaseerde aanpak bij haar monitoring** van door de EU gefinancierde projecten, terwijl de reikwijdte ervan wordt verruimd door projectontwikkelaars te verplichten ook verslag uit te brengen over **resultaatindicatoren** en **aanvaarding door belanghebbenden**?
- 4) Hoe kan ervoor worden gezorgd dat grote, door de EU gefinancierde vervoersinfrastructuurprojecten **systematisch achteraf worden geëvalueerd**, waarbij de **nadruk** eerder ligt op de **bereikte resultaten** dan op financiële indicatoren of outputs?

DANK U

voor uw aandacht!

Meer informatie over
de andere producten en activiteiten
van de ERK kunt u vinden op:



eca.europa.eu



ECA-InstitutionalRelations@eca.europa.eu



[@EUAuditors](https://twitter.com/EUAuditors)

EUROPESE REKENKAMER

12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURG



EUROPESE
REKENKAMER

Analyse
nr.
05

NL

Het EU-kader voor
grote vervoers-
infrastructuurprojecten:
een internationale
vergelijking



EUROPESE
REKENKAMER

2021