

ingediend op **1129** (2021-2022) – Nr. 1
7 februari 2022 (2021-2022)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens

over het rapport van de Europese Rekenkamer
'Het EU-kader voor grote vervoersinfrastructuurprojecten:
een internationale vergelijking'

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door Annemie Turtelboom	4
1.1. Speciaal verslag 10/2020	4
1.2. Analyse nr. 05/2021	5
1.3. Uitdagingen	7
2. Vragen en opmerkingen van de leden	8
2.1. Jo Brouns	8
2.2. Stijn Bex	8
2.3. Bert Maertens	8
2.4. Marino Keulen	9
3. Antwoorden van Annemie Turtelboom en Florence Fornaroli	9
4. Repliek	11
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 20 januari 2022 een hoorzitting over het rapport van de Europese Rekenkamer 'Het EU-kader voor grote vervoersinfrastructuurprojecten: een internationale vergelijking' met Annemie Turtelboom, lid van de Europese Rekenkamer, en Florence Fornaroli, principal manager bij de Europese Rekenkamer. Zij maakten voor de toelichting van het rapport gebruik van een powerpointpresentatie die samen met het rapport beschikbaar is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be. Daar zijn ook het 'Speciaal Verslag over de Vervoersinfrastructuren van de EU. Megaprojecten moeten sneller uitgevoerd worden zodat de netwerkeffecten tijdig worden gerealiseerd' uit 2020 (verder speciaal verslag 10/2020 genoemd) en de bijhorende powerpointpresentatie terug te vinden waarnaar de sprekers verwezen.

(De vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door Annemie Turtelboom

Annemie Turtelboom zegt dat de Europese Rekenkamer een zekere traditie heeft in het maken van rapporten over transportwerken en infrastructuurprojecten.

1.1. Speciaal verslag 10/2020

Het voorliggende rapport is een opvolgingsrapport van het speciaal verslag 10/2020. Slide 2 toont een overzicht van de TEN-T-projecten (Trans-Europees Netwerk voor Transport) die in de plannings- of uitvoeringsfase zitten. Het is een van de meest uitgebreide netwerken voor vervoer van personen en goederen over de weg, per spoor, via de binnenwateren, over zee en door de lucht die met elkaar worden gecombineerd. Ze verwijst naar een EU-verordening (EU: Europese Unie) van 2013 die door het Europees Parlement en de Europese Raad werd vastgesteld. Het is het kernnetwerk met negen kernnetwerkcorridors. Het is de ruggengraat van een duurzaam, multimodaal vervoersnetwerk. Men streeft naar voltooiing in 2030. Het gaat volgens de spreker om een van de belangrijkste EU-beleidsbeslissingen. Het is niet alleen van belang voor de passagiers- en goederenstromen maar het is ook van groot belang voor de klimaatdoelstellingen en de modal shift.

De audit die resulteerde in het eerdere speciaal verslag van 2020 had twee oorzaken. Ten eerste bleek uit vroegere audits dat er aanwijzingen waren dat niet alles vlot verliep bij de grote infrastructuurprojecten. Daarnaast vroeg het Europees Parlement een onderzoek naar de gebruikte kosten-batenanalyses bij dergelijke projecten, de transparantie en de kostenoverschrijdingen. Bij deze audit wilde men kijken naar de processen en de mechanismen waarover de Europese Commissie beschikt om ervoor te zorgen dat de lidstaat deze corridor realiseert binnen de gestelde periode (2030). Verder wilde men nagaan wat de kwaliteit is van de door de Commissie en de projectontwikkelaars verrichte beoordeling van de behoeften, evenals de kwaliteit van de onderliggende gegevens en de betrokkenheid van de stakeholders. Er werd gekeken naar de kostenstijgingen doorheen de tijd, de vertragingen bij de planning en de aanleg en de onderliggende oorzaken zoals de eventuele bureaucratie in de processen. Verder werd nagegaan wat de algemene coördinatie van en het algemene toezicht op deze vlaggenscheppen door de Commissie is en wat de potentiële economische duurzaamheid is van de investeringen op lange termijn.

Er werd een analyse gemaakt van acht grensoverschrijdende vervoersmegaprojecten in dertien lidstaten met een gezamenlijke kostprijs van 54 miljard euro (zie slide 3). Men stelde vast dat er bij verscheidene projecten een kostenoverschrijding was, zoals verwacht, maar ook aanzienlijke vertragingen. De kans dat 2030 wordt gehaald, is bijzonder klein.

1.2. Analyse nr. 05/2021

Na het onderzoek vroeg men zich af hoe de situatie in andere continenten is. Dat resulteerde in het voorliggende rapport. Hiervoor werd samengewerkt met een professor van de universiteit van Oxford die beschikt over een gigantische databank en wiens job bestaat uit het maken van dergelijke analyses.

1.2.1. *Waarom deze analyse?*

Waarom werd deze analyse uitgevoerd? De TEN-T-projecten hebben een sleutelrol bij de totstandkoming van het trans-Europees vervoersnetwerk. Er werden vergelijkingen gemaakt met Australië, Canada, Frankrijk, Noorwegen, Zwitserland en de Verenigde Staten. Zwitserland werd uitgekozen omdat het met zijn kantons ervaring heeft in samenwerking met regionale overheden.

Er werd gekeken naar de vijf processen ter ondersteuning van de projectoplevering: de strategie, de coördinatie, de selectie, de monitoring en de evaluatie (zie slide 6). Het ging om zes grote projecten die allemaal gefinancierd zijn door de Connecting Europe Facility: de Baskische Y, de Brenner Base Tunnel, de Fehmarnbelttunnel, de spoorwegtunnel Lyon-Turijn, de Rail Baltica en het Kanaal Seine-Noord-Europa. De naleving van kosten- en tijdschema's van deze zes grote vervoersprojecten werd geanalyseerd aan de hand van de door de eerdergenoemde professor bijgehouden benchmarkdataset van een tweeduizendtal projecten: 1463 projecten onderzochten de kosten en 529 projecten de vertraging.

De Europese Rekenkamer geeft aanbevelingen ter inspiratie van de Europese Commissie of andere beleidsmakers. Het voorliggende verslag zal ook een onderdeel zijn van de lopende herziening van de TEN-T-verordening. De Europese Commissie heeft onlangs een voorstel hiervoor gepubliceerd, maar uiteraard is er eerst een debat in het Europees Parlement. Het rapport wordt binnenkort voorgesteld in een commissie van het Europees Parlement.

1.2.2. *Wat is uit de analyse naar voren gekomen?*

– Kostenoverschrijdingen

In het vorige speciaal verslag van 2020 werd gewezen op de vele tekortkomingen die van invloed zijn op de oplevering van de grote infrastructuurprojecten zoals het verschil tussen de geraamde en de werkelijke kosten van deze projecten. Per project gaat het om een gemiddelde overschrijding van de kosten van twee miljard euro. Dat is 47 procent ten opzichte van de oorspronkelijke ramingen.

In de laatste analyse van 2021 varieert de kostenoverschrijding voor de zes genoemde projecten tussen de 0 en de 54 procent (zie slide 7). Deze analyse houdt geen rekening met de impact van de coronapandemie die onder meer een tekort aan arbeidskrachten en een stijging van de prijzen tot gevolg heeft. Bovendien waren sommige projecten op het moment van de analyse nog niet afgewerkt. Het gaat dus eerder om een conservatieve berekening.

Vergeleken met de benchmark van de 1463 projecten, valt de kostenoverschrijding echter nog mee. Slide 8 toont de begrotingsprestatie per project vergeleken met de internationale benchmark. De cijfers geven de percentielen weer. Het project van de Brenner Base Tunnel bijvoorbeeld bevindt zich in het 25ste percentiel wat betekent dat de prestaties ervan naar verwachting beter zullen zijn dan 75 percent van de vergelijkbare wereldwijde projecten. Uit de analyse blijkt dat vier van de door de EU gefinancierde grote vervoersprojecten minder kostenoverschrijdingen hebben dan de mondiale benchmark. Annemie Turtelboom concludeert dat er

kostenoverschrijdingen zijn, maar dat het niet alleen een Europees probleem is. En mondiaal vergeleken valt het in de EU nog mee.

– Vertragingen

Naast de kosten werden ook de vertragingen geanalyseerd. Men constateerde een gemiddelde vertraging van elf jaar. Die vertragingen brengen de doelmatigheid van de cofinanciering in het gedrang. Bij Europese projecten die een connectie willen maken tussen twee gebieden gaat het niet alleen om het personen- of goederenvervoer, maar vaak ook om tewerkstellingsprojecten of bijvoorbeeld projecten die de sociale integratie moeten bevorderen. Slide 9 toont dat de geanalyseerde, door de EU gefinancierde projecten naar verwachting 30 tot 260 procent achterliggen op schema. Daarbij is dus de invloed van de coronapandemie amper meegerekend.

Vergeleken met de internationale benchmark staan alle zes projecten in het onderste derde (slide 10). Deze zes Europese projecten lopen dus grotere vertragingen op dan vergelijkbare vervoersprojecten wereldwijd. Uit de analyse blijkt dat dit deels aan de verschillende en soms tegenstrijdige prioriteiten van de EU en haar lidstaten is te wijten.

– Strategie: te ambitieuze termijnen

Uit de analyse blijkt verder dat de termijnen in de EU te ambitieus zijn. Net zoals de meeste landen heeft de EU een strategie voor de vervoersinfrastructuur, maar de EU is ook uniek: geen enkele andere geanalyseerde vervoersstrategie voorziet in een termijn voor de voltooiing van een volledig grensoverschrijdend netwerk. Er werd vastgesteld dat er in de andere landen (Australië, Canada, Zwitserland, Verenigde Staten) geen goede praktijken zijn waarmee de tekortkomingen voor het proces voor de vaststelling van de strategie konden worden aangepakt (slide 13).

– Coördinatie

Vertragingen kunnen ook ontstaan omdat de lidstaten andere prioriteiten hebben dan de EU. Annemie Turtelboom geeft het voorbeeld dat er voor de Brenner Base Tunnel in Duitsland geen prioriteit werd gegeven aan de noordelijke grensoverschrijdende toegangsweg. Terwijl Oostenrijk en Italië al sinds 1986 in het project hadden geïnvesteerd, net zoals de EU.

Zwitserland en de Verenigde Staten hebben goede voorbeelden voor de coördinatie (slide 12). In Zwitserland zijn er regionale vervoersplannen en die worden volgens gedetailleerde federale richtsnoeren opgesteld en vervolgens aan de federale overheid toegezonden. Er is dus een connectie in Zwitserland tussen het regionale en nationale niveau. Hetzelfde geldt in de Verenigde Staten. Volgens Annemie Turtelboom zou dit ook in de EU de praktijk moeten zijn.

– Selectie

Uit slide 13 blijkt dat de selectieprocedure in de EU, Canada en Zwitserland niet afhankelijk is van de omvang van de projecten. In Australië en de Verenigde Staten daarentegen worden de grote vervoersprojecten onderworpen aan heel specifieke selectieprocedures, waardoor men ook specifieke controles kan uitvoeren.

Bij de analyse merkte men dat er in de projectselectiefase onvoldoende aandacht was voor de kosten-batenanalyse. Soms zijn er projecten uitgevoerd waarvan men wist dat er vrij veel kosten waren die groter bleken dan de baten, bijvoorbeeld het hogesnelheidsnet in Frankrijk.

– Monitoring

Verder blijkt uit de analyse dat de tegenslagen bij de uitvoering, die er per definitie altijd zijn bij grote infrastructuurprojecten, in andere delen van de wereld beter worden aangepakt. Zij maken gebruik van systematische, op risico's gebaseerde monitoring als een mogelijke oplossing om vertragingen en kostenoverschrijdingen te verminderen.

In de Verenigde Staten worden projecten die als risicovol worden beschouwd aan een versterkte monitoring onderworpen. Voor projecten waarbij de kosten in een jaar met meer dan twee procent stijgen ten opzichte van de geraamde begroting zijn de projectontwikkelaars verplicht om vaker te rapporteren aan de overheid en wordt ook het toezicht door de federale managers versterkt. De bedoeling is om de kostenoverschrijding van in het begin onder controle te houden zodat ze na tien of vijftien jaar niet helemaal uit de hand is gelopen. In de Verenigde Staten heeft men verder naast output- en financiële indicatoren ook resultaatsindicatoren. In Europa zijn die er niet (zie slide 14).

– Ex-postevaluatie

In de EU is er geen enkele wettelijke verplichting om systematische evaluaties van de grote projecten achteraf uit te voeren. Dat betekent dat men ook niet kan leren uit de fouten uit het verleden. Een dergelijke evaluatie voor projecten van het TEN-T-net is één keer uitgevoerd, met name in 2007, en was uitsluitend gericht op financiële indicatoren zoals de absorptie van de beschikbare EU-financiering. Maar er was geen analyse van het proces, van de kosten of vertragingen. De Verenigde Staten, Frankrijk en Noorwegen voeren systematisch ex-postcontroles uit.

1.3. Uitdagingen

Wat zijn de toekomstige uitdagingen voor de Europese Commissie? Er zijn er vier.

Ten eerste, 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?

De tweede uitdaging is hoe er in de projectselectiefase voor kan 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?

Ten derde, hoe kan worden overgestapt op een meer op risico's gebaseerde aanpak bij de 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?

Een laatste uitdaging is hoe ervoor kan 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.

Concluderend stelt Annemie Turtelboom dat om een uitgebreid netwerk van vervoersinfrastructuur in heel Europa tijdig en kosteneffectief te voltooien, Europa meer inspanningen zal moeten doen. De belangrijkste analyse is dat niet alleen de kosten te hoog zijn, al zijn die in een internationale vergelijking nog redelijk, maar vooral dat de vertragingen problematisch zijn.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Jo Brouns

Jo Brouns las in het rapport dat de strategische verkeersdoelstellingen van de EU te ambitieus zijn in het licht van de beschikbare financiering. Wat kan hieraan gedaan worden en is men van plan om dat van dichterbij onder de loep te nemen?

De coördinatie tussen de lidstaten en de EU voor de vervoersinfrastructuurprojecten laat te wensen over. Zijn er specifieke voorstellen om dat beter op elkaar af te stemmen? Het lijkt hem in ieder geval nuttig dat de lidstaten hun vervoersstrategieën en -plannen minstens ter informatie aan de Europese administratie bezorgen. Waarom gebeurt dat vandaag niet?

De vertragingen zouden volgens het rapport te wijten zijn aan coördinatieproblemen. Kan dat vertaald worden naar de Vlaamse situatie of is het een breder Europees probleem dat te wijten is aan het wettelijke kader?

Iets wat misschien onderbelicht wordt, maar wat *Jo Brouns* een heel belangrijk thema vindt, is het onderhoud van de grote infrastructuurprojecten. Welke budgetten worden er hiervoor voorzien? Zijn er verschillen tussen de lidstaten? Wat kan men van elkaar leren?

Is de vergelijking die werd gemaakt ook niet mogelijk voor alle lidstaten onderling? Waarom is dat niet gebeurd?

2.2. Stijn Bex

Stijn Bex verontschuldigt zich indien hij vragen zou stellen die buiten de bevoegdheid van de Europese Rekenkamer zouden vallen.

De kernnetwerkcorridors moeten tegen 2030 klaar zijn. Er is een vertraging van gemiddeld elf jaar. De plannen hiervoor zijn al een hele tijd geleden gemaakt. Dat betekent dat men werkt met plannen die niet aangepast zijn aan de huidige en toekomstige mobiliteit. Dat is bijvoorbeeld ook het geval met de werken aan de Brusselse Ring. Die houden geen rekening met de doelstellingen om het autoverkeer drastisch naar beneden te brengen. Om het scherp te stellen, men legt infrastructuur aan waar men eigenlijk geen verkeer op wenst. Hoe kan men hierop bijsturen in de loop van projecten? Hoe kan men ervoor zorgen dat plannen up-to-date zijn? Hij denkt daarbij aan de noodzaak om in Europa veel meer in te zetten op snelle treinverbindingen.

Kan *Annemie Turtelboom* de interessante aanbevelingen voor die grote projecten vertalen naar hoe de Vlaamse overheid daarmee zou moeten of kunnen omgaan? Wat kan Vlaanderen hiervan leren? Zijn landen zoals Frankrijk, Zwitserland en Noorwegen met hun bestuurlijke gelaagdheid beter uitgerust dan België om dergelijke grote vervoersinfrastructuurprojecten aan te pakken? Heeft zij hiervoor suggesties?

Tot slot heeft hij nog een vraag die hem is ingefluisterd. Voor de Oosterweelverbinding is een krediet van 1 miljard euro beschikbaar bij de Europese Investeringsbank. Wat zijn de positieve en negatieve elementen van die inbreng voor de vijf, of enkele van de processtappen?

2.3. Bert Maertens

Bert Maertens vraagt of er studies beschikbaar zijn die infrastructuurprojecten binnen de EU onderling vergelijken. Heeft de Europese Rekenkamer daar een rol in?

Opvallend zijn de grote vertragingen van grote Europese infrastructuurprojecten in vergelijking met elders in de wereld. Maar hij stelt vast dat het ook de enige zijn waarvoor een uiterste datum voor voltooiing wordt vooropgesteld. Dat verklaart misschien al veel, al zal het ook te maken hebben met de coördinatie en opvolging van projecten. Zijn er meer specifieke, duidelijke redenen?

Zijn aan de vier uitdagingen die de Europese Rekenkamer ziet ook aanbevelingen gekoppeld? Met andere woorden, hoe moet dat concreet verbeterd worden?

2.4. Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat toverformules niet bestaan, maar de Verenigde Staten slaan erin om het probleem op te lossen door van meet af aan grote discipline aan de dag te leggen door monitoring van de projecten, rapportering en eventueel bijsturing. Ook door post factum te evalueren kan men de zaken beter in de hand houden. Dergelijke sleutelbegrippen zouden deel moeten uitmaken van de Vlaamse bestuurscultuur.

Om de vertaalslag te maken naar Vlaanderen, vraagt hij of het Toekomstverbond in Antwerpen als een voorbeeld hiervan kan worden beschouwd. In welke mate zou het invoeren van de voorgestelde werkwijze ervoor kunnen zorgen dat de huidige Vlaamse infrastructuurprojecten die al lang aanslepen, beter zouden vooruitgaan? Wat zou men uit een ex-postevaluatie van grote infrastructuurprojecten, die men in Vlaanderen niet kent, kunnen leren? De bedoeling van het decreet Complexe Projecten was immers om door een uitgebreid participatieproces procedures voor de Raad van State zoveel mogelijk te voorkomen en zo projecten sneller uit te voeren. Maar uit de praktijk blijkt dat ook deze zogenaamde complexe projecten het voorwerp zijn geworden van heel veel procedures bij de Raad van State.

Tot slot merkt hij op dat de coronapandemie tot op heden voor weinig of geen vertraging zorgt voor lokale projecten in zijn gemeente.

3. Antwoorden van Annemie Turtelboom en Florence Fornaroli

In verband met de vragen naar vergelijkingen met de EU-landen stelt *Annemie Turtelboom* voor dat zij de studie uit 2020 en de powerpointpresentatie bezorgt (elektronische bijlage 3 en 4). Slide 13 toont een vergelijking van alle Europese projecten met hun prestaties op de verschillende onderdelen. De Europese Rekenkamer maakt dus ook dat soort rapporten. Voor de verschillende projecten worden de werkelijke overschrijdingen in kosten en tijd weergegeven. Mochten er hierover nog vragen zijn, dan kan men die via e-mail aan haar bezorgen. Het rapport is bovendien gemaakt door een Vlaamse auditor die dus de Belgische en de Vlaamse context zeer goed kent.

Als antwoord op de vraag naar een aantal goede praktijken zal ze er enkele uitlichten die ze nog niet toelichtte. Ze merkt vooreerst op dat de Europese Rekenkamer geen politieke aanbevelingen geeft, dus haar suggesties voor de vertaling naar Vlaanderen mogen niet politiek geïnterpreteerd worden. Ze vertrekken vanuit de feiten die werden vastgesteld.

Wat volgens haar interessant kan zijn, is de werkwijze van de Verenigde Staten waar er bij een kostenoverschrijding van twee procent een extra monitoring plaatsheeft en een extra rapportering vanuit de projectontwikkelaars. Een tweede goed voorbeeld is dat van Zwitserland waar een permanente overlegstructuur wordt opgezet waardoor er amper gerechtelijke procedures zijn, wat in Vlaanderen wel een probleem is. Ze verwijst naar pagina 27 van het rapport voor het voorbeeld. Voor het rapport werd samengewerkt met Zwitserse experts wiens namen ook bij haar verkrijgbaar zijn. Annemie Turtelboom merkt wel op dat er in sommige landen door

de staatsstructuur een hiërarchie is tussen de regio's en de federale overheid, waarbij de regio's zich moeten aligneren met het federale niveau. Dat ligt in België natuurlijk wat gevoeliger. Voor projecten zoals het Toekomstverbond of de Noord-Zuidverbinding in Limburg speelt dat geen rol omdat het niet over verschillende regio's binnen België gaat. Het is ook niet het grootste probleem in Vlaanderen. Het gaat eerder om de vergunningen.

In Zwitserland wordt de projectpijplijn voorgesteld door een onafhankelijk agentschap. Ook in Vlaanderen heeft men daar in het verleden goede ervaringen mee gehad. Ze geeft het voorbeeld van de deblokkering van het dossier rond Oosterweel door de aanstelling van een intendant.

De ex-postevaluatie bestaat inderdaad niet in Vlaanderen. Maar daarvan is er een heel goed voorbeeld in Frankrijk waaruit blijkt dat dit vruchten afwerpt.

Op de vraag van Stijn Bex over het up-to-date zijn van de plannen, antwoordt de spreker dat het niet de taak is van de Europese Rekenkamer om na te gaan wat de verkeersstromen zijn binnen tien jaar. Het behoort wel tot de taak om in de analyses te kijken of de Europese Commissie er rekening mee houdt dat over tien jaar de verkeersstromen misschien anders zijn. Zo heeft de Europese Rekenkamer in het speciaal verslag van 2020 gesteld dat er een te groot optimisme was bij het voorspellen van de capaciteitsbehoefte. Het ging heel concreet over de binnenscheepvaartverbinding Seine-Schelde die werd goedgekeurd op basis van de prognoses dat de verkeersniveaus op het kanaal Seine-Noord-Europa tegen 2060 zouden verviervoudigen ten opzichte van de referentiesituatie in 2030 zonder kanaal. Men heeft dan vastgesteld dat geen enkele van die prognoses realistisch was in het licht van de industriële tendensen op dat moment. De Europese Rekenkamer heeft gezegd dat de capaciteitsbehoefte niet goed werd ingeschat, maar wat de capaciteitsbehoefte is, behoort tot de bevoegdheid van de Europese Commissie.

Annemie Turtelboom meldt dat zij een audit is gestart over intermodal shift waarbij zal worden nagegaan hoe ver men een container op een duurzame manier kan transporteren vanuit de haven. Er zal ook worden nagegaan of de Europese Commissie de toekomstige verkeersstromen goed inschat. Als men nieuwe kades of overslagstations zou financieren met Europese middelen moet men ook rekening houden met de capaciteiten.

Wat de vertaalslag van de studie naar Vlaanderen betreft, kan men leren van het participatief traject in Zwitserland voor de aanleg van de Gotthardtunnel. Gedurende tien¹ jaar was er geen enkele rechtszaak.

Op de vraag over de lening van een miljard euro bij de Europese Investeringsbank kan Annemie Turtelboom geen antwoord geven omdat de Europese Rekenkamer de voorwaarden niet bekeken heeft. Ook de intrestvoet werd niet bekeken.

Het klopt dat bij het Toekomstverbond het participatietraject het dossier gedeblokkeerd heeft. Een ex-postevaluatie bestaat inderdaad niet in Vlaanderen. Waar dit wel gebeurt, merkt men dat er kleinere vertragingen zijn.

Florence Fornaroli vult aan dat het moeilijk was om Europese landen te vinden die een ex-postevaluatie uitvoeren. Er zijn Frankrijk en Noorwegen. Maar ook op EU-vlak gebeurt het niet, wat misschien wel nuttig zou zijn.

Ze herhaalt dat de belangrijkste conclusie is dat de Europese projecten veel vertraging oplopen, en meer dan gedacht. Alle aanbevelingen volgen uit de opgesomde uitdagingen. Een voorbeeld van vertraging dat werd gevonden op Europees

¹ Annemie Turtelboom corrigeert dit later naar twintig jaar (zie punt 4 van de repliek).

vlak is dat een projectpromotor elke zeven jaar een nieuw dossier moet indienen. De administratie moet dat vervolgens beoordelen waardoor weer enkele maanden verloren gaan.

Door monitoring kan men vertragingen vaststellen. Men kan dan bijvoorbeeld ingrijpen wanneer de vertraging meer dan zes maanden bedraagt zodat de vertraging niet verder oploopt.

Met de evaluaties kan men niet alleen vaststellen dat er vertraging was, maar kan men ook een uitgebreide analyse maken over de oorzaken daarvan. Bij nieuwe projecten kan men dan dergelijke vertragingen vermijden.

Toekomstige trends zijn zeer belangrijk. Daar wordt steeds meer naar gekeken. De Europese Rekenkamer gaat na of de Europese Commissie naar die trends heeft gekeken. Kent zij die trends en heeft ze er data over? En hoe houdt zij hiermee rekening? De Europese Commissie en het Europees Parlement zijn hiermee bezig. Zij maken uitgebreide analyses van wat er in de toekomst gaat gebeuren. Dat is belangrijk voor het toekomstige beleid. In het toekomstige rapport over de intermodal shift zal dit een heel belangrijk deel zijn. Zo is er de vraag of men de geselecteerde kernnetwerkcorridors moet financieren gelet op de evolutie die het vervoer in 2030 zal gemaakt hebben. Misschien moeten andere zaken worden gefinancierd als gevolg van nieuwe trends.

Annemie Turtelboom zegt dat men vaak vertrekt van een plan of een idee maar pas later de vraag stelt wat de impact is op het milieu en op de leefbaarheid. Men stelt vast dat stakeholdersoverleg vanaf de eerste dag en gedurende het hele proces belangrijk is. In de loop van het project kan er immers van alles veranderen: reglementeringen, verwachtingspatronen, prioriteiten enzovoort. Deze aanbeveling geldt niet alleen voor Vlaanderen maar voor elke Europese lidstaat.

4. Repliek

Marino Keulen merkt op dat beleidsmakers Europa nog te vaak als buitenlands beleid zien, terwijl dat eigenlijk binnenlands beleid is. Het delen van kennis en ervaringen van de lidstaten met de Europese instanties gebeurt te weinig volgens hem, terwijl dit kan bijdragen tot een betere performantie.

Hij onthoudt het voorbeeld van Zwitserland waar gedurende tien jaar geen rechtszaken werden aangespannen voor een vervoersinfrastructuurproject. Hij herinnert eraan dat er in Vlaanderen het decreet Complexe Projecten is dat gebaseerd is op georganiseerde participatie maar dat blijkt niet voldoende omdat men naar de Raad van State blijft stappen.

Annemie Turtelboom corrigeert dat het gedurende twintig jaar is dat er in Zwitserland geen gerechtelijke procedures zijn aangespannen.

Marino KEULEN,
voorzitter

Bert MAERTENS,
verslaggever