

Samenwerken in de Euregio Maas-Rijn

Jan Kiel, NEA, jki@nea.nl

Huub Servais, Provincie Limburg, hpjm.servais@prvlimburg.nl

Rina Engelen-Eijgelshoven, Provincie Limburg, cmhj.engelen@prvlimburg.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting

Samenwerken in de Euregio Maas-Rijn

De Euregio Maas-Rijn is een samenwerkingsverband die zich in het stroomgebied van de beide rivieren Maas en Rijn en op het snijvlak van de grenzen van Nederland, België en Duitsland bevindt. Het verenigt de Regio Aken, het zuidelijk gedeelte van de Nederlandse provincie Limburg, de Belgische provincies Limburg en Luik en de Duitstalige Gemeenschap van België.

De Euregio Maas-Rijn kent diverse vormen van samenwerking op uiteenlopend gebied, zoals economie, toerisme, milieu en transport. Dit paper gaat in de op de samenwerking binnen een specifiek project, de EMR Monitor. Het onderzoek omvat het bouwen van een database met gegevens voor het goederenvervoer, die toegankelijk wordt gemaakt via een website. De paper belicht zowel de procesmatige als inhoudelijke aspecten van de samenwerking.

1. Inleiding

Een "Euregio" is een verschillende landen omvattende Europese regio. Het doel van de Euregio's is de bevordering van de grensoverschrijdende samenwerking op economisch, maatschappelijk en cultureel vlak.

De Werkgemeenschap van Europese Grensgebieden (WGEG), die in 1971 is opgericht, heeft binnen Europa de eerste initiatieven ontwikkeld die bijdragen aan grensoverschrijdende samenwerking tussen naburige grensgebieden die gescheiden zijn door nationale, culturele en taalkundige grenzen.

De grensoverschrijdende samenwerking wordt in de jaren 1970-1980 vooral gekenmerkt door een informeel en experimenteel karakter. Vanaf 1990 maakt zij een echte ontwikkeling door. De Europese Unie hecht, in verband met zijn regionaal beleid, sinds 1990 bijzonder belang aan de ontwikkeling van de grensgebieden door middel van zijn Communautair Initiatief INTERREG.

De prioriteit die verleend wordt aan deze regionale gebieden vloeit voort uit de vaststelling dat de meeste grensregio's in economisch en cultureel opzicht nog als "onderontwikkelde" gebieden gelden. De sociaal-economische structuur is in deze gebieden vaak veel zwakker ontwikkeld dan in centraler gelegen gebieden in Europa. Niet zelden heerst in deze gebieden een relatief hoge werkloosheid, waardoor aan nieuwe generaties maar weinig perspectieven worden geboden. Behalve een perifere situatie binnen hun respectievelijke landen, hebben talrijke grensgebieden zoals de Euregio Maas-Rijn als slagveld gediend in de Europese geschiedenis. Daardoor is deze regio verzwakt, vooral op economisch, sociaal en humanitair gebied.

Met het INTERREG-programma spoort de Europese Unie de lidstaten financieel aan om hun inspanningen voor de grensgebieden voort te zetten. Dit initiatief draagt zodoende bij tot de ontsluiting van deze gebieden door ze ertoe aan te zetten om zich tot een nabije Europese buur te richten en niet tot een ver bevriend land. Deze steun aan alle grensgebieden van de Europese Unie heeft geleid tot de vorming van een zeer dicht netwerk van grensoverschrijdende samenwerkingsstructuren. Dit netwerk omvat:

- 170 grensgebieden waarvan 120 deel uitmaken van WGEG
- 35% van de bevolking

- 70 samenwerkingsmodellen

Dit paper gaat in op de samenwerking in de Euregio Maas-Rijn. Eerst wordt kort ingegaan op de Euregio Maas-Rijn zelf. Vervolgens komen enkele projecten aan bod. Daarna wordt de casus EMR Monitor besproken.

2. Euregio Maas-Rijn

Eén van de oudste grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden in Europa is de Euregio Maas-Rijn. Deze Euregio die zich in het stroomgebied van de beide rivieren Maas en Rijn en op het snijvlak van de grenzen van Nederland, België en Duitsland bevindt, verenigt de Regio Aken, het zuidelijk gedeelte van de Nederlandse provincie Limburg, de Belgische provincies Limburg en Luik en de Duitstalige Gemeenschap van België tot een inmiddels zeer bekend Europees samenwerkingsverband dat de belangen behartigt van de ca. 3,9 miljoen inwoners die de Euregio telt.

De Euregio Maas-Rijn die in 1976 als werkgroep werd opgericht vormt één van de oudste grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden. In 1991 heeft zij een juridisch statuut gekregen in de vorm van een Stichting volgens Nederlands recht en is belast met de coördinatie van de grensoverschrijdende samenwerking tussen de vijf partnerregio's.

Geschiedenis

Grenzen zijn de littekens van de geschiedenis en brengen vooral voor de grensregio's talrijke nadelen met zich mee. Grensgebieden waren inderdaad vaak een speelbal der naties. Dit geldt ook voor de vijf partnerregio's van de Euregio Maas-Rijn die - ongewild - in het verleden tot het territorium van verschillende landen hebben behoord. Het spreekt voor zich dat de Euregio Maas-Rijn zich op grond van deze historische feiten in economisch, sociaal en cultureel opzicht nauwelijks heeft kunnen ontwikkelen.

De oorlogen in de eerste helft van de vorige eeuw in Europa hebben ertoe geleid dat de economie, het verkeer, de cultuur en de bevolking zich steeds meer naar de centra hebben verplaatst. Hierdoor waren de grensregio's dan ook infrastructureel zwakke en ontoereikend ontsloten gebieden.

De historisch gegroeide barrièrewerking van de grenzen in Europa is thans echter zo goed als opgeheven. Het zijn plaatsen van overgang en uitwisseling geworden. Ondanks de opening van de grenzen met het invoeren van de Europese Eenheidsmarkt blijven er bepaalde economische en sociale verschillen bestaan. In het kader van de vermindering van deze ontwikkelingsverschillen tussen de grensgebieden zijn vanaf de jaren 1970 de eerste discussies over de mogelijkheden van grensoverschrijdende samenwerking ontstaan, die resulteerden in talrijke projecten die het euregiogebied trachten te verenigen en in evenwicht te brengen.

Samenwerking

Ondanks de verschillende belangen staan de vijf partnerregio's van de Euregio Maas-Rijn al lang niet meer met de rug naar elkaar toe. Met name sinds het begin van de jaren 1990 zijn zij bezig om gericht naar elkaar toe te werken.

Daar waar vroeger verschillende en vooral geïsoleerde initiatieven en verenigingen elk voor zich de grensoverschrijdende samenwerking probeerden te intensiveren, bundelen de partners thans hun krachten. Aan deze synergetische effecten ligt het idee ten grondslag dat een nauwe samenwerking met de partners aan de andere kant van de grens aanzienlijke voordelen biedt. De Euregio Maas-Rijn neemt tegenwoordig euregionale initiatieven op vier grote themagebieden:

- Economie, Toerisme, MKB/KBO, Technologie, Opleiding, Kwalificatie en Arbeidsmarkt
- Natuur, Milieu en Verkeer
- Jeugd, Cultuur, Onderwijs en Euregionale Identiteit
- Gezondheidszorg, Maatschappelijke Integratie en Veiligheid

Deze thema's zijn in vier vaste commissies ondergebracht, die 3 tot 4 keer per jaar instanties en instellingen zoals overheden, Kamers van Koophandel, universiteiten, VVV-kantoren en werkgevers- en werknemersorganisaties samenbrengen. Deze commissies initiëren in grote lijnen de grensoverschrijdende samenwerking in de Euregio Maas-Rijn.

De Euregio Maas-Rijn als ontmoetingsplaats van 3 talen en 5 verschillende culturen blijkt een bijzonder gunstig gebied te zijn voor de samenwerking tussen de regionale instanties en organismen.

3. Projecten

De Euregio Maas-Rijn telt zo'n 98 projecten. Van een aantal best practices volgt hier een korte beschrijving.

1. Euregionaal vervoersplan – Door een Euregionaal Openbaar vervoersplan wordt het Drielandengebied beter ontsloten.

De hoofddoelstelling van het project "Euregionaal vervoersplan" is drieledig:

- Uitwerken van een in grensoverschrijdend opzicht functionerend tariefsysteem, waardoor voor bus en trein slechts één enkel kaartje noodzakelijk is;
- Ontwikkeling van een uniforme structuur voor de marketingaanpak en de informatieverstrekking aan de klanten;
- Uitbreiding van het aantal bus- en spoorlijnverbindingen.

Aangezien in Duitsland, België en Nederland de verantwoordelijkheden op het gebied van het openbaar vervoer op verschillende niveaus en middels uiteenlopende instellingen is geregeld, werden dergelijke in het verleden vaak met moeilijkheden geconfronteerd. Dit alles moet nu veranderen door het opzetten van een "Euregionaal openbaar vervoersplatform": binnen dit platform wordt voor het eerst door alle verantwoordelijke partijen en projectdragers binnen een rechtstreeks samenwerkingsverband een gemeenschappelijke, integrale en geïntegreerde strategie ontwikkeld voor het aanpassen en uitbouwen van het grensoverschrijdend regionale openbaar vervoer.

2. Life Sciences – In de regio tussen Aken, Eupen, Hasselt, Luik en Maastricht wordt de hartslag van de life-sciences voelbaar.

Life-sciences zijn booming – vooral in het grensgebied van de Euregio Maas-Rijn. Een groot aantal bedrijven in de sector van de medische technologie en biotechnologie heeft zich hier de afgelopen jaren gevestigd. Één van de INTERREG-projecten stimuleert de samenwerking tussen deze bedrijven. Het project 'Heartbeat of Life Sciences in Europe – Meuse Rhine Triangle', dat drie jaar lang door INTERREG III wordt gefinancierd, heeft als doel het toekomstpotentieel verder uit te breiden door grensoverschrijdende samenwerking en de groeikansen te versterken, bijvoorbeeld via extra werkgelegenheid voor hooggekwalificeerde vakmensen. Door de activiteiten af te stemmen wordt de regio voor investeerders nog interessanter.

3. Zorg over de grens – Succesvolle samenwerking tussen ziekenhuizen en ziektekostenverzekeraars in de Euregio Maas-Rijn.

Meer keuzevrijheid voor de burgers: het INTERREG-project “Zorg over de grens” maakt het voor de bewoners van de Euregio eenvoudiger om gebruik te maken van de gezondheidszorg in het buurland. Nog steeds vormen de eigenheden van de diverse nationale systemen van gezondheidszorg (verschillende procedures op het gebied van afrekening, verzekering en administratie) een belemmering voor het grensoverschrijdend gebruik ervan. Daarbij is het voor burgers die vlakbij de grens wonen, vanwege de geringere afstand nu al vaak zinvoller om naar een dokter in het buurland te gaan.

Het INTERREG-project “Zorg over de grens in de Euregio Maas-Rijn” ondersteunt de inspanningen van ziekenhuizen en ziektekostenverzekeraars om de bewoners eenvoudiger gebruik te laten maken van de gezondheidszorg in het buurland.

4. Case: EMR Monitor

Inleiding

Het project EMR Monitor is voortgekomen uit een in 1998 op hoog bestuurlijk niveau genomen initiatief tot intensievere samenwerking op het gebied van ruimtelijk – economische planning en mobiliteit- en infrastructuurbeleid in het gebied Maastricht – Hasselt – Aken – Luik (MHAL). Samenwerking op een grensoverschrijdend niveau is noodzakelijk voor de belangrijke economische kernen in de regio. Dit om te voorkomen dat in de afzonderlijke regio’s gedane investeringen in ruimtelijke en infrastructurele voorzieningen maatschappelijk onvoldoende rendement en, sterker nog, leiden tot maatschappelijke kosten in andere delen van de MHAL – regio.

De verwachting is dat de vervoersstromen in de komende jaren zullen stijgen. Het MHAL – gebied kent reeds een omvangrijke goederenstroom omdat het ligt op een knooppunt van Nederland, Duitsland en België met binnen het gebied logistieke knooppunten als multimodale overslagcentra, grote industrie- en woongebieden en distributiecentra. De goederenstroom vindt met name langs de weg plaats, maar substitutiemogelijkheden naar water en spoor zijn aanwezig.

Het MHAL – gebied dient daartoe het goederenvervoer in haar gebied goed te inventariseren (‘meten is weten’), alvorens te kunnen komen tot daarop gebaseerde en daarmee robuuste interventiestrategieën op de genoemde gebieden. Deze dienen te leiden tot gezamenlijke, grensoverschrijdende uitvoeringsprojecten.

De hoofddoelstelling van het MHAL – project is: “een betere benutting van de infrastructuur door effectiever gebruik te maken van water- en railtransport ten koste van het lange afstands-wegtransport. Het gaat daarbij in eerste instantie om het terugdringen van de groei van het wegtransport. Een en ander kan uitwerking krijgen door het verbeteren van de organisatie van het goederenvervoer en het stimuleren van multimodaal transport”.

In het kader van de subsidieaanvraag (INTERREG) is besloten het geografisch werkingsgebied uit te breiden tot de hele Euregio Maas – Rijn (EMR).

Het doel van het onderhavige project EMR Monitor is *het verzamelen en weergeven van gegevens met betrekking tot het goederenvervoer in en door het EMR gebied opdat inzicht wordt verkregen in de structuur en de ontwikkeling van het goederenvervoer in de afgelopen jaren.*

Dit wordt gerealiseerd in drie onderscheiden activiteiten:

- a. het opzetten van een goederenvervoerdatabase
- b. het presenteren van de database via een website
- c. rapportage over de database en website

Proces rond het project ‘EMR Monitor’

Het projectvoorstel voor de ‘EMR Monitor’ is voor INTERREG subsidie ingediend bij de Euregio Maas-Rijn. Daartoe moest één van de deelnemende partners (Provincie Nederlands Limburg, Nordrhein-Westfalen, Vlaams Gewest, Waals Gewest) als projectverantwoordelijke aangewezen worden. De Provincie Limburg (NL) is projectverantwoordelijke geworden. De subsidie is toegekend; 50% van het budget wordt door de partners gefinancierd en 50% door INTERREG. De Provincie Limburg zorgt voor de financiële afhandeling van het project.

Om praktische uitvoeringszaken te regelen was het tevens nodig een bestuursovereenkomst op te stellen, waarin de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partners geregeld worden. Dat proces heeft een hele tijd geduurd:

- Er moest overeenstemming komen over de inhoud van de overeenkomst;
- Alle teksten moesten in de drie talen opgesteld worden;
- Alle partijen hebben hun eigen besluitvormingstraject.

Omdat de opdracht (naar verwachting) boven een bepaald bedrag zou komen, was een Europese aanbesteding nodig om tot opdrachtverlening te komen. Voor de begeleiding van die Europese aanbesteding is een extern bureau aangetrokken. Allereerst moest duidelijk worden wat de onderscheiden partners nu precies voor ogen hadden en wat voor verwachtingen zij van het te ontwikkelen bestand hadden. Dat bleek nogal verschillend te zijn: van een bestand dat de huidige situatie in beeld bracht tot een dynamisch prognosemodel.

Daarna moesten de partners het eens worden over het bestek, de selectie- en gunningcriteria en de conceptcontracten die opgesteld moesten worden. Natuurlijk is dat gelukt, maar het heeft wel even geduurd. Het bestek is een soort gulden middenweg geworden tussen de diverse ambitieniveaus en wensen.

Uit 5 aanbiedingen is gekozen voor een consortium onder leiding van NEA Transport- en Onderzoek (Nederland). Het consortium bestaat verder uit Planco (Duitsland), Stratec (België), Universiteit van Antwerpen (België), en QQQ uit Delft (Nederland).

Bij de opdrachtnemer start het proces rond het project pas nadat het project is aangekondigd. NEA heeft de 'lead' genomen om een consortium te vormen. Vanwege het feit dat de Euregio Maas-Rijn zich uitstrekt over drie landen en vijf landenregio's heeft NEA partners gezocht die de afzonderlijke landen en regio's konden afdekken met regionale kennis. Daarnaast was het noodzakelijk een partij in het consortium op te nemen dat in staat was websites te bouwen.

De offerte fase was een relatief zwaar traject omdat de opdrachtgever offertes vroeg in drie talen (Nederlands, Frans en Duits). Niet alleen het projectplan maar ook allerlei officiële stukken moesten vertaald aangeboden worden. Dit vergt meer dan de normale doorlooptijd. Voor het vertalen van stukken moet al snel een week of twee tijd worden ingeruimd.

Nadat het project gewonnen was is binnen het consortium overgestapt op het Engels als voertaal. Het voordeel was dat gezamenlijk aan dezelfde stukken kon worden gewerkt, zonder dat eerst allerlei vertalingen nodig zijn. De communicatie is op deze wijze versneld. Ook richting de opdrachtgever is de afspraak gemaakt dat bepaalde stukken eerst in het Engels konden worden opgeleverd alvorens deze vertaald worden naar het Nederlands, Frans en Duits.

De inhoud van het project

Zoals eerder aangegeven was het doel van het project om een database en website op te tuigen waarin data over het goederenvervoer bijeen is gebracht.

De informatie die in de goederenvervoerdatabank moet worden opgenomen heeft betrekking op transporten, de totale vervoervolumes (in tonnen) in enig jaar, die gekarakteriseerd worden door:

- *Jaar*
Drie niet opeenvolgende jaren in de periode 1992 - 2002
- *Goederengroep*
Zo mogelijk de 24 goederengroepen zoals gespecificeerd in EU 1172/98 Annex D
- *Relatie (een herkomst en een bestemming)*
Gedetailleerd in het EMR gebied en meer geaggregeerd daarbuiten
- *Vervoermiddel*
Weg, spoor en binnenvaart
- *Aantal vervoermiddelbewegingen*
Zowel beladen als leeg
- *Type vervoermiddel*
Bijvoorbeeld naar laadvermogenklasse
- *Route*
De route die de vervoermiddelen over de infrastructuur volgen

Het bouwen van een database op basis van meerdere databronnen levert normaal gesproken diverse uitdagingen op. Bij de EMR Monitor wordt de uitdaging vergroot doordat het gaat om databronnen uit meerdere landen. Er is een evaluatie gemaakt van het mogelijke detailniveau waarop de goederenvervoergegevens kunnen worden verzameld. Het volgende detailniveau bleek het meest adequaat voor dit project.

Jaar

Er zijn geen jaren waarvoor de benodigde gegevens in Nederland, België en Duitsland op het juiste, gewenste niveau beschikbaar zijn. Soms ontbreekt informatie voor een bepaald jaar. In andere gevallen beschikt het ene land wel over informatie voor een bepaald jaar, terwijl het andere land dit niet heeft. Ook komt het voor dat de mate van detail per jaar verschilt. Op basis van de beschikbare informatie is er voor gekozen om voor 1998, 2000 en 2002 een eerste versie van de database op te stellen. Daarbij wordt sommige data geschat.

Goederengroepen

Om de nationale bronnen zo goed mogelijk te gebruiken en te vergelijken wordt gewerkt met 10 goederengroepen (de zogenaamde NSTR 1 hoofdstukken). Een desaggregatie naar meer goederengroepen bleek niet mogelijk, onder meer wegens het ontbreken van data. Ook de statistische betrouwbaarheid neemt sterk af indien een desaggregatie naar meer goederengroepen wordt gemaakt.

Relatie (herkomst- bestemmingspaar)

Voor de EMR Monitor zou de zonering het liefst op gemeenteniveau zijn gemaakt. Het is echter een probleem om de gegevens op het gewenste niveau te verkrijgen en te gebruiken. Een gedetailleerde gebiedsindeling is echter wel nodig. De volgende indeling wordt voorgesteld:

- In het centrumgebied (EMR gebied): gemeente
- In het eerste buitengebied: NUTS III (COROP / arrondissement / Kreis)
- In het tweede buitengebied (binnen Nederland, België, Duitsland en Frankrijk) NUTS II (Provincie / Regierungs Bezirk) en
- In het derde buitengebied (buiten Nederland, België, Duitsland en Frankrijk) land of continent.

Gegeven de wens van de opdrachtgever is de gemeente Aken verder onderverdeeld.

Voor veel relaties zal het weergeven van informatie op een gedetailleerd niveau niet mogelijk zijn, om redenen van betrouwbaarheid of niet openbaar zijn van de gegevens. In die gevallen is een “next best” oplossing voorgesteld. De gegevens worden dan wel op een gedetailleerd niveau in de database opgenomen, opdat het koppelen van de informatie aan de verkeersnetwerken redelijk betrouwbaar kan plaatsvinden. De gegevens worden echter alleen op een geaggregeerd niveau getoond. Als het ook niet mogelijk is om de gegevens op een gedetailleerd niveau in de database op te nemen, zijn de gegevens op een minder gedetailleerd niveau in de database opgenomen.

Vervoerwijzen

Er zijn drie vervoerwijzen onderscheiden: weg, spoor en binnenvaart. Voor al deze vervoermiddelen is informatie beschikbaar, zij het dat het detailniveau tussen de landen verschilt.

Aantal voertuigbewegingen

Voor veel relaties zijn er geen gegevens beschikbaar over het aantal voertuigbewegingen (beladen voertuigen, leen of beladen plus leeg). Daarom wordt op basis van algemeen beschikbare gegevens het aantal beladen en lege ritten of vaarten berekent.

Type vervoermiddel

Omdat voor veel relaties het aantal voertuigbewegingen niet bekend is, is het niet zinvol om de al berekende voertuigbewegingen verder te detailleren. Voor weg en binnenvaart zijn alleen de totale aantallen voertuigbewegingen in de database opgenomen en voor spoor zo mogelijk het aantal treinen.

Route

De routes tussen de onderscheiden herkomst- bestemmingsparen worden gezocht op basis van een kortste route algoritme in elk van de netwerken.

De problemen die moesten worden overwonnen bij het opstellen van de database zijn kort samengevat:

- Definitie verschillen
- Ontbreken van data

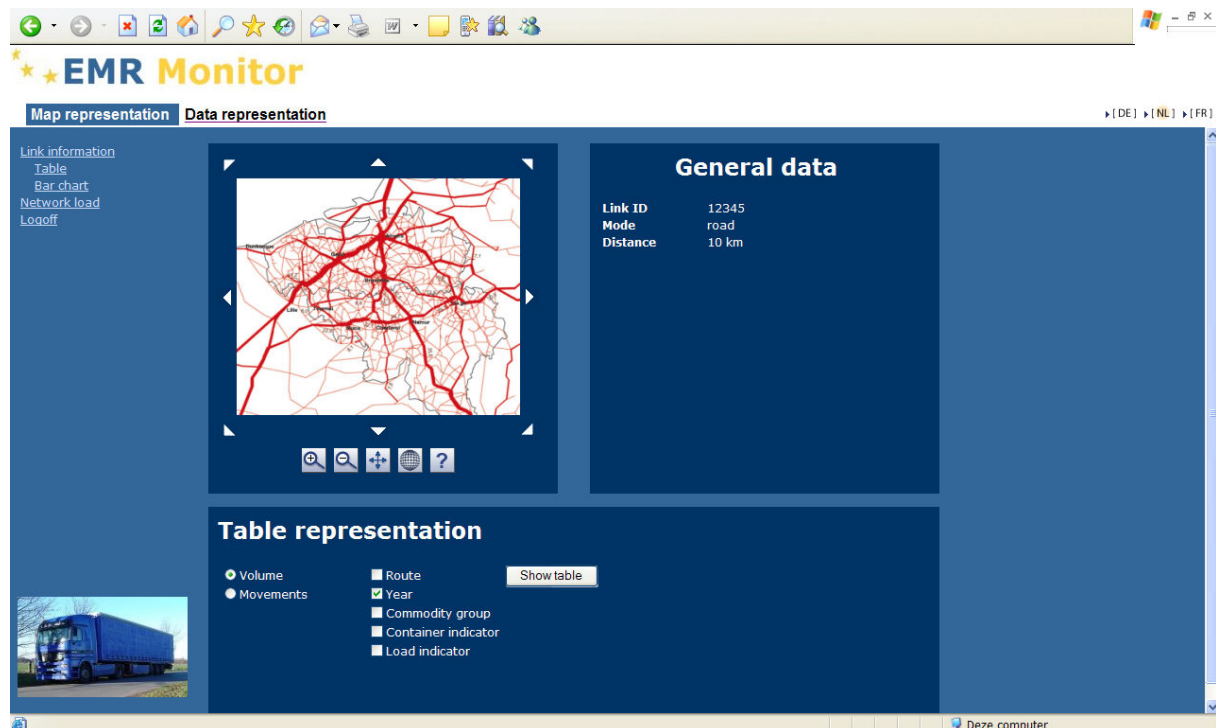
- Afstemming van data
- Detail niveau van de data

Inhoudelijk is het zaak om de database afgestemd te krijgen op de onderlinge data-beschikbaarheid. De opdrachtnemers waren vooraf op de hoogte van de verschillen tussen de databronnen. Toch mag het enige verbazing wekken dat de verschillen nog zo groot zijn. Immers, binnen Europa gelden voor statistische data diverse richtlijnen om de data tussen de landen zoveel mogelijk te harmoniseren. Tijdens deze opdracht is gebleken dat dit nog voor verbetering vatbaar is.

Website

De database kan door de gebruikers worden benaderd via een website. Voor deze oplossing is gekozen om het beheer en onderhoud te vereenvoudigen. Zodra de database geactualiseerd is, worden alle gebruikers op de hoogte gesteld en kunnen ze via de website de database direct gebruiken.

Figuur 1: Website EMR Monitor



Ook het opstellen van de website ging niet zonder slag of stoot. Enkele aspecten die in het bij het maken van de website in het oog springen zijn:

- *Taal*: De website is drietalig opgesteld. De gebruikers kunnen de website bekijken al naar gelang hun voorkeur in het Nederlands, Duits of Frans. Dit betekent een extra inspanning om de website voor alle landen begrijpelijk te maken en te houden.
- *Software*. De vraag was in welke omgeving de website moest worden gebouwd. Omdat vooraf niet duidelijk was waar en hoe de website zou worden gebruikt, is er voor gekozen om de website te ontwikkelen met OpenSource software (zoals Java) in plaats van commerciële software als Oracle.

Rapportage en presentatie

Voor het opzetten van de EMR Monitor zijn met enige regelmaat rapporten opgesteld en gepresenteerd. Deze rapporten moesten vooraf vertaald worden in Nederlands, Duits en Frans. Dit brengt de nodige doorlooptijd met zich mee omdat het vertalen van een rapport al snel twee weken tijd neemt.

De rapporten zijn regelmatig aan de projectgroep gepresenteerd. Ook hier speelt taal een belangrijke rol. Er is voor gekozen om te werken met tolken. De tolken zorgen voor directe vertaling naar Nederlands, Duits en Frans tijdens de presentaties en discussies. Dat werkte prima.

5. Slot

Uit het voorgaande mag blijken dat samenwerken in de Euregio Maas-Rijn het nodige vergt van de deelnemers. In zekere zin kan worden gesteld dat het om topsport gaat. Diverse problemen op zowel procesmatig als inhoudelijk gebied moeten worden opgelost. Tot nu toe zijn de partijen daarin redelijk geslaagd.

Problemen die moesten worden overwonnen lagen procesmatig vooral bij het feit dat een meertalig product moet worden opgeleverd. Inhoudelijk moesten problemen worden overwonnen die te maken hadden met definities, beschikbaarheid van data, afstemming van data en detailniveau van de data. Dit laatste heeft er overigens toe geleid dat de wensen en verwachtingen niet bij alle partners even goed zijn ingelost. De wens dat een zeer gedetailleerde monitor kon worden gemaakt is niet gehaald.