



**Vlaamse
overheid**

**Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**



Intentieverklaring over samenwerking op het gebied van mobiliteit en verkeer

Gemeinsame Absichtserklärung über die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr

tussen

zwischen

het Ministerie van Verkeer van de deelstaat
Noordrijn-Westfalen

dem Ministerium für Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

en

und

het Ministerie van Mobiliteit en Openbare Wer-
ken van Vlaanderen

dem Ministerium für Mobilität und öffentliche
Arbeiten von Flandern

Inleiding

Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen zijn nauw met elkaar verbonden, niet in het minst door de belangrijke verkeersader de Rijn. De Haven van Antwerpen is voor het hinterland en voor de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen een belangrijke buitenlandse haven. Anderzijds vervullen de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen een belangrijke rol als hub voor de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge en voor de andere Vlaamse havens. Ook is Antwerpen heel belangrijk voor de chemische nijverheid van Duitsland en Noordrijn-Westfalen. Het ministerie van Vervoer van de deelstaat Noordrijn-Westfalen en het ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken van Vlaanderen (hierna "partijen" genoemd) zijn het erover eens dat een goed functionerende grensoverschrijdende vervoersinfrastructuur, met name op het gebied van water en spoorwegvervoer, van essentieel belang is.

Einleitung

Zwischen Flandern und Nordrhein-Westfalen bestehen nicht zuletzt durch die wichtige Verkehrsader Rhein enge Verbindungen. Der Hafen von Antwerpen ist ein bedeutender Überseehafen für das Hinterland und die Binnenhäfen des Landes Nordrhein-Westfalen. Gleichzeitig erfüllen die Binnenhäfen des Landes Nordrhein-Westfalen eine wichtige Hubfunktion für die Seehäfen von Antwerpen und Zeebrugge sowie die übrigen flämischen Häfen. Antwerpen hat außerdem für die deutsche und nordrhein-westfälische Chemieindustrie eine besondere Bedeutung. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten von Flandern (im Folgenden „Seiten“) teilen die Auffassung, dass eine gut funktionierende grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur insbesondere im Bereich der Wasserstraße und der Schiene deshalb unerlässlich ist.

Overwegende

- de goede relaties tussen Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen;
- de verdere toename van het verkeer tussen Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen en het grote aantal ondernemingen dat grensoverschrijdend werkt;
- het specifieke belang van transportinfrastructuur voor grensoverschrijdende samenwerking;
- de inspanningen van beide partijen ten gunste van een verschuiving van het vervoer richting spoor- en binnenvaart;
- de capaciteitsproblemen van de bestaande spoorverbindingen tussen de ZARA-havens (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam) en Noordrijn-Westfalen;
- de nood aan duurzame mobiliteit;
- de inspanningen om gebruikers bewust te maken van multimodaliteit teneinde een vloeiende overgang tussen de transportmodi te realiseren
- de opportuniteiten op het vlak van digitalisering om de transportketens te optimaliseren
- de uitdagingen en taken van de klimaatverandering en de desbetreffende nationale doelstellingen;
- dat de "trilaterale (Vlaanderen-Nederland-Noordrijn-Westfalen) strategie voor de chemische industrie" een beter spoorvervoer tussen de ZARA-havens en het hinterland nastreeft.

Unter Berücksichtigung

- der guten Beziehungen zwischen Nordrhein-Westfalen und Flandern
- des weiter zunehmenden Verkehrs zwischen Flandern und Nordrhein-Westfalen und der großen Anzahl der grenzüberschreitend tätigen Unternehmen
- der besonderen Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit
- dem Bestreben beider Seiten, eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und die Wasserstraßen zu erzielen
- der Kapazitätsengpässe der bestehenden Schienenverbindungen zwischen den ZARA-Häfen (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) und Nordrhein-Westfalen
- des Bedarfs an nachhaltiger Mobilität
- der Bestrebungen, Multimodalität in das Bewusstsein der Nutzer zu rücken, um einen nahtlosen Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu erzielen
- der Möglichkeiten der Digitalisierung bei der Optimierung der Transportketten
- der Herausforderungen und Aufgaben, die sich durch den Klimawandel und den damit verbundenen nationalen Zielen stellen
- der Tatsache, dass die „trilaterale (flämisch-niederländisch-nordrhein-westfälische) Strategie für die Chemieindustrie" die Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen den ZARA-Häfen und dem Hinterland beinhaltet.

Zijn beide partijen voornemens

1. om de vervoersbanden tussen de ZARA-havens en het hinterland in Noordrijn-Westfalen, met name met de binnenhavens en andere bestaande of nog te ontwikkelen logistieke hubs, te versterken. Het doel is om het gebruik van spoor en binnenvaart te vergroten en om de efficiëntie en het gebruik van milieuvriendelijke technologieën binnen alle vervoersmodi te verbeteren.
2. de ontwikkeling van grensoverschrijdende corridors te ondersteunen.
3. maatregelen voor een verbeterde modale split te identificeren en implementeren.
4. gezamenlijk te lobbyen voor gemeenschappelijke belangen binnen het Bundesverkehrswegeplan (zoals de belaadbaarheid van de Rijn, de verwezenlijking van "3RX" en andere projecten met wederzijdse voordelen).
5. alle mogelijkheden te benutten voor de realisatie van de spoorverbinding tussen Antwerpen en de regio Rijn-Ruhr "3RX".

Daarom zullen beide partijen:

- deelnemen aan een trinationale werkgroep die, rekening houdend met de belangen van de betrokken landen en regio's, zich zal richten op de spoorverbinding tussen Antwerpen en de metropoolregio Rijn-Ruhr (3RX) en andere spoorverbindingen (personen- en goederenvervoer) tussen Nederland, Duitsland/Noordrijn-Westfalen en België/Vlaanderen
- in samenwerking met Duitsland, België,

beabsichtigen beide Seiten:

1. die Verkehrsverbindungen zwischen den ZARA-Häfen und dem Hinterland in Nordrhein-Westfalen zu stärken, insbesondere zu den Binnenhäfen und den bestehenden und zu entwickelnden Logistikknoten. Ziel soll eine stärkere Nutzung von Schienenverkehr und Binnenschifffahrt und eine Steigerung der Effizienz und Anwendung umweltfreundlicher Techniken bei allen Verkehrsträgern sein.
2. die Förderung einer grenzüberschreitenden Korridorentwicklung.
3. Maßnahmen für einen verbesserten Modal Split zu identifizieren und umzusetzen.
4. partnerschaftliche Lobbyarbeit für Maßnahmen von gemeinsamem Interesse im Bundesverkehrswegeplan zu betreiben (beispielsweise die Verbesserung des beladenen Tiefgangs auf dem Rhein, die Realisierung der Eisenbahnverbindung „3RX“ und andere Projekte von beiderseitigem Nutzen).
5. alle Möglichkeiten für die Realisierung der Schienenverbindung zwischen Antwerpen und der Region Rhein-Ruhr „3RX“ auszuschöpfen.

Deshalb

- nehmen beide Seiten an einer trinationalen Arbeitsgruppe teil, die sich sowohl mit der Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und der Metropolregion Rhein-Ruhr (3RX) als auch mit weiteren Eisenbahnverbindungen zwischen den Niederlanden, Deutschland/Nordrhein-Westfalen und Belgien/Flandern beschäftigt;
- werden beide Seiten in Zusammen-

Nederland en de Europese Unie de mogelijkheden van EU-financiering onderzoeken

arbeit mit Deutschland, Belgien, den Niederlanden und der Europäischen Union die Möglichkeit einer EU-Finanzierung prüfen;

- de ondertekening van een driestatenverdrag (Duitsland, België en Nederland) aanmoedigen om het 3RX alternatief te realiseren met, als tussenstap, een „Ressortvereinbarung“ of gelijkaardig instrument met de overige betrokken partners
 - zijn bereid om de mogelijke synergie van het 3RX alternatief voor openbaar passagiersvervoer met Duitsland, België, Nederland en Nederlands-Limburg te bespreken.
- werden beide Seiten den Abschluss eines Dreistaaten-Vertrags (Deutschland, Belgien und Niederlande) über die Umsetzung der 3RX-Alternative mit einer „Ressortvereinbarung“ oder einem ähnlichen Instrument als Zwischenstufe zusammen mit den anderen beteiligten Akteuren unterstützen;
 - sind beide Seiten bereit, über das Synergiepotenzial der 3RX-Alternative für den öffentlichen Personenverkehr mit den Niederlanden, Deutschland, Belgien und der niederländischen Provinz Limburg zu diskutieren.
6. te streven naar een geoptimaliseerde benutting van de capaciteit van de Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln spoorcorridor.
 7. samen op zoek te gaan naar nieuwe markten en nieuwe vervoersmogelijkheden voor binnenvaart en op die terreinen samen te werken.
 8. milieuvriendelijkere en duurzamere binnevaart te stimuleren en samen te werken op die terreinen.
 9. gezamenlijke strategieën voor digitalisering op het vlak van mobiliteit en transport aan te moedigen.
 10. de zee- en binnenhavens van Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen en hun ondersteunende partners aan te moedigen om vroegtijdig strategische en conceptionele ideeën uit te wisselen.
 11. de samenwerking verder te zetten van het Landesbetrieb Straßenbau NRW en het Agentschap Wegen en Verkeer rond
6. sich für die Optimierung der Kapazitätsauslastung des Schienenkorridors Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln einzusetzen.
 7. gemeinsam neue Märkte und neue Transportmöglichkeiten für die Binnenschifffahrt zu identifizieren und in diesen Bereichen zusammenzuarbeiten.
 8. eine umweltfreundlichere und nachhaltigere Binnenschifffahrt zu fördern und in diesem Bereich zusammenzuarbeiten.
 9. gemeinsame Strategien der Digitalisierung im Bereich der Mobilität und des Verkehrs zu fördern.
 10. die flämischen und nordrhein-westfälischen See- und Binnenhäfen und die sie tragenden Partner zu ermutigen, sich frühzeitig zu strategischen und konzeptionellen Überlegungen auszutauschen.
 11. die Zusammenarbeit des Landesbetriebs Straßenbau NRW und der Agentschap Wegen en Verkeer in Bereichen wie

thema's als "winterdienst" en "veiligheid van de wegenwerkers".

12. open van ideeën te blijven wisselen over de ontwikkeling van beleidslijnen, studies en onderzoeksprojecten die voor beide partijen belang hebben.
13. hun gezamenlijke belangen ten aanzien van de nationale regeringen en de Europese Unie samen te behartigen.

De beoogde implementering van deze samenwerking in de vorm van gezamenlijke activiteiten of projecten wordt toegelicht in de bijlage bij deze Intentieverklaring.

De partners zijn voornemens om minstens één keer per jaar op ambtelijk niveau samen te komen om hun visies over de vooruitgang van de implementering van de Intentieverklaring en de in de bijlage genoemde activiteiten te bespreken.

Slotbepalingen

Met het oog op hun gemeenschappelijke belangen achten de Partijen het van belang dat de in deze Intentieverklaring en de bijlage daarvan vastgelegde samenwerking geen juridisch bindende werking heeft of financiële verplichting inhoudt tussen de Partijen onderling en ten aanzien van derden.

De eventuele kosten in verband met de implementering van deze Intentieverklaring worden gedragen door de respectieve partijen binnen de grenzen van hun begroting. In geval van gemeenschappelijke projecten zal de verdeling van de kosten in overleg gebeuren.

De gemeenschappelijke Intentieverklaring blijft

„Winterdienst" und „Sicherheit von Straßenbauarbeitern" fortzusetzen.

12. einen offenen Austausch zu politischen Entwicklungen, Studien und Forschungsprojekten von gemeinsamem Interesse zu pflegen.
13. partnerschaftlich gemeinsame Interessen gegenüber den nationalen Regierungen und der Europäischen Union zu vertreten.

Die beabsichtigte Umsetzung dieser Zusammenarbeit in Form gemeinsamer Aktivitäten oder Projekte wird in der Anlage der vorliegenden Gemeinsamen Absichtserklärung erläutert.

Die Seiten beabsichtigen, sich mindestens einmal im Jahr auf Verwaltungsebene zu treffen, um sich über den Stand der Umsetzung dieser Absichtserklärung und der in der Anlage genannten Aktivitäten auszutauschen.

Schlussbestimmungen

Mit Blick auf die gemeinsamen Interessen halten es beide Seiten für wesentlich, dass die in dieser Absichtserklärung und deren Anlage festgehaltene Zusammenarbeit einander und Dritten gegenüber keinerlei rechtliche Bindungswirkung hat und dass keine verbindlichen finanziellen Verpflichtungen daraus resultieren.

Etwaige im Rahmen der Implementierung der vorliegenden Absichtserklärung entstehende Kosten werden von der jeweiligen Seite vorbehaltlich der hierfür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel getragen. Bei Gemeinschaftsprojekten soll eine Vereinbarung über die Verteilung der Kosten geschlossen werden.

Die Gemeinsame Absichtserklärung wird

van kracht tot één van beide Partijen de andere Partij schriftelijk meedeelt de samenwerking op basis van deze verklaring te beëindigen.

angewandt, bis eine der beiden Seiten der anderen schriftlich ihre Absicht mitteilt, die auf dieser Gemeinsamen Absichtserklärung basierende Zusammenarbeit zu beenden.

De Intentieverklaring en de bijlage kunnen te allen tijde met de schriftelijke instemming van beide partijen worden gewijzigd.

Die Gemeinsame Absichtserklärung und deren Anlage können jederzeit angepasst werden, wenn beide Seiten dem schriftlich zustimmen.

De Intentieverklaring wordt in tweevoud ondertekend, een exemplaar in het Duits en het andere in het Nederlands. Beide taalversies zijn gelijkelijk geldig.

Die Gemeinsame Absichtserklärung wird in zwei Exemplaren, jeweils in deutscher und niederländischer Sprache, unterzeichnet. Beide Sprachfassungen sind gleichwertig.

Ondertekend in Brussel op 18 Januari 2019

Unterzeichnet in Brüssel am 18. Januar 2019

Voor het Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken van Vlaanderen

Für das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Ben Weyts

Hendrik Wüst

Vlaams Minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, de Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Minister für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Bijlage

bij de Intentieverklaring over samen- werking op het gebied van mobiliteit en verkeer

**tussen het Ministerie van Verkeer van
Noordrijn-Westfalen**

**en het Ministerie van Mobiliteit en O-
penbare Werken van Vlaanderen**

Anlage

zur Gemeinsamen Absichtserklärung über die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr

**zwischen dem Ministerium für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen**

**und dem Ministerium für Mobilität und öffent-
liche Arbeiten von Flandern**

Voorafgaande opmerking

Deze bijlage somt de gemeenschappelijke activiteiten rond specifieke thema's op die beide partijen in de Intentieverklaring overeenkwamen.

- 1. Versterken van de binnenvaart:
openlijke uitwisseling van kennis,
informatie en problemen. Identificeren
van gemeenschappelijke behoeften voor
actie.**

Met het oog op het groeiende goederenverkeer streven beide Partijen ernaar de transportinfrastructuur te versterken en de binnenvaart beter in de logistieke keten te integreren. Beide partijen zijn het erover eens dat dit enkel zal slagen als er rekening wordt gehouden met de belangen en bekommernissen van alle betrokken actoren, zoals de zee- en binnenhavens, de operators van de binnenvaart, terminals en rederijen.

Beide partijen hebben de intentie om regelmatig en openlijk informatie te delen over actuele problemen en behoefte aan maatregelen. Ze willen de actoren aanmoedigen om op regelmatige basis ervaringen uit te wisselen en zo nodig gezamenlijke oplossingen te ontwikkelen.

Vorbemerkung

Diese Anlage erläutert gemeinsame Aktivitäten zu einzelnen Themen, auf die sich die beiden Seiten in der Gemeinsamen Absichtserklärung verständigt haben.

- 1. Stärkung der Binnenschifffahrt: Offener
Wissens-, Informations- und Problemaus-
tausch; Identifizieren gemeinsamer Hand-
lungsnotwendigkeiten**

Vor dem Hintergrund der wachsenden Güterverkehrsströme verfolgen beide Seiten das Ziel, die Verkehrsinfrastruktur zu stärken und die Binnenschifffahrt stärker in das Logistiknetzwerk einzubinden. Beide Seiten teilen die Auffassung, dass dies nur gelingen wird, wenn die Interessen und Belange aller involvierten Akteure, d.h. See- und Binnenhäfen, Binnenschiffer, Terminals und Reedereien berücksichtigt werden.

Beide Seiten beabsichtigen, regelmäßig und offenen Informationen zu aktuellen Problemen und zum entsprechenden Handlungsbedarf auszutauschen. Sie möchten die Akteure ermutigen, sich regelmäßig über Erfahrungen auszutauschen und bei Bedarf gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Beide Seiten sind bereit, die erforder-

Beide partijen zijn bereid om de noodzakelijke processen te ondersteunen en te faciliteren

Het is het doel van beide partijen om hun visie op algemene strategieën te delen en samen hun gezamenlijke belangen ten aanzien van de nationale regeringen en de Europese Unie te behartigen.

2. Afhandeling van container transport per binnenschip in de zeehavens

Het toenemende vrachtvolume en de grotere tonnenmaat van schepen zorgen voor een piekbelasting in de zeehavens. Als gevolg lopen de wachttijden voor container transport per binnenschip in sommige terminals daardoor op tot 48 uur.

Door de lange wachtrijen kunnen de bevrachters moeilijk inschatten hoe lang de binnenvaartschepen in de zeehavens zullen doorbrengen, wat extra kosten met zich meebrengt.

Beide partijen zijn het erover eens dat de afhandeling van containerbinnenvaartschepen in de zeehavens moet verbeteren om tegemoet te komen aan de toekomstige noden. Verwacht wordt dat het volume aan containers alleen maar zal groeien, en bijgevolg de huidige problematiek zal toenemen.

In het voorjaar van 2018 ondertekende de Antwerpse havengemeenschap een actieplan voor een optimalere afhandeling van containerbinnenschepen. Met dit actieplan wil de havengemeenschap kleine volumes voor de containerbinnenschepen bundelen en binnenschepen voor containervaart met een laad-/loscapaciteit van 30 of meer containers rechtstreekse toegang tot de zeecontainerterminals bieden.

Beide partijen waarderen de inspanningen van de haven voor kortere wachttijden voor binnenschepen voor containervaart en moedigen de havengemeenschap aan om

lichen Prozesse zu ermöglichen und zu fördern.

Beide Seiten beabsichtigen, Standpunkte zu allgemeinen Strategien auszutauschen und gemeinsam ihre Interessen gegenüber ihren nationalen Regierungen und der Europäischen Union zu vertreten.

2. Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen

Die wachsende Menge der Fracht und immer größere Schiffe führen zu Belastungsspitzen in den Seehäfen. Als Folge dieses Umstandes ergeben sich an einigen Terminals für Containerschiffe Verzögerungen von bis zu 48 Stunden.

Ein Schiffsstau erschwert auch für Reedereien die Einschätzung des Aufenthalts von Schiffen in den Seehäfen, was zusätzliche Kosten nach sich zieht.

Beide Seiten stimmen darin überein, dass die Abfertigung von Containerschiffen in den Seehäfen optimiert werden muss, um zukünftigem Bedarf Rechnung zu tragen. Man geht davon aus, dass die Containermengen noch weiter ansteigen, was die Probleme in den Seehäfen wachsen lässt.

Im Frühjahr 2018 unterzeichnete die Hafengesellschaft von Antwerpen einen Aktionsplan zur Gewährleistung eines nachhaltigen Wachstums des Hafens bei gleichzeitiger Optimierung der Abfertigung von Containerschiffen. Mit diesem Aktionsplan möchte die Hafengemeinschaft kleine Containerschiff-Volumina bündeln und garantiert direkten Zugang zu Seecontainer-Terminals für Schiffe, die insgesamt 30 oder mehr Container löschen/laden können.

Beide Seiten begrüßen die Anstrengungen des Hafens Antwerpen zum Abbau von Verzögerungen und ermutigen die Hafengesellschaft, weitere Maßnahmen zur Optimierung der Abfertigung von

bijkomende maatregelen voor een betere afhandeling van de binnenschepen voor containervaart te treffen.

3. Samenwerking tussen de Vlaamse havens en de havens van Noordrijn-Westfalen

De Vlaamse zeehavens en de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen zoeken nu al vaak samenwerking om hun concurrentiekracht ten aanzien van andere havens te versterken. Er is een complementariteit tussen de Vlaamse zeehavens en de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen. Samenwerking tussen de de Vlaamse zeehavens en de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen kan hun positie versterken waar uiteindelijk beide partijen economisch voordeel bij hebben.

Daarom verwelkomen beide partijen gepaste samenwerkingsinitiatieven en de uitwisseling van strategische en conceptuele ideeën en zullen deze bevorderen. Zo kunnen bijvoorbeeld initiatieven voor de gezamenlijke internationale positionering van de havens overwogen worden.

4. Realisatie van de van de spoorverbinding tussen Antwerpen en de regio Rijn-Ruhr "3RX"

Goede spoorverbindingen tussen de zeehavens en het hinterland in Noordrijn-Westfalen zijn cruciaal voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoerbeheer. De spoorverbinding van de zeehaven van Antwerpen met het hinterland van Noordrijn-Westfalen, vertoont nog steeds knelpunten. Dit is al lang onderwerp van discussie tussen België, Nederland en Duitsland, als de betreffende regio's. De door de Europese Commissie medegefinancierde 3RX studie die in december 2017 werd afgerond, ging de haalbaarheid na van een alternatieve verbinding tussen de Noordzeehavens en het Rijn-Ruhrgebied. De "Rhine-Ruhr-Rail

Containerschiffen zu ergreifen.

3. Zusammenarbeit zwischen den Häfen von Flandern und Nordrhein-Westfalen

Die Seehäfen von Flandern und die Binnenhäfen von Nordrhein-Westfalen suchen bereits häufig Kooperationen, um gemeinsam ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Häfen zu stärken. Es existiert eine Komplementarität zwischen den Seehäfen von Flandern und den Binnenhäfen von Nordrhein-Westfalen. Die Zusammenarbeit zwischen den Seehäfen von Flandern und den Binnenhäfen von Nordrhein-Westfalen kann ihre Marktposition stärken und letztendlich wirtschaftlichen Nutzen für beide Seiten bringen.

Beide Seiten begrüßen aus diesem Grund ausdrücklich geeignete Initiativen der Zusammenarbeit und des Austausches von Strategien und Konzepten und werden diese unterstützen. Zum Beispiel könnten Initiativen für die gemeinsame internationale Positionierung der Häfen sondiert werden.

4. Realisierung der Schienenverbindung zwischen Antwerpen und der Region Rhein-Ruhr „3RX“

Gute Eisenbahnanbindungen zwischen den Seehäfen und dem Hinterland in Nordrhein-Westfalen sind erforderlich, um den Frachtverkehr effizient und nachhaltig zu gestalten. Es gibt nach wie vor Engpässe bei der Eisenbahnanbindung des Seehafens von Antwerpen an das Hinterland Nordrhein-Westfalens, über die schon lange zwischen Belgien, den Niederlanden und Deutschland sowie den betroffenen Regionen diskutiert wird. In der 3RX-Studie, die von der Europäischen Kommission mitfinanziert und im Dezember 2017 abgeschlossen wurde, wird die Machbarkeit einer alternativen Verbindung zwischen den Nordseehäfen und dem Rhein-Ruhrgebiet untersucht. Diese „Rhein-Ruhr-Rail Connection“ oder „3RX“

Connection" of "3RX" loopt van Antwerpen, via Mol en Hamont (BE) naar Roermond en Venlo (NL) door tot Viersen (DE).

- Beide partijen steunen de conclusies van de haalbaarheidsstudie van een alternatieve Rhein-Ruhr verbinding
- Beide partijen zullen nationaal en grensoverschrijdend politieke en publieke steun zoeken om het 3RX alternatief te realiseren
- Beide partijen zullen deelnemen aan een trinationale werkgroep die, rekening houdend met de belangen van de betrokken landen en regio's, zich zal richten op de spoorverbinding tussen Antwerpen en de metropoolregio Rijn-Ruhr (3RX) en andere spoorverbindingen (personen- en goederenvervoer) tussen Nederland, Duitsland/Noordrijn-Westfalen en België/Vlaanderen
- Beide partijen zullen, met de andere betrokken partners het sluiten van een driestaatenverdrag (Duitsland, België en Nederland) rond de verwezenlijking van het 3RX alternatief aanmoedigen met, als tussenstap, een "Ressortvereinbarung" of vergelijkbaar instrument
- Samen met Duitsland, België, Nederland en de EU zullen beide partijen de mogelijkheden van EU financiering voor de realisatie van het 3RX alternatief binnen het Trans-Europese Vervoersnetwerk onderzoeken.
- Beide partijen zullen het synergiepotentieel van het 3RX alternatief voor openbaar vervoer met Nederland, Duitsland, België en Nederlands-Limburg bespreken.

geht von Antwerpen über Mol und Hamont (BE) bis nach Roermond und Venlo (NL) und weiter nach Viersen (DE).

- Beide Seiten unterstützen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu einer alternativen Rhein-Ruhr-Verbindung.
- Beide Seiten werden nach nationaler und grenzüberschreitender politischer und öffentlicher Unterstützung suchen, um die 3RX-Alternative zu realisieren.
- Beide Seiten nehmen an einer trinationalen Arbeitsgruppe teil, die sich sowohl mit der Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen und der Metropolregion Rhein-Ruhr (3RX) als auch mit weiteren Eisenbahnverbindungen zwischen den Niederlanden, Deutschland/Nordrhein-Westfalen und Belgien/Flandern beschäftigt.
- Beide Seiten werden den Abschluss eines Dreistaaten-Vertrags (Deutschland, Belgien und die Niederlande) über die Umsetzung der 3RX-Alternative mit einer „Ressortvereinbarung“ oder einem ähnlichen Instrument als Zwischenstufe zusammen mit den anderen beteiligten Akteuren unterstützen.
- Beide Seiten werden in Zusammenarbeit mit Deutschland, Belgien, den Niederlanden und der Europäischen Union die Möglichkeiten einer EU-Finanzierung mit dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T) für die Umsetzung der 3RX-Alternative prüfen.
- Beide Seiten sind bereit, über das Synergiepotenzial der 3RX-Alternative für den öffentlichen Personenverkehr mit den Niederlanden, Deutschland, Belgien und der niederländischen Provinz Limburg zu diskutieren.

5. De optimalisatie van de

5. Optimierung der Kapazitätsauslastung des

capaciteitsbenutting van de treincorridor Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln

Goede spoorverbindingen tussen de zeehavens en het hinterland in Noordrijn-Westfalen zijn cruciaal voor een efficiënt en duurzaam goederenvervoer. De spoorverbinding van de zeehaven van Antwerpen met het hinterland van Noordrijn-Westfalen vertoont nog steeds knelpunten. De spoorverbinding Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln speelt hierbij een belangrijke rol, vooral dan het spoorwegknooppunt Aachen en het spoortraject Aachen-Köln. Om een optimalisatie van de capaciteitsbenutting van de Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln spoorcorridor te bereiken, nemen beide partijen zich voor om:

- bij hun nationale regeringen te lobbyen voor een optimale benutting van de capaciteit van de spoorcorridor Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln
- binnen hun bevoegdheden, te streven naar alle haalbare maatregelen om de capaciteit van de Aachen-Köln spoorwegcorridor en het spoorwegknooppunt Aachen op korte termijn te vergroten
- ten opzichte van hun nationale regeringen alles in het werk te stellen om de Antwerpen-Köln corridor geschikt te maken voor treinen van minstens 740 meter lang
- de invoering van ERTMS op de corridor te stimuleren binnen de Europese regelgeving (bijvoorbeeld 6/2017).

6. Smart shipping

Beide partijen zijn het ermee eens dat Smart Mobility meer is dan gewoon zelfrijdende auto's. Om de groeiende verkeersstromen en de daarmee samenhangende uitdagingen het

Schienenkorridors Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln

Gute Eisenbahnanbindungen zwischen den Seehäfen und dem Hinterland in Nordrhein-Westfalen sind erforderlich, um den Frachtverkehr effizient und nachhaltig zu gestalten. Es gibt nach wie vor Engpässe bei der Eisenbahnanbindung des Seehafens von Antwerpen an das Hinterland Nordrhein-Westfalens. Die Eisenbahnverbindung Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle, insbesondere der Eisenbahn-Knotenpunkt Aachen und der Streckenabschnitt Aachen-Köln. Zur Bewerkstelligung einer Optimierung der Kapazitätsauslastung des Schienenkorridors Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln beabsichtigen beide Seiten:

- sich für die Optimierung der Kapazitätsauslastung des Schienenkorridors Antwerpen-Montzen-Aachen-Düren-Köln bei ihren nationalen Regierungen einzusetzen.
- im Rahmen ihrer Möglichkeiten Maßnahmen anzustreben, die die Kapazitäten des Eisenbahnkorridors Aachen-Köln und des Eisenbahnknotenpunkts Aachen kurzfristig erhöhen.
- gegenüber den nationalen Regierungen alle Anstrengungen aufzuwenden, um den Korridor Antwerpen-Köln für Züge mit einer Länge von mindestens 740 Metern auszubauen.
- sich für die Einführung von ERTMS über den gesamten Korridor innerhalb der europäischen Regelungen (z.B. Durchführungsverordnung 2017/6) einzusetzen.

6. Smart shipping

Beide Seiten teilen die Auffassung, dass Smart Mobility mehr ist als nur selbstfahrende Autos. Um den wachsenden Verkehrsströmen und den damit einhergehenden Herausforderungen ge-

hoofd te kunnen bieden, moeten er kansen worden gecreëerd om in de toekomst verschillende semi of volledig geautomatiseerde vervoersmodi te gebruiken. Terwijl digitalisering binnen het weg- en spoorverkeer al verregaand wordt uitgetest en toegepast, is er voor de binnenvaart nog veel onderzoek nodig om het concurrentievoordeel van andere vervoersmodi door technologische ontwikkelingen te verkleinen. Dit vergt de nodige samenwerking tussen de verschillende actoren, vervoersmodi en logistieke ketens zodat goederenstromen actief kunnen worden gestuurd.

Wat de binnenvaart betreft, komt het, als een eerste stap, op aan om binnen onderzoeksprojecten intelligente (geautomatiseerde) schepen te ontwikkelen en te testen en hun toepassingsmogelijkheden te bepalen. Beide partijen zullen, samen met de bevoegde Duitse autoriteiten (in België zijn de regio's de bevoegde autoriteiten) informatie over en ervaring met actuele projecten binnen de scheepvaartindustrie uitwisselen, indien nodig samen met de relevante stakeholders. In de daaropvolgende fasen zijn beide partijen bereid om, samen met de bevoegde Duitse autoriteiten en, elk volgens de huidige staat van ontwikkeling, informatie te delen over verdere samenwerkingsmogelijkheden (samenwerking van carriers, vervoersketens, enz.).

In een later stadium zouden Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen samen met de bevoegde Duitse autoriteiten kunnen overwegen om bedrijfsbijeenkomsten en/of een conferentie rond "smart shipping" te organiseren. Op een conferentie zouden Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen de stand van zaken rond proefprojecten aangaande autonome binnenvaartschepen kunnen

wachsen zu sein, müssen für die Zukunft die Möglichkeiten geschaffen werden, viele unterschiedliche (teil)automatisierte Verkehrsmittel nutzen zu können. Während Straße und auch Schiene hier schon vielfältige Möglichkeiten der Digitalisierung testen oder auch schon nutzen, ist im Bereich der Schifffahrt noch Forschungsbedarf, um dem Wettbewerbsvorteil der anderen Verkehrsträger durch technologische Entwicklungen zu begegnen. Dazu gehört auch, auf Dauer die unterschiedlichen Verkehrsträger und Logistikketten miteinander zu vernetzen, um Verkehrsströme aktiv lenken zu können und den Akteuren die Möglichkeit zu geben, ihre Waren entsprechend den jeweiligen Verkehrsflüssen auf andere Verkehrsträger zu verlagern.

Bezogen auf die Schifffahrt bedeutet dies in einem ersten Schritt, im Rahmen von Forschungsprojekten intelligente (automatisierte) Schiffe zu entwickeln, zu testen und Einsatzmöglichkeiten zu identifizieren. Beide Seiten werden Informationen und Erfahrungen über aktuelle Projekte in der Schifffahrt austauschen - mit den verantwortlichen deutschen Stellen (in Belgien sind die Regionen zuständig) und bei Bedarf mit den handelnden Akteuren. In nachfolgenden Schritten möchten sich beide Seiten, jeweils entsprechend der aktuellen Entwicklungsstände, über weitere Möglichkeiten der Vernetzung (Vernetzung der Transportträger, der Transportketten etc.) austauschen.

In einer späteren Phase könnten Nordrhein-Westfalen und Flandern – zusammen mit den zuständigen deutschen Stellen - die Organisation von Geschäftstreffen und/oder eine Konferenz zum Thema Smart shipping in Betracht ziehen. Eine Konferenz könnte den aktuellen Stand der Technik experimenteller autonomer Schifffahrtsplattformen in Nordrhein-Westfalen und Flandern in den Bereichen smarte Schiffe, smarter Verkehr (smartes Verkehrsmanagement), smartes Reisen und Transport sowie smarte Regulierung zeigen. Die notwendigen Schritte zur Einführung von

toelichten, met name rond smart shipping, smart traffic management en smart reglementation. De vereiste stappen om smart shipping in te voeren kunnen worden geïllustreerd en de bestaande technologische uitdagingen worden aangepakt.

7. Digitalisering

Beide partijen zijn het ermee eens dat digitalisering een brede waaier aan logistieke processen kan ondersteunen en optimaliseren.

7.1 Digitalisering in havens

Met gezamenlijke initiatieven vergroten de havens hun concurrentiekracht en dragen ze bij tot het optimaliseren van verkeersstromen. Beide partijen zijn het ermee eens dat digitalisering meer betreft dan alleen de bevoorradingketen van en naar de havens, en ook meer dan de afhandeling in de havens. Om uiteindelijk te komen tot efficiënte processen zouden de havenoperators ook andere actoren die binnen de havens actief zijn (terminals, transportondernemingen, enz.) moeten betrekken.

Beide partijen verwelkomen de digitalisering van hun havens en de samenwerking van de havens van Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen bij deze ontwikkeling. Om de processen te beheren en te verbeteren maken de zeehavens reeds gebruik van bestaande dataplatforms. Beide partijen moedigen hun havens aan om informatie over hun respectievelijke initiatieven uit te wisselen en om samen te werken.

7.2 Digitalisering van transportdocumenten

Beide partijen zijn het ermee eens dat de digitalisering van transportdocumenten een

Smart shipping könnten veranschaulicht und die bestehenden technologischen Herausforderungen angegangen werden.

7. Digitalisierung

Beide Seiten sind der Auffassung, dass die Digitalisierung dabei helfen kann, eine breite Palette von logistischen Prozessen zu unterstützen und zu optimieren.

7.1 Digitalisierung in den Häfen

Mit gemeinsamen Initiativen stärken die Häfen ihre Wettbewerbsfähigkeit und tragen dazu bei, Verkehrsflüsse zu optimieren. Dabei bezieht sich die Digitalisierung nicht allein auf die Lieferkette von und zu den Häfen beziehungsweise auf die Abwicklung in den Häfen. Vielmehr sind die Seiten der Ansicht, dass die Häfen auch andere, am Hafen operierende Akteure einbeziehen sollten (Terminals, Transportunternehmen, etc.), um am Ende lückenlose Prozesse gestalten zu können.

Beide Seiten begrüßen die Digitalisierung ihrer Häfen und die Zusammenarbeit der flämischen und der nordrhein-westfälischen Häfen bei dieser Entwicklung. Die Seehäfen nutzen bereits entsprechende Datenplattformen, um Prozesse zu steuern und zu optimieren. Beide Seiten ermutigen ihre Häfen, Informationen über ihre jeweiligen Initiativen auszutauschen und miteinander zu kooperieren.

7.2 Digitalisierung von Transportdokumenten

Beide Seiten stimmen überein, dass die Digitalisierung von Transportdokumenten ein hohes

enorm efficiëntiepotentieel heeft. De invoering van een digitale vrachtbrief is een eerste stap naar een papierloze transportketen. De Benelux-landen hebben een Benelux werkgroep opgericht rond de digitale vrachtbrief. Als gevolg hiervan hebben de Benelux-landen de elektronische vrachtbrief voor het vrachtvervoer over de weg op testbasis ingevoerd. De Benelux werkgroep gaat momenteel na of dit proefproject tot andere vervoersmodi, en met name tot het vervoer per binnenschip, kan worden uitgebreid. Ook Noordrijn-Westfalen streeft naar een volledig papierloze bevoorradingsketen. De EU Commissie diende al een voorstel over elektronische vrachtvervoerinformatie in, dat relevant is voor alle vervoersmodi.

Beide partijen zullen hun standpunten over bestaande projecten voor gedigitaliseerde transportdocumenten (digitale vrachtbrieven, andere transportdocumenten) uitwisselen. Voorbeelden daarvan zijn de activiteiten van de Benelux werkgroep rond de digitale vrachtbrief en rond verdere mogelijkheden voor de digitale omvorming van de bevoorradingsketens.

Om de veiligheid, efficiëntie en betrouwbaarheid van de binnenvaart en van andere vervoerswijzen te verbeteren zullen ze mogelijke gezamenlijke projecten onderzoeken die de transitie naar een papierloze transportketen ondersteunen

7.3 Digitalisering in de binnenvaart

Beide partijen zijn het ermee eens dat de binnenvaart op het vlak van digitalisering een enorm potentieel bezit. Beide partijen delen de mening dat met het oog op de digitalisering van de binnenvaart de wederzijdse waterwegbeheerders, de gebruikers van die waterwegen en de betreffende logistieke partners toegang moeten krijgen tot informatiediensten om binnen het netwerk van Europese

Effizienzpotenzial besitzt. Der Einsatz elektronischer Frachtbriefe ist ein erster Schritt zur papierlosen Transportkette. Die Benelux-Länder haben eine Benelux-Arbeitsgruppe zum elektronischen Frachtbrief eingerichtet. In diesem Zusammenhang haben die Benelux-Länder den elektronischen Frachtbrief für den Straßengüterverkehr testweise eingeführt. Die Benelux-Arbeitsgruppe prüft zum aktuellen Zeitpunkt, ob dieses Pilotprojekt auch auf andere Transportmittel ausgeweitet werden könnte, insbesondere auf die Binnenschifffahrt. Nordrhein-Westfalen verfolgt ebenfalls das Ziel, die Logistikkette komplett papierlos zu gestalten. Es liegt bereits ein Vorschlag der Europäischen Kommission über elektronische Frachtbeförderungsinformationen vor, der für alle Transportmittel relevant ist.

Beide Seiten werden sich über bereits bestehende Projekte zur Digitalisierung von Transportunterlagen austauschen (digitaler Frachtbrief, andere Transportpapiere), wie z. B. über die Aktivitäten der Benelux-Arbeitsgruppe bzgl. des digitalen Frachtbriefs und über weitere Möglichkeiten der digitalen Transformation von Lieferketten.

Sie werden mögliche gemeinsame Projekte prüfen, die den Übergang zur papierlosen Transportkette fördern, um die Sicherheit, Effizienz und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt und anderer Transportmittel zu verbessern.

7.3 Digitalisierung in der Binnenschifffahrt

Beide Seiten stimmen überein, dass sich in der Binnenschifffahrt ein großes Digitalisierungspotenzial bietet. Nach Auffassung der beiden Seiten ist es im Bereich der Digitalisierung der Binnenschifffahrt wichtig, Informationsdienste für die Wasserstraßenbehörden untereinander und mit den Nutzern der Wasserstraßen und den dazugehörigen Logistikpartnern einzurichten, um die Korridore der Binnenschifffahrt innerhalb des Netzes der Europäischen Wasserwege optimal

waterwegen de waterwegen optimaal te kunnen gebruiken.

Het is voor beide partijen daarom duidelijk dat de overheden de informatie onderling moeten kunnen delen en dat publieke en privépartners de handen in elkaar moeten slaan om zowel de slagkracht van de binnenvaart als het gebruik van de bestaande infrastructuur te verbeteren.

Beide partijen verwelkomen en stimuleren de digitalisering van de binnenvaart en zijn bereid tot samenwerking op dit vlak.

8. Het vervoer over de binnenwateren tussen Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen verbeteren

De studie die Buck Consultants in opdracht van de Vlaamse Waterweg heeft uitgevoerd naar "Het potentieel van de binnenvaart voor het vervoer naar en van Duitsland" toont aan dat er ruimte is om het aandeel intra-Europese trafiek tussen Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen langs de binnenvaart te vergroten.

Uit de studie blijkt dat vooral meststoffen, scheikundige producten en bouwmaterialen van Vlaanderen naar Noordrijn-Westfalen worden vervoerd. In de andere richting, van Noordrijn-Westfalen naar Vlaanderen, betreft het vooral bouwmaterialen, landbouwproducten, voedingsproducten en veevoeders.

Beide partijen zijn daarom voornemens om:

- bedrijven in de buurt van waterwegen aan te moedigen om voor hun goederentransport meer gebruik te maken van de binnenvaart: Beide partijen willen de mogelijkheid onderzoeken van een gemeenschappelijk event.
- de mogelijkheid te onderzoeken van

zu nutzen.

Es ist für beide Seiten daher klar, dass im Rahmen dieser Definition der Austausch von Informationen zwischen Behörden und die Zusammenarbeit öffentlicher und privater Partner erforderlich ist, um sowohl die Leistung der Binnenschifffahrt als auch die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu verbessern.

Beide Seiten begrüßen und fördern die Digitalisierung der Binnenschifffahrt und möchten in diesen Bereichen kooperieren.

8. Verbesserung des Binnenschifftransports zwischen Nordrhein-Westfalen und Flandern

Die von Buck Consultants International im Auftrag der Flämischen Wasserwirtschaftsverwaltung durchgeführte Studie zum Thema "Potenziale der Binnenschifffahrt von und nach Deutschland" zeigt, dass es ein Potenzial gibt, den Anteil des innereuropäischen Frachtverkehrs zwischen Nordrhein-Westfalen und Flandern auf Binnenwasserstraßen zu erhöhen. Die Studie zeigt, dass die wichtigsten Produkte, die von Flandern nach Nordrhein-Westfalen transportiert werden, Dünger, chemische Produkte und Baustoffe sind. Außerdem sind die wichtigsten Güter, die von Nordrhein-Westfalen nach Flandern transportiert werden, Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte, Nahrungsmittelprodukte und Tierfutter.

Beide Seiten beabsichtigen daher:

- die Transportflüsse auf den Binnenwasserstraßen für Unternehmen zu steigern, die an den Binnenwasserstraßen liegen: Beide Seiten wollen die Möglichkeit sondieren, eine gemeinsame Veranstaltung zu organisieren.
- die Möglichkeit zu prüfen, Partnerschaften

een partnerschap rond innovatieve projecten (zoals Europese Distribouw en Watertruck+).

im Rahmen innovativer Projekte zu schließen (beispielsweise European Distribouw und Watertruck+).

9. Vergroening van de binnenvaart

De grote vervoerscapaciteit van een schip maakt de binnenvaart de meest milieuvriendelijke vervoersmodus. Maar de vloot moet duurzamer en groener worden. Door de lange levensduur van binnenschepen en hun motoren vergt dit tijd. Beide partijen delen de mening dat opdat de binnenvaart dit ecologische voordeel zou kunnen behouden, expertise moet worden gedeeld en van elkaar geleerd moet worden.

Een duurzame binnenvaart vergt ook een netwerk van naar behoren uitgeruste bevoorradingspunten langs de vaarroutes. Tegen deze achtergrond zou een gezamenlijke verkenning van de mogelijkheden voor een netwerk van laad- en bunkerstations voor alternatieve brandstoffen langs de Rijnverbindingen tussen Antwerpen en de binnenhavens van Noordrijn-Westfalen kunnen worden uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit verkennend onderzoek zijn beide partijen bereid een dergelijk netwerk te implementeren of de verantwoordelijke autoriteiten bij te staan bij de implementatie van een dergelijk netwerk.

Beide partijen zijn bereid om een kennisuitwisseling op te zetten over de vergroening van de binnenvaart, d.m.v. alternatieve brandstoffen (zoals LNG, hybride) en offshore elektriciteit.

Beide partijen zijn het erover eens dat een manier om de modernisering van de binnenvaartvloot te ondersteunen en te versnellen, het bieden is van voordelen en prikkels voor bijzonder milieuvriendelijke binnenschepen. Beide partijen zijn bereid hun kennis te delen over lage-

9. Ökologisierung der Binnenschifffahrt

Die große Transportkapazität eines Schiffes macht die Binnenschifffahrt zum umweltfreundlichsten Transportmittel. Dennoch sind Nachhaltigkeit und eine umweltfreundlichere Ausstattung der Flotte notwendig. Aufgrund der langen Lebensdauer der Binnenschiffe und ihrer Motoren nimmt dies viel Zeit in Anspruch. Beide Seiten teilen die Auffassung, dass, um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ihren Umweltvorteil behaupten kann, Erfahrungen ausgetauscht werden und beide Seiten voneinander lernen müssen.

Eine nachhaltige Binnenschifffahrt erfordert außerdem ein Netz angemessen ausgestatteter Energieversorgungspunkte entlang der Schifffahrtswege. Vor diesem Hintergrund könnte eine gemeinsame Sondierung der Möglichkeiten für ein Netz von Lade- und Bunkerstationen für alternative Kraftstoffe entlang der Hauptschifffahrtsroute auf dem Rhein zwischen Antwerpen und den Binnenhäfen von Nordrhein-Westfalen durchgeführt werden. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchung möchten beide Seiten dieses Netz implementieren beziehungsweise die zuständigen Behörden bei der Implementierung dieses Netzes unterstützen.

Beide Seiten möchten einen Wissensaustausch über die Ökologisierung der Binnenschifffahrt einrichten, z.B. über alternative Kraftstoffe (wie LNG, Hybride) und Offshore-Elektrizität.

Beide Seiten stimmen überein, dass eine Möglichkeit, die Modernisierung der Binnenschifffahrtsflotte zu unterstützen und zu beschleunigen, die Gewährung von Vorteilen und Anreizen für besonders umweltfreundliche Binnenschiffe bietet. Beide Seiten beabsichtigen, ihr Wissen

emissiebinnenvaartschepen die op alternatieve brandstoffen varen zoals elektrische vaartuigen of vaartuigen voorzien van de retrofitechnologie (SCR katalytische omvormer, diesel-water emulsie, enz.). Er zal ook kennisuitwisseling plaatsvinden met de verantwoordelijke Duitse autoriteiten (in België zijn de regio's de bevoegde autoriteiten).

Beide partijen zullen hun visie uitwisselen over mogelijke stimuli voor lage-emissiebinnenschepen. Beide partijen zijn bereid om samen met de betrokken actoren mogelijke stimuli voor lage-emissiebinnenschepen te onderzoeken en de publieke steun voor dit soort vaartuigen te winnen. Daarnaast gaan ze ook op zoek naar mogelijke gezamenlijke projecten.

10. Ligplaatsen

Het is van groot belang voor een goed gebruik van de binnenwateren dat er voldoende ligplaatsen zijn.

Door de verwachte stijging van het vervoer langs de waterwegen en door de nieuwe regelgeving voor het transport van gevaarlijke goederen over het water (verbod op ontgassen) zal de vraag naar ligplaatsen in de nabije toekomst toenemen.

Beide partijen zullen ervoor zorgen dat er in de toekomst voldoende ligplaatsen beschikbaar zijn op de binnenwateren, zodat de efficiëntie van de binnenvaart is gegarandeerd. Beide partijen achten het nuttig om een gemeenschappelijk instrument te ontwikkelen dat de beschikbaarheid van ligplaatsen op de waterwegen in beeld brengt en zullen met de hiervoor bevoegde actoren samenwerken om dit gezamenlijk instrument te realiseren.

11. Bevordering van een

auszutauschen über emissionsarme Binnenschiffe, die alternative Kraftstoffe verwenden, über Elektroschiffe oder auch solche mit einer abgas-technischen Nachrüstung (SCR-Katalysator, Diesel-Wasser-Emulsion etc.). Außerdem soll ein Wissensaustausch mit den zuständigen deutschen Behörden stattfinden (in Belgien sind die Regionen zuständig).

Beide Seiten werden sich über die Möglichkeiten austauschen, Anreize für emissionsarme Binnenschiffe zu schaffen. Beide Seiten sind bereit, mit den beteiligten Akteuren mögliche Anreize für emissionsarme Binnenschiffe zu diskutieren und wollen die öffentliche Unterstützung für emissionsarme Binnenschiffe gewinnen. Darüber hinaus werden sie Möglichkeiten zur Etablierung gemeinsamer Projekte prüfen.

10. Liegeplätze

Eine ausreichende Anzahl von Liegeplätzen ist für eine gute Nutzung der Binnenschiffahrtsstraßen von wesentlicher Bedeutung.

Aufgrund der erwarteten Steigerung des Anteils der Binnenschiffahrt am Gütertransport und aufgrund neuer Rechtsvorschriften für Gefahrguttransporte auf dem Wasserweg (Entgasungsverbot) wird die Nachfrage nach (Kegelschiff-) Liegeplätzen zukünftig weiter steigen.

Beide Seiten werden sich dafür einsetzen, dass auch in Zukunft genügend Liegeplätze an den Binnenschiffahrtswegen verfügbar sind, damit die Effizienz der Binnenschiffahrt gewährleistet ist. Beide Seiten erachten es als sinnvoll, ein gemeinsames Instrument zu entwickeln, das die Verfügbarkeit von Liegeplätzen an den Binnenschiffahrtsstraßen anzeigt, und sie werden mit den zuständigen Akteuren zusammenarbeiten, um dieses gemeinsame Instrument umzusetzen.

11. Förderung einer grenzüberschreitenden

grensoverschrijdende corridorontwikkeling

De corridors die Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen verbinden zijn de ruggengraat van een van de belangrijkste economische regio's binnen Europa. Twee van de corridors behoren tot het kernnetwerk van de Trans-Europese Transportnetwerken: de Rijn-Alpencorridor en de Noordzee-Oostzeecorridor. Beide partijen erkennen dat de gemeenschappelijke uitdagingen op het vlak van capaciteit, efficiëntie en compatibiliteit van transport in deze corridors enorm zijn. Zij delen de beoordeling dat dit niet alleen om het uitbreiden van de infrastructuur gaat, maar ook om een intelligenter gebruik van bestaande wegen, spoorwegen en waterwegen. Beide partijen zijn het ermee eens dat de grensoverschrijdende connectiviteit en complementariteit een ontzettende troef voor de rijkdom van deze grotere regio/corridor vormen. Dit vraagt een grenzeloos strategisch perspectief voor de corridor, waarbij de private en publieke belanghebbenden hun samenwerking onderling moeten afstemmen.

Beide partijen zijn bereid om grenzeloos corridor denken te stimuleren. Dit omvat ook gemeenschappelijke ideeën over de kenmerken en toekomstperspectieven van de corridors.

Initiatieven zoals de gezamenlijke conferentie "De belofte van integrale en grenzeloze corridorontwikkeling" van 6 november 2018 in Alsdorf kunnen dit idee van grenzeloos corridor denken stimuleren.

Korridorentwicklung

Die Verkehrskorridore, die Flandern mit Nordrhein-Westfalen verbinden, bilden das Rückgrat einer der wichtigsten Wirtschaftsregionen in Europa. Zwei der Korridore sind Bestandteil des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes: der Rhein-Alpen-Korridor und der Nordsee-Ostsee-Korridor. Beide Seiten erkennen an, dass die gemeinsamen Herausforderungen hinsichtlich der Kapazität, Effizienz und der Kompatibilität des Verkehrs in diesen Korridoren enorm sind. Sie teilen die Einschätzung, dass es dabei nicht nur um den Ausbau der Infrastruktur, sondern auch um eine intelligentere Nutzung der bestehenden Straßen, Schienenstrecken und Wasserstraßen geht. Beide Seiten teilen die Auffassung, dass die grenzüberschreitende Vernetzung und Komplementarität ein wichtiger Faktor für den Reichtum dieser Großregion/dieses Korridors ist. Dies erfordert eine grenzenlose strategische Perspektive für den Korridor, die die Zusammenarbeit zwischen den wichtigsten öffentlichen und privaten Akteuren aufeinander abstimmt.

Beide Seiten möchten das grenzenlose Korridordenken fördern. Dies soll gemeinsame Konzepte über die Eigenschaften und Zukunftsperspektiven der Korridore beinhalten.

Initiativen wie zum Beispiel die gemeinsame Konferenz „Das Versprechen einer integrierten, grenzenlosen Korridorentwicklung" am 6. November 2018 in Alsdorf können dieses grenzenlose Korridordenken fördern.