



Appendix

Intentieverklaring over samenwerking op het gebied van mobiliteit en verkeer

Inleidende opmerking

In deze bijlage wordt een toelichting gegeven op activiteiten betreffende afzonderlijke thema's, die beide partijen reeds zijn overeengekomen in de gezamenlijke intentieverklaring. Deze bijlage vormt een integraal onderdeel van de gemeenschappelijke intentieverklaring.

De nummers aan het begin verwijzen naar de nummering van de intenties in de gemeenschappelijke intentieverklaring.

Overzicht

- Ontwikkeling van de grensoverschrijdende verkeerscorridors
- In-/uitklaring van de binnenschepen in de Nederlandse zeehavens
- Ligplaatsen langs de Rijn
- Verbetering van de losfaciliteiten en stabilisering van de bodem langs de Rijn
- Digitalisering van de transportketen: elektronische vrachtbrief voor de binnenscheepvaart
- Digitalisering in de havens
- Duurzaamheid in de binnenscheepvaart
- Grensoverschrijdend verkeersbeheer in het wegverkeer
- Bespoediging van de planning en het beheer van infrastructurele werkzaamheden

Anhang

Gemeinsame Absichtserklärung über die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und Verkehr

Vorbemerkung

Dieser Anhang erläutert gemeinsame Aktivitäten zu einzelnen Themen, auf die sich die beiden Seiten bereits in der Gemeinsamen Absichtserklärung verständigt haben, und ist Bestandteil der Gemeinsamen Absichtserklärung.

Die voran gestellten Ziffern beziehen sich auf die Nummerierung der Absichten in der der Gemeinsamen Absichtserklärung.

Übersicht

- Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrskorridore
- Abfertigung der Binnenschiffe in den niederländischen Seehäfen
- Liegeplätze am Rhein
- Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung am Rhein
- Digitalisierung der Transportkette: Elektronischer Frachtbrief für die Binnenschifffahrt
- Digitalisierung in den Häfen
- Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt
- Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement im Straßenverkehr
- Planungsbeschleunigung und Baustellenmanagement

ad 2)

Ontwikkeling van de grensoverschrijdende verkeerscorridors

De corridors die Nederland en Noordrijn-Westfalen verbinden, vormen de ruggengraat van een van de belangrijkste Europese economische zones. Twee van die corridors behoren tot de kern van het trans-Europees vervoersnetwerk: de Rijn-Alpen-corridor van Rotterdam/Amsterdam via Arnhem, Duisburg en Keulen richting Genua en de corridor Noordzee-Oostzee van Amsterdam via Utrecht en Rheine richting Berlijn. De gemeenschappelijke uitdagingen met betrekking tot capaciteit, efficiëntie en overlast van het verkeer in deze corridors zijn gigantisch. Daarbij gaat het niet alleen om de aanpassing van de infrastructuur, maar ook om een intelligenter gebruik van de beschikbare wegen, spoorwegverbindingen en waterwegen. Op dit punt moeten met name de kansen die de digitalisering biedt (smart mobility/smart inland water transport), benut worden.

Beide Partijen zullen in het kader van de bestaande samenwerking aan een gezamenlijke agenda werken, met het oog op het geven van een nieuwe impuls aan een grensoverschrijdende corridorontwikkeling. Doel is om kennis uit te wisselen en (binnen de bevoegdheden van de deelstaat Noordrijn-Westfalen) gemeenschappelijke projecten te ontwikkelen. De basis hiervoor wordt o.a. gelegd door de resultaten van de gezamenlijke conferentie “De belofte van integrale en grenzeloze corridorontwikkeling” op 6 november 2018 in Alsdorf. De deelstaat Noordrijn-Westfalen zal deze agenda als aanzet voor de federale planning van de vervoersinfrastructuur aan de federale overheid communiceren, aangezien de uitbreiding en het gebruik van de infrastructuur grotendeels onder diens verantwoordelijkheid vallen.

ad 2)

Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrskorridore

Die Korridore, die Niederlande und Nordrhein-Westfalen verbinden, bilden das Rückgrat eines der wichtigsten Wirtschaftsräume Europas. Zwei der Korridore gehören zum Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze: der Rhein-Alpen-Korridor von Rotterdam/Amsterdam über Arnhem, Duisburg und Köln Richtung Genua und der Korridor Nordsee-Ostsee von Amsterdam über Utrecht und Rheine Richtung Berlin. Die gemeinsamen Herausforderungen in Bezug auf Kapazität, Effizienz und Verträglichkeit des Verkehrs in diesen Korridoren sind enorm. Dabei geht es nicht nur um den Ausbau der Infrastruktur, sondern auch darum, die vorhandenen Straßen, Schienen und Wasserstraßen intelligenter zu nutzen. Hier sind insbesondere die Chancen der Digitalisierung (smart mobility/smart inland water transport) zu nutzen.

Beide Seiten werden im Rahmen der bestehenden Kooperation an einer gemeinsamen Agenda arbeiten, mit der ein weiterer Impuls für eine grenzüberschreitende Korridorentwicklung verbunden sein soll. Ziel ist es, Wissen auszutauschen und (im Rahmen der Zuständigkeiten des Landes Nordrhein-Westfalen) gemeinsame Projekte zu entwickeln. Basis hierfür sind u.a. die Ergebnisse der gemeinsamen Konferenz „Das Versprechen einer integrierten, grenzenlosen Korridorentwicklung“ am 6. November 2018 in Alsdorf. Das Land Nordrhein-Westfalen wird diese Agenda der Bundesregierung als Anregung für die Verkehrswegeplanung des Bundes kommunizieren, da Ausbau und Nutzung der Infrastruktur überwiegend in die Zuständigkeit des Bundes fallen.

ad 2)

In-/uitklaring van de binnenschepen in de Nederlandse zeehavens

Vertragingen bij de in-/uitklaring van binnenschepen in de grote zeehavens behoren tot de orde van de dag. De wachttijden die het gevolg daarvan zijn, vormen in toenemende mate een bottleneck in de logistieke keten en kunnen tot problemen voor de economie in Noordrijn-Westfalen leiden. Sinds september 2017 neemt de hele sector voor de containerbinnenscheepvaart maatregelen om het steeds langer durende verblijf van binnenschepen in de haven van Rotterdam te verkorten. Daarnaast wordt getracht om het containervervoer tussen de deep-sea terminals in die haven en het achterland efficiënter in te richten.

De voorgenomen bundeling van containervrachten om de situatie te verbeteren, verloopt tot nu succesvol; het streven moet zijn zo veel mogelijk belanghebbenden hierbij te betrekken en adequate afspraken te maken over verdere verbeteringen. De haven van Rotterdam is o.a. voornemens nauwkeurigere informatie over de containerstatus te verstrekken aan alle betrokkenen bij de toeleveringsketen. Daarnaast is een haalbaarheidsonderzoek gepland naar de ontkoppingslocaties voor containers (overflow hubs) in de haven. In dat verband hebben zich inmiddels 17 partners bij het informatieplatform van Nextlogic aangesloten, dat in de zomer van 2019 operationeel wordt.

Beide Partijen willen de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven verder verbeteren en zullen de partners die betrokken zijn bij de containerbinnenscheepvaart ondersteunen bij het testen en in praktijk brengen van innovatieve oplossingen. Waar mogelijk moeten alle relevante maatregelen worden genomen om de wachttijden voor binnenschepen aanzienlijk te verminderen.

ad 2)

Abfertigung der Binnenschiffe in den niederländischen Seehäfen

Verspätungen bei der Abfertigung von Binnenschiffen gehören zum Alltag in großen Seehäfen. Die damit verbundenen Wartezeiten werden zunehmend zu einem Engpass in der Logistikkette und können zu Problemen für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen führen. Seit September 2017 trifft der gesamte Sektor für die Containerbinnenschifffahrt Maßnahmen, um die immer länger dauernden Aufenthalte von Binnenschiffen im Rotterdamer Hafen zu verkürzen und den Containertransport zwischen den Deepsea-Terminals im Rotterdamer Hafen und dem Hinterland effizienter zu gestalten.

Eine zur Verbesserung der Situation vorgenommene Bündelung der Containerfrachten verläuft bisher erfolgreich; es ist anzustreben, dass durch Einbindung vieler Beteiligter und entsprechender Abreden weitere Verbesserungen erzielt werden. Von Seiten des Hafens Rotterdam ist u.a. weiter geplant die Präzisierung der Informationen über den Containerstatus für alle Akteure der Lieferkette und eine Machbarkeitsuntersuchung zu Container-Abkopplungsstandorten (Overflow Hubs) im Hafen. Dazu haben sich inzwischen 17 Partner der Informationsplattform von Nextlogic angeschlossen, die im Sommer 2019 in Betrieb genommen wird.

Beide Seiten wollen die Erreichbarkeit des Rotterdamer Hafens weiter verbessern und werden die beteiligten Partner der Containerbinnenschifffahrt dabei unterstützen, innovative Lösungen zu testen und umzusetzen. Soweit wie möglich sollen alle geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um die Wartezeiten für Binnenschiffe deutlich zu verkürzen.

ad 2)

Ligplaatsen langs de Rijn

Met het oog op een optimaal gebruik van de Rijn door de binnenscheepvaart en een efficiënte handhaving van de vaar- en rusttijden, is het van eminent belang dat er voldoende ligplaatsen voor schepen en parkeerplaatsen voor auto's zijn. Daarnaast moeten de bestaande ligplaatsen aangepast c.q. vergroot worden zodat zij ook in de toekomst hun functie kunnen blijven vervullen. Vanwege de verwachte groei van binnenvaarttransport en de nieuwe wettelijke regelingen voor het transport van gevaarlijke goederen op waterwegen (ontgassingsverbod) zal de vraag naar (kegelschip)ligplaatsen de komende tijd verder toenemen. Op dit moment is het aanbod beperkt, mede door de woningbouwprojecten langs de Rijn.

Beide Partijen zullen zich ervoor inzetten om te zorgen dat er ook in de toekomst voldoende ligplaatsen en parkeerplaatsen langs de Rijn beschikbaar zijn teneinde de efficiëntie van de binnenscheepvaart te waarborgen.

Beide Partijen zijn van mening dat het zinvol is om, op basis van de bestaande Nederlandse website, een gemeenschappelijke website te ontwikkelen met real-time informatie over de beschikbaarheid van ligplaatsen lang de Rijn. De deelstaat Noordrijn-Westfalen zal dienaangaande de Federale Waterwegen en Scheepvaartdienst benaderen.

ad 2)

Liegeplätze am Rhein

Für eine gute Nutzung des Rheins durch die Binnenschifffahrt und die effiziente Einhaltung der Fahr- und Ruhezeiten ist es äußerst wichtig, dass es genügend Liege- und Autoabsetzplätze gibt. Hinzu kommt, dass vorhandene Liegeplätze angepasst bzw. vergrößert werden müssen, damit sie ihre Funktion auch in Zukunft erfüllen können. Wegen der erwarteten Steigerung der Transportrate in der Binnenschifffahrt und neuer Rechtsvorschriften für Gefahrguttransporte auf dem Wasserweg (Entgasungsverbot) wird die Nachfrage nach (Kegelschiff-)Liegeplätzen in der nächsten Zeit weiter ansteigen. Das Angebot ist heute knapp, unter anderem infolge von Wohnungsbauprojekten entlang des Rheins.

Beide Seiten werden sich dafür einsetzen, dass auch in Zukunft genügend Liege- und Autoabsetzplätze am Rhein verfügbar sind, damit die Effizienz der Binnenschifffahrt gewährleistet ist.

Beide Seiten halten auf der Grundlage der bereits bestehenden niederländischen Website die Entwicklung einer gemeinsamen Website, die die Verfügbarkeit von Liegeplätzen am Rhein in Echtzeit anzeigt, für sinnvoll. Das Land Nordrhein-Westfalen wird diesbezüglich auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zugehen.

ad 2)

Verbetering van de losfaciliteiten en stabilisering van de bodem langs de Rijn

Beide Partijen houden het voor onontbeerlijk dat de belangrijkste knelpunten met betrekking tot de diepgang van de Rijn zo snel worden weggenomen. Dit is noodzakelijk omdat de Rijn een essentiële rol speelt als economische motor voor het Europese achterland. Daarnaast moeten de beschikbare capaciteit op de Rijn en de toenemende gevolgen van de klimaatverandering in aanmerking worden genomen omdat die van invloed zijn op de betrouwbaarheid van de binnenscheepvaart.

Het betreft hier zowel door de Federale Waterwegen en Scheepvaartdienst geplande stabilisatie van de bodem als beladingsoptimalisatie in Noordrijn-Westfalen (project W27 van de BVWP 2030), evenals optimalisatiemaatregelen in andere deelstaten (in het bijzonder “Abladeoptimierung Mittelrhein”, project W25 van BVWP 2030) in overeenstemming met de doelstellingen van de EU Kaderrichtlijn Water.

Beide Partijen zullen in het kader van hun verantwoordelijkheden op nationaal niveau en in het kader van de Europese Unie en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) actief de Federale Waterwegen en Scheepvaartdienst als verantwoordelijke instantie van de projecten ondersteunen.

ad 2)

Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung am Rhein

Beide Seiten halten es für unverzichtbar, dass die wichtigsten Tiefgangengpässe im Rhein schnellstmöglich ausgeräumt werden. Dies ist erforderlich wegen der essenziellen Bedeutung, die der Rhein als wirtschaftlicher Motor für das europäische Hinterland hat, der auf dem Rhein noch verfügbaren Kapazitäten und der zunehmenden Auswirkungen des Klimawandels, welche die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt beeinträchtigen.

Hierbei geht es sowohl um die von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Nordrhein-Westfalen geplante Sohlstabilisierung und Abladeoptimierung (Projekt W27 des BVWP 2030) als auch um Optimierungsmaßnahmen in anderen Bundesländern (insb. Abladeoptimierung Mittelrhein, Projekt W25 des BVWP 2030) unter Beachtung der Ziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie.

Beide Seiten werden im Rahmen ihrer Zuständigkeiten auf nationaler Ebene sowie im Rahmen der Europäischen Union und der ZKR aktiv die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Träger der Vorhaben unterstützen.

ad 4)

**Digitalisering van de transportketen:
elektronische vrachtbrief voor de
binnenscheepvaart**

Door de digitalisering van transportdocumenten kan de efficiëntie aanzienlijk worden verbeterd. Een grootschalig en overkoepelend gebruik van elektronische vrachtbrieven vormt de eerste stap op weg naar een papierloze transportketen. Sinds maart 2018 test de Benelux in het kader van een proefproject (e-CMR) het gebruik van elektronische vrachtbrieven bij het goederenvervoer over de weg. Overwogen wordt om dit project uit te breiden naar de binnenscheepvaart. Er ligt reeds een voorstel van de Europese Commissie over elektronische informatie over vrachtgegevens voor, dat voor alle vervoersmodaliteiten relevant is. Noordrijn-Westfalen streeft eveneens naar een volledig papierloze toeleveringsketen.

Beide Partijen zullen informatie uitwisselen over bestaande projecten voor de digitalisering van transportdocumentatie (digitale vrachtbrief, andere transportdocumenten) in de binnenscheepvaart en over andere mogelijkheden voor een digitale transformatie van toeleveringsketens. Zij zullen onderzoek doen naar de mogelijkheden van gemeenschappelijke projecten en zullen zich sterk maken ten opzichte van de relevante betrokkenen voor een papierloze transportketen.

ad 4)

**Digitalisierung der Transportkette :
Elektronischer Frachtbrief für die Binnen-
schifffahrt**

Die Digitalisierung von Transportunterlagen besitzt ein hohes Effizienzpotential. Der verkehrsübergreifende Einsatz elektronischer Frachtbriefe ist ein erster Schritt zur papierlosen Transportkette. Die Benelux-Union testet den elektronischen Frachtbrief für den Straßengüterverkehr (e-CMR) in einem Pilotvorhaben seit März 2018. Es werden Überlegungen angestellt, das Pilotprojekt auch auf die Binnenschifffahrt auszuweiten. Es liegt bereits ein Vorschlag der EU-Kommission über elektronische Frachtbeförderungsinformationen vor, der für alle Transportmodi relevant ist. Nordrhein-Westfalen verfolgt ebenfalls das Ziel, die Lieferkette komplett papierlos zu gestalten.

Beide Seiten werden sich austauschen über bereits bestehende Projekte zur Digitalisierung von Transportunterlagen (digitaler Frachtbrief, andere Transportpapiere) in der Binnenschifffahrt und über weitere Möglichkeiten der digitalen Transformation von Lieferketten. Sie werden mögliche gemeinsame Projekte prüfen und sich gegenüber den zuständigen Akteuren für die papierlose Transportkette einsetzen.

ad 4)

Digitalisering in de havens

De digitalisering kan een bijdrage leveren aan het ondersteunen en optimaliseren van uiteenlopende processen in de havens. Via gemeenschappelijke initiatieven verbeteren die havens niet alleen hun concurrentiepositie, maar leveren zij ook een bijdrage aan het optimaliseren van de verkeersstromen. In dat verband heeft de digitalisering niet alleen betrekking op de toeleveringsketen van en naar de havens c.q. op de afhandeling in de havens. Die havens dienen namelijk tevens andere partijen die in de havens actief zijn (o.a. terminals, transportondernemingen) hierbij te betrekken om uiteindelijk waterdichte processen tot stand te brengen.

Beide Partijen zijn positief over de digitalisering van hun havens en de samenwerking van de havens in Nederland en Noordrijn-Westfalen bij deze ontwikkeling. De zeehavens maken reeds gebruik van relevante dataplatformen om processen aan te sturen en te optimaliseren. Beide Partijen stimuleren hun havens om informatie over hun initiatieven uit te wisselen en samenwerkingen aan te gaan.

ad 4)

Digitalisierung in den Häfen

Die Digitalisierung kann helfen, vielfältige Prozesse in den Häfen zu unterstützen und zu optimieren. Mit gemeinsamen Initiativen stärken die Häfen ihre Wettbewerbsfähigkeit und tragen dazu bei, Verkehrsströme zu optimieren. Dabei bezieht sich Digitalisierung nicht allein auf die Supply Chain von und zu den Häfen bzw. auf die Abwicklung in den Häfen. Vielmehr sollten die Häfen auch andere, am Hafen operierende Akteure einbeziehen (u.a. Terminals, Transportunternehmen), um am Ende lückenlose Prozesse gestalten zu können.

Beide Seiten begrüßen die Digitalisierung ihrer Häfen und die Kooperation der niederländischen und 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.

ad 5)

Duurzaamheid in de binnenscheepvaart

A. Netwerk van milieuvriendelijke locaties voor energievoorziening

Tegen de achtergrond van het Klimaatakkoord van Parijs is er voor de binnenscheepvaart een duidelijke rol weggelegd bij een duurzame invulling van de mobiliteit om de klimaatverandering tegen te gaan. Te dien einde moet de binnenscheepvaart samen met het spoorwegverkeer een duurzaam alternatief bieden voor het vrachtvervoer over de weg. Tegelijkertijd kan er gekozen worden voor een duurzame aandrijving door het gebruik van alternatieve brandstoffen. Met het oog op het gebruik van die milieuvriendelijkere brandstoffen moeten niet alleen de schepen omgebouwd worden, maar dienen er ook voldoende laad- en bunkerstations te worden gerealiseerd. Dat betekent dat aan de scheepvaartroutes een netwerk van milieuvriendelijke locaties voor energievoorziening gecreëerd moet worden waar schepen biobrandstoffen kunnen bunkeren, hun accu's kunnen opladen of hun accu's dan wel waterstof-brandstofcellen kunnen vervangen. Bovendien moeten de schepen tijdens hun verblijf op hun ligplaats op het vaste elektriciteitsnet aangesloten kunnen worden.

Tegen deze achtergrond onderzoeken beide Partijen de mogelijkheden voor een netwerk van laad- en bunkerstations voor alternatieve brandstoffen. Dat onderzoek richt zich in eerste instantie op de hoofdroute voor de scheepvaart op de Rijn tussen Amsterdam, Rotterdam en de binnenhavens in Noordrijn-Westfalen. Op basis van de onderzoeksresultaten zullen de Partijen zich bij de bevoegde instanties sterk maken voor de realisering van een dergelijk netwerk.

ad 5)

Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt

A. Netz umweltfreundlicher Energieversorgungspunkte

Im Kontext des Pariser Klimaabkommens kommt der Binnenschifffahrt eine klare Rolle bei der nachhaltigen Gestaltung der Mobilität zu, um dem Klimawandel entgegenzuwirken. Dabei geht es darum, dass die Binnenschifffahrt gemeinsam mit dem Schienenverkehr eine nachhaltige Alternative zum Straßengüterverkehr bieten kann. Zugleich kann sie die Antriebe durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe nachhaltiger gestalten. Für den Einsatz umweltfreundlicherer Kraftstoffe müssen nicht nur die Schiffe umgerüstet, sondern auch genügend Lade- und Bunkerstationen realisiert werden. Aus diesem Grund muss entlang der Schifffahrtsrouten ein Netz umweltfreundlicher Energieversorgungspunkte geschaffen werden, an denen die Schiffe Biokraftstoffe bunkern, ihre Akkus aufladen oder die Akkus oder Wasserstoff-Brennstoffzellen ersetzen und während des Liegebetriebs an das Landstromnetz angeschlossen werden können.

Vor diesem Hintergrund werden beide Seiten eine gemeinsame Sondierung der Möglichkeiten für ein Netz aus Lade- und Bunkerstationen für alternative Kraftstoffe zunächst entlang der Hauptschifffahrtsroute auf dem Rhein zwischen Amsterdam, Rotterdam und den Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen durchführen. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Sondierung werden die Seiten sich bei den zuständigen Behörden für die Realisierung eines solchen Netzes einsetzen.

B. Prikkel voor emissiearme binnenschepen

Het verlenen van voordelen en het geven van prikkels aan binnenschepen die buitengewoon milieuvriendelijk zijn, is een van de mogelijkheden om de modernisering van de vloot binnenvaartschepen te ondersteunen en te bespoedigen. Daarbij kan het gaan om emissiearme binnenvaartschepen die alternatieve brandstoffen gebruiken, om elektrische schepen of om schepen met een neutralisatie-installatie voor uitlaatgassen (SCR-katalysator, diesel-water-emulsie e.d.). Nederland kent op dit gebied al het project "Green Award". Het betreft een certificaat dat door de onafhankelijke Green Award Foundation aan schepen en rederijen wordt toegekend die aanvullende investeringen in schepen en hun bemanning hebben gedaan om de prestaties qua milieubescherming, veiligheid en kwaliteit te verbeteren. De certificering gebeurt op vrijwillige basis en leidt niet alleen tot een imagoverbetering, maar ook tot korting op de havengelden voor de certificaathouders bij de deelnemende havens (in Nederland).

Beide Partijen wisselen informatie uit over de mogelijkheden om emissiearme binnenschepen te stimuleren. Daartoe worden gesprekken met uiteenlopende belanghebbenden gevoerd en wordt getracht de bereidheid om aan het project deel te nemen, te bevorderen. Daarnaast onderzoeken beide Partijen de mogelijkheden om soortgelijke projecten te implementeren.

B. Anreize für emissionsarme Binnenschiffe

Eine Möglichkeit, die Modernisierung der Binnenschiffsflotte zu unterstützen und zu beschleunigen, bietet die Gewährung von Vorteilen und Anreizen für besonders umweltfreundliche Binnenschiffe. Dies können emissionsarme Binnenschiffe sein, die alternative Kraftstoffe verwenden, Elektroschiffe oder auch solche mit einer abgastechnischen Nachrüstung (SCR-Katalysator, Diesel-Wasser-Emulsion etc.). In den Niederlanden gibt es bereits das Projekt „Green Award“. Green Award ist ein Zertifikat, das von der unabhängigen Green Award Foundation Schiffen und Reedereien erteilt wird, die zusätzlich in das Schiff und die Besatzung investiert haben und so die Leistungen für Umweltschutz, Sicherheit und Qualität verbessert haben. Die Zertifizierung findet auf freiwilliger Basis statt und bietet Vorteile wie eine Imageverbesserung und ein Rabatt auf unter anderem Hafengebühren bei den teilnehmenden Häfen (in den Niederlanden).

Beide Seiten tauschen sich aus über die Möglichkeiten, Anreize für emissionsarme Binnenschiffe zu setzen, führen hierzu Gespräche mit den handelnden Akteuren und wirken darauf hin, dass die Teilnahmebereitschaft erhöht wird. Darüber hinaus prüfen sie Möglichkeiten zur Etablierung ähnlicher Projekte.

ad 7)

Grensoverschrijdend verkeersbeheer in het wegverkeer

Op het gebied van het grensoverschrijdende verkeersbeheer (Cross Border Management) bestaat er al een goede samenwerking tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen, bijv. via de gezamenlijke grensoverschrijdende strategieën voor verkeersbeheer in de corridor Eindhoven-Keulen en Arnhem-Oberhausen. Doel van deze samenwerking is het voorkomen van files en het waarborgen van een hoog niveau van verkeersveiligheid.

Beide Partijen komen overeen deze samenwerking verder te intensiveren en continu te verbeteren. Naast maatregelen voor de regeling van verkeersstromen door telematische installaties op de autowegen, moeten de verkeersdeelnemers in de toekomst ook via relevante berichten in de media en via de verkeersinformatie op de radio op bijzondere, planbare gebeurtenissen worden gewezen wanneer de verwachting is dat die gebeurtenissen aanzienlijke gevolgen zullen hebben voor het grensoverschrijdende verkeer.

ad 7)

Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement im Straßenverkehr

Die Niederlande und Nordrhein-Westfalen arbeiten bereits sehr gut im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrsmanagements (Cross Border Management) zusammen, z.B. durch gemeinsame grenzüberschreitende Verkehrsmanagementstrategien in den Korridoren Eindhoven-Köln und Arnhem-Oberhausen. Die Ziele dieser Zusammenarbeit sind die Vermeidung von Staus und die Gewährleistung eines hohen Verkehrssicherheitsniveaus.

Beide Seiten verständigen sich darauf, diese Zusammenarbeit weiter zu intensivieren und laufend zu verbessern. Neben verkehrlenkenden Maßnahmen durch telematische Einrichtungen auf den Autobahnen sollen die Verkehrsteilnehmer zukünftig auch durch entsprechende Hinweise in den Medien und im Verkehrsfunk auf außergewöhnliche planbare Ereignisse hingewiesen werden, wenn absehbar ist, dass diese erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben werden.

ad 8)

Bespoediging van de planning en het beheer van infrastructurele werkzaamheden

Zowel in Noordrijn-Westfalen als in Nederland worden er aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in het onderhoud en de uitbreiding van de verkeersinfrastructuur. De planning en uitvoering van de noodzakelijke bouwprojecten neemt daarbij veel tijd in beslag. Beide Partijen streven naar een aantoonbare bespoediging van deze activiteiten. Nederland heeft sinds 2010 op basis van de “Crisis en Herstelwet” al ervaring opgedaan met het verhogen van het planningstempo. Op dit moment wordt de wetgeving inzake de ruimtelijke ordening en het milieurecht herzien om deze beter op elkaar af te stemmen. Op federaal niveau buigt het parlement in Duitsland zich ook over een wetsontwerp ter bespoediging van de plannings- en goedkeuringsprocedures op verkeersgebied. De deelstaatregering is in dat verband voornemens om Noordrijn-Westfalen uit te laten groeien tot de deelstaat met de snelste plannings- en goedkeuringsprocedures. Bij bouw- en onderhoudsmaatregelen leidt een beter beheer van infrastructurele werkzaamheden eveneens tot kortere verkeersbeperkingen.

Beide Partijen streven ernaar de uitwisseling van ervaringen over het bespoedigen van de planning voort te zetten en te intensiveren. Het ministerie van Verkeer van de deelstaat Noordrijn-Westfalen is voornemens om opdracht voor een onderzoek te verlenen voor een vergelijking van de relevante wetgeving op het gebied van de planning van het wegennet en de aanbestedingsprocedures in Nederland en Duitsland.

Wat het beheer van infrastructurele werkzaamheden betreft, wordt eveneens gestreefd naar het voortzetten van de informatie-uitwisseling over de wederzijdse praktijken. In Noordrijn-Westfalen wordt op dit moment een Acht-punten-programma uitgevoerd. Dit is bedoeld om verkeersbeperkingen door bouwactiviteiten in omvang en duur te reduceren middels een betere coördinatie van de infrastructurele werkzaamheden en een aangepaste procedure voor de aanbestedingen.

ad 8)

Planungsbeschleunigung und Baustellenmanagement

Sowohl in Nordrhein-Westfalen als auch den Niederlanden wird umfassend in den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert. Die Planung und Baudurchführung notwendiger Projekte nimmt dabei viel Zeit in Anspruch. Beide Seiten möchten zu einer spürbaren Beschleunigung kommen. In den Niederlanden gibt es seit 2010 mit dem „Crisis en Herstelwet“ Erfahrungen mit der Planungsbeschleunigung. Derzeit wird das Planungs- und Umweltrecht mit dem Ziel einer besseren Verzahnung überarbeitet. Auf der Bundesebene in Deutschland ist ebenfalls ein Gesetzentwurf zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich in der parlamentarischen Beratung. Die Landesregierung hat das Ziel formuliert, Nordrhein-Westfalen zum Bundesland mit den schnellsten Planungs- und Genehmigungsverfahren zu machen. Bei Bau- und Erhaltungsmaßnahmen trägt auch ein verbessertes Baustellenmanagement zu einer Verkürzung der Verkehrseinschränkungen bei.

Beide Seiten wollen den Erfahrungsaustausch zur Planungsbeschleunigung weiterführen und intensivieren. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen beabsichtigt, ein Gutachten zu vergeben zum Vergleich des Straßenplanungs- und Vergaberichts in den Niederlanden und Deutschland.

Auch beim Baustellenmanagement wird ein weiterer Informationsaustausch über die gegenseitige Praxis angestrebt. In Nordrhein-Westfalen wird derzeit ein Acht-Punkte-Programm umgesetzt, um mit einer besseren Baustellenkoordination und einem veränderten Procedere bei den Ausschreibungen Verkehrsbeschränkungen durch Baumaßnahmen in Umfang und Dauer zu reduzieren.