

Case study

Logistiek

Mobiliteitsplan 2030

Euregio Rijn – Waal



www.deutschland-nederland.eu



Euregio Rhein - Waal
gemeinsam stärker samen sterker

Euregionaal Mobiliteitsplan 2030

Case study Logistiek

Colofon

Opdracht

Euregionaal Mobiliteitsplan 2030

Case study Logistiek

Opdrachtgever

Euregio Rijn-Waal
mevr. Heidi de Ruiter, dhr. Sjaak Kamps
Emmericher Straße 24,
47533 Kleve
Duitsland



Opdrachtnemer

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
Nederland
+31 (0) 24 420 00 65
info@studioverbinding.nl



IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Hammfelddamm 6
41460 Neuss
Duitsland
+49 (0 21 31) 79 18 92 0
info@igs-ing.de



Jan Oostenbrink | IMCC
Tonny van Leeuwenlaan 21
9731 KH Groningen
Nederland
+31(0) 6 51 33 68 63
info@janoostenbrink.eu



Projectnummer

5807

Auteurs

Rob Boshouwers
Hilde Oudman

Vertalingen

Christopher Vogt
Kirstin Borsbach

Grafisch materiaal

Duplo Studio

Status

Definitief

Datum

Oktober 2022

Het project "Euregionaal Mobiliteitsplan ERW" wordt in het kader van het EU-programma INTERREG Deutschland-Nederland mede mogelijk gemaakt door:



www.deutschland-nederland.eu



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Inhoudsopgave

Colofon	3
Inhoudsopgave.....	5
1. Achtergrond.....	6
1.1 Mobiliteitsplan 2030.....	6
1.2 Use cases.....	7
1.3 Werkwijze.....	8
1.4 Selectie betrokken partijen	8
1.5 Doelstelling	9
1.6 Leeswijzer.....	10
2. Beleidsachtergrond	11
2.1 Vrachtwagenparkeren.....	11
2.2 Multimodale overslagplaatsen	15
3. Grensoverschrijdende samenwerking	20
3.1 Vrachtwagenparkeren.....	20
3.2 Multimodale overslagplaatsen	22
4. Conclusies en aanbevelingen.....	25
Bibliografie	28
Bijlage 1: Deelnemende stakeholders.....	29

1. Achtergrond

1.1 Mobiliteitsplan 2030

De Euregio Rijn – Waal (ERW) is een samenwerkingsverband van 50 Nederlandse en Duitse overheden en instanties rondom de Duits-Nederlandse grens. De Euregio Rijn - Waal heeft als belangrijkste doel het verbeteren en intensiveren van grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie en maatschappij. De ERW brengt partners bij elkaar om gezamenlijke initiatieven te faciliteren en daarmee synergie-effecten te bereiken.



Figuur 1: Het werkgebied van de Euregio Rijn - Waal

1.2 Use cases

Op 10 maart 2022 heeft de Euregioraad het Euregionaal Mobiliteitsplan 2030 vastgesteld. Dit mobiliteitsplan bevat analyses op het gebied van beleid en mobiliteit, geeft ontwikkelingen en trends weer en identificeert kansrijke initiatieven voor grensoverschrijdende mobiliteit en bereikbaarheid. Vijf van deze initiatieven zijn door de Euregioraad geselecteerd om als use cases een eerste aanzet tot realisatie te geven:

- Voorstudie grensoverschrijdende fietstracés;
- Voorstudie grensoverschrijdend hubnetwerk;
- Voorstudie grensoverschrijdende laadinfrastructuur en waterstof-tankpunten;
- Voorstudie multimodale overslagpunten en informatie- en reserveringssysteem vrachtautoparkerplaatsen;
- Voorstudie grensoverschrijdende Mobility-on-Demand.

De bevindingen van deze voorstudies zijn uitgewerkt in een rapportage per thema. Daarbij is tevens aandacht besteed aan mogelijke onderlinge samenhang tussen diverse thema's.

Deze rapportage betreft onderzoek naar logistieke kansen voor grensoverschrijdende samenwerking. Deze use case bestaat uit twee separate onderdelen, die beiden aan bod komen:

Grensoverschrijdende samenwerking voor multimodale overslagpunten

Binnen Euregio Rijn-Waal bevinden zich diverse multimodale overslagpunten langs de verschillende rivieren: Maas, Waal, Rijn, Ruhr en IJssel. Het merendeel van deze overslagpunten zijn relatief klein ten opzichte van leidende overslagpunten, waaronder de haven van Rotterdam en de havens rondom Duisburg en Düsseldorf. Het inventariseren van kansen voor een krachtenbundeling kan bijdragen aan gerichte samenwerking tussen de multimodale overslagpunten, waardoor de internationale concurrentiepositie kan verbeteren.

Informatie- en reserveringssystemen voor vrachtwagenparkerplaatsen

Binnen het werkgebied van de ERW is sprake van een significant transitverkeer via Europese Trans-European Transport Network (TEN-T) corridors. Het TEN-T netwerk bestaat uit verschillende goederenroutes, die per spoor, water en weg het Europese achterland met elkaar verbinden.

Dit groeiende volume aan internationale logistiek gaat samen met een groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Enerzijds om daarmee te voldoen aan verplichtingen omtrent rust- en rijtijden, en anderzijds om de overlast van vrachtwagenparkeren op bedrijventerreinen te beperken. Deze case analyseert de mogelijkheid om een impuls te geven aan de vrachtwagenparkeerplaatsen door het onderzoeken van de mogelijkheid om digitaal informatie te bundelen en een reserveringssysteem te ontwikkelen.

1.3 Werkwijze

Namens de Euregio Rijn - Waal zijn overheden en commerciële partijen uitgenodigd om deel te nemen aan drie bijeenkomsten per thema.

De eerste bijeenkomst had als doel om de partijen kennis met elkaar te laten maken en de doelstellingen per use case vast te stellen. Tevens zijn mogelijk ontbrekende partijen geïdentificeerd, om zodoende een brede diversiteit aan stakeholders te betrekken.

In de tweede sessie werden door de opdrachtnemer analyses van relevante beleids- en realisatie documenten met betrekking tot elk thema gepresenteerd. In gezamenlijk overleg werden synergiën en initiële conclusies vastgesteld.

In aanloop naar de derde en laatste sessie werden mogelijke vervolgstappen en coördinerende partijen per thema vastgesteld, en tijdens de meeting voorgesteld. De conceptrapportage werd door de betrokken partijen beoordeeld en waar nodig aangevuld. Buiten de gezamenlijke sessies om zijn informele contacten geweest met focus op het verzamelen van ontbrekende informatie en het verduidelijken van mogelijke synergiën.

1.4 Selectie betrokken partijen

Tijdens reguliere bijeenkomsten van de Euregioraad is regelmatig de voortgang van elk van de use cases gepresenteerd. Hierbij zijn geïnteresseerde partijen uitgenodigd zich aan te melden voor mogelijk relevante use cases. Vanuit de betrokkenen zelf werden ook additionele partijen aangedragen, die gedurende het proces zich hebben aangesloten bij de diverse use cases.

Bij de samenstelling van de betrokken partijen is gestreefd naar een representatieve afspiegeling van relevante betrokkenen met betrekking tot elk

thema. Hierbij ontstond een gelijkwaardige mix van zowel Nederlandse en Duitse overheden als publieke en private partijen. Bij de totstandkoming van de rapportages en bijbehorende aanbevelingen is de ontvangen input verwerkt tot een onafhankelijke weerspiegeling van de diverse standpunten.

De volgende partijen uit Duitsland en Nederland zijn, mede op basis van hun betrokkenheid bij het Euregionaal Mobiliteitsplan 2030, uitgenodigd voor de sessie van de case logistiek: Van Berkel Logistics, Duisport, Provincie Noord-Brabant, Provincie Limburg, Provincie Gelderland, Stadt Duisburg, Niederrhein IHK, Containerterminal Doesburg, Kreis Wesel, Verkehrsministerium NRW, Rijkswaterstaat, Deltaport en Contargo. Een compleet overzicht van betrokken partijen wordt weergegeven in bijlage 1.

Een aantal van deze partijen nam deel vanwege interesse in beide sub-onderwerpen, ook zijn specifieke partijen benaderd die slechts betrokken waren bij één onderdeel van de case.

Omdat het sub-onderwerp multimodale overslagpunten zich met name richt op overslag van vrachtwagen of trein naar boot of omgekeerd, betreft hier met name overheden en aan havens gerelateerde commerciële partijen. De meeste partijen hebben aan alle sessies deelgenomen.

1.5 Doelstelling

Deze use case bestaat uit twee separate delen met elk een eigen doelstelling.

Informatie- en reserveringssystemen voor vrachtwagenparkeerplaatsen

Het onderzoeken van mogelijkheden het bundelen en beschikbaar stellen van actuele informatie over beschikbare vrachtwagenparkeerplaatsen (en diensten op deze parkeerplaatsen) aan beide kanten van de grens.

Grensoverschrijdende samenwerking voor multimodale overslagpunten

Het inventariseren van kansen voor een krachtenbundeling waardoor een gerichte samenwerking tussen multimodale overslagpunten in beide landen ontstaat.

1.6 Leeswijzer

Deze rapportage geeft weer wat er tijdens de drie sessies en tussentijds bilateraal overleg aan informatie is verzameld en welk resultaat is bereikt. Hiertoe zal in hoofdstuk 2 per onderwerp ten eerste de beleidsachtergrond geanalyseerd worden, waarna in hoofdstuk 3 de mogelijkheden tot grensoverschrijdende samenwerking besproken worden. Deze analyse mondt uit in een aantal conclusies en aanbevelingen, die in hoofdstuk 4 zijn weergegeven.

2. Beleidsachtergrond

2.1 Vrachtwagenparkeren

Binnen transitverkeer maken vrachtwagenparkeerplaatsen een essentieel onderdeel uit van de planning en effectiviteit van transport. Chauffeurs zijn gebonden aan regelgevingen op het gebied van rij- en rusttijden. Hierbij is de beschikbaarheid van vrachtwagenparkeerplaatsen van groot belang. Kwalitatief hoogwaardige truckparking voorkomt verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld parkeren op de vluchtstrook, verbetert de sociale veiligheid bij rustplaatsen en voorkomt criminaliteit (zoals inklimmers, ladingdiefstal). Om deze vrachtwagenparkeerplaatsen optimaal in te zetten, dient inzichtelijk te zijn welke parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Een reserveringssysteem dat inzicht biedt in beschikbare parkeerplaatsen en aangeeft welke faciliteiten beschikbaar zijn, stroomlijnt grensoverschrijdend transitverkeer. Dit voorkomt overlast door geparkeerde vrachtwagens, met name rondom landsgrenzen waar verschillende regels gelden voor de rij- en rusttijden.

Internationaal

Het Trans-European Transport Network (TEN-T) bestaat uit verschillende goederenroutes binnen Europa, dat als doelstelling heeft zowel per spoor, water en weg het Europese achterland met elkaar te verbinden. Een aantal van deze transportcorridors loopt door het werkgebied van de Euregio Rijn – Waal, waardoor de realisatie van vrachtwagenparkeerplaatsen ook vanuit Europees perspectief een belangrijk onderwerp is in deze regio.

In het kader van de TEN-T corridors is het voorzien in de vraag naar voldoende veilige vrachtwagenparkings van belang. Dit blijkt ook uit subsidies die beschikbaar worden gesteld door de Connecting Europe Facility (CEF). Tot 2027 is ruim 25 miljard euro beschikbaar gesteld om projecten die de TEN-T corridors versterken en verbeteren financieel te ondersteunen. Hieronder valt ook subsidie voor veilige truckparking. In 2020 is hiervan ruim 6 miljoen toegekend aan het Nederlandse initiatief Secure NL, dat in vier provincies nieuwe parkings heeft gepland (RVO, 2021).

Nationaal

In Duitsland wordt stevig geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe truckparkings. Vanaf 2021 tot en met 2024 stelt de Duitse overheid 90 miljoen euro beschikbaar voor de aanleg van deze parkeerplaatsen, die ook voorzien moeten zijn van een openbaar systeem dat de huidige bezettingsgraad digitaal bijhoudt (BMVI, 2021). Momenteel worden op diverse plekken in Duitsland pilots uitgevoerd met dergelijke telematicasystemen voor parkeerbegeleiding.

Dat deze investeringen noodzakelijk zijn, blijkt ook uit onderzoek van de Niederrheinische IHK en Universiteit Duisburg (IHK, 2017). De conclusies van dit onderzoek tonen aan dat het groeiende vrachtverkeer logistieke locaties voor grote uitdagingen stelt. Aanbevelingen om dit probleem aan te pakken, zijn:

- Inzet van telematica en parkeerbegeleidingssystemen om informatie over parkeermogelijkheden te verstrekken aan chauffeurs;
- Deze parkeerbegeleidingssystemen dienen:
 - o De huidige bezetting van truckparkings te verzamelen. Voor de implementatie van automatische detectie zijn additionele financiële middelen benodigd voor aanleg en exploitatie;
 - o Deze informatie te ontsluiten voor dispatchers en chauffeurs.

Het onderwerp veilige truckparking maakt een belangrijk onderdeel uit van het Nederlandse MIRT-programma Goederenvervoercorridors in 2018. Desondanks komen middelen voor realisatie van dergelijke initiatieven hoofdzakelijk vanuit CEF en niet vanuit de Rijksoverheid. Zo werd in 2020 een succesvolle CEF subsidieaanvraag gedaan vanuit de provincies Noord-Brabant, Zeeland, Limburg en Zuid-Holland, waarbij 6,5 miljoen euro werd toegezegd voor de realisatie van ruim 1600 vrachtwagenparkeerplaatsen verdeeld over vijf verschillende locaties. Ook in 2019 werd hiervoor een succesvolle aanvraag gedaan; toen betrof het een bedrag van ruim 4 miljoen euro.

In het kader van het eerder genoemde MIRT-programma zijn onder andere Nijmegen en Tiel benoemd als bovengemiddelde logistieke knooppunten die doorontwikkeld moeten worden tot versterkte en verduurzaamde logistieke punten (Topcorridors, sd).

Regionaal

In Duitsland is regionaal beleid en uitvoering rondom truckparkings verdeeld tussen IHK en Land NRW. Na de piek van de coronacrisis heeft NRW wederom stevig ingezet op de uitbreiding van het aantal truckparkings: tussen 2013 en 2020 zijn er circa 2200 nieuwe hoogwaardige parkeerplaatsen aangelegd en staan er nog eens ongeveer 500 extra plaatsen in de planning. Verdragende factoren in dit proces zijn onder andere de juridische- en planprocedures, evenals bewonersparticipatie.

IHK geeft aan dat grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van truckparking wenselijk is. Met name grensregio's zijn regionale brandpunten voor vrachtdiefstal. Voldoende en gemakkelijk toegankelijke parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn ook om deze reden van belang.

In samenwerking met de Universiteit van Duisburg heeft IHK een flyer ontwikkeld die chauffeurs informeert over parkeerplaatsen aan de Nederrijn. Deze "Vrachtwagenparkeerplaatsen aan de Niederrhein" -flyer geeft een overzicht van de parkeerterreinen in de regio, hun voorzieningen en de beschikbare parkeerplaatsen. Het is gericht op vrachtwagenchauffeurs zonder uitgebreide lokale kennis. De flyer is begrijpelijk, zelfs zonder kennis van de Duitse of Engelse taal. Doorontwikkeling van deze flyer voor grensoverschrijdend (digitaal) gebruik biedt extra meerwaarde voor een betere coördinatie van grensoverschrijdend vrachtwagenparkeren.

Provincie Noord-Brabant focust mobiliteitsprogramma SmartwayZ op het ontwikkelen van Connected Transport Corridors (CTC). Deze samenwerking tussen commerciële partijen, Rijk en regio's digitaliseert logistiek om daarmee duurzamer en efficiënter te opereren. In de praktijk houdt dit in dat er advies op maat wordt gegeven over de reis, op basis van verkeersinformatie, beschikbare parkeerplaatsen, en de doorstroming op wegen door middel van de inzet van iVRI's. Daarnaast houdt Provincie Noord-Brabant zich bezig met het ontwikkelen van de eerder benoemde truckparkings waarvoor CEF-subsidie is verkregen.

Hoewel Provincie Gelderland haar 'Gelderse corridor' wil versterken, wordt in de 'Factsheet Gebiedsopgaven Gelderse Corridor' geen prioriteit gegeven aan truckparkings. Wel kan het bedrijfsleven een subsidieaanvraag indienen voor projecten die logistiek in Gelderland duurzamer, schoner en efficiënter maken.

Het eerdergenoemde MIRT-onderzoek naar goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost is een belangrijke pijler voor Provincie Limburg en haar ambities op het gebied van truckparking. In dit MIRT-onderzoek wordt truckparking expliciet benoemd, waarbij de volgende doelstellingen worden geformuleerd:

- Het realiseren van voldoende en veilige truckparking;
- Parkeergedrag van chauffeurs veranderen en stimuleren;
- Voorkomen en wegnemen van overlast op parkeerplaatsen;
- Het onderzoeken van de haalbaarheid van betaald parkeren op verzorgingsplaatsen;
- Het inzetten van ICT en ITS-toepassingen voor transportplanning en informatievoorziening.

Realisatie van truckparkings langs onder andere A73 heeft vertraging opgelopen door een tekort aan financiën. De provincie heeft het Rijk verzocht om bij te dragen aan de realisatie van de parkings.

Vanuit grensoverschrijdend perspectief houdt het platform Mobility NL-NRW zich met dit vraagstuk bezig als onderdeel van Gezamenlijke Werkagenda (Mobility NL-NRW, 2019). Dit samenwerkingsplatform bespreekt bovenstaande onderwerpen en deelt relevante onderwerpen met de betrokken partijen.

Lokaal

Op lokaal niveau speelt de realisatie van truckparking enkel voor gemeenten langs de grens met een doorgaande hoofdweg een rol. Dit zijn immers de locaties die geschikt zijn voor de realisatie van truckparking, of locaties waar momenteel al veel overlast ervaren wordt door een gebrek aan parking.

Binnen het werkgebied van de ERW liggen de doorgaande transitroutes de A12/A3 (Gemeente Zevenaar, Gemeente Duiven, Stadt Emmerich en Kreis Kleve) en A77/A57 (Gemeente Gennep, Gemeente Bergen, Stadt Goch en Kreis Kleve). Daarnaast zijn verscheidene andere grote transitroutes te benoemen binnen het werkgebied van de ERW die niet grensoverschrijdend zijn.

In lokaal verkeers- en vervoersbeleid wordt weinig aandacht besteed aan logistiek en transport en ligt de focus logischerwijs op lokale mobiliteit. Het is echter van belang om in planvorming en samenwerkingen voor truckparking ook de lokale gemeenten en steden te betrekken vanwege de mogelijke huidige of toekomstige overlast voor omwonenden en hun bezwaren daaromtrent. Een gebrek aan voldoende truckparking leidt vaak tot overlast van geparkeerde vrachtwagens op

bedrijventerreinen of binnen bewoond gebied, terwijl de realisatie van truckparkings op enige afstand van de snelweg (bijvoorbeeld op een naastgelegen bedrijventerrein, zoals in Duiven het geval is) tot extra verkeersgeneratie van zwaar verkeer op omliggende wegen leidt.

2.2 Multimodale overslagplaatsen

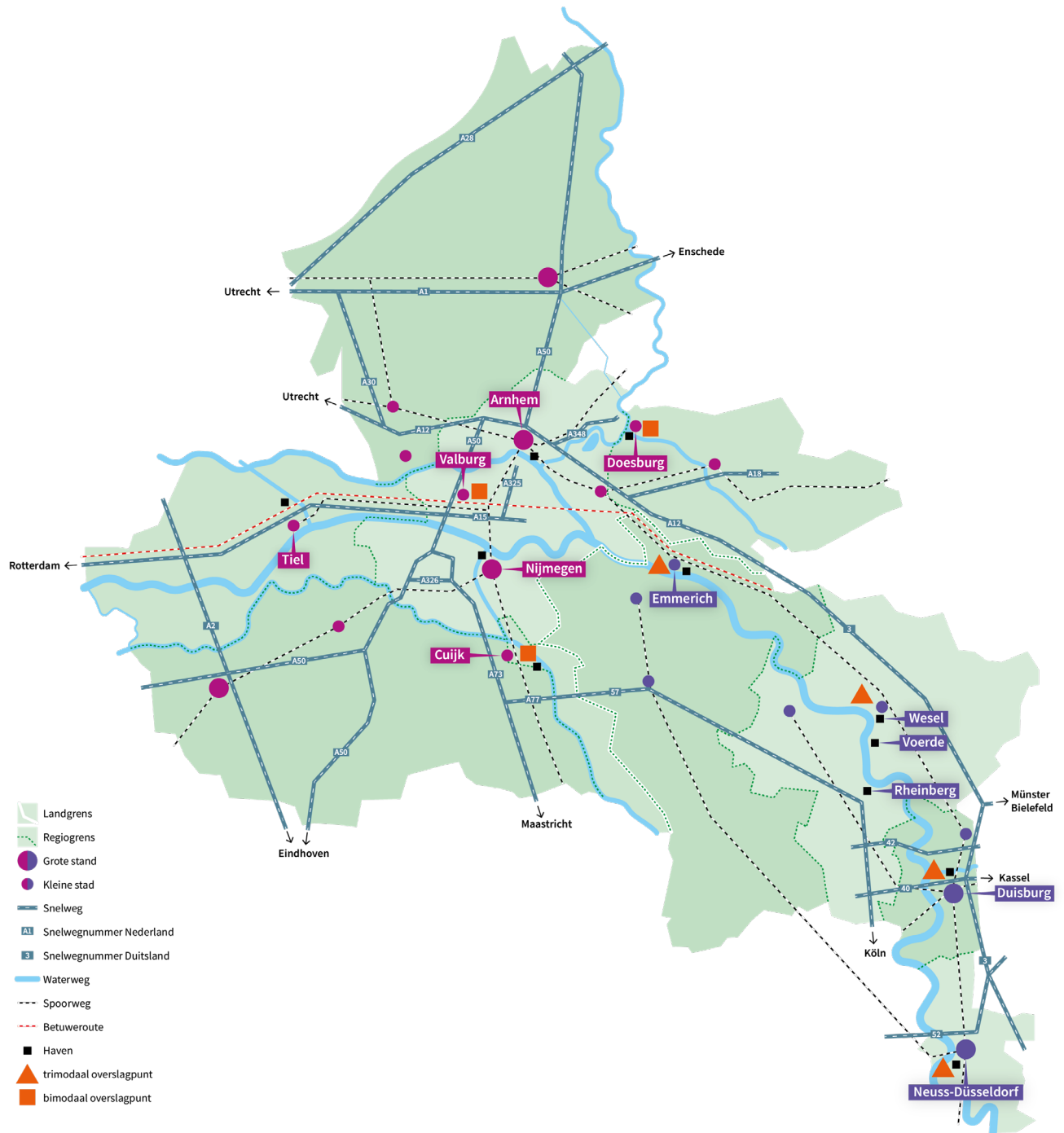
Zowel in Duitsland als Nederland hebben overheden de ambitie om de logistieksector te verduurzamen. Een belangrijke stap hierin is 'van weg naar water', oftewel het vervoeren van meer containers, maar ook stukgoed en bulk via het water. Op één binnenvaartschip kunnen tot 150 vrachtwagenladingen worden vervoerd. Daarnaast wordt er bij het vervoer per binnenvaartschip minder CO₂ uitgestoten in vergelijking met transport via de weg en zijn de kosten van transport over het algemeen lager. Door bundeling van krachten kan deze transitie voor de binnenhavens binnen het werkgebied van de ERW zorgen voor extra efficiëntie, snellere vrachtafhandeling en vergroening van logistiek.

Internationaal

De noodzaak en meerwaarde van het vergroenen en optimaliseren van logistiek, en in het bijzonder de binnenvaart, komt overduidelijk naar voren in Europees beleid. Met name voor de TEN-T corridors wordt geïnvesteerd in verschillende maatregelen die de corridors vergroenen en verduurzamen. De CEF levert hierbinnen financiële bijdragen aan innovatieve projecten.

Daarnaast staan duurzame oplossingen voor de binnenvaart in Europa beschreven in een stappenplan van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, 2022). In deze roadmap wordt toegewerkt naar een grotendeels emissievrije binnenvaart in 2050. Het stappenplan is in maart 2022 gepubliceerd en bevat de doelstellingen, tussentijdse milestones en een uitvoeringsplan om de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 grotendeels te elimineren.

Uit bovenstaande beleidsstukken blijkt dat op Europees niveau veel aandacht en geld beschikbaar is voor de verduurzaming van logistiek en de binnenvaart. Het niveau van deze maatregelen en onderliggend beleid is echter dermate high-level dat de samenwerking tussen binnenhavens op dit internationale niveau geen rol speelt in beleid.



Figuur 2: Overzicht van logistieke knooppunten in ERW

Nationaal

In Duitsland speelt het 'Masterplan Binnenschifffahrt', in mei 2019 door het Ministerie van vervoer en digitale infrastructuur gepubliceerd, een grote rol in de vormgeving van de binnenvaart (BMVI, 2019). Dit Masterplan focust voornamelijk op een milieuvriendelijkere en concurrerendere vloot. Er wordt geen specifieke aandacht besteed aan de rol van binnenhavens in dit document. Om het Masterplan tot uitvoering te brengen, is het 'Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC II)' in het leven geroepen, waarmee kansrijke innovaties voor havens en binnenvaart geïmplementeerd worden. Daarnaast bestaat het verband Hafen NRW. Jan Söncke Eckel van Rhein Cargo is hiervan voorzitter (<https://www.haefen-nrw.de/index.html>).

In de Nederlandse Havennota uit 2020 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020) wordt het belang van samenwerking tussen verschillende havens benoemd. Hierbij ligt de focus vanuit nationaal perspectief op vijf geselecteerde grote havens van nationaal belang, en wordt niet gesproken over samenwerking tussen kleinschaligere binnenhavens. Toch wordt in dit document meermaals de meerwaarde van de binnenhavens benoemd als onderdeel van het logistieke netwerk waarin de grote havens functioneren. De onderlinge samenwerking van binnenhavens komt niet concreet aan bod vanwege de focus op de nationale havens. Toch kan de conclusie die wordt getrokken voor zeehavens ook worden toegepast op binnenhavens:

'Meer havensamenwerking is vanuit een maatschappelijk perspectief aantrekkelijk omdat het tot betere marktprestaties en meer efficiëntie kan leiden. Een gezamenlijke havenregie zal zich richten op een minimaal ruimtebeslag en een optimale benutting van infrastructurele capaciteit en publieke middelen'. (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020)

In het kader van logistieke samenwerking tussen multimodale overslagpunten dient een aantal initiatieven benoemd te worden. Zo werkt de organisatie Topcorridors aan de implementatie van de programma-aanpak Topcorridors oost en zuidoost. Topsector Logistiek is erop gericht om de samenwerking tussen bedrijfsleven, overheid en wetenschap binnen de sector logistiek te verbeteren. New Ways Gelderland is een initiatief van Logistics Valley, een organisatie die logistieke bedrijven in Liemers-Achterhoek, Regio Nijmegen en Rivierenland met elkaar verbindt. Hierbinnen richt New Ways Gelderland zich op de bundeling van vervoersstromen door het anoniem koppelen van

verschillende transportvolumes en bestemmingen. Op basis van deze input ontstaan nieuwe corridors waarbij per verbinding gekeken wordt welke modaliteit het best passend is.

Daarnaast zet de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) zich in voor de internationale concurrentiepositie van de binnenhavens in Nederland. Niet alle binnenhavens aan de Nederlandse zijde van de grens binnen het ERW-werkgebied zijn aangesloten bij de NVB.

Hoewel uit beleidsdocumenten van beide landen blijkt dat de rol van kleinschalige binnenhavens essentieel is, zijn de geformuleerde doelstellingen vooral bedoeld voor een betere samenwerking van grote zeehavens. Het schaalniveau van samenwerkende binnenhavens is te klein voor het niveau waarop de nationale overheden acteren.

Regionaal

Havens binnen de ERW aan Duitse zijde van de grens werken samen in een werkgroep genaamd 'Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen'. Dit is een regionale afdeling van de 'Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)'. De focus in dit verband ligt op het behartigen van de belangen van de leden op politiek niveau binnen NRW.

In 2018 is er een akkoord getekend tussen Land NRW en het Havenbedrijf Rotterdam, waarin nauwere samenwerking vormgegeven is. Hierin komen onder andere de optimalisatie van het achterland en logistieke ketens aan bod. Hoe dit verder is vormgegeven en wat de rol hierin van binnenhavens is, is echter niet bekend. Terwijl Land NRW voor alle binnenhavens aan Duitse zijde van de grens een rol speelt, dient aan Nederlandse zijde de rol van de drie provincies te worden benoemd.

De binnenhavens in Provincie Limburg werken samen onder de naam 'Blueports'. Samen met Rijkswaterstaat en de provincie zelf is in 2021 gewerkt aan een visie op de toekomstbestendigheid, waarbij drie gezamenlijke doelstellingen zijn gepresenteerd (Panteia, 2021):

- Groei van de economische toegevoegde waarde;
- Sterke inzet op verduurzaming;
- Innovatie en digitalisering.

Deze vorm van onderlinge samenwerking toont aan dat er synergie ontstaat wanneer krachten gebundeld worden. Onderwerpen die voor individuele havens te groot of complex zijn, worden in onderling verband succesvol geïmplementeerd.

In de 'Strategische Visie Goederenvervoer' (Provincie Noord-Brabant, 2008) wordt op hoofdlijnen gestreefd naar een duurzamere versterking van het goederenvervoer. De bijbehorende doelstellingen, zoals het versterken van overslagpunten en multimodaliteit, gaan echter niet in op de rol van, en samenwerking tussen de binnenhavens.

In onderzoek van Ecorys in opdracht van Provincie Gelderland (Ecorys, 2016) wordt geconstateerd dat samenwerkingen en bundeling van vervoersstromen lokale bedrijventerreinen een economische impuls kan geven. Concreet moet worden toegewerkt naar een gezamenlijke acquisitie van logistieke stromen, waarvoor kwartiermakers en terminalexploitanten een top-down aanpak dienen te hanteren. In de huidige Factsheet Gebiedsopgaven Gelderse Corridor is deze doelstelling niet terug te vinden. Ook is nog geen sprake van een concrete samenwerking tussen de diverse havens. Ook binnen Logistics Valley is nog geen vergelijkbaar initiatief.

Lokaal

Het lokaal vervoers- en verkeersbeleid besteedt weinig aandacht aan verbetering van samenwerking tussen binnenhavens. Vanwege het interregionale schaalniveau van de beoogde samenwerking, spelen de lokale gemeenten en Kreise hierin geen concrete rol.

3. Grensoverschrijdende samenwerking

3.1 Vrachtwagenparkeren

Bestaande situatie

De beide TEN-T corridors (Rhine – Alpine en Baltic – Adriatic) die door het werkgebied van de Euregio Rijn – Waal lopen, kennen een hoog volume transitverkeer via doorgaande snelwegen. Door dit vrachtverkeer richting het Europese achterland dienen er op deze routes voldoende veilige en goed uitgeruste parkeerfaciliteiten te zijn. Met name de Duitse overheid investeert stevig in de aanleg van specifieke truckparking. De Nederlandse overheid doet hiervoor een beroep op financiële middelen vanuit CEF.

Huidige truckparkings zijn overvol, onveilig, leiden tot overlast en tot onvrede onder chauffeurs. Truckparking vindt plaats op reguliere rustplaatsen langs de snelwegen, waarbij vrachtwagens samen met ander vervoer op niet-afgesloten terreinen verblijven. Voorzieningen beperken zich vaak tot een kleinschalig tankstation met beperkte toilet- en douchefaciliteiten. Er is geen toezicht en eveneens geen inzicht in beschikbare parkeercapaciteit.

Zowel de Duitse overheid als CEF stellen specifieke eisen aan vrachtwagenparking, ofwel Safe and Secure Truck Parking Areas (SSTPA's). Deze eisen geven een duidelijk beeld van de kwaliteitsslag die gemaakt dient te worden op het gebied van truckparking. De gestelde richtlijnen in de Parking Standard van de EU omvatten onder andere een indeling in vier kwaliteitsniveaus, waarbij vrachtwagenparkeerplaatsen aan verschillende vereisten moeten voldoen op het gebied van de perimeter, het parkeerterrein, de in- en uitgang en personeelsprocedures (European Commission, 2018). Op het gebied van beschikbaarheid en reservering wordt de mogelijkheid tot vooraf reserveren genoemd. Om als truckparking het hoogste niveau 'platinum' te behalen, moet er een voortijdige reserveringsmogelijkheid bestaan. Indien dit per app wordt aangeboden, moet het systeem realtime worden bijgewerkt. Deze certificeringsmethode wordt ook wel genoemd naar het orgaan dat zich hiermee bezig houdt: European Secure Parking Organisation (ESPOG). Binnen het werkgebied van de ERW zijn er op dit moment nog geen truckparkings die gecertificeerd zijn conform bovengenoemde normen.

Het Duitse ministerie van Verkeer stelt, naast soortgelijke eisen als EPSORG betreffende sanitair en openingsijden, ook een duidelijke eis wat betreft informatiesystemen: *'de parkeerplaats moet voorzien zijn van (...) een systeem (...) dat de actuele bezettingsgraad registreert en online beschikbaar stelt op de Mobility Data Marketplace (MDM)'*. Deze eis is op alle aan te leggen truck parkings van toepassing.

Gewenste situatie

Inzicht in de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling van vrachtwagenparkeerplaatsen aan beide zijden van de grens ontbreekt momenteel. Door een nauwere samenwerking op verschillende niveaus – bijvoorbeeld tussen IHK en Mobility NL-NRW, kan regelmatig over relevante onderwerpen worden overlegd en vergaarde kennis worden gedeeld.

Kansrijke initiatieven

Duidelijk overzicht van beschikbare hoogwaardige truckparking is versnipperd. Via de website van European Parking Standards is een overzicht te vinden van de gecertificeerde parkeerplaatsen. Aangezien nog maar weinig parkeerplaatsen gecertificeerd zijn conform deze standaarden, is het overzicht logischerwijs erg beperkt. Commerciële partijen zoals Truckparkingeurope.com (onderdeel van LOGPAY) bieden de mogelijkheid om op basis van een ruimere database een parkeerplaats te boeken. Er kan hierbij ook gefilterd worden op certificeringsmethodes, zoals TAPA (afkomstig van de non-profitorganisatie 'Transported Asset Protection Association') en ESPORG (European Secure Parking Organisation).

Daarnaast biedt Bosch door middel van de 'Bosch Secure Truck Parking App' de mogelijkheid om een veilige truckparking te reserveren. In deze app worden echter niet alle locaties vermeld die vindbaar zijn via Truckparkingeurope.com. Hetzelfde is mogelijk via dienstverlener Travis, waarbij gebruik wordt gemaakt van een andere database. Ook TransParking biedt een dergelijke app met een overzicht van locaties. Via deze app kan echter niet gereserveerd worden.

Uit bovenstaande overzicht blijkt dat het ontbreekt aan een eenduidige logische centrale plek. Op basis van initiatieven zoals centrale verkeersinformatie dient een systeem ontwikkeld te worden, waarmee een duidelijk en betrouwbaar overzicht wordt gegeven van hoogwaardige parkeerplaatsen.

Hierin ligt een kans voor de bestaande werkgroep in het kader van Mobility NL-NRW. Deze aanpassing dient op bovenregionaal niveau doorgevoerd te worden. De daadwerkelijke implementatie ligt in handen van commerciële partijen, waarbij de bovenregionale partners van ERW – te weten de drie provincies en Land NRW – deze ontwikkeling kunnen sturen en de regie kunnen voeren.

3.2 Multimodale overslagplaatsen

Bestaande situatie

Binnen het werkgebied van ERW bevinden zich 11 binnenhavens, die onderdeel uitmaken van een groter, internationaal en fijnmazig waterwegennetwerk. Hierin zijn de grotere zeehavens, zoals Rotterdam en Antwerpen, de belangrijkste locaties van bestemming en vertrek. Binnen dit netwerk zijn de binnenhavens verantwoordelijk voor verdere doorvoer van goederen naar deze zeehavens of doorvoer het binnenland in, in een straal van ca. 30 kilometer rondom de desbetreffende haven. Deze binnenhavens opereren steeds vaker multimodaal. Exploitatie van deze havens is in handen van commerciële partijen, waardoor kostenefficiëntie, capaciteit en tijdsgebondenheid belangrijke factoren zijn.

De grotere waterwegen binnen de ERW maken onderdeel uit van de TEN-T corridors Rhine – Alpine en Baltic – Adriatic. Vanwege het belang van deze corridors, besteedt Europa veel aandacht aan de optimalisatie en verduurzaming ervan door middel van het subsidieprogramma CEF. Ook op nationaal niveau is de optimalisatie van waterwegen als alternatief voor vervoer over de weg een belangrijk onderwerp. Vervoer via het water is immers efficiënter en duurzamer vanwege de lagere CO₂-uitstoot.

Door deze ontwikkelingen ontstaat geleidelijk een nieuwe rol voor de binnenhavens, waarbij ze een bredere functie kunnen vervullen dan enkel overslag van goederen. Als logistieke hub vervult de multimodale overslagplaats allereerst nog steeds een essentiële rol in de bevoorrading van de lokale omgeving en fungeert de overslagplaats als logistiek knooppunt waarbij regionale goederen worden verzameld en doorgestuurd naar internationale bestemmingen. Dit kan verder worden aangevuld door de integratie van nieuwe innovaties zoals waterstoftankpunten en als mogelijkheid tot het ontlasten van de zeehavens.

Grensoverschrijdende samenwerking

Goede samenwerking tussen havens is van groot belang. Binnen de landsgrenzen van Duitsland en Nederland weten partijen elkaar deels al goed te vinden. Ook werken de grotere (zee)havens onderling reeds nauw samen.

De grensoverschrijdende samenwerking tussen binnenhavens is nog beperkt. Dit kan veroorzaakt worden doordat veel energie wordt besteed aan samenwerking binnen het eigen land. Ook lijkt delen van informatie tussen de havens beperkt te worden door gebruik van verschillende systemen en software.

Tijdens de bijeenkomsten in het kader van deze use case was het lastig om vertegenwoordiging van de havens aan tafel te krijgen. Via bilateraal overleg is beperkt contact verkregen. Met de kleinere havens in Duitsland is het na meerdere pogingen vooralsnog niet gelukt om contact te maken.

De haven van Duisburg (Duisport) werkt vooral samen met havens in het westen van Nederland. De haven geeft aan dat zonder samenwerking een verhoging van de efficiëntie en de energietransitie niet mogelijk is. Zij hecht groot belang aan de intermodale vervoersketen: verschuiving van het verkeer van de weg naar spoor en water. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor digitale verbinding van de havens om transparantie in de bevoorradingsketen te stimuleren. Ook zoekt zij samenwerking op het gebied van waterstof en waterstofderivaten om het achterland adequaat van groene producten te voorzien.

Wat samenwerking betreft geven zij aan dat er talrijke Interreg-projecten zijn geweest die veel succes hebben gehad. Er is echter meer ondernemingszin en politieke wil nodig om transparantie te verkrijgen. Dit is de enige manier om efficiëntie te bereiken in de toeleveringsketen.

Logistieke knelpunten

Een knelpunt in de binnenvaart is het eigendom van containers bij rederijen. Containers dienen vaak teruggebracht te worden naar de haven van herkomst waardoor lege containers vervoerd worden. Het vervoer van lege containers staat haaks op het verduurzamen van vervoer.

Ook is nog weinig aandacht voor de benodigde infrastructuur bij verduurzaming. Zo is weinig inzicht in voorziene locaties van laadpunten voor schepen aangedreven door elektriciteit of waterstof. Voor dit onderwerp is synergie met de use case grensoverschrijdend dekkend laadinfrastructuur.

Gewenste situatie

Om de binnenhavens optimaal te ontwikkelen tot multimodale overslagpunten met een regionale functie en tot efficiënt onderdeel van de (inter)nationale logistieke keten, is het van belang om onderlinge samenwerking tussen binnenhavens te optimaliseren. Hierdoor kunnen goederenstromen verduurzaamd en geoptimaliseerd worden, wordt de positie van de individuele binnenhavens verstevigd en worden op nationaal en internationaal niveau de gezamenlijke belangen behartigd. Deze samenwerking kan op verschillende manieren worden vormgegeven, zowel praktisch als beleidsmatig. De onderstaande kansrijke initiatieven zijn onder andere aangedragen door Provincie Gelderland en de samenwerkende havens Nijmegen en Tiel.

Kansrijke initiatieven

Efficiënte benutting capaciteit

Een kansrijk onderwerp voor samenwerking is efficiënt gebruik van ruimte op schepen. Deze ongebruikte ruimte ontstaat vaak door beperkt aanbod in de haven van vertrek, maar kan ook voortkomen uit beperkingen door laag water op deeltrajecten. Door samenwerking tussen havens kan de beschikbare capaciteit van binnenvaartschepen efficiënter worden benut. Deze vorm van samenwerking is nu nog gefocust op kleinere regionale partijen. Grotere partijen in Duitsland zijn interessant om aan te haken.

Gezamenlijke reservering slots

Een andere reden voor samenwerking, voor kleinere havens, is het samen aanbieden van grotere aantallen containers in grote havens zoals Rotterdam. Schepen met grotere aantallen containers maken meer kans op te reserveren "slots" in de haven, waardoor schepen sneller worden gelost en geladen.

Koppeling ICT-systemen

Implementatie van gemeenschappelijke ICT-systemen die goed aan elkaar gekoppeld zijn of kunnen worden, waar informatie en data-uitwisseling in eerste instantie voorop staat, is een eerste stap naar een nauwere samenwerking tussen havens. Stroomlijning van de ICT maakt onderlinge afhandeling van transacties en vrachten makkelijker en draagt daarmee bij aan de synergie tussen multimodale overslagplaatsen.

Uniforme veiligheidseisen

Een veilige afhandeling van de goederenstromen staat voorop. Binnenhavens zijn drukke plaatsen met veel activiteiten. Vaak vindt er ook veel uitwisseling plaats met de lokale woonomgevingen. Het veiligheidsaspect speelt voor alle binnenhavens een grote rol. Het is belangrijk om hierin samen een duidelijke en herkenbare visie neer te leggen, zodat havengebieden veiliger worden door middel van universeel herkenbare aspecten. Het verdient aanbeveling om dit niet alleen regionaal, maar ook landelijk en internationaal te implementeren.

Gezamenlijke PR en profilering

Om meer slagkracht te krijgen richting ministeries en de markt, zal een duidelijke profilering van de binnenhavens moeten worden opgezet met een goede PR en marketingcampagne. Wanneer de krachten hierbij gebundeld worden, ontstaat een eenduidiger beeld en kunnen campagnes met meer exposure worden geïmplementeerd voor een voordeliger tarief dan wanneer dit door ieder bedrijf individueel wordt vormgegeven.

Inzetten op Modal Shift

Met name in het kader van slim en schoon goederenvervoer lijkt bundeling van goederen en de juiste keuze van modaliteit van eminent belang. Om deze modal shift te bewerkstelligen, moet gekeken worden waar meerwaarde kan worden behaald en wat dat betekent voor het verminderen van CO₂-uitstoot en het verbeteren van luchtkwaliteit.

Deze modal shift dient regionaal gestimuleerd te worden. Daarbij verwachten commerciële partijen dat regulerende maatregelen worden getroffen door overheden waarmee de transitie van vervoer over de weg naar water kan worden versneld. Het voorbeeld van de West-Brabant corridor laat zien dat samenwerking tussen havens meerwaarde kan bieden, omdat dit bijdraagt aan snellere afhandeling van schepen in de Rotterdamse haven. Provincie Gelderland heeft een modal shift makelaar in dienst die de havens daarbij kan helpen.

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1 Informatie- en reserveringssystemen voor vrachtwagenparkeerplaatsen

Zowel in Duitsland als in Nederland lijkt de realisatie van truckparking voldoende aandacht te krijgen. Er lopen verschillende initiatieven en er wordt onderzoek gedaan. Er zijn reeds in beperkte mate reserverings- en informatiesystemen beschikbaar, deze initiatieven zijn echter versnipperd en er ontbreekt een centraal gecoördineerde aanpak met coherente informatie.

Deze systemen moeten gebundeld en verbeterd worden om chauffeurs meer zekerheid te geven dat er op een bepaalde parkeergelegenheid ook echt een plaats beschikbaar is. Daarbij moet niet alleen aandacht zijn voor de capaciteit van de parkeerplaats maar ook de beschikbare voorzieningen op basis van één duidelijke normeringsstandaard. Ook dienen deze tools internationaal bruikbaar en toegankelijk zijn. Dit vraagt om de betrokkenheid van stakeholders met internationale connecties, om dit onderwerp op de juiste plek te laten landen. Onder andere de drie provinciën, Rijkswaterstaat en Land NRW kunnen een rol spelen bij het aanjagen van dit onderwerp op een hoger bestuurlijk niveau.

Ook zijn er mogelijkheden om brancheorganisaties zoals IHK aan te haken bij het platform Mobility NL-NRW, om zo de grensoverschrijdende samenwerking te stroomlijnen met alle partijen die zich hiermee bezig houden. Geadviseerd wordt om praktische afstemming rondom informatievoorziening te laten plaatsvinden, zodat chauffeurs coherent worden geïnformeerd over de parkeersituatie aan beide zijden van de grens.

Technologisch gezien is het ontwikkelen van een systeem met actuele informatie over beschikbare vrachtwagenparkeerplaatsen en faciliteiten haalbaar. Dit wordt bewezen door reeds bestaande aanbieders zoals Truckparkingeurope.com. Om deze diensten grensoverschrijdend aan te bieden, dient gewerkt te worden aan het bundelen van informatie vanuit dergelijke initiatieven en de verdere implementatie van truckparking met gedigitaliseerde capaciteitsmonitoring op strategische locaties. Dit onderwerp dient op (inter)nationaal niveau onder de aandacht te worden gebracht door partijen zoals de provincies en Land NRW.

4.2 Grensoverschrijdende samenwerking voor multimodale overslagpunten

De samenwerking tussen de verschillende multimodale overslagpunten binnen landsgrenzen is goed te noemen. Door de samenwerking grensoverschrijdend te realiseren, ontstaat synergie in het fijnmazige netwerk van binnenhavens en kan gezamenlijk gewerkt worden aan sterkere commerciële voorstellen richting de grotere partijen zoals zeehavens. Daarnaast draagt onderlinge samenwerking bij aan realisatie van de ambitie om het vervoer over het water efficiënter en duurzamer te laten verlopen.

Als eerste stap hierin wordt geadviseerd om de sessies die op uitnodiging van de ERW zijn gehouden te gebruiken als vliegwiel om de grensoverschrijdende samenwerking door te zetten. Het initiatief hiertoe ligt bij de multimodale overslagpunten. Overheden en instanties zoals IHK kunnen ondersteuning bieden door introducties en het identificeren van financiële middelen om de samenwerking op gang te brengen. Geadviseerd wordt om een werkgroep te formeren van havens binnen de ERW om gezamenlijke onderwerpen op te pakken. Een voorbeeld van regionale samenwerking is Logistics Valley met daarbinnen het “kansen voor water” initiatief (<https://www.logisticsvalley.nl/nl/nieuws/kansen-voor-water-het-alternatief>).

Tot slot verdient het aanbeveling om overheden deze ambitie duidelijker te laten uitspreken. Toegang tot aanwezige kennis en advies dient duidelijk kenbaar gemaakt te worden, zoals de Nederlandse Modal shift regeling en de aanwezigheid van de model shift makelaar van Provincie Gelderland. Daarnaast kan met het opstellen van regulerende maatregelen de overgang van vervoer over de weg naar vervoer per schip en trein worden versneld.

Bibliografie

- BMVI. (2019). *Masterplan Binnenschifffahrt*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- BMVI. (28. juni 2021). *Ministerium startet Förderung für mehr Lkw-Parkplätze*. Von [www.bmvi.de](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/neue-foerderung-lkw-parkplaetze.html): <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/neue-foerderung-lkw-parkplaetze.html> abgerufen
- Ecorys. (2016). *Naar een gedragen visie*. Rotterdam: Ecorys.
- European Commission. (2018). *Standard for safe and secure truck parking areas*. Brussels: European Commission.
- IHK. (2017). *Ruhender Verkehre richtung steuern*. Bönen: Druck & Verlag Kettler GmbH.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2020). *Havennota 2020 - 2030*. November: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Mobility NL-NRW. (2019). *Gezamenlijke werkagenda voor de samenwerking op het gebied van mobiliteit en verkeer*. Zwolle: Mobility NL-NRW.
- Panteia. (2021). *Toekomstbestendigheid Blueports*. Zoetermeer.
- Provincie Noord-Brabant. (2008). *Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer*. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.
- RVO. (26. mei 2021). *Met CEF subsidie bouwen we fullservice truckparkeerplaatsen*. Von [www.rvo.nl](https://www.rvo.nl/praktijkverhalen/met-cef-subsidie-bouwen-we-fullservice-truckparkeerplaatsen): <https://www.rvo.nl/praktijkverhalen/met-cef-subsidie-bouwen-we-fullservice-truckparkeerplaatsen> abgerufen
- Topcorridors. (kein Datum). *Programma Goederenvervoercorridors*. Von www.topcorridors.nl: <https://www.topcorridors.com/default.aspx> abgerufen
- Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. (2022). *Roadmap der ZKR*. Straatsburg.

Bijlage 1: Deelnemende stakeholders

Naam organisatie	Land
Autobahn GmbH	Duitsland
Containerterminal Doesburg	Nederland
Deltaport	Duitsland
Duisport	Duitsland
Kreis Wesel	Duitsland
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer (IHK)	Duitsland
Provincie Gelderland	Nederland
Provincie Limburg	Nederland
Samenwerkende havens Nijmegen – Tiel	Nederland
Stadt Duisburg	Duitsland
Van Berkel Logistics	Nederland



provincie limburg



Provincie Noord-Brabant

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Apeldoorn



GROENE
METROPOOL
REGIO ARNHEM
NIJMEGEN



Niederrheinische Industrie-
und Handelskammer
Duisburg · Wesel · Kleve zu Duisburg



Wirtschaftsförderung
Kreis Kleve GmbH

