

## **Gemeinsame Absichtserklärung zur Erarbeitung einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“**

### **Einleitung**

Der Rhein ist die leistungstärkste Wasserstraße der europäischen Union und die Binnenschifffahrt ist in Nordwest-Europa besonders bedeutend. Die Binnenschifffahrt ermöglicht einen besonders wirtschaftlichen, klimafreundlichen und sicheren Transport und hat genügend freie Kapazitäten zur Entlastung des Straßenverkehrs. Auf dem Rhein finden etwa 40 Prozent der Binnenschifffahrtstransporte in der europäischen Union statt. Dazu kommen weiter etwa 30 Prozent des Wasserstraßensystems der Niederlande, Belgiens und Nordfrankreichs. Diese Binnenwasserstraßen sind zusammen mit der Rhone und der Saône in Frankreich Teil des neuen Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridors von Rotterdam und Antwerpen bis Marseille und Genua. Dieser Verkehrskorridor ist Lebensader des wichtigen europäischen Wirtschaftsraumes, in dem 70 Mio. Menschen leben und erhebliche Teile des europäischen Bruttosozialproduktes erwirtschaftet werden. Der Rhein von Rotterdam bis Basel ist das verkehrliche Rückgrat des Korridors, welcher über die Maas, die IJssel und den Twente-Kanal, das Westdeutsche Kanalsystem, die Mosel sowie den Neckar mit vielen anderen Wirtschaftszentren per Wasserstraße verbunden ist.

Im Interesse einer nachhaltigen und zugleich wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt, die den künftigen Klimaschutzanforderungen genügt, ist ein geschlossenes Auftreten aller entscheidenden und beteiligten Akteure unabdingbar.

### **Bestehende Kooperationen**

Seit 2013 setzen sich die Rheinanrainer-Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Rahmen der gemeinsamen „Länderkonferenz Rhein“ für die Belange der Schifffahrt im Rheinstromgebiet als klimafreundliche und sozialverträgliche Transportalternative und bedeutender Wirtschaftsfaktor für Deutschland ein. Dazu gehört auch, dass die bestehende Ausrichtung der Güterverkehrsströme auf die belgischen und niederländischen Seehäfen in der deutschen Verkehrspolitik die reale Relevanz bekommen sollen. In einem gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraum machen Verkehre bekanntlich nicht an Grenzen halt. Das gilt für die deutschen Binnenländer am Rhein, die Niederlande und Flandern in ganz besonderer Weise. Die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) sind für das Hinterland entlang des Rheins wichtige Tore zur Welt. Gleichzeitig haben die Binnenhäfen wichtige Hubfunktionen für die niederländischen und belgischen Nordseehäfen. Nordrhein-Westfalen und seine Nachbarn, die Niederlande und die Region Flandern, verbindet eine enge Partnerschaft, die durch eine kontinuierliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit auch im Bereich Schifffahrt gekennzeichnet ist. Dazu gehört auch ein enger Austausch mit den niederländischen Provinzen Gelderland, Limburg, Nord-Brabant, Overijssel und Südholland.

Den Häfen kommt eine bedeutende Rolle bei der Transformation der Schifffahrt in Richtung Klimaneutralität und als nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende zu. Der Port of Rotterdam hat beispielsweise mit zahlreichen Unternehmen zur Dekarbonisierung der Schifffahrt aufgerufen und die Politik aufgefordert dafür zu sorgen, dass das emissionsfreie Schiff bis zum Jahr 2030 zur Standardlösung wird. Im Duisburger Hafen entsteht das erste klimaneutrale Terminal. Ambitionierte

Klimaziele, innovative Projekte und Kooperationen untereinander, wie zum Beispiel die Zusammenarbeit des Port of Rotterdam mit der Duisburger Hafen AG und weiteren Rheinhäfen zu Digitalisierung und Nachhaltigkeit, liefern einen wichtigen Beitrag für die Wettbewerbsfähigkeit des „Systems Wasserstraße“ von Reedern, Häfen und Wasserstraßeninfrastrukturverantwortlichen. Wegweisende Projekte, wie beispielsweise das Joint Venture „RH2INE“ (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence), das eine grenzüberschreitende Wasserstoffinfrastruktur entlang des ehemaligen Rhein-Alpen-Korridors für einen klimaneutralen Güterverkehr unterstützt, zeigen, dass ein umfassender Korridoransatz und gemeinsame Anstrengungen öffentlicher und privater Akteure erfolgversprechend sind. Dies zeigt auch der Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit „Rhein-Alpen-Korridor“. Er dient der Erleichterung und Förderung der territorialen Kooperation seiner Mitglieder sowie die gemeinsame Stärkung und Koordinierung der integrierten Raumentwicklung entlang des multimodalen Rhein-Alpen-Korridors aus regionaler und lokaler Perspektive. Die niederländische Kooperation im Bereich des Gütertransports: „GVC Goederenvevoerscorridor / Topcorridors“ die sich um den Aufbau von Clean/Green Energy Hubs für die Binnenschifffahrt kümmert, zeigt welche Synergieeffekte aus einem konsequenten Korridoransatz gewonnen werden können.

Dieses Band gilt es mit weiteren Akteuren zu stärken und den Zusammenhalt aus dem Herzen Europas heraus von den ARA-Häfen bis nach Basel zu festigen und unter Einbindung der Wirtschaft und aller entscheidenden Akteure voneinander zu lernen.

### **Bestehende klimapolitische Ziele**

Die Europäische Union und die Schweizer Eidgenossenschaft haben sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu sein, um damit ihre Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris zu erfüllen. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die internationale Organisation, die seit 1815 die Freiheit und Sicherheit auf dem Rhein gewährleistet, strebt Vergleichbares an. Innerhalb der europäischen Union müssen gemäß dem europäischen Klimaschutzgesetz hierfür die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 1990 um 55 Prozent sinken. Die in diesem Zusammenhang von der Europäischen Kommission erarbeitete „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ sieht unter anderem vor, dass der Anteil der Binnenschifffahrt am europäischem Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 um 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 50 Prozent steigen soll.

Das Königreich Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, die Republik Frankreich, das niederländische Königreich, die Schweizer Eidgenossenschaft, die Bundesländer, Kantone, Regionen und Provinzen, die Kommunen sowie die ZKR, die Häfen, die Unternehmensverbände und die Unternehmen haben teilweise unterschiedliche Ambitionen bei der Klimaneutralität und unterschiedliche Etappenziele mit jeweils eigenen Schwerpunkten auf dem Weg zum großen Ziel der Klimaneutralität. Aber, sie eint das große Ziel! Nicht alles kann und muss bei dieser gemeinsamen Kraftanstrengung vereinheitlicht und abgestimmt werden. Aber wenn Regierungen und Wirtschaft sich gemeinsam über ihre jeweiligen Möglichkeiten verständigen, ihre jeweilige Verantwortung ernst nehmen und einen gemeinsamen Pfad beschreiten wollen, werden aus Unterschieden Gemeinsamkeiten. Den Eigentümerinnen der Häfen – hier insbesondere den Kommunen – und Profiteuren sicherer, zuverlässiger und klimagerechter Logistikketten für ihre lokale und regionale Wirtschaft kommt dabei eine Vorbildfunktion zu.

### **Gemeinsame Absichten**

Unter Berücksichtigung des Vorgenannten, erklären die Partnerinnen und Partner ihre Absicht, in der „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ ein entsprechendes mittel- und langfristiges Regel- und Anreizsystem für alle genannten Beteiligten bis zu den Jahren 2030 und 2050 zu beschreiben. Damit funktionierende „Business Cases“ entstehen, sollen die jeweiligen politischen wie ökonomischen Anstrengungen der Partnerinnen und Partner genannt werden, um klimagerechte Technologien, ausreichend Umschlagsflächen sowie gute Genehmigungsprozesse in einem Level-Playing-Field des „Systems Wasserstraße“ zu entwickeln, immer mehr zur Verfügung zu stellen und zu finanzieren. Allen Akteuren des „Systems Wasserstraße“ soll letztlich eine Vision für eine nachhaltige Schifffahrt auf dem Rhein zur Verfügung stehen, welche Erwartungssicherheit schafft, dass dauerhaft funktionierende und klimagerechte Logistikketten bestehen, die die Versorgungssicherheit von Bevölkerung und Wirtschaft gewährleisten.

Die Unterzeichnenden erklären sich bereit,

1. die Erarbeitung einer „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ innerhalb der nächsten 12-15 Monate nach Unterzeichnung aktiv zu unterstützen, in der Ziele und Maßnahmen zur Erreichung von klimagerechten Logistikketten via Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie zur Steigerung des Verkehrsanteils/des Modal Splits der Binnenschifffahrt um mindestens 25 Prozent ausgearbeitet werden.
2. in drei Arbeitsgruppen mit zu den Themen
  - Häfen (z.B. Digitalisierung, Infrastruktur, Erleichterung der Aufstellung für die Energiewende, Anreizsystem für klimafreundliche Schiffe),
  - Antriebe und Flotte (z.B. Pilotprojekte zur Technologieerprobung, Standardisierung, Business Case, Finanzierung, Begleitung der Etablierung und Akzeptanz von Schiffszertifizierungen) und
  - Logistikketten (z.B. Digitalisierung, KV-Terminals, Verladerverantwortung) in vertraulicher und wertschätzender Zusammenarbeit Vorschläge für einen Rahmen zu erarbeiten, in dem das „System Wasserstraße“ auf dem Rhein klimagerecht werden kann;
3. einen bedarfsorientierten Umfang an Sitzungen (mindestens drei halbtägliche Termine pro Arbeitsgruppe) nach vorheriger Abstimmung zwischen den Beteiligten festzulegen;
4. einen offenen Wissensaustausch zu pflegen und gesammelte Erfahrungen in den Erarbeitungsprozess einzubringen, um möglichst viele Synergien zu schaffen;
5. nach Bedarf zur Unterstützung des Erarbeitungsprozesses schriftliche Informationen und Unterlagen auszutauschen;
6. die Zuständigkeit für die Koordinierung und Verwirklichung der in dieser Gemeinsamen Absichtserklärung genannten Aktivitäten der Zusammenarbeit unter enger Einbindung aller Beteiligten auf das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu übertragen.

## **Schlussbestimmungen**

Diese Absichtserklärung findet ab dem Tag ihrer Unterzeichnung Anwendung.

Die „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ soll bis 2030 nach den von den Unterzeichnenden erarbeiteten Regeln terminiert sein. Diese Gemeinsame Absichtserklärung ist eine zielorientierte und nicht einklagbare Anstrengungs- und keine Ergebnisverpflichtung. Die Unterzeichnenden sind sich einig, dass die Erklärungen rechtlich nicht durchsetzbar sind und dass keine verbindlichen finanziellen Verpflichtungen daraus resultieren.

Die Unterzeichnenden beabsichtigen eine jährliche Bewertung und streben bis 2030 sichtbare

Ergebnisse an, insbesondere in Bezug auf die Erfüllung einer Reihe von Grundvoraussetzungen für die oben genannten Ziele. Die Maßnahmen sollen als Etappenziel geeignet sein, den Weg Richtung vollständige Klimaneutralität in 2050 zu erleichtern.

Die Unterzeichnenden handeln im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Befugnisse.

Diese Absichtserklärung kann jederzeit im gegenseitigen Einvernehmen aller Unterzeichnenden geändert werden; Änderungen sollen schriftlich festgehalten werden. Jeder Unterzeichnende kann die Zusammenarbeit nach dieser Gemeinsamen Absichtserklärung durch schriftliche Erklärung beenden.

Sämtliche im Zusammenhang mit dieser Gemeinsamen Absichtserklärung stehende Meinungsverschiedenheiten zwischen den Unterzeichnenden sollen durch Konsultationen beigelegt werden.

Diese Gemeinsame Absichtserklärung wurde in deutscher, niederländischer und französischer Sprache unterzeichnet. Alle Sprachfassungen sind gleichwertig.

**[ggf. Liste der unterzeichnenden Partner und Partnerinnen dieser Absichtserklärung]**

Unterzeichnet in Düsseldorf am 5. September 2024.

Für .....

[Name]

[Funktion]

...

Gemeenschappelijke intentieverklaring voor de ontwikkeling van een  
"Perspectief voor een duurzame Rijnvaart 2030".

**Inleiding:**

De Rijn is de meest drukstbevaren waterweg in de Europese Unie en de binnenvaart is vooral in Noordwest-Europa van bijzonder belang. De binnenvaart maakt bijzonder economisch, klimaatvriendelijk en veilig vervoer mogelijk en heeft voldoende vrije capaciteit om het wegvervoer te ontlasten. Ongeveer 40% van het binnenvaartvervoer in de Europese Unie vindt plaats over de Rijn. Daar komt bovenop nog ongeveer 30% van het waterwegvervoer in Nederland, België en Noord-Frankrijk. Samen met de Rhône en de Saône in Frankrijk maken deze binnenwateren deel uit van de nieuwe Northsea-Rhine-Mediterranean -corridor van Rotterdam en Antwerpen naar Marseille en Genua. Deze transportcorridor is de levensader van deze belangrijke Europese economische ruimte, waar 70 miljoen mensen wonen en die een aanzienlijk deel van het bruto nationaal product van Europa genereert. De Rijn van Rotterdam naar Basel vormt de ruggengraat van het transport in de corridor, die via de Maas, de IJssel en het Twentekanaal, het West-Duitse kanaalsysteem, de Moezel en de Neckar met vele andere economische centra over waterwegen is verbonden.

In het belang van een duurzame en tegelijkertijd concurrerende binnenvaart die voldoet aan toekomstige eisen op het gebied van klimaatbescherming, is een gezamenlijke aanpak van alle belangrijke en belanghebbenden spelers essentieel.

**Bestaande samenwerkingsverbanden**

Sinds 2013 zetten de Rijnsoeverstaten Baden-Württemberg, Hessen, Noordrijn-Westfalen en Rijnland-Palts zich in het kader van de gemeenschappelijke "Länderkonferenz Rhein" (conferentie van de Duitse Rijnsoeverdeelsstaten) in voor de belangen van de scheepvaart in het Rijnstroomgebied als klimaatvriendelijk en sociaal aanvaardbaar vervoersalternatief en als belangrijke economische factor voor Duitsland. Dit betekent ook dat de bestaande oriëntatie van goederenvervoersstromen op de Belgische en Nederlandse zeehavens een reële relevantie moet krijgen in het Duitse vervoersbeleid. In een gemeenschappelijke Europese economische ruimte is het bekend dat transport niet stopt bij de grenzen. Dit geldt met name voor de Duitse binnenlandse deelstaten langs de Rijn, Nederland en Vlaanderen. De ARA-havens (Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen) zijn belangrijke toegangspoorten tot de wereld voor het achterland langs de Rijn. Tegelijkertijd hebben de binnenhavens belangrijke hubfuncties voor de Nederlandse en Belgische Noordzeehavens. Noordrijn-Westfalen en zijn burens, Nederland en Vlaanderen, zijn verbonden door een nauw partnerschap dat wordt gekenmerkt door een continue en vertrouwensvolle samenwerking, ook in de scheepvaartsector. Dit omvat ook een nauwe uitwisseling met de Nederlandse provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant, Overijssel en Zuid-Holland.

Havens hebben een belangrijke rol te spelen in de transformatie van de scheepvaart naar klimaatneutraliteit en als duurzame knooppunten voor de energietransitie.

De Port of Rotterdam, bijvoorbeeld, heeft samen met tal van bedrijven opgeroepen tot het decarboniseren van de scheepvaart en aan de politiek gevraagd om ervoor te zorgen dat emissievrij

varen de standaardoplossing wordt tegen 2030. In de haven van Duisburg wordt de eerste klimaatneutrale terminal gebouwd. Ambitieuze klimaatdoelstellingen, innovatieve projecten en onderlinge samenwerking, zoals bijvoorbeeld de samenwerking tussen de Port of Rotterdam met de Duisburger Hafen AG en andere Rijnhavens op het gebied van digitalisering en duurzaamheid, leveren een belangrijke bijdrage aan het concurrentievermogen van het "systeem waterwegen" van rederijen, havens en beheerders van waterweginfrastructuur. Baanbrekende projecten, zoals het joint venture "RH2INE" (Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence), dat een grensoverschrijdende waterstofinfrastructuur langs de voormalige Rhine-Alpine corridor voor klimaatneutraal goederenvervoer ondersteunt, laten zien dat een uitgebreide corridorbenadering en gezamenlijke inspanningen van publieke en private belanghebbenden veelbelovend zijn. Dit wordt ook aangetoond door de Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking Rijn-Alpen. Deze groepering faciliteert en bevordert de territoriale samenwerking van haar leden en de gezamenlijke versterking en coördinatie van een geïntegreerd ruimtelijke ontwikkeling langs de multimodale Rhine-Alpen-corridor vanuit een regionaal en lokaal perspectief. De Nederlandse samenwerking op het gebied van goederenvervoer: "GVC Goederenvevoerscorridor / Topcorridors", die zich bezighoudt met de ontwikkeling van Clean/Green Energyhubs voor de binnenvaart, laat zien welke synergie-effecten een consistente corridorbenadering kan opleveren.

Het is belangrijk om deze band met nog meer stakeholders te versterken en de samenhang vanuit het hart van Europa van de ARA-havens tot Basel te verstevigen en van elkaar te leren met betrokkenheid van het bedrijfsleven en alle relevante spelers.

### **Bestaande klimaatbeleidsdoelen**

De Europese Unie en de Zwitserse Bondsstaat hebben zich ten doel gesteld om in 2050 klimaatneutraal te zijn om aan hun verplichtingen in het kader van het Akkoord van Parijs te voldoen. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), het internationaal organisatie die sinds 1815 zorgt voor vrijheid en veiligheid op de Rijn, streeft iets soortgelijks na. Volgens de Europese klimaatwet moet de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de Europese Unie in 2030 met 55 procent zijn verminderd ten opzichte van 1990. De "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit" die de Europese Commissie in dit kader heeft opgesteld, bepaalt onder andere dat het aandeel van de binnenvaart in het Europese vervoersvolume met 25 procent moet toenemen in 2030 en met 50 procent in 2050.

Het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse Republiek, het Koninkrijk der Nederlanden, de Zwitserse Confederatie, de deelstaten, kantons, gewesten, regio's en provincies, de gemeenten en de CCR, havens, branchorganisaties en bedrijven hebben deels verschillende ambities voor klimaatneutraliteit en verschillende mijlpalen, elk met hun eigen prioriteiten op weg naar het grote doel van klimaatneutraliteit. Maar ze zijn verenigd door het grote doel!

Niet alles kan en moet gestandaardiseerd en afgestemd worden in deze gezamenlijke inspanning. Maar als overheden en bedrijfsleven tot een gemeenschappelijk inzicht komen over hun respectievelijke mogelijkheden, hun respectievelijke verantwoordelijkheden serieus nemen en een gemeenschappelijk pad willen volgen, zullen verschillen overeenkomsten worden. De eigenaren van de havens - in het bijzonder de gemeenten - en de begunstigden van veilige, betrouwbare en klimaatvriendelijke logistieke ketens voor hun lokale en regionale economieën, hebben hier een voorbeeldfunctie te vervullen.

## **Gemeenschappelijke intenties**

Rekening houdend met het bovengenoemde verklaren de partners van het "Duurzaam Rijnvaartperspectief 2030" hun intentie om voor de middellange en lange termijn tot 2030 en 2050 te komen tot een overeenkomstig regelgevings- en stimuleringssysteem voor alle betrokken partijen. Om functionerende "business cases" te laten ontstaan, moeten de respectieve politieke en economische inspanningen van de partners worden benoemd om klimaatvriendelijke technologieën, voldoende overslaggebieden en adequate vergunningsprocedures in een level playing field van het "systeem waterwegen" te ontwikkelen, steeds meer beschikbaar te worden en te financieren. Voor alle bij het "systeem waterwegen" betrokken partijen moet uiteindelijk een visie beschikbaar komen voor een duurzame scheepvaart op de Rijn die betrouwbaarheid borgt in de verwachting dat blijvend functionerende en klimaatvriendelijke logistieke ketens bestaan die de bevoorradingsszekerheid voor de bevolking en de economie garanderen.

De ondertekenaars verklaren zich bereid om

1. de ontwikkeling van een "Duurzaam Rijnvaartperspectief 2030" in de komende 12-15 maanden na ondertekening actief te ondersteunen, waarin doelen en maatregelen worden ontwikkeld om klimaatvriendelijke logistieke ketens via de binnenvaart op de Rijn te realiseren en het vervoersaandeel/modal split van de binnenvaart met ten minste 25 procent te verhogen.
2. in drie werkgroepen op de thema's
  - Havens (bijv. digitalisering, infrastructuur, ondersteunen en faciliteren positionering energietransitie, stimulerings/incentive systeem klimaatvriendelijke schepen),
  - aandrijfssystemen en vloot (bijv. pilotprojecten voor het testen van technologie, standaardisatie, business case, financiering, ondersteuning voor het opstellen en accepteren van scheepscertificaten) en
  - logistieke ketens (bijv. digitalisering, CT-terminals, verantwoordelijkheid van de verlader) in vertrouwelijke en waarderende samenwerking voorstellen uit te werken voor een kader waarbinnen het "systeem waterwegen" op de Rijn klimaatvriendelijk kan worden;
3. na voorafgaand overleg tussen de deelnemers een vraaggericht afgestemde omvang van bijeenkomsten vast te stellen (ten minste drie bijeenkomsten van een halve dag per werkgroep);
4. een open kennisuitwisseling te onderhouden en de opgedane ervaring in het ontwikkelingsproces in te brengen om zoveel mogelijk synergieën te realiseren;
5. indien nodig schriftelijke informatie en documentatie uit te wisselen ter ondersteuning van het ontwikkelingsproces;
6. de verantwoordelijkheid voor de coördinatie en uitvoering van de in deze gemeenschappelijke intentieverklaring genoemde samenwerkingsactiviteiten met nauwe betrokkenheid van alle belanghebbenden over te dragen aan het ministerie van Milieu, Natuurbescherming en Verkeer van de deelstaat Noordrijn-Westfalen (MUNV NRW),

## **Slotbepalingen**

Deze intentieverklaring is van toepassing vanaf de dag van ondertekening.

De uitvoering van het “Duurzaam Rijnvaartperspectief 2030” moet in 2030 afgerond zijn volgens de regels die de ondertekenaars hebben opgesteld. Deze gemeenschappelijke intentieverklaring is een doelgerichte en niet-afdwingbare inspanningsverplichting en geen resultaatsverplichting. De ondertekenaars komen overeen dat de verklaringen niet juridisch afdwingbaar zijn en dat er geen bindende financiële verplichtingen uit voortvloeien.

De ondertekenaars hebben de intentie om jaarlijks een evaluatie uit te voeren en streven naar zichtbare resultaten tegen 2030, in het bijzonder met betrekking tot het vervullen van een aantal basisvereisten voor de bovenvermelde doelstellingen. De maatregelen moeten geschikt zijn als mijlpaal om de weg naar volledige klimaatneutraliteit in 2050 te vergemakkelijken.

De ondertekenaars handelen binnen het kader van hun verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

Dit intentieverklaring kan te allen tijde met wederzijdse instemming van alle ondertekenaars worden gewijzigd; wijzigingen worden schriftelijk vastgelegd. Elke ondertekenaar kan de samenwerking in het kader van dit intentieverklaring schriftelijk beëindigen.

Elk meningsverschil tussen de ondertekenaars in verband met deze intentieverklaring zal door middel van overleg opgelost worden.

Deze Intentieverklaring is ondertekend in het Duits, Nederlands en Frans. Alle taalversies zijn gelijkwaardig.

[Lijst van partners die deze intentieverklaring ondertekenen, indien van toepassing].

Ondertekend in Düsseldorf op 5 september 2024.

Voor .....

[Naam]

[Functie]