Spoorstrategie Haven van Antwerpen

Koen Cuypers
Adviseur Mobiliteit

Port of Antwerp

Organisatie van de Antwerpse haven

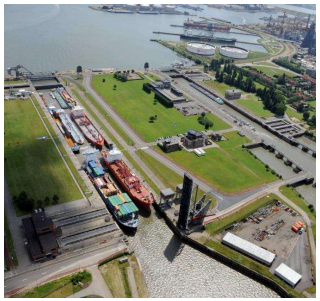
Het Havenbedrijf Antwerpen is een NV van publiek recht dat instaat voor:

Beheer van infrastructuur:

- Dokken
- Bruggen
- Sluizen
- Kaaimuren
- Gronden

Verkeersmanagement van de schepen

Marketing & branding van de haven

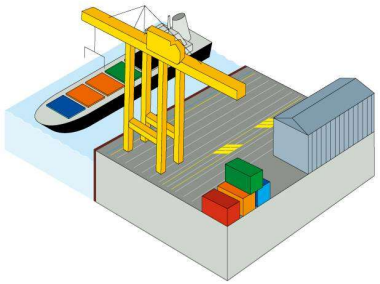


Port of Antwerp

Organisatie van de Antwerpse haven

De privébedrijven beheren de superstructuur en voeren de commerciële activiteiten:

- Terminals
- Kranen
- Uitrusting
- Magazijnen



Port of Antwerp

Een zeehaven is meer dan een transithub

Zeehavens zijn partner in de mondiale logistieke ketens

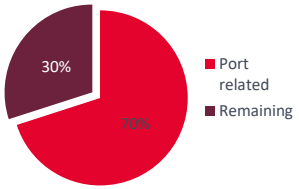
Competitie met andere havens op basis van logistiek en transport netwerk

Klanten willen een “totaaloplossing” voor hun logistieke ketens

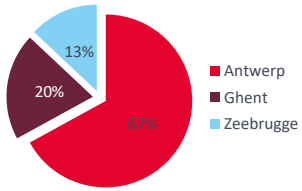
Port of Antwerp

Spoorvolumes havens

Rail transport



Port-related volumes



- Haven gerelateerde spoorvolumes (totaal): ongeveer 30 miljoen ton
- Antwerpen: 56% intermodaal, 44% conventioneel

Port of Antwerp

Spoorvervoer in de haven van Antwerpen

2021: ongeveer 22,5 miljoen ton (netto)

Tot 140 goederentreinen per dag (33.500 totaal)

56% intermodaal, 44% conventioneel

>1000 km sporen in de haven (publiek + privaat)

26 havenspoorsecties (bundels)

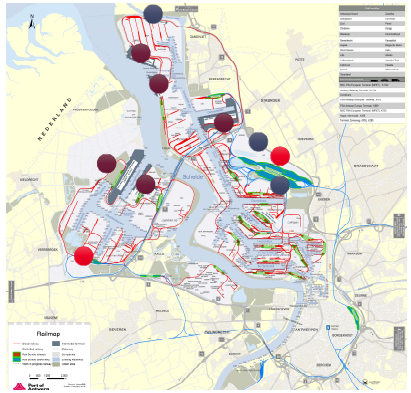
8 intermodale spoorterminals

Vormingsstation Antwerpen-Noord

- Capaciteit van 4.000 wagons / dag
- 850.000 wagons per jaar

Port of Antwerp

Spoorinfrastructuur in de haven van Antwerpen



- Belangrijke Rangeerstations
- Maritieme Intermodale terminals
- Continentale intermodale terminals

Port of Antwerp

Beheer spoorverkeer in de Haven van Antwerpen

Geen directe betrokkenheid in operaties: private spoorbedrijven, traffic management bij Infrabel;

Geen superstructuur (sporen, signalisatie, terminals): in Antwerpen een mix van publieke (Infrabel) en private (terminals)ondernemingen;

Het Havenbedrijf voorziet wel in de publieke infrastructuur (gronden, bruggen, beddingen,…);

Spoorinfrastructuur in het havengebied historisch voorzien door de Belgische staatsspoorwegen (NMBS), nu Infrabel;

Vele sporen op private concessies zelfs nu nog eigendom van Infrabel, maar dat is een “uitdovende” situatie.

→ “landlord” havenmodel

Port of Antwerp

Historiek beheer spoorinfrastructuur

Conventie 5 december 1871 tussen Belgische staat, stad Antwerpen en NMBS

- Spoorinfrastructuur in haven wordt aangelegd, beheerd en betaald door nationale spoorwegmaatschappij;
- Ook op concessies;
- Uitzondering: sporen op (sommige) (petro-)chemische sites (≠ concessies);

Havendecreet (Vlaamse regering) van 2 maart 1999 (uitvoeringsbesluit 31 oktober 2001);

- Havenbedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor de aanleg van de spoorzaten op grondgebied haven;
- Gronden worden gratis ter beschikking gesteld en noodzakelijke grondwerken (drainage, funderingen, bruggen) uitgevoerd;

Port of Antwerp

Spoor infrastructuurbeheer in Antwerpen

Gedeelde verantwoordelijkheid Havenbedrijf - Infrabel

INFRABEL Right On Track

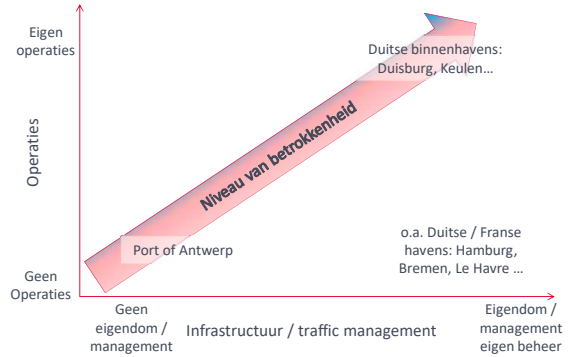
- Eigenaar van de sporen
- Bouw en onderhoud sporen
- Traffic management / rijpaden
- Operationeel / regelgeving / tarieven

Port of Antwerp

- Eigenaar van de gronden
- Grondwerken (drainage, funderingen, …)
- Bruggen, andere (haven) infrastructuur, …

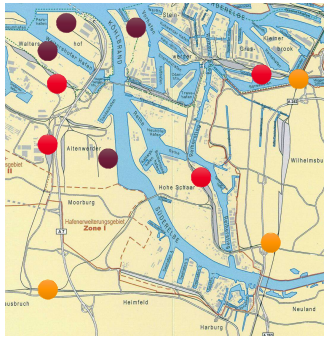
Port of Antwerp

Niveau van betrokkenheid van havens in spooroperaties



Port of Antwerp

Overzicht Hafen Hamburg

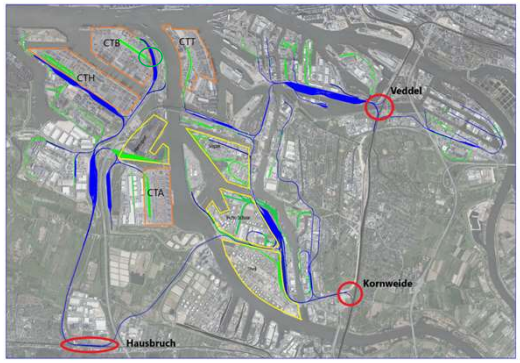


- 300 km sporen
- +/- 150 spoorondernemingen
- 47 miljoen ton per spoor (marktaandeel > 30%)
- Havenbedrijf Hamburg beheert de spoorinfra op haar grondgebied (“Hafenbahn”)

- Rangeerstations
- Container terminals
- Overgavepunt eigen – nationaal netwerk

Port of Antwerp

Haven Hamburg



Terminals are managed and operated by private enterprises

- 4 container terminals
- selection of bulk terminals

Railway infrastructure

- HPA´s railway infrastructure
- 77 Private sidings (railway infrastructure of private enterprises)
- Network transfer point between HPA and DB Netz
- Network transfer point between HPA and CTB (example)

Hafen Hamburg

Historisch (1866) valt spoorinfrastructuur in de haven onder de stad Hamburg;

Sinds 2005 is de “Hafenbahn”, een 100% dochter van het Havenbedrijf (HPA), verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de spoorinfrastructuur, capaciteitstoewijzing en traffic management;

“Hafenbahn” voert geen eigen spooroperaties uit;

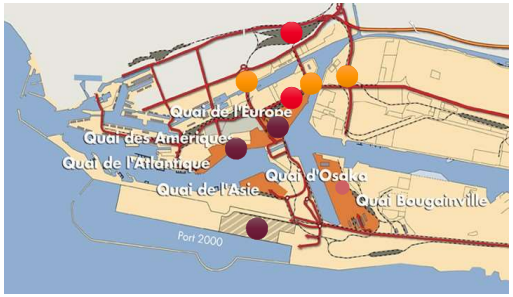
Zij zijn, net zoals de andere Duitse infrastructuurbeheerders (vb DB Netze) onderworpen aan de Europese / Duitse regels inzak toegang en gebruik van spoorinfrastructuur;

Voor het gebruik van de infrastructuur, betalen de spoorwegmaatschappijen een vergoeding;

Vooral tijdsgebonden toegangsgelden (>< rijpadvergoedingen);

Grote spoorinvesteringen worden door het parlement van de deelstaat Hamburg goedgekeurd en gefinancierd;

Overzicht Port du Havre



- 200 km sporen
- 8 spoorondernemingen
- 3,5 miljoen ton per spoor
- Havenbedrijf Le Havre (GPMH) verantwoordelijk voor de spoorinfra op haar grondgebied

- Rangeerstation
- Container terminals
- Overgavepunt

Port du Havre

Tot 2008, spoorinfrastructuur volledig onder het beheer van SNCF / RFF;

Decreet van augustus 2005: gefaseerde overdracht (>2008) van havenspoorinfrastructuur aan de respectievelijke autonome havenbedrijven;

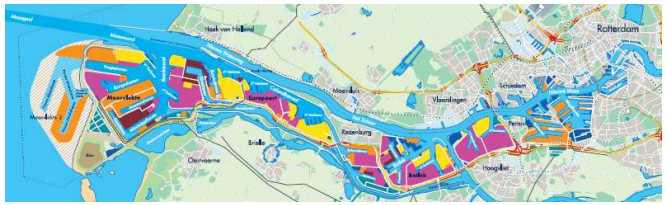
Havenbedrijven kregen de vrijheid om zelf het beheermodel te kiezen: Le Havre koos voor een gemengd model:

- Beheer uitbesteed aan SNCF Infrastructuur;
- Onderhoud door private onderneming;
- (>< Dunkerque: volledig beheer uitbesteed aan Europorte / Eurotunnel)

Investeringen worden betaald uit de globale (meerjarige) investeringsportefeuille die door de centrale Franse overheid worden toegekend;

Voor het gebruik van de spoorinfrastructuur wordt er een rijpadvergoeding aangerekend;

Overzicht Haven van Rotterdam



- Sporen onder het beheer van ProRail
- 18 spoorondernemingen
- 22 miljoen ton per spoor

Port of Antwerp

Haven van Rotterdam "KEYRAIL"-case

2008: oprichting Keyrail voor het beheer van de Betuwelijn, inclusief de havenspoorlijn;

ProRail 50%, Havenbedrijf Rotterdam 35%, Havenbedrijf Amsterdam 15%

Primaire opdracht: Capaciteitsverdeling, Traffic management en onderhoud (Betuwelijn)

Achterliggend doel: break-even na 5 jaar;

One-stop-shop voor alle goederenvervoer per spoor op de Betuwelijn en ketenregie (idee was dit uit te breiden tot heel Nederlands net);

Afzonderlijke organisatie wordt opgeheven (01/07/'15) en terug geïntegreerd in ProRail

KEYRAIL

Port of Antwerp

Conclusie beheermodel spoorvervoer

Verschillende systemen in Europa voor wat betreft het beheer van sporen in de havens.

Mogelijke voordelen van een geïntegreerd model (cfr Frans, Duits):

- Betere afstemming haven- en spoorontwikkeling (infrastructuur);
- Grotere betrokkenheid, gericht beleid mogelijk;
- Geïntegreerd traffic management, ICT-port community systemen,…

Maar ook bedenkingen:

- Afsplitsen havenspoorinfrastructuur van rest van het netwerk: kosten en opbrengsten van het gebruik van de infrastructuur?
- Problematiek coördinatie tussen haven- en achterland? (cfr. Keyrail);
- Bepaalde doelstellingen kunnen ook bereikt worden zonder integratie?

→ Momenteel onderzoek naar "alternatieve" beheersvormen

Port of Antwerp

Waarom beleid ten gunste van spoor?

Competitieve positie	• Verbinding met strategische achterlandregio's • Vergroten marktaandeel • Vrijwaren keuze transport
Maatschappelijke verantwoordelijkheid	• Promotie duurzame transportmodi • Vrijwaren groeimogelijkheden haven

Port of Antwerp

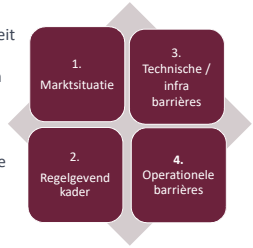
Maar spoorvervoer

Moeilijke marktomstandigheden voor het spoor
van/naar Belgische havens;

- Spoor belangrijk voor competitiviteit Vlaamse havens
- Te kleine markt, te korte afstanden
- Sterkere competitie andere modi

Zwaar regelgevend kader;

- Rigide regelgeving: moeilijk nieuwe bedrijf op te starten
- Opleiding personeel
- Homologatie materieel (loc's)
- Toepassing KB's spooroperaties buiten rijpad



Bron: Jan Blomme

Technische / infrastructurele problemen;

- Verouderde infra in sommige havenzones
- Lokale capaciteitsproblemen

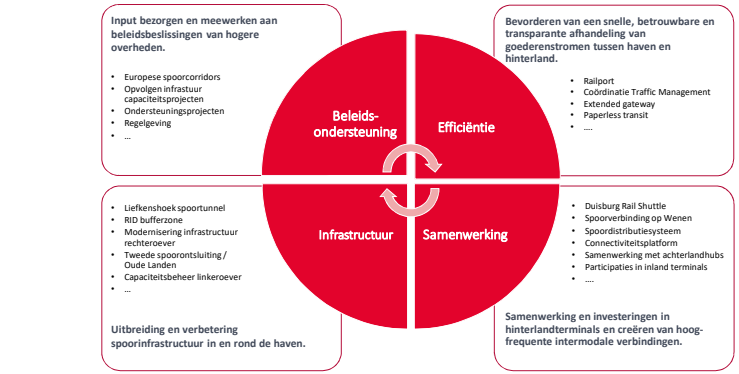
Moeilijke operationele omstandigheden;

- Rail Traffic Management onvoldoende flexibel of niet aanwezig
- Te weinig coördinatie partners (cf. Keyrail Rotterdam, Hafenbahn Hamburg)
- Formele en dure aanvragen rijpaden

Te veel nadruk op infrastructuur, te weinig spelers (competitie) en geen echte langetermijnvisie belanhebbenden

Port of Antwerp

Strategie gebaseerd op 4 pijlers



Port of Antwerp

NV Railport Antwerpen

Zomer 2013: Oprichting Railport Antwerpen NV

Unieke samenwerking tussen haven, terminals en industrie met als doel het spoorverkeer te verbeteren in de haven van Antwerpen

Port of Antwerp · essenscia · Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland Alfaport · Maatschappij Linkerscheldeoever

ANTWERPEN RAILPORT

Port of Antwerp

Port of Antwerp · BELGIAN RAIL FREIGHT FORUM · INFRABEL · ANTWERPEN RAILPORT

Een visie voor het spoor in de haven van Antwerpen

Naar een verdubbeling van het aandeel goederen per spoor tegen 2030

UITDAGING VANDAAG

Vrachtvervoer over de weg in België
is goed voor driekwart v/d transportmarkt

Dit veroorzaakt verschillende problemen:

CO_2

CO_2-uitstoot, luchtvervuiling, …

Hierdoor halen we de klimaatdoelstellingen **niet**

Filedruk, verkeersdoden, …

Positie België als logistieke draaischijf van Europa bedreigd

Negatieve economische impact geschat op 1 à 2% v/h BBP

25

UITDAGING MORGEN

Vrachtvervoer in België en Europa
zal met bijna een kwart stijgen tegen 2030

Deze verwachte groei legt een zware druk op mens, milieu en maatschappij

OPLOSSING

Een **duurzame oplossing** is nodig
Dringend werk maken van de **modal shift**:
goederentransport verschuiven naar het spoor

Het **spoor is een duurzaam alternatief** met heel wat **voordelen**:

milieu-vriendelijker dan wegtransport

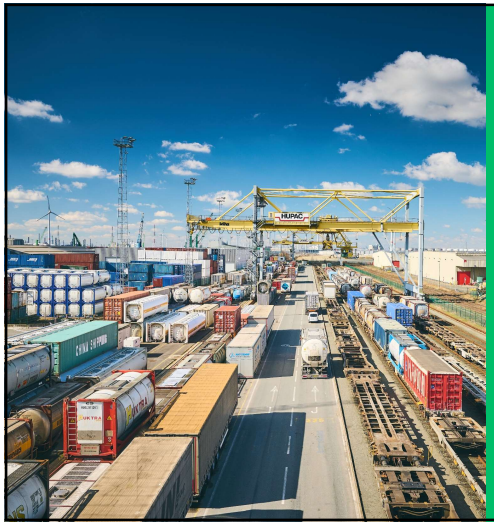
verbruikt **minder energie** dan wegtransport

veroorzaakt minder **verkeersslachtoffers** dan wegtransport

1 goederentrein haalt gemiddeld **50 vrachtwagens** van de weg. Meer goederen per spoor maakt de wegen vrij

Spoor en weg kunnen mekaar helpen. Er zal altijd wegtransport zijn. Streven naar win win situatie. Spoor en weg kunnen mekaar versterken.

27



- Port of Antwerp, Railport en Infrabel willen een **voortrekkersrol** spelen in de **modal shift**.
- Eind 2019 **ondertekening** van **samenwerkingsakkoord** tussen Port of Antwerp, Railport en Infrabel

DOEL › Aandeel **goederen per spoor verdubbelen** van 7 naar 15%

SPOORVISIE

28

Spoorvisie

Samenwerkings-akkoord

PIJLER 1	PIJLER 2	PIJLER 3	PIJLER 4	PIJLER 5	PIJLER 6
Verkeerssturing	Parkeerbeleid	Trieerheuvel	Investeringen	Toekomstgerichte spoorinfrastructuur	Dienstvoorziening

PIJLER 7
IT - Platform

29

SPOORVISIE

PIJLER 1 Verkeerssturing
PIJLER 2 Parkeerbeleid
PIJLER 3 Trieerheuvel
PIJLER 4 Investeringen
PIJLER 5 Infrastructuur vd toekomst
PIJLER 6 Dienstvoorziening
PIJLER 7 IT-Platform

VERKEERSSTURING

UITDAGING: Gebrek aan overzicht

OPLOSSING: Ketencoördinatie
→ **Afstemming tussen verschillende schakels** in de logistieke keten. (spoorwegondernemingen (SO's), havenbedrijven, verladers, terminals en infrastructuurbeheerder)

Centrale rol voor Infrabel, in het bijzonder voor:

- Informatie-uitwisseling tussen de verschillende stakeholders
- Verdelen van de capaciteit
- Faciliteren flow management

CONCREET:

Concentratie seinhuizen, oprichting van een havencel, realtime rijpaden, testproject bundel D (opvolgen en bijsturen van goederentreinen op basis van info van spoorwegondernemingen)

30

SPOORVISIE

PIJLER 1 Verkeerssturing
PIJLER 2 Parkeerbeleid
PIJLER 3 Trieerheuvel
PIJLER 4 Investeringen
PIJLER 5 Infrastructuur vd toekomst
PIJLER 6 Dienstvoorziening
PIJLER 7 IT-Platform

PARKEERBELEID

UITDAGING:
Haven van Antwerpen = gratis parkeerplaats van Europa
Ten koste van: vlotte doorstroming & spoorcapaciteit

OPLOSSING > Sporen in de haven opdelen in :

Actieve sporen

- Operationeel belangrijke sporen
- Na een aantal uren vrij maken

Parkeersporen

- Reservatie mogelijk voor langere tijd
- Betalend

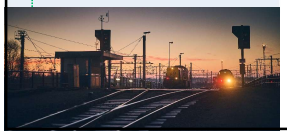
CONCREET:

Vanaf de volgende dienstregeling

31

SPOORVISIE

PIJLER 1 Verkeerssturing
PIJLER 2 Parkeerbeleid
PIJLER 3 Trieerheuvel
PIJLER 4 Investeringen
PIJLER 5 Infrastructuur vd toekomst
PIJLER 6 Dienstvoorziening
PIJLER 7 IT-Platform



TRIEERHEUVEL

Triëren = samenstellen van goederentreinen

UITDAGING:
Automatische trieerinstallatie momenteel **onderbenut en niet rendabel voor SO's**

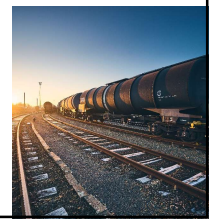
Nochtans **3 tot 6x sneller** dan de klassieke manier van rangeren

OPLOSSING: Efficiënt en neutraal beheer, transparant en concurrentieel in dienst van alle spoorondernemingen

Hierdoor kunnen bedrijven **sneller en goedkoper** goederen-treinen laten samenstellen. Positief voor de modal shift.

Bundeling
= samenwerking om goederen te verzamelen

- Minder treinbewegingen → meer capaciteit
- Modal shift: bedrijven met slechts 1 wagon kunnen spoor gebruiken
- Minder kosten voor de spoorweg-ondernemingen (SO's)



SPOORVISIE

PIJLER 1 Verkeerssturing
PIJLER 2 Parkeerbeleid
PIJLER 3 Trieerheuvel
PIJLER 4 **Investeringen**
PIJLER 5 Infrastructuur vd toekomst
PIJLER 6 Dienstvoorziening
PIJLER 7 IT-Platform

€ INVESTERINGEN

UITGANGSPUNTEN:

Slimme Investeringen met een **maximale impact op de modal shift** voor de zones met het grootste groeipotentieel (= hotspots)

HET INVESTERINGSBELEID MOET:

- Een antwoord bieden op de **toekomstige vervoersvraag**
- Deel uitmaken van een **langetermijns-visie** voor de haven, de toegangen tot de haven en de goederencorridors
- En de juiste infrastructuur (= meest gebruikte) in stand houden.

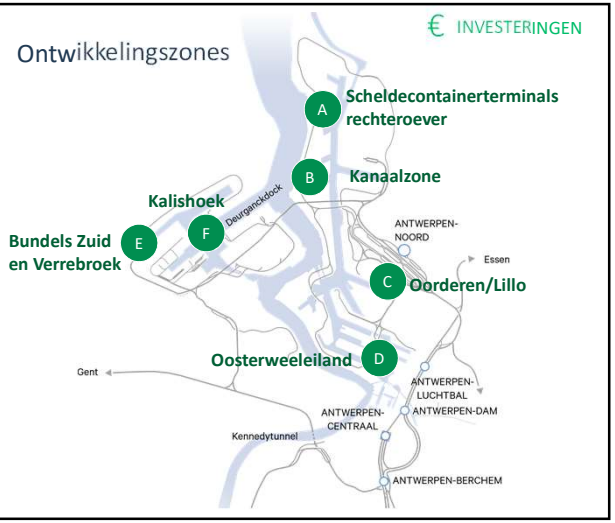
1€ investeren in het spoor brengt 3€ op!

SPOORVISIE

PIJLER 1 Verkeerssturing
PIJLER 2 Parkeerbeleid
PIJLER 3 Trieerheuvel
PIJLER 4 **Investeringen**
PIJLER 5 Infrastructuur vd toekomst
PIJLER 6 Dienstvoorziening
PIJLER 7 IT-Platform

€ INVESTERINGEN

Ontwikkelingszones



SPOORVISIE

PIJLER 1 Verkeerssturing
PIJLER 2 Parkeerbeleid
PIJLER 3 Trieerheuvel
PIJLER 4 Investeringen
PIJLER 5 **Infrastructuur vd toekomst**
PIJLER 6 Dienstvoorziening
PIJLER 7 IT-Platform

INFRASTRUCTUUR VAN DE TOEKOMST

UITGANGSPUNTEN:

- **Meer doen met minder**
- Efficiënte inzet van spoorinfrastructuur

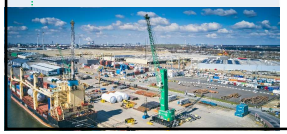
Voorbeeld haven van Hamburg. Daar laden en lossen ze twee keer meer goederen op 4x minder sporen.

OPLOSSING:

- **Vermindering van te onderhouden spoor-infrastructuu**r in onbenutte en onderbenutte zones
  → gerichte inzet van onderhoudsmiddelen
- Onderbenutte zones inrichten als parkeerplaatsen

SPOORVISIE

PIJLER 1 Verkeerssturing
PIJLER 2 Parkeerbeleid
PIJLER 3 Trieerheuvel
PIJLER 4 Investeringen
PIJLER 5 Infrastructuur vd toekomst
PIJLER 6 **Dienstvoorziening**
PIJLER 7 IT-Platform



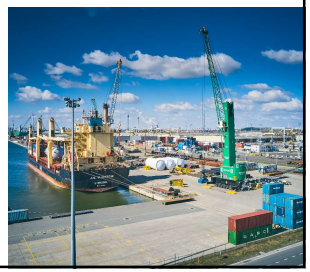
DIENSTVOORZIENING

UITDAGING:

- De haven: nood aan eigen regels voor het beheer spoorvervoer
- Regels die eenvoudig, snel en flexibel aanpasbaar zijn
- Nu gelden in de haven dezelfde regels als op het klassieke reizigersnet
- Wegtransport in de haven heeft ook eigen verkeerscode

OPLOSSING:

- Creatie van een **apart kader voor de haven**
- **Vereenvoudigde procedures en extra flexibilteit** voor de uitvoering van de *first en last mile* (de lokale bedienings-activiteit).



SPOORVISIE

PIJLER 1
Verkeerssturing

PIJLER 2
Parkeerbeleid

PIJLER 3
Trieerheuvel

PIJLER 4
Investeringen

PIJLER 5
Infrastructuur vd toekomst

PIJLER 6
Dienstvoorziening

PIJLER 7
IT-Platform

IT-PLATFORM

INFRABEL

De toekomst is digitaal

Pijlers 1, 2 en 3 kunnen enkel werken m.b.v. een digitaal platform waar iedereen onderling informatie uitwisselt met respect voor de concurrentieregels.

37

Let's modal shift together!

INFRABEL · Port of Antwerp · RAILPORT · BELGIAN RAIL FREIGHT FORUM

Samenwerking tussen Port of Antwerp/Railport en Infrabel is een goede eerste stap richting modal shift

- 50% van het goederenspoor-vervoer in heel België gaat van of naar de haven van Antwerpen.
- Goede opstap naar algemene visie.
- Nationale prioriteit voor het goederenspoorvervoer

Om de spoorvisie te kunnen realiseren is de medewerking en bijdrage van ALLE spelers noodzakelijk