



**Dienst Regulerings van het Spoorwegvervoer en
van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal**

Advies A-2023-04-S betreffende POC “Waaslandhaven Bundel Zuid”

1. Voorwerp van het advies en wettelijke basis

Op 7 juli 2023 werd de Dienst Regulering¹ door Infrabel geconsulteerd over een voorstel tot verbetering van het flow management in de dienstvoorziening Waaslandhaven bundel Zuid². Via een Proof of Concept (POC) wenst Infrabel een nieuwe manier van bundelbeheer te introduceren.

De adviesvraag bestaat uit verschillende onderdelen³, namelijk:

- Het productaanbod;
- Het plaatselijke protocol.

Op 24 juli 2023 vond een overleg plaats tussen Infrabel en de Dienst Regulering. Hierbij werd door de Dienst Regulering voor beide onderdelen verschillende aanbevelingen gemaakt. Hoofdzakelijk het ontwerp van plaatselijke protocol diende aangepast te worden om conform de reglementering te zijn.

Op 4 augustus 2023 maakte Infrabel een aangepaste versie over.

De Dienst Regulering verstrekt dit advies binnen het kader van zijn raadgevende opdracht voorzien in artikel 62, §2 van de Spoorcodex:

*“§ 2. Teneinde zijn raadgevende opdracht te vervullen, doet het toezichthoudend orgaan het volgende:
1° het geeft gemotiveerd advies en doet voorstellen”*

2. Analyse

De voorliggende analyse bestaat uit drie onderdelen. In het eerste onderdeel wordt specifiek het productaanbod behandeld, het tweede deel bespreekt het plaatselijke protocol of het beleid ten overstaan van de spoorwegondernemingen (hierna SO). Tenslotte wordt er nog een aanbeveling gemaakt op basis van vaststellingen gemaakt door de Dienst Regulering in deze analyse.

2.1. Het productaanbod

2.1.1. Te respecteren timing voor de implementatie van de POC

Infrabel wenst de POC toe te passen vanaf 4 september 2023: *“Onze bedoeling is om met de POC officieel te starten vanaf 04/09/2023 (valt samen met de volgende PERT-periode).” (Mail 7 juli 2023)*

¹ Dienst Regulering: De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

² “Waaslandhaven Bundel Zuid”: hierna “Bundel Zuid”

³ Hiervoor werden verschillende ondersteunende documenten overgemaakt: presentatie flow-management 07/07/2023, een aangepast versie bijlage F2 NV en een aangepast plaatselijk protocol actiezone Antwerpen Waaslandhaven.

De Dienst Regulering is van oordeel dat Infrabel de POC kan toepassen vanaf 4 september 2023 op voorwaarde dat deze geen tarifaire wijzigingen met zich meebrengt. Indien dit het geval zou zijn dienen de termijnen opengenoemen in het KB Infraheffing⁴ gerespecteerd te worden.

De voorgestelde wijzigingen (POC):

De aanpassingen die Infrabel wil doorvoeren in de POC betreffen het wijzigen van het aantal uren per productmix (rangeren, kortparkeren, langparkeren) (versie 4 augustus 2023).

Productmix sporen 121 tot en met 142:

- De tijd om te rangeren uitgebreid van 48u naar 144u;
- De tijd om kort te parkeren uitgebreid van 144 naar 288u;
- De tijd voor lang te parkeren geldt vanaf 288u.

Productmix sporen 143 tot en met 154:

- De tijd om te rangeren teruggebracht van 48u naar 12u;
- De tijd om kort te parkeren teruggebracht van 144 naar 24u;
- De tijd voor lang te parkeren geldt vanaf 24u.

Productmix sporen 155 tot en met 161:

- De tijd om te rangeren teruggebracht van 48u naar 12u;
- Het product kort parkeren wordt niet aangeboden;
- De tijd voor lang te parkeren geldt vanaf 12u.

Analyse:

De productmix (rangeren, kortparkeren en langparkeren) in de POC wordt afgestemd op het beoogde transporttype, zijnde “single wagon load”, “bloktrein” of “gecombineerd vervoer”, dat Infrabel op deze sporen wenst te ontvangen. De door Infrabel voorgestelde aanpassing heeft betrekking op de termijn die voorzien wordt om van een bepaald product gebruik te maken.

Het inperken of uitbreiden van de duurtijd van één van de producten of het schrappen ervan uit de productmix is een sturing van de aanbodzijde. Infrabel tracht met deze differentiatie ervoor te zorgen dat de aangeboden sporen met hun uitrusting qua duurtijd van de producten afgestemd zijn op het type transport. Zo wordt voor de best uitgeruste sporen, die gericht zijn op bloktreinen en gecombineerd vervoer, de aangeboden duurtijd voor rangeren of kortparkeren beperkt. Het is immers de bedoeling dat deze sporen een korte doorlooptijd hebben. De minder uitgeruste sporen worden dan weer toegespitst op de single wagon load activiteiten, die voor het rangeren een langere duurtijd nodig hebben.

De Dienst Regulering stelt vast dat Infrabel op basis van de spooruitrusting zijn productaanbod differentieert in functie van het type van transport (SWL, BLOCK, COMBI). Infrabel geeft in haar voorstel

⁴ KB Infraheffing: Koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

aan dat de aanpassing in het productaanbod nodig is om de geëlektrificeerde sporen efficiënter te kunnen inzetten.

Waarom?

- Momenteel is de tijd voor overschrijdingstarief voor alle sporen gelijk → vanaf 48u
- Een kortere doorlooptijd is noodzakelijk op een aantal geëlektrificeerde sporen → vanaf 12u ipv 48u
- Verdeling van een aantal sporen onder de SO's voor SWL-trafiekeken en parkeren locomotieven

Rekening houdend met de argumentatie van Infrabel ziet de Dienst Regulering geen elementen die erop zouden wijzen dat de POC een tarifaire impact zou hebben. Zoals hierboven beschreven wordt het productaanbod aangepast, maar er worden geen tariefparameters gewijzigd.

Ook kan vastgesteld worden dat deze POC geen verborgen tariefwijziging betreft. Dit laatste zou bijvoorbeeld kunnen gelden indien Infrabel, zonder geldige argumentatie, beslist om enkel het product langparkeren aan te bieden in een bundel die specifiek gebruikt wordt voor rangeren.

Omdat de POC noch tarifaire parameters wijzigt noch een tarifaire impact heeft zijn de termijnen voorzien in artikel 8 van het KB Infraheffing niet van toepassing.

Conclusie: Infrabel mag de productwijziging invoeren conform de voorgestelde timing.

2.1.2. Efficiëntie productmix

Tekstvoorstel:

Sporen 155 t.e.m. 161	De geëlektrificeerde sporen 155 t.e.m. 161 (operationele lengte > 700m) worden bij voorkeur niet gebruikt voor single wagonload, maar voor het ontvangen van elektrisch gesleepte treinen van de types: <ul style="list-style-type: none">• bloktrein (BCK); en• gecombineerd vervoer (COMB); Activiteiten en maximale bezettingstijd: <ul style="list-style-type: none">• <u>rangeren</u>: standaardbezettingstijd 12u. De activiteit 'kort parkeren' is niet van toepassing op deze sporen. Bij het overschrijden van de maximale bezettingsduur voor de activiteit 'rangeren' is bijgevolg onmiddellijk de activiteit 'lang parkeren' van toepassing.
------------------------------	---

Analyse:

Infrabel heeft in zijn voorstel van 4 augustus 2023 de differentiatie in het productaanbod verder uitgebreid dan initieel voorzien was. Zo wordt op de zeven geëlektrificeerde lange sporen het product kort parkeren niet meer aangeboden.

Het niet langer aanbieden van het product "kort parkeren" is in lijn met de aanbeveling gemaakt door de Dienst Regulering tijdens de vergadering van 24 juli 2023. De Dienst Regulering stelde toen dat Infrabel een sterkere incentive kan geven aan de SO om de doorlooptijden op de best uitgeruste sporen zo kort mogelijk te houden, en de termijn van 12u voor het rangeren te respecteren, door het product kortparkeren weg te laten uit de Bijlage F2 van de netverklaring. Hierdoor wordt onmiddellijk het tarief

langparkeren van €10,34 van toepassing na de 12u voorzien voor rangeren. Deze manier van werken zal de doorlooptijd op deze sporen aanmoedigen.

Conclusie: de Dienst Regulering ondersteunt de door Infrabel gemaakte aanpassing.

2.2. Plaatselijke protocol: aanpassing van het beleid ten overstaan van de SO

2.2.1. Inleiding

Inleiding

In het kader van een Proof of Concept gelden voor bundel Zuid vanaf 04/09/2023 bijzondere regels voor het gebruik van de sporen met als doel om de bundelcapaciteit optimaal te benutten. Op het einde van de dienstregeling 2023 wordt een evaluatie voorzien en kunnen bijstellingen worden doorgevoerd in functie van de PERT-periode vanaf 10/12/2023.

Analyse:

De Dienst Regulering stelt vast dat zijn aanbeveling gemaakt op de vergadering van 24 juli 2023 opgevolgd is en dat het plaatselijk protocol niet langer, zoals oorspronkelijk voorzien was, mag afwijken van de bepalingen van de netverklaring.

Conclusie :

De Dienst Regulering ziet momenteel geen elementen die erop wijzen dat deze bepaling niet in lijn zou zijn met de geldende reglementering.

2.2.2. Productaanbod

Sporen 131 t.e.m. 142	<p>De niet-geëlektrificeerde sporen 131 t.e.m. 142 worden door de IB beheerd, rekening houdend met de door de IG ter beschikking gestelde data (effectief gereden treinen, toekomstig geplande trafieken, type trein, ...) en zijn bestemd voor SWL (single wagon load vervoer).</p> <p>Activiteiten en maximale bezettingstijd:</p> <ul style="list-style-type: none">• rangeren: standaardbezettingstijd 144u;• kort parkeren: standaardbezettingstijd 288u.
Sporen 143 t.e.m. 154	<p>De geëlektrificeerde sporen 143 t.e.m. 154 (operationele lengte < 700m) worden gebruikt voor het ontvangen van elektrisch gesleepte treinen van de types:</p> <ul style="list-style-type: none">• single wagonload (SWL);• bloktrein (BCK); en• gecombineerd vervoer (COMB). <p>Activiteiten en maximale bezettingstijd:</p> <ul style="list-style-type: none">• rangeren: standaardbezettingstijd 12u;• kort parkeren: standaardbezettingstijd 24u.
Sporen 155 t.e.m. 161	<p>De geëlektrificeerde sporen 155 t.e.m. 161 (operationele lengte > 700m) worden bij voorkeur niet gebruikt voor single wagonload, maar voor het ontvangen van elektrisch gesleepte treinen van de types:</p> <ul style="list-style-type: none">• bloktrein (BCK); en• gecombineerd vervoer (COMB); <p>Activiteiten en maximale bezettingstijd:</p> <ul style="list-style-type: none">• rangeren: standaardbezettingstijd 12u. <p>De activiteit 'kort parkeren' is niet van toepassing op deze sporen. Bij het overschrijden van de maximale bezettingsduur voor de activiteit 'rangeren' is bijgevolg onmiddellijk de activiteit 'lang parkeren' van toepassing.</p>

Analyse:

Door de differentiatie op basis van de spooruitrusting wordt het aanbod opgesplitst in drie verschillende productmixen, die gekoppeld worden aan het door Infrabel gewenste type transport op de sporen. De beslissing over het toewijzen van de sporen, met de daarop geldende productmix, wordt gemaakt door Infrabel in functie van het type transport. Infrabel neemt deze beslissing op basis van de informatie die ze ontvangt van de SO. Een SO die een “single wagon load”-transport uitvoert zal in principe sporen 131 t.e.m. 142 toegewezen krijgen.

Deze werkwijze is conform de netverklaring die aangeeft dat de VOS/VDHS niet specifiek door de SO kunnen gereserveerd worden: NV 2023, p.101, onderdeel 7.3.4.6.1.: *“Operationele sporen (VOS)/hogedensiteitsporen (VHDS) Bundelsporen krijgen het statuut van operationele sporen indien zij nodig zijn voor het verrichten van andere spoorwegactiviteiten dan langparkeren (rangeren, kortparkeren, enz.) door spoorwegondernemingen en voor de operationele behoeften van de infrastructuurbeheerder. Deze sporen zijn niet reserveerbaar.”*

De beslissingsbevoegdheid ligt bij Infrabel die, als exploitant van de dienstvoorziening, autonoom bepaalt welke sporen de SO mag gebruiken. Hierbij is het toegestaan dat Infrabel differentieert op treintype voor het toewijzen van de sporen met de daaraan gekoppelde productmix.

De criteria op basis waarvan een trein onder een bepaalde productmix wordt geplaatst dienen duidelijk te zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de sporen 131-142 die specifiek bestemd zijn voor SWL-transport. Hetzelfde geldt voor de sporen 155-161 die gericht zijn op bloktreinen en gecombineerd vervoer.

Voor de beslissing tussen de twee productmixen van geëlektrificeerde sporen zijnde 143-154 en 155-161 is het niet duidelijk op basis van welke criteria deze beslissing genomen wordt (figuur rode cirkels). De twee productmixen zijn verschillend, maar dezelfde treintypes (bloktreinen/gecombineerd vervoer) kunnen hiervan gebruik maken. De Dienst Regulering vindt geen verdere criteria terug die rechtvaardigen op welke basis Infrabel een trein in welke productmix plaatst. Criteria zoals het gevraagde product (voorbeeld rangeren, kortparkeren, langparkeren), de voorkeur van de SO, de lengte van de trein, ... zouden als determinanten kunnen dienen.

Dezelfde opmerking geldt voor de SWL-transport en de productmixen van de sporen 131-142 en 143-154 (figuur groene cirkels). SWL-transport kan, zoals het beschreven staat, aan beide productmixen toegewezen worden. De Dienst Regulering suggereert dat in deze casus tractie als determinant tussen de productmixen kan dienen. Het volstaat in dit geval dat Infrabel aangeeft dat de sporen 131-142 bestemd zijn voor dieseltractie en de sporen 143-154 voor elektrische tractie.

Conclusie:

De differentiatie van het productaanbod is conform de werkwijze voorzien in de netverklaring. Infrabel dient wel determinerende criteria te voorzien die bepalen of een SO met een bloktrein/gecombineerd vervoer sporen toegekend krijgt in de productmix 143-154 of in productmix 155-161. Dezelfde bemerking geldt eveneens voor het toewijzen van sporen in de productmix 131-142 of de productmix 143-154 voor SWL-transport.

2.2.3. Sporen vrijmaken

Sporen vrijmaken

De IG die een spoor bezet in bundel Zuid, dient dit spoor voor het verstrijken van de maximale bezettingstijd terug vrij te maken. Indien de IB in real time vaststelt dat de maximale bezettingstijd wordt overschreden, zal de IB aandringen op de onmiddellijke vrijmaking van het spoor.

Vervolg op volgende pagina

Analyse:

De Dienst Regulering stelt vast dat deze bepaling in lijn gebracht is met de aanbevelingen gemaakt op 24 juli 2023. Inbreuken door de SO hebben niet langer een impact op de toewijzing van de rijpaden.

Infrabel heeft de mogelijkheid om op te treden tegen SO die de sporen niet tijdig vrijmaken via het tarifaire kader. Dit kan onder meer door verdere differentiatie maar ook door een hoger tarief te vragen voor het product langparkeren indien deze activiteit plaats heeft op sporen die hiervoor niet bedoeld zijn. Het werken met een schadevergoeding zou ook een optie kunnen zijn.

De Dienst Regulering wenst op te merken dat Infrabel in de bundel Zuid optreedt als exploitant van een dienstvoorziening en niet als IB. Naar terminologie wordt IB beter vervangen door “Infrabel” of “de exploitant van de dienstvoorziening”.

Conclusie:

De Dienst Regulering ziet momenteel geen elementen die erop wijzen dat deze bepaling niet in lijn zou zijn met de geldende reglementering.

2.2.4. Realtime capaciteitsgebrek

Realtime capaciteitsgebrek

In het geval een trein door capaciteitsgebrek niet ontvangen kan worden op de sporen die voorzien zijn voor ontvangst van een bepaald type transport (SWL, bloktrein, gecombineerd vervoer), zal er een alternatief worden aangeboden door Infrabel op een ander spoor waar de tarieven ter voorkoming van congestie potentieel verschillend zijn. Als de IG dit voorstel aanvaardt zal het tarief toegepast worden van het effectief bezette spoor.

Analyse:

Tijdens het overleg van 24 juli 2023 maakte de Dienst Regulering Infrabel erop attent dat in het oorspronkelijke voorstel geen procedure voorzien is voor het geval er capaciteitsgebrek in een productmix was. Infrabel werd aanbevolen om een procedure te voorzien om aan te geven wat er gebeurt bij capaciteitstekort in een deel van de bundel en hoe dit vermeden kan worden.

Met het invoegen van bovenstaande bepaling is het duidelijk welke procedure wordt gevolgd bij capaciteitsgebrek op een deel van de sporen. Het is ook duidelijk welk tarief de SO verschuldigd zal zijn.

Conclusie:

De Dienst Regulering stelt vast dat er een procedure is in geval van capaciteitsgebrek. Het is ook duidelijk aan welk tarifair regime de SO wordt onderworpen. De Dienst Regulering ziet momenteel geen elementen die erop wijzen dat deze bepaling niet in lijn zou zijn met de geldende reglementering.

2.2.5. Datadeling

Gebruiks- voorwaarden bundel Zuid

Datadeling

De IG die een trein wenst te ontvangen in bundel Zuid, dient vooraf verplicht volgende informatie te verstrekken aan de IB voor de betrokken trein:

- forecast bezetting in real time;
- type trein:
 - *single wagonload* (SWL);
 - *bloktrein* (BCK); of
 - *gecombineerd vervoer* (COMB);
- uit te voeren operaties en verwachte doorlooptijd;
- geplande herbenutting first & last mile;
- eventuele overdracht van wagens aan een andere IG.

Bovenstaande info wordt verstrekt door het invullen van de betrokken kolommen van een Excel-document (reeds deels ingevuld), waarvan een blanco exemplaar opgenomen is in bijlage van dit PPGI. Het document wordt via email aangeleverd door de IB en dient ingevuld aangeleverd te worden ten laatste 14 dagen voor aanvang van de PERT-periode.

Voor ad-hoc-rijpadaanvragen dient bovenstaande info te worden verstrekt via Book In in het veld 'Commentaar'.

Analyse:

a) Gebruiksvoorwaarden

Infrabel heeft de aanbeveling van de Dienst Regulering, gemaakt tijdens het overleg van 24 juli 2023, opgevolgd om de datadeling als een gebruiksvoorwaarde voor bundel Zuid te beschouwen. De SO kan enkel gebruik maken van de capaciteit in de bundel indien aan de gebruiksvoorwaarden wordt voldaan.

Conclusie: De Dienst Regulering ziet momenteel geen elementen die erop wijzen dat deze bepaling niet in lijn zou zijn met de geldende reglementering.

b) Termijn

Het plaatselijke protocol voorziet dat, met uitzondering van de ad-hoc rijpaden, alle informatie aangeleverd dient te worden ten laatste 14 dagen voor de aanvang van de PERT-periode.

Toepassingsdata	
1 ^{ste} periode	11 december 2022
2 ^{de} periode	6 februari 2023
3 ^{de} periode	17 april 2023
4 ^{de} periode	11 juni 2023
5 ^{de} periode	4 september 2023

Doordat gewerkt wordt met (vijf) vaste datums zullen SO voor transporten die ver in de PERT-periode liggen Infrabel ruim op voorhand dienen te informeren. In sommige gevallen betreft deze termijn meer dan twee maanden. Het is voor de Dienst Regulering niet duidelijk of de SO op dat ogenblik reeds over de volledige informatie beschikken.

Conclusie: Infrabel wordt daarom verzocht om de SO te horen of te consulteren over de haalbaarheid van deze termijn. Mogelijks is het aangewezen om te werken met een vaste termijn, voorbeeld 1 maand, voor gebruik van de bundel.

c) Terminologie “ad-hoc”rijpaden

Uit de tekst komt naar voren dat de ad-hoc rijpaden onder een ander regime van datadeling vallen. De term ad-hoc rijpaden wijst op de rijpaden die aangevraagd kunnen worden na de laatste dag voor het indienen van Late Path Requests. Voor de dienstregeling 2024 kunnen ad-hoc requests gemaakt worden vanaf 17 oktober 2023. (p.55 NV 2024).

Ad-hoc requests kunnen gemaakt worden ruim voordat het betreffende rijpad gebruikt zal worden. In dergelijke case is er geen reden waarom er voor deze aanvragen een afwijkende procedure voor datadeling zou toegepast worden ten overstaan van NPR of LPR.

Conclusie: Infrabel wordt daarom verzocht om na te gaan of de terminologie/procedure aangepast dient te worden.

3. Algemene opmerking

Uit het overleg met Infrabel kwam naar voren dat er geen uitgeschreven en duidelijke toewijzingsprocedure is voor de lokale capaciteit van de niet-reserveerbare sporen (VOS/VHDS). De Dienst Regulering stelde vast dat het ontbreken van die procedure het proces tot opmaken van de POC bemoeilijkte.

Aanbeveling: Infrabel wordt dan ook met aandrang verzocht om de toewijzingsregels voor niet-reserveerbare sporen uit te schrijven en te publiceren in de netverklaring.

Brussel, 11 augustus 2023,

**Voor de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven
Brussel-Nationaal,**

Serge DRUGMAND

Directeur