



B I P T

**BELGISCH INSTITUUT VOOR POSTDIENSTEN
EN TELECOMMUNICATIE**

**BESLUIT VAN DE RAAD VAN HET BIPT
VAN 29 JULI 2019
BETREFFENDE
HET NAAST ELKAAR BESTAAN VAN DE OPENBARE MOBIELE NETWERKEN
EN HET GSM-R-NETWERK IN DE 900 MHZ-BAND**

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	3
2.	Retroacta.....	3
3.	Vraag van Thalys	3
4.	Wettelijk kader	4
5.	Gebruik van GSM-R in België.....	4
6.	Openbare raadpleging.....	5
7.	Analyse door het BIPT	6
8.	Samenwerkingsakkoord	7
9.	Besluit.....	7
10.	Beroepsmogelijkheden	7

1. Inleiding

Het doel van het besluit bestaat erin het naast elkaar bestaan te garanderen van het GSM-R-netwerk van Infrabel in de frequentiebanden 876,1-879,9/921,1-924,9 MHz enerzijds en de openbare mobiele netwerken in de frequentiebanden 880,1-914,9/925,1-959,9 MHz anderzijds.

Het besluit beoogt om de geldigheid van de bepalingen van het besluit van de Raad van het BIPT van 30 juni 2015 *betreffende het naast elkaar bestaan van de openbare mobiele netwerken en het GSM-R-netwerk in de 900 MHz-band*, te verlengen tot 31 juli 2020 voor de hogesnelheidslijnen HSL3 (tussen Chênée en Hergenrath) en HSL4 (tussen Antwerpen en de Nederlandse grens) en de conventionele lijn L73 tussen De Panne en Diksmuide.

2. Retroacta

In 2012 had Infrabel een beroep gedaan op het BIPT inzake problemen met storingen tussen GSM-R en de openbare mobiele netwerken.

De incompatibiliteitsproblemen waren voornamelijk te wijten aan het gebrek aan selectiviteit van de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen en konden worden opgelost door filters toe te voegen op het niveau van de ontvangers.

Aangezien het BIPT zich ervan bewust was dat het op korte termijn niet realistisch was om filters toe te voegen op het niveau van de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen, werd op 30 juni 2015 een besluit aangenomen om het veld dat wordt gegenereerd door de openbare mobiele netwerken op het niveau van de spoorwegen te beperken. Het besluit van 30 juni 2015 had een in de tijd beperkt effect, tussen 1 augustus 2015 en 31 juli 2019. Het BIPT had immers geoordeeld dat een periode van 4 jaar voldoende was om de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen te upgraden.

Sinds 2015 is de Europese spoorwegreglementering aangepast. Verordening (EU) 2016/919¹ van de Commissie legt aan nieuwe, verbeterde of vernieuwde boordinstrumenten sterke ontvangers op. De verbetering of vernieuwing van de boordinstrumenten van bestaande voertuigen mag echter niet verplicht worden gesteld.

De DVIS² heeft de Belgische spoorwegsector aangemoedigd om de apparatuur aan boord van de bestaande voertuigen te verbeteren of te vernieuwen. In die context is de algemene vereiste 18 van punt 12.2.1.a van deel A van de bijlage bij het koninklijk besluit van 1 juli 2014 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden* ingevoegd door het koninklijk besluit van 7 oktober 2018. Deze vereiste bepaalt meer in het bijzonder dat de nodige maatregelen dienen te worden getroffen opdat alle ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen op peil zijn tegen uiterlijk 31 juli 2019.

3. Vraag van Thalys

Op 18 april 2019 heeft de onderneming Thalys een brief gestuurd naar het BIPT waarin ze vraagt om de geldigheid van de bepalingen van het besluit van 30 juni 2015 te verlengen tot 31 juli 2020 of, ten minste, of de geldigheid van deze bepalingen, in de buurt van het voornaamste netwerk dat de Thalys-treinen kruisen, zou kunnen worden behouden tot deze nieuwe vervaldatum.

¹ Verordening (EU) 2016/919 van de Commissie van 27 mei 2016 *betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie*.

² De DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) treedt op als nationale veiligheidsoverheid voor België.

Volgens de onderneming Thalys was door de technische bijzonderheden van hun treinen die vier landen doorkruisen en die zijn uitgerust met negen verschillende signalisatiesystemen, een bijzonder complexe en specifieke ontwikkeling nodig. De onderneming Thalys heeft tal van moeilijkheden ondervonden bij de technische ontwikkelingen waardoor ze verschillende opeenvolgende versies heeft moeten creëren. De eindversie houdt een certificerings- en toelatingsproces in voor de vier doorkruiste landen. Aangezien het toelatingsproces voor Duitsland langer duurt dan in de andere landen, zal de uitrol pas in de loop van het tweede kwartaal van 2020 klaar zijn.

Nog steeds volgens de onderneming Thalys zou het einde van de geldigheid van de bepalingen van het besluit van 30 juni 2015 zich kunnen vertalen in verlies van radioverbindingen en dus, op de lijnen uitgerust met ETCS³, niveau 2, in noodstoppen die een impact zouden kunnen hebben op de regelmatigheid van het verkeer.

4. Wettelijk kader

Krachtens artikel 18, § 1, tweede lid, 1°, van de wet van 13 juni 2005 betreffende de elektronische communicatie worden de technische en operationele voorwaarden ter voorkoming van de schadelijke storingen vastgelegd door het BIPT. Dit besluit legt beperkingen op aan de openbare mobiele operatoren om het naast elkaar bestaan met het GSM-R-netwerk van Infrabel te garanderen.

Het naast elkaar bestaan van het GSM-R-netwerk van Infrabel en de openbare mobiele netwerken kan ook worden beschouwd als een probleem van nationale coördinatie. Krachtens artikel 13, eerste lid, 3°, van de wet van 13 juni 2005 is het BIPT verantwoordelijk voor de coördinatie van de radiofrequenties zowel op nationaal als op internationaal vlak.

5. Gebruik van GSM-R in België

Om op het Belgische spoorwegnet te mogen rijden moet elk voertuig met een stuurcabine uitgerust zijn met een GSM-R Voice-eindtoestel. Aan de hand van deze apparatuur kan spraakcommunicatie tot stand worden gebracht met personen die zich in de stuurcabine bevinden.

Met het ETCS-controlesysteem van niveau 2 dat geleidelijk aan is geïnstalleerd op het Belgische spoorwegennet worden de signaliseringsgegevens permanent via het GSM-R-netwerk doorgestuurd. Om ETCS van niveau 2 te gebruiken, moeten zowel de spoorlijn als de voertuigen die rijden op die lijn daartoe worden uitgerust. De voertuigen moeten worden uitgerust met GSM-R Data-apparatuur, EDOR geheten⁴. Het aantal betrokken voertuigen is nog beperkt.

Tot in 2018 waren enkel de hogesnelheidslijnen HSL3 en HSL4 uitgerust met een ETCS van niveau 2. De eerste conventionele lijn die in 2018 uitgerust is met een ETCS van niveau 2 was lijn L73 tussen De Panne en Diksmuide. Er zijn plannen om ook de lijnen L12 en L50A uit te rusten met een ETCS van niveau 2 tegen Q2 2020.

De Thalys, Eurostar en ICE gebruiken het ETCS2 niveau 2 op de lijnen HSL3 en HSL4. De treinen van de NMBS rijden eveneens op de lijnen L73, L12 en L50A.

De NMBS, die de overgrote meerderheid van de treinen in België exploiteert, heeft de upgrade van de ontvangers van de GSM-R Voice-eindtoestellen in zijn treinen voltooid. De upgrade van de ontvangers van de GSM-R Data-eindtoestellen die nodig zijn voor de ETCS-functies van niveau 2 zijn echter nog aan de gang en zou afgerond moeten zijn tegen 31 juli 2020.

³ *European Train Control System.*

⁴ *ETCS data only radio.*

De upgrade van de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen van de internationale passagierstreinen (inclusief Thalys, Eurostar en ICE) is ook afgerond of nog aan de gang. Het upgraden verloopt trager omdat deze treinen onderworpen zijn aan certificerings- en toelatingsprocessen in elk land waar hun treinen rijden.

Het upgraden van de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen van de goederentreinen staat heel wat minder ver dan voor het personenvervoer. Die treinen rijden echter niet op de lijnen HSL3, HSL4 en L73.

6. Openbare raadpleging

De openbare raadpleging over het ontwerpbesluit van de Raad van het BIPT betreffende het naast elkaar bestaan van de openbare mobiele netwerken en het GSM-R-netwerk in de 900MHz-band, liep van 22 mei tot 21 juni 2019.

De volgende belanghebbende partijen hebben een bijdrage geleverd:

- DB Fernverkehr AG

DB Fernverkehr AG verduidelijkt dat de radioverbinding ter hoogte van Angleur tot stand wordt gebracht en is dus van oordeel dat de bescherming zou moeten worden gewaarborgd vanaf Angleur. Bovendien is DB Fernverkehr AG voorstander van een algemene uitbreiding van de bescherming op het net tot 31 juli 2020.

- Eurostar

De "Class 374"-voertuigen van de Eurostarvloot die door Siemens zijn gemaakt, zijn met hetzelfde signalisatiesysteem uitgerust als de voertuigen van de Thalysvloot. De situatie van Eurostar is dus vergelijkbaar met die van Thalys. Eurostar denkt in staat te zijn om de upgrade in zijn "Class 374"-vloot te kunnen voltooien rond het eerste kwartaal van 2020.

Eurostar zou willen dat de bescherming van GSM-R eveneens wordt uitgebreid naar de conventionele lijn L12 vanaf de activering van het ETCS niveau 2 op die lijn, gepland voor het eerste kwartaal 2020.

- Infrabel

De NMBS geeft verduidelijking over de toepassing van het ETCS niveau 2 en over de upgrade van de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen van de NMBS (zie deel 5).

Volgens Infrabel is de bescherming van GSM-R absoluut noodzakelijk voor de werking van de treindienst op de lijnen HSL3 en HSL4. Nog altijd volgens Infrabel is de situatie minder kritiek voor de conventionele lijn L73, die ook met het ETCS niveau 2 is uitgerust. De gevallen van storing die vandaag worden vastgesteld zijn beperkt tot de streek van Diksmuide en hebben slechts weinig impact op het treinverkeer.

- Orange Belgium

Orange Belgium is niet gekant tegen de uitbreiding van de geldigheid van het besluit, gelet op de beperkte draagwijdte. Orange Belgium wijst echter wel op het feit dat deze uitbreiding extra verplichtingen oplegt aan de openbare mobiele operatoren, en vraagt daarom om na 31 juli 2020 geen nieuwe uitbreiding toe te staan.

- Proximus

Hoewel de uitbreiding van de geldigheid van het besluit tot gevolg heeft dat voor de operatoren een grote operationele last blijft bestaan, heeft Proximus begrip voor de redenen die het BIPT ertoe gebracht hebben om positief te antwoorden op de vraag van de maatschappij Thalys. Proximus vraagt het BIPT om de operatoren wel een update van de simulatietool die wordt gebruikt voor de compatibiliteitsberekeningen ter beschikking te willen stellen, idealiter voor eind juli.

- NMBS

De NMBS geeft verduidelijking over de upgrade van de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen op haar treinen (zie deel 5).

Met dezelfde argumenten als spoorwegonderneming Thalys vraagt de NMBS dat de bescherming van GSM-R ook wordt uitgebreid naar de conventionele lijn L73, die ook uitgerust is met het ETCS niveau 2.

- DVIS

De DVIS geeft verduidelijking over de spoorwegreglementering, over de toepassing van het ETCS niveau 2 en over de upgrade van de ontvangers van de GSM-R-eindtoestellen (zie deel 5).

De DVIS beveelt een uitbreiding aan van de geldigheid van het besluit voor het gehele Belgische spoorweganet of, als dat niet mogelijk is, ten minste beperkt tot de lijnen HSL3, HSL4 en L73 tussen De Panne en Diksmuide.

- Telenet Group

Telenet Group toont de impact van het besluit van 30 juni 2015 op zijn mobiele netwerk. Telenet Group is van oordeel dat de geografische beperking zou moeten leiden tot een aanzienlijke vermindering van het aantal cellen van zijn netwerk die getroffen worden.

Telenet Group heeft begrip voor de redenen die het BIPT ertoe gebracht hebben om positief te antwoorden op de vraag van de maatschappij Thalys, maar vraagt om de geldigheid van het besluit te beperken tot een periode van 6 maanden (in plaats van 12 maanden) om de impact voor de mobiele operatoren te beperken.

- Thalys

Thalys verduidelijkt dat zijn treinen ook de conventionele lijn L12 moeten gebruiken, waarop de activering van het ETCS van niveau 2 gepland is voor 2020. Bijgevolg vraagt Thalys dat de bescherming van GSM-R ook uitgebreid wordt naar de conventionele lijn L12.

7. Analyse door het BIPT

De NMBS, die de overgrote meerderheid van de treinen in België exploiteert, heeft, zoals opgelegd in het besluit van 30 juni 2015, de upgrade van de ontvangers van de GSM-R Voice-eindtoestellen in zijn treinen voltooid. De upgrade van de ontvangers van de GSM-R Data-eindtoestellen die nodig zijn voor de ETCS-functies van niveau 2 zijn echter nog aan de gang en zou afgerond moeten zijn tegen 31 juli 2020. De bepalingen van het besluit van 30 juni 2015 zijn dus niet langer nodig voor de treinen van de NMBS, buiten de lijnen uitgerust met ETCS van niveau 2 aangezien het GSM-R-gebruik voor die treinen beperkt is tot spraakcommunicatie.

Het BIPT is zich ervan bewust dat de situatie veel ingewikkelder is voor de internationale operatoren die onderworpen zijn aan certificerings- en toelatingsprocessen in elk land waar hun treinen rijden.

Het BIPT kan, gelet op de omstandigheden, het verzoek om uitbreiding van de geldigheid van het besluit van 30 juni 2015 voor de lijnen die al uitgerust zijn met ETCS, niveau 2, inwilligen. De betrokken lijnen zijn de hogesnelheidslijnen HSL3 (tussen Chênée en Hergenrath) en HSL4 (tussen Antwerpen en de Nederlandse grens), alsook de conventionele lijn L73 tussen De Panne en Diksmuide. De beperking van het veld gegenereerd door de openbare mobiele netwerken op het niveau van de spoorwegen is immers enkel nodig voor die lijnen. Het verlies van radioverbinding zorgt immers niet voor noodstoppen bij treinen die rijden op lijnen die niet zijn uitgerust ETCS, niveau 2.

8. Samenwerkingsakkoord

Het BIPT heeft conform de procedure beschreven in lid 1 en 2 van artikel 3 van het samenwerkingsakkoord van 17 november 2006 een ontwerpbesluit overgezonden aan de gemeenschapsregulators:

“Art. 3. Elke ontwerpbeslissing van een regulerende instantie die betrekking heeft op elektronische communicatienetwerken wordt door de desbetreffende instantie overgemaakt aan de andere regulerende instanties die zijn opgesomd in artikel 2, 2°, van dit samenwerkingsakkoord.

De regulerende instanties die geconsulteerd worden bezorgen binnen de 14 kalenderdagen hun opmerkingen aan de regulerende instantie die de ontwerpbeslissing heeft overgemaakt.”

Het BIPT heeft een antwoord ontvangen vanwege de CSA en de Medienrat die geen bezwaren maken tegen de beslissing. Er werd geen reactie ontvangen van VRM.

9. Besluit

De bepalingen van de punten 3 tot 9 van deel 8 van het besluit van de Raad van het BIPT van 30 juni 2015 *betreffende het naast elkaar bestaan van de openbare mobiele netwerken en het GSM-R-netwerk in de 900 MHz-band*, blijven geldig tot 31 juli 2020 voor de hogesnelheidslijnen HSL3 (tussen Chênee⁵ en Hergenrath) en HSL4 (tussen Antwerpen en de Nederlandse grens), en de conventionele lijn L73 tussen De Panne en Diksmuide.

10. Beroepsmogelijkheden

Overeenkomstig artikel 2, § 1, van de wet van 17 januari 2003 betreffende de rechtsmiddelen en de geschillenbehandeling naar aanleiding van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector hebt u de mogelijkheid om tegen dit besluit beroep in te stellen bij het Marktenhof, Poelaertplein 1, B-1000 Brussel. Het beroep wordt, op straffe van nietigheid die ambtshalve wordt uitgesproken, ingesteld door middel van een ondertekend verzoekschrift dat wordt ingediend ter griffie van het hof van beroep van Brussel binnen een termijn van zestig dagen na de kennisgeving van het besluit of bij gebreke aan een kennisgeving, na de publicatie van het besluit of bij gebreke aan een publicatie, na de kennisname van het besluit.

⁵ De beperking van het veld gegenereerd door de openbare mobiele netwerken op het niveau van de spoorwegen wordt opgelegd vanaf Angleur.

Het verzoekschrift bevat op straffe van nietigheid de vermeldingen vereist door artikel 2, § 2, van de wet van 17 januari 2003 betreffende de rechtsmiddelen en de geschillenbehandeling naar aanleiding van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector. Indien het verzoekschrift elementen bevat die u als vertrouwelijk beschouwt, dan moet u dat uitdrukkelijk aangeven en op straffe van nietigheid, een niet-vertrouwelijke versie van dat verzoekschrift indienen. Het Instituut publiceert op zijn website het verzoekschrift dat door de griffie van het gerecht genotificeerd is. Elke belanghebbende partij kan in de zaak tussenkomen binnen dertig dagen na deze publicatie.

Axel Desmedt
Lid van de Raad

Jack Hamande
Lid van de Raad

Luc Vanfleteren
Lid van de Raad

Michel Van Bellinghen
Voorzitter van de Raad