

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2752

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de minister van Economische Zaken over *de velling van GSM-frequenties en de mogelijke interferentie met GSM-rail* (ingezonden 18 februari 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Economische Zaken (ontvangen 5 juli 2013)

Vraag 1

Kent u het bericht «Spoorvervoerders maken opnieuw bezwaar tegen uitrol 4G»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich uw antwoorden op eerdere schriftelijke Kamervragen van het lid Slob over dit onderwerp?²

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Wat is de stand van zaken van het overleg over het interferentieprobleem tussen beide betrokken ministeries, de publieke mobiele netwerkbeheerders, ProRail en de vervoerders?

Antwoord 3

Dit overleg heeft inmiddels geleid tot meer duidelijkheid over de (juridische en technische) mogelijkheden om deze interferentieproblematiek aan te pakken.

In de op 28 maart 2013 naar uw Kamer gestuurde brief over dit onderwerp is aangegeven dat er bovendien een zogenaamd «coördinatie-model» wordt ontwikkeld, op basis waarvan duidelijk wordt waar, op welke schaalgrootte en

¹ Nu.NL, 13 februari 2013, <http://www.nu.nl/internet/3198570/spoorvervoerders-maken-opnieuw-bezwaar-uitrol-4g.html>

² Aanhangsel Handelingen, nr. 279

in welke mate de storingsproblematiek verwacht kan worden³. Ook zal duidelijk worden wat de effectiviteit is van verschillende mogelijke maatregelen. De ontwikkeling bevindt zich in een vergevorderde fase maar de vereiste zorgvuldigheid richting alle hierbij betrokken organisaties heeft ertoe geleid dat de afronding van deze ontwikkeling langer duurt dan destijds verwacht. De resultaten zullen later deze zomer beschikbaar komen.

Vraag 4

Klopt het dat ambtenaren van uw ministeries tegen de vervoerders hebben gezegd dat ook zij water bij de wijn moeten doen en dat zij dus mee moeten betalen aan een oplossing voor het interferentieprobleem? Staat dat niet op gespannen voet met de Europese interoperabiliteitseisen die een vrije toegang voor goederentreinen tot het Nederlandse spoorwegnet garanderen? Deelt u de mening dat dit de toegankelijkheid van Nederland voor Europese vervoerders kan beperken?

Antwoord 4

Neen, mij is niet bekend dat ambtenaren van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu of van het Ministerie van Economische Zaken dit gezegd zouden hebben tegen vervoerders.

In de op 12 oktober 2012 gegeven antwoorden op de eerdere Kamervragen van het lid Slob is aangegeven dat onderzocht wordt welke beschermingsmaatregelen mogelijk en wenselijk zijn en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven bevindt dit onderzoek zich in een vergevorderd stadium, maar is het nog niet afgerond. Er is dan ook geen sprake van een al gekozen oplossing die op gespannen voet zou staan met de Europese interoperabiliteitseisen of die de toegankelijkheid van het Nederlandse spoorwegnet voor Europese vervoerders zou beperken.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft, mede namens de Minister van Economische Zaken, de vervoerders⁴ op 8 oktober 2012 schriftelijk geïnformeerd over de in gang gezette maatregelen met betrekking tot de interferentieproblematiek. Daarbij is aangegeven dat zij tijdig geïnformeerd zullen worden voor zover de uitkomsten van de hierbij in gang gezette onderzoeken mogelijke consequenties voor hen kunnen hebben. Ook als zou blijken dat zij zouden moeten meebetalen aan de oplossing voor de verwachte storingen zullen zij hierover dus tijdig worden geïnformeerd.

Vraag 5

Is inmiddels duidelijk of het noodzakelijk is om de reisinformatieborden van infoplus te voorzien van andere filters of bekabelde oplossingen wanneer gebruik gemaakt gaat worden van nieuwe breedband-technologieën zoals UMTS? Wat zijn indicatief de kosten hiervan?

Antwoord 5

Neen, dit is nog niet duidelijk. De noodzaak en mate hiervan zullen moeten blijken uit het onderzoek waar in de antwoorden op de vragen 3 en 4 naar is verwezen. Deze kosten zouden volgens de globale inschatting van ProRail zelf kunnen oplopen tot € 10 mln.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de kosten die gemoeid zijn met het nemen van maatregelen om de interferentieproblematiek te voorkomen, zullen moeten worden betaald door de veroorzakers, of uit de opbrengsten van de geveilde GSM-frequenties? Kunt u betaling door de veroorzakers, te weten de telecomoperators, juridisch afdwingen?

Antwoord 6

Uw vraagstelling suggereert dat telecomoperators veroorzaker zijn van de interferentieproblematiek. Dat gaat te snel. Zoals eerder gesteld wordt er constructief samengewerkt aan een coördinatiemodel en daarmee aan mogelijke oplossingen voor de interferentieproblematiek. Na afronding van

³ Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2012–2013, nr. 1823.

⁴ Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV), NS en Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN)

het coördinatieonderzoek zullen wij uw Kamer zo snel mogelijk nader informeren.

Vraag 7

Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar de juridische mogelijkheden om plaatsing van verbeterde GSM-R-treinradioapparatuur in treinen voor te schrijven aan vervoerders en materieel-eigenaren?

Antwoord 7

Een gezamenlijke juridische analyse van EZ, lenM en ProRail heeft uitgewezen dat niet op voorhand gezegd kan worden dat plaatsing van verbeterde GSM-R-treinradioapparatuur in treinen kan worden voorgeschreven aan vervoerders en materieel-eigenaren. Nader onderzoek is daarvoor nodig. Het verplicht stellen van strengere eisen dan die in de TSI besturing & seingeving⁵ vereist in ieder geval aanpassingen in het Besluit spoorverkeer en in de Ministeriële regeling indienststelling spoorvoertuigen en mogelijk ook in de Spoorwegwet.

In Zweden wordt de plaatsing van filters bij de GSM-R-treinradioapparatuur voorbereid. Ik volg dit initiatief nauwgezet om te kunnen beoordelen of dit ook in de Nederlandse situatie kan bijdragen aan het oplossen van de problematiek en hoe het Europees Spoorwegagentschap oordeelt over de verenigbaarheid van de Zweedse filters met de TSI besturing & seingeving. In Europees verband wordt overigens momenteel onderzocht in hoeverre het wenselijk is om de betreffende Europese specificatie voor interoperabiliteit op het spoor aan te passen teneinde deze problematiek structureel aan te pakken.

Vraag 8

Wordt er onderzocht of nieuwe belemmeringen voor toegang van Europese vervoerders tot het Nederlandse net onder de bestaande Europese wetgeving mogelijk zijn? Of wordt er onderzocht of er bij andere EU lidstaten draagvlak is om de Europese regelgeving inzake GSM-R aan te passen vanwege de Nederlandse problemen?

Antwoord 8

Het doel is niet om te onderzoeken of nieuwe belemmeringen mogelijk zijn. Internationaal wordt onderschreven dat deze interferentieproblematiek moet worden aangepakt. Daarom wordt, zoals in het antwoord op vraag 7 aangegeven, in Europees verband onderzocht in hoeverre aanpassing van Europese regelgeving inzake GSM-R wenselijk is. Gebleken is dat deze problematiek ook in andere Europese landen speelt en dat er dan ook een breder draagvlak voor aanpassing van de betreffende regelgeving is. Zo is bij verschillende gelegenheden hierover met de Europese Commissie, het Europese Spoorwegagentschap en de UIC⁶ gesproken. Dit heeft geleid tot overleg met de CEPT⁷ en met de relevante adviesorganen op het gebied van telecommunicatie van de Europese Unie (RSC⁸ en RSPG⁹). Bovendien zal het Europese Spoorwegagentschap in kaart brengen welke problemen hiermee Europa-breed spelen en zal aan de telecommunicatie-toezichthouders van de lidstaten gevraagd worden casuïstiek van zowel geconstateerde problemen als van «best practices» te verzamelen. Op basis hiervan zal het RSC zoeken naar een Europa-brede aanpak.

Vraag 9

Is het begrip «passende bescherming» uit de vergunningsvoorwaarden zoals aangekondigd in uw eerdere antwoorden inmiddels geconcretiseerd? Zo nee, waarom niet en wanneer gaat dit wel gebeuren? Wat is uw mening over de voorstellen van Koninklijk Nederlands Vervoer op dit punt?

⁵ Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit van het subsysteem besturing en seingeving

⁶ Union Internationale des Chemins de fer

⁷ Conférence Européenne des administrations des Postes et Télécommunications

⁸ Radio Spectrum Committee, het adviesorgaan van de Europese Commissie op het gebied van radiospectrum-aangelegenheden.

⁹ Radio Spectrum Policy Group. Deze geeft beleidsadviezen aan de Europese Commissie op het gebied van radiospectrum-vraagstukken.

Antwoord 9

Het Agentschap Telecom heeft in het «Toezichtarrangement Mobiele Communicatie»¹⁰ beschreven hoe zij hierop toeziet. Momenteel wordt gewerkt aan een nadere technische invulling hiervan, die gebruikt zal worden bij het toezicht.

Het toezicht zal bestaan uit een proactief en een reactief deel. In het proactieve deel wordt uitgegaan van de resultaten van het in het antwoord op vraag 3 genoemde coördinatie-model als basis voor het overleg tussen ProRail en de telecomoperators. Agentschap Telecom speelt daarbij coördinerende rol. In het reactieve deel zal Agentschap Telecom onderzoek uitvoeren als zich desondanks toch een storing voordoet.

Koninklijk Nederlands Vervoer stelt voor om de vergunningsvoorwaarden van de telecomoperators aan te scherpen. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven bevindt het onderzoek naar oplossingen voor de interferentieproblematiek zich weliswaar in een vergevorderd stadium, maar is het nog niet afgerond. Ik wil daar dan ook niet op vooruitlopen met een oordeel over uitsluitend dit voorstel van Koninklijk Nederlands Vervoer.

Vraag 10

Is het onderzoek naar haalbaarheid en doelmatigheid van generieke plafonds voor de signaalsterkte van publieke mobiele netwerkbeheerders in publiek-rechtelijke regelgeving inmiddels afgerond? Is in dit onderzoek ook gekeken naar de mogelijkheid om de maximale zendniveaus van de publieke mobiele netwerkbeheerders in de buurt van het spoor (dus niet landelijk maar locatiespecifiek) te beperken tot een dusdanig niveau dat interferentie wordt voorkomen?

Antwoord 10

Er wordt, zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven, onderzoek gedaan naar verschillende mogelijke oplossingen. Naast de haalbaarheid en doelmatigheid van generieke plafonds wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor plaatselijke beperkingen van zendniveaus van de publieke mobiele netwerkbeheerders, het (plaatselijk) verhogen van het signaalniveau van het GSM-R-netwerk en het plaatsen van filters in treinen. De resultaten van het onderzoek zullen later deze zomer beschikbaar komen.

Vraag 11

Heeft het in uw eerdere antwoorden genoemde Europese overleg over het interferentieprobleem tussen de spoorsector, de Europese Commissie en het Europese Spoorwegagentschap al tot resultaten geleid? Zo nee, wanneer verwacht u dat er conclusies worden getrokken?

Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 8.

Vraag 12

Wanneer zullen de 4G-frequenties in gebruik genomen worden? Kunt u toezeggen dat er ruim voor die tijd een oplossing is voor de interferentieproblemen?

Antwoord 12

In het kader van de GSM-R-problematiek die hier aan de orde is gaat het om de ingebruikname van 3G- en 4G-telecommunicatie-technologieën in de 900 MHz-band. De vergunninghouders hiervan zijn KPN, T-Mobile en Vodafone. T-Mobile heeft recent plannen met 3G aangekondigd¹¹. In het kader van het coördinatieonderzoek, waarbij deze vergunninghouders nauw zijn betrokken, vormt hun planning ten aanzien van de ingebruikname van deze moderne telecommunicatie-technologieën punt van aandacht.

¹⁰ Dit is een beschrijving van het toezicht op de vergunningen voor openbare elektronische communicatienetwerken en -diensten in de 800, 900, 1800, 1900, 2100 en 2600 MHz band. Zie <http://www.agentschaptelecom.nl/binaries/content/assets/agentschaptelecom/Mobiele-communicatie/multibandveiling/toezichtarrangement-mobiele-communicatie>.

¹¹ <http://www.telecompaper.com/nieuws/t-mobile-begint-met-vernieuwing-radionetwerk--949348>