



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Bestuurskern Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Uw kenmerk
IenW/BSK-2023/287359

Datum 11 december 2023
Betreft HUF-toets TSI-revisiepakket

Geachte [REDACTED],

In goede orde ontving ik uw brief gedateerd 18 oktober 2023 met het verzoek tot het uitvoeren van een toets inzake handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets) op de gewijzigde technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's¹), de gewijzigde uitvoeringsverordening voor het register van de spoorweginfrastructuur (RINF) en het gewijzigde uitvoeringsbesluit voor het register van goedgekeurde spoorwegvoertuigtypen (ERATV). De set verordeningen is inmiddels vanaf 28 september jl. in werking getreden.

Kern

Na het bestuderen van de 8 verordeningen kom ik tot de volgende conclusies:
Voor wat betreft de **handhaafbaarheid** zie ik geen bezwaren.
Voor wat betreft de **uitvoerbaarheid** zie ik in principe ook geen bezwaren. Wel zijn voor het toezicht daarvan **3 fte** noodzakelijk. Het TSI pakket beschrijft namelijk nieuwe taken in de **TSI Operations (2 fte)** en in de **TSI Noise (1 fte)**. Voor wat betreft de TSI Noise is nieuwe apparatuur nodig voor het monitoren van aangewezen 'stillere routes' en daar zijn dus kosten mee gemoeid. Tevens vraag ik u bepaalde aspecten van die verordening iets te verduidelijken voor ons.
Voor wat betreft de **fraudebestendigheid** zie ik geen bezwaren.

In vier bijlagen wordt allereerst een nadere toelichting gegeven per TSI en zijn daarna drie zogenaamde checklist HUF-formulieren opgenomen voor meer details.

Ik zie graag uw reactie op deze HUF-toets schriftelijk binnen 6 weken tegemoet. Uiteraard zijn mijn adviseurs en inspecteurs bereid een nadere toelichting te geven waar dat wenselijk is.

¹ TSI WAG, TSI INF, TSI PRM, TSI ENE, TSI LOC&PAS, TSI NOI, TSI CCS en TSI OPE

Bijlage 1 van 4

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

TSI's WAG, INF, PRM, ENE, LOC&PAS

Deze TSI's spelen vooral bij het toelatingsproces.

Over de uitvoerbaarheid kan worden gezegd dat de wijzigingen in de TSI's (b.v. het verdwijnen van de mogelijkheid van 'advanced stage' en de nieuwe overgangstermijnen) mogelijk wat discussies opleveren over de precieze betekenis. Voor vergunningverlening worden de uren echter vergoed door de aanvrager en ook een mogelijke tijdelijke piek in aanvragen voor TSI ontheffingen kan worden opgevangen met de bestaande ILT-formatie.

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

TSI NOISE

Handhaafbaarheid

De normstelling is duidelijk voor de toelating van spoormaterieel. De werking van de normen zijn voor het toezicht en de handhaving voor het geluid op de stillere goederenrouten echter minder duidelijk. Het op korte termijn geven van meer duidelijkheid daarover is nodig voor het kunnen verrichten van goed toezicht en aansluitende handhaving.

Uitvoerbaarheid

Voor het verrichten van toezicht en handhaving op basis van de nieuwe TSI heeft de ILT financiële middelen nodig, te weten voor extra capaciteit (1 fte schaal 11) en voor aanschaf van monitoringssystemen per aangewezen stillere spoorgoederenroute. Hiervoor is de kostenindicatie 70.000 euro per systeem per aangewezen route.

Fraudebestendigheid

Om te voorkomen dat de gegevensverzameling met behulp van monitoringssystemen als niet betrouwbaar en of representatief wordt ervaren, kan er voor worden gekozen dit openbaar toegankelijk te maken. Bijvoorbeeld via de ILT-website.

TSI OPE

Handhaafbaarheid

De trend naar doelregelgeving en verschuiving van verantwoordelijkheden naar de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders vraagt meer van de toezichthouder. ILT schat in dat controle op de juiste inschatting van risico's in plaats van naleving van regels een hele andere werkwijze met zich mee brengt voor de inspecteur. Dit vraagt om breder inzicht in het spoorstelsel bij elke inspecteur en kost meer tijd in de uitvoering.

Uitvoerbaarheid

Voor de uitvoering van kwalitatief goed toezicht zijn 2 fte's structureel extra benodigd (schaal 11). Deze fte's dienen ook te beschikken over een dienstauto. De nieuw ingeschatte taken en beoordelingen door de toezichthouder volgen uit onder andere de volgende nieuwe aspecten:

- Routecompatibiliteit uitvoering door de spoorwegonderneming
- IM (Infrastructuur Manager) aanlevering gegevens voor routecompatibiliteit
- Beschrijving van veiligheidsfuncties, inclusief normen (behalve machinist)
- Beschrijving van alle veiligheidskritieke taken inclusief medische, psychologische en gezondheidsvoorschriften
- Beroepskwalificatie 'trein begeleidend' personeel
- Beroepskwalificatie 'treinen voorbereid' personeel
- Bewaking onderlinge uitwisselbaarheid personeel

- Rule Book (beschrijving werkwijze operationele processen van zowel de spoorwegondernemingen als de infrastructuurmanager)
 - o Toezien op volledigheid / verstrekking / harmonisatie
- Rule Book infrastructuurbeheerder
- Route Book (spoorwegonderneming voor uitvoering routecompatibiliteit)
- Informatie over compleetheid en accuraatheid informatie over infrastructuur door infrabeheerder.
- Routebeschrijving van de Infrastructuurmanager
- Digitaal verstrekken informatie over de treinrit door Infrastructuurmanager aan machinist (uiterlijk 15 december 2026)
- Realtime informeren machinist tijdens de rit door Infrastructuur Manager
- Controleren of seinen aan minimale waarde lichtsterkte op lijnen waar permissief gereden wordt. Minimale waarde wordt bepaald in RINF (Register Infrastructuur).
- Werkwijze berekening benodigd beremmingspercentage van treinen
- Seinen, borden en andere soorten tekens langs de baan moeten voor de machinist waarneembaar zijn in alle situaties waarin hij ze moet naleven.
 - o i) plaatsing: de machinist moet de informatie met behulp van de frontlichten kunnen lezen;
 - o ii) verlichting: waar nodig, moet deze de informatie op toereikende wijze verlichten;
 - o iii) bij reflecterende borden moeten de eigenschappen van het materiaal voldoen aan de toepasselijke specificaties en moeten de borden zodanig zijn vervaardigd dat de machinist de informatie gemakkelijk kan lezen met behulp van de frontlichten
- Toezicht op gebruik van drugs en psychotrope geneesmiddelen. Grenswaarden hiervoor moeten nog bepaald worden, hoe en wie? Toezicht op procedures hierover in VBS spoorwegondernemingen en Infrastructuur Manager.
- Werken conform gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (2018/761)
- Harmonisatie exploitatievoorschriften ERTMS

ILT
 Informatie, Netwerken en
 Programmering
 Netwerken Transport

Datum
 11 december 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/55055

Fraudebestendigheid
 Geen opmerkingen.

Bijlage 2 van 4 : CHECKLIST HUF-TOETS TSI-NOI (Noise)

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets.

Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1694 (10 augustus 2023) amending TSI Noise 2014/1304
Extra info	Toets TSI Noi (toezicht)
Korte samenvatting regelgeving	Wijziging van de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsystem "rollend materieel – geluidsemissies" (TSI NOI), gericht op het stiller maken van goederenwagens op het Europese spoor.

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	De gewijzigde verordening is duidelijk en specifiek geformuleerd op het toelaten van spoorvoertuigen binnen de EU. Onduidelijk is of de TSI-specificaties ook van toepassing zijn op spoorvoertuigen afkomstig van buiten de EU en hoe dat zich verhoudt tot toezicht- en handhavingsissues.
--	--

	Tot slot zijn er in deze TSI geen methodieken opgenomen voor de zorg op de naleving van deze TSI, voor alle spoorvoertuigen.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja, de begripsomschrijvingen zijn relatief duidelijk en in overeenstemming met de gebruikte begrippen in de verordening.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Onduidelijk is of goederentreinen blijvend compliant moeten zijn aan de gestelde geluideisen uit de TSI. Heeft het consequenties wanneer uit geluidmetingen blijkt dat goederenwagens niet meer compliant zijn met de geluideisen, bijvoorbeeld als gevolg van een slechtere wielkwaliteit?
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	In de verordening zijn geen verantwoordelijkheden en bevoegdheden vastgelegd. De gewijzigde verordening wordt zo nodig door een lidstaat geïmplementeerd in haar nationale regelgeving.

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	De doelgroep (spoorvoertuigen) is duidelijk afgebakend maar onduidelijk is wie er op de naleving van het verbod kan en/of moet worden aangesproken. Is dat de vervoerder, de eigenaar of de onderhoudsverantwoordelijke?
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja, technisch is de norm haalbaar en realistisch. Naar onze indicatieve observatie is de transitie naar aangepaste remsystemen bij goederenwagens nauwelijks in gang gezet. Dit in tegenstelling tot voorspellingen uit het Panteia onderzoek [https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/13/2022276225-8-bijlage-8-onderzoek-aandeel-stille-goederenwagens].
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Indien het materieel achteruitgaat en daarmee niet meer aan de geluideisen voldoet is het niet duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd. Het verbod is gedeeltelijk duidelijk. Duidelijk is met welk toegelaten remsysteem waar mag worden gereden. Onduidelijk is of bij aanpassing van het remsysteem bijvoorbeeld ook de wielen opnieuw moeten worden geprofileerd om het

	rolgeluid te verminderen. Daarnaast zijn er ook andere geluidbronnen die bijdragen aan de pass-by noise waarmee de norm van 83 dB wordt overschreden.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Nee, discussie met de toezichthouder zal zijn of een goederenwagen blijft voldoen aan de TSI-specificaties. Dus niet alleen bij toelating maar ook tijdens de exploitatie binnen de geluidnormen van de TSI blijft en geëist kan worden dat wagons worden onderhouden op basis van akoestische eigenschappen.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja, dit houdt verband met de invoeringsdatum waarmee aan de railonderneming tijd is gegeven om zijn goederenwagens te retrofitten.
6. Zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja, het is niet duidelijk wie <u>vooraf</u> vaststelt en toestemming geeft van uitzonderingsbepalingen gebruik te mogen maken, zoals vastgelegd in de TSI.

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja, zie kamerstuk 29984, nr. 889, p-6.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	Ja mits er middelen waaronder voor een monitoringssysteem beschikbaar worden gesteld en inhoudelijk meer duidelijkheid ontstaat over de issues in paragraaf 1.1. en 1.2
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	De TSI beschrijft niet voor het toezicht (wel bij toelating) hoe afwijkingen kunnen worden vastgesteld en laat het aan de lidstaten over. De techniek om te monitoren op afwijkingen op geluideisen en remsystemen te detecteren is ontwikkeld en bestaat. De ILT heeft hierover momenteel geen. Als de ILT hierover zou kunnen beschikken, kan worden vastgesteld met welk remsysteem wordt gereden en of de pass-by norm van 83 dB wordt overschreden.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen	Een bevoegdheid voor de ILT is opgenomen in de nationale wet- en regelgeving, i.c. de Spoorwegwet. Dit betekent dat met behulp van

het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	bestuursrechtelijke maatregelen kan worden geïntervenieerd.
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Bij het passeren van het monitoringssysteem worden gegevens geregistreerd die direct te herleiden zijn tot de eigenaar, de vervoerder en de onderhoudsverantwoordelijke. Dit is nodig voor de uitoefening van het toezicht en wordt specifiek voor dat doel gebruikt.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	De voorbereidingstijd loopt af op 8 december 2024. Dit zou voldoende moeten zijn wanneer duidelijke afspraken volgt op benoemde issues en benodigde middelen tijdig beschikbaar worden gesteld.

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	De normstelling is duidelijk voor de toelating van spoormaterieel. De werking van de normen zijn voor het toezicht en de handhaving voor het geluid op de stillere goederenrouten minder duidelijk. Het op korte termijn geven van duidelijkheid is nodig voor het kunnen verrichten van toezicht en handhaving.
--	--

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving?	Waarschijnlijk is de vertegenwoordiging van de normadressaat mogelijk al geconsulteerd bij de totstandkoming van de verordening. Aanvullend kan de ILT communicatie inzetten om de normadressaat te bereiken over a.) de ingangsdatum van deze verordening zodat de
---	---

	normadessaat zich hierop kan voorbereiden en b.) te waarschuwen dat er toezicht zal worden uitgeoefend.
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.	De nieuwe taak leidt niet tot organisatorische veranderingen. Wel is extra capaciteit (1 FTE) nodig voor uitvoering van de taak. Het bijbehorende schaalniveau is 11. De kosten daarvoor bedragen inclusief overhead € 117.300 (bron: Handleiding Overheidstarieven 2023).
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers)? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen?	Ja, de monitoringssystemen om te detecteren zullen technisch moeten worden beheerd en beheerst. De opvolging van constatering in de monitoring moet zowel technisch als juridisch worden beoordeeld.
4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast?	Inschatting is dat de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders passen.
5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet	

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

	een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:	
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	<p>Per aangewezen stillere spoorgoederenroute een monitoringssysteem á 70.000 euro per stuk (exclusief de onderhoudskosten). Voor de onderhoudskosten dient een specialistische partij te worden ingeschakeld voor een bedrag van minimaal 2000 euro per jaar per monitoringssysteem. Dit kan indien gewenst verder worden uitgebreid.</p> <p>Aansluiting op de voorzieningen van ProRail is in de offerten opgenomen. Eventuele kosten bijvoorbeeld voor het stroomgebruik zullen mogelijk door ProRail in rekening worden gebracht.</p> <p>Nederland heeft eind november 2019 stillere spoorgoederenroutes aangewezen en aangemeld bij het Europese spoorwegagentschap (ERA). Het gaat om de Betuweroute en de Brabantroute.</p> <p>Aanvullend zouden monitoringssystemen ook kunnen worden uitgebreid op niet aangewezen stillere spoorgoederenrouten. Gedacht kan worden aan het grensoverschrijdend goederenverkeer met België, Meteren-Vught of de IJsselroute. Dit zijn potentiële baanvakken die over vijf jaar naar voren kunnen komen om ook te worden aangewezen.</p>
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer))	Koppelen van het monitoringssystemen aan ILT (interne) informatiesystemen, bijvoorbeeld servercapaciteit, etc.

ILT
 Informatie, Netwerken en
 Programmering
 Netwerken Transport

Datum
 11 december 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/55055

5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	-
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	-
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:		
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen?	n.v.t.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen?	n.v.t.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	n.v.t.
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	n.v.t.
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

	v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	n.v.t.
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken?			Een en ander past in organisatiestructuur.
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.			Ja, zie 5b.
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren?			De monitoringssystemen moeten in de spoorbaan worden ingebouwd. Hiervoor zijn ongeveer drie tot zes maanden nodig.
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen?			Nee.
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit?			Nee.
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de			Het voldoen aan de technische specificaties zal uitsluitend een positief omgevingseffect opleveren voor de omwonende burgers langs het spoor. Dit wordt ook in het kabinetsbeleid benadrukt. De bron

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	wordt ca. 10 dB stiller gemaakt waardoor de geluidhinder en slaapverstoring als gevolg van het rijden met gietijzeren remblokken minder wordt. De burger heeft ook baat bij het toezicht en de handhaving van de verordening en zal zich naar verwachting kritisch tonen als de toezichthouder haar taak niet verricht.
---	---

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Voor het verrichten van toezicht en handhaving op basis van de TSI Noi heeft de ILT aanvullende middelen nodig, te weten 1 extra FTE en de aanschaf van monitoringssystemen per aangewezen stillere spoorgoederenroute.
---	---

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	n.v.t.
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	n.v.t.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	n.v.t.
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derden gegevens)?	De meetgegevens kunnen vanuit onze rol actief openbaar worden gemaakt. De toezichthouder heeft een keuze in de mate waarin de gegevens kunnen worden geraadpleegd en zonder toelichting kunnen worden geïnterpreteerd.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	Het risico dat de gegevensverzameling als niet betrouwbaar en representatief wordt ervaren, kan worden beperkt door deze publiek toegankelijk te maken, bijvoorbeeld via de ILT-website. Zowel de sector, burgers en derden als de toezichthouder hebben daar baat bij.
---	---

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Bijlage 3 van 4: CHECKLIST HUF-TOETS TSI-OPE

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets.

Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	TSI OPE 2023/1693 amending 2019/773 getoetst op vertrek gereed maken en geschiktheid route
Korte samenvatting regelgeving	TSI OPE – verordening voor operationele voorschriften voor het gebruik van het spoor

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	De verordening is vrij duidelijk als het gaat over WAT er vereist is. Veel bepalingen omschrijven alleen het doel en laten de nadere invulling over aan de ondertoezichtstaanden. De nadere invulling van de HOE-vraag vergt veel kennis van zaken en inzicht in de relevante veiligheidskritische punten in de processen. Het toezicht zal daardoor meer tijd vergen en de toezichthouders dienen hiervoor hun kennis uit te breiden.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met	In enkele gevallen moet teruggegrepen worden op de

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

<p>begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?</p>	<p>Engelstalige versie van de TSI om de begrippen goed te kunnen duiden.</p> <p>Door verschuiving van de betekenis van de begrippen bestaat het risico dat het doel van de bepaling niet goed uitgelegd en toepast kan worden. (Bijvoorbeeld 'crossing' versus 'overweg- of -pad').</p> <p>Dit zal naar verwachting discussie opleveren met ondertoezichtstaanden.</p>
<p>3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?</p>	<p>De beoordeling van remberekeningen voor treinen die niet meer volgens de (deels-) empirische rekenregels zijn uitgevoerd (zoals destijds wettelijk voorgeschreven) zijn tijdrovend en complex te beoordelen.</p> <p>Bij twijfel dient de toezichthouder aan te tonen dat de spoorwegonderneming haar berekeningen en mogelijk proces hiervoor niet goed heeft ingericht. Dat vergt kennis en vaardigheden die niet meer geheel aanwezig zijn.</p> <p>Met het Route Book van de spoorwegonderneming en de routebeschrijving de infrastructuur beheerder is een nieuwe weg ingeslagen als het gaat om de beoordeling hoe en waar treinen kunnen en mogen rijden. Voorheen werd dit bij de afgifte van de type- en voertuigvergunning bepaald. Met de inwerkingtreding van het 4^{de} Spoorwegpakket verschuift deze toets nadrukkelijker naar Spo en IM.</p> <p>Het Route Book is een nieuw product. Dit zal bij elke vervoerder beoordeeld moeten worden. Dit is een nieuwe taak. Daarnaast dient nagegaan te worden of het Route Book actueel blijft, waarbij de samenwerking tussen IM en vervoerder nodig is.</p>
<p>4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?</p>	<p>Ja</p>

ILT
 Informatie, Netwerken en
 Programmering
 Netwerken Transport

Datum
 11 december 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/55055

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	Ja
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	<p>Ja, maar de mogelijkheid bestaat dat de vervoerders nieuwe inzichten gaan toepassen. In relatie tot de handhaafbaarheid zal hierover veel overleg zijn met de inspecteurs. De inspecteurs zullen per specifiek onderwerp een beoordeling moeten maken of het voorgestelde voldoende veilig is.</p> <p>Dit is een nieuwe taak en hiervoor is specifieke kennis nodig, ook bij de normadressaat.</p> <p>De ingangsdatum voor de normadressaat is naar verwachting te kort. Deze moet nieuwe zaken bedenken, beoordelen, implementeren en opleidingen verzorgen.</p>
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Nee, dat is ter invulling van de vervoerder.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Nee, zie 2
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Nee, zie 2
6. Zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	<p>Ja, in geval er gekozen wordt voor een eigen – niet getoetste – berekeningsmethodiek. Er is dan niet goed meer vastgelegd aan welke voorwaarden voldaan moet worden. De wederzijdse onderbouwing (van de vervoerder en daarnaast de inspectie) vergt meer tijd.</p>

ILT
 Informatie, Netwerken en
 Programmering
 Netwerken Transport

Datum
 11 december 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/55055

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Niet voor het uitvoeren van de ontwerpregelgeving. Dit kan door bijvoorbeeld een spoorwegonderneming worden gedaan, maar ook door een ingehuurd adviesbureau.
---	---

	Wel voor het handhaven door de Inspectie.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	De norm is met de inzet van meer capaciteit door de inspectie uitvoerbaar. Het zal meer tijd vergen om te controleren en bij elke constatering is juridische ondersteuning nodig.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen?	Nee, per onderwerp dient vastgesteld te worden wanneer een ondertoezichtstaande iets voldoende veilig uitvoert. Dit is een nieuwe taak die ook andere kennis vraagt van de inspecteur, meer praktijk gericht in plaats van toetsend aan een voorgeschreven norm.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	De inspectie beschikt over voldoende kennis om dit te doen, maar deze kennis ligt nu bij enkele personen. Het zal nodig zijn om de werkwijze van de afdelingen Toezicht Rail 1 en Rail 2 aan te passen. Dit vergt een significante uitbreiding van de werkwijze van een objectinspectie. Hiervoor is meer capaciteit nodig (verwachting 2 fte). Eenmalige aanpassingen zijn nodig in: <ul style="list-style-type: none"> - de vragenlijsten in Holmes - inspectiedatabase - LHSO - Procesbeschrijvingen in het KMS - Teksten op de website - Opleidingsprogramma
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	N.R.

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	De inspectie moet hiervoor inspecteurs werven en opleiden. Daarnaast moet ook een deel van de huidige inspecteurs bijgeschoold worden.
---	--

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Conclusie handhaafbaarheid: Samenvattend	De trend naar doelregelgeving en de verschuiving van verantwoordelijkheden naar de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders maakt dat de spoorse wet- en regelgeving meer tijd vergt. De controle op naleving van een regel i.p.v. de juiste inschatting van een risico betreft een geheel andere werkwijze dan de huidige werkwijze van de inspecteur. Dit vraagt om breder inzicht van de spoorse activiteiten bij de toezichthouder.
--	--

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet gedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving?	Met deze vernieuwde verordening wordt nog duidelijker waar met name spoorwegonderneming en infrastructuur beheerder verantwoordelijk voor zijn.
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.	Ja, de nieuwe wet- en regelgeving vraagt om een andere werkwijze en daarmee samenhangend meer capaciteit voor het uitvoeren van het toezicht.
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht?	Ja, omdat de spoorwegonderneming en infrastructuur beheerder ook inhoudelijk meer verantwoordelijkheid hebben gekregen vraagt dit van vergunningverlener en

<p>Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers) ?</p> <p>Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?</p>	<p>toezichthouder meer kennis en ervaring.</p> <p>Feitelijk verandert de rol van de inspecteur die gegeven de scope van de activiteiten van de organisaties moet kunnen bedenken waar aan moet worden voldaan.</p> <p>De inspectie moet hiervoor inspecteurs werven en opleiden. Verwacht wordt dat dit 2 fte betreft.</p>
<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ?</p> <p>Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>	<p>Zonder de verantwoordelijkheid van de rollen van vergunningverlener en toezichthouder uit het oog te verliezen verdient het aanbeveling om de teams die hierbij betrokken zijn nauwer samen te laten werken. ILT is de NSA voor het spoor in Nederland en dat omvat het gehele systeem van materieel (voertuigen, infra en (baan-beveiliging), personeel en operatie (goederen- en reizigersvervoer). Dit vormt een complex geheel dat goed en veilig kan werken als alles goed op elkaar is afgestemd.</p> <p>ILT is in de positie om als onafhankelijke partij hier boven te staan. Bundeling van de expertise aanwezig in de teams in een organisatie gericht op de modaliteiten i.p.v. functionaliteiten in de processen versterken de rol van die autoriteit.</p> <p>Eenmalige aanpassingen zijn nodig in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de vragenlijsten in Holmes - inspectiedatabase - LHSO - Procesbeschrijvingen in het KMS - Teksten op de website - Opleidingsprogramma
<p>5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten</p>	<p>De verschuiving naar doelregelgeving zorgt ervoor dat er steeds meer</p>

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

	worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:	zaken geregeld moeten worden in het VBS van de ondertoezichtsstaande. Niet alleen wordt het doen van audits hierdoor belangrijker, maar ook de beoordeling tijdens de audit zelf. Mogelijk zullen hiervoor meer gerichte objectinspecties noodzakelijk zijn. Om dit uitvoerbaar te houden is meer capaciteit noodzakelijk (eerder genoemde 2 fte).
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	2 fte structureel extra
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	
	6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ? Denk hierbij aan:	Nee
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?	
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande	

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

	informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	
	i Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
	ii Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
	iii Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	iv Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
	v Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	vi Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	
	7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	
	8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan	2 auto's (voor de 2 extra fte) Lux meters (voor lichtsterkte seinen)

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?	
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?	Voor de uitvoering van kwalitatief goed toezicht is aanvullend 2 fte's structureel extra benodigd. Deze fte's dienen ook te beschikken over een dienstauto.
---	---

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Conclusie fraudebestendigheid:	n.v.t.
Samenvattend	

Opmerkingen:

Steeds meer zaken moeten geregeld worden in het VBS. Dit heeft tot gevolg dat het uitvoeren van audits steeds belangrijker, maar ook lastiger wordt.

Per Spoorwegonderneming zullen er verschillen zijn in de interpretatie van de TSI Operations en de manier waarop het VBS wordt ingericht. Dit kan ook bij toezicht en handhaving tot interpretatieverschillen leiden.

Het VBS is een levend document. Voor ons wordt het steeds moeilijker om altijd op de hoogte te zijn van de laatste versies van elke spoorwegonderneming.

Dit kan gevolgen hebben voor het direct handelen en anticiperen op onveilige situaties bij bijvoorbeeld objectinspecties.

Het ontbreken van specifieke normen (zoals een uniform examenreglement), zal impact hebben op de (uniformiteit in) opleidingen en examinering.

Bijlage 4 van 4: CHECKLIST HUF-TOETS TSI's – VV (Vergunning Verlening) Rail, infra & spoorvoertuigen

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Toetsonderwerpen HUF-toetsen

De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets.

Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op [SCOPAFIJTH](#) (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	HUF-toets op TSI revisiepakket Spoor
Korte samenvatting regelgeving	2023/1694 Amending 2013/321 WAG Amending 2014/1299 INF Amending 2014/1300 PRM Amending 2014/1301 ENE Amending 2014/1302 Loc & Pas 2023/1695 Repealing 2016/919 CCS 2023/1696 Amending 2011/665 ERATV

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de [Normadressaat](#) en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Ja
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Ja
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
6. Zijn er ontwikkelingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen

4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Conclusie handhaafbaarheid:	N.V.T. voor Vergunning verlening infra & Spoorvoertuigen
------------------------------------	--

2 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet bedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving?	Nee
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de organisatorische inrichting van de ILT? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.	Nee
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting,	Geen impact op uren of FTE's, grootste verandering in het algemeen over de meeste TSI's zijn de nieuwe overgangsbepalingen

<p>zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht ?</p> <p>Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers) ?</p> <p>Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?</p>	<p>per artikel. Er is wél een tijdelijke toename te verwachten in het aantal TSI ontheffingsaanvragen, dit als gevolg van het wegvallen van de "advanced stage" clause uit de TSI (voor projecten in een vergevorderd stadium mocht een oudere versie van de TSI worden toegepast, nu deze mogelijkheid er niet meer is kan voor sommige projecten die in een vergevorderd stadium zijn een ontheffingsaanvraag nodig zijn), én als gevolg van het strakkere regime omtrent partial fulfilment.</p>	
<p>4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ?</p> <p>Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?</p>	<p>Nee</p>	
<p>5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII Rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:</p>	<p>Nee</p>	
<p>5.a</p>	<p>Personele kosten (incidenteel/structureel)</p>	
<p>5.b</p>	<p>Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)</p>	<p>Nee</p>
<p>5.c</p>	<p>Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe</p>	<p>Nee</p>

ILT
 Informatie, Netwerken en
 Programmering
 Netwerken Transport

Datum
 11 december 2023

Ons kenmerk
 ILT-2023/55055

	informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Nee
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	Nee
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ? Denk hierbij aan:		Nee
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?	Nee
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?	Nee
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?	Nee
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:	N.V.T
i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	
ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

	v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	
7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?			N.V.T.
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.			N.V.T.
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?			N.V.T.
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?			N.V.T.
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?			N.V.T.
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de			Minor aandachtspunt vanuit TSI-ENE voor vergunningverlening Infra: deze TSI stelt een nationaal implementatieplan verplicht.

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	
---	--

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren?.	Voor vergunningverlening is mogelijk een piek in TSI ontheffingen te verwachten maar dit leidt niet tot een structurele impact.
--	---

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	N.V.T.
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	N.V.T.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	N.V.T.
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	N.V.T.

Conclusie fraudebestendigheid:	N.V.T.
---------------------------------------	--------

ILT
Informatie, Netwerken en
Programmering
Netwerken Transport

Datum
11 december 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/55055