



OPENBAAR

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

T.a.v. De Directeur-Generaal [REDACTED],

[REDACTED]

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

ILT

Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen.

Netwerken Transport

Contactpersoon

[REDACTED]

(Senior) Adviseurs

[REDACTED]

Ons kenmerk

ILT-2024/26420

Uw kenmerk

IENW/BSK-2024/112725

Bijlage(n)

HUF-toets formulier

Datum 29 mei 2024
Betreft HUF-toets wijzigingsregeling RIS2020

Geachte heer [REDACTED],

U verzocht mij een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) op de wijziging van de Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 (RIS2020).

De wijzigingen betreffen onder andere:

- Verwijdering van voorschriften die al in Europese Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's) of andere uitvoeringsverordeningen staan of daarmee in tegenspraak zijn;
- Actualisatie van verwijzingen naar openbare, internationale technische normen;
- De mogelijkheden om via specifieke Nederlandse voorschriften een vergunning te verkrijgen voor het traject Valburg-Zevenaar-Duitse grens; en
- Het vervallen van de artikelen 25 t/m 29 die betrekking hebben op het onderhoud van spoorvoertuigen.

In deze brief ga ik hier nader op in.

Ten aanzien van de handhaafbaarheid zien wij nog een aantal verbeterpunten. Als gevolg van het schrappen van diverse regels zijn er diverse onduidelijkheden ontstaan voor zowel de onder toezicht staanden als voor de toezichthouder.

Voor een nadere toelichting op deze HUF-toets verwijs ik naar de bijgevoegde bijlage.

De wijziging van de Regeling heeft geen personele of financiële gevolgen voor de ILT.

Graag ontvang ik uw reactie op deze HUF-toets alsmede de definitieve regelgeving en de datum van inwerkingtreding.

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken Transport

Met vriendelijke groet,

Datum
29 mei 2024

DE INSPECTEUR-GENERAAL LEEFOMGEVING EN TRANSPORT,

Ons kenmerk
ILT-2024/26420

D

CHECKLIST HUF-TOETS RIS

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
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
29 mei 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/26420

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 wijzigingsregeling RIS2020 |
| Beoordeeld door | ILT Vergunningverlening en Toezicht en Handhaving Rail |
| Korte samenvatting regelgeving | Wijzigingen in Regeling indienststelling spoorvoertuigen 2020 i.v.m. overlapping TSI's en aanpassingen conform huidige werkwijze |

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? | Nee, sommige artikelen zijn niet SMART geformuleerd. Hierdoor ontstaat onduidelijkheid voor de toezichthouder en zal dit ook voor een onder toezicht staande niet duidelijk zijn. Zie voor specifieke artikelen vraag drie van dit blok. |
| 2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving? | Nee, zaken zijn dusdanig opgeschreven dat ILT zich kan voorstellen dat de doelgroep van de wetgeving verduidelijking moet vragen aan de infrastructuur Manager (ProRail) ten aanzien van eisen en meetmethodes |
| 3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk? | Toezicht Rail constateert: <ul style="list-style-type: none">• Artikel 1, lid 1: definities 'grensbaanvak' en 'bijzonder voertuig' vervallen, echter deze komen nog steeds voor in de RIS.• Artikel 3 lid 2b, bijlage 4 ontbreekt. |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Het is verwarrend dat de bijlagen worden aangeduid met romeins cijfers als normale cijfers. • Artikel 7, lid1 (in tweede deel vervalt een zinssnede): Deze zin aanpassen, zodat een verwijzing ontstaat naar de uitvoering van de CSM-REA. Immers hier wordt verwezen naar het overleg dat vereist is in geval van een veiligheidskritische wijziging, waarbij afstemming heeft moeten plaatsvinden met de partij die verantwoordelijk is voor de werking van de eerste veiligheidsbarrière in het aangrenzende systeem. • Artikel 7: wordt de bestaande tekst "en bevat ook het oordeel van de beheerder over dat onderzoek of de vergelijking" verwijderd, echter gaat de grondslag van deze verwijdering pas in op 1-1-2026. • Artikel 12: de maximale hoogte van de stroomafnemer wordt niet langer benoemd. Er zijn bruggen in NL waar de maximale hoogte begrenst om de pantograaf te kunnen uit en inleiden zonder tussenkomst van de mcn. • Artikel 14: er zijn alleen eisen opgesteld voor grensbaanbakken met Duitsland, niet met de Belgische grens. Waarom geen eisen voor voertuigen die vanuit België bij Roozendaal, Budel en Maastricht de grens over komen? Die krachtvoertuigen zijn binnenkort alle van ETCS voorzien. • Artikel 14: lid 1 hier wordt gesproken over Venlo- Duitse grens, het moet duidelijk zijn tot waar precies in Venlo, graag exacte geografische aanduiding toevoegen. • Bij het lezen van artikel 14 en de bijgevoegde toelichting lijkt het dat je met een Duitse vergunning zonder tussenkomst van ILT/ProRail dit grensgebied kan gebruiken. Dat is niet zo, een NL vergunning/toelating is nog steeds nodig. In feite wordt hier een 'RIS |
|--|---|

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en
 Vergunningen
 Netwerken Transport

Datum
 29 mei 2024

Ons kenmerk
 ILT-2024/26420

| | |
|--|--|
| | <p>licht' uitgevoerd. Tekst moet duidelijker worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 18: zou herschreven moeten worden. Op dit moment heeft de Inspectie geen bevoegdheden om Nederlandse voertuigen (een voertuig met een Nederlands registratienummer - 84 -) die in het buitenland ingezet worden met een buitenlandse houder/ECM/eigenaar aan te spreken. • Artikel 20, lid 4: ILT heeft al aangegeven dat deze eis geen relatie heeft met het product tijdelijke vergunning voor testen, het is dan ook de vraag of dit juridisch correct is. (mede ook omdat hier geen vervolg aan wordt gegeven) Het is een zeer indirecte bepaling om op te handhaven. Dit kan een tijdrovende inspectie worden wanneer niet direct aangetoond kan worden dat de aanvrager aan een derde partij informatie heeft aangeleverd. Wanneer hier handhavend opgetreden zou moeten worden is het de vraag of het ophouden van een test proportioneel is t.o.v. het mogelijke risico. |
| 4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd? | Nee |

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en
 Vergunningen
 Netwerken Transport

Datum
 29 mei 2024

Ons kenmerk
 ILT-2024/26420

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? | Ja, mits goed geïnterpreteerd. Zie ook hoofdstuk 1.1.2 hierboven |
| 3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd? | Nee, zaken zijn dusdanig opgeschreven dat ILT zich kan voorstellen dat er verduidelijking gevraagd moet worden aan de infrastructuur Manager (ProRail) ten aanzien van eisen een meetmethodes |
| 4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen? | Nee, de normadressaat is afhankelijk van de resultaten van de testen die |

| | |
|---|---|
| | voorafgaande aan de vergunningverlening uitgevoerd zijn. |
| 5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk? | n.v.t |
| 6. Zijn er ontwijkmogelijkheden voor de naleving van de norm? | Die zijn er wel, maar deze zijn moeilijk vast te stellen. |

ILT
O mgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken Transport

Datum
29 mei 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/26420

1.3 Handhaving door de toezichthouder

| | |
|---|---|
| 1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven? | Nee, zie 1.3.4 |
| 2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar? | Nee, Niet in het geval van artikel 20 lid 4. Op welke manier moet hier toezicht opgehouden worden, wanneer is de informatie goed genoeg (kwalitatief en kwantitatief) welke maatregel zouden hier dan toegepast moeten worden met het oog op proportionaliteit? Tevens wordt er in lid c een verwijzing gemaakt naar de aanvraag van een vergunning. De vragen hierbij zijn: Welk vergunningsproduct? Hoe wordt hier dan op gehandhaafd en wat omvangt dit dan? (erg onduidelijk) Artikel 14 heeft ook niet de juiste kaders, Venlo omvat veel. Geografisch of op systeem niveau afbakenen. |
| 3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ? | Nee, zie 1.2.6 |
| 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? | Nee, een gedeelte van informatie zal bij de producent/houder/ECM blijven. Zijn de juiste onderdelen gebruikt bij onderhoud? Zijn de juiste lasmethoden gebruikt bij herstelwerkzaamheden? Etc. Het is zeer arbeidsintensief om hierop toe te zien. |
| 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) | Is al opgenomen in beschikbare systemen (ERATV, EVR, Holmes) |

| | |
|---|--|
| 6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is? | n.v.t. de verwijderde bepalingen zijn geen aanleiding om voorbereidingen te treffen. |
|---|--|

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en
 Vergunningen
 Netwerken Transport

Datum
 29 mei 2024

Ons kenmerk
 ILT-2024/26420

| | |
|------------------------------------|---|
| Conclusie handhaafbaarheid: | <p>Toezicht Rail constateert dat er diverse artikelen worden geschrapt, waarbij door het schrappen onduidelijkheden ontstaan en onveilige situaties kunnen ontstaan.</p> <p>Voorzienbare risico's die in een safety case/VBS afgedekt zouden moeten worden, vragen meer capaciteit van de inspecteur om hierop toe te zien.</p> |
|------------------------------------|---|

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? | Ja, website dient aangepast te worden met juiste referenties. |
| 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, 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 aanloopp Problemen te ondervangen? | Ja, om hierop goed toezicht uit te voeren, dient de inspecteur gedegen kennis te hebben van het vergunningsverleningstraject en meer specialistische kennis van het materieel. |

| | | |
|---|---|---------------|
| <p>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 ?</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>N.V.T.</p> |
| <p>5.b</p> | <p>Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)</p> | <p>N.V.T.</p> |
| <p>5.c</p> | <p>Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)</p> | <p>N.V.T.</p> |
| <p>5.d</p> | <p>Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)</p> | <p>N.V.T.</p> |
| <p>5.e</p> | <p>Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)</p> | <p>N.V.T.</p> |
| <p>6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening? Denk hierbij aan:</p> | <p>N.V.T.</p> | |
| <p>6.a</p> | <p>Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze rapportages worden verzorgd door</p> | <p>N.V.T.</p> |

ILT
 Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
 Netwerken Transport

Datum
 29 mei 2024

Ons kenmerk
 ILT-2024/26420

| | | |
|-----|--|--------|
| | de bestaande informatiesystemen ? | |
| 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? | |
| | 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 ? | 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 | N.V.T. |

ILT
O mgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken Transport

Datum
29 mei 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/26420

| | |
|---|--------|
| 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 ? | 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 ? | 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 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. | Nee |

ILT
Omgeving, Dienstverlening en Vergunningen
Netwerken Transport

Datum
29 mei 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/26420

| | |
|---|--|
| Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren? | Het is uitvoerbaar voor Toezicht Rail, maar vraagt gedegen kennis van het vergunningsverleningstraject en meer specialistische kennis van het materieel. |
|---|--|

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 | N.V.T. |

| | |
|--|--------|
| 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)? | 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: Samenvattend | N.V.T. |

ILT
Omgeving, Dienstverlening en
Vergunningen
Netwerken Transport

Datum
29 mei 2024

Ons kenmerk
ILT-2024/26420

Opmerkingen: