

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

I.v.m. correctie in aanhef.

593 HERDRUK

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het ontbreken van toiletten in de nieuwe stoptreinen* (ingezonden 15 oktober 2010).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 november 2010)

Vraag 1

Bent u bekend met de breed gedragen protesten van zowel passagiers als NS-personeel over het ontbreken van toiletten in de nieuwe stoptreinen, de zogenaamde Sprinter Lightrains (SLT's)?¹

Antwoord 1

Ja.

NS heeft bij de bestelling van het nieuwe materieel gekozen voor treinen die snel optrekken en afremmen en die ruime mogelijkheden hebben voor in- en uitstappen, waardoor de reis van de reizigers sneller verloopt. En voor treinen die van voor naar achter transparant zijn, zonder onderbrekingen die het zicht belemmeren, waardoor de reizigers zich veiliger voelen. Hier staat tegenover dat in de nieuwe treinen toiletten ontbreken. Ik begrijp de zorgen daarover en ik vind dat daar een goede oplossing voor moet komen. Daar kom ik in het vervolg van deze brief op terug.

Vraag 2

Hebt u inzicht in het aantal passagiers dat in de toekomst de trein zal (moeten) gaan mijden omdat zij op (een gedeelte van) hun traject geen beschikking hebben over een toilet? Zo ja, bent u bereid om deze cijfers onderbouwd aan de Kamer toe te sturen? Zo nee, bent u bereid om samen met de diverse reizigersorganisaties en belangenorganisaties zoals de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland (CG-Raad) onderzoek te doen naar de gevolgen van het ontbreken van toiletten in treinen op het aantal reizigers? Kunt u bij een dergelijk onderzoek ook meteen berekenen welke kosten het met zich mee zal brengen als deze mensen niet langer gebruik kunnen maken van de trein, maar aanspraak moeten maken op andere vormen van vervoer zoals Valys of vormen van eigen vervoer?

¹ De Telegraaf, «FNV eist wc's terug in treinen», 12 oktober 2010/Website van de CG-Raad 12 oktober 2010.

Antwoord 2

Niet alleen de nieuwe Sprinters van NS, maar ook de treinen van verschillende regionale spoorvervoerders hebben (soms al vele jaren) geen toilet. Vervoerders hebben de afgelopen jaren alleen voor materieel met toiletten gekozen als de betreffende overheid daartoe een voorschift heeft opgenomen in de concessie. In het geval van de nieuwe Sprinters is het de beslissing van NS geweest om treinen zonder toilet te bestellen. De huidige concessie staat dit toe. In alle Intercity's van NS zullen toiletten aanwezig blijven.

Het is mijn streven dat reizigers in de toekomst de trein niet zullen (hoeven te) gaan mijden omdat zij op (een gedeelte van) hun traject geen beschikking hebben over een toilet, integendeel. Meer in het algemeen wil ik dat de trein aantrekkelijk is voor zoveel mogelijk reizigers. Treinen die schoon zijn, op tijd rijden en veilig zijn, conform de afspraken uit het vervoerplan.

Ik wil me ervoor inzetten dat mensen die afhankelijk zijn van een toilet toch gebruik kunnen blijven maken van het OV als vervoermiddel. Zoals mijn ambtsvoorganger u heeft gemeld in zijn brief van 26 april 2010 (Kamerstuk 29 984, nr. 223) is het Rijk in overleg met ProRail (en NS) over een oplossing in de vorm van het bouwen van toiletten op ruim 100 stations. Reizigers in nieuwe Sprinters kunnen dan altijd binnen afzienbare tijd een station met toilet bereiken. Ook reizigers uit regionale treinen (waarin vaak ook geen toilet aanwezig is) en bussen zullen gebruik kunnen maken van toiletten op stations.

Ik acht het dus niet noodzakelijk onderzoek te doen naar de gevolgen van het ontbreken van toiletten in treinen op het aantal reizigers of naar de kosten die het met zich mee zal brengen als deze mensen niet langer gebruik kunnen maken van de trein, maar aanspraak moeten maken op andere vormen van vervoer zoals Valys of vormen van eigen vervoer.

Vraag 3

Is een eventuele extra terugval van het aantal reizigers door het ontbreken van toiletten in treinen reden geweest voor het nieuwe kabinet om in het regeerakkoord geen enkele doelstelling of ambitie uit te spreken op het gebied van reizigersgroei? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 3

Gelet op de voorgenomen bouw van toiletten op meer dan honderd stations verwacht het kabinet geen terugval van het aantal reizigers door het ontbreken van toiletten in de nieuwe Sprinters van NS. Het kabinet heeft daarop dus niet geanticipeerd in het regeerakkoord.

Meer in het algemeen heeft het kabinet wel degelijk ambities voor het spoorvervoer. Zo investeren we € 4,5 miljard in het programma Hoogfrequent Spoorvervoer en stimuleren we NS en ProRail om elk jaar de prestaties zoals vastgelegd in het vervoerplan en het beheerplan te verbeteren.

Vraag 4

Wat is uw reactie op het feit dat conducteurs en machinisten tot wel vijf en een half uur geen beschikking hebben over een toilet tijdens hun werk? Hoe valt deze werksituatie te verenigen met de verklaring omtrent de zorgplicht van werkgevers zoals vastgesteld in het Burgerlijk Wetboek? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 4

De mogelijkheid om gebruik te maken van een toilet (zowel door de aanwezigheid van een toilet als door de tijdsruimte in dienstroosters) is een zaak tussen werknemers en werkgever (in de berichten in de media betreft dit alleen NS). Ik sta daar formeel volledig buiten. Ik heb NS echter wel om nadere informatie hieromtrent gevraagd.

NS onderkent dat door de instroom van het nieuwe Sprintermaterieel voor haar personeel soms een lastige situatie is ontstaan. NS ziet zich genoodzaakt om materieel en personeel steeds efficiënter in te zetten. Dit betekent in een aantal diensten voor het personeel een langere verblijfjstijd in de trein, waarbij er niet voldoende tijd is om tussendoor naar de toiletten bij het personeelsverblijf te lopen. NS anticipeert hierop door meer toiletvoorzieningen voor haar personeel op de stations te realiseren. Zo zijn er op de stations Uitgeest, Breukelen en Rhenen toiletvoorzieningen gekomen evenals een

extra voorziening op station Rotterdam CS. Het betreft hier toiletten die alleen voor personeel toegankelijk zijn en niet voor reizigers; het zijn ook geen invalidentoiletten. Bij de verdere uitbreiding van de inzet van het nieuwe Sprintermaterieel zal NS vooraf toetsen of extra toiletvoorzieningen voor haar personeel op (eind-)stations nodig zijn.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een conducteur tijdens een stop op een station belangrijke taken heeft in het garanderen van de veiligheid en een in de dienstverlening naar de passagiers toe? Zo ja, deelt u ook de mening dat het volstrekt onwenselijk is als een dienstdoende conducteur tijdens een dergelijke stop op een station een toilet moet zoeken, omdat dat in de trein niet meer aanwezig is? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 5

Ja, ik deel de mening dat een conducteur tijdens een stop op een station belangrijke taken heeft in het garanderen van de veiligheid en in het verlenen van service aan de passagiers.

Voor het tweede deel van de vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Acht u het wenselijk dat rijdend personeel op de stoptreinen lange tijd zijn behoefte moet ophouden en zelfs minder gaat eten en drinken om te trachten te voorkomen dat een toiletbezoek noodzakelijk is gedurende de dienst? Wat is uw reactie op het feit dat personeel op de trein heeft laten weten dat de pauzetijden tussen diensten al zo beperkt is, dat er vaak nauwelijks genoeg tijd is om te eten en eventueel het toilet te bezoeken? Acht u het wenselijk dat tijd door het ontbreken van toiletten in de trein nog verder onder druk komt te staan?

Antwoord 6

Zie mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 7

Wat is uw reactie op de signalen over de hoge nood onder personeel die leidt tot oplossingen waarbij op zijn minst vraagtekens moeten worden gezet bij de hygiëne ervan? Acht u het acceptabel als het personeel op een trein tot dit soort onhygiënische noodoplossingen wordt gedwongen? Tot welke risico's voor de gezondheid van zowel personeel als passagiers leidt dit soort toestanden, helemaal als er ook geen mogelijkheid is om de handen te wassen aan boord van de trein? Hoe gaat u dit oplossen en op welke termijn?

Antwoord 7

Zie mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 8

Wat is uw reactie op de signalen die bij Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) spoor binnenkomen over machinisten die hun trein stilzetten op een vrij baanvak om even snel vanuit de cabinedeur hun behoefte te doen?² Wat zijn de gevolgen voor de veiligheid van het treinverkeer als dit soort zaken zich daadwerkelijk voordoet? Maar ook in de bredere zin; wat is volgens u de invloed van deze problematiek (dus voorgaand voorbeeld, maar ook treinen die moeten wachten op stations vanwege een medewerker met hoge nood) op de punctualiteit van het treinverkeer? Kunt u uw antwoord heel duidelijk toelichten?

Antwoord 8

Uiteraard mogen en zullen afspraken die werknemers en werkgever maken over arbeidsomstandigheden nooit ten koste gaan van de veiligheid. De IVW ziet daarop toe.

Ook de prestatie-afspraken waarop ik NS afreken, waaronder die over punctualiteit, veranderen niet.

² Column van de heer Berghuis in de FNV-Spoor.

Vraag 9

Kunt u zich voorstellen hoe het is? Zou u zelf om langere tijd (tot wel vijf en een half uur) uw behoefte te moeten ophouden? Kunt u zich daarnaast voorstellen wat het van een mens vraagt om, tijdens het uitoefenen van zijn of haar beroep, minder te moeten eten en drinken om te trachten te voorkomen dat een toiletbezoek noodzakelijk is?

Antwoord 9

Zie mijn antwoord op vraag 4.

Vraag 10

Kunt u zich herinneren dat de motie van het lid Roemer over toiletten in de treinen is aangenomen door een zeer grote meerderheid van de Tweede Kamer?³ Hoe kunt u garanderen dat in 2030 alle treinen uitgerust zijn met een toilet, terwijl NS nu veel nieuwe treinen inzet zonder toilet? Klopt het dat al deze treinen een afschrijvingstijd hebben die in ieder geval in 2030 nog niet verschreden is? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 10

Het doel van de motie van het lid Roemer is in mijn ogen dat alle reizigers gebruik kunnen blijven maken van het openbaar vervoer. Toiletten in de trein zijn daartoe een middel, net als toiletten op het station. In zijn eerdergenoemde brief (zie mijn antwoord op vraag 2) heeft mijn ambtsvoorganger toegelicht dat het bouwen van toiletten op stations om diverse redenen de meest verantwoorde en verstandige manier is om invulling te geven aan de motie. Ik deel die mening. Ik kan niet garanderen dat in 2030 alle treinen uitgerust zijn met een toilet, maar ik doe er wel alles aan om het doel van de motie te realiseren. Vanwege de keuze voor toiletten op stations is de afschrijvingstermijn van de nieuwe Sprinters zonder toilet niet relevant.

Vraag 11

Hoe zult u in navolging van de heldere uitspraak van de Kamer, er voor zorgen dat er 2030 geen enkele trein in Nederland rijdt die niet beschikt over een toilet? Kunt u duidelijk aangeven welke middelen u hiervoor heeft en hoe u de spoorvervoersbedrijven kunt dwingen om aan deze heldere eis te voldoen?

Antwoord 11

Zie mijn antwoord op vraag 10.

Vraag 12

Bent u bereid om, naast het handhaven van de heldere einddatum van 1 januari 2030, ook bij de spoorvervoersbedrijven aan te dringen op het eerder plaatsen van toiletten in alle treinen, zodat veel reizigers ook de komende twintig jaar al gewoon gebruik kunnen maken van een fatsoenlijk toilet in de trein?

Antwoord 12

Zie mijn antwoord op vraag 10.

Reactie op toezegging

Tijdens het AO op 19 mei 2010 heeft mijn ambtsvoorganger met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat onder meer gesproken over het onderwerp van toiletten in de OV-keten, dit naar aanleiding van zijn brief daarover van 26 april 2010⁴. Sommige leden van de commissie vroegen naar de mogelijkheden om alsnog toiletten aan te bieden in Sprinters. Mijn ambtsvoorganger heeft toegezegd de kosten te specificeren van het (alsnog) inbouwen van toiletten in Sprinters die al geleverd of besteld zijn en in Sprinters die nog besteld moeten worden. Ik informeer u daarover als volgt. Allereerst onderstreep ik nog eens dat de Wet Personenvervoer 2000 en de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet mij niet de formele bevoegdheid bieden om NS te verplichten toiletten in treinen op te nemen. De inrichting van treinen is een zaak van NS, binnen de randvoorwaarden die de concessie

³ Kamerstuk 25 847, nr. 65.

⁴ Kamerstuk 29 984 nr. 223.

stelt: NS moet zorgen voor voldoende vervoer (match van vraag en aanbod) en daarbij een aantal zorgplichten in acht nemen. Bij de aanschaf en inrichting van de nieuwe Sprinters heeft NS zich laten leiden door vervoercapaciteit, kostenefficiëntie, reinheid, sociale veiligheid en ruimtelijkheid. Dat heeft in 2004 geleid tot een keuze van NS voor Sprinters die dankzij het feit dat zij van voor naar achter transparant zijn voor een beter veiligheidsgevoel van reizigers zorgen en waar snel in- en uitgestapt kan worden. Hier staat tegenover dat toiletten ontbreken. Naar aanleiding van de discussie die daarover is ontstaan, staan in voornoemde brief van 26 april 2010 maatregelen beschreven om toiletvoorzieningen in de keten te verbeteren. In vervolg op de toezegging van 19 mei heb ik NS gevraagd een indicatie te geven van de kosten van het (alsnog) realiseren van toiletten in Sprintermaterieel. NS is voorzichtig met het geven van meer gespecificeerde bedragen. Haar argumentatie is dat zij haar concurrentiepositie (o.a. in de relatie met leveranciers) niet wil ondermijnen door gedetailleerde informatie beschikbaar te stellen. NS begrijpt echter ook de wens van de Kamer om hierin meer inzicht te krijgen.

NS meldt daarom dat naar schatting een kleine € 40 mln. nodig is om het al ingestroomde, bestelde en door middel van opties gecontracteerde nieuwe Sprintermaterieel alsnog van een toilet te voorzien en circa € 10 mln. voor het nog te bestellen Sprintermaterieel. Daarnaast zijn er nog andere kosten:

- Het ruimtebeslag van toiletten zal moeten worden opgevangen met de aanschaf van meer treinstellen om te kunnen blijven voldoen aan de benodigde vervoercapaciteit. Een (rolstoeltoegankelijk) toilet kost immers veel ruimte.
- Bij de inzet van Sprintermaterieel met toilet zal geïnvesteerd moeten worden in faecaliënafvoerinstallaties die op veel opstelterreinen zullen moeten worden geplaatst.

Extra materieel en deze service-installaties kosten NS ruim € 60 mln. Dit resulteert in het totaalbedrag van ongeveer € 110 mln. dat in de brief van 26 april 2010 staat genoemd. Hierin zijn nog niet meegenomen de jaarlijkse kosten van onderhoud en exploitatie (inzet materieel, reiniging/herstel en snelherstel van vandalismeschade) van het extra materieel die op een kleine € 10 mln. zijn geraamd.

De heer Jansen (SP) deed tijdens het AO op 19 mei een voorstel dat ik als volgt samenvat:

1. laat NS voortaan alleen nog Sprinters met toilet bestellen
2. laat NS dunne Sprinter-diensten met één rijtuig met toilet rijden
3. laat NS de overige Sprinter-diensten met een combinatie van minimaal één rijtuig met toilet en (een) rijtuig(en) zonder toilet rijden

Op deze manier zou toch in elke Sprinter een toilet zitten, zonder dat NS de reeds geleverde of bestelde nieuwe rijtuigen alsnog hoeft om te bouwen.

Ik heb deze suggestie aan NS voorgelegd. NS heeft mij ervan overtuigd dat dit in de praktijk helaas niet uitvoerbaar is en wel om de volgende redenen:

- Het voorstel behelst het fysiek koppelen van twee verschillende materieelsoorten: nieuwe Sprinters (SLT) en oudere Sprinters (SGM III). Allereerst blijkt uit onderzoek dat het koppelen van SGM aan SLT als gevolg van verschillende mechanische toepassingen technisch zo ingrijpend is dat het redelijkerwijs uitgesloten is.
- Verder zouden hiermee belangrijke voordelen op het gebied van rijkaracteristieken tenietgedaan worden. De rijkaracteristieken van de nieuwe Sprinters zijn gunstiger dan die van het oudere type SGM; de nieuwe Sprinter heeft een hogere topsnelheid, trekt sneller op en remt sneller af dan SGM. Door de koppeling gaan al de voordelen van de SLT ten opzichte van SGM verloren. Dit leidt tot grotere rijtijdverschillen tussen Intercity's en Sprinters, wat voor de capaciteit van het spoornet ongunstig is, en tot langere reistijden voor de klant.
- Op het gebied van dienstregeling, planning van materieelomloop en bijsturing vergt een dergelijke materieelsamenstelling vergaande inspanningen. NS heeft gekozen voor een materieelomloop-model dat deze efficiënte inzet van het (kostbare) materieel mogelijk maakt. Hoe flexibeler het materieel kan worden ingezet, hoe efficiënter het is (bijvoorbeeld doordat een zo gering mogelijk reservepark nodig is).

Wanneer materieel specifiek op één of enkele lijnen moet worden ingezet, bijvoorbeeld vanwege de keuze van een toilet in de trein, beperkt dit de flexibiliteit en efficiënte inzet. Dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Bovendien is het risico groot dat in bijsturingsituaties niet het beoogde materieel (in dit geval met een bak met toilet) kan worden ingezet, waardoor de reiziger met onverwachte situaties wordt geconfronteerd. Juist voor specifieke groepen reizigers is dit zeer onwenselijk.

- De hiervoor beschreven inefficiëntie leidt eveneens tot een hoger energieverbruik (CO2 verbruik per reizigerskilometer stijgt aanzienlijk), waardoor NS haar milieudoelstellingen waarschijnlijk niet kan halen.
- Verder druist het koppelen van oude aan nieuwe ruituigen in tegen de basisfilosofie van de SLT namelijk een trein met doorzicht (sociale veiligheid).

Gelet op dit alles staat NS nog achter de keuze voor Sprinters zonder toiletten. Het uitrusten van (sommige) Sprinters met toiletten zou betekenen dat gekozen moet worden voor een treindienstmodel dat extra materieel vereist wat vele miljoenen kost, bovenop de kosten van de inbouw van de toiletten.

Op mijn beurt sta ik achter de beleidskeuze om niet alsnog te kiezen voor Sprinters met toiletten maar voor het uitrusten van ruim 100 stations met toiletten (zie de bijbehorende overwegingen in de eerdergenoemde brief van 26 april 2010). Deze oplossing wordt nu door ProRail grondig verkend. Ik verwacht u rond de jaarwisseling te kunnen informeren over de resultaten van deze verkenning en de besluiten waartoe de verkenning mij brengt.