

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 417**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 maart 2011

Over het onderwerp toiletten in de OV-keten is al veelvuldig contact geweest tussen uw Kamer en de regering.<sup>1</sup> Op verzoek van uw Kamer<sup>2</sup> informeer ik u in deze brief, met het oog op het Algemeen Overleg Spoor op 16 maart 2011, over de stand van zaken met betrekking tot toiletten in de OV-keten.

Eerder<sup>3</sup> heb ik u de volgende maatregelen aangekondigd:

- Ik zal in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet opnemen dat in elke Intercity een toilet aanwezig moet zijn.
- Ik zal in de nieuwe vervoerconcessie opnemen dat in stoptreinen waarin meer dan eenderde van de reizigers langer dan 30 minuten reist, een toilet aanwezig moet zijn.
- Ik zal in de nieuwe vervoerconcessie opnemen dat voor de reizigers vóór vertrek (dus thuis) helder moet kunnen zijn of ze een toilet in de trein mogen verwachten.
- Ik zal er verder bij alle spoorvervoerders op aandringen om:
  - bij nieuwe materieel-bestellingen zorgvuldig rekening te houden met de toiletbehoefte en de maatschappelijke baten van toiletten in het OV zoals die uit het onderzoek naar voren komen;
  - pas als er een alternatieve voorziening binnen de OV-keten is en na overleg met de consumentenorganisaties treinen zonder toilet te bestellen.

<sup>1</sup> Zie o.a. de Kamerstukken 23 645, nr. 331 d.d. 18 december 2009, 29 984, nr. 223 d.d. 26 april 2010, Aanhangsel Handelingen 395 d.d. 24 november 2010, 23 645, nr. 395 d.d. 30 november 2010, 32 500 XII, nr. 56 d.d. 3 december 2010, 32 500 XII, nr. 61 d.d. 15 december 2010.

<sup>2</sup> Brief met kenmerk 32500-XII-61/2011D01072 d.d. 12 januari 2011.

<sup>3</sup> Namelijk in mijn brief van 26 april 2010, Kamerstuk 29 984, nr. 223.

<sup>4</sup> Kamerstukken 25 847, nr. 65 en 32 500 XII, nr. 24.

Aanvullend hierop zal ik u in deze brief nader toelichten op welke manier ik wil borgen dat er voor de reizigers in de OV-keten voldoende toiletten zijn. Hiermee handel ik naar mijn mening in de geest van de door uw Kamer aangenomen moties Roemer en Bashir<sup>4</sup>.

## **Aanleiding**

In 2004 heeft NS besloten nieuwe Sprinters te bestellen zonder toilet. De afwezigheid van toiletten maakt de Sprinters van voor tot achter transparant (en daardoor sociaal veiliger) en draagt bij aan ruimere balkons (en

daardoor aan sneller in- en uitstappen). Het nadeel van de afwezigheid van toiletten in Sprinters was volgens NS beperkt, want de gemiddelde verblijfstijd van een reiziger in een Sprinter bedraagt slechts 17 minuten.

Toen NS de nieuwe Sprinters zonder toilet vanaf 2008 in gebruik nam, werd door verschillende partijen gevraagd om een heroverweging van de eerdere keuze. Daarom hebben zowel mijn ambtsvoorganger als ik, in nauw overleg met NS en ProRail, gezien hoe groot het probleem is en hoe het zou kunnen worden opgelost. Wat betreft de omvang van het probleem stel ik vast dat er in alle Intercity's een toilet aanwezig is. Dat is zo en dat blijft zo. Er is nooit sprake van geweest hierin verandering te brengen. Verder is er op 82 grotere stations een toilet aanwezig. Ongeveer 78% van de in-, over- of uitstappen vindt plaats op deze stations. Op ruim 300 stations is geen toilet aanwezig. NS heeft in totaal 131 Sprinters zonder toilet besteld, waarvan er inmiddels ongeveer 100 zijn geleverd<sup>1</sup>. Verder heeft een deel van de regionale treinen, die rijden op basis van concessie van decentrale overheden, geen toilet aan boord.

### Oplossingen en besluiten

In het gehele OV en dus ook als het gaat om toiletten in de OV-keten moet het belang van de reiziger centraal staan. Dat geldt voor NS, ProRail en overheid, die op dit gebied een gemeenschappelijke (maatschappelijke) verantwoordelijkheid hebben. Maar in de huidige economische situatie, waarin NS en ProRail een efficiency-taakstelling hebben van € 160 mln., zijn de kosten van de verschillende opties ook een belangrijke overweging. Ik heb dan ook gezocht naar een adequate OV-ketenoplossing waarbij belangen van de reizigers in balans zijn met de investerings- en beheerkosten.

In eerdere brieven hebben mijn ambtsvoorganger en ik u geïnformeerd over de (maatschappelijke) kosten van het aanbieden van toiletten in alle NS-treinen, incl. de nieuwe Sprinters die nog niet voorzien zijn van een toilet<sup>2</sup>. Deze kosten blijken erg hoog te zijn. Daarom heeft mijn ambtsvoorganger ProRail een verkenning laten doen naar de mogelijkheden en kosten van het verbeteren van de sanitaire voorzieningen in de OV-keten door het realiseren van toiletten op meer stations. Die verkenning<sup>3</sup> is inmiddels afgerond, zodat ik u deze als bijlage<sup>4</sup> bij deze brief kan toezenden.

In tegenstelling tot wat eind 2010 op basis van berichten in de media het voornemen leek te zijn, zal NS niet zelf een toilet realiseren in de nieuwe Sprinters zonder toilet. Dit vanwege de hoge kosten die hiermee gemoeid zijn (ca € 90 mln). Ik zal NS in de nieuwe Sprinters zonder toilet niet alsnog op kosten van het Rijk een toilet laten realiseren. Dit zou maatschappelijk gezien niet verstandig en verantwoord zijn. Op basis van alle nu beschikbare informatie over de mogelijkheden om de sanitaire voorzieningen in de OV-keten te verbeteren ben ik van mening dat het realiseren van toiletten op meer stations onderdeel van de oplossing moet zijn. De oplossing ziet er als volgt uit:

- in elke Intercity moet een toilet aanwezig zijn;
- in stoptreinen waarin meer dan eenderde van de reizigers langer dan 30 minuten reist, moet een toilet aanwezig zijn;
- ik zal in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet opnemen dat in elke te bestellen stoptrein een toilet aanwezig moet zijn;
- ik zal ProRail opdracht geven toiletten te realiseren op 40 stations.

Het bouwen van toiletten op 40 stations zal naar schatting ruim drie jaar vergen (incl. ontwikkeling en aanbesteding). Dit betekent echter niet dat er

<sup>1</sup> Daarnaast rijden er sinds de jaren '80 30 sprinters van het type SGMII zonder toilet.

In veel gevallen worden deze ingezet in combinatie met een SGMIII-trein met toilet.

<sup>2</sup> In bijlage 1 bij deze brief geef ik de belangrijkste gegevens nog een keer weer.

<sup>3</sup> ProRail: «Verkenningrapport Uitbreiding sanitaire voorzieningen op stations».

<sup>4</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

de komende jaren niets gebeurt, integendeel. Op korte termijn merken de reizigers het volgende:

- Reizigers hebben behoefte aan duidelijkheid en zekerheid over de aanwezigheid van toiletten in de trein en op het station. NS en ProRail gaan daarom die duidelijkheid en zekerheid verbeteren:
  - door de Sprinters zonder toilet zo veel mogelijk te concentreren op vaste trajecten, zodat de reizigers voorafgaand aan hun reis al weten in welke treinen ze wel en niet een toilet zullen aantreffen; NS onderzoekt op dit moment de mate waarin dit mogelijk is;
  - door meer aandacht te besteden aan de vindbaarheid van toiletten op stations;
  - door de mogelijkheden te onderzoeken om de informatievoorziening over toiletvoorzieningen te verbeteren (dit zou eventueel op veel manieren kunnen, van traditionele kaartjes tot bijvoorbeeld applicaties voor mobiele telefoons).
- NS heeft op vijf stations op trajecten waar Sprinters zonder toilet rijden tijdelijke toiletvoorzieningen gerealiseerd. Dat aantal zal nog verder toenemen tot ongeveer tien.
- NS heeft de afgelopen jaren bij de modernisering van een deel van het Intercity-materieel verbeteringen doorgevoerd in het ontwerp van toiletten. NS heeft de ambitie om in de toekomst verdere verbeteringen door te voeren. Daartoe doet NS momenteel in samenwerking met Universiteit Delft, Industrieel Ontwerpen een onderzoek «hygiënisch en prettig treintoilet». NS overweegt de resultaten van dat onderzoek te gebruiken bij de modernisering van andere delen van het Intercity-materieel.
- ProRail ziet kansen om op sommige stations al snel een toilet voor reizigers te (her)openen, bijvoorbeeld door dit mee te nemen in lopende projecten<sup>1</sup>.

Het vorenstaande is de beste beleidskeuze, gelet op enerzijds het belang van de reizigers (de maatschappelijke baten) en anderzijds het belang van de belastingbetaler (de maatschappelijke kosten). Deze conclusie baseer ik op de volgende overwegingen, die ik nader toelicht in bijlage 1<sup>2</sup>:

- Het alsnog inbouwen van een toilet in deze 131 Sprinters kost ca. ruim € 90 mln. en leidt tot aanzienlijk hogere jaarlijkse kosten voor onderhoud en exploitatie. Daarom is dit, zoals in eerdere brieven al betoogd, geen verstandige en verantwoorde optie.
- Uit de verkenning van ProRail blijkt dat er een goed en zinvol alternatief is, namelijk het realiseren van toiletten op 40 stations: op stations met meer dan 5 000 dagelijkse in-, over- en uitstappers, op overstap- en calamiteitenstations en op enkele stations die geselecteerd worden door waar mogelijk slim te anticiperen op de inzet van het ter plekke ingezette materieel en op de geografische spreiding van stations met toilet<sup>3</sup>.
- De investeringskosten hiervan bedragen € 9,1 mln. excl. BTW, de jaarlijkse kosten voor technisch beheer en onderhoud € 0,5 mln. Dit is aanzienlijk minder dan de kosten van het alsnog inbouwen van een toilet in de 131 nieuwe Sprinters.

Naar mijn mening biedt de hiervoor beschreven combinatie van korte en lange termijn maatregelen in treinen en op stations een adequate voorziening tegen aanvaardbare publieke kosten. De kosten van de maatregelen die NS uit eigen beweging heeft genomen, worden logischerwijs betaald door NS. De kosten van het bouwen van toiletten op 40 stations komen voor rekening van ProRail. Ik zal eerst bezien of het mogelijk is te prioriteren binnen het aan ProRail toegekende budget; anders zal ik binnen mijn begroting ruimte zoeken om aan ProRail extra budget beschikbaar te stellen.

<sup>1</sup> Zie met name de paragraaf 5.5.2 van de verkenning.

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

<sup>3</sup> Het betreft hier tranche 1 uit de verkenning. Deze aanpassing van het beleid zal ook verwerkt worden in de nota Basisstation.

Bij de nadere uitwerking van de keuze die in ik deze brief heb geschetst, zal ik graag de consumentenorganisaties in het Locov betrekken. Hun inbreng is, evenals die van andere partijen, essentieel om de oplossing die ik heb gekozen succesvol uit te rollen.

### **Moties**

In april 2009 nam uw Kamer de motie Roemer<sup>1</sup> aan, die de regering verzoekt met haar toezegging dat het openbaar vervoer uiterlijk in 2030 toegankelijk is, er ook voor zorg te dragen dat de treinen over een toilet beschikken. Dit met name ten behoeve van reizigers met blaas- en darmproblemen. In december 2010 nam uw Kamer de motie Bashir<sup>2</sup> aan, die de regering verzoekt in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet een toilet in iedere trein verplicht te stellen.

Naar mijn mening handel ik met de keuze die ik in deze brief schets zoveel mogelijk in de geest van de beide moties, zowel met de maatregelen die ik eerder aankondigde als met de maatregelen uit deze brief. NS heeft al besloten om geen treinen zonder toilet meer te bestellen. Het aantal nieuwe NS-Sprinters zonder toilet blijft dus beperkt tot 131. Ik zal in de nieuwe vervoerconcessie het voorschrift opnemen om in alle Intercity's en in een deel van de stoptreinen (namelijk die waarin meer dan eenderde van de reizigers langer dan 30 minuten reist) een toilet aan te bieden. Verder zal ik op 40 stations een toilet laten bouwen. Met dit alles beschikken de reizigers over voldoende, adequate sanitaire voorzieningen in de OV-keten. Hiermee meen ik de juiste balans gevonden te hebben tussen de belangen van de reiziger en de maatschappelijk aanvaardbare kosten.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 25 847, nr. 65.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 500 XII, nr. 24.