

Bijlage 1: Nadere gegevens en overwegingen

A Toiletten in treinen

Gebruik

- Ongeveer 7% van de reizigers maakt gebruik van het toilet in Intercity's.
- Ongeveer 2% van de reizigers maakt gebruik van het toilet in Sprinters.
- Maximaal 3% van de reizen met een Sprinter is een reis van meer dan 30 minuten.
- Minder dan 2% van de reizen met een Sprinter is een reis van meer dan 35 minuten.
- De gemiddelde verblijfstijd in een Sprinter is 17 minuten.

1 maart 2011

Betreft Beantwoording Kamervragen

- Uit een onafhankelijk onderzoek dat mijn ambtsvoorganger in 2009 samen met NS en ProRail heeft laten doen¹ blijkt dat de reizigers het liefst een toilet zien in elke trein. Over het algemeen maken ze daar slechts zeer beperkt gebruik van, maar ze willen zeker weten dat ze in geval van (hoge) nood tijdens een OV-reis snel van een toilet gebruik kunnen maken.
- Reizigers die korte afstanden reizen (minder dan 30 minuten) hechten nauwelijks belang aan toiletten in de trein. Reizigers ouder dan 60 en reizigers met speciale behoeften hebben een hogere waardering.
- Bij de inzet van nieuwe Sprinters zonder toilet spant NS zich structureel in dat te doen op trajecten waar reizigers korte reizen maken.
- Op trajecten waar momenteel Sprinters zonder toilet worden ingezet is de maximale reisduur tot een volgend station met een toilet in veruit de meeste gevallen minder dan 25 minuten.
- NS heeft op vijf stations op trajecten waar een SLT zonder toilet rijdt tijdelijke toiletvoorzieningen gerealiseerd. Dat aantal zal nog verder toenemen tot ongeveer tien.
- NS overlegt met ProRail over de aansluiting tussen plannen voor tijdelijke voorzieningen en structurele uitbreiding van het aantal stations met toiletten.

Toezeggingen NS

Op 15 december heb ik u geschreven dat NS mij een aantal zaken heeft toegezegd²:

- NS zal vanaf heden geen nieuwe Sprinters zonder toiletten meer bestellen en zal de bestaande opties voor vervolgbestellingen annuleren.
- NS zal op zeer korte termijn tijdelijke toiletvoorzieningen voor reizigers realiseren op ongeveer 10 stations.
- NS zal de in totaal 131 reeds bestelde en grotendeels geleverde nieuwe Sprinters zonder toilet zo veel mogelijk alleen nog inzetten op trajecten waar het overgrote deel van de reizigers korte reizen maakt.
- Vanwege het afzien van de vervolgbestellingen van de huidige nieuwe Sprinter zal NS op korte termijn bezien wat de toekomstige behoefte is aan Sprintermaterieel (met toilet).

¹ Stear Davies Gleave: 'Onderzoek toiletten in de OV-keten'.

² Kamerstuk 32500 XII, nr. 61.

Kosten

Hieronder geef ik u een geactualiseerde indicatie van de kosten voor het alsnog voorzien van 131 Sprinters van toiletten, met diverse daaraan gekoppelde kosten:

1. alsnog toiletten inbouwen in het al ingestroomde en bestelde nieuwe Sprintermaterieel (131 treinstellen): circa € 60 mln.
2. de aanschaf van meer treinstellen om te kunnen blijven voldoen aan de benodigde vervoercapaciteit: circa € 29 mln.
3. aanleg van fecaliënafvoerinstallaties die op veel opstelreinen nodig zijn bij de inzet van Sprintermaterieel met toilet: circa € 2 mln.

De huidige inschatting van de totale investering om 131 nieuwe Sprinters alsnog te voorzien van een toilet, komt daarmee op ruim € 90 mln. Dit bedrag is beperkt lager dan de eerdere kostenindicatie van ongeveer € 110 mln. De huidige kostenindicatie voor inbouw van toiletten is gebaseerd op een recente offerte voor levering van nieuw te bouwen Sprinters met toilet. In het bedrag van € 90 mln. zijn nog niet meegenomen de kosten van onderhoud en exploitatie (inzet extra materieel / compensatie zitplaatsverlies, reiniging en onderhoud van toiletvoorziening). NS raamt deze kosten op € 7 mln. per jaar.

Ad 1. NS heeft tot nu toe 69 Sprinters met 4 rijtuigen ('bakken') besteld (SLT type IV) en 62 SLT's met 6 rijtuigen (SLT VI); in totaal dus 131 SLT's. Het alsnog inbouwen van toiletten in de gecontracteerde en deels al geleverde Sprinters kost circa € 60 mln. Dit is ruim hoger dan de € 40 miljoen die ik in november 2010 heb genoemd. De vorige kostenonderbouwing was gebaseerd op historische kosten van het inbouwen van toiletten door NS zelf en de marktconforme meerprijs van een toilet in een standaardtrein. Een offerte voor de levering van nieuwe Sprinters van het type SLT met een toilet was in november 2010 nog niet beschikbaar. Na gesprekken over 'wel of geen toilet in Sprinters' eind 2010 heeft NS de leveranciers van de SLT (Bombardier en Siemens) gevraagd een offerte uit te brengen voor de levering van een vervolgoptie SLT met toilet. Uit deze recente offerte blijkt dat er rekening gehouden moet worden met aanzienlijk hogere kosten voor de inbouw van toiletten dan eerder voorzien.

De nieuwe Sprinters zijn ontworpen op basis van een aantal beleidsmatige uitgangspunten van NS, zoals gemakkelijke toegankelijkheid, transparantie en snelle doorstroming van de reizigers. Deze uitgangspunten hebben geleid tot de keuze om geen toilet in de nieuwe Sprinters op te nemen. De beleidsmatige uitgangspunten zijn bepalend geweest voor de technische specificaties en de constructie van de treinen. En dat heeft gevolgen voor de mogelijkheden en kosten om alsnog een toilet in te bouwen.

Toiletten mogen niet meer lozen op de spoorbaan. Fecaliën moeten worden opgevangen en afgevoerd. In de nieuwe Sprinters zouden dus niet alleen toiletten moeten worden ingebouwd, maar het vereist ook het bouwen van de bijbehorende technische installaties en voorzieningen. Het inbouwen van een toilet in een Sprinter is dus minder eenvoudig en goedkoop dan het op het eerste gezicht misschien lijkt.

In de huidige kostenonderbouwing gaat NS uit van twee toiletten in een SLT met zes rijtuigen (conform huidige norm). Een SLT met vier rijtuigen krijgt één toilet. Op basis van de ontvangen offerte raamt NS de investeringskosten op ruim € 310.000 per toilet. Hierbij is ook rekening gehouden met onttrekkingkosten die gemaakt moeten worden omdat materieel voor de ombouw tijdelijk uit de dienst moet worden gehaald en wordt vervangen door ander materieel. Ook deze kosten

voor onttrekking worden nu op basis van informatie van de leverancier aanzienlijk hoger geschat dan in de kostenindicatie van vorig jaar.

Ad 2. De vervoerconcessie schrijft voor dat NS het aanbod afstemt op de vraag. De vervoercapaciteit van het materieel (het aantal beschikbare plaatsen) is daarvoor een bepalende factor. Als NS een toilet aanlegt, moet volgens de huidige wet- en regelgeving 1 toilet per treinstel rolstoeltoegankelijk zijn. Zo'n toilet vergt ruimte in de trein hetgeen ten koste gaat van de vervoercapaciteit. Als NS in het SLT-park een toilet inbouwt, kost dat vele honderden zitplaatsen, die dagelijks door duizenden reizigers gebruikt worden. NS is daardoor genoodzaakt om extra materieel te kopen om de vervoercapaciteit weer op peil te brengen. NS schat in ongeveer 21 extra rijkundigen aan nieuw Sprinter materieel, met toilet, nodig te hebben. Deze kosten ongeveer € 1,4 mln. per rijkundig. De kostenindicatie per rijkundig is ongewijzigd. Dit is exclusief het extra materieel dat nodig is om het zitplaats-verlies als gevolg van een toilet in toekomstige uitbreidingen van het materieelpark op te vangen. Deze was tot 2030 wel meegenomen in de kostenopgave in april 2010.

Ad 3. Nieuw materieel moet voldoen aan de eis dat fecaliën niet langer op het spoor mogen worden geloosd. Fecaliën die in de trein worden opgevangen, zullen daarom regelmatig moeten worden afgevoerd. Dat gebeurt via speciale installaties op opstel terreinen en in werkplaatsen. NedTrain en ProRail bouwen deze installaties en berekenen de kosten door aan de gebruiker (ProRail via de gebruiksvergoeding). Er zijn uiteraard al installaties nodig voor de Intercity's van NS. Als er in een groot aantal of alle Sprinters een toilet komt, zijn er extra installaties nodig. Soms omdat de capaciteit van een installatie niet voldoende is voor Intercity's en Sprinters, waardoor er op een servicelocatie meer/grotere installaties nodig zijn. Soms omdat Sprinters op andere plaatsen keren en opgesteld worden dan Intercity's, waardoor meer servicelocaties moeten worden voorzien van deze installaties. Extra fecaliën-afvoerinstallaties betekenen dus extra investeringen. De huidige kostenindicatie van € 2 mln. is een ruwe aanname. In de brief uit november 2010 was hiervoor een bedrag van € 4 mln. opgenomen.

B Toiletten op stations

- In Nederland zijn er op dit moment op 82 van de ca. 390 stations toiletvoorzieningen. Met deze locaties wordt bijna 78% van de dagelijkse in-, uit- en overstappers gefaciliteerd.
- Stations verschillen o.a. in aantal reizigers, functie, aanwezige voorzieningen, bemensing, vervoerder(s), materieeltype(n), mogelijkheden en risico's.
- Op basis van een aantal logische criteria³ heeft ProRail verkend op welke stations uitbreiding van sanitaire voorzieningen nuttig lijkt gegeven de veranderde context van minder voorzieningen in de treinen.
- Aangezien grote stations al toiletten hebben, zal een uitbreiding volgens deze criteria vooral plaatsvinden op middelgrote tot kleine stations die nog geen sanitaire voorzieningen hebben.
- Een zinvolle uitbreiding is het bouwen van toiletten op 40 extra stations (+49%).

³ Deze criteria zijn vooraf door IenM en ProRail samen geformuleerd en in de opdracht voor de verkenning opgenomen. Zie mijn brief aan uw Kamer d.d. 26 april 2010 (Kamerstuk 29 984 nr. 223).

- Het percentage in-, uit- en overstappers dat hiermee gefaciliteerd wordt, stijgt dan van 78% naar 85%.
- De kosten bestaan uit eenmalige investeringen (bouwkosten, aanvullende kosten door randvoorwaarden, bijkomende kosten) en jaarlijks beheer en onderhoud. ProRail raamt de investeringskosten op € 9,1 mln. excl. BTW. De jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud (incl. afschrijving en vervanging) bedragen ca. € 12.000 per toilet, wat voor neerkomt op € 0,5 mln.

C Overwegingen

Het verbeteren van de sanitaire voorzieningen in de treinen

- Uit onderzoek blijkt dat de reizigers het liefst een toilet in elke trein willen.⁴
- Het realiseren van toiletten in alle treinen kost tijd. Als ik in de nieuwe vervoerconcessie voorschrijf dat er in elke trein een toilet moet zijn, zal het nog jaren kosten voordat dit gerealiseerd is.
- De ervaring heeft geleerd dat het in Nederland niet of nauwelijks mogelijk is toiletten in treinen enigszins schoon te houden. Ze zijn daardoor zo onaantrekkelijk dat reizigers er slechts heel weinig, waarschijnlijk slechts in uiterste noodzaak, gebruik van maken.
- De reizigers, en met name de reizigers met specifieke sanitaire noden, hebben behoefte aan duidelijkheid. Zij willen voordat ze met het openbaar vervoer op reis gaan zeker weten dat ze onderweg in de OV-keten voldoende toiletten zullen tegenkomen.
- Toiletten op stations geven de reizigers duidelijkheid en zekerheid, als NS en ProRail hen goed informeren. De reizigers moeten voorafgaand aan hun reis en onderweg weten op welke stations een toilet is. Door de spreiding van stations met toilet hebben ze de zekerheid dat ze tijdens hun OV-reis altijd binnen afzienbare tijd een station met toilet bereiken.
- Niet alleen op het hoofdrailnet, maar ook op sommige gedecentraliseerde trajecten rijden treinen zonder toilet. Een voorschrift in de hoofdrailnetconcessie verandert daar niets aan.

Het uitbreiden van de sanitaire voorzieningen op stations

- Het realiseren van toiletten op 40 stations is veel goedkoper dan het realiseren van toiletten in 131 Sprinters. Daar staat tegenover dat met het laatste alle reizigers bediend worden, met het eerste 85% van de in-, uit- en overstappers.
- Toiletten op stations verbeteren de kwaliteit van de stations en kunnen, in samenhang met andere voorzieningen, tot positieve ontwikkelingen leiden (sociale veiligheid, openingstijden, etc.).
- Toiletten op stations verbeteren de kwaliteit van de OV-keten. Ze kunnen ook gebruikt worden door OV-reizigers die niet met de trein gaan, bijvoorbeeld als er bij het station een bushalte of busstation is.
- Mijn beeld is dat toiletten op stations waar op een of andere manier menselijk toezicht is schoner en voor de reizigers aantrekkelijker zijn dan toiletten in de treinen en dus ook door meer reizigers gebruikt worden.
- Op 82 stations zijn op dit moment al sanitaire voorzieningen aanwezig. Grofweg zijn dit de stations met meer dan 7500 dagelijkse in-, over- en uitstappers. Ongeveer 78% van de in-, over- of uitstappen vindt plaats op deze stations.

⁴ Stear Davies Gleave: 'Onderzoek toiletten in de OV-keten'.

- Op 40 stations komt nu ook een toilet. Ongeveer 7,5% van de in-, over- en uitstappers. Als deze toiletten gerealiseerd zijn, vindt ruim 85% van de in-, over- of uitstappen plaats op een station met toilet.
- Deze 40 stations trekken te weinig reizigers om een volledig bemenst toilet te kunnen bieden. Vaak is er op deze stations wel enig menselijk toezicht aanwezig (bijv. in een fietsenstalling of winkel) en wellicht zijn er kansen voor combinaties met andere bemenste voorzieningen.
- De overige 270 stations zijn (bijna) geheel onbemenst. In het verleden zijn geen goede ervaringen opgedaan met het plaatsen van een toilet op totaal onbemenste stations (sociale veiligheid, aantrekkelijkheid, reinheid). Toiletten op dergelijke stations worden niet veel gebruikt (0,2% van de dagelijkse in-, uit-, en overstappers op dat station). Op enkele van deze locaties zijn de toiletten gesloten in verband met sociale veiligheid.
- Ik vind het daarom belangrijk een goede keuze te maken op welke stations toiletten worden toegevoegd beredeneerd vanuit de functie van het station en het bedienen van zo veel mogelijk reizigers). Eerder heb ik u gemeld dat ik overwoog om op maximaal 115 stations toiletten te laten bouwen. Inmiddels zie ik geen perspectief in het aanleggen van toiletten op stations zonder bemensing. Vandaar de beperking tot 40 stations, namelijk tot de grotere stations in dit pakket (5000 – 7500 dagelijkse in-, uit- en overstappers), de overstapstations en calamiteitenstations.
- De precieze keus van de 40 stations is overigens nog niet helemaal definitief. ProRail gaat deze nog bespreken met belanghebbenden en partners. Ook de samenhang met toiletvoorzieningen op trajecten waar nieuwe Sprinters rijden zonder toilet wordt daarbij verder uitgewerkt.