

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

Uw kenmerk

Bijlage
2

Datum 11 maart 2011
Betreft toiletten in de OV-keten

Geachte voorzitter,

Over het onderwerp toiletten in de OV-keten is al veelvuldig contact geweest tussen uw Kamer en de regering.¹ Op verzoek van uw Kamer² 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.

Eerder³ 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.

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 Bashir⁴.

¹ Zie o.a. de Kamerstukken 23 645 nr. 331 d.d. 18 december 2009, 29 984 nr. 223 d.d. 26 april 2010, Aangangsel Handelingen 395 d.d. 24 november 2010, 23 645 nr. 395 d.d. 30 november 2010, 32500 XII, nr. 56 d.d. 3 december 2010, 32500 XII, nr. 61 d.d. 15 december 2010.

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

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

⁴ Kamerstukken 25 847 nr. 65 en 32 500 XII nr. 24.

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

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.⁵ 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.⁶ 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 verkenning⁷ is inmiddels afgerond, zodat ik u deze als bijlage 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

⁵ 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.

⁶ In bijlage 1 bij deze brief geef ik de belangrijkste gegevens nog een keer weer.

⁷ ProRail: 'Verkenningsrapport Uitbreiding sanitaire voorzieningen op stations'.

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

Het bouwen van toiletten op 40 stations zal naar schatting ruim drie jaar vergen (incl. ontwikkeling en aanbesteding). Dit betekent echter niet dat er 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.⁸

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:

- 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 5000 dagelijkse in-, over- en uitstappers, op overstap- en calamiteitenstations en op enkele stations die geselecteerd worden door waar mogelijk slim te anti-

⁸ Zie met name de paragraaf 5.5.2 van de verkenning.

ciperen op de inzet van het ter plekke ingezette materieel en op de geografische spreiding van stations met toilet.⁹

- 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

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.

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 Roemer¹⁰ 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 Bashir¹¹ 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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

⁹ Het betreft hier tranche 1 uit de verkenning. Deze aanpassing van het beleid zal ook verwerkt worden in de nota Basisstation.

¹⁰ Kamerstuk 25 847 nr. 65.

¹¹ Kamerstuk 32 500 XII, nr. 24.

Bijlage 1: Nadere gegevens en overwegingen

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

A Toiletten in treinen

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

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 verblijf tijd in een Sprinter is 17 minuten.
- Uit een onafhankelijk onderzoek dat mijn ambtsvoorganger in 2009 samen met NS en ProRail heeft laten doen¹² 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 toegezegd¹³:

- 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 Sprinters zal NS op korte termijn bezien wat de toekomstige behoefte is aan Sprintermaterieel (met toilet).

¹² Stear Davies Gleave: 'Onderzoek toiletten in de OV-keten'.

¹³ 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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 rijtuigen aan nieuw Sprinter materieel, met toilet, nodig te hebben. Deze kosten ongeveer € 1,4 mln. per rijtuig. De kostenindicatie per rijtuig 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.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

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 criteria¹⁴ 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%).

¹⁴ 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767

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.¹⁵
- 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 uitstap-

¹⁵ Stear Davies Gleave: 'Onderzoek toiletten in de OV-keten'.

pers. Ongeveer 78% van de in-, over- of uitstappen vindt plaats op deze stations.

- 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/12767