

Vergaderjaar 2010–2011

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 395**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2010

Op woensdag 24 november 2010 heb ik met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu overlegd over diverse zaken op en rond het spoor, waaronder toiletten. Tijdens dit Algemeen Overleg heb ik toegezegd om uw Kamer nog vóór de begrotingsbehandeling van mijn departement een nadere onderbouwing te sturen van de kosten die samenhangen met het voorzien van toiletten in Sprinter-treinen. NS heeft mij om een nog gedetailleerdere onderbouwing geleverd, in aanvulling op de onderbouwing die al in mijn brief van 22 november 2010 stond (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 593).

In mijn brief van vorige week noemde ik de volgende kostenindicaties:

1. Alsnog toiletten inbouwen in het al ingestroomde, bestelde en door middel van opties gecontracteerde nieuwe Sprintermaterieel: circa € 40 mln.
2. Toiletten opnemen in het tot 2030 nog te bestellen Sprintermaterieel: circa € 10 mln.
3. De aanschaf van meer treinstellen om te kunnen blijven voldoen aan de benodigde vervoercapaciteit: circa € 62,4 mln.
4. Aanleg van fecaliënafoerinstallaties die op veel opstel terreinen nodig zijn bij de inzet van Sprintermaterieel met toilet: circa € 4 mln.

Dit alles resulteert in een totale investering van ongeveer € 110 mln.: het bedrag dat mijn ambtsvoorganger in zijn brief van 26 april 2010 heeft 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 NS op een kleine € 10 mln. raamt.

Graag voldoe ik aan het verzoek van de commissie om bovenstaande kosten nader te onderbouwen en toe te lichten. Om te beginnen blijkt uit bovenstaande opsomming dat de kosten niet uitsluitend zitten in het construeren van toiletten in de treinen. Er zijn ook bijkomende kosten. Het

is dus lastig om een prijs per toilet te bepalen. Dit gezegd hebbende ga ik in op de afzonderlijke kostenposten.

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. Daarnaast zijn er opties gecontracteerd voor het leveren van nog eens 64 treinstellen. Het alsnog inbouwen van toiletten in de gecontracteerde en deels al geleverde Sprinters kost circa € 40 mln. Een SLT met zes rijtuigen krijgt volgens de geldende norm twee toiletten, een SLT met vier rijtuigen krijgt één toilet.

NS raamt de investerings- en instandhoudingskosten op ongeveer € 130 000 per toilet. Hierbij is ook rekening gehouden met onttrekkingskosten die gemaakt moeten worden om het materieel dat voor de ombouw tijdelijk uit de dienst moet worden gehaald, door ander materieel te vervangen.

De nieuwe Sprinters zijn ontworpen op basis van een aantal beleidsmatige uitgangspunten, zoals gemakkelijke toegankelijkheid, transparantie en snelle doorstroming van de reizigers. Deze uitgangspunten hebben geleid tot de keuze van NS om geen toilet in de SLT's 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 de kosten om alsnog een toilet in te bouwen.

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

2. Een trein zonder toilet is goedkoper dan een trein met toilet. Maar als NS al bij de initiële bouw rekening kan houden met de aanwezigheid van een toilet, zijn de extra kosten beduidend lager dan als men pas na de bouw van de trein besluit om een toilet in te bouwen. Daarom zijn deze kosten lager dan de kosten onder 1. De extra kosten van toiletten in de ruim 130 nog niet gecontracteerde nieuwe Sprinters (na de levering van de laatste SLT) die NS tot 2 030 denken te moeten kopen bedragen ca € 80 000 per toilet.
3. 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 die volgens de huidige wet- en regelgeving rolstoeltoegankelijk zijn. Zo'n toilet vergt ruimte in de trein hetgeen ten koste gaat van de vervoercapaciteit. Als NS in enkele honderden treinen 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 45 extra rijtuigen aan extra SLT, met toilet, nodig te hebben. Deze kosten ongeveer € 1,4 mln. per rijtuig.
4. 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 opstelreinen 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 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 fecaliënafvoerinstallaties betekenen dus extra investeringen die NedTrain en ProRail doorbelasten aan NS.

De heer Aptroot vroeg mij tijdens het AO van 24 november of het niet mogelijk is om nu alleen toiletten te realiseren in de nog te bestellen SLT's en in de bestaande en al bestelde SLT's t.z.t. een toilet in te bouwen als ze een onderhoudsbeurt krijgen.

Dat is inderdaad mogelijk. Het zou echter nauwelijks een besparing opleveren, maar slechts de kosten over een lange periode «uitsmeren». En tegelijkertijd voor een lange periode onzekerheid scheppen voor de reizigers, die dan immers niet weten wanneer ze wel en niet geconfronteerd zullen worden met een Sprinter met of zonder toilet. Dit zou je kunnen oplossen door Sprinters met toilet in te zetten op vaste trajecten, maar zoals ik heb toegelicht in mijn brief van 22 november is een dergelijke inflexibele materieelinzet inefficiënt en duur.

Tot zover mijn toelichting op de kosten van het realiseren van toiletten in de Sprinters. NS hecht er overigens aan nog eens te benadrukken dat de keuze voor Sprinters zonder toilet niet louter is ingegeven door kostenoverwegingen.

Bij de aanschaf en inrichting van de nieuwe Sprinters heeft NS zich vooral laten leiden door de mate van gebruik van toiletten in de trein (nog geen 2% gebruikt wel eens een toilet in de trein), door het verlies aan vervoercapaciteit en door de negatieve effecten op reinheid, sociale veiligheid en ruimtelijkheid: zaken die stuk voor stuk ook van belang zijn voor de reizigers.

Alle overwegingen samen hebben 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 zodat de trein snel weer kan vertrekken en de reistijd zo kort mogelijk is.

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