

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1274

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2026

In het Commissiedebat Spoor van 18 december jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 1272) en Notaoverleg MIRT van 26 januari jl. heb ik met de Kamer gesproken over de vernieuwing van spoorknoop Haarlem. Tijdens het debat is de motie-Grinwis c.s.¹ ingediend die de regering verzoekt om «*de dreigende verspilling van 50 miljoen euro te voorkomen en binnen de meerjarenbegroting de komende tijd nogmaals te zoeken naar ruimte om emplacement Haarlem in één keer toekomstbestendig te verbouwen en zo de komst van extra treinen mogelijk te maken, en hierover voor de aanbesteding begint duidelijkheid te verschaffen aan Rijk en regio*». Ik heb aangegeven dat ook ik de situatie rond het emplacement Haarlem betreur, maar dat er geen financiële ruimte binnen het Mobiliteitsfonds is om aanvullende werkzaamheden uit te voeren. Ik heb daarom de motie moeten ontraden. Ik heb daarbij aangegeven dat als de motie aangenomen wordt, ik graag van de Kamer verneem waar het benodigde budget moet worden onttrokken. Door de indiener van de motie is daarop de noordelijke tunnel van Zuidasdok (noordelijke tunnel) concreet genoemd. Ik heb vervolgens gezegd de motie dan ook zo te interpreteren. Nu de Kamer – ondanks de negatieve appreciatie – de motie op 4 februari jl. heeft aangenomen, ben ik aan de slag met de uitvoering ervan en met die mogelijk beoogde dekking in gedachten.

Hierbij informeer ik de Kamer echter dat ProRail mij heeft laten weten dat de motie onuitvoerbaar is. Hieronder licht ik dat toe.

Kritieke tijdpad om veilige bereikbaarheid te borgen

Ik heb ProRail schriftelijk gevraagd naar de mogelijkheden en voorwaarden om het lopende instandhoudings-/vervangingsproject zodanig aan te passen dat de infrastructuur tevens geschikt wordt gemaakt voor extra treinverkeer in de toekomst.

¹ Tweede Kamer vergaderjaar 2025–2026, 36 800 A, nr. 28.

ProRail heeft mij laten weten dat de voorbereiding van de werkzaamheden op het kritieke tijdspad liggen (zie twee bijgevoegde brieven van ProRail). Er is daarbinnen geen ruimte meer voor aanpassing. Het *point of no return* ligt volgens ProRail bij het moment waarop ontwerp, voorbereiding en buitendienststellings-programmering onomkeerbaar moeten worden vastgelegd om vervanging in 2028 te kunnen realiseren. Dit moment volgt uit de benodigde voorbereidingstijd. Om tijdige vervanging van de wissels in 2028 mogelijk te maken, heeft ProRail eind 2025 een onomkeerbare keuze moeten maken voor één-op-één vervanging. Het stoppen of wijzigen van dit ingezette traject zou ertoe leiden dat de infrastructuur niet tijdig kan worden vervangen. Daarmee ontstaan naar het oordeel van ProRail onaanvaardbare risico's voor de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het spoor rond Haarlem.

Aanvullende levensduurverlengende maatregelen voor de huidige wissels zijn niet meer mogelijk of zijn in het verleden al genomen. Omdat deze wissels centraal in het knooppunt liggen, kan verder uitstel van vervanging leiden tot het (gedeeltelijk) stilvallen van het treinverkeer in en rond Haarlem.

Daarnaast stelt ProRail dat het bedrag van circa € 62 miljoen (incl. btw), dat in de motie-Grinwis c.s. als ontbrekend bedrag wordt genoemd voor het toekomstbestendig maken van het emplacement Haarlem boven op de huidige beschikbare middelen voor het project, onvoldoende is om een latere integrale ombouw te realiseren. De meekoppelkans met de vervangingsopgave is definitief vervallen.

Middelen voor instandhouding van infrastructuur zijn niet inzetbaar voor functie-uitbreiding

ProRail is als beheerder van de Hoofdspoorweginfrastructuur en als aanbestedende dienst verantwoordelijk voor de planning van beheer, onderhoud en vernieuwing van de spoorknoop Haarlem. Een groot deel van het emplacement bereikt in 2028 het einde van de levensduur. ProRail bereidt nu een aanbesteding voor om de bestaande infrastructuur één-op-één te vervangen. Dat is dus zonder functie-uitbreiding. Dit wordt gefinancierd uit de structureel beschikbare middelen voor instandhouding (EOV). Functie-uitbreiding kan hier niet uit worden bekostigd. Dat vroeg om (aanvullende) financiering vanuit het Mobiliteitsfonds ten tijde van het moment van besluitvorming over het project. Daar is door dit kabinet niet voor gekozen gegeven de andere opgaven op het Mobiliteitsfonds.

Conclusie

Helaas betekent het bericht van ProRail dat ik de motie niet kan uitvoeren. Ik betreur dit ten zeerste.

Wel zal ik de beoogde frequentieverhoging op het traject Haarlem-Amsterdam meenemen in de analyse van potentiële knelpunten voor het volledig rijden van de HRN-concessie die ik in de Kamerbrief van 13 januari jl. aangekondigd heb.² Zoals toegezegd in het CD Spoor van 18 december jl. wordt de Kamer voor de zomer geïnformeerd over de uitkomsten van de nader uitgewerkte analyse hiervan.

Daarnaast wordt een eventuele frequentieverhoging tussen Haarlem en Amsterdam ook betrokken in de *mid-term review* van het

² Tweede Kamer vergaderjaar 2025–2026, 36 800 A, nr. 11 en nr. 19.

HRN-concessievolume in 2027. Daarin worden alle gewenste en beoogde frequentieverhogingen integraal afgewogen tegen vervoersvraag, eventueel benodigde infrastructuurinvesteringen en budgettaire ruimte.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
A.A. Aartsen