

Vergaderjaar 2025–2026

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1289

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 2 juni 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 13 februari 2026 inzake Opvolging motie-Grinwis c.s. over toekomstbestendig vernieuwen van spoorknoop Haarlem (Kamerstuk 36 800 A, nr. 28) (Kamerstuk 29 984, nr. 1274).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 2 juni 2026. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

Inleiding

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 maart 2026 een aantal vragen voorgelegd inzake de opvolging motie-Grinwis c.s. over toekomstbestendig vernieuwen van spoorknoop Haarlem.¹ Hieronder vindt de Kamer de antwoorden op de gestelde vragen.

Reactie op reactiebrief van gemeente Haarlem

De gemeente Haarlem heeft de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat een brief gestuurd waarin ze reageert op de Kamerbrief van 13 februari jl. De commissie heeft verzocht op die brief te reageren. Met deze brief ontvangt de Kamer de reactie op dit verzoek.

De gemeente schrijft teleurgesteld en verrast te zijn dat het helaas te laat blijkt om de motie-Grinwis uit te voeren. Dat is begrijpelijk, maar tegelijkertijd dient er op te worden gewezen dat de keuze om nu 1-op-1 te vervangen en niet over te gaan tot vernieuwing, weloverwogen is gemaakt. Hieraan liggen onder meer financiële overwegingen ten grondslag. In het Commissiedebat Spoor van 18 december 2025 is uitgebreid met de Kamer stilgestaan bij de financiële situatie binnen het Mobiliteitsfonds.

De gemeente Haarlem stelt dat de huidige wissels op het emplacement langer in bedrijf gehouden kunnen worden. ProRail stelt echter dat alle mogelijke aanvullende levensduurverlengende maatregelen voor de wissels al zijn genomen of niet meer mogelijk zijn. ProRail acht het langer in bedrijf houden niet verantwoord, zoals ook met de Kamer gedeeld op 13 februari jl. De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkansen met het instandhoudingsproject is daarmee op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. Dat heeft de CEO van ProRail nogmaals aangegeven in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.

De frequentieverhoging tussen Haarlem en Amsterdam is vastgelegd in de hoofdrailnetconcessie 2025–2033 (hierna: HRN-concessie) als eindbeeld in 2033. De gemaakte afspraken over het volume zijn onderdeel van de actualisatie van het volume (in 2027 als onderdeel van de *midterm review*). Daarin worden alle gewenste en beoogde frequentieverhogingen integraal afgewogen tegen de vervoersvraag, eventueel benodigde infrastructuurinvesteringen en budgettaire ruimte. In die verwachte vervoersvraag zal ook voorziene woningbouw – zoals die in Haarlem – worden verwerkt.

Binnen de huidige financiële randvoorwaarden is het geen vanzelfsprekendheid dat alle beoogde frequentieverhogingen die nog aanvullende infrastructuurmaatregelen vergen, ook gerealiseerd kunnen worden. Zoals eerder toegezegd, wordt de Kamer voor de zomer geïnformeerd over de resterende infraknelpunten voor het volledig kunnen rijden van de HRN-concessie.

Tot slot

Ik deel de wens om samen te werken aan een goed presterend spoor-netwerk dat aansluit bij de behoeften van reizigers en woningbouw-plannen van mede-overheden. Dat doe ik zo goed mogelijk en binnen alle mogelijkheden die ik heb. Gegeven de grote financiële problematiek van het Mobiliteitsfonds vergt dat scherpe keuzes, zoals ook aan bod is

¹ Tweede Kamer vergaderjaar 2025–2026, 2026D14415.

gekomen in het debat Staat van de infrastructuur d.d. 19 maart jl. en het daarin besproken afweegkader.

Vraag 1

Zitten er in lenW- of ProRail plannings-, asset management- en/of projectmanagementsystemen «red flag functies» of waarschuwingsfuncties die waarschuwen voor verspilling van belastinggelden van grote omvang als deelprojecten om budgettaire of andere redenen niet samen kunnen worden opgepakt?

Antwoord 1

Raakvlakmanagement is een belangrijk onderdeel van het projectmanagement door zowel ProRail als lenW. Zie ook het antwoord op vraag 5.

Vraag 2

Had lenW of ProRail eerder dan de point of no return kunnen zien dat het in dit project tegen budgettaire grenzen aanliep, waardoor verbetering die in het eerste deel worden aangebracht er straks, bij het tweede deel, weer uit moeten?

Antwoord 2

ProRail en lenW hebben sinds de zomer van 2024 meermaals ambtelijk gesproken over de meekoppelkansen bij Haarlem. ProRail bracht het instandhoudingsproject Haarlem ter sprake, omdat er een meekoppelkans leek te zijn met een toekomstbestendige vervanging (vanuit aanlegbudget). ProRail verzocht lenW in de zomer van 2024 om aanvullend budget om het project toekomstbestendig te kunnen uitvoeren. lenW heeft dat verzoek in de begrotingsbesluitvorming van 2024 en opnieuw in 2025 niet gehonoreerd omdat binnen de integrale afweging en prioritering van de schaarse budgettaire ruimte binnen het Mobiliteitsfonds andere keuzes gemaakt moesten worden.

ProRail heeft uiteindelijk moeten besluiten het project te beperken tot één-op-één-vervanging. De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkansen met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. Ze heeft lenW op 31 oktober 2025 per brief geïnformeerd. Dat heeft de CEO van ProRail herhaald in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.²

In de HRN-concessie heeft lenW met NS één integraal afweegmoment afgesproken voor frequentiewijzigingen. Dit moment is de actualisatie van het volume in 2027 (onderdeel van de midterm review van de HRN-concessie). Hierin weegt lenW integraal alle nog niet gerealiseerde frequentieverhogingen uit de concessie af tegen de vervoersvraag, de benodigde aanvullende infra-investeringen en de budgettaire ruimte. Het uitgangspunt is hierbij het in de concessie opgenomen eindbeeld. De frequentieverhoging Haarlem-Amsterdam maakt uiteraard onderdeel uit van deze afweging. Overigens kan een frequentieverhoging alleen gerealiseerd worden als de benodigde infrastructuur beschikbaar is; er vloeit geen contractuele verplichting voort uit de HRN-afspraken om de infrastructuur daadwerkelijk te realiseren.

De Kamer wordt – zoals toegezegd – voor de zomer per brief geïnformeerd over de resterende infrastructurele knelpunten om het eindbeeld uit de HRN-concessie te kunnen rijden. Binnen het programma Spoorcapaciteit 2030 wordt gewerkt aan het oplossen van deze knelpunten.

² Kamerstuk 29 984, nr. 1274

Daarbinnen zijn keuzes nodig omdat het beschikbare budget ontoereikend is om alle knelpunten aan te pakken.

Vraag 3

Zo ja, als dit enkel bij ProRail zichtbaar is, heeft ProRail dit voor de zogenaamde «point of no return» bij lenW aangegeven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Ja, zie ook het antwoord op vraag 2 en de tijdlijn bij antwoord op vraag 21.

Vraag 4

Zijn er andere projecten waarvoor dit ook geldt of dreigt te gelden? Graag een limitatieve lijst met toelichting.

Antwoord 4

ProRail signaleert in haar eerdergenoemde brief dat er nog drie andere spooremlacements zijn, waar maatregelen in beeld zijn om robuust meer treinen te kunnen rijden maar waarvoor nog geen project is gestart. Dit zijn Sittard, Maastricht en Breda. Dit zijn aanzienlijk kleinere emplacements dan Haarlem en geen knelpunten die (direct) te maken hebben met gewenste frequentieverhogingen.

Vraag 5

In hoeverre zijn in dit project scenarioanalyses uitgevoerd waarin expliciet is doorgerekend wat de meerkosten zijn van het niet gelijktijdig uitvoeren van vervanging en capaciteitsuitbreiding?

Antwoord 5

Zie hiervoor de brief van ProRail d.d. 31 oktober 2025 die op 13 februari aan de Kamer is gestuurd.³

Vraag 6

Hoe wordt binnen lenW en ProRail systematisch gemonitord of infrastructurele projecten waarbij een koppelkans vervalt later leiden tot hogere totale kosten voor de belastingbetaler?

Antwoord 6

Dit wordt per geval beoordeeld, waarbij het uitgangspunt is om de beschikbare middelen maatschappelijk optimaal in te zetten. In het geval van spoorknoop Haarlem zijn de gewenste middelen niet beschikbaar.

Vraag 7

Klopt het dat door ProRail aan de gemeente Haarlem is gecommuniceerd dat, ondanks de vergevorderde status van het aanbestedingstraject, er toch nog mogelijkheden zouden zijn? Zo ja, waarom is het dan nu toch niet mogelijk?

Antwoord 7

ProRail heeft moeten besluiten het project te beperken tot één-op-één-vervanging. De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkans met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. ProRail heeft lenW op 31 oktober 2025 per brief geïnformeerd. Dat heeft de CEO van ProRail herhaald in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari

³ Kamerstuk 29 984, nr. 1274

jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.⁴ In haar communicatie benadrukt ProRail de betrokkenheid van de gemeente Haarlem.

Vraag 8

Waarom is het technisch niet mogelijk om de huidige wissels iets langer in bedrijf te houden?

Antwoord 8

De Kamerbrief van 13 februari jl. meldt dat ProRail heeft geconstateerd dat een aanzienlijk deel van de wissels en sporen op emplacement Haarlem ruimschoots voorbij de beoogde technische levensduur zijn. Aanvullende levensduurverlengende maatregelen voor de wissels zijn in het verleden al genomen of niet meer mogelijk. ProRail acht het langer in bedrijf houden niet verantwoord. Het is in het belang van de reiziger om geen onveilige situaties op het spoor te introduceren.

Vraag 9

Wat is de verklaring voor het feit dat de wissels op 31 december 2028 nog kunnen worden gebruikt en op 1 januari 2029 niet meer?

Antwoord 9

Zie antwoord op vraag 8.

Vraag 10

Waarom is niet ingegaan op de door de gemeente Haarlem voorgestelde voorfinanciering?

Antwoord 10

Helaas bood voorfinanciering geen oplossing gezien het point of no return reeds was overschreden. Bovendien verandert voorfinanciering het financieel tekort op het Mobiliteitsfonds niet, omdat het bedrag uiteindelijk alsnog moet worden terugbetaald.

Vraag 11

Waarom wordt in de Kamerbrief gesproken over de «eventuele frequentieverhoging tussen Haarlem en Amsterdam», terwijl de frequentieverhoging reeds is afgesproken in de HRN-concessie?

Antwoord 11

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 12

Hoe verhoudt de ontstane situatie zich tot de afgesproken 10.000 extra woningen in Haarlem en 40.000 extra woningen rondom Amsterdam Sloterdijk? Komen deze woningaantallen nu ook op losse schroeven te staan?

Antwoord 12

Nee, in haar vervoersprognoses betreft NS ook gemeentelijke woningbouwplannen op korte, middellange en lange termijn. Daarmee zijn deze plannen onderdeel van de afwegingen bij de actualisatie van het concessievolumen; zie hiervoor tevens het antwoord op vraag 2.

Vraag 13

Wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit in de regio Haarlem en aan de westkant van Amsterdam als de geplande frequentieverhoging niet doorgaat?

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1274

Antwoord 13

Er zijn geen directe gevolgen. In haar vervoersprognoses betreft NS ook gemeentelijke woningbouwplannen op korte, middellange en lange termijn.

Vraag 14

Als de vernieuwing van de spoorknoop Haarlem nu toch geen doorgang kan vinden, wat is dan de nieuwe afspraak voor de grootschalige en op de toekomstige treinenloop afgestemde verbouwing? Kan hier een nauwkeurige planning van worden gegeven?

Antwoord 14

Dat is niet aan de orde; zie ook het antwoord op vraag 12.

Vraag 15

Op welke wijze gaat het kabinet met de lokale overheden bindende afspraken maken voor het op korte termijn alsnog grootschalig vernieuwen van de spoorknoop Haarlem?

Antwoord 15

De financiële kaders van het Mobiliteitsfonds en Coalitieakkoord bepalen de ruimte voor nieuwe afspraken. Zoals in de brief van 16 maart jl. is uiteengezet⁵, is de financiële opgave groot en is het noodzaak te prioriteren in zowel de instandhouding- als aanlegportefeuille. IenW werkt aan een prioriteringskader om scherpe keuzes te kunnen maken. Dit kader ontvangt u binnen afzienbare termijn.

Vraag 16

Op welke exacte datum heeft ProRail u voor het eerst formeel of informeel gemeld dat het «point of no return» voor de werkzaamheden in 2028 was bereikt?

Antwoord 16

De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkansen met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. ProRail heeft IenW op 31 oktober 2025 per brief geïnformeerd. Dat heeft de CEO van ProRail herhaald in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.⁶

Vraag 17

Waarom is de Kamer tijdens de behandeling van de motie-Grinwis c.s. op 4 februari jl. niet gewaarschuwd dat de uitvoeringstechnische deadline reeds was verstreken, in plaats van de motie enkel te ontraden op financiële gronden?

Antwoord 17

De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkansen met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. ProRail heeft IenW op 31 oktober 2025 per brief geïnformeerd. Dat heeft de CEO van ProRail herhaald in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.⁷ Verdere aanpassing van het emplacement blijft ook na afronding van de instandhoudingswerkzaamheden denkbaar, maar vraagt om meer tijd én meer geld dan nu beschikbaar is voor Spoorknoop Haarlem. In die context is de motie beoordeeld.

⁵ Kamerstuk 36 800 A, nr. 39.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1274

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1274

Vraag 18

Wat gebeurt er met de beoogde dekking uit de noordelijke tunnel van het Zuidasdok nu de motie niet wordt uitgevoerd? Vallen deze middelen vrij voor andere spoorprojecten of blijven deze gereserveerd?

Antwoord 18

Er is nu geen dekking in het Mobiliteitsfonds voor het realiseren van de noordelijke tunnel van Zuidasdok. Zoals verwoord in de BO MIRT afspraken 2026, wordt er uiterlijk eind 2026 een besluit over fasering en financiering van de noordelijke tunnel genomen.

Vraag 19

Welk bedrag begroot ProRail op dit moment wél voor een latere ombouw (na 2028), nu ProRail stelt dat de genoemde € 62 miljoen onvoldoende is voor een latere integrale ombouw?

Antwoord 19

Op dit moment is een latere ombouw niet voorzien.

Vraag 20

Welke specifieke veiligheidsrisico's treden op bij een eventueel kortstondig uitstel van de aanbesteding om het ontwerp alsnog aan te passen?

Antwoord 20

Voordat veiligheidsrisico's voor het spoorverkeer optreden zal ProRail genooddaakt zijn beperkingen aan het gebruik van de infrastructuur op te leggen en/of de infrastructuur buiten dienst te nemen. Daarmee zal ongepland zeer veel en langdurige treinhinder ontstaan.

Vraag 21

Kunt u een tijdlijn opstellen van de gang van zaken rondom de besluitvorming voor de Spoorknoop in Haarlem, waarbij wordt meegenomen wanneer het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail op de hoogte waren van de noodzaak van de vernieuwing, hoe het contact over deze verbouwing en de financiële aspecten daarvan tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verlopen, en wanneer is besloten om de vernieuwing niet te betrekken bij het reeds geplande onderhoud?

Antwoord 21

Juli/augustus 2024:	ProRail verzoekt het Ministerie van IenW in ambtelijke werkgroep om aanvullend budget op lopend instandhoudingsproject om emplacement Haarlem toekomstbestendig te vernieuwen. Het Ministerie van IenW wijst verzoek in de begrotingsbesluitvorming af mede vanwege ontbrekende financiële ruimte in aanlegbudgetten en onvoldoende concreet beeld.
Januari 2025:	De nieuwe HRN-concessie treedt in werking, inclusief de frequentieverhoging Amsterdam-Haarlem (deze verhoging moet NS in 2033 uitvoeren mits de infrastructuur hiervoor beschikbaar is).
14 april 2025:	ProRail kondigt per mail aan een gesprek met het Ministerie van IenW in te plannen over Spoorknoop Haarlem.
29 april 2025:	ProRail op 29 april voorbereidende informatie per mail gestuurd waarin ze stelt dat «uiterlijk in juni 2025 zekerheid nodig [is] over de financiering van de ombouw [...] om] op relatief normale manier starten met de aanbesteding op 26 september dit jaar.» Het (ambtelijk) gesprek vond plaats op 30 april 2025.
Voorjaar/zomer 2025:	Meerdere ambtelijke gesprekken tussen het Ministerie van IenW en ProRail over Spoorknoop Haarlem. Nieuwe aanbestedingsdeadline is 1 september 2025. Het Ministerie van IenW geeft hoogambtelijk en bestuurlijk aan geen aanvullend budget te hebben.
1 september 2025:	Start voorbereiding aanbesteding waarvoor variantkeuze vereist is.
31 oktober 2025:	Brief ProRail aan IenW over keuze Spoorknoop Haarlem (zie bijlage bij Kamerbrief d.d. 13 februari 2026).

11 december 2025:	ProRail houdt persconferentie in Haarlem om belang instandhoudingsopgave te onderstrepen en gebruikt Spoor knoop Haarlem als illustratie voor problematiek.
16 december 2025:	Technische briefing ProRail aan Kamer over instandhouding. CEO ProRail benoemt dat ProRail «de aanbesteding voor Spoor knoop Haarlem recent gestart is en daarmee het <i>point of no return</i> is gepasseerd».
18 december 2025:	CD Spoor met aandacht voor Spoor knoop Haarlem.
26 januari 2026:	NO MIRT met aandacht voor Spoor knoop Haarlem. Kamerlid Grinwis kondigt motie aan; Staatssecretaris IenW ontraadt deze.
4 februari 2026:	Tweede Kamer neemt motie-Grinwis c.s. aan die de regering verzoekt «nogmaals binnen de meerjarenbegroting naar ruimte te zoeken om het emplacement [alsnog] in één keer toekomstbestendig te verbouwen».
10 februari 2026:	Brief ProRail op verzoek van IenW over uitvoering motie-Grinwis (zie bijlage bij Kamerbrief d.d. 13 februari 2026).
13 februari 2026:	Het Ministerie van IenW informeert de Tweede Kamer dat het volgens ProRail te laat is en de motie daarom niet uitgevoerd kan worden.

Vraag 22

Kunt u vertellen wanneer bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bekend was dat het «point of no return» was bereikt, en in hoeverre heeft u dit gedeeld met de Tweede Kamer?

Antwoord 22

De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkans met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. ProRail heeft IenW op 31 oktober 2025 per brief geïnformeerd. Dat heeft de CEO van ProRail herhaald in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.⁸

Vraag 23

Klopt het dat de Staatssecretaris bij het commissiedebat Spoor in december 2025 heeft toegezegd dat hij tot het MIRT-debat geen onomkeerbare besluiten zou nemen, en de besluitvorming rondom spoor knoop Haarlem zou betrekken bij de MIRT-systematiek, terwijl het «point of no return» toen al was verstreken, en heeft hij de Kamer toen incorrect of onvolledig geïnformeerd?

Antwoord 23

Er zijn door de Staatssecretaris geen onomkeerbare stappen gezet ten aanzien van dit dossier. Het besluit van ProRail om alleen voor 1-op-1 vervanging te gaan is onderdeel van de reguliere planning van exploitatie, onderhoud en vernieuwing (EOV) en dit is door ProRail aan de Kamer toegelicht tijdens de technische briefing van 16 december 2025, voorafgaand aan het commissiedebat Spoor.

Vraag 24

Erkent u ook de extra maatschappelijke kosten, zoals hinder voor de treinreiziger en het uitblijven van reeds afgesproken capaciteitsuitbreiding?

Antwoord 24

De maatschappelijke kosten spelen een centrale rol in beleidsafwegingen. Bij aanvang van het Programma Spoorcapaciteit 2030 is ervoor gekozen het budget in te zetten daar waar de vervoersvraag het hardst groeit. Om deze reden is toen niet voor Haarlem gekozen. In de loop van 2027 worden alle frequentieverhogingen uit de HRN-concessie opnieuw afgewogen.

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1274

Vraag 25

Bent u bereid middelen vrij te maken voor de vernieuwing van de spoorknoop Haarlem, zodat de kosten op de lange termijn zo laag mogelijk blijven, en goedkoop uiteindelijk geen duurkoop wordt?

Antwoord 25

De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkans met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. Dat heeft de CEO van ProRail nogmaals aangegeven in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.

Vraag 26

Is het mogelijk deze reconstructie te financieren vanuit eerder uitgekeerde middelen voor woningbouw en mobiliteit (WoMo)?

Antwoord 26

De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkans met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. Dat heeft de CEO van ProRail nogmaals aangegeven in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.

Vraag 27

Bent u bereid in te gaan op het aanbod van de gemeente Haarlem om de werkzaamheden voor te financieren, zodat het kabinet deze kosten op een later moment kan inboeken?

Antwoord 27

De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkans met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. Dat heeft de CEO van ProRail nogmaals aangegeven in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.

Vraag 28

Was de Staatssecretaris op de hoogte dat het «point of no return» was bereikt tijdens het commissiedebat Spoor in december, en heeft de Staatssecretaris de Kamer daar volledig en correct over geïnformeerd?

Antwoord 28

De mogelijkheid voor de zogenoemde meekoppelkans met het instandhoudingsproject is op 1 september 2025 verstreken, zelfs bij voldoende budget. ProRail heeft lenW op 31 oktober 2025 per brief geïnformeerd. Dat heeft de CEO van ProRail herhaald in de technische briefing Instandhouding op 16 december en in haar brief van 10 februari jl. die de Kamer 13 februari heeft ontvangen.⁹ Verdere aanpassing van het emplacement blijft ook na afronding van de instandhoudingswerkzaamheden denkbaar, maar vraagt om meer tijd én meer geld dan nu beschikbaar is voor Spoorknoop Haarlem. In die context is het debat gevoerd.

Vraag 29

Hoe kan het dat duidelijkheid ontbrak over de scope van de verbouwing bij ProRail waardoor zij de raming voor een volledige verbouwing niet hebben gedaan?

Antwoord 29

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1274

Over de scope van de verbouwing is geen onduidelijkheid geweest. Er is gewerkt met verschillende varianten, waarbij de financiering van de toekomstbestendige variant niet haalbaar is gebleken. 1 september 2025 was het uiterste moment waarop een keuze gemaakt moest worden in de scope van de werkzaamheden om programmering en aanbesteding voor realisatie gedegen te kunnen voorbereiden, tijdig te starten en voldoende tijd te hebben voor de uitvoering. Vanwege het beschikbare budget heeft ProRail moeten kiezen voor de «basisvariant», waarbij één-op-één vervangen wordt.

Vraag 30

Zijn de wissels daadwerkelijk niet meer bruikbaar in 2028, of kan met aanvullende maatregelen of intensievere monitoring de levensduur mogelijk worden verlengd?

Antwoord 30

In de Kamerbrief van 13 februari jl. is gemeld dat ProRail heeft geconstateerd dat een aanzienlijk deel van de wissels en sporen op emplacement Haarlem ruimschoots voorbij de beoogde technische levensduur zijn. Aanvullende levensduurverlengende maatregelen voor de wissels zijn in het verleden al genomen of niet meer mogelijk. ProRail acht het langer in bedrijf houden niet verantwoord. Het is in het belang van de reiziger om geen onveilige situaties op het spoor te introduceren.

Vraag 31

Kunt u een juridische en technische co-analyse maken van de risico's van eventuele uitval van wissels ten opzichte van de voordelen van één integrale verbouwing, en daarbij aangeven of de risico's van uitstel opwegen tegen de aanzienlijke extra kosten die ontstaan wanneer de werkzaamheden niet gelijktijdig worden uitgevoerd?

Antwoord 31

Deze afweging is gemaakt door ProRail, waarbij ProRail aangeeft dat het risico te groot wordt als niet tijdig vervangen wordt. Een verdere analyse kan gemaakt worden, maar verandert niks aan het feit dat het «point of no return» gepasseerd is. Daarom acht het Ministerie van IenW het nu niet zinvol hier verder onderzoek naar te (laten) doen.

Vraag 32

Kunt u expliciet ingaan op het scenario dat één van de wissels tussentijds moet worden aangepakt, maar de andere wissels wel standhouden bij een verlengde levensduur?

Antwoord 32

Werkzaamheden worden zoveel mogelijk gegroepeerd en in één keer uitgevoerd. Het vervangen van één van de wissels levert geen substantiële verbetering op, terwijl er wel meer overlast zou ontstaan doordat er vaker werkzaamheden moeten plaatsvinden. Dit zou bovendien lijden tot hogere kosten, vanwege herhaald werk, aanvullend alternatief vervoer en toegenomen storingsrisico's.

Vraag 33

Hoe groot acht u de kans dat alle betrokken wissels een verlengde levensduur niet zouden overleven?

Antwoord 33

ProRail bewaakt als onderdeel van haar assetmanagement de status van de spoorinfrastructuur en besluit over noodzakelijke vervangingen. In plaats van geplande en relatief kortstondige hinder zoals nu voorzien zou

het verder uitstellen van vernieuwing tot onacceptabele risico's op ongeplande hinder en verstoringen van de infrastructuur leiden.

Vraag 34

Houdt u vast aan het volledige concessievolume in uiterlijk 2033 voor zowel het traject Leiden-Haarlem als het traject Haarlem-Amsterdam?

Antwoord 34

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 35

Wat zou de invloed zijn van het uitstellen van de vernieuwing van de spoorknoop op de woningbouw en bereikbaarheid in de regio?

Antwoord 35

Zie het antwoord op vraag 12.

Vraag 36

Bent u bereid zich ervoor in te spannen dat de beoogde vernieuwing nog in deze kabinetsperiode kan worden uitgevoerd?

Antwoord 36

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 37

Op welke andere locaties speelt een vergelijkbare problematiek waarbij het samenvoegen van onderhoud en vernieuwing veel geld kan besparen?

Antwoord 37

Zie het antwoord op vraag 4.

Vraag 38

Kunt u een lijst geven van andere WoMo-projecten die zijn afgewezen, aangeven welke criteria zijn gehanteerd bij het afwijzen van deze projecten en aangeven wat er gebeurt met de woningbouwopgave die aan deze projecten was gekoppeld?

Antwoord 38

In de MIRT-brief voorjaar 2025¹⁰ is de Kamer geïnformeerd over de criteria en afweging van de Woningbouw op Korte Termijn (WoKT) regeling. In de Kamerbrief van 10 november 2025¹¹ is de Kamer geïnformeerd over het doorlopen proces en verdeling van de middelen. Er is momenteel geen eenduidig beeld van de impact van de afwijzing van aanvragen.

¹⁰ Kamerstuknummer 36 600 A, nr. 63

¹¹ Kamerstuknummer 32 847, nr. 1389