

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Staatssecretaris A. A. Aartsen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Datum 10 februari 2026

Uw kenmerk -

Kenmerk VT20170018-259168470-3021

Onderwerp vervangingsopgave Haarlem

Bijlage(n) -

Eigenaar Bescherming persoonlijke

Telefoon Bescherming persoonlijke

Afdeling Raad van Bestuur

Geachte heer Aartsen,

Op uw verzoek informeer ik u over de werkzaamheden aan het spoorknooppunt Haarlem. Dit naar aanleiding van de door de Tweede Kamer aangenomen motie Grinwis, ingediend bij het Notaoverleg MIRT van 26 januari over het in een keer toekomstbestendig maken van het emplacement Haarlem. Deze brief volgt op het contact dat het afgelopen jaar tussen ProRail en uw ministerie heeft plaatsgevonden over randvoorwaarden daarvoor. Daarmee herbevestig ik tevens mijn brief van 31 oktober 2025 aan de directeur-generaal Mobiliteit.

Op emplacement Haarlem is sprake van een urgente vervangingsopgave. Een aanzienlijk deel van de wissels en sporen op emplacement Haarlem heeft het einde van de beoogde technische levensduur ruimschoots bereikt. Naarmate deze grenzen worden bereikt, neemt het risico toe dat uit veiligheidsoverwegingen maatregelen nodig zijn die de beschikbaarheid van het spoor beperken. Aanvullende levensduur verlengende maatregelen voor de wissels zijn niet meer mogelijk of zijn in het verleden al genomen. Omdat deze wissels centraal in het knooppunt liggen, kan dit leiden tot het (gedeeltelijk) stilvallen van het treinverkeer in en rond Haarlem.

Aanbestedingskaders en 'point of no return'

ProRail heeft in de voorbereiding parallel gewerkt aan een functiehandhavingsvariant en een gecombineerde variant waarin vervanging en het toekomstbestendig maken het spoorknooppunt voor meer treinen in de toekomst werden samengebracht. In de aanloop naar september 2025 heeft ProRail richting het ministerie en regionale partners herhaaldelijk en expliciet aangegeven dat voor een integrale ombouw uiterlijk vóór dat moment duidelijkheid nodig was over scope, randvoorwaarden en financiële dekking. Daarbij is concreet gewezen op het naderende moment waarop het ontwerp-, voorbereidings- en programmeringsproces onomkeerbaar moest worden vastgelegd (het point of no return) om realisatie van de vervangingsopgave in 2028 mogelijk te maken. Deze signalen waren erop gericht het intreden van dat point of no return te voorkomen. In september 2025 moest, met het oog op de noodzakelijke vervanging van de infrastructuur in 2028, deze keuze daadwerkelijk worden gemaakt.

Het point of no return ligt bij het moment waarop ontwerp, voorbereiding en buitendienststellingsprogrammering onomkeerbaar moeten worden vastgelegd om vervanging in 2028 te kunnen realiseren. Dit moment volgt uit de benodigde voorbereidingstijd en niet alleen uit het moment van aanbesteding. 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, waarmee naar het

oordeel van ProRail onaanvaardbare risico's ontstaan voor de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het spoor rond Haarlem.

Omdat voor een integrale ombouw binnen het vereiste tijdpad geen uitvoerbare en eenduidige scope beschikbaar was, kon deze variant niet worden voortgezet. Voor een integrale ombouw was het noodzakelijk dat uiterlijk vóór september 2025 volledige duidelijkheid bestond over scope en bijbehorende financiering, zodat een juridisch correcte aanpak kon worden voorbereid. ProRail kan immers slechts één samenhangende scope uitvoeren. Het ontbreken van die duidelijkheid maakte het niet mogelijk de ombouwvariant uit te werken tot een uitvoerbare scope binnen het vereiste tijdpad. ProRail heeft daarom besloten de vervangingsopgave uit te voeren als functiehandhavingsproject, waarbij de bestaande infrastructuur één-op-één wordt vervangen. De voorbereiding, fasering en programmering zijn sindsdien volledig gericht op realisatie van deze vervangingsopgave in 2028. Deze keuze is onomkeerbaar binnen het huidige tijdpad richting 2028.

Daarbij geldt dat het budget uit de EOV, dat bij een integrale ombouw had kunnen worden ingezet voor zowel vervanging als capaciteitsuitbreiding, nu volledig moet worden aangewend voor de noodzakelijke één-op-één vervanging. Deze middelen zijn daardoor bij een latere ombouw niet opnieuw beschikbaar. Dit betekent dat het benodigde aanvullende budget voor een toekomstige ombouw substantieel hoger ligt dan het bedrag waarover vóór 1 september 2025 duidelijkheid nodig was. Het bedrag van circa €62 miljoen dat in de motie Grinwis wordt genoemd als ontbrekend bedrag is tegen deze achtergrond onvoldoende om een latere integrale ombouw te realiseren, omdat de meekoppelkans met de vervangingsopgave definitief is vervallen.

Reflectie

In de afgelopen periode is intensief en transparant overleg gevoerd met u, uw ministerie en de gemeente Haarlem over de inhoudelijke ambities, de planning en de randvoorwaarden. Daarbij heeft ProRail nadrukkelijk opgeroepen om tijdige financiële dekking vrij te maken. De gemaakte keuze is tot stand gekomen in afstemming met de gemeente Haarlem, met helderheid over de onderscheiden verantwoordelijkheden van betrokken partijen. De gemeente is actief betrokken geweest bij het verkennen van de mogelijkheden om vervanging en ombouw te combineren en is steeds geïnformeerd over de voortgang, deadlines en consequenties van het uitblijven van tijdige besluitvorming.

Tegelijkertijd betreurt ProRail dat het in deze fase niet mogelijk is gebleken om vervanging en de gewenste, toekomstvastе ombouw van emplacement Haarlem in één integrale stap te realiseren. Met 'toekomstvast' wordt bedoeld op een structurele capaciteitsuitbreiding van het emplacement, gericht op het mogelijk maken van meer treinverkeer op de corridor Amsterdam – Haarlem – Leiden. ProRail blijft inhoudelijk voorstander van een dergelijke ombouw. Gegeven de huidige keuzes en planningsrealiteit kan voorbereiding daarvan op zijn vroegst vanaf circa 2030 plaatsvinden, met uitvoering in de daaropvolgende jaren.

De situatie in Haarlem onderstreept het belang van tijdige besluitvorming en structureel voldoende financiële middelen, niet alleen voor beheer en onderhoud, maar ook voor vernieuwing en capaciteitsuitbreiding van het spoor. Alleen dan kunnen noodzakelijke vervanging en toekomstgerichte ontwikkeling worden gecombineerd. ProRail blijft zich, samen met het Rijk en regionale partners, inzetten voor een veilig en beschikbaar spoorsysteem met oog voor de lange termijn.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur,

Bescherming persoonlijke levenssfeer

CEO