ProRail

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de directeur-generaal Mobiliteit
Bescherming persoonlijke levenssfeer
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	31-10-2025	Behandeld door	Bescherming persoonlijke levenssfeer
Uw kenmerk	-	Telefoonnummer	Bescherming persoonlijke levenss
Ons kenmerk	T20170117-1878796715-16		
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Besluit SpoorKnoop Haarlem		

Raad van Bestuur

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Geachte heer Bescherming persoonlijke levens,

Afgelopen maanden hebben wij enkele malen gesproken over de wens van ProRail om emplacement Haarlem in één keer toekomstvast om te bouwen en over de daarvoor benodigde financiële middelen. Zoals daarbij aangegeven was het voor de naderende aanbesteding noodzakelijk om uiterlijk 1 september 2025 uitsluitsel te hebben van IenW of de nog benodigde €60 mln. (excl. BTW) kon worden toegezegd.

Nu 1 september 2025 is gepasseerd, heeft ProRail gezien het beschikbare budget een besluit moeten nemen over de uit te voeren variant in Haarlem. Met deze brief informeert ProRail u over het besluit van ProRail om het project Spoorknoop Haarlem uit te voeren als functiehandhavingsproject, waarbij de huidige infrastructuur 1 op 1 vervangen wordt. ProRail licht hieronder de overwegingen en het proces toe dat tot deze keuze heeft geleid.

Aanleiding en kosten/baten

Spoorknoop Haarlem kent een urgente vervangingsopgave: een groot deel van de infrastructuur bereikt in 2028 het einde van de levensduur. Tegelijkertijd is het emplacement Haarlem een bottleneck voor de niet-gefinancierde productstap Haarlem – Amsterdam 6/4 uit de vervoersconcessie van de NS voor het HRN, omdat hiervoor een ombouw van het emplacement noodzakelijk is. Om deze uitdagingen integraal aan te pakken is er lange tijd gestuurd op een gecombineerde uitvoering van zowel de vervangingsopgave als aanpassing van de lay-out. Hiermee zou het spoor toekomstvast en op een kostenefficiënte manier worden verbeterd en wordt een desinvestering van ruim €50 mln (excl BTW) voorkomen in het geval Haarlem op een later moment alsnog wordt omgebouwd om te voldoen aan de grotere vervoersvraag. De desinvestering ontstaat door het weghalen en vervroegd afschrijven van de infra die bij de 1 op 1 vervanging in 2028 nieuw wordt aangelegd.

Hoewel het project een aanzienlijke opgave kent, ontbreekt een formeel MIRT-traject, ondanks dat de productstap Haarlem – Amsterdam 6/4 door IenW in de HRN-vervoersconcessie van de NS is opgenomen. Vanuit IenW is in een eerder stadium al aangegeven dat voor de niet-gefinancierde productstappen geen aanspraak kan worden gedaan op de MLT-financiering of op het in 2023 door IenW beschikte budget Spoorcapaciteit 2030/Woningbouwmiddelen.

Deze unieke situatie, van een grote benodigde ombouw voor een productstap in de HRN-vervoersconcessie op een gunstig moment qua afschrijving (vervanging) van de bestaande infra

maar waarvoor geen budget is gereserveerd, maakt dat er een financieringsgat van €60 miljoen (excl. BTW) is ontstaan om de gecombineerde variant te kunnen realiseren. Dit bedrag is, naast de financiering uit de EOV (€58 mln excl BTW) voor de vervangingen van de bestaande assets, nodig voor het aanpassen van de lay-out van de sporen, het vervangen van de sterk verouderde kabels & leidingen en het vervangen van het treinbeveiligingssysteem op het emplacement. Dit is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de groeiende vervoersvraag en zou zorgen voor aanzienlijk minder infrastoringen met kortere hersteltijden.

Voor een indicatie van de baten van deze investering is een business case met Life Cycle Cost (LCC) berekening gemaakt voor specifiek de infrastructuurkosten. Indien gewenst kan deze business case naderhand worden verstrekt
In het scenario 1 op 1 vervangen is tevens meegenomen dat het beveiligingssysteem in 2039 alsnog moet worden vervangen en dat op dat moment het emplacement ook alsnog geschikt wordt gemaakt om de productstap Haarlem – Amsterdam 6/4 te faciliteren.

Dit leidt tot de volgende vergelijking in LCC+onbeschikbaarheidskosten:
- LCC + onbeschikbaarheid ombouwvariant: € 112 mln
- LCC + onbeschikbaarheid 1 op 1 vervanging: €149 mln

De maatschappelijke baten van het faciliteren van de productstap tussen Haarlem en Amsterdam zijn hier nu niet in meegerekend. Het incasseren van die baten start voor de ombouwvariant vanzelfsprekend ruim 10 jaar eerder dan bij de 1 op 1 vervanging (met latere ombouw in 2039), waardoor de kosten/baten verhouding nog sterker in het voordeel van de ombouwvariant komt.

Op basis van deze inzichten zou een keuze voor volledig ombouw vanuit maatschappelijk en bedrijfsmatig oogpunt logisch en te verantwoorden zijn. Om die reden heeft ProRail steeds gepleit voor het beschikbaar stellen van de benodigde middelen voor de ombouwvariant. Om die reden, plus het willen voorkomen van een desinvestering van ruim €50 mln en het met IenW herhaaldelijk besproken vooruitzicht van mogelijke financiering van het benodigde budget vanuit het woningbouwpakket van €2,5 mld, is ProRail doorgegaan met het uitwerken van zowel de ombouwvariant als de 1 op1 vervanging. Dit om de ombouw zo lang als mogelijk te kunnen realiseren.
Tegelijkertijd zitProRail in een zeer krap tijdsframe. Bij uitstel tot na 2028 ontstaat een reëel risico dat de veilige berijdbaarheid van meerdere wissels niet langer gegarandeerd kan worden. In dat geval moeten deze wissels via een spoedproject voortijdig worden vervangen. Omdat deze wissels bij de uiteindelijke ombouw hun functie verliezen, leidt dit tot dubbele kosten en inefficiënte investeringen. Uitstel brengt dus niet alleen risico's met zich mee voor de beschikbaarheid van de infrastructuur, maar ook aanzienlijke financiële consequenties.

Haarlem vergeleken met andere stationsemplacementen

Vanuit IenW is gevraagd aan te geven hoe Haarlem zich verhoudt tot andere emplacementen en of op andere emplacementen iets vergelijkbaars speelt.

Rond 2012 heeft ProRail met de sector geconstateerd dat alle grotere stationsemplacementen in Nederland grootschalig aangepakt moesten worden om op een robuuste manier meer treinen te kunnen rijden. De projecten die dit mogelijk maken zijn in te delen in drie categorieën:

1. Combineren: Voor de meeste en vooral ook de grootste emplacementen heeft ProRail een combi weten te maken met PHS of andere lopende MIRT projecten, al dan niet met een bijbestelling vanuit EOV. Veel van deze projecten zijn inmiddels in dienst. Denk aan Groningen, Zwolle, Arnhem, Utrecht Centraal, Rotterdam Centraal, etc.. En enkele

projecten zijn nog in uitvoering, zoals Amsterdam Centraal, Tilburg, Nijmegen, Alkmaar, Uitgeest.

2. Opknippen: Voor een tweede groep emplacementen was de opgave minder groot, of heeft ProRail de scope op weten te knippen in kleinere brokken, waardoor deze vanuit toekomstige besparing EOV gefinancierd konden worden via een business case aanpak (al dan niet aangevuld met een beperkte bijdrag e vanuit de regio en/of IenW). Denk aan o.a. Deventer, Apeldoorn, Leeuwarden, Heerhugowaard, Leiden Centraal, Zutphen.

3. Daarna bleven nog slechts enkele emplacementen over, waarbij er wel een grote opgave lag maar er geen MIRT-traject was. Dit zijn Amersfoort en Haarlem. Voor Amersfoort is het met EOV middelen en EU-subsidie gelukt om dit voor elkaar te krijgen. Amersfoort is inmiddels succesvol in dienst. Daarmee resteert voor de grotere emplacementen alleen nog Haarlem.

Aanvullend hierop is een flink aantal minder grote emplacementen (zowel reizigers als goederen) inmiddels in verbouwing of in een voorbereidende fase om in de komende jaren te worden aangepast. Dit betreft in alle gevallen projecten die volledig of deels vanuit het MIRT worden gefinancierd.

De emplacementen die dan nog overblijven zijn op één hand te tellen en betreffen Sittard, Maastricht en Breda. Daarvan is Sittard de grootste, echter nog steeds aanzienlijk kleiner dan Haarlem.

Kortom: Haarlem is inmiddels uniek qua omvang en impact. De combinatie van een relatief grote opgave en het ontbreken van een MIRT traject komt -gelukkig- niet veel voor.

Afwegingen en besluitvorming

Om in 2028 te realiseren moest het project in september 2025 in het Masterplan 2028-2030 opgenomen worden en moet er in Q1 2026 gestart worden met aanbesteden. Met de naderende deadlines is het voor het projectteam niet mogelijk om tot ná augustus 2025 beide varianten (één-op-één vervangen en de ombouw) parallel voor te bereiden.

De afgelopen anderhalf jaar is intensief samengewerkt met IenW, de gemeente Haarlem en de NS om aanvullende financiering voor het aanpassen van de lay-out te realiseren. Ondanks deze gezamenlijke inspanning is het helaas niet gelukt om voor de deadline van 1 september 2025 vanuit IenW een formele toezegging te verkrijgen voor de benodigde middelen. Ook is er geen duidelijk tijdpad verkregen voor eventuele besluitvorming hierover. Dit is niet langer verenigbaar met de noodzakelijke voorbereiding en aanbesteding van het project.

Het schrappen van reeds beschikte projecten, om via die weg het voor Haarlem benodigde budget beschikbaar te maken, biedt geen doelmatige oplossing. Bij projecten van deze omvang heeft na beschikking doorgaans ook al de contractering plaatsgevonden. Afbreken van dergelijke contracten leidt tot forse verlieskosten en politiek afbreukrisico. Daarnaast zit aan nagenoeg alle grote projecten ook regiogeld gekoppeld, al was het maar omdat een provincie/gemeente meelift op buitendienststellingen. Om die reden ziet ProRail het schrappen van reeds beschikte projecten ten gunste van de ombouw in Haarlem niet als een realistisch scenario.

Alles overwegend heeft ProRail de keuze moeten maken voor het aspect beschikbaarheid en veiligheid, boven langer wachten op mogelijke -maar onzekere- financiering voor de volledige ombouw. Daarom is besloten om het project uit te voeren als functiehandhavingsproject: de

bestaande wissels worden één-op-één vervangen. De spoorlay-out en daarmee de capaciteit blijven ongewijzigd.

Gevolgen en toekomstperspectief

ProRailrealiseert zich dat deze keuze betekent dat de gewenste toekomstvaste verbetering van het emplacement Haarlem voorlopig niet wordt gerealiseerd. Daarmee is er geen frequentieverhoging mogelijk op de corridor Amsterdam – Haarlem – Leiden, blijven zeven unicate 1:10 Engelse wissels behouden die niet TSI-compliant zijn en beperkingen kennen voor de vervoerders, is de impact bij storingen groter door verouderde kabels en treinbeveiliging en verdwijnt de meekoppelkans door het niet combineren van de scopeonderdelen.

Op korte termijn is de functiehandhavingsvariant echter als enige optie financieel haalbaar en borgt deze de veiligheid van het spoor. Op langere termijn blijft de noodzaak bestaan om de spoorlay-out aan te passen ten behoeve van de groeiende vervoervraag en de woningbouwopgave in de regio. Volgens de huidige inzichten vraagt een latere ombouw ordegrootte €120 – 130 mln. (excl. BTW, prijspeil 2025). Dit leidt tot een desinvestering van ruim 50 mln (excl. BTW) door het weghalen en vervroegd afschrijven van de infra die bij de 1 op 1 vervanging in 2028 nieuw wordt aangelegd.

Vervolg

De komende periode werkt ProRail aan de naderende aanbesteding. ProRail blijft u en andere betrokken partijen actief informeren over de voortgang.

Met vriendelijke groet,
namens de Raad van Bestuur,

Bescherming persoonlijke levens

CEO