2026D14415

LIJST VAN VRAGEN

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

De voorzitter van de commissie,
Huizenga

De griffier van de commissie,
Schukkink

Nr	Vraag
1	Zitten er in IenW- 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?
2	Had IenW 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?
3	Zo ja, als dit enkel bij ProRail zichtbaar is, heeft ProRail dit voor de zogenaamde «point of no return» bij IenW aangegeven? Zo nee, waarom niet?
4	Zijn er andere projecten waarvoor dit ook geldt of dreigt te gelden? Graag een limitatieve lijst met toelichting.
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?
6	Hoe wordt binnen IenW en ProRail systematisch gemonitord of infrastructurele projecten waarbij een meekoppelkans vervalt later leiden tot hogere totale kosten voor de belastingbetaler?
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?
8	Waarom is het technisch niet mogelijk om de huidige wissels iets langer in bedrijf te houden?
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?
10	Waarom is niet ingegaan op de door de gemeente Haarlem voorgestelde voorfinanciering?
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?
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?
13	Wat zijn de gevolgen voor de mobiliteit in de regio Haarlem en aan de westkant van Amsterdam als de geplande frequentieverhoging niet doorgaat?
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?
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?
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?
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?

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?

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?

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

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?

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?

23 Klopt het dat de Staatssecretaris bij het commissiedebat Spoor in december 2026 heeft toegezegd dat hij tot het MIRT-debat geen onomkeerbare besluiten zou nemen, en de besluitvorming rondom spoorknoop 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?

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

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?

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

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?

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?

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?

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

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?

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?

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

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

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

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

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

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?