Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

950

Vragen van het lid **Van Duijvenvoorde** (FVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het structureel voorrang verlenen aan militaire transporten op het spoor ten koste van regulier reizigers- en goederenvervoer* (ingezonden 15 december 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Aartsen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 23 januari 2026)

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht *«Leger krijgt in 2026 voorrang: «Treinen rijden de komende twee uur niet, want er is een militair transport»*?[1]

Antwoord 1
Ja, daarmee ben ik bekend.

Vraag 2
Bent u bekend met de Kamerbrief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 13 oktober 2025 over weerbaarheid en militaire mobiliteit per spoor (Kamerstuk 30 821, nr. 321)?

Antwoord 2
Ja, daarmee ben ik bekend.

Vraag 3
Klopt het dat het kabinet voornemens is om militaire transporten op het spoor vanaf eind 2026 structureel voorrang te geven boven het reguliere personen- en goederenvervoer, ook indien dit leidt tot het urenlang stilleggen van treinverbindingen voor reizigers?

Antwoord 3
Nee, dat klopt niet. Er is alleen sprake van voorrang voor militaire transporten in specifieke situaties. In de nu voorliggende wijziging wordt voorgesteld om militaire transporten op het spoor voorrang te geven als ze urgent zijn en er geen ad hoc capaciteit (reservecapaciteit op het spoor) beschikbaar is.

[1] Algemeen Dagblad, 15 december 2025 (www.ad.nl/binnenland/leger-krijgt-in-2026-voorrang-treinen-rijden-de-komende-twee-uur-niet-want-er-is-een-militair-transport~ac0bd547/).

ah-tk-20252026-950
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

Vraag 4
Kunt u bevestigen dat deze prioritering geen tijdelijke noodmaatregel betreft, maar een structurele beleidswijziging die wordt verankerd via een wijziging van het Besluit Capaciteitsverdeling, zoals aangekondigd in de voornoemde Kamerbrief?

Antwoord 4
In de nu voorliggende wijziging wordt voorgesteld om militaire transporten op het spoor voorrang te geven als ze urgent zijn en er geen ad hoc capaciteit (reservecapaciteit op het spoor) beschikbaar is. Hiervoor wordt het Besluit capaciteitsverdeling aangepast.

Vraag 5
Hoe verhoudt deze maatregel zich tot de wettelijke zorgplicht van de overheid om te voorzien in betrouwbare, toegankelijke en voorspelbare mobiliteit voor burgers, studenten en forenzen?

Antwoord 5
Het belang van betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer blijft een uitgangspunt van mijn beleid. Daar doet dit wijzigingsbesluit niets aan af. In het wijzigingsbesluit is aangegeven in welke specifieke situaties militaire transporten voorrang kunnen krijgen. In de nu voorliggende wijziging wordt voorgesteld om militaire transporten op het spoor voorrang te geven als ze urgent zijn en er geen ad hoc capaciteit (reservecapaciteit op het spoor) beschikbaar is. Het valt niet uit te sluiten dat reizigers dit merken, al zal het om uitzonderlijke situaties gaan.

Vraag 6
Acht u het aanvaardbaar dat reizigers zonder reëel alternatief geconfronteerd kunnen worden met de mededeling dat «treinen de komende twee uur niet rijden» vanwege een militair transport?

Antwoord 6
Als er sprake is van een urgent militair transport zoekt ProRail naar de minst ingrijpende maatregel om dit transport te laten rijden. Er wordt dus geprobeerd de overlast voor reizigers en vervoerders[2] zo beperkt mogelijk te houden. Daarnaast zullen de militaire transporten plaatsvinden op een beperkt aantal corridors. Treinen op andere routes zullen daardoor grotendeels kunnen blijven rijden. Daardoor hebben reizigers in een aantal gevallen de mogelijkheid te reizen via een alternatieve route. Gezien de huidige geopolitieke situatie vind ik daarmee de nu voorgestelde wijziging zeer aanvaardbaar.

Vraag 7
Op basis van welke concrete dreigingsanalyse acht het kabinet deze maatregel noodzakelijk en kan deze analyse openbaar met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord 7
Deze maatregel wordt noodzakelijk geacht gezien de ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan met militaire transporten via het spoor door de ministeries van Defensie en IenW en de oplopende geopolitieke spanningen die mogelijk leiden tot meer militaire transporten. Uit die ervaringen is gebleken dat het spoorstelsel in Nederland niet voldoende is voorbereid op een mogelijke toename van militaire transporten en dat in de huidige regels geen mogelijkheid bestaat om voldoende capaciteit voor militaire transporten te verzekeren.

Vraag 8
Klopt het dat deze beleidswijziging mede voortvloeit uit NAVO-verplichtingen, waaronder Host Nation Support, en uit internationale afspraken over militaire corridors richting Oost-Europa, zoals de North Sea-Baltic Corridor?

---

[2] Algemeen Dagblad, 15 december 2025 (www.ad.nl/binnenland/leger-krijgt-in-2026-voorrang-treinen-rijden-de-komende-twee-uur-niet-want-er-is-een-militair-transport~ac0bd547/).

Antwoord 8
Ik acht deze maatregel noodzakelijk gezien de ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan met militaire transporten via het spoor door de ministeries van Defensie en IenW. Uit die ervaringen is gebleken dat het spoorstelsel in Nederland niet voldoende is voorbereid op een mogelijke toename van militaire transporten. Oplopende geopolitieke spanningen in Europa leiden mogelijk tot meer militaire transporten. Nederland is daarbij een belangrijk doorvoerland voor Host Nation Support en ligt aan het begin van de North Sea-Baltic Corridor.

Vraag 9
In hoeverre betekent het streven naar een zogenoemd «militair Schengen» dat nationale besluitvorming over het gebruik van vitale civiele infrastructuur, zoals het spoor, wordt verschoven naar het internationale niveau?

Antwoord 9
Er wordt op dit moment in Europees verband gewerkt aan diverse afspraken in het kader van militaire paraatheid. Binnen deze afspraken staat de harmonisatie van procedures en wet- en regelgeving centraal. Hoe deze afspraken vorm krijgen, wordt nu besproken. De Kamer wordt via BNC-fiches steeds nauw betrokken bij de Nederlandse inzet in de gesprekken over deze afspraken.

Vraag 10
In hoeverre wordt het Nederlandse civiele spoor hiermee feitelijk ingezet als logistieke schakel in internationale militaire operaties, waaronder vervoer van materieel richting Oekraïne, zoals ook in de Kamerbrief wordt benoemd?

Antwoord 10
Het Nederlandse spoor wordt al jaren gebruikt voor het vervoer van reizigers en voor het vervoer van een heel scala aan goederen, zowel nationaal als internationaal, en zowel civiel als militair.
Daar verandert de nu voorliggende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling ten principale niets aan.

Vraag 11
Acht u het wenselijk dat vitale civiele infrastructuur structureel ondergeschikt wordt gemaakt aan internationale militaire agenda's?

Antwoord 11
Het Nederlandse spoor wordt al jaren gebruikt voor het vervoer van reizigers en voor het vervoer van een heel scala aan goederen, zowel nationaal als internationaal, en zowel civiel als militair.
Daar verandert de nu voorliggende wijziging van het Besluit Capaciteitsverdeling niets aan. Er is derhalve geen sprake van structureel ondergeschikt maken. In de nu voorliggende wijziging wordt voorgesteld om militaire transporten op het spoor voorrang te geven als ze urgent zijn en er geen ad hoc capaciteit (reservecapaciteit op het spoor) beschikbaar is.

Vraag 12
Waarom wordt er niet primair ingezet op alternatieven die de maatschappelijke hinder beperken, in plaats van het stilleggen van regulier reizigersvervoer?

Antwoord 12
In de nu voorliggende wijziging wordt voorgesteld om militaire transporten op het spoor voorrang te geven als ze urgent zijn en er geen ad hoc capaciteit (reservecapaciteit op het spoor) beschikbaar is. Het valt niet uit te sluiten dat reizigers dit merken, al zal het om uitzonderlijke situaties gaan en zal worden geprobeerd om de hinder voor reizigers en vervoerders zo minimaal mogelijk te laten zijn. Als onderdeel van de militaire mobiliteitsopgave wordt overigens ingezet op dual-use investeringen die, naast de militaire doeleinden, ook bijdragen aan het reguliere personen- en goederenvervoer. Zo dragen deze investeringen niet alleen bij aan onze veiligheid, maar ook aan onze economie. Voorbeelden zijn investeringen in voldoende spoorcapaciteit in de havens, zoals de recente investeringen in de verplaat-

sing van het emplacement IJsselmonde en in Kijfhoek. Ook het investeren in het kunnen rijden met 740 meter lange goederentreinen is zowel voor Defensie als voor het commerciële spoorgoederenvervoer belangrijk.

Vraag 13
Klopt het dat een voorganger van de huidige Staatssecretaris eerder nog stelde dat voorrang voor militaire transporten «op gespannen voet» staat met andere maatschappelijke belangen en kunt u delen wat er inhoudelijk is veranderd waardoor deze bezwaren nu worden losgelaten?

Antwoord 13
Het klopt dat in de consultatieversie van een vorige wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling werd voorgenomen om in de jaardienstregeling capaciteit te reserveren t.b.v. militaire transporten over het spoor. Op dat voorstel zijn veel reacties binnengekomen en daarom heeft mijn voorganger besloten op zoek te gaan naar een andere manier om te voorzien in de benodigde capaciteit voor militaire transporten. Dat voorstel zorgde niet voor de zekerheid die Defensie nodig heeft en kon potentieel wel veel beslag leggen op capaciteit voor andere typen vervoer. In de nu voorgestelde wijziging is gezocht naar een balans tussen het beschermen van het belang van de reiziger en de vervoerder en het belang van het faciliteren van militaire transporten.

Vraag 14
Wie bepaalt in de praktijk of een militair transport als «urgent» wordt aangemerkt, welke objectieve criteria worden daarbij gehanteerd en welke democratische controle bestaat hierop?

Antwoord 14
In de nu voorliggende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling worden in de Nota van Toelichting objectieve criteria genoemd die bepalen of een transport als urgent kan worden aangemerkt. Dat is aan de orde als sprake is van bijzondere eisen voor een transport, zoals constante bewaking bij een munitietransport. Ook het dreigingsbeeld kan aanleiding zijn om een transport aan te merken als urgent. Ook zijn er treinen die echt op een bepaald moment op een bepaalde plek moeten aankomen. Om voor ProRail inzichtelijk te maken dat dit het geval is geven de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie samen daartoe een verklaring af. De Kamer controleert dit handelen van beide Ministers.

Vraag 15
Hoe wordt voorkomen dat het begrip «urgent» in de praktijk steeds ruimer wordt geïnterpreteerd, waardoor structurele prioritering van militair vervoer de norm wordt in plaats van de uitzondering?

Antwoord 15
In het nu voorliggende wijzigingsbesluit en de bijbehorende Nota van Toelichting wordt aangegeven wanneer sprake is van een urgent militair transport.

Vraag 16
Kan worden uitgesloten dat de kosten en gevolgen van deze prioritering – waaronder verstoringen, infrastructurele aanpassingen en capaciteitsverlies – uiteindelijk worden afgewenteld op reizigers via hogere tarieven of een verslechterde dienstverlening?

Antwoord 16
In de nu voorliggende wijziging wordt voorgesteld om militaire transporten op het spoor voorrang te geven als ze urgent zijn en er geen ad hoc capaciteit (reservecapaciteit op het spoor) beschikbaar is. Het valt niet uit te sluiten dat reizigers dit merken, al zal het om uitzonderlijke situaties gaan. De nu voorliggende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling leidt niet tot infrastructurele aanpassingen.

Vraag 17
Acht u het wenselijk dat Ministers via uitvoeringsbesluiten, zonder voorafgaande instemming van de Kamer, kunnen besluiten tot maatregelen met zulke ingrijpende gevolgen voor het dagelijks leven van burgers?

Antwoord 17
Het kabinet volgt bij dit wijzigingsbesluit de gebruikelijke stappen voor het wijzigen van wet- en regelgeving. Er is dan ook geen sprake van een besluit dat wordt genomen zonder dat de Kamer hiervan in kennis wordt gesteld. Op dit moment ligt de wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur voor ter internetconsultatie. Daarnaast is, zoals gebruikelijk bij dit soort besluiten, aan de Autoriteit Consument en Markt gevraagd een handhaafbaarheidstoets uit te voeren en aan ProRail gevraagd om een uitvoerbaarheidstoets te doen.
Dit wijzigingsbesluit wordt na verwerking van de reacties uit de consultatie en de uitkomsten van de uitvoerbaarheids- en handhaafbaarheidstoetsen voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal. Daarna volgt advisering door de Raad van State. Na inwerkingtreding van het Besluit kunnen de Ministers van Defensie en Infrastructuur en Waterstaat een verklaring afgeven als een militair transport voldoet aan de voorwaarden.