AH 477

2026Z22533

Antwoord van minister Yeşilgöz-Zegerius (Defensie), de staatssecretaris van Defensie en de minister en staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat **(ontvangen 27 oktober 2026)**

Vraag 1

Deelt u de zorgen van de Algemene Rekenkamer over het feit dat de Nederlandse infrastructuur op veel plekken niet aan de NAVO-eisen voldoet, waardoor in geval van een militair conflict in Europa militaire transporten niet goed en snel door Nederland vervoerd kunnen worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Naast de feitelijke constatering van de Algemene Rekenkamer dat de Nederlandse infrastructuur op veel punten niet voldoet aan de Europese militaire vereisten, stelt de Rekenkamer ook terecht dat niet alle afwijkingen van de eisen in de praktijk daadwerkelijk tot problemen leiden. De Rekenkamer geeft daarbij ook aan dat militaire transporten er vrijwel altijd in slagen om van A naar B te komen. Het overgrote deel van het militaire materieel kan namelijk al via de bestaande militaire corridors plaatsvinden; slechts een zeer beperkt aandeel van het militaire materieel is van dusdanige exceptionele omvang of gewicht dat het mogelijk hinder ondervindt van afwijkingen aan technische militaire vereisten. Omdat het gaat om een relatief beperkt aantal exceptionele voertuigen én omdat middelen voor infrastructuur schaars zijn, brengen IenW en Defensie samen in beeld voor welke objecten op de corridors maatregelen noodzakelijk zijn. Naast structurele infrastructurele aanpassingen wordt daarbij ook gekeken naar verkeerskundige maatregelen, bijvoorbeeld door het passeren van een viaduct met afwijkingen door gebruik te maken van een af- en oprit. Tegelijkertijd worden de Europese technische militaire vereisten op dit moment herzien en vinden de komende periode nog inhoudelijke onderzoeken plaats. Met die inzichten kan uitsluitsel worden gegeven over de noodzaak van te nemen maatregelen.

Vraag 2

Klopt het dat er naar aanleiding van eerdere rapporten en waarschuwingen over de staat van de Nederlandse infrastructuur weinig tot niets gedaan is met deze zorgen? Zo nee, wat heeft het kabinet concreet gedaan de afgelopen jaren om opvolging te geven aan eerdere zorgen vanuit de Algemene Rekenkamer hierover? Kan per eerder rapport worden aangegeven welke concrete acties ondernomen zijn en welke budgettaire gevolgen hieraan gekoppeld waren?

Antwoord

De Kamer is meermaals geïnformeerd over de instandhoudingsopgave en de toestand van de infrastructuur, onder meer via de jaarlijkse rapportages Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat en Staat van de infrastructuur ProRail. Voorgaande kabinetten hebben al eerste stappen gezet om de groeiende instandhoudingsopgave aan te pakken:

- Het Kabinet Rutte-III heeft bijvoorbeeld € 1,5 miljard extra beschikbaar gesteld voor het onderhoud van infrastructuur.
- Daarnaast zijn er in 2023 initieel zeventien en in 2025 nog eens vijf projecten gepauzeerd. De vrijgekomen middelen zijn toen voor een deel ingezet voor instandhouding.

Ook heeft IenW tot nu toe €199 mln. beschikbaar gesteld voor dual-use spoorinvesteringen. In lijn met het startpakket van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL)[1] is €130 mln. voor extra spoorcapaciteit op de Maasvlakte en €39 mln. voor 740-meter investeringen beschikbaar gesteld. Aanvullend op het OFL-startpakket is €30 mln. beschikbaar gesteld voor Kijfhoek[2].

Gelijktijdig is er door de herprioritering op het Mobiliteitsfonds €197 miljoen beschikbaar gekomen voor investeringen in weerbaarheidsmaatregelen spoor en TEN-T[3]. Dergelijke investeringen dragen niet alleen bij aan de weerbaarheid van het spoor, maar kunnen ook een positief effect hebben op militaire mobiliteit per spoor.

Gegeven de grote omvang van de opgave blijven scherpe keuzes echter noodzakelijk. Niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd. Daarom is er op basis van een zorgvuldig afwegingskader een herprioritering gemaakt van alle infrastructurele projecten van het Rijk. De uitkomst hiervan is dat dit kabinet circa € 18 miljard voor het benodigde onderhoud en vernieuwing extra beschikbaar wil maken. Uw Kamer is hier middels de Kamerbrief Prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds van 16 oktober jl. over geïnformeerd[4].

Vraag 3

Deelt u de mening dat hopen op het feit dat er altijd een omrijdroute is waar het transport (gedeeltelijk) overheen kan rijden erg naïef is en getuigt van slechte voorbereiding op een mogelijke oorlogssituatie waarin militair transport daadwerkelijk met grote spoed door Nederland verplaatst moet worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

---

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2025/10/13/bijlage-2-adviesrapport-impactanalyse-weerbaarheid-en-militaire-mobiliteit-van-het-nederlandse-spoor-def

[2] Kamerstukken II vergaderjaar 2025-2026 34244, nr. 15.

[3] Kamerstukken II vergaderjaar 2026-2027 2026Z22564

[4] Kamerstuk 2026Z22564

IenW en Defensie brengen samen zorgvuldig in beeld welke afwijkingen daadwerkelijk tot knelpunten kunnen leiden en welke maatregelen daarbij passend zijn. Gelet op het beperkte aandeel van militair materieel van exceptionele hoogte of zwaarte en de schaarse financiële middelen voor infrastructuur, is het voor een doelmatige afweging van investeringen nodig om daarbij alle – voor militaire mobiliteit passende - maatregelen in ogenschouw te nemen. Dat is onderdeel van een goede voorbereiding, die we samen met Defensie vormgeven. Als voorbeeld: het aanpassen van de doorrijhoogte van een tunnel is een zeer kostbare opgave, terwijl een direct naastgelegen bestaande route voor gevaarlijk vervoer ook even goed uitkomst kan bieden voor de enkele militaire voertuigen van exceptionele hoogte. Datzelfde geldt ook voor objecten die relatief eenvoudig vermijdbaar zijn door het nemen van bijvoorbeeld een afrit en oprit. Omrijdmogelijkheden kunnen daarnaast ook noodzakelijk zijn. De komende jaren wordt er volop gewerkt aan instandhoudingsopgaven, waardoor er sprake kan zijn van gebruiksbeperkingen gerelateerd aan werkzaamheden. Ook in die gevallen zal gekeken moeten worden naar de dan beschikbare routes en zal van de aangewezen militaire corridors afgeweken moeten kunnen worden.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het, vanuit militair oogpunt, kwetsbaar is om erop te vertrouwen dat bij een conflict de infrastructurele bottlenecks in de logistieke keten niet zullen worden aangevallen?

Antwoord

Ja. In het moderne conflict is het reëel dat logistieke knooppunten een doelwit vormen voor vijandelijke acties. Daarbij geldt dat niet elke kwetsbaarheid weg kan worden genomen. Het kabinet zet daarbij in op het vergroten van de weerbaarheid en het waarborgen van de continuïteit van de logistieke keten. Hierbij wordt nadrukkelijk samengewerkt met civiele partners. Om dreigingen tijdig te onderkennen en de gevolgen van vijandelijke acties zo veel als mogelijk te beperken, wordt in NAVO- en nationaal verband geïnvesteerd in het versterken van de bescherming en weerbaarheid van kritieke (militaire) infrastructuur. Door onder meer in te zetten op de beschikbaarheid van alternatieve routes, additionele vervoersmogelijkheden en logistieke voorzieningen, wordt daarnaast redundantie gecreëerd in de keten. Bij de herprioritering van het Mobiliteitsfonds, waarover de Kamer op 16 oktober jl. is geïnformeerd, is daarnaast budget beschikbaar gesteld voor het versterken van de weerbaarheid van het spoor. Gezamenlijk zorgen deze maatregelen dat militaire verplaatsingen zo veel als mogelijk doorgang kunnen vinden.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het oplossen van de knelpunten in de militaire mobiliteit niet alleen een verantwoordelijkheid is van het ministerie van IenW? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Het oplossen van de knelpunten in de militaire mobiliteit is een gezamenlijke opgave van zowel IenW als Defensie. Er wordt door beide departementen nauw samengewerkt in het prioriteren en steeds verder concretiseren van de opgaven rond militaire mobiliteit. In die gesprekken wordt ook verkend welke mogelijkheden de departementen zien als het gaat om het oplossen van knelpunten.

Vraag 6

Wat is de reden dat het kabinet niet bereid is om extra te investeren in noodzakelijk onderhoud van bestaande infrastructuur? Kan hierbij uitgebreid toegelicht worden wat de potentiële militaire en economische gevolgen zijn van het uitstellen van noodzakelijk onderhoud?

Antwoord

Dit kabinet investeert fors in de noodzakelijke instandhouding van de bestaande infrastructuur. Op 16 oktober jl. is aan uw Kamer gemeld in de Kamerbrief over de uitkomsten van de prioritering dat in totaal € 18 miljard wordt geschoven naar de instandhouding van de IenW-infrastructuur. Hiermee zetten we een belangrijke stap om de neerwaartse trend te keren. Dit is van belang, omdat gebruiksbeperkingen niet alleen veel hinder veroorzaken, maar ook nadelige economische gevolgen met zich meebrengen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft recent een onderzoek gepubliceerd waarin de maatschappelijke kosten voor weggebruikers als gevolg van gebruiksbeperkingen in kaart zijn gebracht[5].

In de herprioritering binnen het MF staan instandhouding en veiligheid voorop. Dat is positief voor de militaire transporten van Defensie, net als voor andere gebruikers van onze infrastructuur. Door de herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds (MF) worden ook bruggen en viaducten die gelegen zijn op de Europese militaire corridors en waar sprake is van een (urgente) civiele instandhoudingsopgave, voorzien van financiële dekking. Deze objecten zullen hiermee ook gaan voldoen aan de militaire technische vereisten. Voor de objecten op deze corridors zonder dekking (of nog zonder civiele opgave), verkennen we met Defensie samen de noodzaak voor en mogelijkheden van maatregelen.

---

[5] Maatschappelijke kosten voor weggebruikers als gevolg van gebruiksbeperkingen op het hoofdwegennet | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Vraag 7

Welke concrete acties en budgettaire gevolgen verbindt het kabinet aan dit nieuwe zorgelijke rapport van de Algemene Rekenkamer?

Antwoord

Het kabinet neemt het rapport van de Algemene Rekenkamer serieus en onderschrijft ook vanuit het perspectief van militaire mobiliteit het belang van een goede staat van de infrastructuur. Daarmee heeft de instandhoudingsopgave de komende jaren prioriteit. In dit kader is uw Kamer op 16 oktober 2026 geïnformeerd over de grootschalige herprioritering van het Mobiliteits- en Deltafonds[6]. Door middel van delta-analyses en draagvlakonderzoek wordt samen met Defensie zorgvuldig in beeld gebracht welke afwijkingen op de militaire corridors daadwerkelijk tot knelpunten kunnen leiden en welke maatregelen daarbij passend zijn. Daarnaast wordt op Europees niveau nog gesproken over een herziening van militaire vereisten. Ook dit is van invloed op de te nemen maatregelen. Zoals gesteld in de bestuurlijke reactie op het ARK-rapport van 7 oktober jl. zijn Defensie en IenW (in lijn met de toezegging van de Staatssecretaris van IenW aan de leden Grinwis en Stoffer[7]) in gesprek over de budgettaire effecten van mogelijke maatregelen. Waar dit tot concrete afspraken leidt, zullen we in gezamenlijkheid de Kamer over de uitkomsten informeren.

Vraag 8

Kunt u aangeven wat de te verwachten economische gevolgen zijn van één, vijf en tien jaar uitstel van noodzakelijk onderhoud en investeringen?

Antwoord

Dit is afhankelijk van de functie van de infrastructuur waarvoor het uitstel van onderhoud en investeringen geldt. Zolang het uitstel van onderhoud en vernieuwing niet tot functieverlies leidt, zijn er geen negatieve economische gevolgen. Het risico op functieverlies neemt wel toe als onderhoud en vernieuwing worden uitgesteld vanwege verdere veroudering van de infrastructuur. Hierdoor neemt de kans op ongeplande uitval en storingen toe. Dergelijke onbeschikbaarheid van infrastructuur brengt hinder en negatieve economische gevolgen teweeg. Uiteraard wordt getracht met beheersmaatregelen de risico’s te mitigeren. Maar hoe langer de periode van uitstel, hoe groter de kans dat het risico zich manifesteert. De economische schade hangt dan af van vele factoren, zoals de beschikbaarheid van economische alternatieven, de waarde van de getroffen economische activiteiten, etc.

Vraag 9

---

[6] Kamerstuk 36800-A-39

[7] Kamerstuk 2026Z22564

Kunt u aangeven wat de te verwachten meerkosten zijn wanneer noodzakelijk onderhoud en investeringen één, vijf en tien jaar worden uitgesteld?

Antwoord

Dit is afhankelijk van de situatie en aspecten zoals: het type object, het ontwerp, de feitelijke belasting door de jaren heen etc. In algemene zin is het streven om onderhoud en investeringen in de infrastructuur te doen op het optimale moment qua kosten over de hele levensduur (= life cycle costing). Uitstel van onderhoud en vernieuwing leidt over de hele levensduur tot hogere kosten. Op korte termijn geldt dat de kosten in eerste instantie lager zijn, doordat het onderhoud of de investering niet gedaan wordt. Dit leidt echter wel tot een hoger risico op ongepland onderhoud. De meerkosten op korte termijn zijn afhankelijk van de beheersmaatregelen om het risico te mitigeren en de gevolgkosten als het risico onverhoopt optreedt. Hoe langer de periode van uitstel, hoe groter de kans dat het risico zich manifesteert en hoe groter de kans dat de kosten veel hoger uitvallen.

Vraag 10

Hoe wordt geanticipeerd op (extra) slijtage van wegen door zwaar militair transport?

Antwoord

Op dit moment vinden er ook al regelmatig militaire transporten plaats in Nederland op het hoofdwegennet. Dat leidt niet tot de noodzaak van het uitvoeren van extra onderhoud. Bij de programmering van de instandhoudingsmaatregelen wordt onder meer gekeken naar de technische urgentie, beschikbaarheid van het netwerk en de beschikbare financiële en personele middelen. In welke mate er in de toekomst sprake gaat zijn van langdurige en zware militaire transporten, en welke extra slijtage er daardoor optreedt, is op dit moment nog niet goed te voorspellen. Het militaire vrachtverkeer maakt maar een zeer klein deel uit van het totale reguliere vrachtverkeer. Slijtage is dan ook moeilijk toe te schrijven aan een specifieke categorie gebruiker. Asfaltschades ontstaan bijvoorbeeld ook door overbelading. Om tijdig te kunnen anticiperen of er onderhoud of andere maatregelen moeten plaatsvinden, voert Rijkswaterstaat inspecties uit. Op basis daarvan bepaalt RWS wanneer er onderhoud moet plaatsvinden, bijvoorbeeld door het aanbrengen van nieuw asfalt.

Vraag 11

Kunt u aangeven welk deel van de kosten van onderhoud een aanpassing van infrastructuur bekostigd worden door IenW en welk deel door defensie? Deelt u de mening dat noodzakelijk onderhoud van bestaande wegen in beginsel door

IenW bekostigd zou moeten worden en aanpassingen specifiek voor militair transport door defensie? Zo nee, hoe kijkt u naar de verdeling van de kosten?

Antwoord

Voor zowel wegen als spoor geldt op dit moment dat alle geplande instandhoudingsopgaven op de prioritaire militaire EU-corridors bekostigd worden uit het Mobiliteitsfonds (MF) van IenW.

Bij militaire mobiliteit is de centrale opgave om een zo snel als mogelijke doorvoer van militaire transporten te faciliteren. Veel infrastructuur is gebouwd in de jaren ’50, ’60 en ’70 waarbij sprake was van andere ontwerpeisen en type constructies. Inmiddels hebben veel objecten het einde van hun technische levensduur bereikt en worden ze zwaarder en intensiever belast dan waar ze op ontworpen zijn, waardoor ze aan vernieuwing toe zijn. Als bijvoorbeeld een brug of viaduct onvoldoende draagkracht heeft, dan heeft dit ook gevolgen voor een (zwaar) militair transport. Hetzelfde geldt voor spoorinfrastructuur die moet worden aangepast om militair transport te kunnen faciliteren. Een harde knip tussen noodzakelijk onderhoud van bestaande wegen en aanpassingen specifiek voor militaire transport is niet te maken.

Wel wordt samen met Defensie zorgvuldig in beeld gebracht welke afwijkingen op de militaire corridors daadwerkelijk tot knelpunten kunnen leiden en welke maatregelen daarbij passend zijn. Defensie en IenW zijn, zoals ook aangegeven in reactie op vraag 7, in gesprek over de budgettaire effecten van mogelijke maatregelen. Waar dit tot concrete afspraken leidt, zullen we in gezamenlijkheid de Kamer over de uitkomsten informeren. Daarbij trekken we ook gezamenlijk op richting Brussel met oog op mogelijke cofinanciering vanuit de Connecting European Facility (CEF).

Vraag 12

In hoeverre anticipeert u op middelen vanuit Europa voor militaire mobiliteit? Zijn hierover reeds concrete gesprekken gevoerd en wat zijn de verwachtingen van u hierbij?

Antwoord

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het Ministerie van Defensie (Defensie) werken samen aan de voorbereiding op de Connecting Europe Facility (CEF) 2028-2034. De nieuwe CEF ziet op projecten die bijdragen aan het geschikt maken van de door EU aangewezen prioritaire militaire routes. Hierbij zijn de militaire technische eisen die door de EU gesteld worden aan infrastructuur leidend.

In dit kader werkt de Commissie, samen met lidstaten en de NAVO, aan een lijst van zogenoemde ‘hotspot projecten’. Dit is primair een planningsinstrument, maar projecten op de lijst komen mogelijk in aanmerking voor cofinanciering vanuit het CEF. Ter voorbereiding hierop hebben gesprekken plaatsgevonden met de Europese Commissie. CEF-financiering gaat uit van nationale medefinanciering (mogelijk 50-50, afhankelijk van onderhandelingen), deze factor wordt meegewogen in de Nederlandse insteek. Het beeld van de mate waarin de Nederlandse infrastructuur afwijkt van de Europese militaire vereisten is nog niet compleet. Wel is duidelijk dat niet alle afwijkingen even urgent zullen zijn voor Europa. De komende periode wordt dit beeld verder aangescherpt en bereiden wij ons verder voor op CEF 2028-2034.

Daarnaast geldt dat er sprake is van Europese corridors: dit maakt het belangrijk dat er goede afstemming met de buurlanden plaatsvindt, zodat militair transport daadwerkelijk grensoverschrijdend vlot doorrijdt. Voor spoor is er op initiatief van IenW een verklaring door alle lidstaten van de *North Sea Baltic Rail Freight Corridor* getekend, om de samenwerking op militaire mobiliteit te versterken, belemmeringen in kaart te brengen en daar vervolg aan te geven.

Vraag 13

Kunt u bovenstaande vragen één voor één beantwoorden voorafgaand aan de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat?

Antwoord

Ja.