

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

## 1190

Vragen van het lid **Bruins Slot** (CDA) aan de Ministers van Defensie en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat Nederlandse infrastructuren onvoldoende zijn gedimensioneerd op het transport van zwaar militair materiaal* (ingezonden 27 december 2017).

Antwoord van Minister **Bijleveld-Schouten** (Defensie) en de Minister van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 februari 2018)

Vraag 1

Kent u het bericht «Geen brug is nog berekend op een tank»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat defensiedoelstellingen zelden worden meegenomen in het ontwerp van nieuwe infrastructuren, waardoor veel bruggen en viaducten tegenwoordig niet meer zijn berekend op het transport van zwaar militair materieel?

Antwoord 2

Met de huidige ontwerpeisen is de Rijksinfrastructuur geschikt voor zwaar militair transport. In Nederland gelden er op dit moment geen specifieke ontwerpeisen voor nieuwe Rijksinfrastructuur ten behoeve van militair transport. Aan exceptioneel zwaar transport worden wel aanvullende voorwaarden gesteld door Rijkswaterstaat. Het gaat dan om transporten met een gewicht van meer dan 100 ton. Deze voorwaarden gelden ook voor civiel zwaar transport.

Een tank, of oplegger met tank, kan gebruik maken van de meeste viaducten en bruggen in het hoofdwegennet. Over het spoor kunnen in beginsel alle militaire vervoeren worden gefaciliteerd.

<sup>1</sup> Stadszaken.nl, 15 november 2017

<http://www.stadszaken.nl/ruimte/mobiliteit/1221/geen-brug-nog-berekend-op-een-tank>

### Vraag 3

Hoe beoordeelt u de uitspraken van de Commandant der Strijdkrachten dat het gebrek aan draagkracht van Nederlandse infrastructuren ten koste gaat van de snelheid waarmee troepen verplaatst kunnen worden en daarom een potentieel risico voor onze nationale veiligheid vormt?

### Antwoord 3

De uitspraken van de Commandant der Strijdkrachten schetsen de bredere ontwikkeling in Europa. Na 1990 is er in Europa bij het ontwerpen van nieuwe infrastructuur steeds minder rekening gehouden met de noodzaak van militair transport. Bovendien zijn tijdens die periode in veel landen havens en spoorwegen geprivatiseerd. Dat heeft ertoe geleid dat militaire vereisten minder werden meegenomen in het ontwerp van Europese infrastructuur. Het is in het belang van de (inter)nationale veiligheid dat in het geval van oplopende spanning grotere hoeveelheden aan eigen en NAVO-bondgenootschappelijk militair materieel snel kunnen worden verplaatst. Deze transporten lopen op dit moment nog onvoldoende efficiënt. Ook juridische vereisten werken hierbij vertragend. In zijn toespraak heeft de Commandant der Strijdkrachten hier aandacht voor willen vragen. Momenteel wordt onderzocht welke infrastructurele, juridische en regelgevende belemmeringen in Nederland precies gelden. Relevante ministeries, uitvoeringsorganisaties en civiele partners worden hierbij betrokken. Daarbij wordt gekeken naar zowel civiele als militaire transportcorridors. Voorbeelden van knelpunten zijn aanvraagtermijnen en diplomatieke toestemming voor militair transport naar andere landen, regelgeving aangaande gevaarlijke goederen en omslachtige douane-procedures. Procedures kunnen, wanneer noodzakelijk, sterk versneld worden binnen de bestaande crisisbesluitvorming. Zaak is het ook adequaat te regelen in normale omstandigheden, bijvoorbeeld voor een succesvolle uitvoering van grootschalige militaire oefeningen in Europa.

### Vraag 4 en 6

Bent u bereid de bestaande infrastructurele knelpunten voor militair transport in kaart te brengen en een overzicht daarvan naar de Kamer te sturen? Zo nee, waarom niet?

Deelt u de mening dat een militair Schengengebied beter tot zijn recht komt als niet alleen technische en bureaucratische, maar ook fysieke obstakels voor (grensoverschrijdend) militair transport worden weggenomen? Zo ja, hoe gaat u daar gevolg aan geven? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 4 en 6

Sinds Nederland militaire mobiliteit begin 2017 hoog op de Europese agenda plaatste, zijn veel stappen gezet. Voor wat betreft het nationale gedeelte worden, zoals ook aangegeven bij vraag 3, momenteel alle knelpunten voor militaire mobiliteit in Nederland, waaronder de infrastructurele, juridische en regelgevende belemmeringen, in kaart gebracht.

Op internationaal gebied is een ad-hocwerkgroep opgericht bij het Europees Defensieagentschap (EDA) met als taak de knelpunten op het gebied van militaire mobiliteit in de EU in kaart te brengen. Ook is militaire mobiliteit op 5 december jl. toegevoegd als gezamenlijk samenwerkingsterrein van de EU en NAVO en werken de EU-lidstaten samen in een PESCO-project om de belemmeringen op het gebied van militaire mobiliteit weg te nemen. Tot slot hebben de Commissie en de Hoge Vertegenwoordiger (HV) een mededeling uitgebracht op basis waarvan de Commissie en de HV in maart a.s. een actieplan op het gebied van militaire mobiliteit zullen presenteren. Kortom, er zijn veel initiatieven gaande waarbij Nederland zeer nauw betrokken is en een coördinerende en aanjagende rol vervult. Nederland zal er – in lijn met de Raadsconclusies van 13 november jl. – op toezien dat dit onderwerp regelmatig op de politieke agenda staat.

In dit verband wijs ik u ook op het BNC-fiche «Verbetering van de militaire mobiliteit in de Europese Unie» dat op 22 december jl. aan uw Kamer is gestuurd (TK22 112, nr. 2453).

Het verbeteren van militaire mobiliteit in Europa is een opgave die meerdere jaren zal beslaan. Er zijn stappen gezet, maar we staan nog aan het begin van het traject.

Vraag 5

Wat kunt u zeggen over de verwerkingscapaciteit van de Rotterdamse haven, die ook voor het NAVO-bondgenootschap van levensbelang is? Zijn de infrastructuren ter plekke voldoende berekend op de aanvoer van grote hoeveelheden (zwaar) militair materieel naar het Europese vasteland?

Antwoord 5

De havencapaciteit van Rotterdam is groot en wordt al regelmatig benut voor groot militair transport.

Vraag 7

Welke rol ziet u weggelegd voor het Movement Coordination Centre Europe van de NAVO in Eindhoven bij de verdere uitwerking en implementatie van het militair Schengengebied?

Antwoord 7

Het *Movement Coordination Centre Europe* (MCCE) in Eindhoven heeft als taak multimodale strategische verplaatsingen over land, zee en lucht in Europa te coördineren. Dit doet het MCCE voor de bij de MCCE-MOU aangesloten landen, de NAVO en de EU. Door haar expertise en voorbeelden uit de praktijk is het MCCE een belangrijke speler op het gebied van militair transport.

Het MCCE wordt actief betrokken in de EU- en NAVO-werkgroepen en bij de ad-hocwerkgroep van het Europees Defensieagentschap op het gebied van militaire mobiliteit. Door haar ervaring kan het MCCE haar kennis en expertise inzetten en toekomstige initiatieven om militaire mobiliteit te bevorderen, steunen.