The Hague Centre
for Strategic Studies

Management-
samenvatting

De reis van een militaire trein

Pieter-Jan Vandoren, Fiona De Cuyper en Marit Weurding

September 2026



The Hague Centre
for Strategic Studies

De reis van een militaire trein
Managementsamenvatting

Auteurs:
Pieter-Jan Vandoren, Fiona De Cuyper en Marit Weurding

Met bijdragen van:
Michel Rademaker en Björn de Heer

Cover foto:
Ministerie van Defensie

September 2026

Dit rapport is opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze rapportage is het resultaat van onafhankelijk onderzoek. De verantwoordelijkheid voor de inhoud ligt volledig bij de auteurs. Deze publicatie is **AI-ondersteund**. De auteurs nemen de volledige verantwoordelijkheid voor de integriteit van het werk.

© *The Hague* Centre for Strategic Studies behoudt zich alle rechten voor. Geen enkel onderdeel van dit rapport mag gereproduceerd of gepubliceerd worden in welke vorm dan ook, in print, microfilm, fotografie, of op enig andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HCSS. De rechten van alle foto's zijn voor behouden aan hun respectievelijke eigenaars.

Management-samenvatting

Nederland is een belangrijk doorvoer- en transitland voor militaire mobiliteit in Europa. Door zijn ligging, havens, spoorverbindingen en aansluiting op Duitsland vormt Nederland een logistieke toegangspoort richting het Europese achterland. Die positie is strategisch waardevol, maar brengt ook verantwoordelijkheid en kwetsbaarheid met zich mee. De verwachting is dat militair vervoer via Nederland de komende jaren toeneemt als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen en NAVO-verplichtingen. Daarmee wordt de vraag niet alleen of Nederland militaire transporten kan faciliteren, maar vooral welke maatregelen nodig zijn om militaire spoortransporten veilig, tijdig, voorspelbaar en met een zo beperkt mogelijke impact op civiel vervoer uit te voeren wanneer transporten vaker, groter, urgenter en onder hogere tijdsdruk plaatsvinden.

De verwachting is dat militair vervoer via Nederland de komende jaren toeneemt als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen en NAVO-verplichtingen.

Nederland neemt deze opgave serieus. Dat blijkt onder meer uit het rapport "Tijd om te handelen – De weerbaarheidsopgave van het Nederlandse spoor", waarin wordt geconcludeerd dat het Nederlandse spoor moet worden versterkt op het gebied van beveiliging, herstelvermogen en capaciteit voor militair vervoer. Het rapport stelt dat het spoor in de huidige vorm geen structurele toename van militair transport kan verwerken zonder grote impact op civiel vervoer. Ook wordt gewerkt aan wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Bcap), zodat urgente militaire transporten onder voorwaarden prioriteit kunnen krijgen bij de verdeling van schaarse spoorcapaciteit. Daarnaast wordt de samenwerking op militaire mobiliteit binnen de *Rail Freight Corridor North Sea-Baltic* versterkt en zijn er middelen vrijgemaakt voor militaire mobiliteit. Deze ontwikkelingen bieden belangrijke aangrijpingspunten, maar leiden niet vanzelf tot versnelling in de uitvoering. Daarvoor is het nodig om beleidsmatige prioriteit te vertalen naar concrete ketenafspraken over regie, capaciteit, informatie-uitwisseling, vergunningverlening, terminalvoorbereiding, beveiliging en grensoverschrijdende overdracht.

Dit rapport brengt de reis van een militaire trein in kaart. Daarbij gaat het niet alleen om de fysieke treinrit van een haven of terminal naar de Duitse grens, maar vooral om de keten die daaraan voorafgaat en die de rit mogelijk maakt. Een militaire trein kan pas rijden wanneer de militaire behoefte is vertaald naar een uitvoerbaar plan, vergunningen en treinpaden zijn geregeld, terminal en belading gereed zijn, voertuigen zijn geladen en gecertificeerd, locomotief en machinist beschikbaar zijn, documenten kloppen, beveiliging is georganiseerd en de internationale overdracht is voorbereid. Juist in deze voorbereidende keten liggen belangrijke mogelijkheden om tijdwinst te boeken, bijvoorbeeld door eerdere afstemming, parallelle voorbereiding, vooraf beoordeelde routes, gestandaardiseerde documentatie en duidelijke overdrachtsafspraken.

Het rapport onderscheidt drie situaties. De eerste is Host Nation Support (HNS), waarin Nederland als gastland of transitland ondersteuning biedt aan een bondgenootschappelijke verplaatsing, bijvoorbeeld van Amerikaanse eenheden via een Nederlandse haven richting Duitsland. De tweede is Nationaal transport, waarin de verplaatsing start vanuit een Nederlandse militaire behoefte. De derde is HNS-transport tijdens verhoogde spanningen,

waarbij dezelfde basisstappen blijven bestaan, maar schaal, urgentie, dreiging, bestuurlijke druk en civiele crisisbetrokkenheid toenemen. Omdat de basis van het spoorproces in deze situaties grotendeels vergelijkbaar blijft, ligt een belangrijk deel van de oplossing in het vooraf standaardiseren van terugkerende processtappen, rollen, informatievereisten, opschalingscriteria en internationale aansluitpunten.

De analyse laat zien dat militaire mobiliteit geen afzonderlijk defensieproces is, maar een civiel-militair ketenproces. Defensie, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, DB Cargo, terminalpartijen, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), het Nationaal CrisisCentrum (NCC), het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), politie, Koninklijke Marechaussee (KMar), veiligheidsregio's, buitenlandse spoorpartijen en partnerlanden zijn op verschillende momenten van elkaar afhankelijk. In deze analyse zijn meer dan dertig betrokken partijen en meer dan zeventig processtappen geïdentificeerd die nodig zijn om een militaire treinreis te voltooien. Dat onderstreept de complexiteit van het proces en de mate waarin tijdige afstemming tussen alle schakels noodzakelijk is.

Tegelijkertijd maakt de analyse duidelijk dat een goed functionerend vredestijdproces niet automatisch voldoende is onder hogere druk.

De kracht van het Nederlandse systeem is dat deze keten in vredestijd functioneert. Betrokken partijen weten elkaar te vinden, er is ervaring met HNS-operaties en Nederland heeft zijn rol als transitland voor bondgenootschappelijke verplaatsingen serieus genomen. Tegelijkertijd maakt de analyse duidelijk dat een goed functionerend vredestijdproces niet automatisch voldoende is onder hogere druk. De huidige werkwijze is grotendeels ingericht op planbare, afzonderlijke transporten. Wanneer de geopolitieke situatie leidt tot meer, grotere of urgentere militaire verplaatsingen, verandert de aard van de opgave. Dan moeten meerdere transporten tegelijk worden voorbereid, neemt de druk op spoorcapaciteit en terminalruimte toe, wordt specialistische kennis en personele capaciteit kritischer, en kunnen verstoringen sneller doorwerken naar nationale crisisbeheersing en bondgenootschappelijke verplichtingen.

De belangrijkste knelpunten zitten niet op één plek in de keten, maar in de samenloop van afhankelijkheden. Spoorcapaciteit is schaars en militaire treinen moeten veelal worden ingepast in een druk civiel spoorwegnet. Vergunningen, profieltoetsing en documentatie zijn tijdrovend en deels nationaal georganiseerd. Terminalplanning, wagonbeschikbaarheid, loadlists, certificering, beveiliging en treinpaden moeten precies op elkaar aansluiten. Daarnaast werken Nederlandse vergunningen en prioritering niet automatisch door in Duitsland en verder, waardoor de grensovergang een structureel risicopunt blijft. Wat in vredestijd via informele contacten en maatwerk kan worden opgelost, moet bij hogere intensiteit voorspelbaarder, schaalbaarder en robuuster zijn ingericht.

De overkoepelende verbeteropgave is standaardisatie en schaalbaarheid. Nederland beschikt over een functionerende basis, maar die basis moet worden versterkt om ook onder hogere druk betrouwbaar, voorspelbaar en bestuurbaar te blijven. Dat vraagt niet alleen om betere afspraken, maar ook om structurele versterking van capaciteit, systemen, infrastructuur en kennis. Ook havens, terminals en grensovergangen moeten worden behandeld als structurele militaire knooppunten, niet als tijdelijke uitvoeringslocaties.

Dit rapport identificeert de volgende zes maatregelen om de keten voor militaire mobiliteit via het spoor structureler in te richten, verder te standaardiseren en schaalbaar te maken, en daarmee de beoogde versnelling en verbetering te realiseren.

1. **Richt de keten in op schaalvergroting, niet alleen op incidentele transporten.** Leg vooraf vast hoe en onder welke voorwaarden de keten opschaalt van reguliere uitvoering naar verhoogde spanning of crisisstructuren. Werk scenario's uit voor vertraging, herroutering, gewijzigde aankomsttijden, beperkte terminalcapaciteit en verschuivende spoorpaden.

2. **Versterk regie, rolverdeling en interdepartementale sturing.** Ontwikkel duidelijke besluitlijnen en mandaten voor Defensie, IenW, Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), NCTV/NCC, DCC-IenW, ILT, politie, KMar, veiligheidsregio's, ProRail, vervoerders en terminalpartijen. Daarmee wordt onder tijdsdruk voorkomen dat telkens opnieuw moet worden bepaald wie waarvoor verantwoordelijk is.

3. **Ontwikkel één gedeeld operationeel beeld.** Betrokken partijen moeten tijdig kunnen beschikken over actuele informatie over planning, routes, ladingcategorieën, spoorcapaciteit, terminalstatus, beveiliging, vergunningen, grensovergangen, verstoringen en onderlinge afhankelijkheden. Daarbij moet vooraf duidelijk zijn welke informatie wordt gedeeld, wie deze actualiseert en via welke systemen dit gebeurt.

4. **Maak spoorcapaciteit, vergunningen en documentatie schaalbaar.** Beoordeel terugkerende militaire routes, profielen en transporttypen vooraf. Digitaliseer profieltoetsing, routegegevens en gestandaardiseerde documentatie. Leg daarnaast vast wanneer militaire transporten prioriteit krijgen en hoe die prioriteit wordt afgewogen tegen civiel vervoer, onderhoud en verstoringen.

5. **Behandel havens, terminals en grensovergangen als structurele militaire knooppunten.** Zorg vooraf voor zicht op beschikbare ruimte, beveiligingscapaciteit, laadcapaciteit, interne routes, stagingruimte en aansluiting op spoor en weg. Ook de overdracht aan Duitsland en andere buurlanden moet niet per transport opnieuw worden ingericht, maar onderdeel zijn van vaste grensoverschrijdende afspraken.

6. **Borg personele capaciteit, specialistische kennis, gezamenlijke oefeningen en internationale afstemming.** De huidige keten leunt sterk op ervaring en individuele contacten. Die blijven waardevol, maar moeten worden ondersteund door vaste contactpunten, overdracht, training, gezamenlijke oefeningen en structurele lessons learned. Alleen dan kan de keten ook bij meerdere gelijktijdige transporten of langdurige verhoogde druk blijven functioneren.

In samenhang laten deze maatregelen zien dat versnelling niet voortkomt uit één afzonderlijke ingreep, maar uit het beter bestuurbaar maken van de volledige keten. De kern is dat Nederland militaire spoortransporten niet langer alleen als afzonderlijke, planbare bewegingen moet behandelen, maar als onderdeel van een schaalbare civiel-militaire mobiliteitsopgave. Nederland hoeft daarvoor geen volledig nieuw systeem op te bouwen, maar moet een bestaande en werkende keten gericht versterken. Zo kan Nederland militaire spoortransporten ook onder hogere druk veilig, tijdig en met zo beperkt mogelijke impact op civiel vervoer blijven faciliteren, en daarmee zijn rol als betrouwbare logistieke schakel binnen de bondgenootschappelijke verdediging blijven vervullen.



The Hague Centre
for Strategic Studies

HCSS
Lange Voorhout 1
2514 EA The Hague

Follow us on social media:
@hcssnl

The Hague Centre for Strategic Studies
Email: info@hcss.nl
Website: www.hcss.nl