

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 834**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 oktober 2020

In mijn brief van 29 augustus 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 774) heb ik gemeld dat uw Kamer nader geïnformeerd zou worden over de resultaten van de knelpuntenanalyse naar de Nederlandse infrastructuur in relatie tot de niet bindende, door de Europese Unie (EU) opgestelde, fysieke eisen voor militaire mobiliteit. In deze brief informeer ik uw Kamer, mede namens de staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Defensie, daarom over de uitkomsten van de knelpuntenanalyse en over het voorkeursscenario om militaire mobiliteit in Nederland te versterken. Uit de analyse blijkt dat de Nederlandse infrastructuur van hoog niveau is en grotendeels voldoet aan de Europese militaire eisen. Vrijwel al het huidige militair transport kan goed worden afgewikkeld. Een aantal knelpunten wordt reeds in de huidige civiele opgave meegenomen en opgelost. Een aantal andere infrastructurele – niet kritieke- knelpunten voor bijzonder groot en zwaar materieel resteert. In het Nederlandse Europese veiligheidsbeleid is het belangrijk een gewaardeerde en geloofwaardige speler binnen het domein van Europese veiligheidssamenwerking te blijven. Daarom wordt de komende jaren middels een voorkeursscenario ingezet op verdere verbetering van militaire mobiliteit op de geïdentificeerde militaire hoofdroutes. Een deel van het voorkeursscenario wordt reeds binnen de huidige investeringsprogramma's gerealiseerd. Voordat verdere stappen gezet worden in de realisatie van het voorkeursscenario zal te zijner tijd eerst via nadere besluitvorming financiële dekking gezocht worden. Het in 2020 op te leveren Nationaal Plan Militaire Mobiliteit zal het voorkeursscenario verder vormgeven en wordt u, door de Minister van Defensie, zo snel mogelijk aan de Kamer aangeboden.

Hierbij wordt tevens het door Arcadis uitgevoerde «onderzoek naar de nationale infrastructuur ten behoeve van militaire mobiliteit» aangeboden,

welke vertrouwelijk wordt verzonden vanwege veiligheidsdetails en bedrijfsgevoelige informatie<sup>1</sup>.

### Achtergrond

Als onderdeel van het Europese actieplan voor de verbetering van militaire mobiliteit in de EU zijn de militaire eisen aan infrastructuur in de zomer van 2018 vastgesteld. De eisen zijn in samenwerking tussen de NAVO en de EU Militaire Staf van de Europese Dienst voor Extern Optreden (EDEO) tot stand gekomen met inachtneming van de afmetingen van nieuwste én toekomstige voertuigen. De militaire eisen zien toe op fysieke eisen voor faciliteiten en infrastructuur die betrekking hebben op wegen, spoorwegen, havens, luchthavens en binnenwateren. In algemene termen gevat, hebben de eisen betrekking op draagkracht, afmetingen, beschikbaarheid, afwikkelcapaciteit, overslagcapaciteit en multimodaliteit.

De eisen voor militaire mobiliteit zijn afgestemd op de maxima van bijzonder groot en zwaar materieel waarmee verplaatsingen in bijzondere gevallen en in kleine aantallen plaatsvindt. Deze Europese eisen zijn niet juridisch bindend, wat betekent dat er vanuit de EU vooralsnog geen verplichting of tijdspad bestaat om aan de militaire eisen te voldoen. Wel wordt inzet van de lidstaten gevraagd. Nederland is internationaal koploper op dit dossier waardoor er nadrukkelijk naar Nederland gekeken wordt. Door te laten zien dat Nederland de infrastructuur voor militaire verplaatsingen goed op orde heeft én inzet op verbetering van militaire mobiliteit, blijft Nederland een geloofwaardige en gewaardeerde speler binnen het domein van Europese veiligheidssamenwerking. Nederland is tevens verder dan andere landen, die voor zover bekend nog geen afgeronde analyse en voorgestelde aanpak hebben omtrent de infrastructuur voor militaire mobiliteit.

Om te kunnen beoordelen in hoeverre de bestaande Nederlandse infrastructuur voldoet aan de militaire eisen, is een knelpuntenanalyse uitgevoerd zoals toegezegd tijdens het AO transportraad van 31 mei 2018 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 715). Tijdens de uitvoering van de knelpuntenanalyse bleek dat de militaire eisen bij het opstellen niet geheel goed waren gedefinieerd, omdat de eisen niet goed aansloten bij de militaire en infrastructurele praktijk. Mede op initiatief van Nederland zijn de militaire eisen daarom herzien middels een herzieningsprocedure die werd geleid door de Europese Commissie. Na de herziening van de militaire eisen is het nationale knelpuntenonderzoek afgerond.

### Resultaten onderzoek

In de eerste fase van het onderzoek is een *quick scan* uitgevoerd om discrepanties tussen de militaire eisen en de huidige infrastructuur te identificeren waarna verdiept is waar dit leidt tot knelpunten. Niet iedere discrepantie in het netwerk levert een knelpunt op. Discrepanties kunnen bijvoorbeeld opgelost worden met ontheffingen of logistieke maatregelen.<sup>2</sup> Knelpunten vragen om aanpassingen aan de infrastructuur of voorzieningen om aan de militaire eisen te voldoen.<sup>3</sup> Voor de huidige

<sup>1</sup> Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Een lading met een massa van 130 ton over de weg is niet toegestaan (= discrepantie). In de praktijk is dit vervoer echter met enkele uitzonderingen goed af te wikkelen en kan de wegbeheerder hiervoor een ontheffing verlenen.

<sup>3</sup> Wanneer een brug fysiek niet geschikt is een massa van 130 ton te dragen, is een aanpassing in de infrastructuur nodig (= knelpunt).

militaire verplaatsingen is het echter niet altijd noodzakelijk dat een knelpunt op korte termijn opgelost wordt.<sup>4</sup> In de tweede fase van het onderzoek is naar oplossingsmogelijkheden gezocht, waarbij ook een eerste inschatting van de (maatschappelijke) kosten in beeld is gebracht.

Uit het onderzoek blijkt dat de Nederlandse infrastructuur grotendeels voldoet aan de Europese militaire eisen en vrijwel al het huidige militair transport goed afgewikkeld kan worden.

Het infrastructurele netwerk voldoet niet altijd *structureel*, waardoor er soms tijdelijke maatregelen en aanpassingen in de logistiek nodig zijn om militaire transporten te faciliteren.<sup>5</sup> Een aantal niet kritieke infrastructurele knelpunten voor bijzonder groot en zwaar materieel resteert. Samen-vattend zijn de volgende aandachtspunten en knelpunten onderkend. Dit wordt verder in detail uitgelegd onder Aanpak: Vervolg scenario 4A.

1. Van twee generieke infrastructurele knelpunten komen de huidige Nederlandse richtlijnen inmiddels overeen met de militaire eisen waardoor nieuwe infrastructuur in de meeste gevallen aangelegd en/of aangepast wordt in overeenkomst met de militaire eis. Bestaande/oudere infrastructuur voldoet echter niet altijd, omdat deze op basis van oude richtlijnen aangelegd kan zijn. Dit geldt voor:
  - a. Geschiktheid spoor voor 740 meter treinlengte;
  - b. Geschiktheid viaducten op de weg om 4.5 meter vrije doorrijhoogte te waarborgen.
2. In twee andere gevallen geldt dat de huidige Nederlandse richtlijnen voor nieuw aan te leggen infrastructuur niet overeenkomen met de militaire eisen. Dit betekent dat nieuw aan te leggen of gerenoveerde infrastructuur niet automatisch zo aangelegd/aangepast wordt dat aan de militaire eisen wordt voldaan. Dit geldt voor:
  - a. Geschiktheid bruggen op de weg voor voertuigen van 130 ton;
  - b. Ladingbreedte 3.76 meter spoor. De militaire eisen vragen 4.5 meter ladingbreedte, maar hier kan zowel in Nederland als in de rest van Europa vrijwel nergens aan worden voldaan. Dit is geen probleem, omdat deze ladingbreedte alleen in zeer specifieke gevallen van toepassing is en wel via de weg of de binnenvaart getransporteerd kan worden. Daarom is van 3.76 meter uitgegaan.
3. Daarnaast zijn er enkele aanvullende voorzieningen met betrekking tot luchthavens (5), zeehavens (2) en multimodale knooppunten (1) die niet in civiele richtlijnen voorkomen. Dit vraagt daarom om specifieke aanleg van voorzieningen. De huidige militaire verplaatsingen kunnen goed worden afgewikkeld waardoor een onmiddellijke noodzaak tot aanvullende investeringen ontbreekt. Indien deze situatie wijzigt kan dit worden heroverwogen.

De binnenvaart kent geen knelpunten en geldt als terugvaloptie voor bijzonder groot en zwaar materieel dat zonder problemen vervoerd kan worden. Vanuit het perspectief van robuustheid en flexibiliteit is het echter wenselijk dat meerdere modaliteiten beschikbaar en geschikt zijn.

Op basis van een eerste inschatting van de kosten en de effecten uit het rapport van de gevonden knelpunten zijn verschillende scenario's in beeld gebracht ten behoeve van de oplossingsrichtingen. De scenario's zijn opgebouwd op basis van de mate waarin de routes en knooppunten

---

<sup>4</sup> Terwijl de militaire eis vraag om 130 ton te kunnen dragen, is de huidige zwaarst mogelijke combinatie van een militair voertuig op een vrachtwagen 105 ton. Dit knelpunt geeft in de praktijk van militaire verplaatsingen geen problemen wat betekent dat er geen noodzaak is dit knelpunt op korte termijn op te lossen.

<sup>5</sup> Zoals het tijdelijk verplaatsen of draaien van objecten langs het spoor zoals snelheidsborden en deze na passage van de trein weer terugplaatsen.

voldoen aan de eisen. Kort samengevat zijn de volgende scenario's onderzocht.

- 1) geen infrastructurele maatregelen om knelpunten aan te pakken;
- 2) huidig gebruik beter mogelijk maken;
- 3) 1 route met 1 knooppunt per modaliteit geschikt maken;
- 4A) 2 routes en 2 knooppunten per modaliteit geschikt maken, exclusief luchthaven Woensdrecht;
- 4B) 2 routes en 2 knooppunten per modaliteit geschikt maken, inclusief luchthaven Woensdrecht;
- 5) alle knelpunten op alle routes en knooppunten wegnemen.

#### Koersbepaling

Om in Nederland een robuust en flexibel netwerk te hebben dat structureel geschikt is voor bijzonder groot en zwaar militair transport is een keuze gemaakt uit de verschillende onderzochte scenario's. Een keuze voor een scenario geeft aan waar Nederland in de toekomst naartoe wil groeien om invulling te geven aan verbeterde militaire mobiliteit. Het betekent niet dat alle knelpunten op korte termijn aangepakt zullen worden. Het voorkeursscenario 4A doet recht aan de ambities en aan de goede staat van de huidige infrastructuur. Het is tevens realistisch gezien de militaire praktijk, omdat de infrastructuur al grotendeels voldoet en de binnenvaart een alternatief is voor bijzonder groot en zwaar materieel. In de praktijk kan daardoor vrijwel al het huidige militair transport al afgewikkeld worden.

Vanuit het oogpunt van robuustheid, flexibiliteit, een eerste inschatting van (maatschappelijke) kosten, het stellen van prioriteiten en meerwaarde is voor scenario 4A gekozen. Scenario 4A vormt een gebalanceerd netwerk in tegenstelling tot enerzijds de scenario's 1, 2 en 3 die te weinig robuust en flexibel zijn en anderzijds scenario's 4B en 5 die voorzien in veel aanvullende infrastructuur, die van beperkte militaire meerwaarde zijn en veel kosten met zich meebrengen. In scenario 4A wordt erop ingezet dat de zeehavens Rotterdam en Vlissingen, luchthaven Eindhoven en multimodaal knooppunt Venlo op lange termijn voldoen aan de militaire eisen en dat vanaf deze knooppunten één multimodale route richting zowel Duitsland als België geschikt gemaakt wordt voor bijzonder groot en zwaar materieel. Op deze manier ontstaan twee onafhankelijke corridors voor militair transport die geheel aangesloten zijn op Duitsland en België. Deze knopen en corridors worden al veelvuldig door Defensie gebruikt. Hoewel een derde multimodale corridor in het noorden en oosten van Nederland militaire relevantie heeft, wordt vanwege de mate van gebruik door Defensie evenals vanuit financiële overwegingen geprioriteerd ingezet op twee corridors. De mogelijkheid om in de toekomst vorm te geven aan een derde multimodale route wordt beschreven in het door Defensie op te leveren Nationaal Plan voor Militaire Mobiliteit. Dit plan wordt afgestemd met relevante ministeries waaronder I&W en wordt na afronding met de Kamer gedeeld.

#### Aanpak: Vervolg scenario 4A

Zoals gezegd voldoet de Nederlandse infrastructuur al grotendeels aan de Europese militaire eisen en kan vrijwel al het huidige militair transport goed afgewikkeld worden.

Een groot deel van de knelpunten in scenario 4A zal via autonoom beleid (reguliere civiele trajecten in onderhoud en investeringen en praktische logistieke oplossingen) opgelost worden, waardoor de infrastructuur op lange termijn grotendeels blijft voldoen. Hiertoe worden de militaire eisen op de aangewezen corridors zo goed als mogelijk meegenomen in

bestaande en toekomstige richtlijnen voor infrastructurele investeringen. Ook worden indien nodig tijdelijke maatregelen en aanpassingen in de logistiek voortgezet ten behoeve van militaire mobiliteit.

Op twee onderdelen kennen spoor en weg grote verschillen tussen de Europese militaire eisen en de bestaande infrastructuur die zeer kostbaar zijn om structureel op te lossen. Dit gaat specifiek over de volgende knelpunten 1) geschiktheid spoor voor treinlengte van 740 meter en 2) geschiktheid 4.5 meter vrije doorrijhoogte op de weg. Dit gaat om typen knelpunten, waarvan de militaire eisen inmiddels overeenkomen met de huidige Nederlandse civiele richtlijnen, maar waar bestaande infrastructuur niet altijd voldoet omdat deze op basis van oude richtlijnen is aangelegd.

Voor beide knelpunten is reeds een civiele ambitie en is het de verwachting dat in de toekomst een verdere civiele aanpak komt om de ambities te realiseren (zie voor spoor 740 meter: Kamerstuk 29 984, nr. 870). Wanneer opgaves om civiele redenen worden opgelost, zullen ook de militaire vereisten meegewogen worden. Militair kan hier de civiele opgave volgen en versterken door als extra argument de civiele ambitie te versnellen. Voorbeelden hiervan zijn de volgende:

- Momenteel worden voor militaire transporten kortere treinen dan 740 meter gebruikt en levert dit voor Defensie geen problemen op. Mocht er toch gebruik worden gemaakt van 740m treinen dan kunnen deze veelal zonder problemen rijden in de nacht. Overdag rijden is lastig, omdat er niet voldoende wacht- en buffersporen zijn om een stoppende trein te accommoderen. Voor de 740m treinlengte geldt dat de militaire ambitie meegewogen wordt in het nader onderzoek dat nu wordt gedaan naar de kosten en baten voor het geschikt maken van het spoor voor (civiel) gebruik.
- Voor de vrije doorrijhoogte 4.5 meter op de weg geldt dat 14 knelpunten in scenario 4A al door het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) projecten worden opgelost. Daarna resteren op de twee corridors uit scenario 4A nog 41 kunstwerken die knelpunten vormen. Hoewel het aanpakken van deze knelpunten nog niet is gedekt in bestaande investeringsprogramma's, kan mee gekoppeld worden wanneer deze wegdelen aan bod komen in de civiele opgave.

Daarnaast zijn er twee militaire eisen voor spoor en weg die niet overeenkomen met de Nederlandse richtlijnen of niet zondermeer meegekoppeld worden met eventuele civiele opgaven. Namelijk de vereiste ladingbreedte van 3.76 meter voor spoor en de geschiktheid van bruggen op de weg om voertuigen van 130 ton massa te dragen. Ten aanzien van het knelpunt ladingbreedte wordt ProRail gevraagd door middel van *quick wins* binnen haar reguliere werkzaamheden structurele verbeteringen te realiseren.

In scenario 4A zijn 3 bruggen onderkend die niet voldoen aan de eis van een massa van 130 ton. Momenteel is de zwaarst denkbare combinatie van een militair voertuig op een vrachtwagen 105 ton. Dit is voor de 3 bruggen geen probleem en dit levert daarom in het huidige transport geen knelpunt op. Wanneer de betreffende bruggen in het kader van een civiele opgave worden aangepakt, wordt bekeken of de militaire eis hierin meegenomen kan worden. Op korte termijn hoeven hiervoor geen specifieke middelen aangewend te worden.

De knelpunten voor luchthavens, zeehavens en multimodale knooppunten hebben betrekking op aanvullende voorzieningen en vragen daarmee om specifieke financiering. Voor de luchthaven Eindhoven betreft dit een hangar met bepaalde afmetingen en het faciliteren van de opslag van

gevaarlijke stoffen. Voor de zeehaven Vlissingen gaat het om het geschikt maken ten behoeve van een tweede Postpanamax schip. Bij het multimodale knooppunt Venlo is de kade nog niet geschikt voor een kraan van 750 ton. De huidige militaire verplaatsingen ondervinden echter geen hinder van het ontbreken van deze faciliteiten en daarom bestaat er vooralsnog geen militaire noodzaak deze voorzieningen op korte termijn te faciliteren. Daarom ben ik voornemens het volgende te doen:

1. In het Meerjarig Financieel Kader (MFK) is naast de reguliere EU *Connecting Europe Facility* (CEF), specifiek budget vrijgemaakt onder het CEF-*military mobility*. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat trekt samen met het Ministerie van Defensie op om een deel van het mogelijke EU (CEF) geld voor militaire mobiliteit onder het volgende MFK vanaf 2021 te verkrijgen voor infrastructurele projecten ten behoeve van militaire mobiliteit. Een strenge voorwaarde voor het toekennen van een deel van het CEF *military mobility* budget aan een project, is dat de verbeterde infrastructuur zowel ten goede komt aan militaire mobiliteit als civiele mobiliteit. Dit wordt het dual-use principe genoemd.
2. Het Ministerie van Defensie onderzoekt waar het in kan zetten op verbeteringen ten aanzien van de eigen militaire terreinen en delen van de aangewezen corridors die niet op het Trans-Europees Transport Netwerk (TEN-T) liggen. Zo wordt onder andere gedacht aan het inrichten van logistieke hubs op de aangewezen corridors. Hieronder valt ook het zorgen voor de juiste verbindingen (aanpassen van aansluitingswegen indien nodig). In het nationaal plan militaire mobiliteit zal hier verder op in worden gegaan.

Met de gekozen koersen aanpak wordt recht gedaan aan de goede staat van de huidige infrastructuur en aan de ambitie om in de toekomst nog beter gesteld te staan voor het realiseren van militaire verplaatsingen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga