

2025Z22033

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).

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

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)?

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?

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?

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?

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?

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

Vraag 7

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

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?

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?

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?

Vraag 11

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

Vraag 12

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

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?

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?

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?

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?

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?