Docnr8

Algemene Rekenkamer

BEZORGEN
Voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Kazernestraat 52
2514 CV DEN HAAG

Postbus 20015
2500 EA Den Haag
070 342 43 44
voorlichting@rekenkamer.nl
www.rekenkamer.nl

datum 13 oktober 2026
betreft Publicatie *Focus op militaire mobiliteit*

Geachte mevrouw Vos,

Hierbij bieden wij u aan de publicatie *Focus op militaire mobiliteit*.
Deze publicatie verschijnt vandaag.

Algemene Rekenkan[redacted]

Pieter Duisenberg,
president

[redacted]

Joost van Hofwegen,
plv. secretaris

ons kenmerk 170280
bijlage(n) 1

FOCUSONDERZOEK

Focus op militaire mobiliteit

2026



Algemene Rekenkamer

Inhoud

Samenvatting | 3

1. Speciale corridors voor militair transport | 6

1.1 Nederland kent speciale corridors voor militaire verplaatsingen | 6

1.2 Militair transport vooral over wegen en spoor, vaarwegen als back-up | 6

1.3 Infrastructuur is *dual use*: civiele infrastructuur moet ook voor militaire doeleinden gebruikt kunnen worden | 7

2. Infrastructuur niet klaar voor grootschalige militaire verplaatsingen | 8

2.1 Infrastructuur voldoet niet aan militaire eisen | 8

2.2 Problemen instandhouding gelden ook voor militaire mobiliteit | 9

2.3 Militair transport slaagt er vrijwel altijd in om van A naar B te komen | 11

2.4 Bij grootschalig militair transport veel hinder voor het dagelijkse verkeer | 12

3. Veel geld nodig voor militaire mobiliteit, minister weet nog niet hoeveel | 14

3.1 Minister heeft eerste ramingen voor militaire mobiliteit | 14

3.2 Al jaren structurele budgettekorten voor infrastructuur | 18

3.3 Bij prioritering op militaire mobiliteit is risico op verdringing | 19

4. Reactie | 21

Bijlage Literatuur | 22

Focusonderzoek

We hebben dit onderzoek uitgevoerd in de vorm van een focusonderzoek. Een focusonderzoek is een type onderzoek van de Algemene Rekenkamer dat zich onderscheidt door een aanzienlijk kortere doorlooptijd, aansluiting bij de actualiteit en een scherpe en afgebakende vraagstelling. Een focusonderzoek leidt tot een heldere, bondige publicatie zonder oordelen en aanbevelingen.

Samenvatting

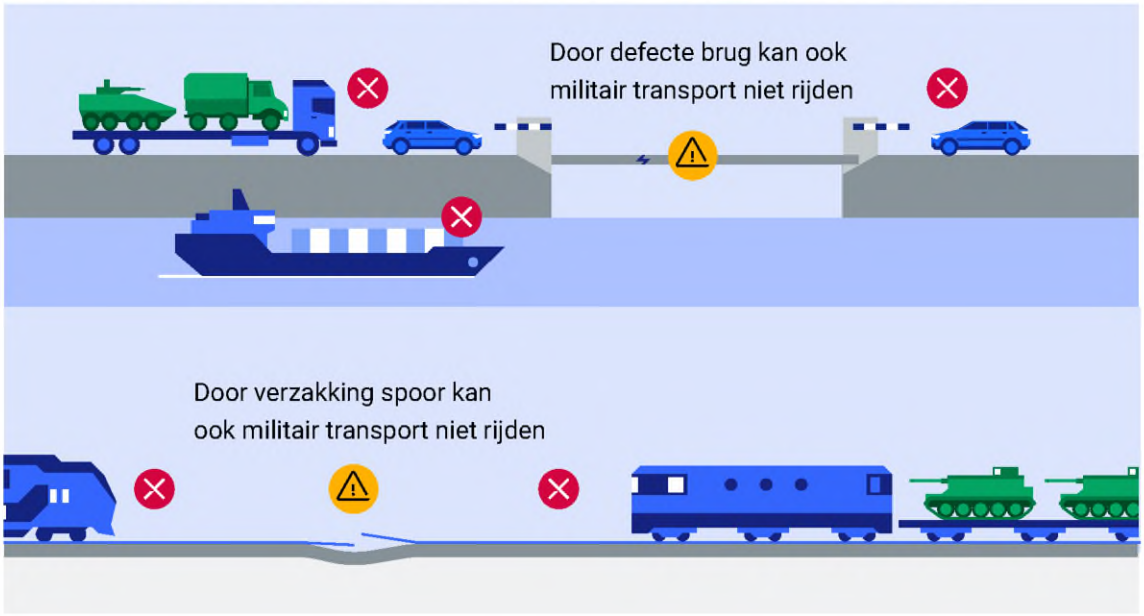
Nederland is een belangrijk doorvoerland voor militair materieel dat vanaf de Noordzee en via de havens verder Europa in getransporteerd wordt. In NAVO-verband heeft Nederland daarom een belangrijke taak om militair transport te faciliteren. Samen met binnenlandse militaire bewegingen noemen we dit militaire mobiliteit. Nederland kent speciale militaire corridors voor militaire verplaatsingen. De Europese Commissie stelt voor alle corridors in de EU militaire eisen aan de infrastructuur. Bijvoorbeeld voor de draagkracht van bruggen en de doorrijhoogte van viaducten, zodat die geschikt zijn voor vervoer van zwaar en groot militair materieel. We hebben onderzocht in hoeverre Nederland aan deze eisen voldoet, hoeveel geld nodig is om daaraan te voldoen en hoe zich dat verhoudt tot de bestaande tekorten voor infrastructuur.

Nederlandse infrastructuur niet klaar voor grootschalige militaire verplaatsingen

Op dit moment voldoet de infrastructuur op veel punten niet aan de militaire eisen. De grootste afwijkingen voor de wegen betreffen doorrijhoogte en draagkracht van bruggen. Voor het spoor is het transport van breed materieel het grootste probleem. Naast de afwijkingen van militaire eisen zal militair transport in toenemende mate problemen ondervinden vanwege de veroudering van de infrastructuur. Dit illustreren we in figuur 1. In de dagelijkse praktijk op de weg komt het al voor dat infrastructuur zo is verouderd dat die niet meer normaal gebruikt kan worden. Dat leidt tot gebruiksbeperkingen: er mag bijvoorbeeld geen zwaar verkeer meer over een brug. Wanneer deze gebruiksbeperkingen optreden op militaire corridors wordt ook militair transport hierdoor gehinderd.

Figuur 1 *Voorbeelden van gebruiksbeperkingen*

Onderhoud van infrastructuur is ook essentieel voor militaire mobiliteit



Militair transport slaagt er vrijwel altijd in om van A naar B te komen

Op dit moment kan Defensie een aantal voertuigen met exceptionele afmetingen niet over de corridors vervoeren. Defensie heeft in het verleden een vervoersaanvraag van een bondgenoot moeten afwijzen, omdat het transport te zwaar was. Het is echter niet zo dat alle afwijkingen van de militaire eisen meteen voor problemen zorgen. Het lukt vrijwel altijd om militair transport van A naar B te brengen, bijvoorbeeld door een omrijroute te nemen of door de rijsnelheid van treinen te verlagen. In een oorlogsscenario hebben zulke maatregelen wel substantiële gevolgen voor het dagelijkse verkeer.

Veel geld nodig voor militaire mobiliteit, maar minister weet niet hoeveel precies

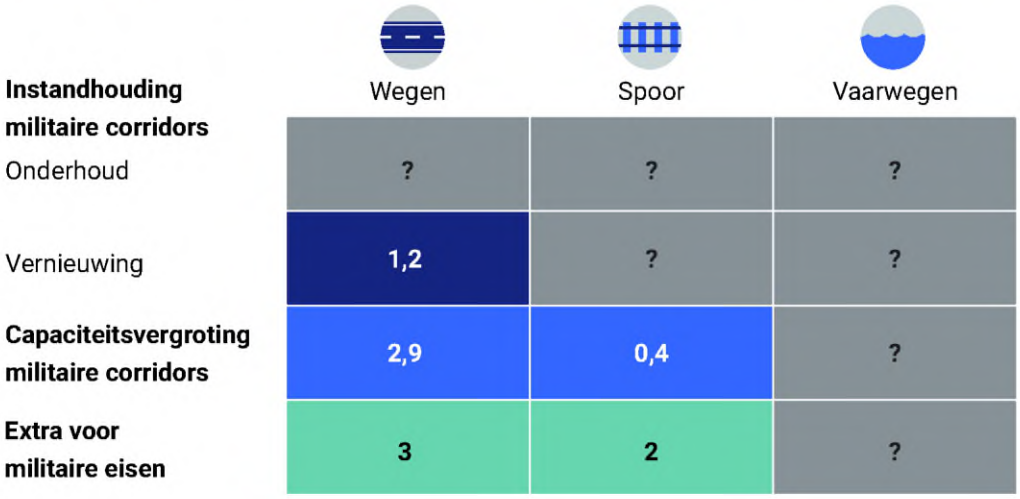
De minister van IenW heeft eerste ramingen gemaakt voor militaire mobiliteit, maar heeft nog geen compleet overzicht van hoeveel geld hiervoor nodig is. De opgave bestaat uit 3 onderdelen: de instandhouding van de militaire corridors, de aanleg van nieuwe infrastructuur op militaire corridors om de capaciteit van de corridors te vergroten en aanvullende werkzaamheden om aan de militaire eisen te voldoen. Figuur 2 laat zien dat er mogelijk € 9,5 miljard nodig is voor militaire mobiliteit, maar dat daarnaast een groot deel van de opgave nog onbekend is. Van de opgeteld € 9,5 miljard die geraamd is, heeft € 1,2 miljard betrekking op de instandhouding van militaire corridors en € 3,3 miljard op de capaciteitsvergroting van deze corridors. Investeringen in instandhouding en capaciteitsvergroting van de militaire corridors zijn *dual use* investeringen: zowel civiel als militair transport hebben hier baat bij.

Deze opgaven zijn al onderdeel van de afwegingen die de minister maakt over waar het geld binnen het Mobiliteitsfonds aan wordt besteed. De overige € 5 miljard is mogelijk aanvullend nodig om aan militaire eisen te voldoen. Hierbij merken we op dat deze bedragen nog onzeker zijn. Daarvoor moet nog bepaald worden welke afwijkingen acceptabel zijn en welke niet. Gezien de budgettekorten voor infrastructuur bestaat het risico dat prioritering op militaire projecten leidt tot financiële tekorten voor andere civiele infrastructuurprojecten. Voor prioritering is ook de aansluiting op buitenlandse corridors van belang.

Figuur 2 *Financiële omvang militaire mobiliteit*

Veel geld nodig voor militaire mobiliteit, maar veel kosten nog onbekend

In miljarden €, schattingen oktober 2026



Vertrouwelijkheid informatie

De Algemene Rekenkamer heeft er vanwege het belang van dit onderwerp voor gekozen een openbaar rapport te schrijven. Tijdens het rapportageproces hebben we het rapport voorgelegd aan de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Defensie om ons te laten adviseren of wat er in dit rapport staat openbaar kan worden. Rapporten van de Algemene Rekenkamer zijn in beginsel openbare stukken. Het beleid van de Algemene Rekenkamer is openbaarmaking van onderzoeksbevindingen achterwege te laten als dit onevenredig grote schade aan bepaalde belangen zou kunnen toebrengen.
In het geval van dit onderzoek hebben wij ervoor gekozen bepaalde informatie alleen vertrouwelijk te delen met de Tweede Kamer (via vertrouwelijke bijlagen).

1. Speciale corridors voor militair transport

1.1 Nederland kent speciale corridors voor militaire verplaatsingen

Nederland heeft een strategische ligging aan de Noordzee, waardoor het een geschikt startpunt is voor Europees transport voor overzeese bondgenoten. Het faciliteren van verplaatsingen van bondgenoten is één van de taken die Nederland uitvoert als NAVO-bondgenoot, het zogeheten Host Nation Support (HNS). Nederland kent prioritaire militaire corridors. Dit zijn speciale routes voor militaire verplaatsingen, met zo min mogelijk kans op vertraging. Informatie over de corridors is opgenomen in vertrouwelijke bijlage 2.

1.2 Militair transport vooral over wegen en spoor, vaarwegen als back-up

Militair transport kan plaatsvinden over wegen, spoor en vaarwegen. Voor militaire transporten heeft vervoer over wegen en spoor vanwege snelheid en stabiliteit de voorkeur boven vaarwegen. Vaarwegen zijn voor militair transport vooral een alternatief wanneer vervoer per weg of spoor niet goed mogelijk is. Naast snelheid zijn ook beschikbare capaciteit, kosten en factoren zoals de zwaarte en afmetingen van het transport van belang in de keuze voor weg of spoor.

Figuur 3 *Militair transport over weg, spoor en vaarwegen*



1.3 Infrastructuur is dual use: civiele infrastructuur moet ook voor militaire doeleinden gebruikt kunnen worden

In beginsel is alle infrastructuur in Nederland voor civiel gebruik. Een deel van het civiele infrastructuurnetwerk heeft daarnaast een door de EU aangewezen militaire functie, en behoort ook tot het militaire netwerk. Onder dit militaire netwerk vallen de prioritaire militaire corridors, maar ook routes die tussen de corridors lopen (voor bijvoorbeeld uitwijkmogelijkheden). Omdat de infrastructuur zowel civiele als militaire functies vervult, spreken we van *dual use*, ook wel tweeërlei gebruik genoemd. Dat houdt in dat deze voor civiele doeleinden ontworpen infrastructuur ook voor militaire transporten gebruikt moet kunnen worden.

2. Infrastructuur niet klaar voor grootschalige militaire verplaatsingen

2.1 Infrastructuur voldoet niet aan militaire eisen

Europese Commissie stelt technische eisen aan de infrastructuur zodat militair transport kan plaatsvinden

Om ervoor te zorgen dat de EU-lidstaten de benodigde NAVO-transporten kunnen faciliteren, heeft de Europese Commissie technische eisen vastgesteld voor de fysieke infrastructuur. Deze eisen moeten ervoor zorgen dat de infrastructuur voldoet aan de benodigde standaarden. Bijvoorbeeld dat rijstroken op het wegdek breed genoeg zijn zodat grote voertuigen hier zonder probleem op kunnen rijden. Of dat spoorbruggen stevig genoeg zijn voor zwaar beladen wagons. De uitgebreide informatie over de technische eisen voor militaire mobiliteit is weergegeven in de vertrouwelijke bijlage 2.

Wij hebben onderzocht in hoeverre de Nederlandse infrastructuur (wegen, spoor en vaarwegen) aan geldende technische eisen voor militaire mobiliteit voldoet.

Nederlandse infrastructuur voldoet niet aan technische eisen

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail onderzoeken in hoeverre de Nederlandse infrastructuur aan de technische eisen voor militaire mobiliteit voldoet en waar deze van de eisen afwijkt. RWS heeft in 2025 een delta-analyse uitgevoerd voor het hoofdwegennet. ProRail heeft in 2026 de eerste stap van zo'n analyse voor het spoor afgerond. Voor vaarwegen zijn de minister van IenW en RWS gestart met een delta-analyse; deze is naar verwachting eind 2026 gereed.

Uit deze analyses blijkt dat de Nederlandse infrastructuur op veel punten afwijkt van de technische eisen voor militair transport. Zowel op de weg als op het spoor blijkt dat de militaire corridors niet voldoen aan de militaire eisen. Voor vaarwegen is dit nog niet bekend. De gedetailleerde informatie over de afwijkingen van militaire eisen voor wegen, spoor en vaarwegen is opgenomen in vertrouwelijke bijlage 3.

Infrastructuur niet geschikt voor voertuigen met exceptionele afmetingen
Op dit moment kan Defensie een aantal voertuigen met exceptionele afmetingen niet over de corridors vervoeren. Defensie heeft in het verleden een vervoersaanvraag van een bondgenoot afgewezen, omdat het transport te zwaar was. Volgens Defensie heeft slechts een klein deel van alle militaire transporten exceptionele afmetingen. Defensie is met de NAVO in gesprek om na te gaan in welke gevallen exceptionele afmetingen echt een probleem vormen. Ook als het maar om beperkte aantallen gaat, wil Defensie die transporten over de corridors kunnen faciliteren.

2.2 Problemen instandhouding gelden ook voor militaire mobiliteit

Instandhoudingsopgave grootste probleem voor wegen
Naast het voldoen aan de militaire eisen is er op de Nederlandse infrastructuur de komende jaren ook instandhouding nodig. Onder instandhouding verstaan we de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van de infrastructuur. Vernieuwing betekent hier vervanging, en niet de aanleg van nieuwe infrastructuur. Veel van de infrastructuur die in de jaren ‘50, ‘60 en ‘70 van de vorige eeuw is aangelegd, is op korte termijn aan vervanging toe. In het verantwoordingsonderzoek 2025 concludeerden we dat er voor de looptijd van het Mobiliteitsfonds, waaruit de instandhoudingsopgave wordt gefinancierd, een tekort is van € 20,5 miljard voor de instandhouding van hoofdwegen (Algemene Rekenkamer, 2026a). Dat betekent dat er voor een deel van de noodzakelijke vernieuwing van bruggen, tunnels en viaducten geen budget is.

In de dagelijkse praktijk komt het voor dat infrastructuur zo is verouderd dat die niet meer normaal gebruikt kan worden. Dat leidt tot gebruiksbeperkingen: verkeer mag bijvoorbeeld minder hard rijden of moet minder zwaar zijn. Deze gebruiksbeperkingen worden geïllustreerd in figuur 4.

Figuur 4 *Voorbeelden van gebruiksbeperkingen*

Onderhoud van infrastructuur is ook essentieel voor militaire mobiliteit



Een actueel voorbeeld uit het nieuws is de Merwedebrug, die sinds 18 juli 2026 dicht is voor vrachtwagens en touringcars. Uit een inspectie bleek dat het staal van de boogconstructie minder sterk is dan gedacht. Andere voorbeelden zijn de Hardenbergerbrug op de A28, die begin september 2026 in beide richtingen gesloten was, en de Houtribdijk, waar vanaf najaar 2026 gewichtsbeperkingen gelden.
Als dit soort beperkingen zich op militaire corridors bevinden, hebben ze niet alleen gevolgen voor het dagelijks verkeer maar ook voor militaire transporten..

Ook voor het spoor constateerden we in het verantwoordingsonderzoek over 2025 dat er een tekort is voor de instandhouding, van € 2,9 miljard (Algemene Rekenkamer, 2026a). In tegenstelling tot bij wegen is er bij het spoor echter geen sprake van vergelijkbaar achterstallig onderhoud, blijkt uit gesprekken met ProRail en ontvangen stukken. Wel zijn er gevallen waarin op het spoor gebruiksbeperkingen gelden – zoals door de verzakte bodem bij Barendrecht in augustus 2026. Onbekend is of onderhoud hier een rol heeft gespeeld. Uit data van ProRail blijkt dat er de afgelopen jaren geen duidelijke afname was van de beschikbaarheid van de trajecten die voor militaire doeleinden relevant zijn.

2.3 Militair transport slaagt er vrijwel altijd in om van A naar B te komen

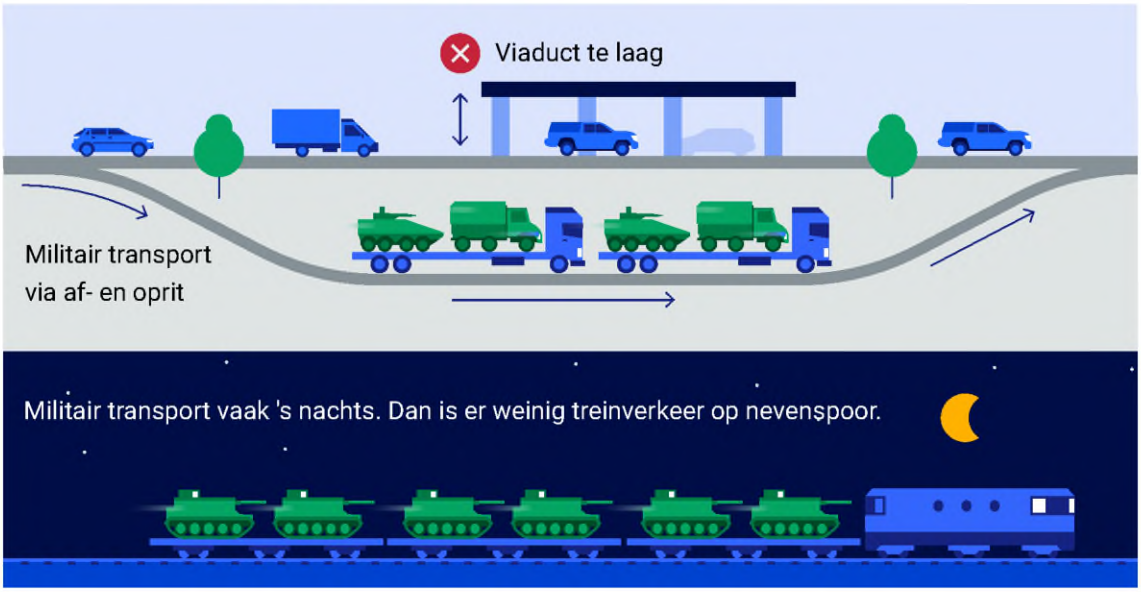
Niet alle afwijkingen leiden tot problemen

Het hoeft geen probleem te zijn als infrastructuur niet aan de technische eisen voor militair transport voldoet. Het lukt vooralsnog vrijwel altijd om militair transport van A naar B te brengen, bijvoorbeeld door een omrijroute te nemen. Als een viaduct bijvoorbeeld een te lage doorrijhoogte heeft, dan kan het militaire transport in sommige gevallen plaatsvinden via de af- en oprit. Dit hebben we weergeven in figuur 5. En voor een brug met draagkrachtafwijkingen kan het zo zijn dat een colonne er niet in één keer over kan, maar wel als de colonne wordt opgesplitst in meerdere kleine colonnes. Op het spoor rijden militaire transporten waar mogelijk 's nachts, wanneer er weinig treinverkeer is. Ook kunnen treinen soms met aangepaste snelheid rijden.

Daarnaast geven de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en ProRail routeadvies voor militaire transporten. Ook informeren zij Defensie over de huidige verkeerssituatie. Daardoor is Defensie op de hoogte van eventuele actuele beperkingen van een route en kan Defensie routes waar nodig aanpassen. Het ministerie van Defensie zegt militair transport hierdoor vrijwel altijd van A naar B te kunnen verplaatsen.

Figuur 5 *Militair transport van A naar B*

Militair transport slaagt er vrijwel altijd in om van A naar B te komen



2.4 Bij grootschalig militair transport veel hinder voor het dagelijkse verkeer

Hinder voor verkeer afhankelijk van het soort militair transport

Doordat de wegen al intensief worden gebruikt voor regulier verkeer, kunnen militaire transporten grote gevolgen hebben voor het dagelijkse verkeer. Wanneer een transport plaatsvindt, kan dit betekenen dat civiel transport in hetzelfde gebied maar in zeer beperkte mate plaats kan vinden. Terwijl het ook in een NAVO artikel 5-scenario van belang is dat de maatschappij en economie zo veel mogelijk door kunnen draaien.

De impact op wegverkeer is afhankelijk van de voorwaarden waaraan dat transport moet voldoen. Militaire colonnes mogen bijvoorbeeld niet onderbroken worden en in sommige gevallen mogen ze ook niet stilstaan. In dat geval moeten soms rijstroken of gehele wegen afgesloten worden voor het militaire transport, waar het dagelijkse verkeer veel hinder van ondervindt.

RWS heeft een eerste analyse uitgevoerd van het effect van militaire transporten op de beschikbare wegcapaciteit, op een van de prioritaire militaire corridors. Uit deze analyse bleek dat de verkeershinder flink kan oplopen voor civiel transport in het geval dat het traject 24 uur vrijgehouden wordt voor militair transport. De minister van IenW voert in 2027 uitgebreide analyses uit voor alle corridors.

Maatschappelijke gevolgen van militair transport over spoor

Op dit moment kunnen militaire transporten over spoor doorgang vinden zonder grote impact op civiel vervoer. Dit komt doordat in capaciteitsverdeling rekening kan worden gehouden met het reguliere vervoer en transporten vooral 's nachts plaats-vinden. Als er meer militair transport plaatsvindt zal civiel transport in grotere mate hinder ondervinden. Met name bij transporten met exceptionele afmetingen kan de impact op de civiele dienstregeling groot zijn, wanneer deze niet in de nacht kunnen rijden (Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving, 2025). Doordat het spoor niet aan de militaire eis voor breedte voldoet, moet bij transporten met exceptionele afmetingen het nevenspoor buiten dienst worden gesteld. Overdag kan dit leiden tot een verstoring van 3 uur van de civiele dienstregeling.

Als er in een NAVO artikel 5-scenario meerdere transporten met exceptionele afmetingen per dag over het spoor zouden moeten, heeft dat op verschillende trajecten een grote impact op de civiele dienstregeling. Met de huidige infrastructuur is het onmogelijk om in deze situatie een reguliere dienstregeling vast te houden.

Vanaf 2027 is het door een wijziging in het Besluit capaciteitsverdeling mogelijk om in geval van nood voorrang te geven aan urgent militair transport boven civiel transport.

3. Veel geld nodig voor militaire mobiliteit, minister weet nog niet hoeveel

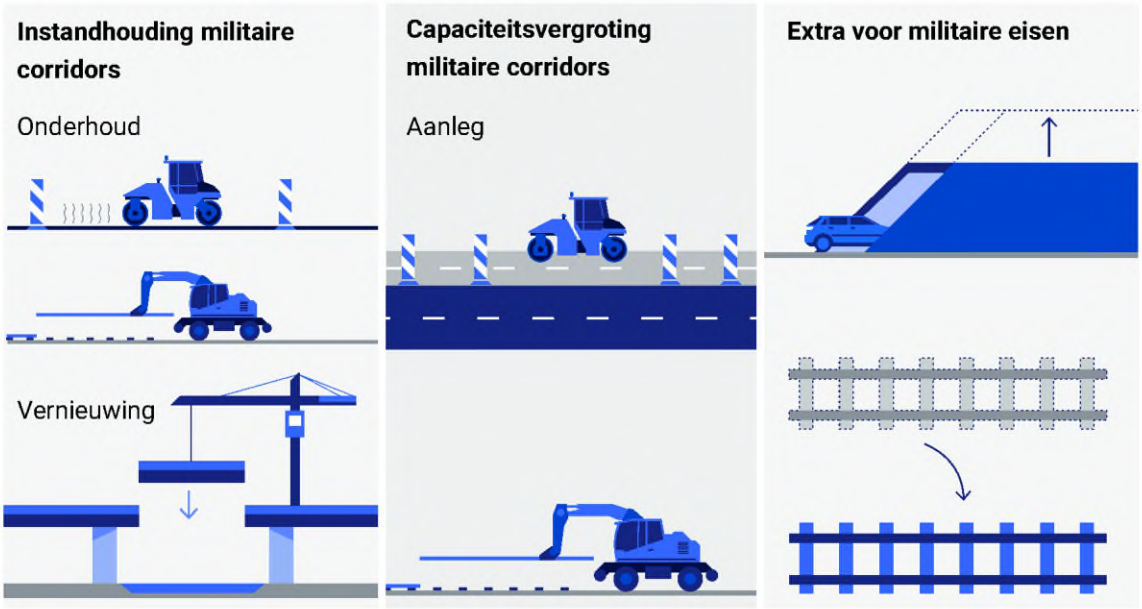
3.1 Minister heeft eerste ramingen voor militaire mobiliteit

Wij hebben onderzocht hoeveel er nog moet gebeuren aan wegen, spoor en vaarwegen om de Nederlandse infrastructuur aan alle eisen te laten voldoen. We hebben hiervoor gebruikgemaakt van de informatie uit de delta-analyses en de eerste ramingen die door het ministerie van IenW, RWS en ProRail zijn opgesteld. Een deel van de benodigde investeringen in spoor is eerder al gedeeld met de Kamer. Door de al bestaande ramingen en overzichten samen te voegen, geven we een zo compleet mogelijk inzicht in de benodigde investeringen. Hierin hebben we gekozen zowel een beeld te geven van benodigde *dual use* investeringen in instandhouding en capaciteitsvergroting als ramingen mee te nemen van extra investeringen voor militaire eisen. In figuur 6 laten we zien dat deze opgave uit drie onderdelen bestaat:

1. **Instandhouding van militaire corridors**
   Om militair transport over de militaire corridors mogelijk te maken, moeten deze corridors in stand gehouden worden. Hierbij gaat het zowel om onderhoud als vernieuwing van bestaande infrastructuur.
2. **Verbeteren van militaire corridors voor capaciteitsvergroting**
   Door aanleg van nieuwe infrastructuur op militaire corridors kan de capaciteit van de corridors vergroot worden. Hierdoor kan bij toenemend militair transport de hinder voor het dagelijks verkeer beperkt blijven.
3. **Aanvullende werkzaamheden om aan militaire eisen te voldoen**
   Voor militaire mobiliteit gelden soms zwaardere eisen aan de infrastructuur die niet nodig zijn voor regulier transport. Om aan de militaire eisen te voldoen, zijn dan aanvullende werkzaamheden nodig.

Figuur 6 *Opgave voor militaire mobiliteit*

Militaire verplaatsingen vergen investeringen op 3 gebieden



Minister heeft eerste ramingen, verdere inventarisatie nodig

De minister van IenW heeft nog geen compleet overzicht van hoeveel geld er nodig is om de militaire corridors aan de technische eisen te laten voldoen. Daarnaast bestaat er voor instandhouding en capaciteitsvergroting van militaire corridors ook geen volledig overzicht van de benodigde middelen. Wel beschikt de minister over een aantal ramingen van onderdelen, en dan met name voor wegen en spoor. Over de vaarwegen heeft de minister nagenoeg geen beeld van de financiële omvang. In figuur 7 laten we zien welke bedragen bekend zijn en welke nog niet.

Figuur 7 *Financiële omvang militaire mobiliteit*

Veel geld nodig voor militaire mobiliteit, maar veel kosten nog onbekend

In miljarden €, schattingen oktober 2026

	Wegen	Spoor	Vaarwegen
Instandhouding militaire corridors Onderhoud	?	?	?
Vernieuwing	1,2	?	?
Capaciteitsvergroting militaire corridors	2,9	0,4	?
Extra voor militaire eisen	3	2	?

3.1.1 Veel geld nodig voor wegen

Voor wegen tenminste € 1,2 miljard nodig voor instandhouding militaire corridors
De minister van IenW heeft geen totaaloverzicht van de benodigde investeringen in militaire mobiliteit over wegen. Een belangrijke opgave voor militair transport over de weg is de instandhouding van de militaire corridors. De totale kosten hiervan zijn niet duidelijk. Wel heeft de minister van IenW in november 2025 een inventarisatie gemaakt van de toen bekende vernieuwingsprojecten die op militaire corridors lagen. De minister schatte in dat voor deze vernieuwingsprojecten € 1,2 miljard nodig was. De kosten voor het reguliere onderhoud komen daar dus nog bovenop. Deze projecten zijn al onderdeel van de afwegingen die de minister maakt over waar het geld binnen het Mobiliteitsfonds aan wordt besteed. De minister heeft aangekondigd in het najaar van 2026 te besluiten over de doorgang hiervan (zie paragraaf 3.3).
Als vernieuwing uitblijft, wordt het gevaar steeds groter dat de minister van IenW beperkingen moet leggen aan het gebruik van de militaire corridors (zie paragraaf 2.2).

Voor wegen € 2,9 miljard nodig voor capaciteitsvergroting militaire corridors
Daarnaast heeft de minister van IenW voor 7 aanlegprojecten die hij in 2023 pauzeerde, aangegeven dat die zich op militaire corridors bevinden. Herstart van deze gepauzeerde MIRT-projecten zou de capaciteit van de militaire corridors vergroten. Het MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Om die projecten door te laten gaan schat de minister in € 2,9 miljard nodig te hebben. Ook deze projecten zijn al onderdeel van de afwegingen die de minister maakt over waar het geld binnen het Mobiliteitsfonds aan wordt besteed.

Minister weet niet hoeveel geld nodig is om wegen volledig aan eisen te laten voldoen
De minister weet niet hoeveel geld nodig is om aan de militaire eisen voor wegen te voldoen. De minister van IenW maakte wel een eerste inschatting dat als alle bruggen op de militaire corridors verstevigd moeten worden hier € 3 miljard voor nodig is. RWS schat in dat na verdere doorrekeningen zal blijken dat het niet voor elke brug nodig is om de draagkracht te vergroten. Om een betere inschatting te kunnen maken, zijn constructieberekeningen nodig. Hiervoor heeft de minister budget vrijgemaakt. Mogelijke andere oplossingen zijn om bij zwaar transport langzamer te rijden, om te rijden of om het gewicht van transport beter te verdelen.

Voor het voldoen aan de eisen voor doorrijhoogte is nog geen raming bekend.
Het vervangen van een viaduct om de doorrijhoogte te vergroten is nog niet gebeurd, en de kosten per project zijn dus niet bekend. Daarnaast gaat het in de meeste

gevallen om een afwijking van enkele centimeters. De ministers van IenW en Defensie stellen dat meerdere EU-landen, waaronder Nederland, bij de NAVO om nadere informatie over de noodzaak van deze eis hebben gevraagd. Het kan zijn dat de eisen hierop worden bijgesteld. De EU beslist hierover in het najaar van 2026.

In vertrouwelijke bijlage 5 hebben we de kosten voor militaire mobiliteit voor wegen op een rij gezet.

3.1.2 Financiële tekorten op het spoor kleiner

€ 0,4 miljard nodig voor projecten spoor op militaire routes
Op het spoor zijn er minder grote problemen met instandhouding dan op de wegen. Op de lange termijn is er een tekort voor instandhouding van het spoor. ProRail geeft aan dat het, ondanks deze tekorten, op dit moment wel al het benodigde onderhoud en vernieuwing kan uitvoeren.

De minister van IenW wil echter ook investeringen doen om goederentransport, waaronder militair transport, beter te faciliteren. Hiervoor is een pakket aan maatregelen van € 0,4 miljard waarvan voor € 0,2 miljard nog geen budget is.

Gedetailleerde informatie over de maatregelen is opgenomen in vertrouwelijke bijlage 6.

Ook voor spoor niet bekend hoeveel geld nodig is om aan militaire eisen te voldoen
Net als voor de wegen weet de minister van IenW ook voor het spoor niet hoeveel geld nodig is om aan alle militaire eisen te voldoen. Wel heeft ProRail een grove inschatting gemaakt dat het € 2 miljard zou kosten om het spoor over de hele lengte van de corridors te verbreden. De minister van Defensie, de minister van IenW en ProRail zijn in Europees verband in overleg of de verbreding van het spoor daadwerkelijk nodig is. Per corridor gaat ProRail na of aanpassing van de infrastructuur nodig is of dat er andere oplossingen zijn om militair transport mogelijk te maken. Op basis van nadere prioritering kan duidelijk worden hoeveel geld daadwerkelijk nodig is.

3.1.3 Onduidelijk hoeveel geld nodig is voor vaarwegen

Omdat de delta-analyse voor vaarwegen nog niet is afgerond, weet de minister van IenW nog niet hoeveel geld ervoor nodig is om de vaarwegen geschikt te maken voor militaire verplaatsingen.

3.2 Al jaren structurele budgettekorten voor infrastructuur

Mobiliteitsfonds kent al tekorten

Om geld te vinden voor het financieren van investeringen in militaire mobiliteit kijkt de minister van IenW in eerste instantie naar de begroting van het Mobiliteitsfonds. We rapporteerden in eerdere onderzoeken dat er een groot verschil is tussen wat de beheerders van de infrastructuur zeggen nodig te hebben en wat er op dit moment begroot is. ProRail en RWS geven aan de komende 15 jaar € 37,4 miljard meer nodig te hebben dan wat is begroot (Algemene Rekenkamer, 2026a). Ten tijde van ons onderzoek was niet bekend welk deel van deze tekorten betrekking heeft op militaire mobiliteit. In onze brief bij de begroting van het minsterie van IenW voor 2027 merkten we op dat extra geld is vrijgemaakt voor instandhouding. Daarbij schreven we ook dat dit extra vrijgemaakte geld niet genoeg is om de tekorten te dekken (Algemene Rekenkamer, 2026b). Uit ons onderzoek blijkt dat er mogelijk veel extra geld nodig is om aan de militaire eisen te voldoen. De minister houdt hier in de huidige prioritering nog geen rekening mee, omdat hij nog geen goed overzicht heeft van de aanvullende werkzaamheden die nodig zijn en de bijbehorende kosten.

Geen extra geld voor infrastructuur door 1,5%-NAVO-norm

Tijdens de NAVO-top in Den Haag (juni 2025) hebben de lidstaten afgesproken dat zij streven naar een besteding van 5% van het bruto binnenlands product (bbp) aan defensie en aanverwante veiligheidsinvesteringen. Deze NAVO-norm bestaat uit 3,5% voor directe defensie-uitgaven en 1,5% voor investeringen die bijdragen aan de weerbaarheid van de samenleving en kritieke infrastructuur. Om de 3,5%-norm voor directe defensie-uitgaven te halen, is er veel extra geld vrijgemaakt voor Defensie. Dat geldt niet voor de 1,5%-norm. De Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) heeft in mei 2026 een eerste inventarisatie gedaan welke huidige uitgaven van alle departementen volgens de NAVO-definitie kunnen worden toegerekend tot de 1,5%-norm. Deze inventarisatie telde op tot een bedrag van € 17,45 miljard, gelijk aan ongeveer 1,4% van het bbp (Rijksoverheid, 2026). Gevolg hiervan kan zijn dat de minister van IenW de opgave voor militaire mobiliteit vooral vanuit het Mobiliteitsfonds bekostigt, terwijl in het Mobiliteitsfonds al een fors verschil zit tussen wat nodig en beschikbaar is voor civiele infrastructuur.

Ministers van IenW en Defensie hopen op Europese financiering

De ministers van IenW en Defensie hopen een deel van de investeringen te kunnen financieren met Europese middelen uit het Connecting Europe Facility (CEF).

Daarmee trekt de EU € 17,65 miljard uit voor militaire mobiliteit. Lidstaten kunnen met individuele projecten inschrijven bij CEF-financieringsrondes. Daarmee is het mogelijk om 50% van de kosten van een project toegewezen te krijgen. De overige 50% moet met eigen middelen gefinancierd worden.

De Europese Rekenkamer (ERK) concludeerde in 2025 dat in het CEF onvoldoende aandacht werd besteed aan de verhouding van projecten onderling (Europese Rekenkamer, 2025). Zo werden projecten uitgevoerd op delen van de corridors die afhankelijk waren van andere projecten, die niet in samenhang werden uitgevoerd. Ook werden op de route richting Oekraïne nauwelijks projecten gefinancierd. Sinds de publicatie van het ERK-rapport heeft de Europese Commissie aangegeven projecten in samenhang te beschouwen en middelen te besteden op basis van de totale corridor (Europese Commissie, 2025).

3.3 Bij prioritering op militaire mobiliteit is risico op verdringing

Aanvullend inzicht nodig voor goed onderbouwde keuze over inzet geld
Gezien de hoeveelheid afwijkingen ten opzichte van de militaire eisen en het beperkte budget, moet de minister van IenW prioriteiten stellen. De minister van IenW heeft aangekondigd dat hij in het najaar van 2026 prioriteiten gaat stellen aan infrastructurele projecten, gegeven de tekorten voor de instandhouding binnen het Mobiliteitsfonds. Daarnaast werkt de minister toe naar een factsheet in 2027 waarin per route wordt aangegeven wat de afwijkingen zijn, hoe deze structureel opgelost kunnen worden en wat de alternatieven zijn.

Militaire mobiliteit gaat mogelijk ten koste van andere investeringen
Als de minister van IenW geld vrijmaakt voor militaire mobiliteit, kan dat zorgen voor verdringing. Als de minister kiest om delen van het militaire netwerk niet te verbeteren, kunnen de gevolgen zijn dat militair transport een omweg moet nemen, minder hard kan rijden of dat een militaire colonne moet worden opgeknipt in delen. Maar als de minister kiest om te investeren in de militaire corridors, kan dat ten koste gaan van investeringen in andere prioriteiten zoals waterveiligheid, aansluiting van woningbouwlocaties of de bereikbaarheid van bedrijven. Om hierin zorgvuldige afwegingen te kunnen maken, is het van belang dat de minister overzicht heeft van hoeveel geld nodig is voor de militaire corridors. In een Kamerbrief van juni 2026 geeft de minister van IenW aan dat militaire mobiliteit een van de criteria is bij de prioritering van het geld in het Mobiliteitsfonds. Andere criteria zijn economische ontwikkeling en bereikbaarheid (IenW, 2026). Tijdens de uitvoering van dit onderzoek

was nog niet bekend welke prioriteit militaire mobiliteit krijgt ten opzichte van bijvoorbeeld economische ontwikkeling.

Investeringen in instandhouding en capaciteitsvergroting van de militaire corridors zijn *dual use* investeringen: zowel civiel als militair transport hebben hier baat bij. Om aan alle technische eisen voor militaire verplaatsingen te voldoen, zou bovenop de *dual use* investeringen van € 4,5 miljard nog € 5 miljard aan extra investeringen nodig zijn. Dit zijn investeringen waar het civiele verkeer geen baat bij heeft. Het kost dus extra geld om aan militaire eisen te voldoen. In het Nationaal Plan Militaire Mobiliteit is vastgelegd dat in beeld wordt gebracht of de afwijkingen van militaire eisen ook verholpen kunnen worden, wanneer er een vernieuwingsproject wordt uitgevoerd.

Voor prioritering is aansluiting op buitenlandse corridors van belang

Voor de prioritering van investeringen in de corridors is van belang in hoeverre deze aansluiten op buitenlandse corridors. De investeringen in militaire mobiliteit zijn alleen zinvol op het moment dat die worden afgestemd op de investeringen van bondgenoten zodat een totale corridor over verschillende landen geschikt is voor militair transport. Militaire mobiliteit vraagt dus om nauwe afstemming met de NAVO en binnen de EU.

4. Reactie

Wij hebben ons conceptrapport toegezonden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de minister van Defensie en het bestuur van ProRail. De minister van IenW heeft, mede namens de staatssecretaris van IenW en de beide bewinds-personen van Defensie, gereageerd op ons conceptrapport. Gezien hun reactie zien we geen aanleiding tot een nawoord. De brief van de bewindspersonen staat op onze website.

Bijlage Literatuur

Algemene Rekenkamer (2026a). *Resultaten verantwoordingsonderzoek 2025 ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Mobiliteitsfonds en Deltafonds.*

Algemene Rekenkamer (2026b). *Aandachtspunten bij de ontwerpbegroting 2026 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.*

Europese Commissie (2025). *Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement en de Raad over militaire mobiliteit.*

Europese Rekenkamer (2025). *Militaire mobiliteit in de EU Niet op volle snelheid door tekortkomingen in het ontwerp en belemmeringen onderweg.*

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2026). *Brief regering: Afweegproces prioritering en perspectief.*

Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (2025). *Tijd om te handelen. De weerbaarheids-opgave van het Nederlandse spoor. Impactanalyse van weerbaarheid en militair transport op het Nederlandse spoor.*

Rijksoverheid (2026). *Kabinet maakt eerste inventarisatie voor 1,5% van de NAVO-norm richting 2035. Geraadpleegd van* https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2026/05/28/kabinet-maakt-eerste-inventarisatie-voor-15-van-de-navo-norm-richting-2035.

Algemene Rekenkamer
Postbus 20015
2500 EA Den Haag
070 - 342 44 00
voorlichting@rekenkamer.nl
www.rekenkamer.nl

Foto: ANP / Robin van Lonkhuijsen

De tekst in dit document is vastgesteld op 8 oktober 2026.
Dit document is op 13 oktober 2026 aangeboden aan de Tweede Kamer.

Den Haag, oktober 2026