Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/200675

Bijlage(n)
1

Datum 27 november 2026
Betreft Weerbaar spoor & Militaire mobiliteit via spoor

Geachte voorzitter,

Op Prinsjesdag is het voor Nederland duidelijk geworden dat we in een onrustige tijd leven waarin ook het spoor voor nieuwe uitdagingen komt te staan. Moedwillige verstoringen van het spoor zijn helaas geen fictief scenario meer, iets dat wij tot voor kort vooral kenden vanuit het buitenland. Het is zaak om de weerbaarheid van het spoor te verstevigen. Daarvoor moeten we door op de ingeslagen weg om de robuustheid van ons spoornetwerk te verhogen. Daar komt bij dat we beter voorbereid willen zijn op grootschalig en langdurig militair transport over het spoor voor een situatie waarin de geopolitieke dreiging verder toeneemt. Ook dan is het van belang dat we ons land draaiend houden.

Met deze brief informeer ik uw Kamer over de stappen die worden gezet op het gebied van het versterken van de weerbaarheid van ons spoor en de ontwikkelingen rondom militaire mobiliteit over spoor.

Herprioritering op het Mobiliteitsfonds
Het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving heeft eerder, in samenwerking met o.a. het ministerie van Defensie, in het rapport “Tijd om te handelen” aanbevelingen gedaan om de weerbaarheid van het spoor te versterken en het spoor beter geschikt te maken voor een toename van militaire transporten. Daarin is ook een startpakket aan maatregelen benoemd[1]. Het bedrag van dat startpakket van het OFL-rapport is inmiddels herijkt naar €624 mln. Van dit bedrag is €374 mln. gericht op militaire mobiliteit spoor en €250 mln. op weerbaarheidsmaatregelen spoor. Inmiddels heeft IenW in totaal bijna €400 mln. van dit startpakket gedekt. Hiervan is €202 mln. voor Militaire Mobiliteit en €197 mln. voor weerbaarheid en Ten-T spoor.

[1] *Kamerstukken II 2025/26 30 821 nr. 321. Adviesrapport Van der Maat ‘Tijd om te handelen’.*

Waar mogelijk wordt de militaire opgave gekoppeld aan bestaande maatregelen voor de reguliere instandhouding en vernieuwing, zodat investeringen zowel het reguliere als het militaire spoorvervoer ten goede komen. De €202 mln. van deze opgave is reeds gedekt voor deze dual-use spoorinvesteringen die in het belang zijn van de civiele opgave en bijdragen aan militaire mobiliteit. Het gaat om €130 mln. voor extra spoorcapaciteit op de Maasvlakte, €39 mln. voor 740-meter investeringen, €30 mln. voor Kijfhoek en €3 mln. voor de spoorcapaciteit bij Sloe[2]. Deze maatregelen zijn in aanvulling op al lopende programma's en projecten die zowel voor het militair vervoer als voor civiel vervoer relevant zijn (het al lopende 740-meter-programma, spoorprojecten in de havens, het programma hoogfrequent spoor, et cetera).

Op 16 oktober jl. hebben de Minister en ik uw Kamer geïnformeerd over de herprioritering op het Mobiliteits- en Deltafonds[3]. Vanuit de herprioritering is de €197 mln. beschikbaar gemaakt voor weerbaarheidsmaatregelen spoor en TEN-T. Met deze middelen kan weerbaarheid van het spoor versterkt worden door te voorkomen dat een weerbaarheidsrisico optreedt (preventie), de hinder zoveel mogelijk wordt beperkt als een weerbaarheidsrisico zich voordoet (absorptie) en de reguliere operatie zo snel als mogelijk wordt hersteld (herstelvermogen).

Tevens heb ik uw Kamer tijdens het Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 23 juni jl. toegezegd om met Defensie en andere departementen in gesprek te gaan, over hoe zij financieel kunnen bijdragen aan de aanleg- en onderhoudsopgave van onze infrastructuur[4]. IenW en Defensie brengen gezamenlijk in beeld welke afwijkingen op de militaire corridors daadwerkelijk tot knelpunten kunnen leiden en welke maatregelen daarbij passend zijn en zijn in gesprek over de budgettaire effecten van mogelijke maatregelen.

Weerbaar spoor

Ons spoor is essentieel voor de bereikbaarheid van Nederland. Mensen zijn afhankelijk van het spoor om naar hun werk te gaan en om voorzieningen en familie te bezoeken. Veel bedrijven zijn voor hun leveringszekerheid afhankelijk van het spoorgoederenvervoer en ook Defensie heeft het spoor nodig om troepen en militair materieel te verplaatsen. Kortom, voor het doordraaien van de maatschappij en de veiligheid van Nederland en Europa is het spoor cruciaal.

Daarom ben ik heel verontrust over de gebeurtenissen op Prinsjesdag. Het is van belang dat deze goed onderzocht worden. Niet alleen om de daders te vinden, maar ook om er lessen voor de weerbaarheidsaanpak uit te kunnen trekken. De gebeurtenissen benadrukken voor mij nog eens extra de noodzaak voor preventieve weerbaarheidsmaatregelen.

Tijdens de regeling van werkzaamheden van 16 september jl. verzochten het lid Van Brenk & lid Martens-America een brief met een aantal feiten over de verstoringen rondom het spoor op Prinsjesdag. Op de ochtend van 15 september zijn er 35 tot 40 meldingen gemaakt van materialen op het spoor. Deze materialen activeerden het treinbeveiligingssysteem. Dit heeft geleid tot grote verstoringen in Midden en Oost-

[2] *Kamerstukken II 2026/27 2026Z24761S 'MIRT-brief november 2026'*

[3] *Kamerstukken II 2026/27, 37 020-A, nr. 14.*

[4] *Toezegging TZ202606-264*

Nederland. Naar schatting zijn hierdoor 44.000 reizen niet gemaakt. Deze verstoringen hebben niet alleen op de dag zelf, maar ook op de dagen daarna geleidt tot extra drukte in treinen onder andere door verstoord materieelloop.

Gelukkig zijn er dankzij de werkende veiligheidssystemen op 15 september geen ongelukken gebeurd.

Daarnaast verzocht de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat tijdens de procedurevergadering van 23 september jl. om een update rondom het onderzoek van de politie te ontvangen over de verstoringen rondom het spoor op Prinsjesdag[5]. Op dit moment wordt het strafrechtelijk onderzoek door de Politie en het Openbaar Ministerie uitgevoerd. Recentelijk heeft het Openbaar Ministerie het publiek geïnformeerd over verrichte aanhoudingen en een getuigenoproep gedaan[6]. Zodra er uit dit onderzoek meer relevante feiten naar boven komen die openbaar gemaakt kunnen worden, zal ik deze met de Kamer delen.

Aanpak
Zoals de gebeurtenissen op Prinsjesdag tonen kan het spoor doelwit worden van moedwillige verstoringen. Daarom werken wij aan een robuust en betrouwbaar spoornetwerk. De aanbevelingen uit het eerder genoemde rapport “Tijd om te handelen” vormen de basis voor de aanpak. De aanpak van mijn ministerie is onder te verdelen in twee lijnen:

1. Versterken weerbaarheid van de spoorsector als geheel. IenW zet stappen om de weerbaarheid van de kritieke partijen binnen de spoorsector te versterken. Zodat we komen tot ‘een weerbaar spoorsysteem’.

2. Verhogen weerbaarheid van de fysieke infrastructuur. Samen met ProRail werkt mijn ministerie aan het in kaart brengen van de fysieke kwetsbaarheden om afgewogen maatregelen te nemen vanuit preventie, absorptie en herstel.

Hieronder ga ik verder in op deze twee weerbaarheidssporen.

1. Versterken weerbaarheid van de spoorsector

Een belangrijke mijlpaal voor het versterken van de weerbaarheid is de inwerkingtreding van de Wet weerbaarheid kritieke entiteiten (Wwke) op 15 augustus jl. Conform de verplichtingen uit deze wet is afgelopen jaar een sectorale risicobeoordeling uitgevoerd en zijn kritieke entiteiten binnen de spoorsector aangewezen. De grootste risico’s hebben wij in beeld. Mijn ministerie en de sector werken nu aan het nemen van de juiste maatregel om dit te beheersen. De kritieke entiteiten werken aan passende acties om zo de weerbaarheid van hun organisatie te verhogen. Mijn ministerie ondersteunt de kritieke entiteiten binnen de spoorsector middels het zorgen voor de juiste handelingsperspectieven en afwegingskaders, het tijdig aanleveren van dreigingsinformatie en het faciliteren van sectorbrede samenwerking.

[5] *Kamerstukken II 2026/27, 29984-1306 | Verzoek 2026D45626*

[6] Berichtgeving OM 13/11/2026 - Aanhoudingen en getuigenoproep in onderzoek naar spoorincidenten Prinsjesdag | Openbaar Ministerie

De sectorbrede samenwerking krijgt vorm in de 'Samenwerkingsagenda weerbaar spoor'. Hierin stelt mijn ministerie samen met de sector acties en maatregelen op om de weerbaarheid van de spoorsector te verhogen. Dit gebeurt op basis van vier prioriteiten:

1. Het beschermen en beveiligen van kritieke objecten en infrastructuur, zodat passende maatregelen genomen worden op de plekken die het meest cruciaal zijn voor de continuïteit van het spoorsysteem.
2. Same met de NCTV werken we aan het verbeteren van de informatiedeling tussen de overheid en sector en tussen kritieke sectoren. De spoorsector maakt onderdeel uit van de pilot hiervoor.
3. De crisisorganisatie spoor bereid zich voor op complexe, langdurige crisissituaties. Deze voorbereiding geldt ook voor de eigen IenW-organisatie.
4. Het bieden van handelingsperspectief bij hybride dreiging, zodat snel ingespeeld kan worden op ontwikkelingen in het dreigingsbeeld.

Mijn streven is om deze samenwerkingsagenda volgend jaar af te ronden en aan uw Kamer aan te bieden.

2. Verhogen weerbaarheid van de fysieke infrastructuur

Met ProRail, als beheerder van de spoorinfrastructuur, werk ik parallel aan de versterking van het spoor zelf. Ik deel daarin de conclusie van het OFL-rapport dat dit vraagt om een gecombineerde inzet op preventie en absorptie- en herstelvermogen. Met de € 197 mln. die is vrijgemaakt met de herprioritering is dit mogelijk, ProRail en IenW zien dat hiermee goede eerste stappen gezet kunnen worden in het verkleinen van de risico's Maar omdat Nederland beschikt over een uitgebreid spoorsysteem met ruim 7.000 km spoor, zal het niet mogelijk zijn om altijd verstoringen door moedwillig handelen te voorkomen. Daarom analyseert mijn ministerie momenteel samen met ProRail relevante assets en objecten op en rond het spoor. Zo kunnen we de kwetsbare plekken die cruciaal zijn voor de continuïteit van ons spoorsysteem beter beschermen. Daarbij kijken we ook naar de inzet van innovatieve toepassingen, zoals smart monitoring (slimme camera's). Dat wordt nu al ingezet voor suïcidepreventie en het tegengaan van vandalisme. Naast preventie (bewaking) vergroten we ook de capaciteit van absorptie en herstel voor die punten in het systeem waar dit logisch is.

ProRail heeft een cruciale rol in het verhogen van de weerbaarheid van het Nederlandse spoor. Op basis van een gezamenlijk vastgesteld ambitieniveau werken IenW en ProRail aan de nieuwe weerbaarheidsstrategie van ProRail. De analyse van cruciale objecten rond het spoor is hiervoor een bouwsteen. Deze strategie geeft sturing aan de inzet van preventie, absorptie en herstelcapaciteit. Daarnaast is het inrichten van een gedegen organisatiestructuur en het bewerkstelligen van de juiste financiële kaders onderdeel van de weerbaarheidsstrategie. Deze strategie draagt ook bij aan de gezamenlijke gesprekken over een weerbare spoorsector. Het gezamenlijke streven is om de ambities voor het einde van dit jaar vast te stellen en de weerbaarheidsstrategie zelf begin 2027 af te ronden.

Met de bovenstaande aanpak zet ik - samen met de sector - noodzakelijke stappen, maar u en ik willen versnellen. Daar zet ik mijn schouders onder. Met de extra vrijgekomen middelen kunnen wij versnellen door op afzienbare termijn preventieve maatregelen te nemen, zoals bijvoorbeeld slimme camera's of hekken. Maar ook door extra back-up systemen in te regelen. Ik zal uw Kamer via de reguliere voortgangsbrieven periodiek informeren over de stappen die wij zetten om ons spoor weerbaarder te maken.

Militaire Mobiliteit via spoor
Vanwege haar ligging speelt Nederland een belangrijke rol als strategisch doorvoerland voor de EU en de NAVO. Vanuit de NAVO heeft Nederland de belangrijke taak om militair personeel en materieel dat aankomt in ons land zo spoedig mogelijk door te voeren, het zogenaamde Host Nation Support (HNS). Daarnaast heeft Defensie ook een nationale transportvraag die we moeten kunnen accommoderen. Door geopolitieke dreigingen wordt de vraag naar militair transport door Nederland over het spoor grootschalig en langdurig. Daar bereiden we ons spoornetwerk dan ook op voor. Zodat ook het reguliere treinvervoer zo veel als mogelijk doorgang kan vinden en Nederland door draait.

Op dit moment zijn wij in staat om het militaire vervoer te faciliteren en zo aan onze HNS-verplichtingen te voldoen. Tegelijkertijd laat het OFL-rapport "Tijd om te handelen" zien dat we nog stappen te zetten hebben om grootschalig en langdurig militair transport mogelijk te maken zonder grote impact op het reguliere spoorvervoer. De maatregelen op het spoor dragen hieraan bij. Op de planvorming voor de toename van militaire transporten gaat het kabinet in met het nieuwe Nationaal Plan Militaire Mobiliteit (NPMM) dat uw Kamer aan het begin van 2027 ontvangt. Bij het NPMM worden onder andere de bevindingen uit het OFL-rapport, het focusonderzoek[7] van de Algemene Rekenkamer (ARK) en het HCSS-onderzoek[8] naar de reis van de militaire trein betrokken. De afgelopen periode zijn naar aanleiding van deze aanbevelingen verschillende stappen gezet om de militaire mobiliteit te versterken. Hieronder ga ik op deze maatregelen in.

Versterken van de spoorcapaciteit
Momenteel loopt de 'Delta-analyse Spoor', waarbij ProRail in opdracht van het Ministerie van Defensie de Nederlandse infrastructuur toetst aan de Europese militaire eisen. Zo wordt onderzocht welke belemmeringen er zijn bij het vervoer van breed defensiematerieel, wat de oorzaak is en hoe deze knelpunten kunnen worden opgelost. Nederland voert het gesprek met België en Duitsland om de bevindingen en ervaringen uit de respectievelijke delta-analyses met elkaar uit te wisselen en zo goed als mogelijk op elkaar aan te laten sluiten. De afronding van de delta-analyse wordt in Q2 2027 verwacht. Over de uitkomsten wordt u geïnformeerd en waar relevant wordt het betrokken bij het aanstaande NPMM. Naar aanleiding van de resultaten uit de delta-analyse en de mogelijke oplossingen kunnen ook de bedragen uit het recente focusonderzoek van de ARK worden bijgesteld.

Verbeteren van de organisatie van militaire transporten via het spoor
Bij de uitvoering van militaire transporten over het spoor zijn nog veel mogelijkheden om verbeteringen door te voeren op niet-infrastructurele aspecten, bijvoorbeeld ten aanzien van de procesoptimalisatie gedurende de toename van het militair transport. Een belangrijke verbetering waar aan wordt gewerkt is het meer prioriteit kunnen geven aan militair vervoer op het spoor. Momenteel wordt in nauwe afstemming met ProRail en het ministerie van Defensie gewerkt aan de afronding van de wijziging van het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Het doel van de wijziging is een juridisch instrument te creëren waarmee in specifieke, urgente gevallen capaciteit kan worden vrijgemaakt voor militair transport. In de consultatiereacties is met name

[7] Focusonderzoek Algemene Rekenkamer *Focus op militaire mobiliteit*
Kamerstukken II 2026/27 37 020 XII nr. 18.

[8] The Hague Centre for Strategic Studies; *De reis van een militaire trein.*
Kamerstukken II 2026/27 34 244 nr. 18.

aandacht gevraagd voor de compensatie van vervoerders die plaats zouden moeten maken voor urgent militair transport. Dit thema wordt verder uitgewerkt voordat het Besluit wordt aangeboden aan beide Kamers.

Intensiveren van de internationale samenwerking
De samenwerking stopt niet bij de grens. Het afgelopen jaar is de samenwerking op militaire mobiliteit met de landen om ons heen verder geïntensiveerd. De nieuwe gezamenlijke verklaring van ministers tot instellen van de nieuwe raad van bestuur van de spoorgoederencorridor North Sea Baltic met daarin een passage over samenwerking op militaire mobiliteit is ondertekend. Op basis van deze verklaring hebben vertegenwoordigers van de Ministeries van Transport en de infrabeheerders van de spoorgoederencorridor North Sea Baltic, op initiatief van Nederland, de samenwerking verder vormgegeven.

Daarnaast wordt begin 2027 het EU militaire mobiliteitspakket verwacht. Dit pakket zet in op het actualiseren van de vereisten aan infrastructuur, het harmoniseren van binnenlandse en grensprocedures aan één geharmoniseerde toestemming voor het transport en het vergroten van de weerbaarheid van kritieke entiteiten. Zo wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het faciliteren van grensoverschrijdende militaire transporten door de EU. In het aanstaande NPMM wordt de nationale implementatie van het pakket opgenomen.

In maart 2026 is in Mainz een workshop gehouden over militaire mobiliteit per spoor via de corridor en hoe we samenwerking hierop kunnen verbeteren. De workshop heeft geresulteerd in een gezamenlijke brief aan JSEC, een operationeel logistiek hoofdkwartier van de NAVO. Doel van de brief is een gesprek te voeren over de te verwachten transporten over de corridor en hoe met elkaar deze transporten zo snel mogelijk kunnen verplaatsen binnen de NAVO. Ook de bovengenoemde acties om bilateraal de delta-analyses af te stemmen komen voort uit tijdens de workshop gemaakte afspraken.

EU-twinning project Spoor Oekraïne
Op het gebied van spoor werken Nederland en Oekraïne al langer samen. Nederland is samen met Spanje en Litouwen geselecteerd voor het uitvoeren van het EU twinning project spoorwegen met Oekraïne[9]. Het doel van dit project is het Oekraïense spoorwegsysteem om te vormen tot een modern, concurrerend en efficiënt vervoerssysteem, dat volledig kan worden geïntegreerd in het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) met aansluitende regelgeving. Nederland zal de coördinatie van de component vervoersmarkt doen.

Tot slot
Wij vragen terecht veel van ons spoorsysteem. Het fungeert immers als web in onze samenleving. Met de in totaal circa €400 miljoen die IenW vrijmaakt worden de noodzakelijke stappen gezet om ons spoornetwerk inzetbaar te houden onder veranderende omstandigheden - voor reizigers, bedrijven en het militair transport. We nemen daarbij extra maatregelen om onze eigen krijgsmacht en NAVO-bondgenoten te kunnen ondersteunen als het dreigingsbeeld daar aanleiding toe geeft, in goede balans met het zo normaal mogelijk door laten draaien van onze maatschappij. Ook nemen we extra maatregelen om de weerbaarheid van ons spoor te vergroten.

[9] Zie brief van minister van Buitenlandse Zaken aan de Tweede Kamer.
Kamerstukken II 2026/27 36 045 nr. 315.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/200675

De voortdurend veranderende opdracht vraagt om een grote mate van flexibiliteit van alle betrokkenen. Daarom trek ik nauw op met de sector, medeoverheden, het ministerie van Defensie.
Zo blijf ik mij inzetten voor meer weerbaarheid en militaire paraatheid, voor de veiligheid van Nederland en Europa.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE,

Derk Boswijk