UITVOERINGSVERORDENING (EU) 2021/1328 VAN DE COMMISSIE

van 10 augustus 2021

tot nadere bepaling van de infrastructuurvereisten die van toepassing zijn op bepaalde categorieën infrastructuur voor tweeërlei gebruik overeenkomstig Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en tot intrekking van de Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014 ([1]), en met name artikel 12, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Een van de specifieke doelstellingen van de Connecting Europe Facility is delen van het trans-Europees vervoersnetwerk geschikt te maken voor tweeërlei gebruik, teneinde zowel de civiele als de militaire mobiliteit te verbeteren. Acties, of specifieke activiteiten in het kader van een actie, om nieuwe of bestaande delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die geschikt zijn voor militair vervoer aan te passen aan de eisen voor vervoersinfrastructuur voor tweeërlei gebruik, komen onder bepaalde voorwaarden in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie uit hoofde van Verordening (EU) 2021/1153.

(2) De infrastructuurvereisten die van toepassing zijn op bepaalde categorieën vervoersinfrastructuur voor tweeërlei gebruik moeten worden gespecificeerd. De vervoersinfrastructuur voor tweeërlei gebruik moet worden gebaseerd op de informatie in de geactualiseerde militaire vereisten ([2]) en de kloofanalyse ([3]), waarbij ook rekening moet worden gehouden met de resultaten van het overleg met de vertegenwoordigers van Europese en internationale vervoersverenigingen.

(3) De eisen voor tweeërlei gebruik moeten betrekking hebben op algemene technische waarden en normen voor vervoersinfrastructuurprojecten, waarmee rekening moet worden gehouden bij de acties in het kader van Verordening (EU) 2021/1153; deze eisen moeten bijdragen tot de aanpassing van het TEN-T-kernnetwerk of uitgebreide netwerk, zodat de infrastructuur zowel voor civiele als militaire doeleinden kan worden gebruikt.

(4) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het bij Verordening (EU) 2021/1153 opgerichte coördinatiecomité voor de Connecting Europe Facility.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

De in artikel 12, lid 2, van Verordening (EU) 2021/1153 bedoelde eisen inzake vervoersinfrastructuur zijn vastgesteld in de bijlage.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

([1]) PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38.

([2]) Militaire eisen voor militaire mobiliteit in en buiten de EU (ST 11373/19; 19.7.2019).

([3]) "Military requirements and trans-European transport network: gap analysis" (SWD(2019) 175 final) en "the updated gap analysis between military requirements and trans-European transport network requirements" (SWD(2020) 144 final).

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 10 augustus 2021.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE

Tabel 1

Luchthavens en luchtverkeersbeheer

Nr.	Eisen voor tweeërlei gebruik	Waarde voor tweeërlei gebruik	Opmerking
1	Exploitatieperioden	De aanleg of uitbreiding van infrastructuur en aansluitingen op multimodaal vervoer en multimodale uitrusting, waardoor de capaciteit wordt gecreëerd voor 24/7-vluchten/dag- en nachtvluchten/vluchten in alle weersomstandigheden.	Dit omvat spoor- en pijpleidingverbindingen voor brandstof (op voorwaarde dat de brandstof zowel aan militaire luchtvaartuigen als aan burgerluchtvaartuigen wordt geleverd).
2	24/7 basisdienstverlening	Capaciteit voor dag- en nachtvluchten/vluchten in alle weersomstandigheden.	
3	Luchtverkeersleiding	Luchtverkeersleidingsinfrastructuur met voldoende capaciteit voor het beheer van dag- en nachtvluchten op het luchtvaartterrein.	Te lezen volgens de verordeningen van de ICAO en de EU en volgens de CUMA-richtsnoeren van Eurocontrol.
4	In de lucht inzetbare middelen per dag	Infrastructuurcapaciteit voor afhandeling: Luchtvaartuigen per dag: minstens zes per dag. Aanname voor breedrompvliegtuigen: hoogstens vier tegelijk geparkeerd op het platform.	
5	Baanlengte	Vereist minimum: 3 000 m. Aanbevolen: 3 500 m. Elke lidstaat moet bepalen of een baanlengte van 2 800 m kan volstaan.	Geschikt voor de categorie strategische transportvliegtuigen en voor luchtvaartuigen van het type A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Baanbreedte	van 45 m tot hoogstens 60 m. De lidstaten moeten bepalen waar een breedte van 60 m noodzakelijk is.	Geschikt voor de categorie van strategische transportvliegtuigen en voor luchtvaartuigen van het type A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Baanoppervlak	Kan van het buigzame of onbuigzame type zijn. Elke lidstaat moet bepalen of de 150 m aan het einde van de baan onbuigzaam moet zijn om de effecten van de efflux van straalmotoren tegen te gaan.	
8	Taxibaan	Breedte: 22,5 m, van het onbuigzame of buigzame type.	
9	Sterkte van de baanverharding	Voldoende voor strategische breedrompvliegtuigen	Deze eis kan worden gesteld overeenkomstig de verordeningen van de ICAO en de EU.
10	Platformlengte	Minstens 190 m.	
11	Platformbreedte	Minstens 350 m.	

12	Platformcapaciteit	66 500 m^2.	
13	Platformverharding Rubriceringsnummer (PCN) ([1])	Op basis van het luchtvaartuigindelingsnummer (ACN) ([2]), afgeleid van het type ondergrond.	De ACR is één getal dat het effect van een luchtvaartuig op een landingsbaan weergeeft voor een specifieke ondergrondsterkte, die een bepaalde dikte van de landingsbaan aangeeft (gemeten aan de hand van de PCR). Deze eis kan worden gesteld overeenkomstig de verordeningen van de ICAO en de EU. De verhouding tussen de ACR en de PCR is een geactualiseerde methode voor het luchtvaartuigindelingsnummer (ACN) en het verhardingsindelingsnummer (PCN). Vanaf november 2024 wordt de methode voor de beoordeling en rapportage van de draagkracht van de verharding van het luchtvaartterrein uitgedrukt als een verhouding tussen de luchtvaartuigindelingsclassificatie en de verhardingsindelingsclassificatie (ACR/PCR) in plaats van de verhouding tussen het luchtvaartuigindelingsnummer en het verhardingsindelingsnummer (ACN/PCN). De methode is goedgekeurd door het Airport Design & Operations Panel (ADOP) van de ICAO en wordt sinds juli 2020 gebruikt als het nieuwe verhardingsclassificatiesysteem van de ICAO. Tijdens de overgangsperiode van 2020 tot 2024 worden de nationale documentatie en de ontwerpspecificaties aangepast.
14	Apparatuur voor het sneeuw- en ijsvrij maken van de baan en ijsbestrijdingsproducten	Gesloten opslagruimte van 180 m^2.	
15	Redding bij ongevallen en brand (categorie)	Faciliteit uit staalskeletbouw of metselwerk met opslagruimte (minstens 200 m^2 met een binnenruimte van 98 m^2) voor het stallen van voertuigen voor hulpverlening na een ongeval of brand.	

([1]) Het verhardingsindelingsnummer (PCN) is vervangen door de verhardingsindelingsclassificatie (PCR). Het PCN blijft geldig tijdens de overgangsfase tot 2024.

([2]) Het luchtvaartuigindelingsnummer (ACN) is vervangen door de luchtvaartuigindelingsclassificatie (ACR). Het ACN blijft geldig tijdens de overgangsfase tot 2024.

Tabel 2

Zeehavens

Nr.	Eisen voor tweeërlei gebruik	Waarde voor tweeërlei gebruik	Opmerking
1	Exploitatieperiode zeehaven	De aanleg of uitbreiding van infrastructuur voor toegang tot het multimodale vervoersnet, en apparatuur die 24/7-activiteiten mogelijk maakt in alle weersomstandigheden.	Dit omvat ijsbreekcapaciteit en uitrusting voor het verwijderen van sneeuw in een haven. Gebouwen, opslag- en pakhuisfaciliteiten, kranen, transportbanden en andere voorzieningen voor het verplaatsen van vracht, en mobiele activa zoals locomotieven zijn hier niet in opgenomen. De acties mogen geen selectief voordeel opleveren voor een specifieke exploitant of groep van exploitanten en moeten toegankelijk zijn op niet-discriminerende basis.
2	Aantal aanlegplaatsen	3	De aanlegplaatsen moeten zich in een haven bevinden, zoals gedefinieerd in de geografische gegevens van de militaire eisen. De aanlegplaatsen hoeven zich niet noodzakelijk naast elkaar te bevinden.
3	Breedte	32 m.	Ingang van de zeehaven.
4	Aanvaardbare diepgang	Minstens 12 m bij gemiddeld laag water.	Ingang van de zeehaven.
5	Diepte van de haven	Minstens 12 m, maar 14 m wordt aanbevolen om bij droogte 2 m speling te behouden. Elke lidstaat moet bepalen of een havendiepte van 12 m kan volstaan. In havens zonder getijdenwerking kan 1 m droogtespeling volstaan.	Ingang van de zeehaven.
6	Lengte aanlegplaats	Van 310 m tot 340 m per vaartuig.	
7	Breedte aanlegplaats	Minstens 32 m	Voor aanlegplaatsen voor grote/middelgrote schepen.
8	Type aanlegplaats	Moet plaats bieden voor de volgende soorten schepen: duwbak, break bulk, container, passagiers, RoRo, tanker.	
9	Diepgang aanlegplaats	Minstens 12 m, 14 m wordt aanbevolen. In elke lidstaat moet worden bepaald of een aanlegplaatdiepte van 12 m zou volstaan.	Voor grote schepen en zeer grote RoRo.
10	Loscapaciteit	Twee schepen tegelijkertijd.	
11	Aantal spooraansluitingen/kopsporen	3	Aantal benodigde spooraansluitingen.

Tabel 3

Spoorwegen

Nr.	Eisen voor tweeërlei gebruik	Waarde voor tweeërlei gebruik	Opmerking
1	Exploitatieperiode spooraansluitingen	De aanleg of uitbreiding van infrastructuur voor toegang tot het multimodale vervoersnet, en apparatuur die 24/7-activiteiten mogelijk maakt in alle weersomstandigheden.	
2	Passagiersactiva	Infrastructuur voor de afhandeling van passagiersrijtuigen, met inbegrip van dubbeldeksrijtuigen, voor minstens 80 passagiers op elk voertuig; minstens 6 rijtuigen per dag.	
3	Stations	Perroninfrastructuur voor het beheer van 3-4 treinen (10 x dubbeldeksrijtuigen of gelijkwaardig) per station per dag (5 000 passagiers per dag per station).	
4	Exploitatie van spooraansluitingen	Infrastructuur waarmee ten minste 3 goederentreinen tegelijk kunnen worden afgehandeld in terminals.	Voor apparatuur die per spoor wordt verplaatst, wordt een zorgvuldige laad- en reisplanning opgesteld om de verenigbaarheid met de spoorwijdte, infrastructuur, routes en tunnels in de lidstaten te garanderen.
5	Beschikbaarheid van elektrificatiesystemen	Permanent, met back-upsysteem, ongeacht de energiebron.	Dit heeft betrekking op back-upsystemen voor stations of multimodale afhandelingsfaciliteiten.
6	Tweerichtingsbedrijf	Ja, voor toegang.	Dit heeft betrekking op veiligheidssystemen en spoorstroomkringen voor de detectie van treinen op het spoor, en indien een of meer sporen van een meersporige lijn in beide richtingen kunnen worden gebruikt, zowel voor regulier gebruik in noodsituaties.
7	Beschikbaarheid van verlichting	24/7 verlichtingsmogelijkheid in stations en terminals.	
8	Spoorwijdte	1 435 mm. Ideaal voor het aaneengesloten pan-Europees standaardspoorwegnet, en bijzonder wenselijk voor militaire mobiliteit. In gevallen waarin er een duidelijk voordeel is voor zowel de civiele als de militaire sector, zijn spoorwijdtes van 1 520/1 524 mm en 1 668 mm aanvaardbaar.	
9	Laadprofiel	GC-norm aanbevolen. Moet worden opgesteld in elke lidstaat waar een verschillend laadprofiel dat P-400 omvat en dat in overeenstemming is met de TSI's voor spoorvervoer, zou volstaan.	Laadprofiel grote container. GC valt onder de UIC P-400-norm.

10	Maximale hoogte van de lading	4,5 m.	Veiligheidsmarge inbegrepen.
11	Maximale breedte van de lading	3,15 m in normale omstandigheden. Tot 3,75 m in uitzonderlijke gevallen, als dit een duidelijk civiel voordeel heeft en de TSI's worden nageleefd.	De gewenste breedte voor militaire bewegingen kan tot 4,5 m bedragen.
12	Maximale lengte van de lading	18,75 m.	
13	Spooraslast in ton.	Minstens 22,5 t/as op het TEN-T-kernnetwerk; 25 t/as wordt aanbevolen.	Op het TEN-T-kernnetwerk, met inbegrip van bruggen, moet de aslast minstens 22,5 t/as bedragen. Opmerking: het optrekken van de aslast tot minstens 25 t/as kan voordelen hebben voor zowel civiel als militair verkeer. Momenteel bevindt militair verkeer zich op de grens van het brutogewicht.
14	Maximale treinlengte	Minstens 740 m.	Volgens Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad [1] moet het mogelijk zijn treinen met een lengte van minstens 740 m te laten rijden. De lengte van een rijdende trein varieert (bv. bij het remmen of optrekken). Het voorschrift inzake tweeërlei gebruik is derhalve in overeenstemming met de militaire vereiste.
15	Zijsporen	Minstens 3, elk minstens ≥ 300 m.	In de nabijheid van of op terminals.

[1] Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

Tabel 4

Wegen

Nr.	Eisen voor tweeërlei gebruik	Waarde voor tweeërlei gebruik	Opmerking
1	Wegindeling	Eén rijstrook: 3,5 m — 5,5 m Eén verkeersstroom 5,5 m — 7,3 m Dubbele verkeersstroom ≥ 7,3 m.	Eén verkeersstroom — geïsoleerde voertuigen kruisen elkaar of rijden in tegenovergestelde richting op vaste punten/in vaste zones. Dubbele verkeersstroom — 2 rijen voertuigen rijden gelijktijdig en ten minste 2 rijstroken breed (idealiter niet smaller dan 8,2 m). Projecten waarbij pechstroken als extra rijstrook worden gebruikt, zijn uitgesloten.
2	Wegtypes	Type X — geschikt voor alle weersomstandigheden, onderhouden weg, het hele jaar bruikbaar tot volledige capaciteit.	Type X geniet de voorkeur voor militaire bewegingen omdat waterdichte oppervlakken in het algemeen niet worden beïnvloed door neerslag of temperatuurveranderingen.

3	Brutogewicht wegen	130 t.	130 t heeft geen betrekking op het vrije verkeer van voertuigen met een brutogewicht van 130 t. Deze vereiste voor tweeërlei gebruik verwijst naar de capaciteit van wegoppervlakken om occasioneel te weerstaan aan bewegingen of vervoer van te zware militaire activa. De civiele bovengrens van 44 t (zoals vermeld in Richtlijn 96/53/EG van de Raad ([1])) moet dan ook volstaan voor occasionele verplaatsingen van vervoersmiddelen tot 130 t met een maximale aslast van 12,23 t/as. Dergelijke occasionele bewegingen (zowel militaire als civiele) vereisen hoogstwaarschijnlijk speciale vergunningen of ontheffingen en passende risicobeperkende maatregelen, die bij wijze van uitzondering door de lidstaten worden vastgesteld.
4	Brutogewichten bruggen	130 t.	130 t verwijst niet naar het vrije verkeer van voertuigen met een brutogewicht van 130 t. Deze vereiste voor tweeërlei gebruik verwijst naar de geschiktheid van bruggen voor occasionele bewegingen of occasioneel vervoer van te zware militaire activa. Dergelijke occasionele bewegingen (zowel militaire als civiele) vereisen hoogstwaarschijnlijk speciale vergunningen of ontheffingen en passende risicobeperkende maatregelen, die bij wijze van uitzondering door de lidstaten worden vastgesteld. Bruggen moeten een brutogewicht van 130 t met een maximale aslast van 12,23 t/as kunnen dragen (Richtlijn 96/53/EG staat een maximale aslast van 11,5 t/as toe, met uitzondering van Frankrijk, waar de maximale aslast 13 t/as bedraagt). Als één voertuig 130 t weegt, worden passende risicobeperkende maatregelen toegepast, zoals aangepaste snelheid en afstand tot andere voertuigen, en wordt het verkeer over de brug, indien nodig, beperkt tot één enkele stroom. Bruggen zijn ontworpen om op elke rijstrook over hun volledige lengte bestand te zijn tegen volledig beladen voertuigen. Als een brug meerdere vrachtwagens met een gewicht van 44 t tegelijk kan dragen, moet ze dus ook in staat zijn occasioneel een totaal brutogewicht van 130 t te dragen, op voorwaarde dat de passende risicobeperkende maatregelen zoals aangepaste snelheid, afstand tussen de voertuigen en afstand tussen de assen van de voertuigen in acht worden genomen.

5	Maximale hoogte van de lading	4,5 m. Bij het plannen van routes moet rekening worden gehouden met tunnelbeperkingen, met name voor flatbedvoertuigen, aanhangwagens en gevaarlijke goederen. Elk land moet bepalen of en waar 4,5 m van toepassing is.	Dit omvat de combinatie van de hoogte van het laaddek en de hoogte van de lading, plus een veiligheidsmarge boven de lading. Richtlijn 96/53/EG staat een voertuighoogte van maximaal 4 m toe. 4,5 m is mogelijk wanneer een vergunning voor uitzonderlijk vervoer wordt verkregen (4,35 m vervoershoogte + 0,15 m voor vering- en voertuigbewegingen)
6	Maximale breedte van de lading	4,5 m.	Zoals aangegeven in Richtlijn 96/53/EG bedraagt de maximaal toegestane breedte van een voertuig 2,55 m. Bij militair vervoer hebben wielvoertuigen gewoonlijk 3,5 m nodig en rupsvoertuigen 4,5 m. Dergelijke occasionele bewegingen (zowel militaire als civiele) vereisen hoogstwaarschijnlijk speciale vergunningen of ontheffingen en passende risicobeperkende maatregelen, die bij wijze van uitzondering door de lidstaten worden vastgesteld.
7	Maximale lengte van de lading	van 18,75 m tot 27,5 m.	De maximale lengte van het voertuig bedraagt 18,75 m; deze kan worden verhoogd tot 25,03 m als het ontwerp van de infrastructuur dit toelaat. Langere voertuigen kunnen worden toegestaan als ze een vergunning voor uitzonderlijk vervoer krijgen. Vracht met een gewicht van meer dan 130 ton is in het algemeen een combinatie van een trekker met 8 wielen x 4 assen + een aanhangwagen met 8 assen. In de meeste gevallen volstaat een traditionele oplegger met 8 assen voor tweeërlei gebruik. Wanneer echter om praktische redenen (bv. de vrije hoogte van een brug) een dieplader vereist is, is dit noodzakelijkerwijs een 3-bed-5-dieplader, met een lengte van ongeveer 22,5 m. Gekoppeld aan een trekker met 8 banden en 4 assen bedraagt de totale lengte van de combinatie ongeveer 27 m. Het gebruik van diepladers heeft voordelen voor tot bruggen en viaducten: de asbelasting van een langer voertuig is over een groter oppervlak verdeeld, waardoor de puntbelasting op bruggen en viaducten kleiner is. De meeste lidstaten aanvaarden al voertuigen van 27,5 m in het kader van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer die zij afgeven.
8	Draaicirkel voor het vervoer van zware apparatuur	van 12,5 m tot hoogstens 15,5 m. Moet worden vastgesteld in elke lidstaat.	Richtlijn 96/53/EG schrijft voor dat wegvoertuigen in staat moeten zijn een cirkel te beschrijven met een uitwendige straal van 12,50 m.

([1]) Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

Tabel 5

Waterwegen

Nr.	Eisen voor tweeërlei gebruik	Waarde voor tweeërlei gebruik	Opmerking
1	Sluizen	Overeenkomstig de "Blue Book"-normen van de UNECE ([1])	
2	Diepgang	Overeenkomstig de "Blue Book"-normen van de UNECE ([2])	
3	Aanlegplaats	2	Aantal aanlegplaatsen.
4	Loscapaciteit	2 schepen tegelijkertijd	
5	Hoogte onder bruggen	3,5 m	Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1315/2013.

([1]) Inventory of main standards and parameters of the E waterway network "Blue Book" (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.), Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. De eis inzake tweeërlei gebruik moet in samenhang met dit document worden gelezen.
([2]) Ibidem

Tabel 6

Uitrusting voor multimodale goederenafhandeling (weg, spoor, zeevaart en binnenwateren)

Nr.	Eisen voor tweeërlei gebruik	Waarde voor tweeërlei gebruik	Opmerking
1	Verbinding tussen knooppunten	Vereist voor zeehavens/luchthavens/ binnenwateren/spooraansluitingen/ hoofdwegen, indien van toepassing met inbegrip van crossdecking-laadpunten die meerdere multimodale vervoersmiddelen kunnen bedienen	
2	Laadplatforms en afhandelingsapparatuur/ parkeercapaciteit	Voldoende aantal (vaste) laadplatforms die 100 t goederen en voertuigen tot 120 t kunnen dragen, met inbegrip van gevechtstanks met een maximale asbelasting van 12,23 t/as (weg) en minstens 22,5 t/as (spoor). Specifieke afhandelingsapparatuur voor verbindingen met multimodale knooppunten (spoor, lucht, zeehaven (LoLo/RoRo) en binnenwateren). Parkeercapaciteit die geschikt is als tijdelijke wachtplaats voor rollend materieel en algemene vracht. Acties in verband met vaste infrastructuur in multimodale faciliteiten voor goederenafhandeling, ter ondersteuning van bewegingen van activa over de weg, het spoor, de zee en de binnenwateren.	Geschikt voor goederencontainers die voldoen aan de definitie van ISO-norm 1496-1:2013 Series 1. Vrachtwagenplatforms moeten containers, zware apparatuur en stukgoederen kunnen verwerken. Gebouwen, opslag- en pakhuisfaciliteiten, kranen, transportbanden en andere voorzieningen voor het verplaatsen van vracht, en mobiele activa zoals locomotieven zijn uitgesloten. De acties mogen geen selectief voordeel opleveren voor een specifieke exploitant of groep van exploitanten en moeten toegankelijk zijn op niet-discriminerende basis.

Tabel 7

Cyberbeveiliging

Nr.	Eisen voor tweeërlei gebruik	Waarde voor tweeërlei gebruik	Opmerking
1	Cyberbeveiliging	Cyberbeveiligingsapparatuur, -oplossingen en -systemen die rechtstreeks verband houden met projectvoorstellen op het gebied van de veerkracht van infrastructuur voor tweeërlei gebruik, voor zover van toepassing.	