



EUROPESE
COMMISSIE

HOGE VERTEGENWOORDIGER
VAN DE UNIE VOOR
BUITENLANDSE ZAKEN
EN VEILIGHEIDSBELEID

Brussel, 20.3.2025
JOIN(2025) 11 final

GEZAMENLIJK VERSLAG AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitvoering van het actieplan voor militaire mobiliteit

GEZAMENLIJK VERSLAG AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitvoering van het actieplan voor militaire mobiliteit

I — INLEIDING

1. Militaire mobiliteit zorgt voor een snelle en naadloze verplaatsing van militair personeel en materieel — binnen de EU en daarbuiten. Het is van vitaal belang voor de veiligheid en defensie van de EU, op zowel korte als lange termijn. De Russische invasie van Oekraïne benadrukt eens te meer het belang van militaire mobiliteit in tijden van crisis. De Russische invasie toont ook aan hoe cruciaal het is de procedures voor het verplaatsen van militaire middelen en uitrusting te vereenvoudigen en te harmoniseren om snel en op grote schaal te kunnen reageren op crises aan de buitengrenzen van de EU en daarbuiten. Militaire mobiliteit is een van de prioriteiten van het geactualiseerde vermogensontwikkelingsplan (CDP) voor 2023, dat in november 2023 door de lidstaten werd goedgekeurd. In het CDP werd gewezen op de dringende noodzaak om de militaire mobiliteit van de strijdkrachten van de lidstaten, binnen en buiten de EU, aanzienlijk te verbeteren, onder meer door de nadruk te leggen op het versterken van de vervoersinfrastructuur voor tweeeërlei gebruik in het gehele trans-Europese vervoersnetwerk.
2. Het EU-actieplan voor militaire mobiliteit 2.0¹ biedt een uitgebreid kader om een goed verbonden netwerk voor militaire mobiliteit te ontwikkelen, met kortere reactietijden en bekwame, veilige, duurzame en veerkrachtige vervoersinfrastructuur en -capaciteiten. Uit de strategie voor de Europese defensie-industrie van maart 2024 blijkt dat de resterende knelpunten voor een snelle, efficiënte en ongehinderde verplaatsing van militaire uitrusting en vermogens moeten worden aangepakt door middel van verdere investeringen in militaire mobiliteit.
3. De tweede toezegging inzake militaire mobiliteit 2024, die de lidstaten in mei 2024² door middel van de conclusies van de Raad over veiligheid en defensie hebben aangenomen, vormt een aanvulling op en een versterking van het actieplan voor militaire mobiliteit 2.0. In het kader van de geactualiseerde toezegging van de Raad zullen de lidstaten vóór eind 2026 13 concrete toezeggingen nakomen, onder meer door prioriteit te geven aan investeringen in vervoersinfrastructuur die militaire verplaatsingen ten goede komen, het verlenen van vergunningen voor grensoverschrijdende verplaatsingen te versnellen en de samenwerking tussen de EU en de NAVO te versterken.
4. In dit tweede voortgangsverslag over het EU-actieplan voor militaire mobiliteit 2.0 komen de lopende werkzaamheden aan bod waarmee de verschillende instellingen, organen en agentschappen van de Unie de vastgestelde acties op de belangrijkste prioriteitsgebieden van het actieplan uitvoeren. Waar nodig wordt ook ingegaan op de vooruitgang die sinds het laatste voortgangsverslag van november 2023³ op de verschillende gebieden is geboekt.
5. Het actieplan voorziet in een strategische aanpak die erop gericht is een breed scala aan belanghebbenden, ook de lidstaten, op doeltreffende wijze bij het proces te betrekken. Het

¹ [Actieplan voor militaire mobiliteit 2.0.pdf \(europa.eu\)](#).

² [Conclusies van de Raad over de veiligheid en defensie van de EU, 27 mei 2024](#).

³ Gezamenlijk verslag aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering van het actieplan voor militaire mobiliteit van november 2022 tot en met oktober 2023 — JOIN(2023) 37, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0037>.

vergemakkelijkt zo de samenhang en verbanden tussen de activiteiten van de lidstaten — onder meer via de relevante PESCO-projecten, met name op het gebied van militaire mobiliteit en logistieke knooppunten⁴ — en de werkterreinen op EU-niveau wat alle onderwerpen betreft. Er vinden nog steeds jaarlijkse evenementen over militaire mobiliteit plaats, zoals uiteengezet in het actieplan. Van 22 tot en met 23 februari 2024 vond in Gent het tweede jaarlijkse evenement plaats onder auspiciën van het Belgische voorzitterschap van de Raad, waarbij deskundigen van EU-instellingen en lidstaten, relevante PESCO-projecten en partners als de NAVO werden samengebracht.

II — MULTIMODALE CORRIDORS EN LOGISTIEKE KNOOPPUNTEN

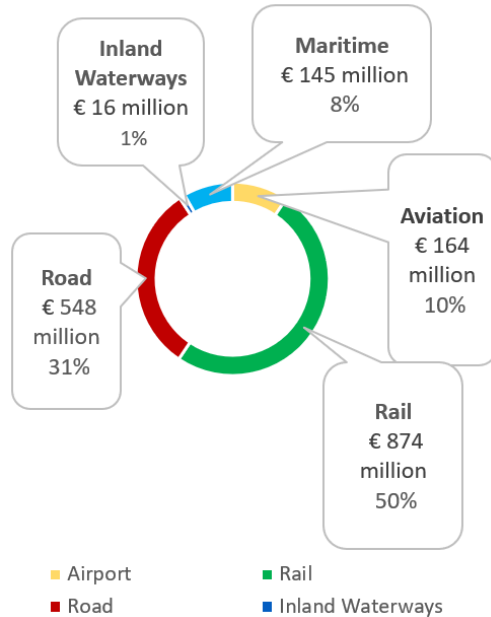
A. Financiering voor infrastructuur voor tweërlei gebruik

6. In het kader van het meerjarig financieel kader (MFK) 2021-2027 werd een begroting van ongeveer 1,7 miljard EUR toegewezen (75 % minder dan de 6,5 miljard EUR die de Commissie aanvankelijk had voorgesteld) voor de medefinanciering van vervoersinfrastructuur voor tweërlei gebruik via de Connecting Europe Facility (CEF). Aanvankelijk was het de bedoeling dat de Commissie jaarlijkse oproepen tot het indienen van projectvoorstellen in het kader van de aan militaire mobiliteit toegewezen CEF-middelen zou publiceren met een indicatieve begroting van 330 miljoen EUR.
7. De eerste van drie oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van deze specifieke middelen die worden toegewezen aan militaire mobiliteit vond plaats in 2021 en de derde oproep tot het indienen van voorstellen dateert van mei 2023. In het kader van deze oproep werd medefinanciering door de EU voor een bedrag van 807 miljoen EUR toegewezen aan 38 projecten in 18 lidstaten⁵. De specifieke middelen voor militaire mobiliteit in het kader van de CEF zijn uitgeput.
8. In totaal is in het kader van de CEF-medefinanciering 1,76 miljard EUR toegekend aan 95 projecten in 21 lidstaten. De figuren 1 en 2 geven een volledig overzicht van de projecten die zijn geselecteerd in het kader van de drie oproepen, de verdeling van de financiering per vervoerswijze en de locatie in de EU.

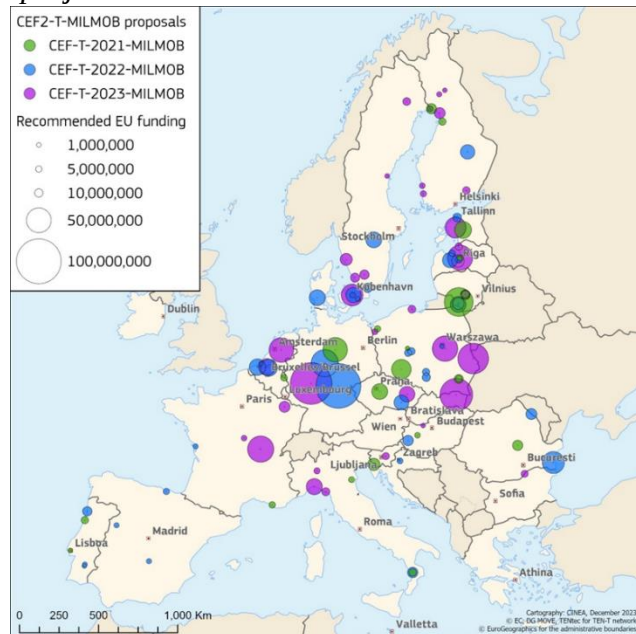
⁴ Netwerk van logistieke centra in Europa en ondersteuning van operaties.

⁵ “Commission Implementing Decision of 7.3.2024 on the selection of Military Mobility projects following the 2023 call for proposals for grants under the Connecting Europe Facility — Transport sector pursuant to Implementing Decision C(2023) 4886, (C(2024) 1421 final)” (Uitvoeringsbesluit van de Commissie van 7.3.2024 betreffende de selectie van projecten voor militaire mobiliteit naar aanleiding van de oproep tot het indienen van voorstellen van 2023 voor subsidies in het kader van de Connecting Europe Facility — Vervoerssector op grond van Uitvoeringsbesluit C(2023) 4886, (C(2024) 1421 final); een volledig overzicht van de geselecteerde projecten is beschikbaar via [deze link](#).

Figuur 1: CEF-financiering voor militaire mobiliteit per vervoerswijze



Figuur 2: Geografische spreiding van CEF-projecten voor militaire mobiliteit



9. In de huidige MFK-periode kunnen vervoersinfrastructuurprojecten financiering ontvangen via de CEF-middelen van het algemene budget en het cohesiebudget. In de oproepen van 24 september 2024 zullen projecten voor tweërlei gebruik prioriteit krijgen in de evaluatiefase. In overeenstemming met de hernieuwde toezegging inzake militaire mobiliteit 2024 moedigt de Commissie de lidstaten en projectpromotoren dan ook actief aan om projectvoorstellen in te dienen die niet alleen ten goede komen aan civiel gebruik, maar ook aan militaire mobiliteit.
10. In het kader van het project voor militaire mobiliteit kunnen promotoren nog steeds in aanmerking komen voor leningen in het kader van het fonds voor het “strategisch Europees veiligheidsinitiatief PLUS” van de Europese Investeringsbank. In 2024 heeft de bank haar vereisten voor “tweërlei gebruik” voor leningen verruimd, zodat meer investeringen in veiligheid en defensie in aanmerking komen voor financiering, ook op het gebied van militaire mobiliteit. De bank heeft belangstelling getoond voor het gebruik van de prioritaire militaire mobiliteitscorridors van de Commissie (zie overweging 16) als een solide basis voor het selecteren en prioriteren van investeringen in vervoersinfrastructuur voor militaire mobiliteit.

B. Herziening van de verordening inzake trans-Europese vervoersnetwerken

11. Op 14 december 2021 diende de Commissie haar voorstel tot herziening van de verordening inzake trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T)⁶ in. Op 27 juli 2022 diende de Commissie een gewijzigd voorstel in waarin rekening wordt gehouden met de gewijzigde geopolitieke situatie⁷. Na onderhandelingen tussen de Raad en het Europees

⁶ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (COM(2021) 812 final).

⁷ Gewijzigd voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening

Parlement volgens de gewone wetgevingsprocedure werd het gewijzigde voorstel uiteindelijk op 13 juni 2024 aangenomen en trad de verordening op 18 juli 2024 in werking⁸.

12. De verordening bevat vier belangrijke elementen ter ondersteuning van militaire mobiliteit binnen en buiten de EU. Ten eerste wordt het concept van een vervoersnetwerk voor militaire mobiliteit in het EU-recht verankerd; ten tweede wordt de Commissie door middel van het nieuwe artikel 48 over militaire mobiliteit opgedragen prioritaire militaire mobiliteitscorridors vast te stellen; ten derde worden de eerste stappen gezet om het TEN-T uit te bouwen tot een grotendeels voor tweërlei gebruik geschikt netwerk van vervoersinfrastructuur, met name door de lidstaten te verplichten rekening te houden met de behoeften op het gebied van militaire mobiliteit bij de aanleg of verbetering van infrastructuur op het TEN-T; en ten vierde worden verscheidene eisen op het gebied van vervoersinfrastructuur versterkt en afgestemd op de militaire eisen, met name voor het spoor; en in sommige gevallen weerspiegelen de geactualiseerde kaarten ook de militaire behoeften, in het bijzonder met uitbreidingen naar de buurlanden Oekraïne en Moldavië.

C. Infrastructuurplanning op lange termijn voor op korte termijn geplande grootschalige verplaatsingen van militaire troepen

13. Overeenkomstig het actieplan voor militaire mobiliteit 2.0 hebben de betrokken diensten van de Commissie en de EDEO, samen met de lidstaten en na overleg met de NAVO, een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om voor op korte termijn geplande grootschalige verplaatsingen de brandstofbestendigheid, de infrastructuurplanning op lange termijn en het optimale gebruik van deze infrastructuur te verbeteren (de “studie”). Deze oproep tot actie was gebaseerd op de lessen die zijn getrokken uit de eerste oproepen tot het indienen van voorstellen voor infrastructuurprojecten in het kader van aan militaire mobiliteit toegewezen CEF-middelen. Hoewel de financiering van projecten via de CEF belangrijke verbeteringen had opgeleverd (zie punt 6 en volgende), zou een meer strategische aanpak bijdragen tot de opbouw van een beter gestructureerd en coherenter netwerk voor militaire mobiliteit.
14. In een informeel document van juni 2023, dat aanvankelijk in 2023 werd voorgelegd aan zowel het Militair Comité van de Europese Unie als de Politiek-militaire Groep en in februari 2024 aan het Politiek en Veiligheidscomité, zetten de diensten van de Commissie en de EDEO een aanpak in drie stappen uiteen om de studie te voltooien: i) de eerste stap behelst het vaststellen van de belangrijkste corridors voor op korte termijn geplande grootschalige verplaatsingen van militair personeel en materieel in geval van een crisis of conflict of voor militaire oefeningen; ii) de tweede stap omvat het vaststellen van hiaten in de infrastructuur op de belangrijkste corridors die als prioritair zijn gedefinieerd voor militaire verplaatsingen; en iii) in de derde stap moeten acties worden geïdentificeerd om de hiaten weg te werken en ervoor te zorgen dat militair personeel en materieel vlot kunnen worden verplaatst voor militaire doeleinden.

(EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (COM(2022) 384 final).

⁸ Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (Voor de EER relevante tekst), PB L 2024/1679 van 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>

15. In oktober 2023 en juli 2024 hield de Commissie samen met de Militaire Staf van de EU die de EDEO vertegenwoordigt, twee vergaderingen met de lidstaten, telkens gevolgd door overleg met de NAVO, in het bijzonder met het Joint Support Enablement Command in Ulm, Duitsland. Op basis hiervan hebben de diensten van de Commissie en de EDEO de laatste hand gelegd aan de vaststelling van prioritaire militaire mobiliteitscorridors (de eerste stap van de studie), zijn zij begonnen met het in kaart brengen van de hiaten in de infrastructuur (de tweede stap van de studie) en het berekenen van de investeringsbehoeften om die hiaten te beperken (derde stap van de studie).
16. De vier prioritaire militaire mobiliteitscorridors⁹ zijn in oktober 2024 voorgelegd aan en vervolgens bekrachtigd door het Militair Comité van de EU. Deze nieuwe prioritaire corridors zijn opgenomen in de herziene bijlage II bij de militaire eisen, die de Raad op 17 maart heeft aangenomen. De corridors komen de sturing en prioritering van toekomstige investeringen in het netwerk voor militaire mobiliteit op zowel EU- als nationaal niveau ten goede. De Europese Investeringsbank zal de studie tevens als uitgangspunt gebruiken om (in nauwe samenwerking met de Commissie) projecten voor tweeeërlei gebruik met een hoge toegevoegde waarde voor defensie vast te stellen. De lopende beoordeling van de investeringsbehoeften zal dienen als belangrijk referentiepunt voor de besprekingen over het volgende MFK.

D. Militaire eisen

17. Om de normen van het TEN-T-netwerk en het militaire vervoersnetwerk van de EU verder op elkaar af te stemmen, heeft de Raad op 23 oktober 2023 de herziene militaire eisen aangenomen, met inbegrip van bijlage II, “Multimodale vervoerscorridors”. Het herzieningsproces omvatte overleg met de NAVO. De uitgebreide reikwijdte van militaire eisen omvat: i) logistieke knooppunten; ii) de infrastructuur voor de brandstoftoeleveringsketen; iii) lessen die zijn getrokken uit de aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne; en iv) militaire criteria voor de evaluatie van projectvoorstellen voor infrastructuur voor tweeeërlei gebruik.
18. Als gevolg van de in punt 13 bedoelde studie over prioritaire militaire mobiliteitscorridors moest bijlage II bij de militaire eisen voor militaire mobiliteit verder worden geactualiseerd, en wel om twee redenen: de in de studie vastgestelde prioritaire militaire mobiliteitscorridors moesten erin worden opgenomen, en er moest voor worden gezorgd dat de vervoersinfrastructuur langs deze vastgestelde corridors de status “tweeeërlei gebruik” (TEN-T/militair) heeft, indien nodig. De nieuwe herziening van bijlage II is in oktober 2024 van start gegaan en op 17 maart 2025 door de Raad goedgekeurd.
19. In de Coördinatiegroep olie bespraken de diensten van de Commissie, de Militaire Staf van de EU en de lidstaten hoe de olie-infrastructuur de militaire mobiliteit kan ondersteunen. De lidstaten wisselden nationale praktijken uit en brachten mogelijke knelpunten in de logistiek voor militaire brandstoffen langs de militaire corridors in kaart. De diensten van de Commissie zonden de lidstaten een vragenlijst over dit onderwerp toe. Haar analyse van de antwoorden zal worden gebruikt als uitgangspunt voor verdere besprekingen over de wijze waarop de bestaande olie-infrastructuur (bv. strategische olievoorraden) de militaire mobiliteit kan ondersteunen.

⁹ De noordelijke, de centraal-noordelijke, de centraal-zuidelijke en de oostelijke corridor.

20. In de specificaties voor de infrastructuur voor de brandstoftoeleveringsketen in de militaire eisen voor militaire mobiliteit, binnen en buiten de EU, worden tevens toekomstbestendige concepten voor alternatieve brandstoffen vastgesteld. In de context van de wereldwijde energietransitie moeten deze alternatieve brandstofconcepten de externe afhankelijkheid van de strijdkrachten van de EU ten aanzien van leveranciers van fossiele brandstoffen verminderen. Deze concepten werden besproken tijdens bijeenkomsten van medewerkers over militaire mobiliteit die de diensten van de Commissie en de Militaire Staf van de EU met de NAVO hebben gehouden. Het onderwerp werd ook besproken tijdens een EU-NAVO-workshop inzake klimaat en veiligheid over de energietransitie. Tijdens deze besprekingen werd erop gewezen dat het van groot belang is veilige Europese toeleveringsketens voor alternatieve brandstoffen en de bijbehorende, voor deze alternatieve brandstoffen vereiste technologische en industriële basis te ontwikkelen.

E. Toegang tot het luchtruim en luchtvaartnavigatiediensten en andere vervoerswijzen

21. Toezegging nr. 5 van de toezegging inzake militaire mobiliteit 2024 beoogt te “zorgen voor prioritaire toegang van de strijdkrachten tot de nodige vervoerswijzen, -netwerken en -middelen, met inbegrip van het vereiste luchtruim, ook via het regelgevingskader van de EU, ter ondersteuning van nationale inspanningen, met name in tijden van crisis en conflict en waar mogelijk reeds in vreedstijd, met volledige eerbiediging van de soevereiniteit van de EU-lidstaten over hun nationale grondgebied en de nationale besluitvormingsprocessen met betrekking tot militaire verplaatsingen”. De EU-instellingen hebben zich ingezet om de uitvoering van deze toezegging te faciliteren.
22. Ten eerste hebben het Europees Defensieagentschap (EDA) en de betrokken diensten van de Commissie hun samenwerking voortgezet om de toegang tot het luchtruim en luchtvaartnavigatiediensten voor de civiele en militaire luchtvaart te waarborgen als onderdeel van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES) en het daarmee verband houdende project voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer (SESAR), in coördinatie met de Gemeenschappelijke Onderneming SESAR en de Sesar-uitrolbeheerder. Een gebrekkige interoperabiliteit tussen militaire en civiele systemen vormt een bedreiging voor de toegang door de strijdkrachten tot het luchtruim en het gebruik van luchtvaartnavigatiediensten. In sommige gevallen kan dit ook een uitdaging vormen wanneer de strijdkrachten diensten verlenen aan civiele gebruikers. Toenemende problemen met storingen en spoofing hebben ook duidelijk gemaakt dat er behoefte is aan een veerkrachtig minimaal operationeel netwerk van grondsystemen voor communicatie, navigatie en controle (CNS) als back-up in het geval van ontwrichtende gebeurtenissen, om militaire mobiliteit door de lucht 24 uur per dag en 7 dagen per week te waarborgen. De luchtvaart en het luchtverkeersbeheer zijn opgenomen in het initiatief voor militaire mobiliteit (zoals blijkt uit de vorige actualisering van de militaire eisen¹⁰), als erkenning van het belang ervan voor het wegwerken van hiaten in de interoperabiliteit en voor het waarborgen van de veerkracht van de luchtverkeersbeheerdiensten/CNS-diensten. Op grond van de uitvoeringsverordening inzake eisen voor tweërlei gebruik¹¹ kon de militaire

¹⁰ Herziene bijlage II bij de militaire eisen voor militaire mobiliteit binnen en buiten de EU (ST 11373/19) van 27 maart 2023.

¹¹ 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 tweërlei gebruik overeenkomstig Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad (C(2021) 5859, PB L 288 van 11.8.2021, blz. 37).

luchtvaartgemeenschap deelnemen aan oproepen tot het indienen van voorstellen in het kader van de CEF voor militaire mobiliteit (in 2024 werd financiering toegekend aan twee projecten in verband met luchthavens).

23. Het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) heeft ook vooruitgang geboekt bij de verbetering van de uitwisselbaarheid van (reserve)onderdelen tussen de civiele en de militaire luchtvaartsector. Er zal een certificeringsmemorandum worden opgesteld om de voorwaarden te verduidelijken en de toekomstige certificering voor tweërlei gebruik van het onderhoud van vliegtuigonderdelen en -apparatuur te vergemakkelijken. De certificering op defensiegebied valt echter onder de uitsluitende bevoegdheid van de lidstaten en de nationale autoriteiten van de lidstaten houden toezicht op de respectieve certificeringsvereisten. De civiel-militaire samenwerking is gericht op de integratie van het luchtverkeersbeheer. Vanuit het oogpunt van certificering zit het EDA het Military Airworthiness Authorities Forum voor, dat de Europese militaire luchtwaardigheidsvoorschriften opstelt. De nationale militaire luchtwaardigheidsautoriteiten van de lidstaten gebruiken deze militaire luchtwaardigheidsvoorschriften voor hun regelgeving. Bij het opstellen van de Europese militaire luchtwaardigheidsvoorschriften, op basis van de samenwerkingsovereenkomst en het daaropvolgende voortgezette werkprogramma tussen het EDA en het EASA, wordt de meest recente EASA-regelgeving in acht genomen. Hetzelfde beginsel zal worden toegepast op de militaire luchtwaardigheid en de certificering van onbemande luchtvaartuigsystemen, waar van toepassing, om de verschillen in nationale regelgeving tussen de lidstaten en de verschillen tussen Europese programma's zoveel mogelijk te beperken.
24. Tot slot heeft DG MOVE in juli 2023 een herziening van de verordening spoorwegcapaciteit ingediend¹², die de EU-regels voor spoorweginfrastructuurcapaciteit en verkeersbeheer harmoniseert, rekening houdend met de behoeften van de ministeries van Defensie die via het EDA zijn ontvangen. De voorgestelde herziening bevat een nieuwe bepaling op grond waarvan de toegangsrechten voor het spoor zonder compensatie kunnen worden geannuleerd in het geval van een crisisverzoek op het laatste moment door de strijdkrachten. Soortgelijke uitzonderingen zijn voorzien voor oefeningen waarbij crisissituaties worden gesimuleerd. Na de goedkeuring door het Europees Parlement van zijn verslag op 12 maart 2024 en de vaststelling door de Raad van zijn algemene oriëntatie op 18 juni 2024, is de eerste dialoogbijeenkomst gehouden op 19 november 2024.

III — REGELGEVENDE STEUNMAATREGELEN

A. Vergunningen voor grensoverschrijdende verplaatsingen

25. De EDA-programmaregeling categorie A “Optimalisering van vergunningsprocedures voor grensoverschrijdende verplaatsingen in Europa” om de procedures voor militaire mobiliteit in heel Europa te vereenvoudigen en te harmoniseren, vordert goed. Tot op heden hebben 27 bijdragende lidstaten, waaronder Noorwegen, de programmaregeling voor vergunningen voor grensoverschrijdende verplaatsingen ondertekend. De technische

¹² COM(2023) 443/2; voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het gebruik van spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010; [hier](#) te raadplegen.

regelingen voor verplaatsingen door de lucht resp. verplaatsingen over land zijn ondertekend door respectievelijk 26 en 25 bijdragende lidstaten (waaronder Noorwegen). Door middel van recente actualiseringen van de formulieren voor de technische regeling voor verplaatsingen over land is de procedure voor het verkrijgen van de jaarlijkse diplomatieke toestemmingen verder gestroomlijnd. De onderhandelingen over de technische regeling voor verplaatsingen over zee bevinden zich in een vergevorderd stadium. Hiermee zal ook een wijziging van de programmaregeling in gang worden gezet.

26. Ter ondersteuning van de uitvoering van de ondertekende technische regelingen heeft het EDA een matrix voor de monitoring van de uitvoering ontwikkeld, waarmee de voortgang van de uitvoering van de verschillende activiteiten in het kader van de technische regelingen kan worden gemonitord. Bovendien zal het netwerk van nationale contactpunten voor militaire mobiliteit waardevolle feedback van de lidstaten opleveren met het oog op toekomstige wijzigingen. Het EDA zal samenwerken met de lidstaten om de volledige uitvoering van de technische regelingen te vergemakkelijken en het voor de jaarlijkse toestemmingen ontwikkelde model voor technische regelingen voor verplaatsingen over land te testen.
27. Wat het gebruik van technische regelingen inzake grensoverschrijdende vergunningen betreft, coördineren de lidstaten hun nationale inspanningen op strategisch niveau via het PESCO-project inzake militaire mobiliteit. Dit heeft geleid tot de oprichting van een nationaal netwerk van contactpunten, dat naar verwachting de voornaamste gebruiker zal zijn van de technische regelingen inzake vergunningen voor grensoverschrijdende verplaatsingen van het EDA.
28. Op basis van de eerste beraadslagingen met de coördinerende lidstaten van de twee PESCO-projecten, “Militaire mobiliteit” en “Netwerk van logistieke knooppunten”, heeft het EDA eind 2023 samen met de Commissie een concept ontwikkeld om synergieën tussen beide projecten tot stand te brengen. Dit concept maakt gebruik van de TENtec-viewer om de hiaten in — en de behoeften van — logistieke knooppunten langs militaire corridors in Europa te signaleren. Op basis van deze resultaten moeten in het kader van het PESCO-project “Netwerk van logistieke knooppunten” aanvullende — mogelijk tijdelijke — logistieke knooppunten worden opgezet ter ondersteuning van militaire verplaatsingen via deze corridors. In beide PESCO-projecten wordt rekening gehouden met het voorstel van het EDA.
29. In januari 2024 ondertekenden drie¹³ lidstaten, in nauwe samenwerking met de NAVO, een intentieverklaring voor een gemeenschappelijke corridor voor ondersteuning en instandhouding (ESN). Het doel hiervan is de doeltreffendere verplaatsing van militair personeel en militaire uitrusting van de Noordzeehavens naar de oostelijke flank van de NAVO mogelijk te maken. Het Duits-Nederlands bureau is bezig belemmeringen voor de snelle verplaatsing van troepen en militair materieel via deze ESN-corridor in kaart te brengen, onder meer door middel van liveoefeningen, en stelt oplossingen voor om deze belemmeringen aan te pakken, waaronder vereenvoudiging en harmonisatie van regels en wederzijdse erkenning van grensoverschrijdende procedures. Deze “militaire mobiliteitsgebieden” zullen dienen als model voor soortgelijke oplossingen op andere ESN-corridors. Tijdens de NAVO-top in Washington in juli 2024 zijn twee andere

¹³ Polen — Nederland — Duitsland.

overeenkomsten over militaire mobiliteitsgebieden¹⁴ ondertekend, en daarna zijn er nog drie andere ondertekend¹⁵. Al deze initiatieven en ideeën en de geboekte vooruitgang kwamen voort uit de diverse bijeenkomsten en evenementen waarbij belanghebbenden op het gebied van militaire mobiliteit van de EU en de lidstaten betrokken waren.

B. Digitalisering van logistieke processen

30. Er wordt verder gewerkt aan het project van het Europees Defensiefonds (EDF) voor een digitaal systeem voor de snelle en veilige uitwisseling van informatie over militaire mobiliteit (SDMMS). Het project ontvangt 9 miljoen EUR aan financiering van het EDF. Nederland heeft zich in 2024 aangesloten bij het door Estland geleide project, waaraan reeds ondernemingen uit negen lidstaten¹⁶ plus Noorwegen deelnemen. Slowakije voert momenteel gesprekken over mogelijke toetreding, terwijl Estland bereid is meer landen bij het project te betrekken, wat zeer gunstig zou zijn voor het SDMMS.
31. De totale duur van het project bedroeg aanvankelijk dertig maanden, van 1 januari 2023 tot en met 31 mei 2025. Door vertraging bij de ondertekening van het memorandum van overeenstemming zal het systeem niet medio 2025 beschikbaar zijn, zoals oorspronkelijk gepland. Het project zal naar verwachting eind 2025 zijn afgerond en zal de rechtstreekse en veilige uitwisseling van informatie vergemakkelijken tussen de deelnemende regeringen die militaire verplaatsingen aanvragen en goedkeuren.

C. Douane

32. In maart 2024 hebben het EDA en de bijdragende lidstaten met advies van de Commissie een beoordeling van de behoeften, baten en risico's voor de ontwikkeling van een militair douanesysteem uitgevoerd. Als tweede fase van de EDA-programmaregeling inzake de harmonisering van militaire eisen met betrekking tot douane heeft het EDA een studie aangevat om de technische specificaties en vereisten voor de digitalisering van militaire douaneprocessen vast te stellen. In de studie wordt het gebruik besproken van elektronische gegevensverwerking om de efficiënte uitwisseling van informatie tussen strijdkrachten en douaneautoriteiten te vergemakkelijken. De bevindingen van deze studie zullen in combinatie met de resultaten van het SDMMS-project door het EDA en de bijdragende lidstaten worden beoordeeld. Daarnaast gaat het EDA samen met de NAVO na of het mogelijk is om NAVO-formulier 302 te digitaliseren en in het militaire douanesysteem op te nemen. De Commissie wacht op de eerste tastbare resultaten met betrekking tot een dergelijk systeem. Vervolgens zal de Commissie beoordelen of het nodig is wetswijzigingen in de EU-douanewetgeving voor te bereiden die een rechtskader zouden bieden voor het gebruik door de lidstaten van een gedigitaliseerd EU-formulier 302.

D. Verbeterde logistiek

33. In september 2024 werd de tweede studie gepresenteerd, waarin werd voorgesteld hoe de verschillende IT-toepassingen van de lidstaten voor militaire logistiek kunnen worden aangesloten op een gefedereerd logistiek communicatienetwerk om het uitwisselen en delen van logistieke gegevens tussen de deelnemers mogelijk te maken. In een

¹⁴ Italië — Albanië — Noord-Macedonië — Bulgarije — Roemenië en Griekenland — Bulgarije — Roemenië.

¹⁵ IJsland — Noorwegen — Zweden — Finland — Denemarken en Italië — Slovenië — Kroatië — Hongarije en Roemenië — Bulgarije — Turkije

¹⁶ Litouwen, Duitsland, Estland, Bulgarije, Polen, Luxemburg, Roemenië, Tsjechië en Letland.

vervolgstudie, die in 2025 van start zal gaan, zal een uitgebreide lijst worden opgesteld van IT-toepassingen die door commerciële logistieke ondernemingen worden gebruikt, en zal worden vastgesteld hoe hun IT-toepassingen in een breder gemeenschappelijk beveiligd netwerk kunnen worden geïntegreerd. Het project voor logistieke IT-systemen heeft niet tot doel de diverse in gebruik zijnde IT-toepassingen te vervangen. De strategische doelstelling is te voorzien in een architectuur om de diverse toepassingen met elkaar te verbinden en het mogelijk te maken toekomstige toepassingen in deze architectuur te integreren.

34. Wat het gebruik van additieve productie — beter bekend als 3D-printen in de context van militaire logistiek — betreft, heeft het in november 2023 opgezette categorie B-project van het EDA “Additieve productie voor logistieke ondersteuning” tot doel gemeenschappelijke normen op te stellen en vast te leggen om de onderlinge uitwisselbaarheid van met additieve productie vervaardigde onderdelen mogelijk te maken. Ter ondersteuning van deze activiteiten heeft het EDA diverse studies uitgevoerd over juridische kwesties in verband met het beheer van additieve productie en de bijbehorende gegevens, die in de loop van 2024 zijn gepresenteerd. In 2025 zal het EDA een andere studie uitvoeren naar een geharmoniseerd opleidingsconcept op het gebied van additieve productie om interoperabiliteit bij de verlening van diensten en logistieke ondersteuning te waarborgen.

IV — WEERBAARHEID EN PARAATHEID

A. Strategische transportvermogens

35. Het EDA is verder blijven werken aan de ontwikkeling van de noodzakelijke zee- en luchtvervoers-/luchtbrugcapaciteit, in overeenstemming met het verslag uit 2020 over de gecoördineerde jaarlijkse evaluatie inzake defensie en in samenwerking met relevante PESCO-projecten. Het PESCO-project voor toekomstige tactische vracht van gemiddelde grootte (Future Mid-size Tactical Cargo) heeft twee documenten opgeleverd als leidraad voor industriële ontwikkeling en een studie die is gefinancierd in het kader van het EDF-werkprogramma voor 2022. In het kader van het PESCO-project voor strategisch luchttransport voor bovenmaatse vracht (Strategic Air Transport for Outsized Cargo) zijn de gemeenschappelijke vereisten op hoog niveau ontwikkeld, terwijl de oproep voor een studie op dit gebied in het kader van het EDF-werkprogramma voor 2023 in december 2024 zal worden uitgeschreven. Het PESCO-project voor de middelgrote helikopter van de volgende generatie (Next Generation Medium Helicopter) ging in juni 2023 van start en hiervoor wordt momenteel de input van de lidstaten voor hun toekomstplannen voor helikopters geanalyseerd, zowel wat het upgraden van de bestaande vloot als het ontwikkelen van nieuwe platforms betreft.
36. In 2025 zal het EDA twee studies opstarten: i) een studie om de huidige beschikbaarheid van nationale en commerciële spoorwegmiddelen die door de strijdkrachten worden gebruikt, te beoordelen en mogelijke behoeften aan gespecialiseerd spoorwegvervoer en dito spoorweginfrastructuur in kaart te brengen, en tegelijkertijd de nationale en EU-wetgeving te evalueren in het licht van de militaire behoeften; en ii) een studie om de essentiële infrastructuur voor de binnenvaart en de capaciteit voor militaire verplaatsingen te evalueren.

B. Bescherming tegen veiligheidsrisico's

37. Op verzoek van de Raad¹⁷ ontwikkelen de diensten van de Commissie, de Groep voor samenwerking op het gebied van netwerk- en informatiesystemen (NIS) en de EDEO risicoscenario's voor cyberbeveiliging. In juli 2024 publiceerde de groep een risicobeoordelingsverslag over de cyberweerbaarheid van de telecommunicatie- en de elektriciteitssector¹⁸ in de EU. Andere kritieke sectoren, zoals vervoer, zullen in toekomstige edities van deze activiteiten worden beoordeeld. Een weerbaar en robuust netwerk voor het delen van gegevens met een hoog niveau van cyberbeveiliging is nodig om doeltreffende uitwisseling van digitale gegevens tussen relevante civiele en militaire belanghebbenden en exploitanten te ondersteunen. Een dergelijk netwerk zou maximaal kunnen profiteren van EU-infrastructuur zoals het programma van de Unie voor beveiligde connectiviteit (IRIS²).
38. In januari 2024 diende de Commissie een voorstel in om de verordening buitenlandse directe investeringen (BDI-verordening)¹⁹ te herzien om de veiligheid en de openbare orde in de EU beter te beschermen door een betere screening van buitenlandse investeringen in de EU voor te stellen. In een veranderende geopolitieke context is het in het gezamenlijke belang van alle lidstaten om de doeltreffende screening te bevorderen van buitenlandse investeringen in EU-bedrijven die kritieke technologieën, infrastructuur of inputs leveren of gevoelige informatie bezitten, en waarvan de activiteiten van levensbelang zijn voor de veiligheid of de openbare orde op EU-niveau. Uit het oogpunt van militaire mobiliteit is het belangrijk dat de voorgestelde herziening van de BDI-verordening een duidelijke verwijzing naar het TEN-T bevat als een “project of programma van Uniebelang”, op grond waarvan de lidstaten of de Commissie moeten nagaan of het aannemelijk is dat daarmee verband houdende directe buitenlandse investeringen negatieve gevolgen zullen hebben voor het TEN-T om redenen van veiligheid of openbare orde. Dit zal de Commissie en de lidstaten in staat stellen potentiële risico's voor de veiligheid of de openbare orde als gevolg van een voorgestelde buitenlandse directe investering in belangrijke vervoersinfrastructuur van de EU beter in kaart te brengen, te beoordelen en te beperken.
39. In het kader van het overlegforum over duurzame energie in de defensie- en veiligheidssector (CF SEDSS) is verder onderzocht hoe het gebruik van hernieuwbare energiebronnen in het vervoer kan worden verhoogd. Hierbij wordt aandacht besteed aan de doelstellingen van de gezamenlijke mededeling over een nieuwe visie op het verband tussen klimaat en veiligheid, die in juni 2023 werd vastgesteld²⁰, waarin de EDEO, de diensten van de Commissie en het EDA is opgedragen manieren te analyseren om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen in militair vervoer te verminderen door de invoering van hernieuwbare energiebronnen en aanverwante technologieën te bevorderen. In de onderstaande punten worden vier voorbeelden van deze analysewerkzaamheden gegeven:

¹⁷ Conclusies van de Raad over de ontwikkeling van de cyberstrategie van de Europese Unie; ST09364/22, 23 mei 2022.

¹⁸ NIS-samenwerkingsgroep: EU cybersecurity risk evaluation and scenarios for the telecommunications and electricity sectors (Beoordeling van de cyberbeveiligingsrisico's en scenario's voor de telecommunicatie- en de elektriciteitssector in de EU), <https://ec.europa.eu/newsroom/dae/redirection/document/107357>.

¹⁹ Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de screening van buitenlandse investeringen in de Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2019/452 van het Europees Parlement en de Raad (COM(2024) 23 final); [hier](#) te raadplegen.

²⁰ Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement en de Raad: Een nieuwe visie op het verband tussen klimaat en veiligheid: Aanpak van de gevolgen van klimaatverandering en aantasting van het milieu voor vrede, veiligheid en defensie (JOIN(2023) 19 final).

- In verscheidene resultaten van fase III van het CF SEDSS (onderzoeksstudies, ideeën voor energieregelateerde defensieprojecten en de richtsnoeren voor de bevordering van duurzame energie) die in 2024 werden gepubliceerd, werd een reeks onderwerpen onderzocht. Daarbij ging het onder meer om alternatieven voor fossiele brandstoffen en succesvolle decarbonisatiepraktijken voor vervoer, militaire eisen voor op waterstof gebaseerde oplossingen voor zware militaire logistieke voertuigen en de gevolgen van de klimaatverandering en de transitie naar groene energie voor de veerkracht en energiezekerheid van defensieregelateerde kritieke energie-infrastructuur, met inbegrip van militaire vervoersinfrastructuur.
- In de studie in het kader van fase III van het CF SEDSS over de uitdagingen en kansen in verband met de decarbonisatie van de defensiesector werden alternatieven voor fossiele brandstoffen onderzocht die zijn ontwikkeld voor vervoer over de weg over korte en middellange afstand. Daarnaast werd gekeken naar het verzamelen en monitoren van gegevens voor al het energieverbruik, met inbegrip van vervoer (bv. voor het berekenen van het verbruik van hernieuwbare energie), en naar financieringsbronnen voor verbeterde mobiliteit en de daarmee samenhangende uitdagingen.
- In de studie over het vaststellen van de belangrijkste eisen voor een beslissingsondersteunend instrument voor de selectie van energieopslag voor binnenlandse defensie-installaties werden oplossingen verschaft voor manieren om geschikte technologieën voor energieopslag te koppelen aan uiteenlopende toepassingen, waaronder vervoer (zowel lichte voertuigen met een gewicht van minder dan 3 ton als zware voertuigen met een gewicht van meer dan 3 ton).
- Fase III van het CF SEDSS werd op 30 september 2024 afgerond, maar deze overwegingen zullen verder worden onderzocht in fase IV (1 oktober 2024 tot en met 30 september 2028).

V — PARTNERSCHAPPEN

A. EU-NAVO

40. De gestructureerde dialoog tussen de EU en de NAVO over militaire mobiliteit, die in november 2023 en juni 2024 werd gehouden, bracht de relevante medewerkers van beide organisaties bijeen. Het is een effectief kader om de meest recente ontwikkelingen te presenteren en ermee kennis te maken, en biedt tevens een gelegenheid om gebieden voor verdere samenwerking te verkennen, met het oog op coherentie en wederzijdse versterking. De NAVO nam in januari 2024 deel aan het EDA-symposium over militaire mobiliteit en NAVO-medewerkers woonden een EDA-vergadering bij over de digitalisering van het militaire douaneproces in verband met EU-NAVO-douaneformulier 302. Verder namen vertegenwoordigers van de NAVO deel aan het eerste jaarlijkse evenement over militaire mobiliteit in juni 2024 en woont het Joint Support Enablement Command van de NAVO op informele basis relevante bijeenkomsten van het PESCO-project “Militaire mobiliteit” bij.
41. De deelname van NAVO-bondgenoten die geen EU-lidstaten zijn aan relevante PESCO-projecten blijft toegevoegde waarde bieden, ook vanuit trans-Atlantisch en EU-NAVO-

perspectief. De Raad overweegt een besluit vast te stellen om in aanvulling op de Verenigde Staten, Canada, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk ook aan Zwitserland toestemming te geven om deel te nemen aan het PESCO-project “Militaire mobiliteit”. Hoewel het akkoord over de administratieve regeling tussen het project en het Verenigd Koninkrijk nog niet is afgerond, neemt het Verenigd Koninkrijk wel al deel aan alle relevante projectvergaderingen als “aspirant derde partnerland”. Het akkoord over de administratieve regeling voor de deelname van Canada aan het PESCO-project “Netwerk van logistieke knooppunten” werd in mei 2024 gesloten.

B. Uitreiken naar andere partners

42. Na de herziening van de TEN-T-verordening worden de Europese vervoerscorridors nu uitgebreid tot Oekraïne en Moldavië. De uitbreiding van de corridors bouwt voort op andere inspanningen van de EU om de vervoersverbindingen van deze landen met de EU te versterken, zoals het initiatief inzake solidariteitscorridors dat de Commissie in mei 2022 lanceerde om Oekraïne te helpen zijn handelsroutes open te houden na de Russische blokkade van de Oekraïense havens.
43. Op 30 januari 2024 hield het EDA, in samenwerking met het Belgische voorzitterschap van de Raad van de EU, in Brussel een symposium op hoog niveau over militaire mobiliteit. Aan het evenement namen hoge ambtenaren deel, onder wie de hoge vertegenwoordiger van de EU voor het gemeenschappelijk buitenlands en veiligheidsbeleid en verscheidene EU-ministers van Defensie. Ook vertegenwoordigers van de NAVO en de Verenigde Staten namen deel en benadrukten het belang van trans-Atlantische samenwerking voor de verbetering van de militaire mobiliteit. De besprekingen spitsten zich toe op de uitdagingen die voortvloeien uit de veranderende veiligheidsomgeving, waarbij erop werd gewezen dat de EU-lidstaten en internationale partners meer moeten samenwerken.

VI — CONCLUSIES EN VOLGENDE STAPPEN

44. In het verslag-Draghi²¹ van september 2024 over de toekomst van het concurrentievermogen van de EU worden de argumenten herhaald die eerder werden uiteengezet in het actieplan voor militaire mobiliteit 2.0 en de toezeggingen van de lidstaten in de toezegging inzake militaire mobiliteit 2024. Het meest opvallende van deze argumenten is dat vervoersinfrastructuur van strategisch belang is voor de strijdkrachten van de lidstaten, willen zij snel en op grote schaal kunnen reageren op crises, binnen en buiten de grenzen van de EU. In het verslag-Niinistö²² van oktober 2024 over het versterken van de civiele en militaire paraatheid en gereedheid van Europa (“Safer together: Strengthening Europe’s civilian and military preparedness and readiness” (Samen veiliger: Versterking van de civiele en militaire paraatheid en gereedheid van Europa)) wordt militaire mobiliteit aangemerkt als model voor een verbeterd EU-beleid voor tweërlei gebruik, en wordt aanbevolen dit vermogen verder te ontwikkelen.
45. Twee jaar na de uitvoering van het actieplan voor militaire mobiliteit 2.0 zijn er relevante acties gestart op de vier belangrijkste prioriteitsgebieden, wat aantoont dat er nog steeds vooruitgang wordt geboekt en getuigt van het gedeelde gevoel van urgentie in het licht van

²¹ https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en.

²² https://commission.europa.eu/document/download/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en?filename=2024_Niinisto-report_Book_VF.pdf.

regionale en mondiale veiligheids crises en -uitdagingen. Om het gemeenschappelijke doel van een goed functionerend netwerk voor militaire mobiliteit te bereiken, moeten alle relevante belanghebbenden hun respectieve acties voortzetten als onderdeel van een gecoördineerde overheidsbrede aanpak. De geactualiseerde toezegging inzake militaire mobiliteit 2024 van de lidstaten zal verder bijdragen tot dit doel, voortbouwend op de werkzaamheden van relevante PESCO-projecten binnen het bredere toepassingsgebied van het actieplan.

46. De hoge vertegenwoordiger en de Commissie zullen het volgende voortgangsverslag eind 2025 presenteren.