Europees Parlement
2024-2029

AANGENOMEN TEKSTEN

P10_TA(2025)0335

Militaire mobiliteit

Resolutie van het Europees Parlement van 17 december 2025 over militaire mobiliteit (2025/2090(INI))

Het Europees Parlement,

– gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name de titels VI en XVI,

– gezien het Verdrag betreffende de Europese Unie, en met name titel V,

– gezien 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[1],

– 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 Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014[2],

– gezien de conclusies van de Europese Raad, en met name die van 26 juni 2025, 6 maart 2025, 21 en 22 maart 2024, 14 en 15 december 2023, 29 en 30 juni 2023, 15 december 2022 en 30 en 31 mei 2022,

– gezien de conclusies van de Europese Raad, en met name die van 6 december 2024, 18 november 2024, 13 juni 2024, 27 mei 2024, 24 oktober 2023, 24 januari 2022 en 22 januari 2018,

---

1 PB L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

2 PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj.

– gezien de gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 10 november 2017, getiteld “Verbetering van de militaire mobiliteit in de Europese Unie” (JOIN(2017)0041),

– gezien 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[3],

– gezien het gezamenlijk verslag van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 24 september 2021 over de uitvoering van het actieplan voor militaire mobiliteit van oktober 2020 tot en met september 2021 (JOIN(2021)0026),

– gezien het “Strategisch kompas voor veiligheid en defensie – Voor een Europese Unie die haar burgers, waarden en belangen beschermt en bijdraagt tot internationale vrede en veiligheid”, vastgesteld door de Raad op 21 maart 2022,

– gezien de gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 10 november 2022 getiteld “Actieplan voor militaire mobiliteit 2.0” (JOIN(2022)0048),

– gezien het gezamenlijk verslag van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 13 november 2023 over de uitvoering van het actieplan voor militaire mobiliteit 2.0 van november 2022 tot en met oktober 2023 (JOIN(2023)0037),

– gezien de gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 28 mei 2025 getiteld “De strategische aanpak van de Europese Unie voor het Zwarte Zeegebied” (JOIN(2025)0135),

– gezien de ondersteunende studie van de Commissie over de behoefte aan aanpassing aan de klimaatverandering en grensoverschrijdende investeringen met het oog op de totstandbrenging van het TEN-T, die in 2024 is gepubliceerd,

– gezien het gezamenlijk verslag van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en

---

[3] PB L 288 van 11.8.2021, blz. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj.

veiligheidsbeleid van 20 maart 2025 over de uitvoering van het actieplan voor militaire mobiliteit 2.0 (JOIN(2025)0011),

– gezien het gezamenlijk witboek van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 19 maart 2025 over de gereedheid van de Europese defensie 2030 (JOIN(2025)0120),

– gezien de herziene bijlage II bij de militaire eisen voor militaire mobiliteit binnen en buiten de Unie, zoals vastgesteld door de Raad op 18 maart 2025 (ST 6728/25 ADD1),

– gezien de jaarverslagen van 2022, 2023 en 2024 van het Europees Defensieagentschap en zijn verslagen over militaire mobiliteit van maart 2018 en 26 januari 2024,

– gezien Speciaal verslag 04/2025 van de Europese Rekenkamer van 5 februari 2025 getiteld “Militaire mobiliteit in de EU – Niet op volle snelheid door tekortkomingen in het ontwerp en belemmeringen onderweg”,

– gezien het verslag van Sauli Niinistö van 30 oktober 2024 getiteld “Safer Together: Strengthening Europe’s Civilian and Military Preparedness and Readiness”,

– gezien de verklaring van de ministers van Vervoer van Bulgarije, Estland, Finland, Hongarije, IJsland, Letland, Litouwen, Noorwegen, Polen, Roemenië, Slowakije en Tsjechië van 27 mei 2025 over militaire mobiliteit,

– gezien het tiende voortgangsverslag van 10 juni 2025 over de uitvoering van de gemeenschappelijke reeks voorstellen als bekrachtigd door de Raad van de Europese Unie en de Noord-Atlantische Raad op 6 december 2016 en 5 december 2018,

– gezien het communiqué van de top van Vilnius dat is uitgebracht door de staatshoofden en regeringsleiders van de NAVO die deelnamen aan de vergadering van de Noord-Atlantische Raad in Vilnius op 11 juli 2023, en de verklaring van de top van Washington die is uitgebracht door de staatshoofden en regeringsleiders van de NAVO die deelnamen aan de vergadering van de Noord-Atlantische Raad van de NAVO in Washington op 10 juli 2024,

– gezien de drie gezamenlijke verklaringen over de samenwerking tussen de EU en de NAVO die de voorzitters van de Europese Raad, de Commissie en de secretaris-generaal van de NAVO op respectievelijk 10 januari 2023, 5 december 2018 en 6 december 2016 hebben ondertekend,

– gezien het voorstel van de Commissie van 19 maart 2025 voor een verordening van de Raad tot vaststelling van het instrument

“Optreden voor de Veiligheid van Europa door middel van versterking van de Europese defensie-industrie” (SAFE-instrument) (COM(2025)0122),

– gezien het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad van 1 april 2025 tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1058 en Verordening (EU) 2021/1056 wat betreft specifieke maatregelen voor het aanpakken van strategische uitdagingen in het kader van de tussentijdse evaluatie (COM(2025)0123),

– gezien het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad van 22 april 2025 tot wijziging van de Verordeningen (EU) 2021/694, (EU) 2021/695, (EU) 2021/697, (EU) 2021/1153, (EU) 2023/1525 en (EU) 2024/795 wat betreft het stimuleren van defensiegerelateerde investeringen in de EU-begroting met het oog op de uitvoering van het ReArm Europe-plan (COM(2025)0188),

– gezien zijn resolutie van 2 april 2025 over de uitvoering van het gemeenschappelijk veiligheids- en defensiebeleid – jaarverslag 2024[4],

– gezien zijn resolutie van 12 maart 2025 over het witboek over de toekomst van de Europese defensie[5],

– gezien zijn resolutie van 17 januari 2024 over de ontwikkeling van een alomvattende Europese havenstrategie[6],

– gezien zijn resolutie van 5 mei 2022 over de impact van de illegale Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne op de sectoren vervoer en toerisme in de EU[7],

– gezien zijn resolutie van het Europees Parlement van 7 juli 2021 over de samenwerking tussen de EU en de NAVO in het kader van de trans-Atlantische betrekkingen[8],

– gezien zijn resolutie van 11 december 2018 over militaire mobiliteit[9],

– gezien artikel 55 van zijn Reglement,

---

4 Aangenomen teksten, P10_TA(2025)0058.
5 Aangenomen teksten, P10_TA(2025)0034.
6 PB C, C/2024/5716, 17.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/5716/oj.
7 PB C 465 van 6.12.2022, blz. 164.
8 PB C 99 van 1.3.2022, blz. 105.
9 PB C 388 van 13.11.2020, blz. 22.

– gezien het gezamenlijk overleg van de Commissie veiligheid en defensie en de Commissie vervoer en toerisme overeenkomstig artikel 59 van het Reglement,

– gezien het verslag van de Commissie veiligheid en defensie en de Commissie vervoer en toerisme (A10-0242/2025),

A. overwegende dat de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne opnieuw de aandacht heeft gevestigd op militaire mobiliteit en heeft benadrukt dat de snelle grensoverschrijdende verplaatsing van troepen, uitrusting en middelen in de hele EU dringend moet worden vergemakkelijkt om de afschrikking en defensie te versterken;

B. overwegende dat spanningen en wisselende geopolitieke crises in verschillende delen van de wereld vereisen dat de EU en de lidstaten, in samenspraak met de NAVO, gereed zijn om te reageren op mogelijke daden van agressie of verschillende soorten crises aan al hun buitengrenzen;

C. overwegende dat de lidstaten die buitengrenzen delen met Rusland of Belarus, de lidstaten die grenzen aan Oekraïne en de lidstaten wier luchtruim door Rusland wordt geschonden, blootstaan aan een directe veiligheidsbedreiging, met name omdat de westerse veiligheidsdiensten waarschuwen dat Rusland de EU op korte termijn zou kunnen aanvallen;

D. overwegende dat militaire mobiliteit een essentiële factor is voor gemeenschappelijke Europese veiligheid en defensie en in de EU-prioriteiten voor vermogensontwikkeling 2023 is aangemerkt als een cruciale factor;

E. overwegende dat de veerkracht, het afschrikkingsvermogen en de snelheid van militaire bewegingen in Europa nu een essentiële voorwaarde zijn geworden voor de geloofwaardigheid van de Europese defensie; overwegende dat militaire mobiliteit in de EU de veiligheid en veerkracht van de 27 lidstaten aanzienlijk versterkt, onder meer tegen toenemende sabotage van kritieke infrastructuur en de opkomst van hybride dreigingen, mits het potentieel ervan volledig wordt benut;

F. overwegende dat er aanzienlijke inspanningen nodig zijn om de regionale vervoersverbindingen te verbeteren en het pan-Europese netwerk te versterken, dat de EU-landen, van Finland en de Baltische staten in het noorden, verbindt met het Iberisch Schiereiland in het zuiden; overwegende dat de ontwikkeling van coherente infrastructuur voor militaire mobiliteit in de vier prioritaire EU-corridors voor militaire mobiliteit van essentieel belang zou zijn voor het inzetten en bevoorraden van troepen en militair materieel op korte termijn en op grote schaal per spoor, over de weg, via de binnenvaart, over zee en door de lucht, wanneer en waar dat nodig is, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat die voor

tweeërlei gebruik kan dienen om te waarborgen dat essentiële civiele toeleveringsketens kunnen blijven functioneren;

G. overwegende dat militaire mobiliteit een prioriteit is voor de samenwerking tussen de EU en de NAVO en de verplaatsing van geallieerde strijdkrachten mogelijk moet maken door middel van een coherente aanpak, zowel in tijden van vrede als in tijden van crisis of oorlog; overwegende dat het verbeteren van de interoperabiliteit binnen de EU met de NAVO en met partners zoals Oekraïne van vitaal belang is voor collectieve defensie; overwegende dat, met het oog op de verwezenlijking van de strategische doelstellingen van het partnerschap tussen de EU en de NAVO, sterk leiderschap en gecoördineerd bestuur noodzakelijk zijn om technische samenwerking om te vormen tot een gedeelde strategische visie, zodat de mobiliteit wordt versterkt als instrument voor cohesie en collectieve veiligheid;

H. overwegende dat permanente gestructureerde samenwerking (PESCO) een sleutelrol speelt bij het versterken en op elkaar afstemmen van de defensievermogens van de EU, om de afhankelijkheid van strategische hulpmiddelen, zoals militaire mobiliteit kan te verminderen;

I. overwegende dat de EU zich inzet om de connectiviteit met regionale partners en kandidaat-lidstaten te verbeteren;

J. overwegende dat de industriële defensiebasis van de EU kwetsbaar is, onder meer door een te grote afhankelijkheid van invoer van buiten de EU, gefragmenteerde productie en levering, ontoereikende investeringen en beperkte productiecapaciteit; overwegende dat in de strategie voor economische veiligheid van de EU wordt benadrukt hoe belangrijk het is strategische afhankelijkheden te verminderen en kritieke technologieën en activa te beschermen om de soevereiniteit en het concurrentievermogen van de EU veilig te stellen;

K. overwegende dat in de conclusies van de Europese Raad van 6 maart 2025 wordt beklemtoond dat de Unie soevereiner moet worden, meer verantwoordelijkheid moet nemen voor haar eigen defensie en beter toegerust moet zijn om autonoom op te treden en het hoofd te bieden aan onmiddellijke en toekomstige uitdagingen en dreigingen, waarmee wordt bevestigd dat de externe afhankelijkheid moet worden verminderd en de Europese technologische en industriële defensiebasis (EDTIB) moet worden geconsolideerd;

L. overwegende dat het SAFE-initiatief, dat op 27 mei 2025 door de Raad is goedgekeurd, voorziet in maximaal 150 miljard EUR ter ondersteuning van gezamenlijke aanbestedingen, industriële opschaling en defensiegerelateerde productie binnen de EU, en daarmee een strategische kans creëert om het beginsel van

Europese preferentie in werking te stellen en ervoor te zorgen dat EU-middelen niet de externe afhankelijkheden, maar de Europese industrie versterken;

M. overwegende dat het instrument voor de versterking van de Europese defensie-industrie door middel van gemeenschappelijke aanbestedingen (Edirpa)[10] en het programma voor de Europese defensie-industrie (EDIP) een belangrijke rol kunnen spelen ter ondersteuning van de ontwikkeling van innovatieve technologieën en vermogens die relevant zijn voor militaire mobiliteit; overwegende dat synergieën tussen het EDIP, Edirpa de Connecting Europe Facility en andere financieringsinstrumenten van de EU ten volle moeten worden benut om de veerkracht van de vervoersinfrastructuur te versterken en de algehele capaciteit van de EU voor snelle en veilige militaire bewegingen te vergroten;

N. overwegende dat een robuuste screening van investeringen bijdraagt tot de economische zekerheid in de EU, kritieke infrastructuur en technologieën beschermt tegen vijandige overnamen en een aanvulling vormt op industriebeleid dat gericht is op het bevorderen van de autonomie en het technologisch leiderschap van Europa; overwegende dat de herziening van Verordening (EU) 2019/452 inzake de screening van buitenlandse directe investeringen in de Unie[11] een belangrijk instrument is voor het beschermen van de veiligheid en de openbare orde in en de strategische belangen van de EU;

O. overwegende dat het Parlement zijn standpunt over het voorstel voor een verordening[12] heeft vastgesteld, en daarin benadrukt dat alle lidstaten verplicht moeten worden een screeningmechanisme voor buitenlandse investeringen in stand te houden om redenen van veiligheid of openbare orde, en dat sterkere harmonisatie tussen de nationale systemen nodig is om strategische afhankelijkheden en opkomende kwetsbaarheden op het gebied van technologie en infrastructuur aan te pakken;

P. overwegende dat er, ondanks de aanzienlijke vooruitgang die de afgelopen jaren is geboekt bij de verbetering van de militaire mobiliteit door de uitvoering van de acties die zijn uiteengezet in het actieplan voor militaire mobiliteit 2.0, nog altijd aanzienlijke

---

10 Verordening (EU) 2023/2418 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 tot vaststelling van een instrument voor de versterking van de Europese defensie-industrie door middel van gemeenschappelijke aanbestedingen (EDIRPA) (PB L, 2023/2418, 26.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2418/oj).

11 Verordening (EU) 2019/452 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 tot vaststelling van een kader voor de screening van buitenlandse directe investeringen in de Unie (PB L 79 I van 21.3.2019, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/452/oj).

12 Aangenomen teksten, P10_TA(2025)0102.

regelgevings-, administratieve en financiële belemmeringen bestaan, alsook obstakels op het gebied van infrastructuur;

Q. overwegende dat er dringend meer gecoördineerde en geïntegreerde inspanningen op het niveau van de EU, de NAVO en de lidstaten nodig zijn om de middelen te verhogen en die fysieke obstakels en juridische en regelgevingsbelemmeringen aan te pakken;

R. overwegende dat interne audits en recente ervaringen wijzen op ernstige tekortkomingen in het EU-beleid inzake militaire mobiliteit, wat leidt tot vertragingen als gevolg van bureaucratische rompslomp en ontoereikende infrastructuur, waardoor het langer dan een maand kan duren om militair materieel over de grenzen heen te verplaatsen om op een aanval te reageren;

S. overwegende dat veel Europese vervoersroutes nog niet geschikt zijn voor zware militaire voertuigen; overwegende dat tanks bepaalde lidstaten niet binnen mogen komen omdat zij de nationale gewichtslimieten overschrijden en er konvooien tot stilstand zijn gekomen aan bruggen die niet op een dergelijke belasting berekend bleken, wat aantoont dat belangrijke infrastructuur zoals spoorlijnen, wegen, tunnels en bruggen dringend moeten worden verbeterd om aan de militaire normen te voldoen;

T. overwegende dat investeringen in de verbetering van luchtvaart-, spoorweg- en binnenvaartinfrastructuur voor tweeërlei gebruik aanzienlijke voordelen zullen opleveren voor gemeenschappen en bedrijven in tijden van vrede, passagiers- en vrachtvervoerssystemen ten goede zullen komen, en zullen bijdragen aan het koolstofvrij maken van het vervoer, de voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), de ontwikkeling van capaciteit op het gebied van civiele bescherming en de versterking van de interne markt;

U. overwegende dat vervoersondernemingen een belangrijke rol spelen bij militaire mobiliteit; overwegende dat niet-geharmoniseerde procedures echter vaak leiden tot ernstige vertragingen bij het vervoer en bij de afgifte van vergunningen voor grensoverschrijdende verplaatsingen;

Inspelen op veranderende geopolitieke realiteiten

1. onderstreept hoe belangrijk militaire mobiliteit voor de Europese veiligheid en defensie is; benadrukt dat het aanpakken van de strategische tekortkomingen van de EU en de behoefte aan verbeterde militaire mobiliteit dringender is geworden in het licht van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne;

2. is ingenomen met de ambitie van de EU en de lidstaten om hun defensiegereedheid aanzienlijk te vergroten, hun strategische afhankelijkheden te verminderen, vermogenstekorten aan te pakken

en de Europese technologische en industriële defensiebasis in de hele EU te versterken in het kader van EU-beleid ter zake en het gemeenschappelijk veiligheids- en defensiebeleid (GVDB), en in de context van de NAVO; is ingenomen met de samenwerking tussen de EU en de NAVO op het gebied van de verbetering van de militaire mobiliteit; is niettemin van mening dat het hoog tijd is daadwerkelijk vooruitgang te boeken op de terreinen die de EU en de NAVO tot gemeenschappelijke doelstellingen hebben verklaard;

3. prijst de collectieve inspanningen ter ondersteuning van Oekraïne; dringt erop aan dat systematisch lering wordt getrokken uit de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne, onder meer op het gebied van militaire mobiliteit, met name op basis van de ervaring van de Oekraïense strijdkrachten, alsook uit nationale en multinationale oefeningen; onderstreept dat moet worden gezorgd voor logistieke nood- en back-upplannen en dat zwakke en ontbrekende schakels in kaart moeten worden gebracht; vestigt de aandacht op het belang van vroegtijdige, doeltreffende coördinatie met strategische partners, en met name met de NAVO;

4. benadrukt dat Rusland een aanzienlijke bedreiging vormt voor de veiligheid van de Europese Unie en dat de ontwikkeling van het vermogen om troepen en militaire vermogens snel in te zetten op de oostelijke flank van de EU van essentieel belang is;

5. onderstreept de strategische behoefte aan investeringen in alle lidstaten langs de vier prioritaire EU-corridors voor militaire mobiliteit – de noordelijke, oostelijke, centraal-zuidelijke en centraal-noordelijke corridor – aangezien versterkte en doeltreffende militaire mobiliteit van essentieel belang is voor de veiligheid van alle lidstaten en alle Europese burgers;

6. benadrukt dat versterkte militaire mobiliteit het GVDB van de EU en de in het kader daarvan uitgevoerde missies en operaties zal versterken; verzoekt de EU en de lidstaten een gemeenschappelijke visie vast te stellen over de wijze waarop zij vooruitgang kunnen boeken met hun acties op het gebied van militaire mobiliteit, en specifieke resultaten te formuleren, die in het strategisch kompas van de EU moeten worden geïntegreerd; dringt aan op concrete paraatheid op het gebied van militaire mobiliteit door toe te werken naar een alomvattende aanpak van militaire logistiek, met inbegrip van de beveiliging van kritieke infrastructuur, vervoersknooppunten, onderhoud, opslag, bijtanken, reparatie en munitie;

7. benadrukt dat militaire mobiliteit niet beperkt blijft tot de verplaatsing van troepen, wapens en uitrusting, maar ook betrekking heeft op humanitaire hulp en solidariteitsacties; onderstreept dat steun voor militaire mobiliteit ook voor burgers aanzienlijke voordelen kan opleveren, aangezien er in geval van natuurrampen, pandemieën of andere crises sneller humanitaire hulp en medische

ondersteuning kan worden verstrekt en sneller infrastructuur kan worden hersteld als er snel strijdkrachten kunnen worden ingezet; benadrukt voorts dat EU-investeringen in infrastructuur voor militaire mobiliteit tastbare voordelen kunnen opleveren voor lokale gemeenschappen en voor de connectiviteit, waarmee de lokale veerkracht wordt vergroot, de economische integratie wordt bevorderd, er meer banen worden gecreëerd en er vanuit het publiek meer steun komt voor de Europese veiligheidsagenda;

Aanpak van financiële kwesties

8. benadrukt dat een centraal beheerd en specifiek EU-financieringsinstrument voor vervoer, zoals de Connecting Europe Facility (CEF), in het volgende meerjarig financieel kader (MFK) moet worden voortgezet als de belangrijkste bron van solide financiering voor militaire mobiliteit, en dat de algehele begroting voor vervoer aanzienlijk moet worden verhoogd; is daarom ingenomen met het voorstel om de begroting voor militaire mobiliteit in het komende MFK te verhogen, waarbij meer dan 50 miljard EUR wordt toegewezen voor vervoer in het kader van de CEF voor 2028-2034, waaronder meer dan 17 miljard EUR voor militaire mobiliteit;

9. herinnert eraan dat de Raad in het MFK voor 2021-2027 een ongekende verlaging van 75 % van de financiering voor militaire mobiliteit heeft doorgevoerd ten opzichte van het standpunt van het Parlement en de Commissie, en benadrukt dat een dergelijke situatie zich niet opnieuw mag voordoen; onderstreept dat de begroting voor militaire mobiliteit vervroegd ter beschikking moest worden gesteld als gevolg van de grootschalige inval door Rusland in Oekraïne en begin 2024 al volledig was opgebruikt; dringt erop aan dat de middelen voor militaire mobiliteit in het volgende MFK drastisch worden verhoogd om deze af te stemmen op de geraamde investeringsbehoefte van ten minste 100 miljard EUR voor het aanpakken van de vijfhonderd hotspots in de EU waarvan is vastgesteld dat ze dringend moeten worden gemoderniseerd[13];

10. dringt erop aan dat bij de daaropvolgende onderhandelingen over het totale MFK-plafond, rekening houdend met deze investeringsbehoefte en met de aanbevelingen van het verslag-Draghi, ten minste het aangegeven bedrag van 17 miljard EUR wordt behouden, zonder af te doen aan de toewijzing voor de verwezenlijking van het TEN-T; beklemtoont dat de Raad geen voorstel moet doen om dit financieringsbedrag te verlagen en is van

---

13 Gezamenlijke mededeling van de Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid van 16 oktober 2025 getiteld “Vrede bewaren – routekaart voor defensiegereedheid 2030” (JOIN(2025)0027).

mening dat er nauwlettend op moet worden toegezien dat deze middelen wel degelijk naar militaire mobiliteit gaan;

11. vestigt de aandacht op de noodzaak om met succes de samenwerking en afstemming tussen de lidstaten te bevorderen met betrekking tot grensoverschrijdende en grootschalige vervoersprojecten, evenals de uitrol van infrastructuur voor tweeërlei gebruik, om te zorgen voor een snelle en efficiënte grootschalige mobilisatie en verplaatsing van militaire troepen, uitrusting en middelen in de hele EU;

12. herhaalt dat initiatieven en financiering op het gebied van militaire mobiliteit geen belemmering mogen vormen voor de algemene uitvoering van acties in verband met de voltooiing van een slim, veerkrachtig, interoperabel, koolstofvrij en duurzaam TEN-T; herinnert aan de doelstelling om het TEN-T-kernnetwerk tussen nu en 2030 te voltooien, met inbegrip van de invoering van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), en het uitgebreide kernnetwerk uiterlijk in 2040;

13. benadrukt dat de tijdige voltooiing van grensoverschrijdende vervoersinfrastructuurprojecten binnen het TEN-T een onontbeerlijke doelstelling is om doeltreffende doelstellingen op het gebied van tweeërlei gebruik en militaire mobiliteit te verwezenlijken; herinnert eraan dat volgens de standpuntnota van de TEN-T-coördinatoren van april 2024 in de komende 15 jaar in totaal 845 miljard EUR zal moeten worden geïnvesteerd om het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-kernnetwerk te voltooien, en dat het resterende te investeren bedrag voor de projecten met de hoogste toegevoegde waarde voor de EU alleen al wordt geraamd op ten minste 210 miljard EUR;

14. wijst erop dat de uitvoering van grote vervoersinfrastructuurprojecten die van cruciaal belang zijn voor militaire mobiliteit langetermijnfinanciering vereist vanwege de aard van de te ondernemen acties;

15. benadrukt dat de procedures voor het verkrijgen van financiering voor infrastructuurprojecten voor tweeërlei gebruik in het kader van het onderdeel Militaire mobiliteit van de CEF moeten worden gestroomlijnd en vereenvoudigd;

16. is ingenomen met de startleningen van de Europese Investeringsbank (EIB) voor investeringen in infrastructuurprojecten voor tweeërlei gebruik ter verbetering van de militaire mobiliteit; pleit voor een blijvende betrokkenheid van de EIB om bij te dragen aan de financiering van andere infrastructuurprojecten en vermogens voor tweeërlei gebruik;

17. spoort aan tot de ontwikkeling van aanvullende financieringsmechanismen, zoals een bank voor defensie, veiligheid

en veerkracht, om tegemoet te komen aan de financieringsbehoeften op het gebied van veiligheid, defensie en weerbaarheid;

18. herinnert eraan dat de lidstaten gebruik kunnen maken van de maximale financiering die in het kader van het huidige MFK beschikbaar is, alsook van de onlangs ingevoerde maatregelen om middelen uit het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds opnieuw toe te wijzen en ongebruikte middelen van de herstel- en veerkrachtfaciliteit snel te herbestemmen voor investeringen in defensie, met inbegrip van infrastructuur en mobiele activa voor tweeërlei gebruik, om de militaire mobiliteit, waaronder de militaire contramobiliteit, te bevorderen;

19. pleit voor waarborgen dat de specifieke begrotingen in het kader van het EDIP, het Europees Defensiefonds, het SAFE-programma en de maatregelen in het kader van het omnibuspakket voor defensiegereedheid en andere defensie-initiatieven van de EU kunnen worden gebruikt ter ondersteuning van de uitbreiding en modernisering van fysieke en digitale infrastructuur voor tweeërlei gebruik en de gezamenlijke en voorspelbare verwerving van ondersteunende defensievermogens, onder meer op het gebied van militaire mobiliteit, ter versterking van een echte Europese defensie-unie;

Belemmeringen voor militaire mobiliteit wegnemen en toewerken naar een "militair Schengengebied"

20. pleit andermaal voor de totstandbrenging van een "militair Schengengebied" en spoort de Commissie ertoe aan onverwijld de bijbehorende routekaart vast te stellen;

21. spreekt nogmaals zijn ernstige bezorgdheid uit over het huidige gebrek aan reactievermogen en efficiëntie op het gebied van militaire mobiliteit, die wordt belemmerd door complexe regelgeving en procedures en een gebrek aan harmonisatie, trage coördinatie en tijdverlies;

22. verzoekt de Commissie en de lidstaten een maatschappijbrede benadering van militaire mobiliteit te integreren, waarbij alle relevante belanghebbenden, met inbegrip van de publieke, de particuliere en de civiele sector, worden betrokken, door de getroffen maatregelen bekend te maken en toe te lichten;

23. eist dat de Commissie en de lidstaten met spoed volledig uitvoering geven aan de 13 toezeggingen die zijn gedaan in het kader van de toezegging inzake militaire mobiliteit 2024, waarbij de nadruk ligt op investeringen in vervoersinfrastructuur en vervoersmiddelen, de harmonisatie van de regelgeving, de versnelling van vergunningen voor grensoverschrijdende verplaatsingen en nauwere samenwerking op het gebied van het GVDB en tussen de EU en de NAVO;

24. vraagt de Commissie met klem bij het voorstellen van verdere maatregelen een horizontale aanpak te volgen door de regelgeving en procedures te harmoniseren en te vereenvoudigen, met als dringend doel de aanpak van de EU voor het wegnemen van alle bestaande administratieve, diplomatieke, logistieke en infrastructurele belemmeringen voor militaire mobiliteit te integreren en te coördineren;

25. pleit voor de totstandbrenging van een Europees digitaal éénloketsysteem voor de afgifte van vergunningen voor grensoverschrijdende verplaatsingen van militaire uitrusting, met onder meer een gecodificeerd prioriteitensysteem en een met de NAVO gedeelde databank;

26. benadrukt dat complexe, langdurige en uiteenlopende nationale regels en procedures moeten worden gestroomlijnd; dringt erop aan dat in het komende pakket militaire mobiliteit vereenvoudigde, geharmoniseerde, uniforme en gedigitaliseerde procedures worden voorgesteld voor alle vervoerswijzen, onder meer op het gebied van douane, vervoer van gevaarlijke goederen, uitzonderlijk vervoer, diplomatieke machtigingen en het gebruik van identieke vergunningen, bijvoorbeeld voor offerten/kredieten voor grensoverschrijdende verplaatsingen en documentatie in verband met formulier 302 van de EU en de NAVO, die door alle lidstaten moeten worden erkend en gebruikt; dringt voorts aan op de ontwikkeling van een militair douanesysteem om douaneformaliteiten te digitaliseren en de administratieve lasten en kosten te verminderen, met betrekking tot bestaande EU-projecten zoals het veilig digitaal systeem voor militaire mobiliteit;

27. onderstreept het belang van het wegnemen van de administratieve belemmeringen en infrastructurele obstakels waarmee ondernemingen die uitzonderlijk wegvervoer voor militair materieel en kranen voor kritieke infrastructuurprojecten verzorgen, worden geconfronteerd; dringt daarom aan op de verdere harmonisatie van de regels inzake uitzonderlijk wegvervoer in het kader van de lopende herziening van de richtlijn gewichten en afmetingen;

28. onderstreept dat een oorlogsrisicoverzekering voor verleners van logistieke diensten die een hoog risico lopen, een stimulans kan vormen voor bedrijven, aangezien zij de operationele risico’s helpt te beperken;

29. benadrukt dat de harmonisatie van procedures en doeltreffende interoperabiliteit het wederzijds vertrouwen tussen de lidstaten zal versterken en de grensoverschrijdende connectiviteit zal stimuleren;

30. is ingenomen met de doelstelling om de juridische en administratieve kaders te vereenvoudigen, zoals voorgesteld in het omnibuspakket voor defensiegereedheid en de komende gezamenlijke mededeling

van 2025 over militaire mobiliteit, en roept op tot de snelle inwerkingtreding en uitvoering daarvan;

Crisiskader

31. verzoekt de Commissie met klem een juridisch en operationeel kader voor te stellen voor “crisissituaties”, waarin duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen ten minste drie “fasen” – “vrede”, “crisis” en “oorlog” – en waarin voor elke fase regels zijn opgenomen ter waarborging van interoperabiliteit en prioritaire toegang voor strijdkrachten tot vervoersfaciliteiten, -netwerken en -middelen, met gestroomlijnde verplaatsingen van militair personeel en militaire uitrusting via militaire corridors; vraagt dat dit kader duidelijke definities bevat voor “vangnetscenario’s” en “vangnetoplossingen” om de continuïteit van militair vervoer in geval van verstoringen te waarborgen, alsook richtsnoeren voor de lidstaten voor het belasten van verschillende beveiligingsaanbieders met het toezicht op en de bescherming van kritieke infrastructuur;

32. verwacht dat het komende juridisch kader een efficiënt en duidelijk communicatie- en coördinatiesysteem tot stand zal brengen tussen militaire en overheidsinstanties, waaronder de NAVO, zodat ook, op een “need-to-know”-basis, informatie kan worden uitgewisseld met infrastructuurbeheerders en vervoersondernemers die gekwalificeerd zijn om militaire logistieke diensten te verlenen ter bevordering van de veerkracht van alle netwerken voor elke fase; wijst in het bijzonder op het gebrek aan samenwerking en de beperkte communicatie tussen havenautoriteiten en militaire of andere actoren die betrokken zijn bij de opbouw van het defensievermogen; is zich ervan bewust dat het delen van informatie een gevoelige zaak is, met name als het gaat om Europese havenautoriteiten die in buitenlandse handen zijn; beklemtoont evenwel dat een betrouwbaar, beveiligd kanaal voor specifieke informatie-uitwisseling nodig is;

33. benadrukt dat er een permanent besluitvormingsmechanisme moet worden ingesteld dat staatshoofden en regeringsleiders in staat stelt onmiddellijk actie te ondernemen in tijden van “crisis” en “oorlog”;

34. verzoekt de Commissie een taskforce voor militaire mobiliteit op te richten met vertegenwoordigers van alle bevoegde EU-organen om de voorbereiding, uitvoering en monitoring van alle initiatieven in verband met militaire mobiliteit op horizontale wijze te stroomlijnen, en pleit tegelijkertijd voor de aanwijzing van nationale contactpunten om het algehele beheer en de algehele coördinatie van militaire mobiliteit te verbeteren;

35. verzoekt de Commissie met klem alle aanbevelingen van de Europese Rekenkamer in verband met governance in alle toekomstige

initiatieven op het gebied van militaire mobiliteit in aanmerking te nemen;

36. onderkent de cruciale rol die werknemers in de vervoerssector spelen bij militaire mobiliteit en bij het faciliteren van toeleveringsketens; verzoekt de Commissie en de lidstaten tekorten aan arbeidskrachten aan te pakken, te investeren in werknemers in de vervoerssector, de arbeidsomstandigheden en opleidingsmogelijkheden te verbeteren om werknemers uit te rusten met de vaardigheden die nodig zijn voor militaire mobiliteit en de aantrekkelijkheid van de sector te bevorderen;

Verbetering en aanleg van nieuwe infrastructuur voor tweeërlei gebruik

37. is ingenomen met de goedkeuring door de Raad van de vier prioritaire EU-corridors voor militaire mobiliteit in de EU voor grootschalige verplaatsingen op de korte termijn, die in samenwerking met de NAVO zijn opgezet, alsook met de lopende inkaartbrenging van de vijfhonderd hotspots die dringend moeten worden gemoderniseerd; wijst erop dat ruim 94 % van deze corridors onderdeel uitmaakt van het TEN-T, wat de sterke synergieën tussen civiele en militaire infrastructuur aantoont; dringt aan op de uitvoering van een nauwgezette evaluatie van de financiële behoeften ter voltooiing van deze militaire mobiliteitscorridors;

38. beklemtoont dat de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur moet worden versneld en dat zowel de fysieke als de cyberbescherming van de kritieke onderdelen ervan langs de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit moet worden verbeterd;

39. benadrukt dat de zwakste verbindingen en de knelpunten een domino-effect hebben op de werking en de daadwerkelijke continuïteit van volledige corridors en het vervoersnetwerk als geheel; verzoekt de Commissie en de lidstaten daarom voldoende middelen toe te wijzen om te zorgen voor een goed verbonden netwerk voor militaire mobiliteit, alsook voor verbeteringen in het onderhoud, de modernisering en de interoperabiliteit van de bestaande infrastructuur;

40. verzoekt de Commissie en de lidstaten na te gaan of het nodig is voor elke prioritaire corridor voor militaire mobiliteit een specifieke Europese coördinator te benoemen om de uitvoering ervan te vergemakkelijken, als leden van de taskforce voor militaire mobiliteit;

41. wijst erop dat infrastructuur voor contramobiliteit, met inbegrip van obstakels voor tweeërlei gebruik, vestingwerken en snel inzetbare systemen ter versterking van de grens- en territoriale verdediging, eveneens een belangrijk onderdeel van militaire mobiliteit vormt; verzoekt de Commissie en de lidstaten een grondige, gecoördineerde

planning en voorbereiding van de infrastructuur voor contramobiliteit uit te voeren in de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit, en daarbij prioriteit te geven aan de oostelijke en de noordelijke corridor;

42. wijst erop dat spoorwegen de ruggengraat vormen van het mobiliteitssysteem te land voor de verplaatsing van grote hoeveelheden bovenmaatse, zware en gevaarlijke militaire middelen; dringt erop aan dat prioriteit wordt gegeven aan onmiddellijke en kortetermijnoplossingen, zoals het wegnemen van administratieve lasten voor militair personeel voor grensoverschrijdende verplaatsingen; verzoekt de Commissie te zorgen voor meer capaciteitsopbouw, met name in vervoersknooppunten en belangrijke gebieden, in overeenstemming met de vier prioritaire EU-corridors voor militaire mobiliteit;

43. vestigt de aandacht op de cruciale rol die spoorweginteroperabiliteit speelt bij het waarborgen van naadloze operaties in alle lidstaten; spreekt zijn ernstige bezorgdheid uit over het aanhoudende gebrek aan spoorweginteroperabiliteit als gevolg van de uiteenlopende spoorwijdte binnen de EU, bijvoorbeeld in de Baltische staten, in Finland en op het Iberisch Schiereiland, wat gevolgen heeft voor de grensoverschrijdende verplaatsing van troepen, uitrusting en middelen, en wat op zijn beurt betekent dat wegvervoer onmisbaar is; vraagt de Commissie de verschillende belemmeringen voor de naadloze werking van het spoorvervoer in de hele EU te blijven aanpakken, waaronder de trage uitrol van het ERTMS en digitale automatische koppeling (DAC) en de uiteenlopende spoorwijdte; herinnert eraan dat de betrokken lidstaten hun plannen voor de migratie van hun netwerken naar de Europese nominale standaardspoorwijdte vóór juli 2026 moeten indienen uit hoofde van de TEN-T-verordening; verheugt zich in dit verband over het project Rail Baltica, dat tot doel heeft de Baltische staten te verbinden met het spoorwegennet van de EU door de spoorwijdte in de betreffende staten aan te passen; is van oordeel dat dit project van strategisch belang is voor zowel de civiele als de militaire mobiliteit, aangezien het zorgt voor interoperabele, duurzame spoorwegverbindingen met een hoge capaciteit aan de oostelijke flank van de EU;

44. merkt op dat digitale technologieën die van belang zijn voor de vergroting van de civiele spoorwegcapaciteit, zoals het ERTMS en DAC, ook van belang zijn voor militaire mobiliteit en moeten worden verbeterd; waarschuwt dat het ERTMS in een andere geostrategische context is ontwikkeld en dringt aan op de beoordeling van de robuustheid en cyberweerbaarheid ervan; beklemtoont dat het systeem afhankelijk is van radiotechnologie, wat betekent dat bij onbeschikbaarheid van een netwerk als gevolg van verstoring of andere factoren het spoorverkeer onmiddellijk zou worden onderbroken; dringt aan op een soortgelijke beoordeling in

het kader van de ontwikkeling van het toekomstig mobiel spoorwegcommunicatiesysteem (FRMCS);

45. merkt op dat weg- en spoorwegverbindingen met netwerken van havens en goederenterminals vaak van cruciaal belang zijn voor het afleggen van de “laatste kilometer” bij de verplaatsing van militaire uitrusting naar de vereiste gebieden en als zodanig een integrale rol spelen voor het welslagen van militaire mobiliteit; herinnert eraan dat alle strategische punten voor wegvervoer, zoals parkeervoorzieningen, tankstations en autowasserettes, dringend moeten worden verbeterd, zodat in geval van nood grote hoeveelheden militaire vervoerseenheden en personeel kunnen worden opgevangen; dringt er daarom op aan dat onder meer prioriteit wordt gehecht aan investeringen in belangrijke weginfrastructuur langs de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit, om de militaire mobiliteit zo doeltreffend mogelijk te vergemakkelijken;

46. pleit voor een geharmoniseerd Europees kader ter vergemakkelijking van de verplaatsing van militaire konvooien die worden geëxploiteerd door gemachtigde civiele aanbieders, zoals aanbieders van diensten met betrekking tot uitzonderlijk wegvervoer, gespecialiseerde kranen en zware uitrusting, via de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit, met waarborging van de civiele veiligheid;

47. benadrukt dat havens een strategische rol spelen als kritieke knooppunten in het netwerk voor militaire mobiliteit, door te fungeren als in- en uitreispunten voor de grootschalige inzet van troepen en door de integratie van vervoer over zee naar land mogelijk te maken, met name voor de trans-Atlantische samenwerking, alsook voor de veerkracht van de strategische economische belangen van de Unie; merkt op dat de maritieme infrastructuur structurele tekortkomingen vertoont, aangezien veel EU-terminals niet zijn ontworpen voor de afhandeling van militaire goederen; benadrukt dat moet worden gezorgd voor voldoende capaciteit voor militaire leveringen en dat er noodplannen moeten worden opgesteld voor het omleiden van civiele goederen indien nodig;

48. onderstreept dat er onverwijld maatregelen moeten worden getroffen en strengere regels moeten worden vastgesteld met betrekking tot de eigendom van en de controle over bepaalde kritieke maritieme infrastructuur, zoals in het witboek over de gereedheid van de Europese defensie 2030 wordt benadrukt;

49. dringt aan op investeringen in haveninfrastructuur en op gewijzigde vereisten voor het verkrijgen van toegang tot financieringsinstrumenten voor zowel zeehavens als binnenhavens, om de integratie daarvan binnen de TEN-T-corridors te versterken

en het EU-beleid inzake energiezekerheid te verbeteren; verzoekt de Commissie met klem strategieën op te stellen en uit te voeren die de vermogens van havens versterken en hun capaciteit opbouwen; benadrukt dat het maritieme domein zowel een boven- als een onderzeecomponent omvat, en dringt erop aan dat roroschepen (roll-on-roll-offschepen) en ropaxschepen (roropassagiersschepen) als mobiele middelen voor tweeërlei gebruik worden opgenomen in het toepassingsgebied van de EU-strategie voor militaire mobiliteit;

50. merkt op dat binnenwateren ook een belangrijk onderdeel vormen van militaire mobiliteit en naadloze en duurzame mogelijkheden bieden voor vervoer voor tweeërlei gebruik vanwege de beschikbare capaciteit, de intermodale complementariteit en de beperkte kwetsbaarheid voor het opportunistisch verzamelen van inlichtingen; wijst op de bestaande capaciteit van het waterwegennet om bovenmaatse militaire middelen, gevaarlijke goederen en brandstoffen te vervoeren voor regelmatige bevoorrading, alsook om back-upoplossingen te bieden als onderdeel van noodplannen; stelt voor na te gaan of de bestaande sluizen verder moeten worden uitgebreid en of de beschikbaarheid van kranen en vloten moet worden vergroot;

51. benadrukt dat aanvullende logistieke knooppunten en overslagterminals moeten worden gecreëerd langs de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit; dringt erop aan dat de bestaande logistieke knooppunten en commerciële overslagterminals die van belang zijn voor militair vervoer langs de corridors voor militaire mobiliteit naar behoren worden aangepast, worden aangewezen als infrastructuur voor tweeërlei gebruik en worden uitgerust met geschikte uitrusting, zoals laadplatforms met rechtstreekse toegang en oprijplaten die geschikt zijn voor militaire middelen;

52. vestigt de aandacht op het belang van de totstandbrenging van een netwerk van strategisch gelegen logistieke knooppunten langs de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit, met inbegrip van binnenhavens, die kunnen voorzien in de nodige infrastructuur voor onderhoud, opslag en reparatie om te zorgen voor snelle intermodale overschakelingen tussen weg-, spoorweg-, zee-, binnenvaart- en luchthaveninfrastructuur en militaire installaties; benadrukt in dit verband dat dergelijke knooppunten moeten voorzien in energie-infrastructuur voor tweeërlei gebruik, zoals tank- en laadstations, ter ondersteuning van de mobiliteitsbehoeften en de voorzieningszekerheid;

53. onderstreept dat logistieke knooppunten moeten voorzien in ruimte, capaciteit en infrastructuur voor troepen die op doorreis zijn, met name wat betreft onderdak, voedsel en brandstofvoorziening;

54. dringt erop aan dat de ontwikkeling van logistieke knooppunten ook wordt ondersteund in het kader van relevante Europese industriële

programma’s om de veerkracht van de Europese technologische en industriële defensiebasis te versterken; herinnert eraan dat actie moet worden ondernomen op het gebied van de digitalisering van logistieke processen om de veerkracht en veiligheid van strategische infrastructuur te waarborgen;

55. acht het van het allergrootste belang om de vervoerscorridors, waaronder de corridors voor militaire mobiliteit, uit te breiden naar Oekraïne, de Republiek Moldavië en de Westelijke Balkan om de interoperabiliteit te verbeteren, het operationele reactievermogen te vergroten, partners waar nodig te steunen in hun verzet tegen de agressie van Rusland en andere hybride dreigingen in de regio, en actoren af te schrikken van toekomstige agressie op het grondgebied van de EU; neemt kennis van het gebruik van de solidariteitscorridors voor militaire mobiliteit en acht het belangrijk deze te versterken om de veiligheid en veerkracht van Oekraïne te bevorderen;

56. onderstreept dat nauwkeurige, beveiligde en actuele digitale modellen, digitale kaarten, geografische informatiesystemen en geospatiale gegevensdiensten onontbeerlijk zijn voor civiele en militaire infrastructuur en routeplanning, grensoverschrijdende coördinatie en het snelle inzetten van troepen en uitrusting; beklemtoont dat de bescherming van gegevens en communicaties tijdens militaire verplaatsingen van het allergrootste belang is voor de veiligheid van burgers en militair personeel, alsook voor het behoud van vermogens; benadrukt dat alle vervoersinformatiediensten die voor militaire en defensiedoeleinden worden gebruikt, naar behoren moeten worden beveiligd en door de wet moeten worden beschermd om digitale lekken van gevoelige informatie over militaire mobiliteitsoperaties en economische gegevens te voorkomen; verzoekt de Commissie digitale en elektronische beveiligingsmaatregelen langs de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit te coördineren;

57. benadrukt dat de hele Europese Unie kwetsbaar is voor cyberaanvallen en digitale indringing; onderstreept dat de digitale systemen waarmee de fysieke vervoersinfrastructuur en -middelen worden beheerd, prioritaire doelwitten zijn voor cyberaanvallen; verzoekt de EU en de lidstaten daarom de ontwikkeling en invoering van innovatieve Europese soevereine digitale technologieën, waaronder Galileo, te financieren en te ondersteunen, en op die manier zowel de cyberbeveiliging als de veerkracht van deze infrastructuur en middelen te versterken; wijst in dit verband op het potentieel van artificiële intelligentie en spoort aan tot nadere onderzoeks- en ontwikkelingsinspanningen om geavanceerde digitale vermogens te ontwikkelen;

58. uit zijn ernstige bezorgdheid over de toename van het aantal Russische cyberaanvallen op navigatiesystemen in het

Oostzeegebied; verzoekt de Commissie de aard van hybride dreigingen en de verstoring en “spoofing” van wereldwijde satellietnavigatiesystemen (GNSS) als hybride aanval op het Europese zee- en luchtverkeer op te nemen en aan te pakken in het komende omnibuspakket;

59. benadrukt dat sneller werk moet worden gemaakt van de omzetting en uitvoering van de NIS 2-richtlijn[14] en dat de samenwerking tussen sectorale vervoersautoriteiten, bevoegde cyberbeveiligingsagentschappen, computer security incident response teams (CSIRT’s) en het Europees netwerk van verbindingsorganisaties voor cybercrises (EU-CyCLONe) moet worden verbeterd; beklemtoont dat het belangrijk is concrete maatregelen om aspecten van militaire mobiliteit aan te pakken, op te nemen in cyberbeveiligingsrisicobeoordelingen op nationaal en EU-niveau;

60. wijst erop hoe belangrijk het is kritieke vervoersinfrastructuur te beschermen en weerbaarder te maken, onder meer tegen cyberaanvallen en hybride dreigingen die het civiele lucht-, zee- en landverkeer in gevaar brengen; herinnert eraan dat kritieke energie- en communicatie-infrastructuur (lucht-, oppervlakte- en onderzee- of onderwaterinfrastructuur, met inbegrip van GNSS) ook rechtstreeks van invloed is op het welslagen van activiteiten op het gebied van militaire mobiliteit;

61. dringt aan op de instelling van een Europees mechanisme voor monitoring en snelle reactie bij hybride aanvallen op kritieke vervoers-, energie- en communicatie-infrastructuur, dat in nauwe samenwerking met de NAVO moet worden ontwikkeld;

62. verzoekt de Commissie dringend maatregelen te treffen om de procedures voor investeringen ten behoeve van militaire mobiliteit te vereenvoudigen en te versnellen, met name om gerichte vrijstellingen van de huidige regels voor overheidsopdrachten vast te stellen voor militaire mobiliteitsinfrastructuur en middelen met een belangrijke militaire component of een component voor tweeërlei gebruik; benadrukt dat projecten van strategisch Europees belang zonder buitensporige vertragingen moeten worden uitgevoerd, met waarborging van transparantie, eerlijke mededinging en het recht op een eerlijk proces;

---

14 Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014 en Richtlijn (EU) 2018/1972 en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148 (NIS 2-richtlijn) (PB L 333 van 27.12.2022, blz. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

63. wijst op het belang van publiek-private partnerschappen voor militaire mobiliteit; spoort de EU en de lidstaten ertoe aan civiel-militaire samenwerking met betrekking tot militaire mobiliteit te vergemakkelijken en te stimuleren; benadrukt het belang van voorspelbaarheid wat de vraag naar vermogens op het gebied van militaire mobiliteit betreft, in combinatie met voldoende financiering en vereenvoudigde aanbestedingsregels, die Europese preferentie zouden bevorderen, zodat de toeleveringsindustrie in staat is de productie te verhogen en op peil te houden;

64. is van mening dat het beginsel van Europese preferentie een prioriteit moet zijn bij de inspanningen van de EU om haar strategische autonomie en veerkracht te versterken, en daarbij de vrijheid van de lidstaten te erkennen om hun militaire capaciteiten op te bouwen om op korte termijn te kunnen reageren op dreigingen; herinnert eraan dat dit beginsel moet worden toegepast om ervoor te zorgen dat EU-middelen die via programma's zoals SAFE, EDIP en Edirpa worden geïnvesteerd in defensie en veiligheid, en met name in technologieën die verband houden met kritieke infrastructuur voor tweeërlei gebruik, de EDTIB ondersteunen;

65. herhaalt dat de veerkracht van kritieke infrastructuur een meer geharmoniseerde en grondige screening van buitenlandse directe investeringen in de EU vereist; benadrukt dat de herziening van Verordening (EU) 2019/452 inzake de screening van buitenlandse directe investeringen een belangrijke stap is in de richting van een samenhangender en doeltreffender Europees kader voor de bescherming van de veiligheid en de openbare orde, met behoud van openheid en transparantie; is in dit verband ingenomen met het voorstel van de Commissie om Verordening (EU) 2019/452 te herzien met als doel een adequaat evenwicht te vinden tussen investeringsbehoeften en de bescherming van essentiële veiligheidsbelangen en de defensiecapaciteiten van de EU;

66. benadrukt dat het gebruik van fossiele brandstoffen voor militaire mobiliteit de komende tien jaar, ondanks de verdere inspanningen om het vervoer koolstofvrij te maken, van cruciaal belang zal blijven, zoals het gebruik van bimodale locomotieven en locomotieven met interne verbrandingsmotoren, wat de enige operationele oplossing is in geval van een grootschalig tekort aan elektriciteit;

67. vestigt de aandacht op de noodzaak van de uitbreiding van toeleveringsketens voor brandstoffen voor de strijdkrachten langs de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit; benadrukt dat de energie-infrastructuur aan de oostelijke flank moet worden ontwikkeld om activiteiten op het gebied van militaire mobiliteit te ondersteunen, en vraagt de Commissie de "brandstofschaarste" aan te pakken; spoort aan tot het aanleggen van voorraden van strategische energiereserves, die in het bijzonder van belang kunnen zijn voor regio's met een onvoldoende ontwikkelde

pijpleidinginfrastructuur en brandstofopslagcapaciteit; verzoekt de Commissie in dit verband de richtlijn inzake olievoorraden[15] te herzien met het oog op de recente geopolitieke verschuivingen, om de energiezekerheid en de veerkracht ten opzichte van nieuwe dreigingen te versterken;

68. herinnert eraan dat het voor spoorwegactiviteiten noodzakelijk is dat de veerkracht van de energienetten wordt vergroot en de energievoorziening snel wordt hersteld in geval van een stroomuitval of stroomtekort, aangezien het spoorwegsysteem afhankelijk is van elektriciteit om treinen te laten rijden;

69. merkt met bezorgdheid op dat de EU in hoge mate afhankelijk is van de invoer van ruwe olie en aardolieproducten; verzoekt de Commissie te erkennen dat een robuuste EU-strategie voor militaire mobiliteit veerkrachtige en hoofdzakelijk in de EU gevestigde productie- en raffinagecapaciteiten voor brandstoffen en alternatieve brandstoffen vereist, zodat ook de strategische autonomie kan worden bevorderd; dringt aan op de onmiddellijke ontwikkeling van een uitgebreid netwerk voor de distributie en opslag van brandstoffen en de diversificatie van de energievoorziening ter waarborging van de energiezekerheid; onderstreept dat de tijdige uitvoering van de bepalingen en doelstellingen van de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR)[16] ook een belangrijke rol kan spelen bij de diversificatie van de opties voor energievoorziening voor militaire mobiliteit en kan bijdragen tot de algemene doelstellingen van de EU om het vervoer koolstofvrij te maken;

70. verzoekt de Commissie daarom bij de ontwikkeling van het energiesysteem van de EU de capaciteiten en behoeften op het gebied van militaire mobiliteit in acht te nemen, rekening houdend met de decarbonisatiedoelstellingen en de noodzaak van strategische autonomie en veerkracht;

Oostelijke flank

71. benadrukt dat de oostelijke flank van de EU, in het licht van de aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne, herhaaldelijk het doelwit is geweest van cyberaanvallen, hybride dreigingen en sabotage, en dat er ook incidenten hebben plaatsgevonden bij

---

15 Richtlijn 2009/119/EG van de Raad van 14 september 2009 houdende verplichting voor de lidstaten om minimumvoorraden ruwe aardolie en/of aardolieproducten in opslag te houden (PB L 265 van 9.10.2009, blz. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/119/oj).

16 Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

vervoersondernemers; verzoekt de EU daarom haar inspanningen ter ondersteuning van de lidstaten op te voeren om ervoor te zorgen dat kritieke vervoersinfrastructuur aan de oostelijke flank volledig wordt beschermd en veerkrachtig is, onder meer door middel van snelle mechanismen voor versterking en verbeterde cyberdefensie voor spoorwegen, wegen, havens en energievoorzieningsknooppunten; wijst in dit verband op de extreme kwetsbaarheid van de Baltische staten, met name als gevolg van de Suwalki-kloof, en benadrukt dat in geval van Russische agressie een versnelde reactietijd en snellere troepenbewegingen nodig zouden zijn;

72. herinnert eraan dat de vier prioritaire corridors voor militaire mobiliteit een cruciale rol spelen in de veiligheid en defensie van de EU; is van mening dat het mogelijk maken van de snelle en efficiënte werking van alle in kaart gebrachte prioritaire corridors voor militaire mobiliteit zal zorgen voor daadwerkelijke veiligheid in de lidstaten die momenteel het sterkst zijn blootgesteld aan de dreiging die uitgaat van Rusland; wijst erop dat de vier prioritaire EU-corridors voor militaire mobiliteit ook het vermogen van de NAVO waarborgen om de oostelijke flank snel te versterken en doeltreffend te verdedigen, en daarmee de collectieve veiligheid, afschrikking en veerkracht in het hele bondgenootschap versterken;

73. merkt op dat de militaire mobiliteit in en naar Polen essentieel is voor de veiligheid van de hele oostelijke flank; vestigt de aandacht op de toegevoegde waarde van multimodale logistieke knooppunten in West-Europa om te zorgen voor een snelle verplaatsing van Europese en geallieerde troepen en zwaar materieel naar Oost-Europa;

74. is ingenomen met het onlangs door de Commissie aangekondigde initiatief inzake een pact voor de oostelijke regio’s, dat tot doel heeft lidstaten langs de oostelijke grens van de EU op maat gesneden steun te verlenen om de infrastructuur te verbeteren en de veerkracht in de grensregio’s te vergroten; vestigt de aandacht op het fundamentele belang van het project “oostelijk grensschild” als strategische onderneming ter versterking van de veiligheid van Europa, onder meer door relevante corridors voor militaire mobiliteit te beschermen om de reactiecapaciteit in stand te houden, en wijst erop dat dit project is opgenomen in het witboek over de gereedheid van de Europese defensie; dringt erop aan dat voldoende financiële middelen ter beschikking worden gesteld om de uitvoering ervan te waarborgen;

75. herinnert eraan dat infrastructuurprojecten voor militaire mobiliteit voortdurend moeten worden herbeoordeeld en geactualiseerd in het kader van het Europees Semester voor defensie in overeenstemming met de meest recente militaire dreigingen en vermogens, hetgeen meer moet inhouden dan de territoriale uitbreiding van havens en ook betrekking moet hebben op de opleiding van personeel en een

beter beheer van het scheepvaartverkeer, alsook weerbaarheidsvermogens tegen snel veranderende dreigingen, zoals de detectie van drones onder water;

76. steunt het Europees initiatief voor droneverdediging in het licht van de recente, herhaalde schendingen in het Europese luchtruim door onbemande drones; dringt aan op de verbetering en uitbreiding van de dronevermogens in alle lidstaten, in samenwerking met de NAVO en op basis van de praktijkervaringen van de Oekraïense strijdkrachten; benadrukt dat deze Europese dronevermogens moeten voortbouwen op de lessen die de Oekraïense strijdkrachten hebben geleerd over de cruciale waarde van het creëren van innovatieve drone- en droneafweersystemen, het koppelen van onderzoek en ontwikkeling aan productie, en het vertrouwen op schaalbare productiecapaciteit en voortdurende technologische ontwikkeling, variërend van onderwater-, verkennings- en gevechtsdrones tot defensie- en droneafweervermogens;

77. wijst erop dat een droneafweernetwerk zou kunnen worden aangepast voor doeleinden voor tweeërlei gebruik en zou helpen niet-defensiegerelateerde dreigingen of andere gevaren aan te pakken die alle EU-grenzen gemeen hebben, waaronder grensbescherming, de instrumentalisering van migratie, de bescherming van kritieke infrastructuur, en grensoverschrijdende georganiseerde misdaad;

Versterking van vermogens

78. herhaalt dat systemen voor vervoer over land de belangrijkste vervoerswijzen zijn voor de verplaatsing van militaire middelen, die doorgaans zwaar en bovenmaats zijn en gevaarlijke goederen bevatten;

79. wijst met bezorgdheid op het huidige tekort aan bepaalde militaire mobiliteitsuitrusting, zoals platte wagons, en de daling van de productie ervan sinds de Koude Oorlog; pleit voor de ondersteuning van de ontwikkeling ervan in het kader van Europese industriële programma’s; vestigt de aandacht op de dringende noodzaak van samenwerking tussen publieke en private belanghebbenden om het potentieel van de beschikbare spoorwegmiddelen voor militaire mobiliteit te benutten en te maximaliseren, en spoort aan tot het gebruik van stand-bycontracten;

80. beklemtoont dat het acute tekort aan rollend materieel bij de Europese spoorwegorganisaties dringend moet worden aangepakt; vestigt de aandacht op het belang van een geharmoniseerde vergunningsprocedure voor rollend materieel, die wordt beheerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA); herinnert eraan dat nationale voorschriften moeten worden vervangen door technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI’s) om de

beschikbaarheid van grensoverschrijdend rollend materieel voor militaire en civiele doeleinden te vergroten;

81. pleit voor een gecoördineerde aanpak voor de aankoop van rollend spoorwegmaterieel, om de beschikbare productiecapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten; onderstreept dat gemeenschappelijke aanbestedingen voor dergelijke voertuigen moeten worden aangemoedigd;

82. merkt op dat luchtvervoer, naast vervoer over land, de snelste manier is om de eerste militaire middelen en logistiek materieel te verplaatsen; beklemtoont dat er een Europese strategische reserve voor luchtvervoer moet worden ontwikkeld en dat strategische hulpmiddelen voor militaire mobiliteit in de lucht, zoals vrachtvliegtuigen voor zware ladingen, moeten worden versterkt;

83. neemt kennis van het toenemende gebruik van autonome voertuigen voor militaire leveringen, dat een oplossing biedt voor het personeelstekort in militaire logistieke eenheden en waardoor het aantal menselijke slachtoffers in tijden van conflict tot een minimum wordt beperkt; roept ertoe op de EU- en nationale wet- en regelgeving aan te passen om de invoering van semiautonome logistieke systemen mogelijk te maken in militaire mobiliteitscorridors;

84. vraagt dat wordt nagedacht over de beschikbaarheid en toereikendheid van de EU-vermogens voor het medisch vervoer van meerdere gewonde personeelsleden ter waarborging van een tijdige evacuatie van en passende zorg voor de betreffende personeelsleden;

85. beklemtoont dat de behoeften van de lidstaten moeten worden geëvalueerd en samengevoegd om te zorgen voor de constante beschikbaarheid en levering van middelen voor tweeërlei gebruik, zoals locomotieven, vaartuigen, vrachtwagens, aanhangwagens die geschikt zijn voor uitzonderlijke ladingen, strategische vrachtvliegtuigen, systemen voor bijtanken in de lucht en vaste en mobiele kranen;

86. benadrukt dat het belangrijk is alle bovengenoemde vervoersmiddelen te registreren in een civiel-militaire “solidariteitspool”, zodat ze overal en altijd op de meest efficiënte manier kunnen worden gebruikt, voortbouwend op de strategische rescEU-reserves van Europese crisisresponsvermogens; verzoekt de Commissie zorg te dragen voor coördinatie met de lidstaten op EU-niveau met het oog op voorspelbaarheid en planning voor de toeleveringssector;

87. benadrukt dat de samenhang tussen de prioriteiten van het actieplan voor militaire mobiliteit en de programmering in het kader van het EDIP moet worden gewaarborgd, en dat er daarbij voor moet worden gezorgd dat de beoordelingen van de vermogenstekorten (CDP’s) en

de gecoördineerde jaarlijkse evaluatie inzake defensie (CARD) als leidraad dienen voor de vaststelling van financieringsprioriteiten; verzoekt de Commissie de EDTIB ertoe aan te sporen iets aan deze lacunes te doen; merkt op dat investeringen in de aankoop, de reparatie, het onderhoud en het delen van vervoersmiddelen moeten worden ondersteund door middel van EU-brede financieringsinstrumenten; benadrukt het belang van voorspelbaarheid wat de vraag naar vermogens op het gebied van militaire mobiliteit betreft, in combinatie met voldoende financiering en vereenvoudigde aanbestedingsregels, die Europese preferentie zouden bevorderen, zodat de toeleveringsindustrie in staat is de productie te verhogen en op peil te houden;

88. dringt aan op investeringen in onderzoek en ontwikkeling om vermogens voor tweeërlei gebruik te bevorderen; benadrukt hoe belangrijk EU-steun is voor het stimuleren van innovatie op het gebied van voertuigtechnologieën voor tweeërlei gebruik, zoals modulaire platforms die zowel voor civiel als voor militair gebruik kunnen worden aangepast, en voor het bevorderen van nieuwe technologieën in de civiele scheepsbouw- en luchtvaartsector;

Nauwere samenwerking tussen de EU en de NAVO

89. is van mening dat verbeterde militaire mobiliteit zowel het GVDB als het trans-Atlantische bondgenootschap versterkt; benadrukt dat de NAVO afhankelijk is van de infrastructuur van de EU-lidstaten om troepen en materieel te verplaatsen; stelt met tevredenheid vast dat de relevante militaire eisen van de EU, dankzij de vooruitgang in de samenwerking tussen de EU en de NAVO, onder meer via de gestructureerde dialoog tussen de EU en de NAVO over militaire mobiliteit, tot ongeveer 95 % in overeenstemming zijn met de technische en geografische vereisten van de NAVO;

90. verzoekt de lidstaten nauwer samen te werken met elkaar en met de NAVO, met name in het kader van het bestaande Central Europe Pipeline System en het investeringsprogramma inzake veiligheid van de NAVO, en zodoende te zorgen voor interoperabiliteit, cyberbeveiliging en voldoende vervoers- en opslagcapaciteit voor militaire operaties van de EU en de NAVO;

91. betreurt dat er nog steeds politieke en procedurele belemmeringen bestaan voor het delen van gerubriceerde informatie over logistieke netwerken tussen de NAVO en de EU en dringt in dit verband aan op gedeeld begrip om synergieën tot stand te brengen; benadrukt dat deze belemmeringen, en met name het ontbreken van een overeenkomst met de NAVO inzake de uitwisseling van gerubriceerde informatie, de doeltreffendheid van de defensie-inspanningen van beide organisaties ernstig aantasten; verzoekt de EU-lidstaten zich krachtig in te zetten om een oplossing te vinden voor de politieke belemmeringen die de sluiting van een

overeenkomst inzake de uitwisseling van gerubriceerde informatie in de weg staan; dringt aan op de oprichting van een permanent platform voor informatie-uitwisseling tussen de EU en de NAVO ter ondersteuning van de werkzaamheden van het gezamenlijke ondersteunende en faciliterende commando van de NAVO;

92. dringt aan op de organisatie van regelmatige gezamenlijke oefeningen tussen de EU en de NAVO, alsook van stresstests waarbij de strijdkrachten, de civiele bescherming, infrastructuurbeheerders en vervoersondernemers worden betrokken, om de communicatie en coördinatie te verbeteren, procedures te stroomlijnen en belemmeringen voor militaire mobiliteit in kaart te brengen en weg te nemen;

93. verzoekt de Commissie en de NAVO de coördinatie op het gebied van maritieme mobiliteit te intensiveren en te zorgen voor interoperabiliteitsnormen voor het zeevervoer, de toegang tot havens en de bescherming van de communicatielijnen over zee, en daarbij bijzondere aandacht te besteden aan het Atlantisch gebied, het Middellandse Zeegebied en de ultraperifere gebieden; vraagt de EU en de NAVO met klem nauw samen te werken om de trans-Atlantische levering van militair materieel en militaire voorraden over zee en door de lucht veilig te stellen met het oog op het belang ervan; erkent de belangrijke rol die Turkije speelt bij de beveiliging van vervoersroutes en de algemene militaire mobiliteit tussen de EU en de NAVO, en wijst daarbij in het bijzonder op het besluit van het land van februari 2022 om de zeestraten van de Zwarte Zee te sluiten, als gevolg waarvan Rusland zijn maritieme aanwezigheid in de Zwarte Zee niet kon versterken;

94. merkt op dat het tijdschema voor de planning op operationeel niveau van de NAVO drie dagen bedraagt; dringt er daarom op aan dat wordt voldaan aan de doelstelling van maximaal drie tot vijf dagen voor de afwikkeling van relevante procedures inzake grensoverschrijdingen en vergunningen voor vervoer van uitzonderlijke, bovenmaatse en zeer zware vracht op basis van gestroomlijnde, geharmoniseerde, digitale procedures; pleit voor de verkorting van de tijd voor snelle-reactie-eenheden tot drie dagen in tijden van “vrede” en 24 uur in tijden van “crisis”; vraagt andermaal dat de twee versies van formulier 302 van de EU en de NAVO tot één formulier worden samengevoegd om onnodige duplicatie te vermijden en snellere grensoverschrijdende verplaatsingen te vergemakkelijken; pleit, om de vergunningsprocedures te versnellen, voor de invoering van automatische erkenning van route- en bruganalysen binnen de lidstaten en over de grenzen heen, alsook van een op kennisgeving gebaseerde versnelde regeling voor gecertificeerde exploitanten die militair of spoedvervoer verrichten als onderdeel van het pakket militaire mobiliteit;

95. verzoekt de lidstaten met spoed de nodige defensievermogens voor militair vervoer te ontwikkelen, en daarbij onder meer de netwerken van NAVO-pijpleidingen en strategische vermogens voor militaire mobiliteit in de lucht uit te breiden, op basis van de gecoördineerde jaarlijkse evaluatie inzake defensie en de EU-prioriteiten van 2023 voor vermogensontwikkeling; acht het belangrijk om, in voorkomend geval in overleg met de NAVO, te voldoen aan de militaire eisen en de technische en geografische lacunes te dichten;

96. wijst op de toegevoegde waarde van de uitzonderlijke deelname van de VS, Canada, het VK, Noorwegen, Zwitserland en andere gelijkgestemde partners aan het project voor militaire mobiliteit van de permanente gestructureerde samenwerking (PESCO); dringt aan op de verwezenlijking van vermogensdoelstellingen en op de uitbreiding van de deelname tot strategische partnerlanden zoals Oekraïne en de Republiek Moldavië, in overeenstemming met de regels inzake PESCO;

97. wijst op de noodzaak van interoperabiliteit, ook met belangrijke regionale partners en kandidaat-lidstaten, zoals Oekraïne, de Republiek Moldavië en de Westelijke Balkan; dringt aan op specifieke bijstand aan de Republiek Moldavië om het land weerbaarder te maken tegen hybride dreigingen en het beter te verbinden met de vervoers- en beveiligingssystemen van de EU; benadrukt hoe belangrijk het is de coördinatie met regionale partners te versterken op het gebied van technische normen, de beveiliging van kritieke infrastructuur en de bescherming van netwerken tegen hybride dreigingen en aanvallen; is van mening dat interoperabiliteit met derde landen moet samengaan met regelmatige beoordelingen;

98. vestigt de aandacht op het belang van het Parlement, niet alleen in zijn rol als medewetgever bij de vorming van het beleid inzake militaire mobiliteit, als onderdeel van de ambitie van de EU om uiterlijk in 2030 defensiegereedheid te bereiken, maar ook in zijn rol als uitoefenaar van democratisch toezicht op het optreden van de EU; vraagt de Commissie daarom te zorgen voor systematischer follow-up en strengere rapportage, onder meer met betrekking tot de samenwerking tussen de EU en de NAVO en met betrekking tot PESCO, in verband met maatregelen, uitvoering en financiering op het gebied van militaire mobiliteit;

°

° °

99. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie, de NAVO, de Parlementaire Vergadering van de NAVO en de EU-agentschappen die bevoegd zijn op het gebied van

veiligheid en defensie, alsook aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.