



Ministerie van Defensie

# Jaarverslag 2023

Militaire Luchtvaart Autoriteit

# Colofon

## Militaire Luchtvaart Autoriteit

**Adres**

Brasserskade 227A  
2497 NX Den Haag

**Postadres**

Postbus 20701  
2500 ES Den Haag  
MPC 58H

**Datum**

Maart 2024

# Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) over het jaar 2023.

Ook in 2023 speelde de gelijktijdige introductie van meerdere nieuwe wapensystemen een onverminderd grote rol. Van nieuwe vliegende wapensystemen moet de initiële luchtwaardigheid worden aangetoond voordat een Militair Type Certificaat (MTC) kan worden uitgereikt. Het initieel certificeren is een specialistisch, complex en daardoor tijdrovend proces. Daarbij zijn verschillende projecten multinationalaal ingericht, waardoor de toch al grote complexiteit verder toeneemt. Zoals u in dit jaarverslag kunt lezen, reikte de MLA in 2023 het MTC uit voor de Apache AH64EN, de Gulfstream G650ER en de Reaper MQ-9A. Daarnaast stak de MLA veel tijd en energie in het aantonen van de initiële luchtwaardigheid van de medische configuratie van de A330 *Multi Role Tanker Transport* (MRTT), hetgeen in het eerste kwartaal van 2023 succesvol is afgerond.

In 2023 gaf de MLA prioriteit aan de ondersteuning van de oprichting van het Europees F-16 Trainingscentrum in Roemenië. Omdat de F-16's de Nederlandse registratie hebben behouden blijven de vliegoperaties en alle onderhoudswerkzaamheden onder toezicht staan van de MLA.

Zoals in voorgaande jaren werkte de MLA ook in 2023, onder coördinatie van de *European Defence Agency* (EDA) en samen met militaire vertegenwoordigers van diverse Europese partnerlanden, verder aan de standaardisatie van militaire luchtwaardigheidsregelgeving. Deze regelgeving is vastgelegd in de *European Military Airworthiness Requirements* (EMAR's). Standaardisatie is een randvoorwaarde voor het faciliteren van *interoperability*. Ook buiten de Europese Unie implementeren inmiddels diverse landen deze EMAR's, waardoor het gemakkelijker wordt om producten en diensten van andere landen verantwoord te gebruiken.

Op het gebied van militaire luchthavens en luchtruim gaf de MLA onverminderd invulling aan haar regelgevende taak en aan het bijdragen aan Europees beleid op het gebied van *Air Traffic Management* (ATM). Het project '1 Air Traffic Management (1ATM)' blijkt gecompliceerder dan eerder werd ingeschat, waardoor vertraging optrad. Het streven was om dit op 1 januari 2024 geïmplementeerd te hebben, maar dit is om diverse, met name externe, redenen niet gelukt.

Na bijna zeven jaar is dit mijn laatste jaarverslag als directeur van de MLA. Mijn opvolgster treedt aan in het eerste kwartaal van 2024 en ik ben ervan overtuigd dat zij deze mooie baan met verve op zal pakken.

Commodore J.P. Apon  
Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Toezicht MLA in 2023</b>	<b>6</b>
1.1	Luchtwaardigheid van het ontwerp	6
1.2	Luchtwaardigheid van het individuele toestel	6
1.3	Organisatie goedkeuringen	6
1.4	Vervolggoedkeuringen	7
1.5	Licenses van personeel	7
1.6	Accreditaties van bedrijven	7
1.7	Erkenning van autoriteiten	7
1.8	Occurrence Reporting	8
1.9	Handhaven geluidsbelasting door militaire vliegtuigen	9
<b>2</b>	<b>Hoofdpijnen uit het toezicht</b>	<b>10</b>
2.1	Ontwikkelingen in het domein	10
2.2	Samenwerking toezichthouders	10
<b>3</b>	<b>Regelgeving en beleid</b>	<b>11</b>
3.1	Militaire Luchtvaarteseisen	11
3.2	Beleid (ATM)	11
3.3	(Uitvoering) regelgeving	11
<b>4</b>	<b>Verbeterdoelstellingen</b>	<b>13</b>
4.1	Verbeterdoelstellingen MLA	13
4.2	Verbeterdoelstellingen sector	13
<b>5</b>	<b>Bijlage</b>	<b>13</b>
	Afkortingen	13

# 1 Toezicht MLA in 2023

De MLA houdt op verschillende manieren toezicht op de militaire luchtvaartsector. Na een korte omschrijving van de verschillende vormen, gaat deze paragraaf in op de meest prominente zaken uit 2023.

## 1.1 Luchtwaardigheid van het ontwerp

Wanneer de initiële luchtwaardigheid van een binnen Defensie te gebruiken typeontwerp is aangetoond, reikt de MLA een MTC uit. Wijzigingen op het typeontwerp worden ook weer getoetst en goedgekeurd, voordat de vliegtuigen worden aangepast. Gedurende 2023 zijn diverse (beperkte) MTC's uitgereikt na afronding van het certificeringstraject, waaronder aan de Apache AH-64EN, de Gulfstream G650ER en de Reaper MQ-9A. Daarnaast is ook de medische configuratie van de A330 MMF gecertificeerd.

## 1.2 Luchtwaardigheid van het individuele toestel

Elk toestel wordt door middel van een *Airworthiness Review* (AWR) getoetst of het conform het gecertificeerde ontwerp geproduceerd en onderhouden is. Zo is elke F-35A die in 2023 in Italië is geassembleerd en onder een Nederlandse *Permit to Fly*/ontheffing naar Nederland is gevlogen, onderworpen aan een review. Hetzelfde geldt voor afgeleverde exemplaren van de Chinook CH-47F(NL)-MYII en de Apache AH-64EN. Indien de initiële AWR succesvol wordt afgerond, geeft de MLA een Bewijs van Luchtwaardigheid af (BVL).

## 1.3 Organisatie goedkeuringen

Alle organisaties die diensten uitvoeren of producten leveren binnen het Nederlandse *Military Aviation System* (NLD-MAS), dienen een goedkeuring van de MLA te hebben. Zo zijn in 2023 de *Continued Airworthiness Management Organisations* -goedkeuringstrajecten (CAMO) van Programma Management (PM), de CAMO wijziging F-35 van het *Air Combat Command* (ACC) succesvol afgerond. Goedkeuring van het Defensie Helikopter Commando (DHC) te Gilze-Rijen en Marine Vliegbasis de Kooy (MVKK) als CAMO, alsmede de Koninklijke Militaire School Luchtmacht (KMSL) als CAMO en ACC MQ-9 CAMO wordt in 2024 verwacht. Op de transitie van de afdeling Luchtvaart Systemen (LVS) van het Commando Materieel en IT (COMMIT) van een 'MLE-21'- naar een 'NLD-MAR-21'-organisatie, verleende de MLA uitstel. Dit maakt een gefaseerde invoering van de 'NLD-MAR-21' over de diverse type bureaus mogelijk. Op de huidige MLE-21 organisatiegoedkeuring (MTCHO) van COMMIT LVS zijn in 2023 een aantal *major changes* goedgekeurd, zoals de gewijzigde expositie en scope-uitbreiding AH-64E. Op 1 juli 2022 gingen de vliegbases in Volkel en Leeuwarden op in het *Air Combat Command* (ACC). Het ACC is er in 2023 nog niet in geslaagd om alle organisatiegoedkeuringen gereed te hebben. De beoordeling van de goedkeuring van de 'ACC NLD-MAR-145' loopt om die reden nog door in 2024, met de daarbij behorende audits. In 2023 is het luchtverkeersleidingssquadron 711, dat onderdeel was van de *Air Operations Control Station* Nieuw Milligen-certificering, zelfstandig gecertificeerd.

## 1.4 Vervolggoedkeuringen

Na een organisatiegoedkeuring, volgen controles waarmee een organisatie moet laten zien dat zij nog minimaal in dezelfde mate voldoet aan de militaire luchtvaartregelgeving als toen de initiële goedkeuring werd afgegeven. Afhankelijk van grootte en complexiteit spreken we bij deze vervolgcontroles over continueringsaudits of inspecties. Eens per jaar worden alle goedgekeurde organisaties binnen het NLD-MAS aan een continueringsaudit onderworpen. De in 2023 geplande continueringsaudits zijn nagenoeg allemaal uitgevoerd, inclusief de in 2022 geplande continueringsaudit van het Centrum voor Mens en Luchtvaart (CML).

De in het jaarplan van 2023 opgenomen continueringsaudits, inspecties en *quick scans* zijn nagenoeg allemaal uitgevoerd.

## 1.5 Licenses van personeel

Vliegers, onderhoudsmonteurs, luchtverkeersleiders en gevechtsleiders moeten gekwalificeerd zijn voor hun taak. Voor vliegers, vliegtuigbemanningen, verkeersleiders en bedienaars van RPAS-systemen is ook een medische kwalificatie vereist. Na de initiële kwalificatie krijgen deze functionarissen hun *licenses* uitgereikt door of onder verantwoordelijkheid van de MLA. Om deze *licenses* te behouden, moeten de functionarissen voldoen aan de zogeheten *currencies*.

## 1.6 Accreditaties van bedrijven

Organisaties buiten het NLD-MAS mogen alleen diensten en goederen leveren aan organisaties binnen de Nederlandse militaire luchtvaart als ze kunnen aantonen dat zij aan de gestelde eisen voldoen en zodoende door de MLA geaccrediteerd kunnen worden. In 2023 zijn vier *engineering*-bedrijven, twaalf vliegtuigonderhoudsbedrijven, vier *Flight Crew Licensing*-bedrijven en twee onderhoudsmanagement bedrijven geaccrediteerd. Het uitvoeren van het accreditatieproces bij bedrijven is gedeeltelijk uitbesteed aan een externe partij. Om geaccrediteerd te worden, nemen de desbetreffende bedrijven contact op met de externe partij die vervolgens een *audit* uitvoert. Incidenteel voert de MLA ook accreditatie-*audits* uit. Het betreft dan met name organisaties van andere overheden. Zo is in 2023 het Europees F-16 Trainingscentrum (EFTC) deels geaccrediteerd en wordt deze naar verwachting in 2024 uitgebreid.

## 1.7 Erkenning van autoriteiten

Erkenningen zijn geen vorm van toezicht, maar voorkomen dat een bedrijf of organisatie door meerdere landen gecontroleerd moet worden. Zo dragen erkenningen bij aan een beheersbare toezichtlast. Hiertoe is een internationaal systeem van erkenningen op het gebied van *airworthiness* in het leven geroepen. Als een erkende autoriteit toezicht uitoefent op een organisatie of bedrijf, kan de erkennende autoriteit ervoor kiezen om gebruik te maken van de diensten van de erkende autoriteit van een ander land. Indien noodzakelijk nemen MLA-*auditors* deel aan *audits* die door een erkende autoriteit worden uitgevoerd. Hierdoor blijft de MLA geïnformeerd en wordt de werklust verdeeld (*burden sharing*). Het door de deelnemende EU-landen gezamenlijk opgestelde proces tot (wederzijdse) erkenning is, onder coördinatie van de *European Defense Agency* (EDA), verwoord in de EMAD-R. Diverse landen buiten de EU maken hier inmiddels gebruik van. In de onderstaande tabel staan de activiteiten op het gebied van (wederzijdse) erkenningen in 2023.

Initiële erkenningen door de MLA
Technical Airworthiness Authority - Norway
Technical Airworthiness Authority - Denmark
Verlenging erkenningen door de MLA
Defence Aviation Safety Authority (DASA) - Australia
US Army SRD-A
USAF AFLCMC TAA
General Directorate of Armaments and Material (DIGAM) - Spain
Military Airworthiness Authority (BMAA) - Belgium
Uitbreiding 'Implementing Arrangement' erkenning door de MLA
MAA (Directorate of Aeronautical Armaments and Airworthiness (DAAA) - Italy
Initiële erkenningen van de MLA
Technical Airworthiness Authority - Norway
Technical Airworthiness Authority - Denmark
Military Aviation Authority - Romania
Verlenging erkenningen van de MLA
Defence Aviation Safety Authority (DASA) - Australia
French State Aviation Safety Authority (Direction de la Navigabilité Direction de la Sécurité Aéronautique d'Etat)
Italy - MAA (Directorate of Aeronautical Armaments and Airworthiness (DAAA)
General Directorate of Armaments and Material (DIGAM) - Spain
Military Airworthiness Authority (BMAA) - Belgium

Tabel 1

## 1.8 Occurrence Reporting

Van de organisaties die actief zijn binnen het NLD-MAS wordt op basis van de militaire luchtvaart eisen verwacht dat zij bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid en het minimaliseren van de met deze activiteiten verbonden risico's. Een belangrijk hulpmiddel hierbij is het melden van gebeurtenissen die invloed (kunnen) hebben op de veiligheid van de militaire luchtvaart. De richtlijnen voor deze zogenoemde *Occurrence Reporting* zijn vastgelegd in de NLD-SMAR-1. Het gaat hierbij echter niet alleen om het melden, maar ook het verzamelen, onderzoeken, analyseren en verspreiden van deze informatie. De MLA was voornemens om in 2023 onderzoek te doen naar een aantal van deze aspecten van de *Occurrence Reporting*. Wegens andere prioriteiten, waaronder het EFTC, kon dit onderzoek echter niet in volle omvang plaatsvinden. Desondanks kan op basis van constatering tijdens het uitgevoerde toezicht en een steekproef in het Safety Rapportage Systeem (SRS) worden gesteld dat (nog) niet volledig invulling wordt gegeven aan alle aspecten van de NLD-SMAR-1. Zowel bij het toezicht als bij de resultaten van de SRS-steekproef zijn slechts in beperkte mate indicaties aangetroffen met betrekking tot het analyseren van de verzamelde gegevens en het verspreiden van informatie over de gebeurtenissen aan belanghebbenden (inclusief de MLA). De beperkte invulling van deze aspecten speelt een rol bij de verdere ontwikkeling van het veiligheidsniveau van de betrokken organisaties en het NLD-MAS, en blijft dus ook de komende jaren een aandachtspunt voor de MLA.



## 1.9 Handhaven geluidsbelasting door militaire vliegtuigen

Naar aanleiding van periodieke geluidsrapportages gaf de directeur MLA in de loop van 2022 bij Eindhoven Airport aan dat overschrijding van de geluidscontour niet getolereerd wordt. De definitieve berekening over 2023 is nog niet voorhanden, maar het Nederlands Lucht- en Ruimtelaboratorium (NLR) gaf reeds aan dat de geluidscontour niet is overschreden. Mede als gevolg van door milieuverenigingen aangespannen procedures is extra aandacht besteed aan de handhaving van de geluidsbelasting op de Vliehors Range. Voor wat betreft de helikopterlandingsplaatsen zijn de geregistreerde vliegtuigbewegingen binnen hun vergunde aantallen gebleven.

De D-MLA ziet namens de minister van Defensie toe op naleving van de militaire wet- en luchtvaartregeling en handelt klachten ter zake af. In 2023 handelde de MLA één klacht af. Deze klacht had betrekking op een *flypast* in het kader van de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid bij het Nationaal Indië-monument 1945-1962 in Roermond. Daarnaast monitorde de MLA de afhandeling van een klacht door het Defensie Helikopter Commando. De klacht was ingediend door de provincie Groningen en betrof een incident waarbij drie helikopters in het Natura 2000-gebied Lauwersmeer lager hebben gevlogen dan de *Military Aeronautical Information Publication* (MilAIP) toestond.

De MLA diende samen met Staf Commando Luchtstrijdkrachten een voorstel in bij het Openbaar Ministerie in Arnhem over de ontwikkeling van opsporings- en vervolgingsbeleid bij voorvallen in de militaire luchtvaart.

## 2 Hoofdpijnen uit het toezicht

### 2.1 Ontwikkelingen in het domein

De MLA werkt via de EDA in werkgroepen samen met andere EU-partnerlanden aan nieuwe versies van de EMAR CAMO/M (onderhoudsmanagement) en EMAR 21 (certificering van militaire vliegtuigen en ontwerp- en productieorganisaties) en de daaraan gerelateerde publicaties.

Met name in de onbemande luchtvaart (UAS) zijn er legio militaire toepassingsmogelijkheden en gaan de ontwikkelingen zeer snel. Daarnaast wordt steeds vaker gebruik gemaakt van gecontracteerde diensten (*Contract Air*) tijdens oefeningen. Deze brengen extra toezichtstaken met zich mee. Daarvoor zijn in 2022 twee, toen nog tijdelijke functies, aan de MLA toegevoegd, die in 2023 structureel zijn ingebed.

De introductie van nieuwe wapensystemen gaat onverminderd verder. Gedurende 2023 is het MTC uitgereikt voor de Apache AH-64EN, de Gulfstream G650ER en de Reaper MQ-9A. Daarnaast vonden ook de nodige werkzaamheden plaats voor het beschikbaar maken van een *Medical Evacuation*-capaciteit (MEDEVAC) met de A330 MMF en deze zijn afgerond in het eerste kwartaal van 2023.

De reorganisatie bij de luchtmacht, waarbij diverse *commands* zijn gevormd, vergen aanpassingen in de structuur en de diverse exposities van deze organisaties. Deze gewijzigde exposities worden ter beoordeling voorgelegd aan de MLA.

### 2.2 Samenwerking toezichthouders

De MLA werkt inhoudelijk veel samen met militaire luchtvaartautoriteiten van andere landen. Elk land is weliswaar soeverein, maar heeft baat bij standaardisatie van de regelgeving van de militaire luchtvaart, om zo de randvoorwaarden voor het gezamenlijk internationale (lucht)optreden te bewerkstelligen (*interoperability*) en het gemakkelijker te maken om elkaars producten en diensten te kunnen gebruiken. Zo heeft de EDA de coördinerende taak op zich genomen om samen met de deelnemende landen de militaire luchtvaartregelgeving te harmoniseren en EMAR's uit te geven. De werkgroepen die deze EMAR's vormgeven, komen periodiek bij elkaar en worden gevuld door diverse specialisten uit de deelnemende landen. Als de betreffende EMAR's door de deelnemende landen zijn geaccordeerd, kunnen deze de EMAR's implementeren in nationale regelgeving.

Naast de regulerende en handhavende taak houdt de MLA ook toezicht. In het toezichtdomein zitten geen inhoudelijke overeenkomsten met andere toezichthouders en vindt de samenwerking met name plaats bij het uitwisselen van ervaringen en toepasbare toezichtmethodieken om zo van elkaar te leren. Uitzondering hierop is het Korps Militair Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS) op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen door het luchtruim. Hierover vindt regelmatig overleg plaats tussen de MLA en het KMCGS.

Onderdeel van het project '1 Air Traffic Management' (1ATM) is een verregaande samenwerking tussen de MLA en de Inspectie Leefomgeving en Transport. In 2023 werden de eerste stappen gezet om te bepalen hoe de samenwerkingsvorm er uit zou kunnen zien, rekening houdend met de verplichtingen en verantwoordelijkheden vanuit de perspectieven van beide toezichthouders.

# 3 Regelgeving en beleid

## 3.1 Militaire Luchtvaart-eisen

De MLA geeft militaire luchtvaart-eisen (MLE) uit en beheert deze. De MLA streeft daarbij naar zoveel mogelijk harmonisatie met de EASA-regelgeving en EMAR's. Zo is in 2023 via de EDA in de werkgroepen gewerkt aan nieuwe EMAR-versies van de EMAR CAMO v1.0/M v2.0 en EMAR 21 en aan gerelateerde publicaties.

De MLA herzag de regelgeving met betrekking tot erkenningen en accreditaties (NLD-SMAR 4 v2.0). Deze is in het eerste kwartaal van 2023 uitgegeven.

Als gevolg van het project '1 Air Traffic Management' (1ATM) herziet de MLA de NLD-MAR-ADR en NLD-MAR-ANS, daarnaast worden de *Military Rules of the Air* (NLD-SMAR-MilRa) opgesteld om zo het verschil tussen de civiele en militaire eisen inzichtelijk te maken. De regelgeving ten behoeve van 1ATM is zo civiel als mogelijk en gebaseerd op EASA-verordeningen, maar – indien van toepassing voor de militaire operatie – worden de militaire eisen gevolgd.

## 3.2 Beleid (ATM)

In 2023 trof de MLA voorzieningen voor de instelling van een *ATM Crisis Cell*. Hiertoe zijn *Terms of Reference* geformaliseerd. In het verlengde daarvan is een begin gemaakt om de *NATO crisis response measures* opnieuw te bevestigen binnen de huidige *governance*. Dit proces loopt door in 2024. In tijden van spanning kan deze entiteit acteren op het gebied van ATM om noodzakelijke luchtruim- of luchthavenmaatregelen te nemen.

Het project 'Luchtruimherziening' is van de planfase overgegaan naar de uitwerkingsfase, om de tot nu toe opgehaalde informatie uit te werken tot concrete plannen. De MLA treedt op het gebied van ATM beleidsondersteunend op richting het Directoraat Generaal Beleid.

## 3.3 (Uitvoering) regelgeving

De MLA diende een aantal voorstellen in bij de Directie Juridische Zaken van het ministerie, ter wijziging van ministeriële luchtvaartregelingen, waaronder de regeling 'Kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen'.

De MLA is bevoegd om namens de minister van Defensie vergunningen af te geven, dan wel ontheffingen of vrijstellingen te verlenen van militaire luchtvaartregels, mits de regelgeving hiervoor ruimte biedt en aan de gestelde voorwaarden is voldaan. Indien noodzakelijk kan de D-MLA ook toestaan dat wordt afgeweken van de MLE. In 2023 verleende de MLA vergunningen, ontheffingen en vrijstellingen, onder andere met betrekking tot het gebruik van het luchtruim, de luchtwaardigheid van militaire luchtvaartuigen, de licenties van personeel en het (mede)gebruik van militaire vliegvelden. Ook gaf de MLA in 2023 beschikkingen af voor 'tijdelijke gebieden met beperkingen' (TGB). Voor zover nodig zijn de beslissingen gepubliceerd in de Staatscourant. Daarnaast gaf de MLA in meerdere gevallen toestemming aan buitenlandse militaire luchtvaartuigen om gebruik te mogen maken van het Nederlands luchtruim. Daarbij was in een aantal gevallen ook sprake van vervoer van ICAO TI *non compliant*-gevaarlijke stoffen.

In 2023 liep een bezwaar- en beroepsprocedure tegen een besluit uit 2021 en 2023, met betrekking tot een ontheffing van de minimumvlieghoogte tijdens een militaire oefening. De belanghebbende stelde hoger beroep in bij de afdeling 'Rechtspraak voor de Raad van State' tegen het vonnis van de rechtbank Oost-Brabant. Daarnaast is bezwaar aangetekend tegen een besluit om een *Grandfather Rights* Militair Bewijs voor onderhoudsbevoegdheid Luchtvaartuigen (GR MBvOL) niet om te zetten naar een *Military Aircraft Maintenance License* (MAML). Op het moment van schrijven is nog geen besluit op het bezwaarschrift genomen. Eind 2023 is een bezwaarschrift ingediend tegen een besluit tot instelling van een TGB.

# 4 Verbeterdoelstellingen

## 4.1 Verbeterdoelstellingen MLA

Het jaarplan 2023 bevat de volgende verbeterdoelstellingen:

### 4.1.1 Luchtvaartseisen synchroniseren met andere internationale partnerautoriteiten

Ook in 2023 heeft de MLA onder coördinatie van de EDA verder gewerkt aan de harmonisatie van militaire luchtwaardigheidsregelgeving. Enkele producten daarvan, zoals de NLD-MAR-M en de NLD-MAR-145, zijn hier inmiddels op aangepast.

### 4.1.2 Werklast in balans

De werklast was ook in 2023 een verbeterdoelstelling van de MLA. Gedurende 2023 is het Strategisch Personeelsplanningsproces (SPP) doorlopen. Dit proces maakte nogmaals duidelijk dat de MLA over te weinig capaciteit beschikt voor al haar taken. Daarnaast is ook geconstateerd dat verbeterlagen mogelijk zijn, door een aantal zaken anders in te richten. Voor het toezicht op het EFTC zijn relatief snel drie extra VTE's ter beschikking gesteld en inmiddels gevuld. Voor nieuw aan te schaffen vliegtuigen en helikopters (zoals de opvolger 'C-130H Hercules' en de nieuw aan te schaffen 'Medium Utility Transport Helicopter') is binnen de MLA nog geen extra capaciteit gerealiseerd, waardoor certificering van deze nieuw te verwerven capaciteit onder druk blijft staan. Dit wordt meegenomen in de opvolging van het SPP. Omdat het SPP behoorlijk wat tijd kost en capaciteit in beslag neemt, wordt voorzien dat tussentijdse claims voor OT-versterking of -herwaardering noodzakelijk zijn om de sterk toenemende vraag vanuit de sector het hoofd te bieden, naar aanleiding van de operationele opdrachten.

## 4.2 Verbeterdoelstellingen sector

Alle organisaties binnen de militaire luchtvaartsector moeten door de MLA goedgekeurd zijn, maar de weg daarnaartoe blijft hobbelig. In 2023 verleende de MLA een aantal nieuwe organisatie-goedkeuringen. Met name het personeelstekort (stafcapaciteit) bij de operationele onderdelen werkt vertragend om de bedrijfsvoering op het vereiste niveau te krijgen. Daarnaast zal de sector moeten verbeteren in het opvolgen van *Occurrence Reporting* en het analyseren van trends (zie ook 1.8).

# 5 Bijlage

## Afkortingen

1ATM	<i>1 Air Traffic Management</i>
ACC	<i>Air Combat Command</i>
AGDEF	<i>Aanwijzing Gereedstelling Defensie</i>
AWR	<i>Airworthiness Review</i>
BvL	<i>Bewijs van Luchtwaardigheid</i>
CAMO	<i>Continued Airworthiness Management Organisation</i>
CML	<i>Centrum voor Mens en Luchtvaart</i>
D-MLA	<i>Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit</i>
DHC	<i>Defensie Helikopter Commando</i>
DMO	<i>Defensie Materieel Organisatie</i>
EDA	<i>European Defence Agency</i>
EFTC	<i>Europees F-16 Trainingscentrum</i>
EMAR	<i>European Military Airworthiness Requirements</i>
KMCGS	<i>Korps Militair Controleurs Gevaarlijke Stoffen</i>
KMSL	<i>Koninklijke Militaire School Luchtmacht</i>
MAS	<i>Military Aviation System</i>
MEDEVAC	<i>Medical Evacuation</i>
MLA	<i>Militaire Luchtvaart Autoriteit</i>
MTC	<i>Militair Type Certificaat</i>
MVKK	<i>Marine Vliegkamp de Kooy</i>
NLD-MAR-21	<i>Certification of military aircraft and related products, parts and appliances, and military type certificate holder, design and production organisations</i>
NLD-MAR-145	<i>Regulations for maintenance organisations</i>
NLD-MAR-ADR	<i>Requirements for Military Aerodromes</i>
NLD-MAR-ANS	<i>Requirements for Air Navigation Services</i>
NLD-MAR-FCL	<i>Flight Crew Licensing</i>
NLD-MAR-M	<i>Continuing airworthiness regulations</i>
NLD-MAS	<i>Nederlands Military Aviation System</i>
PM	<i>Programma Management</i>
RPAS	<i>Remote Piloted Aerial Systems</i>
SERA	<i>Standardised European Rules of the Air</i>
SRS	<i>Safety Reporting System</i>



