Ministerie van Defensie

Jaarverslag 2025

Militaire Luchtvaart Autoriteit



Colofon

Militaire Luchtvaart Autoriteit

Adres
Koningskade 4
2596 AB Den Haag

Postadres
Postbus 20701
2500 ES Den Haag
MPC 58H

Datum
Maart 2026

Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) over het jaar 2025.

De taak van de MLA is het waarborgen van de militaire luchtvaartveiligheid binnen de militaire context. De MLA geeft hier invulling aan door te reguleren, toezicht te houden en te handhaven. De MLA houdt toezicht op alle organisaties (zowel militair als civiel) die een rol hebben in de borging van de Nederlandse militaire luchtvaartveiligheid. De MLA vervult die taak voor de militaire luchtvaart door onder andere toezicht te houden op naleving van militaire luchtvaarteisen.

In 2025 gaf de MLA onverminderd prioriteit aan de ondersteuning van het in 2023 opgerichte Europees F-16 Trainingscentrum in Roemenië. Omdat de F-16's tot 31 december 2025 de Nederlandse registratie hebben behouden, stonden de vliegoperaties en alle onderhoudswerkzaamheden gedurende geheel 2025 onder toezicht van de MLA. Daarnaast gaf de MLA prioriteit aan het wederzijds kunnen uitvoeren van onderhoud aan de F-35 tussen Nederland en Noorwegen.

In 2025 vierde de MLA haar 20-jarig bestaan. Om dit ook internationaal in de schijnwerpers te zetten, nam de MLA in oktober 2025 tijdens de *Military Airworthiness Conference* de rol van gastheer op zich. Vertegenwoordigers van landen over de hele wereld namen hieraan deel. De conferentie stond in het teken van luchtwaardigheid in crisissituaties en diverse internationale sprekers droegen bij aan de conferentie.

Zoals in voorgaande jaren werkte de MLA ook in 2025, onder coördinatie van de *European Defence Agency* (EDA), verder aan de standaardisatie van militaire luchtwaardigheidsregelgeving, samen met militaire vertegenwoordigers van diverse Europese partnerlanden. 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 diverse landen inmiddels deze EMAR's, waardoor het gemakkelijker wordt om producten en diensten van andere landen verantwoord te gebruiken. In deze tijd staat gereedstelling en daarmee de impact van militaire luchtvaart voorop. Eenduidigheid van militaire eisen zorgt voor de noodzakelijke versnelling hierin.

Inhoud

1 Toezicht MLA in 2025 6
- 1.1 Luchtwaardigheid van het ontwerp 7
- 1.2 Luchtwaardigheid van het individuele toestel 7
- 1.3 Organisatiegoedkeuringen 7
- 1.4 Continuering van goedkeuringen 7
- 1.5 Licenses van personeel 8
- 1.6 Accreditaties van bedrijven 8
- 1.7 Erkenning van autoriteiten 8
- 1.8 Occurence Reporting 9
- 1.9 Handhaven geluidsbelasting door militaire vliegtuigen en civiele medegebruikers op militaire luchthavens 9

2 Hoofdlijnen uit het toezicht 10
- 2.1 Ontwikkelingen in het domein 11
- 2.2 Samenwerking toezichthouders 11

3 Regelgeving en beleid 12
- 3.1 Militaire Luchtvaarteisen 13
- 3.2 Beleid 13
- 3.3 (Uitvoering) regelgeving 13

4 Verbeterdoelstellingen 14
- 4.1 Verbeterdoelstellingen MLA 15
- 4.2 Verbeterdoelstellingen sector 15

5 Bijlage 16
- 5.1 Afkortingen 17

1 Toezicht MLA in 2025



De MLA houdt op verschillende manieren toezicht op de militaire luchtvaartsector. De verschillende vormen zijn hier beschreven en de meest prominente zaken uit 2025 zijn uitgelicht.

1.1 Luchtwaardigheid van het ontwerp

Wanneer de initiële luchtwaardigheid van een binnen Defensie te gebruiken typeontwerp is aangetoond, reikt de MLA een Militair Type Certificaat (MTC) uit. Wijzigingen op het typeontwerp worden eerst getoetst en goedgekeurd voordat de vliegtuigen worden aangepast. Gedurende 2025 reikte de MLA geen nieuwe (beperkte) MTC's uit.

1.2 Luchtwaardigheid van het individuele toestel

Elk toestel wordt door middel van een *Airworthiness Review* (AR) getoetst of het conform het gecertificeerde ontwerp is geproduceerd en onderhouden. Zo is elke F-35A die in 2025 in Italië is geassembleerd en onder een Nederlandse *Permit to Fly*/ontheffing naar Nederland is gevlogen, onderworpen aan zo'n review. Hetzelfde geldt voor de in 2025 afgeleverde exemplaren van de Apache AH-64EN en de MRTT-toestellen. Indien de initiële AR succesvol wordt afgerond, geeft de MLA een Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) af.

1.3 Organisatiegoedkeuringen

Alle organisaties binnen Defensie die diensten uitvoeren of producten leveren ten behoeve van de Nederlandse militaire luchtvaart, dienen een goedkeuring van de MLA te hebben. Zo ontving het Defensie Helikopter Commando in 2025 een NLD-MAR-FSTD-goedkeuring voor de exploitatie en het beheer van synthetische trainingsmiddelen. Het CLAS RPAS Vliegbedrijf (CRV) kreeg een organisatiegoedkeuring onder de MAR-OPS 5 voor het opereren met gecertificeerde onbemande systemen en het opleiden van *remote pilots*, de NLD-MAR-FCL. Daarnaast mocht het CRV een goedkeuring ontvangen voor de type-specifieke opleiding conform NLD-MAR-MRPL ten behoeve van de *Integrator*. Het *Air Combat Command* (ACC) ontving in 2025 de NLD-MAR-145-goedkeuring ten behoeve van het onderhoud en heeft daarmee nu alle benodigde organisatiegoedkeuringen gerealiseerd.

1.4 Continuering van goedkeuringen

Na een organisatiegoedkeuring volgen controles waarmee een organisatie moet laten zien dat zij nog minimaal in dezelfde mate voldoet aan de militaire luchtvaartregelgeving als bij de afgifte van de initiële goedkeuring. Afhankelijk van grootte en complexiteit wordt bij deze vervolgcontroles gesproken over continueringsaudits of inspecties. Eens per jaar worden alle goedgekeurde organisaties binnen Defensie aan een continueringsaudit onderworpen. De in 2025 geplande continueringsaudits en inspecties zijn bijna 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 *Remote Piloted Aerial Systems* (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*. Zo zijn er 106 *Military Aircraft Maintenance Licenses* (MAML's) gedurende 2025 uitgereikt.

1.6 Accreditaties van bedrijven

Luchtvaartorganisaties buiten Defensie mogen alleen diensten en goederen leveren aan Nederlandse militaire luchtvaartorganisaties als ze kunnen aantonen dat zij aan de gestelde luchtvaarteisen voldoen en zodoende door de MLA geaccrediteerd kunnen worden. In 2025 zijn als aanvulling op de bestaande lijst tien engineeringbedrijven, twaalf vliegtuigonderhoudsbedrijven, twee *Flight Crew Licensing*-bedrijven, drie scholen voor vliegtuigonderhoudsmonteurs, een *Flight Training Organisation* en een vliegtuigonderhouds-managementbedrijf geaccrediteerd. Het uitvoeren van het accreditatieproces bij bedrijven is vanwege structureel capaciteitsgebrek 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 zelf accreditatie-audits uit. Zo voerde de MLA in 2024 de accreditatie van het Europees F-16 Trainingscentrum (EFTC) uit en hield hier gedurende 2025 actief toezicht op. Verder is in 2025 de Italiaanse *Flight Training Organisation* 61th Stormo te Lecce geaccrediteerd ten behoeve van vliegopleidingen.

1.7 Erkenning van autoriteiten

In het kader van het borgen van de veiligheid in de militaire luchtvaart werkt de MLA samen met buitenlandse militaire luchtvaartautoriteiten en luchtwaardigheidsautoriteiten. Het proces van erkennen, zoals omschreven in de *European Military Airworthiness Document – Recognition* (EMAD-R), wordt daarvoor internationaal gevolgd. Dit is nodig om van elkaars diensten of producten gebruik te kunnen maken en bevordert daarmee tevens de interoperabiliteit. In 2025 beoordeelde de MLA wederom een aantal buitenlandse militaire luchtvaartautoriteiten in het kader van een initiële erkenning of om een bestaande erkenning te verlengen. Daarnaast kreeg de MLA voorafgaand aan de *Military Airworthiness Conference* diverse landen op bezoek die de MLA willen erkennen om zodoende producten en diensten die onder toezicht staan van de MLA af te kunnen nemen. Hieronder volgt een overzicht van de MLA-activiteiten van het afgelopen jaar ten gunste van internationale inzet en samenwerking (interoperabiliteit):

- Het afgelopen jaar heeft de MLA, met positief resultaat, een grondige evaluatie uitgevoerd voor de verlenging van de erkenning van de Franse militaire luchtwaardigheidsautoriteit (DSAE en DGA). In verband met de behoefte aan nieuwe of aanvullende programmagerelateerde afspraken onderzoekt de MLA in 2026 verder de mogelijkheden voor aanvullende afspraken, in samenwerking met de DSAE en DGA. Deze afspraken worden opgenomen in een implementatieovereenkomst (IA).

- Nederland en Duitsland werken nauw samen en maken gebruik van een wederzijdse erkenning tussen de militaire luchtvaartautoriteiten. De reguliere verlenging van de erkenning van de Duitse militaire luchtvaartautoriteit (LufABw) door de MLA, en vice versa, is in 2025 gezamenlijk uitgevoerd en afgerond.

- In het kader van een initiële erkenning ten behoeve van de Embraer C-390 beoordeelde de MLA in 2024 de Braziliaanse Militaire Luchtvaartautoriteit. In het eerste kwartaal van 2025 bood de MLA een implementatieovereenkomst aan de Braziliaanse Militaire Luchtvaartautoriteit aan ter beoordeling, waarin programmagerelateerde afspraken staan vastgelegd. Het streven is om in de loop van 2026 de erkenning af te ronden.

- In 2025 beoordeelden de militaire luchtvaartautoriteiten en luchtwaardigheidsautoriteiten van Australië (DASA), *US National Airworthiness Council* (*US ARMY* en *US Air Force*), Oostenrijk (A-MAA, LzA) en Oekraïne (UA MAA, HOSAU) het Nederlandse militaire luchtwaardigheidssysteem, met als resultaat een initiële erkenning of verlenging van een bestaande erkenning van de MLA.

1.8 *Occurence Reporting*

De *Netherlands Special Military Aviation Regulation For Occurrence and Hazard Reporting* (NLD-SMAR-1) stelt eisen aan houders van een MLA-organisatiegoedkeuring aangaande het rapporteren van voorvallen (*occurrences*) en gevaren (*hazards*) aan de MLA en overige belanghebbenden. De MLA voerde in 2025 een onderzoek uit om een beeld te vormen van het veiligheidsniveau van het NLD-MAS en betrokken organisaties. Dit onderzoek resulteerde in het beter inzichtelijk krijgen van de voorvallen en gevaren die aan de MLA zijn gerapporteerd. Uit het onderzoek bleek verder dat momenteel nog niet door alle organisaties volledig invulling wordt gegeven aan de NLD-SMAR-1. Naar aanleiding van dit onderzoek startte de MLA met het opstellen van een nieuwe versie van de NLD-SMAR-1.

1.9 Handhaven geluidsbelasting door militaire vliegtuigen en civiele medegebruikers op militaire luchthavens

Hoewel het Nederlands Lucht- en Ruimtelaboratorium (NLR) de definitieve berekeningen van de vulling van de geluidscontouren over 2025 nog niet heeft afgerond, zijn er geen indicaties dat de geluidscontouren zijn overschreden.

Voor de helikopterlandingsplaatsen wordt blijvend gewerkt aan een aanpassing van de huidige regelgeving, om meer recht te doen aan de oefeningen die daar plaatsvinden. Wat betreft de geregistreerde vliegtuigbewegingen zijn deze binnen hun vergunde aantallen gebleven, behalve op de Arnhemse en Oirschotse heide. Hiervoor geldt een gedoogbeleid totdat de nieuwe regelgeving in werking treedt.

2 Hoofdlijnen uit het toezicht



2.1 Ontwikkelingen in het domein

De MLA werkt via de EDA in werkgroepen samen met andere EU-partnerlanden aan de verdere verfijning en vernieuwing van de regelgeving met betrekking tot luchtwaardigheid, waarbij de updates van EASA-luchtwaardigheidsregelgeving ook in beschouwing worden genomen. Daarnaast wordt gezamenlijk met deze landen beschouwd hoe om te gaan met luchtwaardigheid in tijden van crises. Zo is in 2025 de EMAD-4, die handelt over luchtwaardigheid in crisissituaties, ter consultatie aangeboden aan de deelnemende landen.

Met name in de onbemande luchtvaart (UAS) zijn er legio militaire toepassingsmogelijkheden, gaan de ontwikkelingen zeer snel en zijn er stappen gezet met betrekking tot harmonisatie van de regelgeving. Daarnaast wordt steeds vaker gebruikgemaakt van civiel gecontracteerde diensten (*Contract Air*) tijdens oefeningen. Met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vinden gesprekken plaats over de vraag welke toezichthouder hiervoor verantwoordelijk is.

De reorganisatie bij de luchtmacht, waarbij diverse *commands* zijn gevormd, vergen aanpassingen in de structuur en de diverse exposities van deze *commands*. Deze gewijzigde exposities worden ter beoordeling voorgelegd aan de MLA. Dit is met name nog actueel voor het in 2025 gereorganiseerde *Air Support Command* (ASC) te Woensdrecht.

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, bestaan uit diverse specialisten uit de deelnemende landen en komen periodiek bij elkaar. Als de betreffende EMAR's door de deelnemende landen zijn geaccordeerd, kunnen ze de EMAR's implementeren in nationale regelgeving.

Op nationaal niveau vindt er met I&W en ILT overleg plaats binnen de Coördinatiegroep Luchtvaart Veiligheid (CLV). Daarnaast vind afstemming plaats over het accommoderen van de inhuur van civiel geregistreerde vliegtuigen – vaak voormalige militaire vliegtuigen – die (nog niet) civiel gecertificeerd zijn.

Onderdeel van het project 1ATM is een verregaande samenwerking tussen de MLA en de ILT. In 2024 is deze samenwerking bestendigd in een overeenkomst (redeneerlijn) waarin de rollen, verplichtingen en verantwoordelijkheden van beide toezichthouders zijn vastgelegd, rekening houdende met beide belangen ten aanzien van toezicht in het kader van 1ATM. Als gevolg van de vertraging binnen 1ATM is er in 2025 geen invulling gegeven aan deze overeenkomst. In 2026 is de eerste fase van de 1ATM transitie gepland, waarna tevens invulling aan deze overeenkomst wordt gegeven.

Het Toezichtberaad, waarin de interne toezichthouders van Defensie samenwerken, heeft als doel de samenhang en kwaliteit van het interne toezicht te versterken en daarmee ook de zichtbaarheid en het effect van de toezichthouders te vergroten. De toezichthouders zijn naast de MLA de Inspectie Veiligheid Defensie (IVD), het Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen (KMCGS), de Inspectie Militaire Gezondheidszorg (IMG), de Beveiligingsautoriteit (BA) en de Functionaris voor Gegevensbescherming (FG). De Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht (IGK) is formeel geen toezichthouder, maar zijn onderzoeken zijn wel bedoeld om het inzicht in de staat en het functioneren van de defensieorganisatie te vergroten.

Hij neemt, samen met een vertegenwoordiger van het Bureau Secretaris-Generaal, als toehoorder deel aan het Toezichtberaad. Het voorzitterschap van het beraad rouleert jaarlijks tussen de IMG, MLA en IVD. Halverwege 2025 wisselde het voorzitterschap van de IMG naar de MLA. Het Bureau Toezicht Defensie (BTD) ondersteunt sinds 2022 het beraad als geheel en de individuele leden van het beraad bij de uitvoering van hun taken en in hun missie het toezicht door te ontwikkelen. Concrete voorbeelden hiervan zijn de Leergang Toezicht Defensie om het toezichtvakmanschap te vergroten en de gezamenlijke Toezichtdag waar de focus lag op verbinding en het leren van elkaars praktijk.

Met het KMCGS heeft de MLA regelmatig overleg over het vervoer van gevaarlijke stoffen door het luchtruim.

3 Regelgeving en beleid



3.1 Militaire Luchtvaarteisen

De MLA geeft de *Nederlandse Military Aviation Regulations* (NLD-MARs) uit en beheert deze. De MLA streeft daarbij naar zoveel mogelijk harmonisatie met de EASA-regelgeving en de daarvan afgeleide EMAR's. Zo is in 2025 via de EDA in de werkgroepen gewerkt aan nieuwe EMAR-versies en aan gerelateerde publicaties. Voorbeelden zijn de EMAD4, die gaat over luchtwaardigheid in crisissituaties, en de EMAD3 die handelt over het borgen van luchtwaardigheid bij aankopen van luchtvaartsystemen van de Verenigde Staten. Door de EDA zijn in 2025 de volgende documenten uitgegeven, welke door de diverse EDA-werkgroepen zijn opgesteld:

- Een nieuwe editie van de EMAD R met betrekking tot erkenningen van andere autoriteiten;
- Een nieuwe editie van de EMAR 21 (eisen en bijbehorende *Acceptable Means of Compliance & Guidance Material* (AMC & GM));
- Een nieuwe editie van de AMC & GM van de EMAR 145;
- De eerste editie van de EMAD OSD met betrekking tot *Operational Suitability Data*.

Als gevolg van het project 1ATM is de NLD-MAR-ADR in 2024 herzien en zijn de NLD-MAR-ANS en de *Military Rules of the Air* (NLD-SMAR-MilRa) doorlopend in 2025 opgesteld, om zo het verschil tussen de civiele en militaire eisen inzichtelijk te maken. Het opstellen van de regelgeving bevindt zich in de afrondende fase. De regelgeving ten behoeve van 1ATM is zo civiel als mogelijk en gebaseerd op EASA-verordeningen, maar – indien van toepassing op de militaire operatie – worden de militaire eisen gevolgd. Finalisering van deze regelgeving is beoogd in het eerste kwartaal van 2026.

Op het gebied van luchtvaartoperaties wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan de NLD-MAR-UAS, die de eisen bevat voor het vliegen met onbemande systemen. Deze nieuwe eis gaat het vliegen met niet-gecertificeerde onbemande systemen binnen Defensie veel beter faciliteren dan de voormalige regelgeving. Daarnaast krijgen de MAR-OPS 1 t/m 3 en de NLD-MAR-FSTD een update. Ook deze eisen worden verwacht in het eerste kwartaal van 2026.

3.2 Beleid

In 2025 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*. De *Air Traffic Management Crisis Cell* (ATMCC) is in de uitwerking verder ondergebracht bij het *National Air and Space Operations Center* (NASOC), met ondersteuning vanuit ATM-beleid. Dit proces loopt door in 2026. In tijden van spanning kan deze entiteit acteren op het gebied van ATM, om noodzakelijke luchtruim- of luchthavenmaatregelen te nemen.

Het project 'Luchtruimherziening' zit in de uitwerkingsfase, waarin de tot nu toe opgehaalde informatie wordt uitgewerkt in concrete plannen. De MLA treedt op het gebied van ATM beleidsondersteunend op richting het Directoraat-Generaal Beleid (DGB).

3.3 (Uitvoering) regelgeving

De MLA diende binnen Defensie een aantal voorstellen in ter wijziging van ministeriële luchtvaartregelingen vanwege de invoering van de NLD-MAR-UAS.

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 voldoet. Indien noodzakelijk kan de D-MLA ook toestaan dat wordt afgeweken van de Militaire Luchtvaart Eisen (MLE). In 2025 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 2025 beschikkingen af voor Tijdelijke Luchtverkeersgebieden met beperkingen (TGB's). 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 Nederlandse luchtruim. Daarbij was in een aantal gevallen ook sprake van vervoer van ICAO TI *non compliant*-gevaarlijke stoffen. In 2025 ontving de MLA een aantal handhavingsverzoeken en handelde deze af.

4 Verbeterdoelstellingen



4.1 Verbeterdoelstellingen MLA

Het jaarplan 2025 bevatte de volgende verbeterdoelstellingen:

Luchtvaarteisen synchroniseren met andere internationale partnerautoriteiten

Ook in 2025 heeft de MLA onder coördinatie van de EDA verder gewerkt aan de harmonisatie van militaire luchtwaardigheidsregelgeving. Enkele producten daarvan, zoals de nieuwe EMAR 21 en de nieuwe AMC & GM van de EMAR 145, zijn recent opgeleverd. Hier worden de NLD-MAR-versies op aangepast. Gedurende 2025 is ook gewerkt aan het verder verbeteren van de regelgeving met betrekking tot het accepteren van producten en diensten uit andere luchtvaartsystemen, en om deze producten en diensten conceptueel beter te laten aansluiten op de internationaal gehanteerde systematiek.

Werklast in balans

De werklast in balans was ook in 2025 een verbeterdoelstelling van de MLA. Als gevolg van het in 2023 doorlopen pilotproject Strategisch Personeelsplanningsproces (SPP) in combinatie met de behoefte om beter aan te sluiten op het (inter)nationale speelveld, bleek dat een forse personeelsuitbreiding noodzakelijk was. Voor de hiervoor benodigde reorganisatie is in 2024 het startsignaal gegeven en in 2025 is de nieuwe structuur en de benodigde personele capaciteit verder uitgewerkt, zodat alles in de startblokken staat om dit in 2026 te verwezenlijken.

4.2 Verbeterdoelstellingen sector

Alle organisaties binnen de militaire luchtvaartsector moeten door de MLA goedgekeurd zijn, maar de weg daarnaartoe bleek hobbelig, ondanks dat er goede stappen zijn gezet. Met name het personeelstekort (stafcapaciteit) bij de operationele onderdelen werkte vertragend. Voornamelijk op het kwaliteitsvlak is er binnen de sector vrijwel over de volledige breedte ruimte voor verbetering, samenhangend met de daaraan gerelateerde personele tekorten. Daarnaast zal de sector moeten verbeteren in het opvolgen van de NLD-SMAR-1 aangaande het rapporteren van voorvallen en gevaren (zie ook paragraaf 1.8).

5 Bijlage



5.1 Afkortingen

1ATM	*1 Air Traffic Management*
ACC	*Air Combat Command*
AR	*Airworthiness Review*
ASC	*Air Support Command*
ATM	*Air Traffic Management*
ATMCC	*Air Traffic Management Crisis Cell*
BA	Beveiligingsautoriteit
BTD	Bureau Toezicht Defensie
BvL	Bewijs van Luchtwaardigheid
CAMO	*Continued Airworthiness Management Organisation*
CLAS	Commando Landstrijdkrachten
CLV	Coördinatiegroep Luchtvaart Veiligheid
CRV	CLAS RPAS Vliegbedrijf
D-MLA	Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit
DGB	Directoraat Generaal Beleid
EASA	*European Union Aviation Safety Agency*
EDA	*European Defence Agency*
EFTC	Europees F-16 Trainingscentrum
EMAD-R	*European Military Airworthiness Document – Recognition*
EMAR	*European Military Airworthiness Requirements*
FG	Functionaris voor Gegevensbescherming
I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IA	Implementatieovereenkomst
ICAO TI	*International Civil Aviation Organization - Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*
IMG	Inspectie Militaire Gezondheidszorg
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IVD	Inspectie Veiligheid Defensie
KMCGS	Korps Militair Controleurs Gevaarlijke Stoffen
MAML	*Military Aircraft Maintenance Licenses*
MAR-OPS 1	*Fixed wing transport, tanker and maritime surveillance operations*
MAR-OPS 2	*Fighter Operations*
MAR-OPS 3	*Helicopter Operations*
MAR-OPS 5	*Remotely Piloted Aircraft Systems Operations (≤150kg)*
MEDEVAC	*Medical Evacuation*
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit
MLE	Militaire Luchtvaart Eisen
MTC	Militair Type Certificaat
NASOC	*National Air and Space Operations Center*
NLD-MAR	*Netherlands - Military Aviation Regulations*
NLD-MAR 21	*Certification of military aircraft and related products, parts and appliances, and military type certificate holder, design and production organisations*
NLD-MAR 145	*Regulations for maintenance organisations*
NLD-MAR ADR	*Requirements for Military Aerodromes*
NLD-MAR ANS	*Requirements for Air Navigation Services*
NLD-MAR FCL	*Flight Crew Licensing*
NLD-MAR-FSTD	*Flight Simulation Training Devices*
NLD-MAR M	*Continuing airworthiness regulations*
NLD-MAR-MRPL	*Military Remote Pilot Licence*
NLD-MAR-UAS	*Regulations for Unmanned Aircraft System*
NLD-MAS	*Netherlands - Military Aviation System*
NLD-SMAR-1	*Netherlands Special Military Aviation Regulation for Occurrence and Hazard Reporting*
NLD-SMAR-MilRa	*Military Rules of the Air*
NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtelaboratorium
RPAS	*Remote Piloted Aerial Systems*
SERA	*Standardised European Rules of the Air*
SPP	Strategisch Personeelsplanningsproces
SRS	*Safety Reporting System*
TGB	Tijdelijke Luchtverkeersgebieden met beperkingen

