



Ministerie van Defensie

Jaarverslag 2024

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 2025

Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag van de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA) over het jaar 2024.

De taak van de MLA is het waarborgen van de militaire luchtvaartveiligheid binnen de militaire context. De MLA geeft hier invulling aan door naast reguleren ook toezicht te houden en te handhaven. De toezichthoudende taken van de MLA richten zich zowel op de interne defensieorganisaties die zich bezighouden met de militaire luchtvaart alsook op de externe organisaties, zoals de industrie.

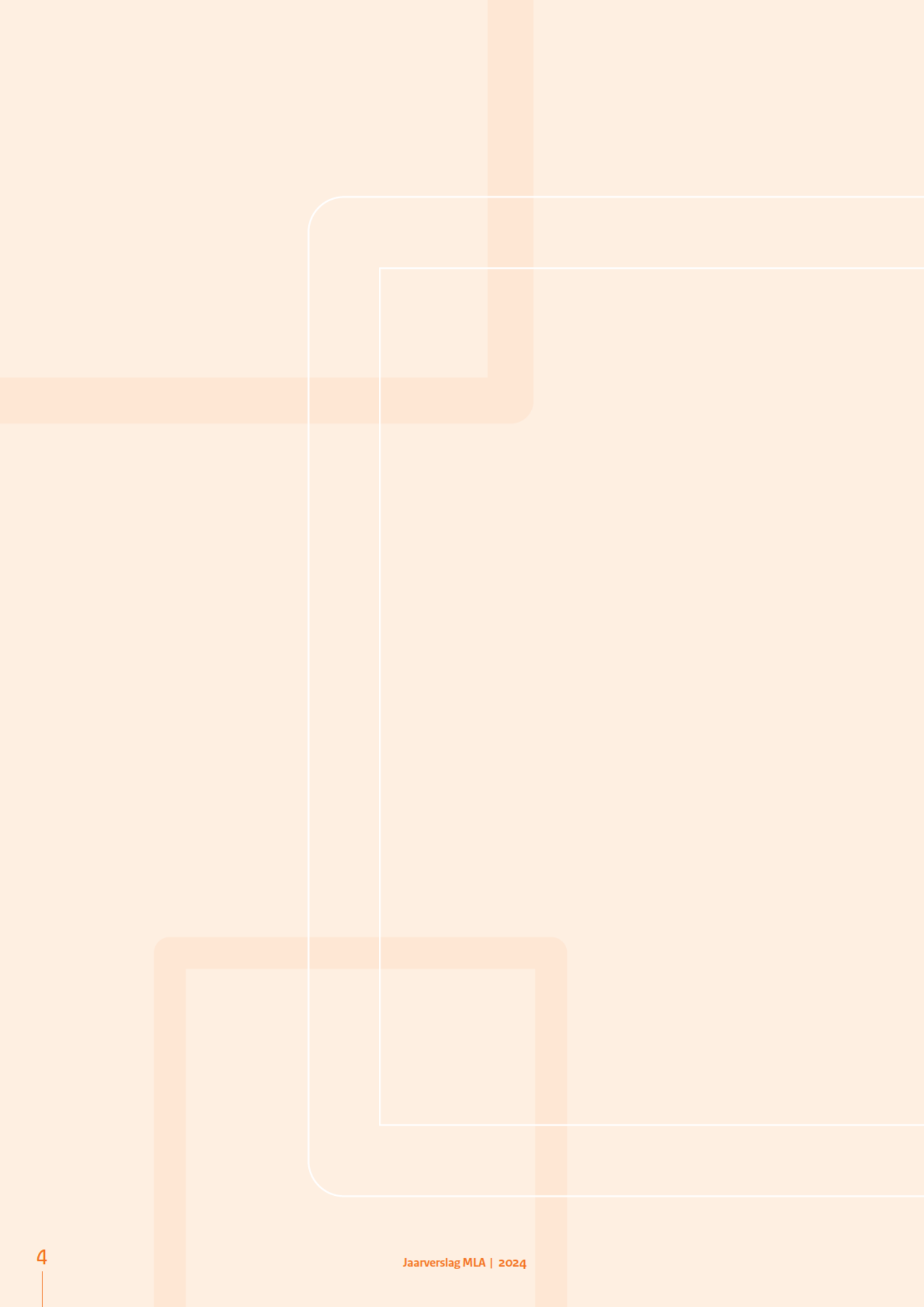
In 2024 gaf de MLA prioriteit aan de ondersteuning van het in 2023 opgerichte Europees F-16 Trainingscentrum (EFTC) in Roemenië. Omdat de F-16's de Nederlandse registratie hebben behouden, blijven de vliegoperaties en alle onderhoudswerkzaamheden onder toezicht staan van de MLA. Na een intensief opwerkprogramma is het EFTC eind 2024 volledig door de MLA geaccrediteerd voor de uit te voeren taken.

Zoals in voorgaande jaren werkte de MLA ook in 2024, onder coördinatie van de *European Defence Agency* (EDA), 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*. Inmiddels implementeren ook diverse landen buiten de Europese Unie deze EMAR's, waardoor het steeds eenvoudiger wordt om producten en diensten van andere landen sneller en verantwoord te gebruiken. In deze tijden een absolute noodzaak.

Tot slot is afgelopen jaar gestart met de reorganisatie van de MLA om tot een meer toekomstbestendige organisatie te komen. Het beleidsvoornemen is vastgesteld en een projectteam is opgericht met deelnemers van alle afdelingen, die verder invulling aan de reorganisatie gaat geven. Dit vraagt extra aandacht voor de werklust, aangezien de reorganisatie bovenop de reguliere taken en verantwoordelijkheden van de MLA komt.

Commodore Mr. Drs. A.A.W.K. Appels
Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit





Inhoud

1	Toezicht MLA in 2024	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	Occurrence Reporting	9
1.9	Handhaven geluidsbelasting door militaire vliegtuigen en civiele medegebruikers op militaire luchthavens	9
2	Hoofdpijnen uit het toezicht	10
2.1	Ontwikkelingen in het domein	11
2.2	Samenwerking toezichthouders	11
3	Regelgeving en beleid	12
3.1	Militaire Luchtvaarteseisen	13
3.2	Beleid (ATM)	13
3.3	(Uitvoering) regelgeving	13
4	Verbeterdoelstellingen	14
4.1	Verbeterdoelstellingen MLA	15
4.2	Verbeterdoelstellingen sector	15
5	Bijlage	16
	Afkortingen	17

1 Toezicht MLA in 2024



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 2024.

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 ook weer getoetst en goedgekeurd, voordat de vliegtuigen worden aangepast. Gedurende 2024 zijn er geen (beperkte) MTC's uitgereikt.

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 2024 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 2024 afgeleverde exemplaren van de Chinook CH-47F(NL)-MYII, de Apache AH-64EN en de MRTT-toestellen. Indien de initiële AWR succesvol wordt afgerond, geeft de MLA een Bewijs van Luchtwaardigheid af (BvL).

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 zijn in 2024 de *Continued Airworthiness Management Organisations*-goedkeuringstrajecten (CAMO) van het Defensie Helikopter Commando (DHC) te Gilze-Rijen en Maritiem Vliegbasis de Kooy (MVKK), alsmede de ACC MQ-9 CAMO succesvol afgerond. Op 1 juli 2022 gingen de vliegbases in Volkel en Leeuwarden op in het *Air Combat Command* (ACC). Het ACC is er in 2024 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 2025, met de daarbij behorende *audits*.

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 het afgeven van de initiële goedkeuring. Afhankelijk van grootte en complexiteit spreken we bij deze vervolgccontroles over continueringsaudits of inspecties. Eens per jaar worden alle goedgekeurde organisaties binnen Defensie aan een continueringsaudit onderworpen. In 2024 zijn meerdere geplande continueringsaudits, inspecties en *quick scans* 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*. Gedurende 2024 zijn er zo'n 172 *Military Aircraft Maintenance Licenses* (MAML's) 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 luchtvaart-eisen voldoen en zodoende door de MLA geaccrediteerd kunnen worden. In 2024 zijn aanvullend aan de bestaande lijst drie engineeringbedrijven, dertien vliegtuigonderhoudsbedrijven, een *Flight Crew Licensing*-bedrijf, drie scholen voor vliegtuigonderhoudsmonteur, twee *operators* (vliegvergunning), en een vliegtuigonderhoudsmanagementbedrijf 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 heeft de MLA in 2024 de accreditatie van het EFTC uitgevoerd en succesvol afgerond.

Type niet NLD Defensie luchtvaartbedrijf	Aantal
Vliegtuigonderhoud	13
Ontwerp/productie/engineering luchtvaart	3
Scholen opleiding vliegtuigonderhoudsmonteur	3
Onderhoudsmanagement	1
Opleiding militaire vlieger	2
Vliegvergunning organisatie (OPS)	2

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 luchtvaart-/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 2024 beoordeelde de MLA wederom een aantal buitenlandse militaire luchtvaartautoriteiten in het kader van een initiële erkenning of om een bestaande erkenning te verlengen.

Hieronder staat een overzicht van de MLA-activiteiten van het afgelopen jaar ten gunste van internationale inzet en samenwerking (interoperabiliteit).

- Het afgelopen jaar voerde de MLA een grondige evaluatie uit voor de vernieuwing van de erkenning van de Spaanse militaire luchtwaardigheidsautoriteit (DIGAM). Voor de vernieuwing van de erkenning beoordeelde de MLA significante wijzigingen en aanpassingen binnen de organisatie van het Spaanse militaire luchtwaardigheidssysteem.
- In het kader van een initiële erkenning beoordeelde de MLA de Braziliaanse Militaire Luchtvaartautoriteit. Het streven is om in de loop van 2025 de beoordeling van de autoriteit en de erkenning af te ronden.
- Nederland en Duitsland werken nauw samen en maken gebruik van een wederzijdse erkenning tussen de militaire luchtvaartautoriteiten. De in 2024 geplande activiteiten ten behoeve van de reguliere verlenging van de erkenning van de Duitse militaire luchtvaartautoriteit (LufABw) door de MLA zijn verschoven naar 2025. Hierdoor, en vanwege het feit dat er na beoordeling geen significante wijzigingen in het Duitse systeem zijn geconstateerd, is in goed overleg met de LufABw overeengekomen om de huidige erkenning van LufABw door de MLA met één jaar te verlengen. In 2025 zal gezamenlijk een vernieuwing van de erkenning worden uitgevoerd om deze tussen beide autoriteiten te synchroniseren.

1.8 Occurrence Reporting

De *Netherlands Special Military Aviation Regulation-1* (NLD-SMAR-1) verplicht houders van een MLA-organisatiegoedkeuring om voorvallen die invloed (kunnen) hebben op de veiligheid, genaamd *occurrence reports*, binnen hun organisatie te melden aan de MLA en stelt eisen aan het melden, verzamelen, onderzoeken, analyseren en verspreiden van deze informatie. De MLA was voornemens om in 2024 verder onderzoek te doen naar *Occurrence Reporting*. Wegens vacatures en andere prioriteiten, waaronder het EFTC, kon dit onderzoek net als in 2023 niet in volle omvang plaatsvinden. Desondanks kan op basis van het uitgevoerde toezicht en een steekproef in het meest gebruikte *Occurrence Reporting*-systeem, namelijk het *Safety Rapportage Systeem* (SRS), worden gesteld dat momenteel (nog) niet volledig invulling wordt gegeven aan alle aspecten van de NLD-SMAR-1. Eind 2024 is een Manager Vliegveiligheid aangetreden om dit nader te onderzoeken.

In 2024 vond een inventarisatie plaats van de verschillende *Occurrence Reporting*-systemen die in omloop zijn en vond er een analyse plaats over het verwerken van data uit deze systemen. Intern zijn er gesprekken gevoerd over het zelfstandig analyseren van gemelde voorvallen op aspecten die voor de MLA relevant zijn, om zodoende een onafhankelijk beeld te vormen van het veiligheidsniveau van het *Military Aviation System* (MAS) en betrokken organisaties. Hoe de MLA hier invulling aan kan geven is nog in onderzoek en vormt het komende jaar een aandachtspunt.

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 2024 nog niet heeft afgerond, is er een indicatie dat de geluidscontour van Eindhoven is overschreden. Op basis van het definitieve rapport worden passende maatregelen genomen.

In 2023 werd op vliegbasis Leeuwarden de startbaan gerenoveerd, waardoor deze niet meer gebruikt kon worden door de helikopters. Doordat uitgeweken moest worden naar het heliplatform is daar de geluidscontour minimaal overschreden. In heel 2024 konden de helikopters de startbaan weer gebruiken.

In de praktijk ligt de snelheid bij het vliegen van twee patronen op schietrange de Vliehors gedurende een deel van de vlucht hoger dan de Regeling Vliehors toestaat. De hogere snelheid is nodig om veilig en effectief te kunnen oefenen met het afwerpen van bommen. Onderzoek van het NLR wijst uit dat de hogere vliegsnelheid de maximale geluidsbelasting die de Regeling Vliehors toestaat niet overschrijdt.

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

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 van de regelgeving met betrekking tot luchtwaardigheid. Daarnaast beschouwt de MLA gezamenlijk met deze landen hoe om te gaan met luchtwaardigheid in tijden van crises.

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 gebruik gemaakt van civiel gecontracteerde diensten (*contract air*) tijdens oefeningen. Met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) 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 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 gezamenlijke 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 luchtwaardigheidsregelgeving te harmoniseren en EMAR's uit te geven. De werkgroepen die deze EMAR's vormgeven, komen periodiek bij elkaar en bestaan uit 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.

De samenwerking met de andere toezichthouders binnen Defensie vindt met name plaats op het gebied van 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 ILT. In 2023 werden de eerste stappen gezet om te bepalen hoe de samenwerkingsvorm eruit zou kunnen zien, rekening houdend met de verplichtingen en verantwoordelijkheden vanuit de perspectieven van beide toezichthouders. In 2024 is deze samenwerking bestendig in een overeenkomst (redeneerlijn) waarin de rollen 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 vindt de feitelijke invulling van de overeenkomst op een later moment plaats.

3

Regelgeving en beleid



3.1 Militaire Luchtvaarteseisen

De MLA geeft militaire luchtvaarteseisen (MLE) uit en beheert deze. De MLA streeft daarbij naar zoveel mogelijk harmonisatie met de *European Union Aviation Safety Agency* (EASA)-regelgeving en EMAR's. Zo is in 2024 via de EDA in de werkgroepen gewerkt aan nieuwe EMAR-versies van de EMAR 145 en EMAR 21 en aan gerelateerde publicaties.

Als gevolg van het project 1ATM herzag de MLA de NLD-MAR-ADR en stelt deze de NLD-MAR-ANS en de NLD-SMAR-MilRa op, 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 2024 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 2025. 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 Bestuursstaf 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 2024 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 2024 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 2024 heeft de MLA een aantal handavingsverzoeken ontvangen en afgehandeld.

4

Verbeterdoelstellingen



4.1 Verbeterdoelstellingen MLA

Het jaarplan 2024 bevat de volgende verbeterdoelstellingen:

Luchtvaartseisen synchroniseren met andere internationale partnerautoriteiten

Ook in 2024 heeft de MLA onder coördinatie van de EDA verder gewerkt aan de harmonisatie van militaire luchtwaardigheidsregelgeving. Enkele producten daarvan, zoals de nieuwe EMAR-21, EMAR-M en de EMAR-145, zijn recent opgeleverd en hier worden de NLD-MAR-versies op aangepast.

Werklast in balans

Het in balans krijgen van de werklast was ook in 2024 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, is gebleken dat een forse personeelsuitbreiding noodzakelijk is. Door de omvang van de voorziene uitbreiding kan dit alleen door middel van een reorganisatie. In 2024 is hiervoor het startsignaal gegeven. Naast extra capaciteit zal ook de organisatiestructuur onder de loep worden genomen om de MLA toekomstbestendig te maken.

4.2 Verbeterdoelstellingen sector

Alle organisaties binnen de militaire luchtvaartsector moeten door de MLA goedgekeurd zijn, maar de weg daarnaartoe blijft hobbelig. Met name het personeelstekort (stafcapaciteit) bij de operationele onderdelen werkt vertragend om de bedrijfsvoering op het vereiste niveau te krijgen. Daarnaast blijft het verbeteren in het opvolgen van *Occurrence Reporting* en het analyseren van trends een punt van aandacht.

5

Bijlage



Afkortingen

TATM	1 Air Traffic Management	NLD-MAR-21	Certification of military aircraft and related products, parts and appliances, and military type certificate holder, design and production organisations
ACC	Air Combat Command	NLD-MAR-ADR	Requirements for Military Aerodromes
AWR	Airworthiness Review	NLD-MAR-ANS	Requirements for Air Navigation Services
BvL	Bewijs van Luchtwaardigheid	NLD-SMAR-MilRa	Special Military Aviation Regulation-Military Rules of the Air
CAMO	Continued Airworthiness Management Organisation	NLD-SMAR-1	Special Military Aviation Regulation-1
D-MLA	Directeur Militaire Luchtvaart Autoriteit	NLR	Nederlands Lucht- en Ruimtelaboratorium
DIGAM	Spaanse militaire luchtwaardigheidsautoriteit	RPAS	Remote Piloted Aerial Systems
DHC	Defensie Helikopter Commando	SPP	Strategisch Personeelsplanningsproces
EASA	European Union Aviation Safety Agency	SRS	Safety Reporting System
EDA	European Defence Agency	UAS	Unmanned Aerial System
EFTC	Europees F-16 Trainingscentrum		
EMAD-R	European Military Airworthiness Document-Recognition		
EMAR	European Military Airworthiness Requirements		
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport		
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat		
KMCGS	Korps Militaire Controleurs Gevaarlijke Stoffen		
KMSL	Koninklijke Militaire School Luchtmacht		
LufABw	Duitse militaire luchtvaartautoriteit		
MAML	Military Aircraft Maintenance License		
MAS	Military Aviation System		
MLA	Militaire Luchtvaart Autoriteit		
MLE	Militaire luchtvaart-eisen		
MTC	Militair Type Certificaat		
MVKK	Maritiem Vliegkamp de Kooy		

