

Regeling MLA's

Micro Light Aeroplanes (Regeling MLA's)

16 juni 2003/HDJZ/LUV/2003-813
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
Gelet op de artikelen 1, vijfde lid, 17, 22, 44, tweede lid, en 46 van het Besluit luchtwaardigheid en artikel 56 van het Luchtverkeersreglement;

Besluit:

Hoofdstuk I. Algemeen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *minister*: Minister van Verkeer en Waterstaat;
- b. *luchtwerk*: een activiteit waarbij het luchtvaartuig wordt gebruikt voor speciale diensten.

Hoofdstuk II. Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid

Artikel 2

1. MLA's voldoen aan een veiligheidsniveau, dat gelijkwaardig is aan de luchtwaardigheidseisen, zoals die zijn vastgesteld in een van de navolgende landen overeenkomstig de daarbij genoemde luchtwaardigheidseisen:

- a. Duitsland, de eisen, bedoeld in de Lufttüchtigkeitsforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge of in de Lufttüchtigkeitsforderungen für dreischsigesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge en Lufttüchtigkeitsforderungen für Rettungsgeräte für Ultraleicht-Flugzeuge; of
- b. Groot-Brittannië, de eisen, bedoeld in de British civil airworthiness requirements, CAP 482, Section S. De onder a en b genoemde eisen zijn als bijlage A respectievelijk B bij deze regeling gevoegd.

2. MLA's voldoen voorts aan de aanwijzingen, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het in het eerste

lid genoemde land aan welks luchtwaardigheidseisen het desbetreffende MLA voldoet, alsmede aan de door de minister afgegeven aanwijzingen.

3. De geluidsproductie van de door de luchtvaartautoriteit van één der in het eerste lid genoemde landen goedgekeurde configuratie bedraagt niet meer dan 60 dB(A) gemeten volgens de in de bij deze regeling behorende bijlage 1 beschreven procedure.

Artikel 3

1. Een speciaal-BvL wordt aangevraagd door indiening bij de minister van een volledig ingevuld en ondertekend formulier waarvan exemplaren kosteloos bij de minister zijn te verkrijgen.

2. Voor de behandeling van de aanvraag van een speciaal-BvL worden de volgende bescheiden overgelegd:

- a. een document, afgegeven door de luchtvaartautoriteit van het desbetreffende land, waaruit blijkt dat het desbetreffende type en configuratie MLA voldoet aan de in artikel 2, eerste lid, onder a respectievelijk b genoemde luchtwaardigheidseisen;
- b. een verklaring van de houder waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde aanwijzingen als bedoeld in artikel 2, tweede lid;
- c. een vlieghandboek of gebruiksaanwijzing van de fabrikant van het MLA;
- d. een verklaring van de houder, waarin deze verklaart dat de configuratie van het MLA identiek is aan de goedgekeurde configuratie;
- e. een geluidmeetrapport, opgesteld door of namens één der in artikel 2, derde lid, bedoelde autoriteiten dan wel door een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie, waaruit blijkt dat aan de in dat lid genoemde eisen wordt voldaan;
- f. een uittreksel uit het geluidmeetrapport van de goedgekeurde configuratie; en
- g. een verklaring overeenkomstig de bij deze regeling behorende bijlage 2, in tweevoud, van een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie of persoon, dat het betreffende MLA voor wat betreft de voor de

geluidsproductie van belang zijnde aspecten overeenstemt met het MLA waaraan de geluidsmetingen zijn uitgevoerd.

3. Het model van het speciaal-BvL is opgenomen in de bij deze regeling behorende bijlage 3.

Artikel 4

1. Voor het verlengen van de termijn van geldigheid van het speciaal-BvL wordt door de houder een aanvraag ingediend bij de minister door middel van een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos bij de minister verkrijgbaar zijn.

2. De aanvraag wordt vergezeld van een verklaring van de houder waaruit blijkt dat:

- a. het MLA nog steeds in luchtwaardige toestand verkeert;
- b. wordt voldaan aan de van toepassing zijnde aanwijzingen, bedoeld in artikel 2, tweede lid;
- c. eventuele wijzigingen zijn goedgekeurd door de ontwerper van het MLA;
- d. de minister heeft ingestemd met eventuele wijzigingen in de geluidsproductie; en
- e. het MLA is onderhouden conform de aanwijzingen van de ontwerper van het MLA.

Artikel 5

1. Wijzigingen, die op grond van de bij deze regeling behorende bijlage 4 van invloed zijn op de geluidsproductie van het MLA, behoeven de instemming van de minister.

2. De aanvraag voor het verkrijgen van instemming met de wijziging van het MLA wordt in tweevoud ingediend bij de minister, middels een volledig ingevuld en ondertekend formulier, waarvan exemplaren kosteloos bij de minister te verkrijgen zijn. Bij de aanvraag worden de voor de beoordeling noodzakelijke gegevens gevoegd.

3. Een inspectie van het ontwerp kan onderdeel uitmaken van de beoordelingsprocedure.

4. De aanvraag wordt tenminste vier

weken voor de gewenste datum van verkrijging van instemming ingediend. 5. Indien naar het oordeel van de minister door de wijziging van het MLA niet meer met het ten aanzien van dat MLA afgegeven geluidmeetrapport volstaan kan worden, dient door of namens één der in artikel 3, tweede lid, onder a, genoemde autoriteiten dan wel door een door de minister erkende of geaccepteerde organisatie een nieuw geluidmeetrapport opgesteld te worden en aan de minister toegezonden te worden tezamen met een verklaring als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder g.

Artikel 6

Voor het gebruik van schermvliegtuigen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder ao, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, in combinatie met een motor, wordt geen speciaal-BvL afgegeven.

Hoofdstuk III. Gebruik van het MLA

Artikel 7

1. Een MLA mag niet worden gebruikt

a. binnen een luchtverkeersleidingsgebied, tenzij tevoren schriftelijk toestemming is verkregen van en afspraken betreffende de vluchtuitvoering zijn gemaakt met het hoofd van de betrokken luchtverkeersleidingsdienst;

b. binnen een afstand van 4 km van het luchtvaartreferentiepunt van een luchtvaartterrein waar geen plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst is, dan wel binnen een plaatselijk luchtverkeersleidingsgebied, boven dat punt of gebied, tenzij op het luchtvaartterrein het gebruik van MLA's door de minister of de Minister van Defensie is toegestaan;

c. boven vogelconcentratiegebieden, zoals deze zijn gepubliceerd in de luchtvaartgids;

d. binnen een horizontale afstand van 500 m van een concentratie van mensen en boven die concentratie; tijdens de start en landing mag de horizontale afstand teruggebracht worden tot 25 m;

e. binnen een horizontale afstand van 500 m van aaneengesloten bebouwing ingericht voor het verblijf van personen en boven die bebouwing; tijdens de start en landing mag de horizontale afstand teruggebracht worden tot 25 m;

f. binnen een horizontale afstand van 1500 m tot de grens van een milieubeschermingsgebied en boven dat gebied; en

g. voor het verrichten van luchtwerk. 2. Het is verboden tijdens de vlucht voorwerpen of stoffen uit het MLA te werpen dan wel te verwijderen.

Artikel 8

Onverminderd artikel 7 mogen met MLA's slechts vluchten worden uitgevoerd:

- a. met inachtneming van de blijken het vlieghandboek van de fabrikant op het luchtvaartuig betrekking hebbende gebruiksbeperkingen;
- b. gedurende de daglichtperiodes als bedoeld in artikel 1, onder e, van het Luchtverkeersreglement;
- c. op terreinen waarvoor op grond van artikel 14, tweede lid, onder b, van de Luchtvaartwet ontheffing is verleend van de verbodsbepalingen als bedoeld in artikel 14, eerste lid van de Luchtvaartwet, indien de ontheffing uitdrukkelijk het gebruik van MLA's toestaat;
- d. op aangewezen burgerluchtvaartterreinen, waarop het gebruik met MLA's door of namens de minister uitdrukkelijk is toegestaan;
- e. op aangewezen militaire luchtvaartterreinen waarop het gebruik met MLA's door of namens de Minister van Defensie uitdrukkelijk is toegestaan;
- f. indien met betrekking tot het MLA een verzekering is gesloten tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor dood of letsel van de inzittenden van het MLA en dood of letsel van derden of schade toegebracht aan derden op het aardoppervlak.

Artikel 9

1. De gezagvoerder van een MLA is verplicht om tijdens de vlucht naast de in artikel 98 van de R.T.L. genoemde documenten het bewijs, dat een verzekering bedoeld in artikel 8, onder f, is gesloten, een afschrift van deze regeling en de verklaring als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder g, die door de minister is geaccepteerd, aan boord te hebben.
2. De gezagvoerder informeert iedere passagier voorafgaand aan de vlucht dat het MLA niet is gecertificeerd volgens internationale luchtwaardigheidseisen.
3. De houder van een MLA is ver-

plicht om in het luchtvaartuig op een voor elke inzittende zichtbare plaats duidelijk leesbaar de volgende waarschuwing aan te brengen:

Waarschuwing voor inzittenden

Deze MLA is niet gecertificeerd volgens internationale luchtwaardigheidsvoorschriften. Het veiligheidsniveau is niet vastgesteld.

Occupant Warning

This aircraft has not been certificated to international standards. The safety level has not been determined.

Hoofdstuk IV. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 10

1. De houder van een MLA, waarvoor een ontheffing als bedoeld in artikel 3.21 van de wet is verleend, welke nog geldig is op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling, dient binnen zes weken na het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling een aanvraag tot verlening van een speciaal-BvL in. Artikel 3, tweede lid, is van toepassing.
2. Voor de behandeling van de aanvraag als bedoeld in het eerste lid is de aanvrager een vergoeding van € 0,- verschuldigd.
3. Indien het op grond van de ontheffing als bedoeld in het eerste lid is toegestaan zeilvliegtuigen te slepen, wordt deze toestemming in afwijking van artikel 7, onderdeel g, in het desbetreffende speciaal-BvL opgenomen.

Artikel 11

1. Voor een MLA, waarvoor op grond van artikel 10, eerste lid, een speciaal-BvL is aangevraagd en dat niet voldoet aan de in artikel 2, eerste lid, genoemde eis, wordt een speciaal-BvL slechts verleend en daarna verlengd tot uiterlijk drie jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling.
2. Met een MLA als bedoeld in het eerste lid mogen slechts vluchten worden uitgevoerd met een mede-inzittende indien hetzij de gezagvoerder houder is van een bewijs van bevoegdheid om als gezagvoerder op te treden met de bevoegdverklaring recreatief vlieginstrucent (RFI) hetzij de mede-inzittende houder is van een bewijs van bevoegdheid voor recreatief vlieger voor vliegtuigen (RPL(A)).

Artikel 12

1. Geluidmeetrappen, die zijn opgemaakt voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling en waaruit blijkt, dat de geluidsproductie van het desbetreffende MLA niet meer bedraagt dan 60 dB(A), worden aangemerkt als geluidmeetrappen als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder e.

2. Houders van een in Nederland geregistreerd MLA, waarvoor geen geluidmeetrappor als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder e, is opgemaakt, dan wel waarvoor een geluidmeetrappor is opgemaakt, dat niet voldoet aan het eerste lid, dienen binnen zes maanden na inwerkingtreding van deze regeling een uittreksel van een geluidmeetrappor als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder f, bij de minister ter acceptatie in.

3. Indien niet binnen de in het tweede lid gestelde termijn een uittreksel als in dat lid bedoeld is ingediend, vervalt het aan de houder verleende speciaal-BvL.

Artikel 13

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant, waarin zij wordt geplaatst.

Artikel 14

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling MLA's.

Deze regeling zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst met uitzondering van de bijlagen A en B, die ter inzage worden gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*

Bijlage 1 bedoeld in artikel 2, derde lid

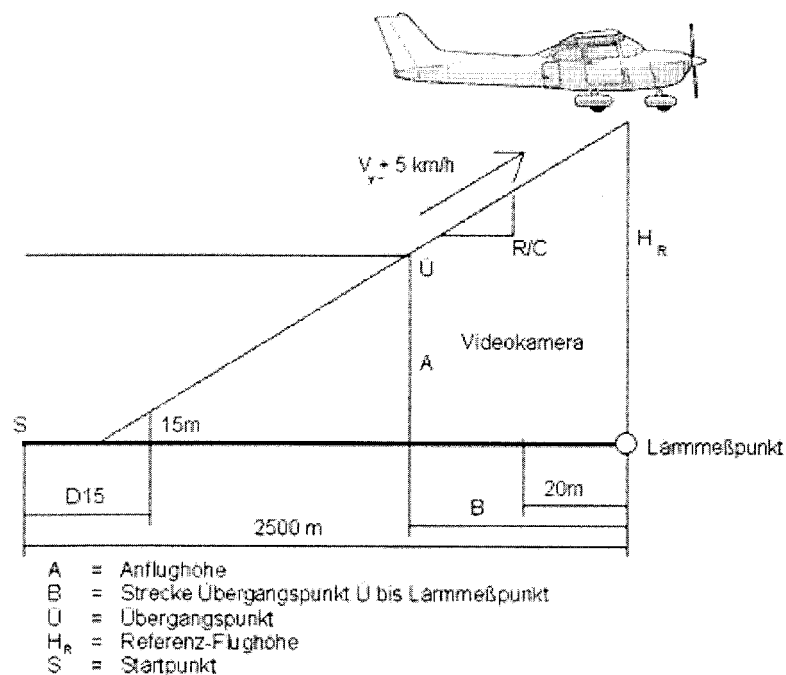
Geluidmeetprocedure.

De geluidmeetprocedure vindt plaats overeenkomstig de Lärmschutzforderungen für Ultraleichtflugzeuge van 1 augustus 1996.

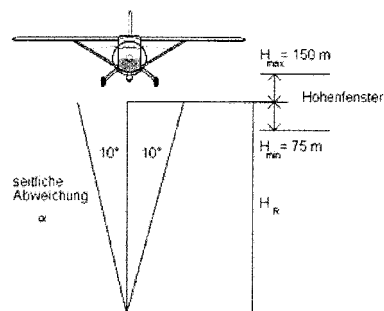
De geluidmeting vindt plaats tijdens de start van een MLA. Het MLA is tijdens de meetvlucht beladen tot aan de maximale startmassa (MTOM). De meetopstelling, waar overheen moet worden overvlogen, ligt op 2500

meter van het startpunt van het MLA in het verlengde van de startrichting. De vliegsnelheid die wordt gehanteerd komt overeen met de beste stijgsnelheid van het MLA, terwijl motorvermogen en toerental maximaal zijn.

Voor een goede meting moet bij het overvliegen van de meetopstelling de vlieghoogte tussen de 75 en 150 meter liggen. Een en ander conform figuur 1.



Achteraf wordt aan de hand van gegevens uit het handboek van het MLA de geluidproductie berekend bij een normale start en een normale stijgprocedure. De rekenhoogte mag niet meer bedragen dan 450 meter. De in figuur 2 aangegeven afwijkingen van de vliegbaan zijn toelaatbaar.



Foto's als bedoeld in bijlage 2 moeten bij de geluidmeting aanwezig zijn.

Bijlage 2, bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder g

Model <input type="text"/> Nr <input type="text"/>
Uittreksel meetrapport geluidsemissie MLA bladzijde 1 van 7
PH-
<p>Het onderstaand aangegeven geluidsniveau is voor dit toestel of een hieraan in akoestisch opzicht identiek toestel bepaald volgens de aangegeven methode.</p> <p>Vastgesteld geluidsniveau: <input type="text"/></p> <p>Hoofddorp: <input type="text"/></p> <p>OPMERKING. Dit document dient uitsluitend ter vastlegging van het gemeten geluidsniveau en van de onderdelen van het toestel die uit akoestisch oogpunt van belang zijn. Uit dit document kan niet worden afgeleid dat het gebruik van dit toestel uit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar is of aanvaardbaar geacht zou moeten worden. Dit document dient op iedere bladzijde van een IVW/DL-stempel en paraaf te zijn voorzien.</p>

Model <input type="text"/> Nr <input type="text"/>
Uittreksel meetrapport geluidsemissie MLA bladzijde 2 van 7
PH-
<p>OMSCHRIJVING</p> <p><u>Toestel</u> merk/fabrikant type max. aantal inzittenden opmerkingen</p> <p><u>Motor</u> merk/fabrikant type brandstof opmerkingen</p> <p><u>Verhouding motor/propeller</u> verhouding door middel van opmerkingen</p> <p>goedgekeurd</p>

Model <input type="text"/> Nr <input type="text"/>
Uittreksel meetrapport geluidsemissie MLA bladzijde 3 van 7
PH-
<p>OMSCHRIJVING -vervolg-</p> <p><u>Propeller</u> merk/fabrikant materiaal diameter bladhoek op 0,75 R graden (pitch met bladbreedte op 0,75 R aantal bladen opmerkingen Zie foto</p> <p><u>Inlaat</u> merk/fabrikant diameter opmerkingen</p> <p><u>Uitlaatsysteem</u> merk/fabrikant type opmerkingen</p> <p><u>Overige gegevens</u> Statisch toerental bij volgas (propeller) NB Het bovenvermelde toerental mag bij volgas niet overschreden kunnen worden.</p> <p>goedgekeurd</p>

Model <input type="text"/> Nr <input type="text"/>
Uittreksel meetrapport geluidsemissie MLA bladzijde 4 van 7
PH-
FOTO
<input type="text"/>

Model <input type="text"/> Nr <input type="text"/>
Uittreksel meetrapport geluidsemissie MLA bladzijde 5 van 7
PH-
FOTO
<input type="text"/>

Model <input type="text"/> Nr <input type="text"/>
Uittreksel meetrapport geluidsemissie MLA bladzijde 6 van 7
PH-
FOTO
<input type="text"/>

Model <input type="text"/> Nr <input type="text"/>
Uittreksel meetrapport geluidsemissie MLA bladzijde 7 van 7
PH-
FOTO
<input type="text"/>

Toelichting op de voorgeschreven foto's.

De eerste foto is van het gehele (opgebouwde) toestel, het op het MLA aangebrachte kenmerk moet duidelijk te zien zijn.

De tweede foto is van de propeller; de foto is gemaakt van recht voor of recht achter (al naar gelang een trek- of duwschroef) het MLA, in het verlengde van de lengteas.

De derde foto is van het inlaatsysteem, waarbij de aanwezige cowlings geheel zijn verwijderd; hierop moet de carburateur dan wel één van de car-

burateurs en het eventueel aanwezige inlaatfilter te zien zijn.

De vierde foto is van het uitlaatsysteem, waarbij de aanwezige cowlings geheel zijn verwijderd; de uitlaatdemper met eventuele nademper en uitlaatpijp dienen op de foto duidelijk zichtbaar te zijn.

Op alle foto's worden de datum waarop de foto is gemaakt en het kenmerk mee gefotografeerd. De foto's worden gemaakt van zo dicht bij het desbetreffende MLA als mogelijk is.

Bijlage 3 bedoeld in artikel 3, derde lid

Koninkrijk der Nederlanden / Kingdom of The Netherlands

Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid *Special Certificate of Airworthiness*

Nummer
Number

Nationaliteits / inschrijvingskenmerken
Nationality and registration marks

Fabrikant
Manufacturer

Type-aanduiding
Manufacturer's Designation

Fabrieksnummer
Serial Number

Bewijs is geldig tot en met
Certificate is valid up to and including

Opmerkingen *Remarks*

Dit Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid is slechts geldig voor het uitvoeren van vluchten binnen het vluchtinformatiegebied Amsterdam. Voor vluchten over buitenlands grondgebied dient een schriftelijke toestemming van de nationale luchtvaartautoriteit te worden verkregen.

Voor vluchten gelden de voorwaarden en beperkingen als opgenomen in de artikelen 7, 8 en 9 van de Regeling MLA's

This Special Certificate of Airworthiness is only valid for flights within the flight information region Amsterdam. For flights over foreign territory a written permission of the national aviation authority must be obtained.

The conditions and restrictions as inserted in the articles 7, 8 and 9 of the Regeling MLA's (ministerial regulation on microlight aeroplanes) are applicable.

Ondertekening *Signature*

Plaats en datum
Place and date

Hoofddorp,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de beheerder van het register van Nederlandse burgerluchtvaartuigen

Bijlage 4 bedoeld in artikel 5, eerste lid

Geluidscriteria

Alle wijzigingen die aan één van onderstaande criteria voldoen hebben invloed op de geluidsproductie of de toegestane geluidsproductie van het luchtvaartuig. Voor de uitvoering van een dergelijke wijziging moet de minister met het ontwerp hebben ingestemd.

1. Elke wijziging die een verandering van het maximum startmassa van het luchtvaartuig met zich mee brengt.

2. Elke wijziging die een verandering in de klimprestaties van het luchtvaartuig met zich mee brengt. De relevante klimprestaties zijn onder andere:

- a) de best rate of climb,
- b) de best rate of climb speed,
- c) de stallspeed,
- d) de never exceed speed,
- e) de startrolengte en
- f) de afstand tot 15 m hoogte.

Dit is bijvoorbeeld:

- a) het plaatsen van probes in de motorinlaat,
- b) het veranderen van de motorcowling,
- c) het verlengen of verkorten van de propelleras en
- d) verandering in flap-settings.

5. Elke wijziging waardoor de eventuele geluidafschermende of -reflecterende werking van delen van het luchtvaartuig zou kunnen veranderen.

6. Elke wijziging waardoor holtes zouden kunnen ontstaan, die door de luchtstroom in resonantie worden gebracht. Dit zijn onder andere:

- a) veranderingen in/aan de landingslichten;
- b) veranderingen in/aan de torque-links,
- c) veranderingen in/aan de wielassen,
- d) veranderingen in/aan de landingssteldeuren,
- e) veranderingen in/aan de luchtinlaten,
- f) veranderingen in/aan de overloopvalves en
- g) veranderingen in/aan de brandstofvulpunten.

7. Elke wijziging die een verandering van de normale operating procedures met zich mee brengt.

8. Elke andere wijziging waarvan uit de documentatie blijkt dat die een verandering van het geluid teweeg brengt.

Toelichting

Algemeen

§ 1 Inleiding

Micro light aeroplanes (MLA's) – ultra lichte vliegtuigen – maken deel uit van de kleine luchtvaart. MLA's zijn luchtvaartuigen die wat betreft het gewicht aan de onderkant van de kleine luchtvaart opereren. In dit segment van de luchtvaart heeft zich een zeer gevarieerde luchtvaartak ontwikkeld, van uiterst lichte eenvoudige MLA's met een open cockpit tot en met geavanceerde MLA's met een gesloten cockpit. Door een groot aantal factoren, waaronder de geringe eisen die worden gesteld aan de typecertificatie van het luchtvaartuig, zijn de kosten van MLA's relatief laag. Het vliegen met MLA's neemt in populariteit toe en het aantal MLA's stijgt. In 1982 bedroeg het aantal MLA's hier te lande circa 50, begin 2002 circa 330.

Het gebruik van MLA's in het buitenland is beduidend groter dan in Nederland. In België zijn inmiddels meer dan 800 MLA's, in Duitsland meer dan 4000 en in Italië meer dan 6000. De reden, dat in Nederland het gebruik minder is, wordt veroorzaakt door de beperkingen die worden opgelegd aan het vliegen met MLA's. De gedachte achter deze beperkingen is tweeledig. Enerzijds verdraagt het hieronder toegelichte lagere luchtwaardigheidsniveau zich niet met het medegebruik van luchtvaartterreinen. Anderzijds zou een toename tot het niveau van genoemde landen een buitenproportionele druk leggen op het milieu en de beperkte infrastructuur met gelimiteerde geluidsgrenzen.

§ 2 Wettelijk kader

Een aantal ontwikkelingen maakt het noodzakelijk een ministeriële regeling vast te stellen.

Per 15 oktober 2001 zijn hoofdstuk 3 (luchtvaartuigen), waaronder luchtwaardigheid, van de Wet luchtvaart, het daarop gebaseerde Besluit luchtwaardigheid en een aantal ministeriële regelingen in werking getreden.

Hiermee is ook artikel 4 van de Luchtvaartwet vervallen. Hierdoor is het niet langer mogelijk om de tot nu toe gehanteerde praktijk van het verlenen van ontheffingen op grond van artikel 4, tweede lid, onder b, van de Luchtvaartwet voort te zetten.

Ingevolge artikel 1, vierde lid, aanhef en onder b, van het Besluit luchtwaardigheid is het bepaalde bij en krachtens paragraaf 3.2.1. van de Wet luchtvaart omtrent typecertificaten, het bepaalde bij paragraaf 3.2.3 van de Wet luchtvaart omtrent bewijzen van bevoegdheid voor onderhoud en het bepaalde bij artikel 20, tweede lid van het Besluit luchtwaardigheid (onderhoudsplicht door erkend bedrijf) niet van toepassing op MLA's.

Artikel 1, vijfde lid, van het besluit geeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid voorschriften en beperkingen vast te stellen. De onderhavige regeling, de Regeling MLA's, geeft daaraan uitvoering.

§ 3 Hoofdlijnen van de regeling

§ 3.1 Inleiding

Het MLA wordt gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, onder u, van het Besluit luchtwaardigheid en sluit aan

bij de definitie zoals die door de Joint Aviation Authorities (JAA) is vastgesteld.

Om het gebruik van MLA's te kunnen accommoderen is in de Standaardvoorwaarden, in de MAL 01/93 van 26 mei 1993, in de MAL 108/92 van 9 december 1992 en in het Infobulletin van december 2000 een voorlopig beleid ten aanzien van de MLA's vastgelegd. De inhoud van deze documenten is in de onderhavige regeling samengevoegd en aangepast aan het gewijzigde voornoemde wettelijke kader.

De Regeling MLA's is derhalve in principe een voortzetting van het huidige beleid en is nodig om zoals in § 2 is opgemerkt, het gebruik van MLA's te kunnen continueren. Het huidige beleid moet op een aantal punten echter nog verder uitkristalliseren. Er wordt dan ook gewerkt aan een definitieve regeling, welke na overleg met de sector over ± twee jaar gereed zal zijn.

In de regeling zijn slechts enkele veranderingen ten aanzien van het huidige beleid aangebracht. Het gaat daarbij om afschaffing van de helmplicht, van het verbod op het uitvoeren van kunstvluchten en in principe van het verbod een passagier mee te nemen. Tenslotte wordt met een enkele uitzondering – zie § 3.2.4 – een verbod tot slepen ingevoerd.

De Regeling MLA's bevat de regelgeving met betrekking tot luchtwaardigheid en de daaruit voortkomende gebruiksbeperkingen, de regeling ziet niet op zaken als brevetverlening en inschrijving, daarvoor is de normale regelgeving van toepassing.

§ 3.2 Uitgangspunten

Bij het opstellen van de Regeling MLA's zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- acceptatie van het lagere luchtwaardigheidsniveau van het luchtvaartuig,
- borging van de veiligheid van derden,
- eisen ten aanzien van het milieu,
- geen luchtwerk.

§ 3.2.1 Luchtwaardigheidsniveau van het luchtvaartuig

De luchtvaart wordt gekenmerkt door een hoog luchtwaardigheidsniveau. Daarbij worden hoge eisen gesteld zowel aan de veiligheid van de

inzittenden als aan de veiligheid van derden.

Voor wat betreft MLA's evenwel wordt een minder hoog luchtwaardigheidsniveau van het luchtvaartuig geaccepteerd. Het ontwerp is niet gecertificeerd overeenkomstig het Besluit luchtwaardigheid, doch op basis van Duitse of Engelse normen, die speciaal voor MLA's zijn ontwikkeld. Deze normen liggen lager dan de standaard ICAO-normen. Ook bestaat er geen verplichting tot het gebruik van volgens internationale normen gecertificeerde onderdelen. De instrumenten zijn niet gecertificeerd, het onderhoud daarvan evenmin. Het onderhoud aan een MLA hoeft niet door een erkend onderhoudsbedrijf of een bevoegd technicus te worden uitgevoerd.

Voor wat betreft de configuratie van het MLA kan volstaan worden met verklaringen van de houder. Dit is van toepassing bij de eerste aanvraag van een speciaal-BvL en ook bij de verlenging van de termijn van geldigheid van een speciaal-BvL.

Wijzigingen aan het MLA behoeven evenmin goedkeuring van de minister, tenzij de wijziging van invloed is op het geluidsniveau. Indien door de wijziging niet meer met het oude geluidmeetrapport kan worden volstaan dient een nieuw meetrapport opgesteld te worden. De verantwoordelijkheid voor de configuratie van een MLA wordt dus uitdrukkelijk bij de houder neergelegd.

Ook met betrekking tot het onderhoud wordt de verantwoordelijkheid bij de houder van het MLA neergelegd en mag het onderhoud worden uitgevoerd door of in opdracht van de houder.

Wel moet het MLA voldoen aan alle door de Minister van Verkeer en Waterstaat terzake van MLA's uitgegeven aanwijzingen.

Hiermee wordt benadrukt dat deze vorm van luchtvaart een apart segment vormt binnen de luchtvaart.

§ 3.2.2 Borging van de veiligheid van derden

De regeling gaat uit van een minder hoog luchtwaardigheidsniveau van het MLA dan van gecertificeerde luchtvaartuigen. Dit mag evenwel niet ten koste gaan van de veiligheid van de niet-inzittenden, de derden.

Daarom worden operationele beperkingen gesteld aan het gebruik van

MLA's. Met name is dit het verbod te vliegen boven aaneengesloten bebouwing en concentraties van mensen. Maar dit betreft ook het niet mogen vliegen binnen luchtverkeersleidingsgebieden en nabij luchtvaartterreinen.

Bescherming van derden omvat ook bescherming van medegebruikers van het luchtruim. Derhalve geldt de in de Regeling navigatie- en telecommunicatie-installaties opgenomen verplichting tot het aan boord hebben van een transponder voor vluchten ook voor MLA's.

§ 3.2.3 Eisen ten aanzien van het milieu

Aan de luchtvaart worden eisen gesteld met betrekking tot emissie van schadelijke stoffen en geluidsproductie. Ook aan MLA's worden eisen gesteld met betrekking tot de geluidsproductie. Zo mag de geluidsproductie niet meer dan 60 dB(A) bedragen en moet een uittreksel van het geluid-meetrapport van het desbetreffende type en configuratie bij de aanvraag om een speciaal-BvL worden gevoegd, waaruit blijkt, dat de geluidsproductie niet meer dan 60 dB(A) bedraagt.

Voorts is in een Kamermotie verzocht het vliegen boven stiltegebieden, nu milieubeschermingsgebieden, te verbieden. MLA's hebben vanaf de introductie in Nederland reeds een dergelijke operationele beperking. MLA's mogen niet vliegen boven de vogelconcentratiegebieden en de milieubeschermingsgebieden. Met dit verbod wordt tevens het veiligheidsrisico van aanvaringen met vogels beperkt.

§ 3.2.4 Geen luchtwerk

Luchtwerk is slechts toegestaan met gecertificeerde luchtvaartuigen. Onder luchtwerk wordt verstaan een activiteit waarbij speciale diensten worden verricht zoals: landbouwsputvliegen, constructiewerkzaamheden, luchtfotografie, begeleiding, observatie, controle en valschermspringen. Slepen door luchtvaartuigen van andere luchtvaartuigen en voorwerpen valt eveneens onder luchtwerk.

MLA's zijn niet gecertificeerd volgens internationale standaards en mogen derhalve niet voor luchtwerk worden gebruikt. Ook slepen door MLA's is derhalve niet toegestaan. Op het verbod om luchtvaartuigen te slepen

bestond een uitzondering ten behoeve van het slepen van zeilvliegtuigen.

Een beperkt aantal houders van MLA's is daartoe ontheffing verleend. Dit beperkte aantal ontheffinghouders behoudt deze ontheffing in de vorm van een toestemming.

Nieuwe toestemmingen ten behoeve van het slepen van zeilvliegtuigen zullen niet worden verleend.

§ 3.2.5 Speciaal-BvL

Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, is het systeem van ontheffingverlening op grond van de Luchtvaartwet komen te vervallen. Weliswaar kent ook de Wet luchtvaart in artikel 3.21 een basis voor ontheffingverlening, maar deze nieuwe bepaling is in overeenstemming met het karakter van de ontheffing veel stringenter geredigeerd. De ontheffing kan dan ook alleen nog in bijzondere gevallen worden verleend.

Voor al die gevallen, waarin een standaard-BvL, dit is het bewijs van luchtwaardigheid conform de ICAO/JAA standaards, niet aan de orde is, kent het Besluit luchtwaardigheid het speciaal-BvL. Dit geldt onder andere voor MLA's, zodat in de onderhavige regeling voorzien wordt in een speciaal-BvL voor MLA's.

§ 3.2.6 Sanctionering

Wat de sanctionering betreft kan het volgende worden opgemerkt. Het maken van vluchten met gemotoriseerde schermvliegtuigen is niet mogelijk, aangezien er geen BvL voor is afgegeven. Toch een vlucht maken levert overtreding van artikel 3.8, eerste lid, van de Wet luchtvaart op en vormt een misdrijf. Hetzelfde geldt voor degene, die zonder ontheffing met een in het buitenland geregistreerd MLA, waarvoor een niet voor Nederland geldig buitenlands BvL is afgegeven, een vlucht binnen Nederland maakt.

Anders ligt het met de artikelen 7, 8 en 9. Dit zijn beperkingen en voorwaarden gekoppeld aan het gebruik van een MLA. Derhalve zijn deze in de vorm van een verwijzing naar de genoemde artikelen opgenomen in het speciaal-BvL. Overtreding daarvan levert overtreding van artikel 3.13, vierde lid, van de Wet luchtvaart op en vormt eveneens een misdrijf.

§ 4 MLA en VLA

De ontwikkeling van MLA's geeft een grote verscheidenheid aan deze luchtvaartuigen te zien. Zo zijn de eenvoudigste MLA's gemotoriseerde zeilvliegtuigen en gemotoriseerde schermvliegtuigen. Het vliegen met deze laatste MLA's blijft overigens verboden. De meest geavanceerde MLA's daarentegen zijn met het blote oog niet van gecertificeerde luchtvaartuigen te onderscheiden, de zogenaamde look-a-likes. Voor alle MLA's geldt echter, dat zij niet zijn gecertificeerd volgens internationale standaards, dat het onderhoud van het toestel en de instrumenten aan de houder is overgelaten en niet door een erkend bedrijf wordt gecontroleerd en dat wijzigingen aan het toestel ook door de houder zelf kunnen worden uitgevoerd. Om redenen van veiligheid en milieu wordt derhalve vastgehouden aan de reeds nu opgelegde beperkingen.

Een alternatief voor het MLA, dat volgens internationale standaards gecertificeerd is, waar onderhoudseisen voor gelden en die niet de gebruiksbeperkingen voor MLA's kennen, is de Very Light Aeroplane (VLA). Een VLA is gecertificeerd volgens JAR-VLA. Vele fabrikanten van luchtvaartuigen produceren één model zowel als VLA (gecertificeerd) als MLA (ongecertificeerd).

Gebruikers die niet de beperkingen van MLA's wensen, kunnen overwegen om een, overigens aanmerkelijk duurdere, VLA aan te schaffen.

§ 5 Publicatie bijlagen

In het slotformulier van de regeling is bepaald, dat de bijlagen A en B, de Lufttüchtigkeitsforderungen für schwerkraftgesteuerte Ultraleichtflugzeuge van 23 augustus 1999, de Lufttüchtigkeitsforderungen für dreiachsgesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge van 21 juni 1999, de Lufttüchtigkeitsforderungen für Rettungsgeräte für Ultraleicht-Flugzeuge van 30 september 1999, de British civil airworthiness requirements, CAP 482, Section S en de Lärmschutzforderungen für Ultraleichtflugzeuge van 1 augustus 1996, worden bekendgemaakt door terinzagelegging. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is thans gevestigd aan de Plesmanweg 1-6 te Den Haag. De terinzagelegging vindt plaats in de bibliotheek.

Tevens vindt terinzagelegging plaats bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart. Deze is gevestigd aan de Saturnusstraat 50 te Hoofddorp.

§ 6 Notificatie

De ontwerperegeling is op 7 november 2002 gemeld aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen notificatienummer 2002/430/NL, PbEG 2002, C 283, ter voldoening aan artikel 8, eerste lid, van richtlijn nr. 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij (PbEG L 204), zoals gewijzigd bij richtlijn nr. 98/48/EG van 20 juli 1998 (PbEG L 217). Hierop zijn geen reacties ontvangen.

Artikelsgewijs

Artikel 3

Teneinde aan te tonen dat met de MLA op veilige wijze vluchten kunnen worden uitgevoerd moet bij de aanvraag van een speciaal-BvL onder andere een document worden overgelegd waaruit blijkt dat het betreffende type MLA is goedgekeurd door of namens de luchtvaartautoriteit van met name in artikel 2 genoemde landen. Wanneer blijkt, dat de normen, gehanteerd in andere landen, een gelijkwaardig niveau van veiligheid bezitten, zullen deze in artikel 2 worden opgenomen.

De divisie Luchtvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, keurt zelf geen MLA-ontwerpen. Dit geldt ook voor zelfbouw-MLA's. Deze vallen niet onder de regeling amateurbouwvluchtvaartuigen, zij voldoen niet aan de daar gestelde eisen, maar onder deze regeling. Dit betekent, dat MLA's in zelfbouw slechts hetzij op basis van een door één van de genoemde autoriteiten goedgekeurde tekening, hetzij als assemblage van een door één van die autoriteiten goedgekeurd bouwpakket mogelijk is.

De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van een MLA is neergelegd bij de houder van het MLA. Dit komt met name tot uiting in een tweetal in het tweede lid genoemde verklaringen die de houder dient af te geven:

Onder b: een verklaring dat is voldaan aan alle van toepassing zijnde luchtwaardigheids- en onderhoudsaanwijzingen, zowel die van de autoriteit, die het type en de configuratie heeft goedgekeurd, als die van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Onder d: een verklaring dat de configuratie van het MLA identiek is aan de configuratie van het goedgekeurde type. Een dergelijke verklaring kan er als volgt uitzien:

'Hierbij verklaart naam ... adres ... als houder van het MLA type ... serienr. ..., registratie PH-...: dat alle van toepassing zijnde luchtwaardigheidsaanwijzingen, afgegeven door de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend en de luchtwaardigheids- en onderhoudsaanwijzingen afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat, zijn uitgevoerd, dat de configuratie van het MLA identiek is aan de configuratie van het goedgekeurde type, dat in geval van zelfbouw/assemblage de configuratie van het MLA geheel overeenkomstig de goedgekeurde tekening of het goedgekeurde bouwpakket is, datum ..., handtekening ...'

Daarnaast schrijft het tweede lid nog de overlegging van een aantal bescheiden inzake de geluidsproductie van het MLA voor. Per onderdeel: Onder e: een geluidmeetrapport van een MLA dat overeenkomt met het type MLA, waarvoor het speciaal-BvL is gevraagd. De meting moet zijn uitgevoerd volgens de in bijlage 1 beschreven procedure. Deze procedure komt overeen met de in Duitsland toegepaste methode. In Europa is geen regelgeving voorgeschreven voor het meten van het geluid van MLA's. In Nederland is gekozen voor de Duitse procedure omdat deze goed aansluit bij de ICAO-meetprocedure voor de kleine luchtvaart. Het geluidmeetrapport moet zijn opgesteld door een door de Minister van Verkeer en Waterstaat erkende organisatie. Voor zover een dergelijke organisatie in het buitenland is gevestigd, moet deze door de minister zijn geaccepteerd. Onder f: een uittreksel uit het geluidmeetrapport van het MLA, waarvoor het speciaal-BvL is aangevraagd en

inhoudt, dat het betreffende MLA voor wat betreft de voor de geluidsproductie van belang zijnde aspecten overeenstemt met het MLA waaraan de geluidsmetingen zijn uitgevoerd.

Een groot deel van de MLA's in Nederland is reeds gemeten volgens een tot en met 2001 in Nederland gehanteerde geluidmeetprocedure. In dat geval kan volstaan worden met het uittreksel van het geluidmeetrapport opgesteld bij die geluidmeting. Indien door een wijziging van het MLA niet meer met het ten aanzien van die MLA afgegeven geluidmeetrapport volstaan kan worden, dient een nieuw geluidmeetrapport opgesteld te worden volgens de nieuwe geluidmeetprocedure.

Is nog geen speciaal-BvL afgegeven voor een MLA, dan kan specifiek voor het doen van geluidmeetvluchten ontheffing worden verleend voor het uitvoeren van die vluchten. Een dergelijke ontheffing wordt verleend indien aangetoond wordt dat een meting zal worden uitgevoerd. Dergelijke rapporten worden tot nu toe door de KNNvL opgesteld. Dat kan onveranderd doorgang vinden, echter de mogelijkheid is geopend dat ook anderen dergelijke rapporten kunnen opstellen, mits die aan dezelfde voorwaarden voldoen.

Onder g: Hiermee wordt expliciet gemaakt wat de facto reeds plaatsvindt. Dit betekent, dat de huidige procedure in principe gelijk blijft, maar dat expliciet naast het hiervoor onder f genoemde uittreksel nog een verklaring van een door de minister geaccepteerde organisatie nodig is. Deze organisatie kan dezelfde zijn als die welke het onder f bedoelde uittreksel verzorgt.

Artikel 4

Dit artikel regelt de verlenging van het speciaal-BvL. Daartoe dient de houder van het desbetreffende MLA bij zijn verzoek om verlenging een verklaring in te dienen waaruit aan de hand van een aantal in het tweede lid opgesomde punten blijkt dat het MLA nog steeds in luchtwaardige toestand verkeert. De verklaring kan er als volgt uitzien:

'Hierbij verklaart naam ... adres ... als houder van het MLA type ... serienr. ..., registratie PH-..., dat: a. het MLA nog steeds in luchtwaardige toestand verkeert;

- b. wordt voldaan aan de van toepassing zijnde luchtwaardigheids- en onderhoudsaanwijzingen, afgegeven door de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend en de luchtwaardigheidsaanwijzingen afgegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat, te weten: 1e ..., 2e ...;
- c. eventuele wijzigingen zijn goedgekeurd door de ontwerper, te weten: 1e ..., 2e ...;
- d. de minister heeft ingestemd met eventuele geluidswijzigingen, te weten: 1e ..., 2e ...;
- e. het MLA is onderhouden conform de aanwijzingen van de ontwerper.

datum ..., handtekening ...'

Artikel 5

Een aanvraag wordt eerst in behandeling genomen, wanneer alle relevante gegevens zijn ontvangen en conform artikel 47, eerste lid, van het Besluit luchtwaardigheid het verschuldigde tarief is betaald. Wijzigingen, die geen invloed op de geluidsproductie hebben, behoeven alleen de goedkeuring van de ontwerper van het MLA. Deze goedkeuring blijkt uit de verklaring van de houder van het MLA, die hij bij zijn aanvraag om verlenging van het speciaal-BvL overlegt.

Artikel 6

Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, is deze vorm van MLA's is verboden. Het vliegen met een dergelijk MLA geeft te grote veiligheidsrisico's voor de overige luchtvaart en is bovendien een te grote belasting voor de leefomgeving in Nederland. Nederland heeft voor deze vorm van luchtvaart te weinig ruimte.

Artikel 7, 8

De gebruiksbepalingen zijn gebaseerd op veiligheid en in een aantal gevallen in samenhang met bescherming van het milieu. In de eerste plaats is het medegebruik door MLA's van aangewezen luchtvaartterreinen, met uitzondering van de luchtvaartterreinen Lelystad en Budel, reeds vanaf het begin van het vliegen met MLA's in Nederland verboden. Dit verbod is ingegeven door het lagere luchtwaardigheidsniveau van de MLA's, zoals hierboven onder uitgangspunten is uitgelegd. MLA's mogen derhalve niet in hetzelfde circuit (dezelfde baan) komen als een 'normaal' (gecertificeerd) luchtvaar-

tuig. Waar het mogelijk is het gebruik door MLA's te scheiden van het gebruik door andere luchtvaartuigen is dit gebruik toegestaan. Dit betreft de luchtvaartterreinen Lelystad en Budel. Op het aangewezen luchtvaartterrein Stadskanaal zijn alleen vluchten met MLA's toegestaan.

Aan het gebruik van MLA's is voorts uit veiligheidsoverwegingen een aantal beperkingen met betrekking tot het luchtruimgebruik opgelegd. Zo mag een MLA niet komen binnen een luchtverkeersleidingsgebied en moet op afstand blijven van luchtvaartterreinen zonder plaatselijke luchtverkeersleidingsdienst. Ook mag een MLA niet boven aaneengesloten bebouwing, ingericht voor het verblijf van personen (wonen, werken, recreëren), en concentraties van mensen komen en bovendien horizontaal gemeten op minstens 500 m daarbuiten blijven. Zo ontstaan als het ware boven plaatsen met aaneengesloten bebouwing en concentraties van mensen cilinders zonder bovengrens, waarbinnen een MLA niet mag komen. De afstand van 500 m is voor de start en de landing beperkt tot 25 m. Daarnaast is, zoals in § 3.2.3 is opgemerkt een aantal beperkingen die uit milieu- en veiligheidsoverwegingen zijn opgesteld.

De beperkingen aan het gebruik van een MLA worden ook bepaald door hetgeen vermeld staat in het vlieg-handboek van het desbetreffende toestel. De piloot moet zich aan de aanwijzingen in het handboek houden. Het passagiersverbod is na ampele overweging opgeheven, echter met de volgende kanttekening. Uitgangspunt is steeds geweest, dat daar waar het derden betreft zonder specifieke luchtvaartkennis, luchtvaartuig zowel als bemanning volgens internationale normen gecertificeerd dient te zijn. Voor het MLA gaat dit wat het luchtvaartuig zelf betreft niet op, zij het, dat het MLA volgens de normen zoals die in artikel 2 zijn opgenomen gekeurd moet zijn. Derhalve dient de passagier tevoren gewaarschuwd te worden door de gezagvoerder en dient in het MLA aangegeven te zijn, dat het om een ongecertificeerd luchtvaartuig gaat.

Zoals reeds in § 3.2.4 is opgemerkt, blijft luchtwerk verboden. Dit betekent, dat ook activiteiten als valschermpringen en slepen verboden blijven. Wat het laatste, slepen,

betreft geldt echter een uitzondering, verwezen zij naar hetgeen hierna onder artikel 11, onder 1, is opgemerkt.

Artikel 10

De onderhavige regeling treedt in de plaats van het tot nu toe gevoerde beleid ten aanzien van MLA's. Dit betekent onder meer, dat het tot nu toe gevoerde beleid op basis van ontheffingen wordt vervangen door een beleid op basis van speciaal-BvL's. Om tot een goede aansluiting te komen van het nieuwe beleid op het oude, is in de regeling opgenomen, dat de ontheffinghouders binnen zes weken na inwerkingtreding van deze regeling een aanvraag om een speciaal-BvL indienen.

Zo zij binnen die zes weken een aanvraag om een speciaal-BvL indienen, blijft hun ontheffing geldig totdat op hun aanvraag om een speciaal-BvL onherroepelijk is beslist, doch niet langer dan een jaar. Deze termijn sluit aan bij de termijn waarvoor de ontheffing is verleend. Is dan nog niet onherroepelijk beslist, dat wil zeggen er loopt een bezwaar- of beroepsprocedure, dan is langs de weg van het vragen van een voorlopige voorziening zo nodig een oplossing te vinden voor het dan ontstane probleem. Een en ander is geregeld in de tegelijk met deze regeling in werking getreden Beleidsregel ontheffingen MLA's. Het speciaal-BvL wordt, waar het overgangsrecht betreft, kosteloos verstrekt. De ontheffinghouders zullen tijdig van deze regeling op de hoogte worden gesteld.

Hierbij dient nog een tweetal kanttekeningen te worden gemaakt.

1. Zoals reeds in § 3.2.4 is opgemerkt, is aan een beperkt aantal houders van een MLA ontheffing verleend om zeilvliegtuigen te slepen. Deze zullen de ontheffing behouden in de vorm van een toestemming, gekoppeld aan het speciaal-BvL.

2. Alle houders van reeds ingeschreven MLA's die nog niet beschikken over een geluidmeetrapport als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder d, wordt een overgangstermijn van 6 maanden geboden teneinde de meting uit te kunnen (laten) voeren. Deze termijn staat los van de mogelijke verlenging van de ontheffing op grond van het tweede lid van dit artikel. Wanneer derhalve het geluidmeetrapport niet binnen zes maanden na

inwerkingtreding van deze regeling gereed is, vervalt het inmiddels verleende speciaal-BvL (dan wel de ontheffing).

Artikel 11

Om een speciaal-BvL te kunnen verkrijgen dient een MLA onder meer aan de Duitse of Engelse eisen voor toelating te voldoen. Voor de reeds in Nederland ingeschreven MLA's zal dat lang niet altijd het geval zijn. Voor deze MLA's, die dus niet voldoen aan de eisen, die de Regeling MLA's stelt, zou dus de ontheffing niet omgezet kunnen worden in een speciaal-BvL. Een dergelijke plotselinge stop strookt niet met de beginselen van behoorlijk bestuur, zeker niet, waar deze MLA's tot nu toe wel zijn toegelaten.

Om enerzijds in lijn te blijven met de genoemde beginselen en anderzijds te voorkomen, dat een situatie, die als ongewenst moet worden gekenschetst, langdurig wordt gecontinueerd, is in dit artikel een overgangstermijn van drie jaar opgenomen.

Gedurende deze tijd kunnen houders van een MLA, die niet aan de Duitse of Engelse toelatingseisen voldoet, toch nog met hun MLA in Nederland vliegen. Tevens hebben zij dan tijd om hun MLA alsnog, indien mogelijk, aan de Duitse of Engelse eisen aan te passen.

Artikel 12

Zoals in het algemeen deel van deze toelichting reeds is opgemerkt, § 3.2.3, moet bij de aanvraag om een speciaal-BvL een uittreksel van het geluidmeetrapport van het desbetreffende type en configuratie worden gevoegd, waaruit blijkt, dat de geluidsproductie niet meer dan 60 dB(A) bedraagt. Reeds bestaande geluidmeetrapporten, waaruit zulks blijkt, kunnen in aansluiting hierop hun geldigheid behouden. Het eerste lid van dit artikel voorziet daarin.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M.H. Schultz van Haegen.*