



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 21 december 2020, nr. IENW/BSK-2020/247616, houdende de vaststelling van regels met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen (Regeling onbemande luchtvaartuigen)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152), de artikelen 1.5, 1.6, 1.7 en 5.10, eerste lid, onderdeel a, van de Wet luchtvaart, de artikelen 4, 4a, 19, derde lid, en 20 van het Besluit luchtverkeer 2014 en artikel 13, vierde lid en vijfde lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart;

BESLUIT:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

onbemand luchtvaartuig: onbemand luchtvaartuig als bedoeld in artikel 3, onderdeel 30, van de basisverordening;

open categorie: 'open' categorie als bedoeld in artikel 4 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947;
subcategorie A1: subcategorie A1 als bedoeld in artikel UAS.OPEN.020 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947;

subcategorie A2: subcategorie A2 als bedoeld in artikel UAS.OPEN.030 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947;

subcategorie A3: subcategorie A3 als bedoeld in artikel UAS.OPEN.040 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947;

uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947: Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

Artikel 2. Aanwijzing onbemande luchtvaartuigen

Als onbemande luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 5.7, derde lid, van de Wet luchtvaart, worden onbemande luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 3, onderdeel 30, van de basisverordening aangewez-

HOOFDSTUK 2. LUCHTVERKEERSREGELS

§ 1. Vrijstelling maximale vlieghoogte

Artikel 3. Minimum vlieghoogte

De minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer, bedoeld in paragraaf SERA.5005 van verordening (EU) nr. 923/2012, zijn niet van toepassing op vluchten met een onbemand luchtvaartuig.

§ 2. Vluchten in de open categorie

Artikel 4. Reikwijdte

Deze paragraaf is van toepassing op vluchten die worden uitgevoerd met een onbemand luchtvaartuig in de open categorie.

Artikel 5. Vlieghoogte

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren hoger dan 120 meter boven het dichtstbijzijnde punt van het aardoppervlak.



2. In afwijking van het eerste lid kan, wanneer de vlucht wordt uitgevoerd binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel, met toestemming van de beheerder die verantwoordelijk is voor het obstakel, de maximum vlieghoogte worden verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel.

Artikel 6. Afstand tot wegen en spoorlijnen

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren binnen een afstand horizontaal van in gebruik zijnde autosnelwegen, in gebruik zijnde autowegen of in gebruik zijnde wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt:
 - a. van 50 meter, indien de vlucht wordt uitgevoerd in de subcategorieën A1 of A2; en
 - b. van 150 meter, indien de vlucht wordt uitgevoerd in de subcategorie A3.
2. Het is verboden een vlucht uit te voeren binnen een afstand horizontaal van spoorlijnen:
 - a. van 25 meter, indien de vlucht wordt uitgevoerd in de subcategorieën A1 of A2; en
 - b. van 150 meter, indien de vlucht wordt uitgevoerd in de subcategorie A3.

Artikel 7. Beperkingen luchtverkeer binnen civiele en militaire luchtverkeersleidingsgebieden

1. Het is verboden met een onbemand luchtvaartuig een vlucht uit te voeren in de Schiphol CTR, Maastricht CTR, Lelystad CTR 1 en Lelystad CTR 2, Eelde CTR, Rotterdam CTR en het boven Nederlands grondgebied gelegen deel van de Niederrhein CTR, bedoeld in artikel 5 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.
2. Het is verboden met een onbemand luchtvaartuig een vlucht uit te voeren in de Eindhoven CTR, Gilze-Rijen CTR, Leeuwarden CTR, Volkel CTR, Woensdrecht CTR, Deelen CTR, de Peel CTR, de Kooy CTR en het boven Nederlands grondgebied gelegen deel van de Kleine-Brogel CTR, bedoeld in artikel 5 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

Artikel 8. Objecten of gebieden die onderdeel uitmaken van vitale processen

Het is verboden met een onbemand luchtvaartuig een vlucht uit te voeren binnen een horizontale afstand van 150 meter van objecten of gebieden die onderdeel uitmaken van een vitaal proces als bedoeld in de bijlage bij deze regeling.

HOOFDSTUK 3. INSCHRIJVINGEN REGISTER

Artikel 9. Inschrijving

Een inschrijving in het register, bedoeld in artikel 14 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, is geldig voor de duur van een jaar, waarna herschrijving kan plaatsvinden.

HOOFDSTUK 4. WIJZIGING ANDERE REGELGEVING

Artikel 10. Wijziging van de Regeling modelvliegen

De Regeling modelvliegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van het onderdeel '*modelluchtvaartuig*' door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947: Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 20139, L 152).

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt na, 'gelden voor een vlucht met een modelluchtvaartuig' ingevoegd 'die wordt uitgevoerd in het verband van een modelluchtvaartuigclub of -vereniging, als bedoeld in artikel 2, onder 10, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947'.
2. In onderdeel 'b' wordt na 'goed zicht op het modelluchtvaartuig' ingevoegd 'behalve wanneer de



bestuurder wordt bijgestaan door een waarnemer die zich naast hem bevindt en zonder hulp visueel contact houdt met het modelluchtvaartuig en zo de bestuurder helpt om de vlucht veilig uit te voeren'.

Artikel 11. Wijziging van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

De Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de begripsomschrijving voor Minister 'Minister van Infrastructuur en Milieu' vervangen door 'Minister van Infrastructuur en Waterstaat'.

B

De twee als 1a genummerde artikelen vervallen.

C

In paragraaf 1 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Deze regeling berust mede op artikel 5.7, derde lid, van de Wet luchtvaart en artikel 7, eerste lid, van het Besluit vluchtuitvoering.

Artikel 1b. Toepassingsbereik

Deze regeling is van toepassing op activiteiten als bedoeld in artikel 2, derde lid, van de basisverordening en op vluchten met een RPAS die worden uitgevoerd op Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

D

Artikel 15a vervalt.

Artikel 12. Wijziging van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001

De Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1, eerste lid, worden in de alfabetische volgorde, drie onderdelen ingevoegd, luidende:

aangewezen entiteit voor de onbemande luchtvaart: een aangewezen entiteit, als bedoeld in artikel 13, vierde lid, Besluit bewijzen van bevoegdheid;

erkende entiteit voor de onbemande luchtvaart: een erkende entiteit, als bedoeld in UAS.STS-01.20 en UAS.STS-02.20, Hoofdstuk 1 en Hoofdstuk 2, Aanhangsel 1, van de Bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947;

uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947: Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 20139, L 152).

B

Artikel 1a komt te luiden:

Artikel 1a

Deze regeling berust mede op artikel 1.5 van de Wet luchtvaart en op artikel 13, vijfde lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart.

C

Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt 'Minister' vervangen door 'minister'.



2. Aan artikel 3 worden twee leden toegevoegd, luidende:

6. De minister kan een geregistreerde opleidingsinstelling erkennen als erkende entiteit voor de onbemande luchtvaart indien wordt voldaan aan de voorwaarden als bedoeld in Aanhangsel 3 en Aanhangsel 6, van de Bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947.
7. Een aanwijzing als aangewezen entiteit voor de onbemande luchtvaart, wordt verleend voor een termijn van twaalf maanden. De aanwijzing kan door de minister worden verlengd.

Artikel 13. Wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008

De Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt in de alfabetische volgorde een begripsomschrijving ingevoegd, luidende:

uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947: Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

B

Aan artikel 18a worden twee leden toegevoegd, luidende:

5. Voor de behandeling van een aanvraag voor eerste afgifte van producten als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 zijn de volgende tarieven verschuldigd:

Tabel 1

Omschrijving	Tarief
UAS operational declaration	€ 312
Operationele autorisatie op grond van een Predefined Risk Assessment (PDRA):	
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II	€ 1.248
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV	€ 2.496
• inclusief risiconiveau SAIL V en VI	€ 4.992
Operationele autorisatie op grond van een volledige specific operation risk assessment (SORA) volgens de JARUS-methode:	
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II	€ 2.496
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV	€ 3.744
• inclusief risiconiveau SAIL V en VI	€ 7.488
Acceptatie operationele autorisatie uit andere EU-lidstaat.	€ 312
Light UAS Certificate (LUC):	
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II	€ 3.744
• gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV	€ 6.240
• inclusief risiconiveau SAIL V en VI	€ 7.488

6. Voor de behandeling van een aanvraag tot wijziging van producten als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 zijn de volgende tarieven verschuldigd:

Tabel 2

Omschrijving	Tarief
Wijziging UAS operational declaration	€ 312
Wijziging Operationele autorisatie op grond van een Predefined Risk Assessment (PDRA)	€ 624
Wijziging Operationele autorisatie op grond van een volledige specific operation risk assessment (SORA) volgens de JARUS-methode:	
• risiconiveau SAIL I en II	€ 624
• risiconiveau SAIL III en IV	€ 936
• risiconiveau SAIL V en VI	€ 780
Significante wijziging LUC-veiligheidsmanagement-systeem bij gelijkblijvend risiconiveau:	
• risiconiveau SAIL I of II	€ 624
• risiconiveau SAIL III, IV, V of VI	€ 936
Wijziging LUC-bevoegdheden:	



Omschrijving	Tarief
• van risiconiveau SAIL I of II naar SAIL III of IV	€ 2.496
• van risiconiveau SAIL I of II naar SAIL V of VI	€ 3.744
• van risiconiveau SAIL III of IV naar SAIL V of VI	€ 1.248
• overige wijzigingen	€ 2.496

Artikel 14. Wijziging van de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid

De Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1.1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van het onderdeel 'verordening (EU) nr. 1321/2014' door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947: Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

B

Aan artikel 3.1, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt door een puntkomma aan het slot van onderdeel e, een onderdeel toegevoegd, luidende:

- f. de artikelen 5, eerste lid, 7, 8, 9, eerste lid, 10, 14, vijfde, zesde, zevende en achtste lid, en de paragrafen UAS.OPEN.050, UAS.OPEN.060, met uitzondering van het tweede lid, onder a, UAS.SPEC.050 en UAS.SPEC.060, met uitzondering van het eerste lid, onder a, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947.

C

In artikel 3.2, eerste lid, wordt na 'van verordening (EU) nr. 1321/2014' ingevoegd 'en de paragrafen UAS.OPEN.060, tweede lid, onder a, en UAS.SPEC.060, eerste lid, onder a, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947'.

HOOFDSTUK 6. SLOTBEPALINGEN

Artikel 15. Overgangsrecht

- De paragrafen 1, 2, 3 en 4 van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen, zoals deze luiden voor de inwerkingtreding van de Regeling onbemande luchtvaartuigen, blijven tot 1 januari 2022 van toepassing op de behandeling van de aanvraag van respectievelijk een ROC, RPA-L en speciaal-BvL of een ontheffing voor een RPA-L of een speciaal-BvL, indien de aanvraag is ingediend voor 31 december 2020.
- Verzoeken tot wijziging van respectievelijk een ROC, RPA-L en speciaal-BvL of een ontheffing voor een RPA-L of een speciaal-BvL, kunnen worden ingediend tot 1 januari 2022 of tot de datum waarop het ROC of ROC-light voor 1 januari 2022 is omgezet in overeenstemming met uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).
- De Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen, zoals deze luidde voor de inwerkingtreding van de Regeling onbemande luchtvaartuigen, blijft van toepassing op vluchten die een exploitant uitvoert onder een ROC of ROC-light tot 1 januari 2022 of tot de datum waarop het ROC of ROC-light voor 1 januari 2022 is omgezet in overeenstemming met uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

Artikel 16. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 31 december 2020.

Artikel 17. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling onbemande luchtvaartuigen.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



BIJLAGE BEHOREND BIJ ARTIKEL 8 VAN DE REGELING ONBEMANDE LUCHTVAARTUIGEN

Als objecten of gebieden die onderdeel uitmaken van vitale processen als bedoeld in artikel 8, worden aangewezen:

- Het hoogspanningsnetwerk voor landelijke en regionale transport en distributie van elektriciteit;
- Productielocaties voor de drinkwatervoorziening;
- Innamepunten in oppervlaktewater voor de bereiding van drinkwater.



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling strekt in de eerste plaats tot het vaststellen van luchtverkeersregels en enkele andere bepalingen voor onbemande luchtvaartuigen. Daarnaast strekt de onderhavige regeling tot wijziging van enkele regelingen die betrekking hebben op onbemande luchtvaartuigen, namelijk de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid, de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen, de Regeling tarieven luchtvaart 2008, de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2008 en de Regeling modelvliegen in verband met de uitvoering van gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945¹ en uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947².

2. Achtergrond

Op 11 september 2018 is verordening (EU) 2018/1139³ van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart en tot wijziging en intrekking van enkele verordeningen (hierna: de basisverordening) in werking getreden.

De gemeenschappelijke regels met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen zijn neergelegd in de artikelen 55 en 56 van de basisverordening. Het betreft regels met betrekking tot het ontwerp, de productie en het onderhoud van onbemande luchtvaartuigen en hun motoren, propellers, onderdelen, niet geïnstalleerde apparatuur en apparatuur om ze op afstand te bedienen, de vluchtuitvoering met genoemde luchtvaartuigen alsmede het bij deze activiteiten betrokken personeel. De artikelen 57 en 58 van de basisverordening bevatten een grondslag om uitvoeringshandelingen respectievelijk gedelegeerde handelingen vast te stellen. De basisverordening bepaalt dat de bepalingen van de oude basisverordening⁴ van toepassing blijven tot deze gedelegeerde handelingen en de uitvoeringshandelingen in werking treden.

De gedelegeerde verordening en de uitvoeringsverordening zijn op respectievelijk 12 maart 2019 en 24 mei 2019 vastgesteld. Beide verordeningen zijn op 1 juli 2019 in werking getreden en per 1 juli 2020 van toepassing. Vanwege Covid-19 is de toepassing van de uitvoeringsverordening echter uitgesteld tot 31 december 2020.

3. Hoofdpijnen van deze regeling

3.1 Algemeen

In hoofdstuk 1 van de Wet luchtvaart is een bepaling opgenomen die het toepassingsbereik van de Wet luchtvaart expliciteert en duidelijk maakt dat de Wet luchtvaart in beginsel enkel relevant is, als de basisverordening niet van toepassing is. In tegenstelling tot de oude basisverordening, is verordening (EU) nr. 2018/1139, de nieuwe basisverordening, ook van toepassing op lichte onbemande luchtvaartuigen die minder wegen dan 150 kilogram. De regels voor onbemande luchtvaartuigen zijn opgenomen in hoofdstuk III, afdeling VII van deze basisverordening. Dit betekent dat de Wet luchtvaart niet langer relevant is voor onbemande luchtvaartuigen tot en met 150 kilogram. Onbemande luchtvaartuigen van meer dan 150 kilogram vielen reeds onder de werking van de basisverordening.

De nationale regelgeving blijft van toepassing op onbemande luchtvaartuigen die niet onder het bereik van de Europese regelgeving vallen. Het gaat hierbij allereerst om vluchten met onbemande luchtvaartuigen in het luchtruim van Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Verder betreft het luchtvaartactiviteiten die op basis van artikel 2, derde lid, van de basisverordening buiten het toepassingsbereik van

¹ Gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PbEU 2019, L 152).

² Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

³ Verordening (EU) nr. 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212).

⁴ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PbEU 2018, L 79).



de basisverordening vallen. Het gaat hierbij om vluchten met onbemande luchtvaartuigen die worden uitgevoerd door militaire- en nooddiensten, zoals de brandweer en politie in de breedste zin van het woord. De huidig geldende basisverordening biedt de lidstaten sinds 4 juli 2018 (datum van inwerkingtreding van de basisverordening) de mogelijkheid om de verordening van toepassing te verklaren op activiteiten in verband met ontwerp, productie, onderhoud en vluchtuitvoering van bepaalde in de verordening genoemde categorieën luchtvaartuigen (*de zogenoemde opt-in*). Zolang hiervan echter nog geen gebruik is gemaakt, is de Wet luchtvaart nog van toepassing op deze luchtvaartactiviteiten.

3.2 Luchtverkeersregels

3.2.1 Algemene luchtverkeersregel

In paragraaf 1 van hoofdstuk 2 is opgenomen dat de minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer (verkeer dat vliegt volgens de *visual flight rules*), bedoeld in paragraaf SERA.5005 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012⁵, niet van toepassing zijn op vluchten met een onbemand luchtvaartuig. Dit is noodzakelijk omdat VFR-vluchten, gelet op paragraaf SERA.5005, sub f, onder 2, in beginsel niet lager mogen vliegen dan 150 meter. Artikel 19, derde lid, van het Besluit luchtverkeer biedt de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van dit gebod. Omdat onbemande luchtvaartuigen in beginsel lager vliegen dan 120 meter, wordt met de onderhavige regeling gebruik gemaakt van deze vrijstelling.

3.2.2 Open categorie

3.2.2.1 Algemeen

In de uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 zijn vluchtuitvoeringsregels vastgesteld die gelden voor vluchten in de open categorie. Zo is het bijvoorbeeld in de open categorie niet toegestaan om vluchten uit te voeren hoger dan 120 meter of buiten het zicht. De uitvoeringsverordening bevat echter geen luchtverkeersregels.

De vluchtuitvoeringsregels in de uitvoeringsverordening richten zich primair tot de operators van onbemande luchtvaartuigen en niet tot de piloot. Hoewel de operator in de meeste gevallen ook de piloot op afstand is, is dit echter niet altijd het geval. In paragraaf UAS.OPEN.060 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 (verantwoordelijkheden van de piloot op afstand) worden een aantal eisen uit de open categorie, zoals het in zicht houden van het onbemande luchtvaartuig en het controleren op de aanwezigheid van niet-betrokken personen, door vertaald naar eisen aan de piloot op afstand. De overtreding van deze bepalingen wordt met de onderhavige regeling strafbaar gesteld (zie § 3.5 van deze toelichting). Dit is echter niet het geval voor alle eisen die de uitvoeringsverordening aan vluchten in de open categorie stelt. Voor deze eisen worden, met inachtneming van de SERA-verordening die ziet op deelname aan het luchtverkeer, aanvullend luchtverkeersregels vastgesteld die zich richten tot de piloot op afstand. Tevens wordt een luchtverkeersregel vastgesteld met betrekking tot afstand tot spoorlijnen en in gebruik zijnde wegen.

3.2.2.2 Zichtafstand en afstand tot mensenmenigten

Bij de vaststelling van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen in 2015 is als uitgangspunt gehanteerd dat in afwachting van Europese normen met betrekking tot vluchten buiten zichtafstand en vluchten boven mensenmenigten en aangesloten bebouwing, nationale luchtverkeersregels met betrekking tot deze onderwerpen zouden worden vastgesteld. Nu uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 in deze onderwerpen voorziet, wordt het gelet op de veiligheid niet langer noodzakelijk geacht om met betrekking tot vluchten in de open-categorie luchtverkeersregels vast te stellen die zien op vluchten buiten zichtafstand en vluchten boven mensenmenigten en aangesloten bebouwing. Voor vluchten die niet onder het bereik van de basisverordening vallen, blijven deze nationale luchtverkeersregels op grond van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen onverminderd in stand.

3.2.2.3 Afstand tot spoorlijnen en in gebruik zijnde wegen

De luchtverkeersregel met betrekking tot het verbod om vluchten uit te voeren boven of in de buurt van spoorlijnen en in gebruik zijnde wegen wordt in de Regeling onbemande luchtvaartuigen opgenomen omdat hier niet in wordt voorzien in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947. Besloten is om de verplichting om afstand te houden tot spoorlijnen en in gebruik zijnde wegen,

⁵ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en Verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L 281).



alsnog als luchtverkeersegel op te nemen. De reden hiertoe is dat het op dit moment niet veilig wordt geacht om zonder voorafgaande risicoanalyse vluchten uit te voeren boven deze objecten.

Mogelijk worden deze regels op een later moment herzien en vervangen door zonerings, zoals bedoeld in artikel 15, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947. Door gebruik te maken van zonerings is het mogelijk om voor bepaalde gebieden aanvullende of afwijkende regels vast te stellen voor vluchten die worden uitgevoerd met een onbemand luchtvaartuig. Ook is het mogelijk om voor bepaalde gebieden aan te geven dat het uitvoeren van een vlucht met een onbemand luchtvaartuig niet of slechts onder bepaalde omstandigheden is toegestaan.

3.2.2.4 Vlieghoogte

Met betrekking tot de maximale vlieghoogte is besloten deze als luchtverkeersregel in de Regeling onbemande luchtvaartuigen op te nemen. Hierbij wordt in bewoording aangesloten bij de eisen die uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 aan de maximale vlieghoogte stelt. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij deze regeling.

3.2.3 Specifieke categorie

Voor de specifieke categorie, zoals bedoeld in artikel 5 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, wordt het niet passend geacht om nationale luchtverkeersregels vast te stellen. Hiertoe is besloten omdat het uitvoeren van vluchten in de specifieke categorie in beginsel enkel is toegestaan indien hiervoor door middel van een exploitatievergunning toestemming is verkregen van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Onderdeel van de procedure is het uitvoeren van een risicoanalyse door middel van de zogenaamde SORA-methodiek (*Specific Operations Risk Assessment*) of een PDRA (Pre-Defined Risk Assessment), waarbij wordt gekeken naar het specifieke karakter van de gewenste uit te voeren vlucht. Wanneer deze uitvoering niet veilig wordt geacht of wanneer de voorgestelde mitigerende maatregelen het risico niet voldoende doet afnemen, wordt niet overgegaan tot vergunningverlening. De exploitatievergunning omvat ingevolge uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 de specifieke voorwaarden voor de vluchtuitvoering en de vluchtuitvoeringsbeperkingen. Gelet op het hiervoor genoemde worden specifieke luchtverkeersregels voor de specifieke categorie niet wenselijk geacht.

3.3 Inschrijving register

Op grond van artikel 14, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 dienen de lidstaten te zorgen voor de oprichting en instandhouding van een nauwkeurig registratiesysteem voor UAS waarvan het ontwerp onderworpen is aan certificering en voor UAS-exploitanten wier vluchtuitvoeringen een risico kunnen inhouden voor de veiligheid, beveiliging, privacy en bescherming van persoonsgegevens of het milieu. Om de nauwkeurigheid van het register te garanderen, is in artikel 9 van de onderhavige regeling opgenomen dat de inschrijving in het register slechts geldig is voor de duur van een jaar. Na dit jaar dient er dan ook herinschrijving plaats te vinden. Nadere (praktische) informatie over onder andere de kosten van inschrijving en herinschrijving, zal op een later moment, maar voor 31 december 2020, worden bekendgemaakt door de bevoegde autoriteit.

3.4 Erkenning en aanwijzing opleidingsinstellingen

In uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 worden, afhankelijk van het type onbemande luchtvaartuig en de voorgenomen operatie, praktische opleidingseisen aan de piloot gesteld voor het uitvoeren van vluchten in de in de categorie specifiek. Een van de manieren om vluchten uit te voeren in de specifieke categorie is om deze uit te voeren volgens de zogenaamde standaardscenario's. Daarbij zijn zowel de veiligheidsrisico's als de mitigerende maatregelen al reeds vastgesteld. Het is alleen noodzakelijk om een verklaring in te dienen bij de bevoegde autoriteit dat men wil gaan werken volgens een bepaald standaardscenario. Om goedkeuring te verkrijgen stelt de uitvoeringsverordening als aanvullende eis dat er een praktische training gevolgd moet worden.

De praktische training wordt gegeven door particuliere instellingen omdat deze geregistreerde opleidingsinstellingen al enige jaren met goed gevolg opleidingen verzorgen voor het behalen van de RPA-L, het nationale vliegbewijs voor piloten op afstand.

Om tot erkenning van deze instellingen over te kunnen gaan, dienen de instellingen te voldoen aan de criteria die zijn opgenomen in artikel 3, zesde lid, van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtverkeer 2001.

3.5 Strafbaarstellingen

In artikel 18, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 is bepaald dat de bevoegde



autoriteit van de lidstaat verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening. Met betrekking tot de in deze regeling strafbaar gestelde feiten berust de handhaving op grond van artikel 11.1, eerste lid, onder a, van de Wet luchtvaart bij de politie.

Met de onderhavige regeling worden op grond van artikel 1.6 van de Wet luchtvaart een aantal artikelen aan de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid toegevoegd, waarvan overtreding strafbaar is gesteld. Allereerst worden overtredingen van de eisen die gelden voor de open, specifieke en gecertificeerde categorie strafbaar gesteld. Hierdoor kan strafrechtelijk worden opgetreden tegen bijvoorbeeld een operator die in de open categorie een vlucht uitvoert hoger dan 120 meter boven het dichtstbijzijnde aardoppervlak of tegen een operator in de specifieke categorie die een vlucht uitvoert zonder in bezit te zijn van een geldige exploitatievergunning. Daarnaast wordt met de onderhavige regeling bepaald dat een operator een overtreding begaat wanneer hij zichzelf of zijn onbemand luchtvaartuig niet in Nederland inschrijft in het register, terwijl hij daar op grond van artikel 14, vijfde, zesde of zevende lid, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 wel toe verplicht is. Ook het niet aanbrenge van het registratienummer dat wordt ontvangen na inschrijving in het register op een onbemand luchtvaartuig wordt strafbaar gesteld. Tenslotte wordt het overtreden van het bepaalde in UAS.OPEN.060, tweede lid, onder a en UAS.SPEC.060, eerste lid, onder a, namelijk het verbod om onder invloed van psychoactieve stoffen of alcohol een vlucht uit te voeren, aangewezen als misdrijf.

Voor wat betreft gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945 worden strafbaarstellingen niet noodzakelijk geacht. Tegen overtredingen van deze verordening kan door de markttoezichtautoriteit op grond van artikel 11.15, onder b, sub 9, van de Wet luchtvaart bestuursrechtelijk worden opgetreden.

Voor nadere toelichting wordt verwezen naar de artikelsgewijze toelichting bij de onderhavige regeling.

3.6 Vluchten in de CTR en in de omgeving van objecten die onderdeel uitmaken van vitale processen

Op grond van artikel 7 van de onderhavige regeling is het verboden om met een onbemand luchtvaartuig in de open categorie een vlucht uit te voeren in civiele en militaire CTR's. Hiertoe is besloten omdat het op dit moment nog niet veilig wordt geacht om zonder voorafgaande risicoanalyse vluchten uit te voeren in de CTR.

Op grond van het artikel 8 van de nieuwe Regeling onbemande luchtvaartuigen wordt het daarnaast verboden om vluchten uit te voeren binnen een horizontale afstand van 150 meter van objecten die onderdeel uitmaken van vitale processen. Hieronder worden objecten verstaan die zo essentieel zijn voor de Nederlandse samenleving dat uitval of verstoring tot ernstige maatschappelijke ontwrichting leidt en een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid, waarbij een restrictie of verbod noodzakelijk wordt geacht om tot het gewenste veiligheidsniveau te komen. Een lijst met deze objecten is opgenomen in de bijlage bij de Regeling onbemande luchtvaartuigen.

Voor zowel vluchten binnen de CTR als vluchten in de omgeving van objecten die onderdeel uitmaken van vitale processen wordt op een later moment bezien of en op welke wijze dergelijke vluchten alsnog op een veilige manier in de open categorie kunnen worden uitgevoerd. Hierbij wordt onder andere gedacht aan het inzetten van zonerings, zoals bedoeld in artikel 15 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947.

4. Verhouding tot nationale regelgeving

De Wet luchtvaart en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen zijn vanaf 31 december 2020, voor zover deze betrekking hebben op luchtwaardigheid, personeel en vluchtuitvoering, op grond van artikel 1.2, eerste lid, sub a, van de Wet luchtvaart niet meer van toepassing op civiele onbemande luchtvaartuigen die onder het bereik van de basisverordening vallen. De nationale regelgeving met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen wordt (gedeeltelijk) in stand gehouden voor onbemande luchtvaartuigen op de Bonaire, Sint Eustatius en Saba en voor onbemande luchtvaartuigen die worden gebruikt door organisaties waarop de basisverordening niet van toepassing is. Voor de helderheid wordt benadrukt dat de Europese verordeningen niet van toepassing zijn op militaire onbemande luchtvaartuigen. Voor deze luchtvaartuigen blijft onverminderd het nationale wettelijke kader van kracht.

5. Administratieve lasten en nalevingskosten

Uit de onderhavige regeling vloeien inhoudelijke nalevingskosten voort. Deze kosten hebben allereerst betrekking op de aanvraag en de wijziging van producten als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU)



nr. 2019/947. Voor de precieze kosten van deze producten wordt verwezen naar artikel 14, onder B, van de onderhavige regeling.

Verder vloeien uit deze regeling en de uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 nalevingskosten voort in verband met de verplichting voor de operator om een risicoanalyse uit te voeren alvorens een aanvraag te doen voor een exploitatievergunning in de specifieke categorie. Deze kosten bedragen naar schatting € 750,- (gebaseerd op 10 uur à € 75,- per uur). Daarnaast zijn er kosten verboden aan de aanvraag van een exploitatievergunning. Deze kosten zijn opgenomen in artikel 13, onder B, van de onderhavige regeling en bedragen tussen de € 2.305 en € 6.528, afhankelijk van de mogelijke risico's van de uit te voeren vlucht.

Verder vloeien uit de regeling administratieve lasten en nalevingskosten voort voor opleidingsinstellingen die zich willen registreren. Voor nieuwe opleidingsinstellingen betreft het de kosten die verband houden met zowel het inrichten van de organisatie conform de kwaliteitseisen als de kosten die verband houden met het maken van het opleidingsplan en het bijhouden hiervan. Voor bestaande opleidingsinstellingen betreft het uitsluitend de kosten voor het opleidingsplan en het bijhouden hiervan. Deze kosten worden geschat op € 12.000,- (gebaseerd op 4 weken werk voor het ontwikkelen van het plan à € 75,- per uur). De kosten voor het inrichten van de organisatie zouden ook zijn gemaakt, indien geen eisen waren vastgesteld aan de registratie. Bovendien stellen de opleidingsinstellingen ook eisen aan zichzelf waaraan zij willen voldoen.

De tarieven die worden gerekend door de opleidings- en examineringsinstellingen zijn onbekend en worden bepaald door de individuele instellingen. Het vliegbewijs dient te worden geregistreerd bij de RDW, waarvoor de kosten in 2021 € 10,- bedragen. Het vliegbewijs dient één keer per vijf jaar te worden vernieuwd.

De kosten die zijn verschuldigd bij inschrijving en jaarlijkse herinschrijving in het exploitantenregister van de RDW bedragen respectievelijk € 23,- en € 13,-. De tarieven kunnen jaarlijks wijzigen.

Het college van ATR heeft besloten het voorstel Regeling onbemande luchtvaartuigen niet te selecteren voor een formeel advies. Dit betekent dat het college geen formeel advies heeft uitgebracht met betrekking tot de beoordeling van deze regeling.

6. Uitvoering en handhaving

De ILT houdt toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de luchtvaart en handhaaft deze. In dat verband is deze regeling aan de Inspecteur-Generaal (hierna: IG) van de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid van de bepalingen van de regeling.

De IG heeft de regeling als handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig beoordeeld, met dien verstande dat er ten aanzien van de organisatie-eisen die worden gesteld aan opleidingsinstellingen nog onduidelijkheden bestaan en met dien verstande dat aandacht is gewenst voor handhaving op onderhoud bij opleidingsinstellingen. Deze punten worden meegenomen in de verdere afstemming met de opleidingsinstellingen en de ILT.

7. Internetconsultatie

Een ontwerp van de onderhavige regeling is in de periode van 23 oktober 2020 tot en met 21 november 2020 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerp. Er zijn 94 zienswijzen ingediend.

Meerdere respondenten hebben bezwaren naar voren gebracht tegen de vastgestelde afstand tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken. Op basis van onderzoek en mede naar aanleiding van de reacties in het kader van internetconsultatie is besloten de afstand tot wegen en spoorlijnen te beperken tot respectievelijk 50 en 150 meter en 25 en 150 meter, afhankelijk van de subcategorie waarbinnen een vlucht wordt uitgevoerd. Tevens is besloten de afstand tot kunstwerken in zijn geheel te laten vervallen, omdat de Europese regelgeving hier bij nader inzien in voldoende mate in voorziet.

Een aantal respondenten heeft aangegeven het verbod om binnen CTR's te vliegen als onnodig ruim te zien. Voorgesteld wordt het verbod op dronevluchten binnen CTR's in de open categorie te beperken tot de binnenringen, daar via drone zones een maximumvlieghoogte van 150 voet in te stellen, en operaties in de binnenringen tot het exclusieve domein te maken van operators in de Specific Categorie. Het verbod is niet aangepast omdat op dit moment niet voldoende duidelijk is of vluchten in de open categorie op een veilige manier kunnen worden uitgevoerd binnen CTR's, ook niet in de buitenste ring. Ten overvloede wordt erop gewezen dat in de specifieke categorie wel vluchten



kunnen worden uitgevoerd in deze gebieden. Hiervoor is een exploitatievergunning van de ILT noodzakelijk.

Enkele respondenten geven aan dat de bepaling met betrekking tot de geldigheid van een inschrijving in het operatorregister onnodig complex is en afwijkt van de aard en doelstelling van de Europese regelgeving. Op grond van artikel 14, eerste lid, van de uitvoeringsverordening moeten lidstaten zorgen voor de oprichting en instandhouding van *nauwkeurige* registratiesystemen. Om de nauwkeurigheid van het systeem te garanderen is besloten de jaarlijkse herinschrijving in het register in stand te houden.

Verscheidene respondenten geven aan dat de onderhavige regelgeving te weinig gedifferentieerd is naar de aard van het luchtvaartuig en ernstig ten nadele van de klassieke modelvliegerij, en deze in sommige gevallen illegaal maakt zonder dat hier aanleiding voor is. Daarnaast wordt aangegeven dat de klassieke modelvliegtuigen niet van een met drones/multicopters vergelijkbare dimensionering en operationele orde zijn en wordt verzocht om tot een aparte definitie te komen voor de categorie klassieke vaste vleugel modelvliegtuigen en helikopters.

Allereerst moeten worden opgemerkt dat in beginsel alle onbemande luchtvaartuigen onder het bereik vallen van de Europese regelgeving. De Europese wetgever heeft hierbij geen onderscheid gemaakt tussen onbemande luchtvaartuigen die worden gebruikt in de klassieke modelvliegerij en onbemande luchtvaartuigen die voor andere doeleinden worden ingezet. De EU is zich bewust van de aparte positie die het modelvliegen heeft en heeft daarom ook een apart artikel aan deze sport gewijd om deze te blijven faciliteren, namelijk artikel 16 van de uitvoeringsverordening. Omdat modelvliegtuigen inderdaad geen CE-klasselabel kunnen krijgen, stelt de EU-regelgeving dat zij in de subcategorie A3 kunnen vliegen indien zij niet in verenigingsverband vliegen. Vluchten die onder deze subcategorie vallen hebben geen klasselabel nodig. Indien er gevlogen wordt in clubverband blijft de Regeling Modelvliegen in Nederland van kracht. Derhalve is er voor dit type modelvliegen geen sprake van minder ruimte om te vliegen dan er was voor 31 december 2020. Alleen indien er buiten clubverband wordt gevlogen gelden de EU-regels. Dat betekent dat de modelvlieger zich dan moet houden aan de luchtverkeerregels uit de Regeling onbemande luchtvaartuigen.

8. Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten (verder: VVM-systeem) treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. In dit geval wordt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder d, van de Aanwijzingen voor de regelgeving (implementatie van EU-rechtshandelingen) afgeweken van het VVM-systeem.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2. Aanwijzing onbemande luchtvaartuigen

Op grond van artikel 5.7 van de Wet luchtvaart dient de gezagvoerder zich aan boord te bevinden van een luchtvaartuig. Op grond van artikel 5.7, derde lid, van de Wet luchtvaart kunnen onbemande luchtvaartuigen worden aangewezen als luchtvaartuig waarvoor deze verplichting niet geldt. Met artikel 2 van deze regeling wordt hier uitvoering aan gegeven.

Artikel 3. Minimum vlieghoogte

Artikel 3 geeft invulling aan artikel 19, derde lid, van het Besluit luchtverkeer 2014. Hiervoor is gekozen omdat onbemande luchtvaartuigen voornamelijk lager vliegen dan de minimale vlieghoogte. Het verdient dan ook de voorkeur om onbemande luchtvaartuigen uit te zonderen van minimale vlieghoogten. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van het algemene deel van deze toelichting.

Artikel 5. Vlieghoogte

Met artikel 5, eerste lid, is bepaald dat piloten op afstand in de open categorie geen vluchten mogen uitvoeren hoger dan 120 meter boven het dichtstbijzijnde aardoppervlak. Hiermee wordt aangesloten bij de regels die op basis van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 in de open categorie gelden. Gekozen is om deze regel ook op te nemen als luchtverkeersregel. Hiertoe is besloten omdat dit de handhaving vergemakkelijkt aangezien uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 zich primair richt tot de exploitant van het onbemande luchtvaartuig, en de luchtverkeersregel zich richt tot de piloot. Met artikel 6, tweede lid, wordt in aansluiting bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, vastgesteld dat van de maximale vlieghoogte kan worden afgeweken wanneer de vlucht wordt uitgevoerd binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel, indien



hiervoor toestemming is gegeven door de beheerder van het obstakel. De maximale vlieghoogte kan hierbij worden verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel.

Artikel 6. Afstand tot wegen en spoorlijnen

In de Regeling modelvliegen en de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen waren voor onbemande luchtvaartuigen afstandseisen opgenomen met betrekking tot onder andere spoorlijnen, in gebruik zijnde wegen en kunstwerken. Met de onderhavige regeling worden deze bepalingen, uitgezonderd van kunstwerken, omwille van de veiligheid overgenomen. Hierbij is het onderscheid tussen onbemande luchtvaartuigen in de categorie 'helikopters' (*rotorcraft*) en de categorie 'vliegtuigen' (*fixed-wing aircraft*) niet overgenomen, maar is gedifferentieerd naar de subcategorie waarbinnen de vlucht wordt uitgevoerd.

Opgemerkt wordt dat op grond van artikel 5.5 van de Wet luchtvaart een ontheffing kan worden verleend van de in artikel 6 neergelegde verboden.

Artikel 7. Beperkingen luchtverkeer binnen plaatselijke civiele en militaire luchtverkeersleidingsgebieden

Met het oog op de veiligheid is in artikel 7, eerste lid, van de onderhavige regeling het gebruik van een onbemand luchtvaartuig verboden binnen civiele CTR's. Met het tweede lid van artikel 7 is een gelijklopend verbod opgenomen voor vluchten in militaire CTR's. Omdat onbemande luchtvaartuigen niet waarneembaar zijn vanuit de verkeersstoren en evenmin waarneembaar zijn op de radar, kan de veiligheid ten opzichte van het overige luchtverkeer binnen deze verboden gebieden niet worden gegarandeerd zonder voorafgaande risicoanalyse.

Artikel 8. Beperkingen luchtverkeer boven objecten die onderdeel uitmaken van vitale processen

Met artikel 8 wordt bepaald dat het verboden is om met een onbemand luchtvaartuig in de open categorie vluchten uit te voeren binnen een horizontale afstand van 150 meter van objecten die onderdeel uitmaken van vitale processen. Hieronder worden objecten verstaan die zo essentieel zijn voor de Nederlandse samenleving dat uitval of verstoring tot ernstige maatschappelijke ontwrichting leidt en een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid, waarbij een restrictie of verbod noodzakelijk wordt geacht om tot het gewenste veiligheidsniveau te komen. Dergelijke objecten zijn opgenomen in de bijlage bij deze regeling.

Op termijn zal, indien dit in het licht van de veiligheid noodzakelijk is, voor deze objecten zonerings, zoals bedoeld in artikel 15 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, worden toegepast.

Artikel 9. Inschrijving exploitantenregister

Om de nauwkeurigheid van het register te garanderen, wordt met artikel 9 van de onderhavige regeling, op grond van artikel 1.5 van de Wet luchtvaart, bepaald dat een inschrijving in het register geldig is voor de duur van een jaar. Na het eerste jaar dient dan ook jaarlijks een herinschrijving plaats te vinden.

Artikel 10. Wijziging van de Regeling modelvliegen

Met artikel 10 van de onderhavige regeling worden enkele wijzigingen aangebracht in de Regeling modelvliegen. Allereerst wordt met het eerste lid de uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 toegevoegd aan de begripsomschrijvingen. Daarnaast wordt verduidelijkt dat de Regeling na 31 december 2020 enkel nog van toepassing is op vluchten die worden uitgevoerd in het verband van een modelluchtvaartclub of -vereniging, als bedoeld in artikel 2, onder 10, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 21, derde lid, van deze uitvoeringsverordening.

Tenslotte wordt het met de wijziging van artikel 2 van de Regeling modelvliegen mogelijk gemaakt vluchten om FPV-vluchten (*First Person View*) uit te voeren in het verband van een modelluchtvaartclub of -vereniging.

Artikel 11. Wijziging van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen

Met de onderdelen A en B van artikel 11 van de onderhavige regeling worden allereerst enkele wijzigingen aangebracht van ondergeschikte aard. Met onderdeel C wordt daarnaast onder andere verduidelijkt dat de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen enkel nog van toepassing is op activiteiten die niet vallen onder het bereik van de basisverordening.

Met onderdeel D wordt tenslotte artikel 15a ingetrokken. Hiertoe is besloten omdat hetgeen bepaald is in SERA.3210 in de zogenoemde SERA-verordening, in gelijke eisen voorziet.



Artikel 12. Wijziging van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001

Met onderdeel A van artikel 12 worden allereerst enkele begripsomschrijvingen toegevoegd. Onderdeel B voegt artikel 12, vijfde lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart toe als grondslag voor de te wijzigen regeling. In dit artikel is bepaald dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verder: minister) bij ministeriële regeling nadere regels kan stellen met betrekking tot het erkennen van de entiteiten die verantwoordelijk zijn voor opleiding en examinering. Met de onderdeel C van artikel 12 worden tenslotte wijzingen aangebracht die noodzakelijk zijn om over te kunnen gaan tot erkenning en aanwijzing van de entiteiten.

Artikel 13. Wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008

In uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 wordt een aantal door de bevoegde autoriteit te leveren producten met betrekking tot het gebruik van onbemande luchtvaartuigen geïntroduceerd. Met de wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008 worden deze producten inclusief tarief aan de regeling toegevoegd. De nieuwe verordeningen bieden nog wel ruimte voor het gebruik van nationale regels, met name daar waar het gaat om vaardigheidsbewijzen van vliegers en het erkennen van opleidingsinstanties en daar waar het gaat om onbemande luchtvaartuigen die worden ingezet voor activiteiten die vallen onder het bereik van artikel 2, derde lid, van basisverordening (EU) nr. 2018/1139. Die regels en tarieven kunnen dan ook in stand blijven.

Artikel 14. Wijziging van de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid

Op grond van artikel 1.6 van de Wet luchtvaart is het verboden in strijd te handelen met bij ministeriële regeling aangewezen voorschriften van hetgeen bij of krachtens de basisverordening is bepaald.

De artikelen 11.9, eerste lid, onderdeel c en 11.10, eerste lid, onderdeel c, van de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid bepalen dat degene die in strijd handelt met hetgeen bij of krachtens de basisverordening is bepaald, voor zover deze voorschriften bij ministeriële regeling als bedoeld in artikel 1.6 zijn aangewezen als overtreding of misdrijf, strafrechtelijk vervolgd kan worden. De artikelen 3.1 en 3.2 van de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid bevatten voorschriften als bedoeld in artikel 1.6 van de Wet luchtvaart.

Artikel 15. Overgangsrecht

In artikel 21 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 is bepaald dat nationaal afgegeven vergunningen, vaardigheidscertificaten en gelijkwaardige documenten geldig blijven tot 1 januari 2022 en voor die tijd moeten worden omgezet overeenkomstig de bepalingen in de verordening. Dit geldt ook voor alle documenten die vanaf 31 december 2020, maar vóór 1 januari 2022 volgens het nationale recht zijn afgegeven. Om dit mogelijk te maken, wordt in artikel 15 bepaald dat de paragrafen 1, 2, 3 en 4 van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen zoals deze luiden voorafgaande aan de inwerkingtreding van de onderhavige regeling, van toepassing blijven op de behandeling van de aanvraag van een ROC, een RPA-L en/of een speciaal-BvL, indien deze aanvraag vóór 31 december 2020 is ingediend. Dit is noodzakelijk om te verzekeren dat bestaande aanvragen volgens de nationale procedure kunnen worden afgehandeld. Met het tweede lid van artikel 15 wordt aangegeven dat operators die beschikken over een ROC of ROC-light hun vluchten moeten blijven uitvoeren conform de regels van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*