

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van,
nr. IENM/BSK-, tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met
de vrijstelling van het verbod een modelluchtvaartterrein in bedrijf te hebben
zonder luchthavenbesluit dan wel luchthavenregeling, de Regeling modelvliegen in
verband met de aanscherping van de luchtverkeersregels voor
modelluchtvaartuigen, de Regeling op afstand bestuurde luchtvaarttuigen in
verband met onder andere de afschaffing van de NOTAM-verplichting en de
Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen in verband met de
uitzondering voor modelluchtvaartterreinen van de gebruiksregels en
inrichtingseisen voor overige luchthavens.

**HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN**

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;

Gelet op artikel 8a.1, eerste lid, en 8a.50, tweede lid, van de Wet luchtvaart,
artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014 en artikel 2, tweede lid, en artikel 7,
eerste lid, van het Besluit vluchtuitvoering;

BESLUIT:

ARTIKEL I

Artikel 18 van de Regeling burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid wordt, onder vervanging van de punt aan het eind van
onderdeel f door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

g. luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor het opstijgen en landen
van modelluchtvaartuigen, waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram
bedraagt.
2. In het tweede lid wordt "onderdelen c tot en met f" vervangen door:
onderdelen c tot en met g.

ARTIKEL II

De Regeling modelvliegen wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van de
begripsbepaling van modelluchtvaartuig door een puntkomma, het volgende
begrip met de bijbehorende begripsbepaling toegevoegd:

referentiepunt: het aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en
Transport gemelde punt op een luchthaven geheel of gedeeltelijk bestemd voor
het opstijgen en het landen van modelluchtvaartuigen, waarvandaan op het
moment van deze melding de meeste modelluchtvaartuigen starten.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef vervalt "paragraaf SERA.3201 van verordening (EU) nr. 923/2012 en" en wordt "een vlucht" vervangen door "de vlucht".
2. Aan onderdeel a wordt onder vervanging van de puntkomma door een komma, toegevoegd: en tot een afstand van maximaal 100 meter van de bestuurder;.
3. Onderdelen c tot en met i komen respectievelijk als volgt te luiden:
 - c. de vlucht is toegestaan tot een hoogte van maximaal 40 meter (131 ft) boven de grond of het water binnen het deel van het luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door civiele of militaire luchtvaartuigen, mits iemand met de bestuurder van het modelluchtvaartuig meekijkt om deze te kunnen waarschuwen voor andere luchtvaartuigen;
 - d. de vlucht is toegestaan tot een hoogte van maximaal 50 meter (165 ft) boven de grond of het water in ander dan het in onderdeel c bedoelde deel van het luchtruim;
 - e. de vlucht wordt niet uitgevoerd buiten de daglichtperiode, zoals gepubliceerd in de luchtvaartgids;
 - f. de vlucht wordt uitgevoerd in luchtruim met klasse G;
 - g. de vlucht wordt uitgevoerd minimaal 50 meter horizontaal van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, in gebruik zijnde autosnelwegen en autowegen, in gebruik zijnde wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt, spoorlijnen, vaartuigen en voertuigen;
 - h. de vlucht wordt niet uitgevoerd binnen een afstand van 3 km van
 - i. een ongecontroleerde luchthaven, tenzij het een luchthaven betreft die geheel of gedeeltelijk is bestemd voor het opstijgen en landen van modelluchtvaartuigen en de vlucht vanaf deze luchthaven wordt uitgevoerd;
 - ii. een terrein dat geschikt is om tijdelijk en uitzonderlijk te worden gebruikt, waarvoor krachtens artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart ontheffing is verleend.
 - i. de vlucht, waarvan de start en landing plaatsvindt op een luchthaven die daartoe geheel of gedeeltelijk is bestemd, is, in afwijking van onderdeel d en onverminderd onderdeel c, toegestaan tot een hoogte van maximaal 300 meter boven de grond of het water binnen een straal van 850 meter horizontaal van het referentiepunt van dat terrein.
4. In onderdeel k wordt "vluchten zijn toegestaan in luchtruim met klasse C" vervangen door "in afwijking van onderdeel f zijn vluchten toegestaan in luchtruim met klasse C of D" en wordt de puntkomma aan het slot vervangen

door een punt.

5. Onderdelen l en m vervallen.

ARTIKEL III

De Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 10, vierde en vijfde lid, vervallen.

B

Artikel 10a, wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt "maximaal 100 meter" vervangen door "maximaal 100 meter horizontaal".
2. In het eerste lid, onderdeel b wordt "een gebied" vervangen door: het deel van het luchtruim.
3. In het eerste lid, onderdeel c wordt "in andere dan de in onderdeel b bedoelde gebieden" vervangen door: in ander dan het in onderdeel b bedoelde deel van het luchtruim.
4. In het derde lid wordt "Artikel 10, tweede tot en met vierde lid" vervangen door: Artikel 10, tweede en derde lid.

C

Artikel 15aa wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt "maximaal 100 meter" vervangen door "maximaal 100 meter horizontaal".
2. In het eerste lid, onderdeel b, wordt "een gebied" vervangen door: het deel van het luchtruim.
3. In het eerste lid, onderdeel c, wordt "in andere dan de in onderdeel b bedoelde gebieden" vervangen door: in ander dan het in onderdeel b bedoelde deel van het luchtruim.
4. In het derde lid wordt de zinsnede "met dien verstande dat de vluchten plaatsvinden met inachtneming van artikel 15aa, eerste lid, aanhef en onderdelen b en c" vervangen door: met dien verstande dat de uitzondering op het verbod deze vluchten uit te voeren binnen een afstand van 3 km van een ongecontroleerde luchthaven geldt indien deze luchthaven geheel of gedeeltelijk is bestemd voor het opstijgen en landen van op afstand

bestuurde luchtvaartuigen en de vluchten vanaf deze luchthaven worden uitgevoerd.

D

Bijlage 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde bolletje, zesde subbolletje, komt te luiden:
 - voor publicatie van een NOTAM als bedoeld in artikel 1 van de Regeling burgerluchtvaartinlichtingen met betrekking tot vluchten die plaatsvinden boven een hoogte van 40 meter binnen luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door civiele of militaire luchtvaartuigen;
2. Het zesde bolletje komt te luiden:
 - de procedures ten aanzien van de vluchtvoorbereiding (zoals geldige kaart(en), luchtvaartgids, luchtvaartmeteorologische inlichtingen);

ARTIKEL IV

De Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 komt de begripsomschrijving van modelluchtvaartuig te luiden: luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport.

B

Aan artikel 19, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:
c. luchthavens die geheel of gedeeltelijk bestemd zijn voor de start en landing van modelluchtvaartuigen, waarvan de totale massa ten hoogste 25 kilogram bedraagt.

ARTIKEL V

Deze regeling treedt in werking met ingang van *pm*.

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

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Met de onderhavige regeling worden vier regelingen gewijzigd, te weten de Regeling burgerluchthavens, de Regeling modelvliegen, de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

a. Wijziging van de Regeling burgerluchthavens

Modelluchtvaartterreinen die geheel of gedeeltelijk zijn bestemd voor het opstijgen en landen van modelluchtvaartuigen zijn luchthavens. Dit vloeit voort uit de in artikel 1.1 van de Wet luchtvaart opgenomen definitie van "luchthavens". Dit betekent dat voor deze terreinen een luchthavenbesluit dan wel luchthavenregeling moet worden vastgesteld (artikel 8.1a., derde lid, Wet luchtvaart).

Op grond van het wettelijke stelsel zoals dat gold tot 1 november 2009 werden luchthavens aangewezen. Modelvliegterreinen waren onder dit stelsel niet aangewezen als luchtvaartterrein. Bij de omzetting van het op de Luchtvaartwet gebaseerde wettelijke stelsel ten aanzien van luchthavens naar het huidige wettelijke stelsel, neergelegd in hoofdstuk 8 van de Wet luchtvaart, is onvoldoende aandacht geweest voor de gevolgen van deze omzetting voor modelvliegterreinen. Voor deze op dit moment naar schatting 150 terreinen, is geen luchthavenbesluit dan wel regeling vastgesteld. Evenmin is gebruik gemaakt van de in artikel 8a.50, tweede lid, van de Wet luchtvaart neergelegde mogelijkheid om vrijstelling te verlenen van het verbod om een luchthaven in bedrijf te hebben indien geen luchthavenbesluit dan wel regeling is vastgesteld.

Het vaststellen van luchthavenbesluiten dan wel luchthavenregelingen met betrekking tot modelluchtvaartterreinen zou een forse bestuurlijke last inhouden. Het betreft immers naar schatting 150 besluiten dan wel regelingen die allemaal bij provinciale verordening moeten worden vastgesteld. Aan de andere kant vielen modelluchtvaartterreinen tot 1 november 2009 niet onder de regels voor luchtvaartterreinen en is niet gebleken van bezwaren van omwonenden dan wel andere betrokkenen sinds 1 november 2009. Het inzicht is dan ook ontstaan dat de noodzaak tot regulering van het gebruik van deze luchthavens door middel van het opstellen van luchthavenbesluiten dan wel luchthavenregelingen, afgezet tegen de administratieve en bestuurlijke lasten die met het opstellen hiervan zijn gemoeid, niet tot elkaar in verhouding staan. Hierbij is ook in aanmerking genomen dat modelluchtvaartuigen met een hoger gewicht dan 25 kg niet worden toegestaan en het opstijgen en landen van modelluchtvaartuigen tot en met 25 kg, gelet op het feit dat deze luchtvaartuigen doorgaans over een elektromotor beschikken, relatief weinig geluidbelasting meebrengen. Ook de emissie en de risico's van externe veiligheid zijn dusdanig laag, dat deze niet dwingen tot vaststelling van een luchthavenbesluit dan wel luchthavenregeling. Gelet op het voorgaande wordt met de wijziging van de Regeling burgerluchthavens gebruik gemaakt van de mogelijkheid vrijstelling te verlenen van het verbod een luchthaven in bedrijf te hebben indien geen luchthavenbesluit dan wel luchthavenregeling is vastgesteld. De vrijstelling wordt verleend ten aanzien van luchthavens die uitsluitend worden gebruikt voor het opstijgen en landen met modelluchtvaartuigen, waarvan de totale massa ten hoogste 25 kg bedraagt. Hiermee wordt de huidige praktijk gelegaliseerd. De vrijstelling is afgestemd met het Interprovinciaal Overleg.

Tegelijkertijd wordt geregeld dat de gebruiker van de luchthaven beschikt over een met het oog op de openbare orde en veiligheid afgegeven verklaring van geen bezwaar door de burgemeester van de gemeente waar de luchthaven is gelegen en dat de gebruiker mededeling doet van afgifte van deze verklaring aan de inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

b. Wijziging van de Regeling modelvliegen

In de Regeling modelvliegen zijn de luchtverkeersregels neergelegd die gelden voor vluchten met modelluchtvaartuigen. Dit zijn luchtvaartuigen, niet in staat een mens te dragen, die worden gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport. Uit onderzoek van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen over incidenten met drones blijkt dat het aantal incidenten met drones toeneemt en dat de meeste incidenten plaatsvinden door recreatieve dronevliegers.¹ Om die reden heb ik in mijn brief van 22 april 2016 (TK 2015/16, 30 806, nr. 35) aangekondigd dat ik de luchtverkeersregels voor recreatieve dronesvliegers zal aanscherpen, in aansluiting op de voor minidrones geldende luchtverkeersregels. De onderhavige regeling geeft uitvoering aan dit voornemen. De aanscherping van de luchtverkeersregels wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel II.

Binnen de categorie modelluchtvaartuigen nemen de zogenoemde klassieke modelluchtvaartuigen waarmee de modelvliegsport wordt beoefend op daartoe bestemde terreinen een aparte positie in. De zogenoemde klassieke modelvliegsport is alleen goed uit te voeren boven een hoogte van 120 meter, zodat de modelvlieger genoeg ruimte heeft om verstoringen door techniek en weersomstandigheden adequaat op te kunnen vangen. Om die reden, en gelet op het feit dat de klassieke modelvliegers niet of nauwelijks voor veiligheidsincidenten hebben gezorgd, wordt voorgesteld om de maximale vlieghoogte voor de klassieke modelvliegsport vast te stellen op 300 meter boven grond of water. Deze maximale vlieghoogte geldt binnen een straal van 850 meter horizontaal van het referentiepunt van het terrein dat geheel of gedeeltelijk is bestemd voor het opstijgen en landen van modelluchtvaartuigen. Voor bij de KNVvL en de Limburgse Federatie aangesloten modelvliegers betekent dit de handhaving van de voor hen geldende maximale vlieghoogte van 300 meter binnen een straal van 850 meter horizontaal van het referentiepunt. Voor de overige modelvliegers betekent dit dat de maximale vlieghoogte die met ingang van 1 juli 2015 (Stcrt. 2015, nr. 12034) was verlaagd van 300 meter naar 120 meter weer wordt teruggebracht naar 300 meter binnen een straal van 850 meter horizontaal van het referentiepunt.

c. Wijziging van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen

De wijziging van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen behelst allereerst de afschaffing van de verplichting 48 uur voorafgaand aan de vlucht een *Notice to Airmen* (NOTAM) te publiceren en de verplichting 24 uur voorafgaand aan de vlucht het voornemen daartoe te melden aan de minister van Infrastructuur en Milieu en de burgemeester van de betrokken gemeente. Deze verplichtingen golden nog slechts voor beroepsmatig gebruik van drones anders dan onder de regelgeving voor minidrones. Het betreft hier een klein deel van het totale aantal drones. De publicatie van de NOTAM wordt niet langer verplicht gesteld omdat is gebleken dat deze niet praktisch is. Met de afschaffing wordt invulling gegeven aan een brede wens binnen de drones sector. Met een verplichte publicatie van de NOTAM is het voor een operator moeilijk om snel in te kunnen spelen op een commerciële opdracht. Daarnaast wordt het NOTAM-

¹ https://www.ilent.nl/Images/Infoblad%20Drones_tcm334-366571.pdf

systeem onnodig vervuild als er aanvragen binnenkomen voor vluchten die op de bedoelde dag niet uitgevoerd worden als gevolg van bijvoorbeeld weersomstandigheden. Ten behoeve van de veiligheid voor laagvliegoperaties is er voor gekozen de NOTAM-verplichting in stand te houden voor vluchten hoger dan 40 meter in luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door militaire en civiele luchtvaartuigen. De 40 meter grens is afkomstig uit regelgeving voor de zogenoemde minidrones, op grond waarvan tot maximaal 40 meter hoog mag worden gevlogen in dit luchtruim indien een waarnemer aanwezig is. De melding bij de burgemeester komt, na overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Nederlands Genootschap van Burgemeesters te vervallen. Het instrument bleek niet voldoende effectief en is om die reden een onnodige administratieve last voor de dronevlieger.

Voorts wordt met de wijziging van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen een in die regeling opgenomen verwijzing aangepast. Deze wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting bij artikel III.

d. Wijziging van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen

In de huidige praktijk wordt op modelluchtvaartterreinen de modelvliegsport in verenigingsverband beoefend. Deze modelvliegsport heeft een uitstekende staat van dienst op het gebied van veiligheid van operaties. Binnen deze tak van sport is sprake van zelfregulering. Er bestaat dan ook om dit moment geen reden om gebruiksregels en inrichtingseisen te laten gelden ten aanzien van modelvliegterreinen. Om die reden wordt de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen aangepast. Hiermee worden modelvliegterreinen uitgezonderd van de gebruiksregels en inrichtingseisen die gelden voor overige luchthavens.

2. Internetconsultatie

pm

3. Lasten voor burgers en bestuurlijke lasten

De wijziging van de Regeling burgerluchthavens (de vrijstelling van de verplichting te beschikken over een luchthavenregeling) brengt een verandering van de administratieve lasten voor burgers mee. Gebruikers van modelluchtvaartterreinen hoeven voortaan geen aanvraag meer te doen bij de provincie voor een luchthavenregeling. Dit leidt tot een vermindering van de totale administratieve lasten van naar schatting €13.500 (2 uur x €45 x 150 luchthavens). Daar staat een verhoging van de administratieve lasten tegenover in verband met de verklaring van geen bezwaar die moet worden aangevraagd bij de gemeente waar de vrijgestelde luchthaven is gelegen en de melding daarvan aan de Inspectie Leefomgeving en Transport. De verhoging bedraagt naar schatting €6.750 (1 uur x €45 x 150 luchthavens).

De overige wijzigingen betreffen de aanscherping van de luchtverkeersregels en brengen geen administratieve verplichtingen dan wel andere lasten voor burgers mee.

Daarnaast leidt de vrijstelling van de verplichting te beschikken over een luchthavenregeling tot een vermindering van de bestuurlijke lasten met €2.160 per luchthavenregeling (48 uur x €45). Daar staat een kleine verzwaring van de bestuurlijke lasten tegenover in verband met de afgifte van de verklaring van geen bezwaar.

4. Uitvoering en Handhaving

Op basis van de Wet luchtvaart en het Wetboek van Strafvordering zijn de ILT en de opsporingsambtenaren van de politie en de Koninklijke Marechaussee belast met het toezicht op en de strafrechtelijke handhaving van de luchtverkeersregels. Er is een taakverdeling vastgelegd tussen politie en ILT, waarbij de politie de strafrechtelijke handhaving op zich neemt. De ILT is op grond van de Wet luchtvaart bevoegd tot de bestuursrechtelijke handhaving van de overtreding van deze regels.

pm HUF-toets

5. Inwerkingtreding

In overeenstemming met het beleid inzake vaste verandermomenten treedt de onderhavige regeling in werking op **pm**.

Artikelsgewijs

Artikel I

Met artikel I wordt de vrijstelling geregeld van het verbod om een modelluchtvaartterrein in bedrijf te hebben zonder luchthavenbesluit dan wel luchthavenregeling. In paragraaf 1, onder a, van het algemeen deel van de toelichting is artikel I toegelicht. De vrijstelling wordt geregeld door terreinen die uitsluitend worden gebruikt voor het opstijgen of landen van modelluchtvaartuigen, als onderdeel g toe te voegen aan de opsomming van artikel 18, eerste lid, van de Regeling burgerluchthavens. Door onderdeel g toe te voegen aan de in het tweede lid van artikel 18 van de Regeling burgerluchthavens opgenomen verwijzing, wordt tevens geregeld dat voor het gebruik van de vrijstelling een verklaring van geen bezwaar nodig is van de burgemeester van de betrokken gemeente en een melding van deze verklaring moet worden gedaan bij de inspecteur-generaal van de ILT.

Artikel II, onderdeel A en onderdeel B (nieuw artikel 2, eerste lid, onderdeel i, van de Regeling modelvliegen)

In het algemeen deel van de toelichting is aangegeven dat binnen een straal van 850 meter horizontaal van het referentiepunt van het terrein dat geheel of gedeeltelijk is bestemd voor het opstijgen en landen van modelluchtvaartuigen een maximale vlieghoogte geldt van 300 meter. Dit wordt geregeld met artikel II, onderdeel B, sub 6 (het nieuwe artikel 2, eerste lid, onderdeel i). Met artikel II, onderdeel A, wordt het begrip "referentiepunt" nader ingevuld. Het betreft het punt op de luchthaven waarvandaan de meeste modelluchtvaartuigen opstijgen. Uit de definitie van "referentiepunt" volgt verder dat dit startpunt moet worden gemeld bij de inspecteur-generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze melding kan worden gedaan tezamen met de mededeling die op grond van artikel 18, tweede lid, van de Regeling burgerluchthavens aan de inspecteur-generaal van de ILT moet worden gedaan van de door de burgemeester van de betrokken gemeente afgegeven verklaring van geen bezwaar (zie hiervoor paragraaf 1, onderdeel a, van het algemeen deel van de toelichting). Bij een eventuele wijziging van het genoemde punt, dient een nieuwe melding worden gedaan. De ILT houdt een lijst bij van luchthavens voor modelluchtvaartuigen en de bij deze luchthavens horende referentiepunten. Met het oog op de veiligheid van het overige luchtverkeer zal de ligging van deze luchthavens worden gepubliceerd.

Artikel II, onderdeel B (nieuw artikel 2, eerste lid, onderdelen a, c, d, f, g en k van de Regeling modelvliegen)

In de aanhef van artikel 2 was tot uitdrukking gebracht dat dit artikel de bepalingen van de SERA-verordening² onverlet laat. Met onderdeel B, sub 1, is deze zinsnede geschrapt, omdat de SERA-verordening niet van toepassing is op modelluchtvaartuigen.

Het gewijzigde onderdeel a en de nieuwe onderdelen c, d, f en g van artikel 2, eerste lid, van de Regeling modelvliegen) betreffen de aanscherping van de luchtverkeersregels voor modelluchtvaartuigen. Hiermee wordt geregeld dat de vlucht wordt uitgevoerd:

- tot een afstand van maximaal 100 meter van de bestuurder (het gewijzigde onderdeel a);
- tot een hoogte van maximaal 40 meter boven grond of water in luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door civiele en militaire luchtvaartuigen (het nieuwe onderdeel c);
- tot een hoogte van maximaal 50 meter boven grond of water in overig luchtruim (het nieuwe onderdeel d);
- in luchtruim met klasse G (het nieuwe onderdeel f); en
- minimaal 50 meter horizontaal van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, in gebruik zijnde autosnelwegen en autowegen, voor motorrijtuigen toegankelijke verharde wegen, spoorlijnen, vaartuigen en voertuigen (het nieuwe onderdeel g, voorheen geregeld in onderdeel e).

Met deze luchtverkeersregels wordt aangesloten bij de voor minidrones geldende luchtverkeersregels, die zijn neergelegd in de artikelen 10a en 15aa van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen.

De bepaling die was opgenomen in het oude onderdeel d is thans opgenomen in onderdeel e. De bepalingen die waren opgenomen in de oude onderdelen c en f zijn vervallen evenals de onderdelen l en m. Deze bepalingen regelden dat een aantal verplichtingen (met betrekking tot een hoogtemeter, een vliegplan, boordapparatuur en navigatie- en telecommunicatie-installaties) niet golden voor modelluchtvaartuigen. Omdat uit nationale noch Europese regelgeving voortvloeit dat deze verplichtingen wél gelden, zijn deze bepalingen geschrapt.

Ook de in het oude onderdeel g opgenomen bepaling dat gecontroleerde vluchten niet zijn toegestaan, is vervallen. Deze verplichting vloeit reeds voort uit de onderdelen f en k (de oude onderdelen h en k), op grond waarvan uitsluitend mag worden gevlogen in klasse G.

In klasse C en D mag uitsluitend worden gevlogen indien daarover overeenstemming is bereikt met de organisatie die de plaatselijke luchtverkeersleiding verzorgt. De organisatie is in dit geval niet belast met het verlenen van luchtverkeersdienstverlening aan deze vluchten. In het oude onderdeel k werd alleen gesproken over klasse C. In verband met het feit dat het gecontroleerde luchtruim rond enkele militaire luchthavens is geherclassificeerd van C naar D, wordt in het gewijzigde onderdeel k ook klasse D genoemd.

Artikel II, onderdeel B (gewijzigd artikel 2, eerste lid, onderdeel h) en artikel III, onderdeel C

² 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, L281).

Het oude onderdeel h, aanhef en onder sub 1 stelde vluchten binnen 3 km van een ongecontroleerde luchthaven afhankelijk van de instemming van de exploitant van de luchthaven. Met onderdeel B, sub 6 wordt geregeld dat het niet is toegestaan te vliegen met een modelvliegtuig binnen een afstand van 3 km van ongecontroleerde luchthavens. De reden hiervoor is dat het gebruik van drones rond deze luchthavens niet veilig is vanwege de interferentie met stijgende en landende luchtvaartuigen. Indien de ongecontroleerde luchthaven een luchthaven betreft die nu juist is bestemd voor de uitvoering van vluchten met modelluchtvaartuigen, geldt dit verbod uiteraard niet, voor zover de modelluchtvaartuigen opstijgen van en landen op deze luchthaven.

De wijziging van artikel 2, onderdeel h, van de Regeling modelvliegen, betekent dat het verbod te vliegen binnen 3 km van een ongecontroleerde luchthaven ook geldt voor op afstand bestuurd luchtvaartuigen tot en met 4 kg die vliegen onder de zogenoemde minidroneregeling. Dit volgt uit artikel 15aa, derde lid, van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen, dat artikel 2, onderdeel h, van de Regeling modelvliegen van overeenkomstige toepassing verklaart op vluchten onder de regelgeving voor minidrones. Met artikel III, onderdeel C, wordt geregeld dat het verbod te vliegen met zogenoemde minidrones binnen 3 km van een ongecontroleerde luchthaven niet geldt indien deze luchthaven is bestemd voor de uitvoering van vluchten met op afstand bestuurd luchtvaartuigen, voor zover deze luchtvaartuigen opstijgen van en landen op deze luchthaven.

Artikel III, onderdelen A en D

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting, komen met de onderhavige regeling de verplichting een NOTAM te publiceren 48 uur voorafgaand aan een vlucht (met uitzondering van vluchten die plaatsvinden hoger dan 40 meter in luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door militaire en civiele luchtvaartuigen) en de verplichting het voornemen van de vlucht 24 uur voor de vlucht te melden bij de burgemeester van de betrokken gemeente en de minister, met de onderhavige regeling te vervallen. Deze verplichtingen golden nog voor beroepsmatig gebruik van drones anders dan onder de minidroneregeling.

De meldplicht bij de burgemeester en de minister en de daarop geldende uitzondering voor de brandweer was geregeld in artikel 10, vierde en vijfde lid, van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen. Deze artikelleden zijn met artikel III, onderdeel A, geschrapt.

De verplichting een NOTAM te publiceren volgde uit bijlage 6 bij de regeling. Op grond van deze bijlage moest het handboek, waarover de exploitant van vluchten met op afstand bestuurd luchtvaartuigen moet beschikken, een duidelijke beschrijving bevatten van de procedure om 48 uur voorafgaand aan de vlucht een NOTAM te publiceren. Het desbetreffende bolletje, waarin dit was geregeld, is met artikel III, onderdeel D aangepast, zodat de NOTAM-verplichting enkel nog geldt voor vluchten hoger dan 40 meter in luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door militaire of civiele luchtvaartuigen.

Artikel IV

Met de toevoeging van een onderdeel c aan artikel 19, tweede lid, van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, is geregeld dat deze regeling niet van toepassing is op luchthavens die bestemd zijn voor het opstijgen en landen van modelluchtvaartuigen. In het algemeen deel van deze toelichting is de reden voor deze uitzondering toegelicht.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma