

**Toelichting ministerie van Infrastructuur en Milieu
op de reacties van de internetconsultatie
*Ontwerpbesluit tot wijziging luchtvaartbesluiten waarmee regels voor op
afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPA'S) worden vastgesteld.***

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het Ontwerp-Besluit tot wijziging luchtvaartbesluiten waarmee regels voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPAS) worden vastgesteld, in de periode van 22 mei tot en met 20 juni 2014, opengesteld voor openbare internetconsultatie. Het onderhavige besluit strekt tot wijziging van vier besluiten op het gebied van de luchtvaart, te weten het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit luchtvaartuigen 2008, het Besluit vluchtuitvoering en het Besluit burgerluchthavens. Doel van deze consultatie was om burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerpbesluit. Daarbij is erop gewezen dat het ontwerpbesluit deels implementatie betreft van internationale regelgeving en er in zoverre geen nationale beleidsruimte bestaat.

Er zijn twee vragen gesteld: ten eerste is gevraagd naar de mening over het ontwerpbesluit, ten tweede naar het onderscheid tussen definiëring van modelluchtvaartuig en op afstand bestuurde luchtvaartuigen.

Op 4 augustus 2014 is een verslag op hoofdlijnen van de ingediende reacties gepubliceerd op internet. In dit verslag volgt de inhoudelijke toelichting van het ministerie op de reacties. Het Besluit is op 30 april 2015 gepubliceerd en zal in werking treden per 1 juli 2015.

I Inhoud

De consultatie heeft 16 reacties opgeleverd, waarvan 6 openbaar. Reacties zijn afkomstig van de betrokken sector, waaronder bedrijven (hedendaagse of toekomstige operators en fabrikanten), overheidsdiensten en brancheorganisaties, wetenschap, ideële organisatie en recreatief gebruikers.

Belangstellenden konden bij hun reactie het gehele ontwerpbesluit betrekken. Een klein deel van de commentaren heeft niet zozeer betrekking op de voorgestelde wijzigingen in het ontwerpbesluit, maar op de voorgenomen ministeriële regeling, waarvan het voorlopig concept ter informatie was gevoegd bij het ontwerpbesluit. In de voorgenomen regeling zijn de eisen voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen tot 150 kg op het gebied van luchtwaardigheid, brevettering en vluchtuitvoering waaraan moet zijn voldaan ter verkrijging van een bewijs van luchtwaardigheid, een brevet en een ROC, en de eisen voor deelname aan het luchtverkeer vastgesteld. Zoals aangekondigd, worden deze commentaren, zoals afstand van 150 meter tot gebouwen en exclusief luchtruimgebruik meegenomen in het verslag van de consultatie over de ministeriële regeling.

Het merendeel van de respondenten is voorstander van regelgeving voor op afstand bestuurbare luchtvaartuigen. Vijf respondenten vinden het echter onmogelijk dat de Nederlandse wetgeving niet is afgestemd met omliggende landen, dan wel dat er niet wordt gewacht op afstemming over te formuleren voorstellen voor een Europese (EASA) wet- en regelgeving RPAS < 150 kg. Ook is aangegeven dat de kosten die het besluit meebrengt niet passen binnen de recente roadmap van de EC. Eén respondent vindt de regelgeving goed aansluiten bij internationale ontwikkelingen op dit gebied.

[Reactie van het ministerie:](#)

Zoals toegelicht in paragraaf 2, onderdeel b, van het algemeen deel van de toelichting verplicht annex 2 bij het ICAO-verdrag, zoals dat is gewijzigd bij amendement 43, tot een speciaal bewijs van luchtwaardigheid, een bewijs van bevoegdheid en een ROC voor de besturing van een RPA. Het onderhavige besluit geeft hier uitvoering aan, waarbij wordt aangesloten bij de in annex 2 gebruikte terminologie. Voorstellen voor regelgeving van EASA sluiten bij deze internationale regelgeving aan. Ook omliggende landen zullen annex 2 moeten implementeren.

Het merendeel van de respondenten heeft kritische op- en aanmerkingen op één of meerdere aspecten van de voorgestelde wijziging. De belangrijkste inhoudelijke reacties op het ontwerpbesluit zijn:

Onderscheid modelluchtvaartuig en op afstand bestuurde luchtvaartuigen (RPA)

Vijf respondenten hebben gereageerd op de vraag of het onderscheid tussen de definitie van modelluchtvaartuig en RPA voldoende duidelijk is. Eén respondent vindt het onderscheid voldoende duidelijk, maar vraagt zich af of een onbemand luchtvaartuig zowel recreatief (modelluchtvaartuig) als voor werk (RPA) kan worden ingezet.

Vier respondenten zijn negatief en geven de nodige aandachtspunten mee. Zoals een respondent die de definitie van RPA niet conform de definitie in Annex 2 van het ICAO-verdrag of ICAO Circular 328 vindt. Bovendien sluiten de beide definities elkaar niet wederzijds uit. Uit de voorgestelde definities zou men kunnen concluderen dat:

- Een RPA op afstand bestuurd wordt, en een modelluchtvaartuig niet;
- Een modelluchtvaartuig niet in staat is om een mens te dragen, maar een RPA wel (ook al is ie 'onbemand');
- Een luchtvaartvertoning blijkbaar wat anders is dan recreatie of sport, en dus een commerciële activiteit kan zijn? En dat het dus toegestaan is om met een modelluchtvaartuig commerciële activiteiten uit te voeren mits het maar bij een luchtvaartvertoning is? Er wordt gesuggereerd om de definitie uit ICAO Circular 328 'Unmanned Aircraft Systems': 'Remotely Piloted Aircraft: An aircraft where the flying pilot is not on board the aircraft', hiervoor te gebruiken. Of de definitie uit Annex 2: 'Remotely piloted aircraft (RPA). An unmanned aircraft which is piloted from a remote pilot station';
- Par. 2.4 van de Circular gaat over modelluchtvaartuigen, die gedefinieerd zouden kunnen worden als 'Modelluchtvaartuig: een RPA uitsluitend bedoeld voor recreatie'.

Een ander is van mening dat modelvliegers zouden moeten voldoen aan dezelfde wet- en regelgeving als professionele RPAS piloten. Een uitzondering kan worden gemaakt als er gevlogen wordt boven/in door de KNVVL vastgestelde veldjes voor modelvliegers.

De derde respondent vindt het niet nodig dat modelluchtvaartuigen en RPA op een hoop worden gegooid, op deze manier wordt het voor model- en RPA vliegers makkelijker te zeggen dat de regelgeving onduidelijk is. De vierde respondent geeft te kennen niet blij te zijn met de keuze voor een verschil gebaseerd op het "gebruik". Het uiterlijk van de twee luchtvaarttypen kan exact gelijk zijn, waarbij het voor handhavers lastig wordt met bewijslast te komen. Er wordt gevreesd voor illegaliteit, immers de buitenproportionele beperkingen voor de RPA ten opzichte van de modelluchtvaartuigen zal er toe leiden dat eigenaren bij voorkeur geregistreerd blijven staan als modelluchtvaartuig.

Administratieve lasten

Drie respondenten vinden de administratieve lasten te hoog. Deze vinden de kosten voor verplichte opleiding, keuring en registratie te hoog. De kosten voor het verkrijgen van de verplichte documenten moeten in lijn zijn met de administratieve kosten om met een auto de weg op te gaan. Concreet betekent dit dat:

- elke auto die aan het verkeer deelneemt moet zijn gekeurd, bij drones heet dit het Bewijs van Luchtwaardigheid. De kosten van de verplichte APK-keuring zijn ongeveer € 40,=. Dat zou voor drones niet duurder moeten zijn.
- elke automobilist moet een rijbewijs hebben – dit heet bij drone-bestuurders het Bewijs van Bevoegdheid. De kosten voor het rijexamen inclusief het theorie-examen en het aanvragen van een auto-rijbewijs zijn ongeveer € 300,=. Dat zou voor drone-bestuurders niet duurder moeten zijn.
- elke auto(mobilist) moet verzekerd zijn. Dat die eis ook voor drones geldt is prima.
- elke automobilist moet zich aan de verkeersregels houden, anders kan hij een boete tegemoet zien. Ook daar hebben drone-journalisten geen bezwaar tegen. Maar een boete van € 7.800,= voor

een drone-journalist staat in geen verhouding tot de boete die een automobilist kan worden opgelegd.

- een automobilist mag overal in Nederland op de openbare weg rijden, hij hoeft niet per rit tevoren een melding te doen aan de overheid.

Een andere respondent geeft aan dat de noodzakelijke manuren, en de kosten voor keuring ontbreken voor een operationeel handboek, veiligheids-management systeem en onderhoudsboeken.

Reactie van het ministerie:

Het RPA-L, het speciaal-BvL en het ROC zijn documenten die noodzakelijk worden geacht. Daarbij zij gewezen op paragraaf 1 van het algemeen deel van deze toelichting. Bij de kwantificering van de administratieve lasten is onderscheid aangebracht tussen enerzijds de lasten voor de piloot die verband houden met de verkrijging van het bewijs van bevoegdheid (€25,-) en anderzijds de lasten voor het bedrijf (€2.975,-) die vluchten met RPAS' wil exploiteren. Zoals aangegeven in paragraaf 5 van het algemeen deel van deze toelichting was ook al vóór de inwerkingtreding van het onderhavige besluit sprake van administratieve lasten.

(Extended) Visual Lines of Sight ((E)VLOS)

Vier respondenten hebben opmerkingen gemaakt over (E)VLOS:

- Duidelijke eisen betreffende VLOS en hoe verder naar EVLOS ontbreken;
- Het op voorhand in ruimte en tijd beperken van de vliegmogelijkheden. Van de bepaling alleen onder VFR condities en alleen bij daglicht kan niet worden afgeweken. Behoudens bij niet gewenste "ontheffingen" zal er dus nooit bij duisternis gevlogen mogen worden. Waarom geen extra bevoegdheid om VLOS bij duisternis te mogen vliegen?
- Respondenten adviseren een bijzondere overheidsonthefing op te nemen, die het mogelijk maakt om ter ondersteuning van de calamiteitenbestrijding een RPAS in te zetten. Er is behoefte aan een ontheffing voor diegene die een RPAS inzetten. Er moeten heldere kaders worden bepaald om zowel in de nabijheid van mensen als infrastructuur te vliegen, alsmede gedurende de nachtelijke uren.

Reactie van het ministerie:

Naar aanleiding van deze reactie wordt in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart de algemene bevoegdverklaring VFR-nachtvliegen opgenomen. De uitvoering van VFR-nachtvliegen is uitsluitend mogelijk met een luchtvaartuig dat luchtwaardig is bevonden om 's nachts te vliegen en voor vluchten die op grond van het Besluit luchtverkeer 2014 vrijgesteld zijn van het verbod 's nachts te vliegen. De vrijstelling voor de besturing van een RPA 's nachts en in de nabijheid van mensen en infrastructuur kan bij ministeriële regeling worden geregeld. Gedacht moet worden aan vluchten van groot maatschappelijk belang, zoals vluchten in het kader van brandbestrijding. Het verbod te vliegen in de nabijheid van mensen en infrastructuur zal bij ministeriële regeling worden geregeld. Op grond van het Besluit luchtverkeer 2014 kan ook van dit verbod bij ministeriële regeling vrijstelling worden verleend voor vluchten van openbaar belang, zoals vluchten in het kader van brandbestrijding.

Onderscheid <25 kg en zwaardere toestellen

Drie respondenten zien graag een duidelijker onderscheid in lichte (< 25 kg) en zwaardere systemen met de daarbij behorende lichtere of zwaardere eisen. Hierdoor ontbreekt nuancering voor het gebruik van kleine / lichte systemen. Dit in tegenstelling tot de Nederlandse Defensie organisatie die dit onderscheid wel maakt. Afgevraagd wordt waarom verschil is tussen de ene en de andere wetgever in het Nederlandse luchtruim.

Reactie van het ministerie:

Met het besluit is gekozen om het bestaande onderscheid tussen RPA's tot 150 kilogram en RPA's vanaf 150 kilogram te handhaven. Voor RPA's beneden de 150 kilogram zullen de eisen differentiëren afhankelijk van de operatie die met de betreffende RPA zal worden uitgevoerd.

Ontheffing procedures

Een respondent ziet graag dat rekening wordt gehouden met de inzet van drones bij rampen en evenementen. Bijvoorbeeld in het sneller een ontheffing krijgen om te mogen vliegen, verkorte procedures, ruimere criteria wat betreft privacy, etc.

Reactie van het ministerie:

De ontheffing procedure is waar mogelijk met andere veranderingen meegenomen.

Exclusief luchtruimgebruik

Vanuit een tweetal respondenten bestaat ten behoeve van opsporingstaken en handhaving van de openbare orde met een maatschappelijke noodzaak, de behoefte om een mogelijkheid op te nemen in de wetgeving tot exclusief luchtruimgebruik. Ten tijde van grote calamiteiten is de behoefte om ten behoeve van de gezamenlijke inzet van hulpverlenende diensten een mogelijkheid op te nemen in de wetgeving tot exclusief luchtruimgebruik.

Reactie van het ministerie:

Exclusief luchtruimgebruik brandweer en politie:

In het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart wordt de algemene bevoegdverklaring VFR-nachtvliegen opgenomen, met het oog op het kunnen uitvoeren van vluchten van groot maatschappelijk belang door brandweer en politie.

Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG)

Zeven respondenten hebben opmerkingen geplaatst over de zogenoemde TUG-ontheffing. Twee respondenten willen dat de TUG regeling tenminste kan vervallen voor RPA's die door en voor de hulpdiensten vliegen. Twee respondenten wil graag dat voor notam's/ tug's/verklaring van geen bezwaar van de gemeente iets anders komt. Net als het auto rijbewijs: Theorie examen doen en praktijk examen doen, heb je dat rond dan een verzekering afsluiten en klaar. Respondenten geven aan dat door het in stand houden van het TUG regiem, een groot deel van het Nederlandse grondgebied (natura 2000, EHS gebieden) op voorhand al is uitgesloten van het werken met RPAS. Dit terwijl de TUG-ontheffing nooit bedoeld is voor dit type luchtvaartuig wat moge blijken uit de onwil van meerdere provincies (Brabant) om überhaupt een TUG-ontheffing af te geven. Tweede consequentie is het maximale aantal vluchten dat per TUG-ontheffing wordt toegestaan waardoor op voorhand het aantal vluchten al gemaximaliseerd is. Hierdoor is bijna geen verdien model te realiseren met een positief resultaat.

Een respondent geeft aan dat nu per vlucht een ontheffing nodig is van de provincie (een zogeheten TUG-ontheffing). De aanvraag daarvoor dient een aantal weken tevoren te worden gedaan: in de praktijk kan dit zes weken duren. De regels hiervoor verschillen per provincie. Voorts moet de vlucht vijf dagen tevoren worden gemeld aan de verkeersleiding (NOTAM) en 24 uur tevoren aan de burgemeester, ILT en de Luchtvaartpolitie. Eén respondent geeft aan dat de consequentie van deze in 2013 in werking getreden regeling is dat een particulier met een drone opnamen mag maken, maar dat een journalist die dat voor zijn beroep doet dat niet mag zonder een weken tevoren aangevraagde ontheffing en voorafgaande meldingen aan diverse overheidsinstanties. Het inzetten van drones voor nieuwsgaring is op deze wijze feitelijk volledig uitgesloten. Dat is een inperking van de vrijheid van nieuwsgaring die niet voldoet aan de eisen die daaraan in artikel 10 lid 2 EVRM worden gesteld. Wanneer eenmaal de noodzakelijke documenten zijn verkregen, dient er geen verplichting te zijn om per vlucht nog andere ontheffingen aan te vragen of andere meldingen te doen.

Reactie van het ministerie:

Aanpassing TUG aanvraag:

Met het besluit worden RPA's onder de 25 kg vrijgesteld van het verbod te starten en te landen anders dan van een luchthaven. De inwerkingtreding van deze vrijstelling wordt echter uitgesteld.

Voor een nadere toelichting zij gewezen op paragraaf 1, onderdeel e, van het algemeen deel van deze toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij artikel IV, onderdeel E.

Testlocaties

Twee respondenten hebben voor het verzorgen van fabriekstrainingen en onderzoek naar vernieuwende concepten voor RPAS behoefte aan testlocaties ten behoeve van het uitvoeren van testvluchten (R&D) en het testen van de veiligheid en luchtwaardigheid van systemen.

Reactie van het ministerie:

Het onderwerp testlocaties valt niet binnen de doelstelling van het onderhavige besluit en zal worden meegenomen bij interdepartementaal overleg op het gebied van RPAS.

Opleidingseisen

2 Respondenten vinden dat er geen duidelijke opleidingseisen, maar ook geen duidelijke eisen richting opleidingsinstanties zijn. De suggestie wordt gedaan om naar de Flight Risk Assessment Tool te kijken (opstellen Risk Assessments).

Reactie van het ministerie:

Zoals aangegeven in paragraaf 2, zullen deze eisen worden neergelegd in de ministeriële regeling met betrekking tot RPA's. Zoals aangekondigd bij de openstelling van het ontwerpbesluit, zullen deze reacties worden meegenomen in het kader van de internetconsultatie met betrekking tot de regeling.

Medische eisen

Twee respondenten hebben opmerkingen over de medische eisen die worden gesteld. Een respondent is van mening dat er disproportionele medische eisen worden gesteld met betrekking tot de medische eis op het niveau van een "luchtverkeersleider". Deze zouden ver afliggen van de daadwerkelijke reële eisen. De vergelijking wordt getrokken tussen het vliegen met een Micro Light Aeroplane (MLA) en een RPA. Een MLA vlieger is veel meer afhankelijk van zijn eigen reflexen, vliegt hoger en verder maar mag dit al met 16 jaar (i.p.v. 18 voor de nieuwe regeling) en mag zichzelf medisch geschikt verklaren door middel van een "eigen verklaring". De tweede participant heeft geen problemen met medische eisen, maar stelt voor hierbij het niveau van zweefvlieger aan te houden.

Reactie van het ministerie:

Medische eisen brevet:

Met het onderhavige besluit wordt een medische verklaring behorend bij het bewijs van bevoegdheid voor de besturing van lichte vliegtuigen (LAPL, *light aeroplane pilot license*) vereist. De keuring in het kader van het LAPL is een minder zware keuring dan de keuring in het kader van klasse II. Deze medische verklaring is bovendien langer geldig dan een medische verklaring klasse II.

RPA's Operator Certificate (ROC)

Vier reacties op het ROC, één respondent is kritisch, een ander is blij met het ROC-concept en de laatste twee zijn van mening dat het ROC niet op hen van toepassing is.

- Een respondent vindt dat er buitenproportionele eisen aan een klein bedrijf worden gesteld om een lijvig "Operationeel Handboek" (OM) inclusief een Veiligheid Management Systeem (VMS) boekwerk te produceren. Argument hiervoor is dat dan minder strenge eisen kunnen worden gesteld aan de daadwerkelijke bedienaar van de RPAS en aan het luchtvaartuig zelf. Dit wordt echter weer gelogenstrafd door alle verdere eisen die toch aan de bedienaar en het luchtvaartuig worden gesteld;
- Een tweede respondent is blij dat het ROC-concept wordt ingevoerd, wat uiteindelijk neerkomt op een finale implementatie van het huidige ontheffingsbeleid. De volgende vragen worden gesteld:
 1. Waarom is een overgangsmaatregel niet nodig? Zal de RPA-L gelijkgeschakeld worden aan de BNUC-S of andere licenties die Nederlandse piloten reeds bekomen hebben?

2. Worden de voorwaarden voor FI ook in een Ministerieel besluit gepubliceerd?
 3. Volgens de toelichting moet een organisatie met nationale erkenning voor werkzaamheden die verband houden met de luchtwaardigheid van producten of onderdelen in Nederland gevestigd zijn. Dit strookt niet met het vrij verkeer van goederen, diensten en personen in Europese Unie en eens te meer in de Schengenzone.
- Respondent 3 vindt het onduidelijk of het ROC ook voor fabrikanten geldt;
 - Respondent 4 concludeert dat het ROC niet op haar van toepassing is. In de regeling, onder § 3. Vluchtuitvoering en artikel III staat verwoord dat een ROC wordt verstrekt aan organisaties voor het uitvoeren van vluchten tegen vergoeding;

Reactie van het ministerie:

Categorieën luchtvaartuigen op het brevet:

De categorie "andere categorieën (OA)" is toegevoegd, waarvoor het RPA-L kan worden afgegeven.

Tekstuele suggesties en vragen bij artikel I Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

- In de toelichting bij dit deel wordt gesproken over 2 categorieën 'vliegtuig' en 'helikopter'. Suggestie voor toevoegen multikopter, aangezien er aanzienlijke technische en operationele verschillen zijn tussen conventionele helikopters en multikopters;
- Onderdeel D: FI wordt niet gedefinieerd (wel RFI);
- Onderdeel D: JAR-FCL wordt niet gedefinieerd;
- Onderdeel D, betreffende de RT. Voor zover bekend geeft een RT licence alleen de bevoegdheid om vanuit een luchtvaartuig contact te onderhouden met de verkeersleiding, dus niet vanaf de grond, en niet met andere luchtvaartuigen?
- Onderdeel E: niet aangegeven wordt welk lid van artikel 3 wordt aangepast. Aangenomen wordt dat dit lid 6 betreft;
- Onderdeel G: verwezen wordt naar artikel 2, lid 1 onder i, dit artikellid bestaat niet;
- Onderdeel G Is er een veiligheidsaspect of andere reden voor diversificatie in functie van het type bewijs van bevoegdheid?
- Onderdeel H: heeft dit tot gevolg dat geen examen is vereist? Dan is dit strijdig met de toelichting;
- Onderdeel H: Betekent deze paragraaf dat Nederland voorziet dat het mogelijk is om buitenlandse scholen te erkennen als opleidingsschool? En geldt dit dan enkel voor scholen of ook voor de erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor piloten die afgeleverd zijn door een andere Staat dan de Nederlandse Staat?

Reactie van het ministerie:

Naar aanleiding van een reactie dat RPA's niet per definitie vallen onder categorieën "helikopters (H)" en "vliegtuigen" (A), als categorieën waarvoor het RPA-L kan worden afgegeven is "andere categorieën (OA)" toegevoegd als categorie, waarvoor het RPA-L kan worden afgegeven.

Tekstuele suggesties en vragen bij artikel II Besluit luchtvaartuigen

- In artikel 5 wordt een lid ingevoegd, waardoor de minister een type certificaat kan afgeven. Houdt dat in dat alleen een type - gecertificeerd RPA luchtwaardig is? In de toelichting in het ontwerpbesluit wordt een 'Speciaal-BvL' genoemd, artikel 7, maar dan wordt via de wet luchtvaart 3.13 en een AMvB naar een (aanvullend) type certificaat verwezen. In de andere toelichting (Toelichting op voorgenoemde Regeling op afstand bestuurbare luchtvoertuigen, 22 mei 2014) staat onder "paragraaf 2, luchtwaardigheids-eisen" een rijtje eisen aan de documentatie en een keuring t.b.v. een speciaal-BvL, maar geen verwijzing naar een type certificaat. Dat lijkt weer op de nu bestaande situatie waarbij de meeste RPA's een 'Individual Design & Construction Assessment' doorlopen. Het is lastig in te schatten hoe dit artikel gaat uitpakken. Wij interpreteren het zo dat een speciaal-BvL o.g.v artikel 7 met eisen aan de documentatie + keuring de methode gaat worden om luchtwaardigheid aan te tonen.
- Er is onduidelijkheid over of verplichte fabriekstraining die een operator moet krijgen van fabrikant in de toekomst blijft;
- Aan het onderhoud van systemen worden eisen gesteld, is een rol voorzien voor fabrikanten;
- Hoe staat het met eisen doa/poa/moa en internationale erkenning als fabrikant?;

- Graag duidelijkheid rol en functies qualified entities.

Tekstuele suggesties bij artikel IV Besluit burgerluchthavens

- Onderdeel C moet luiden: 'RPA's tot en met 150 kg' in plaats van 'RPA's tot 150 kg';
- Onderdeel A: RPA: op afstand bestuurbaar luchtvaartuig: omwille van coherentie met andere plaatsen in de tekst zou het beter zijn om "op afstand bestuurbaar" te vervangen door "op afstand bestuurd".

Tekstuele opmerkingen over Nota van toelichting

- Paragraaf 3 onder e: het kopje gaat over het Besluit burgerluchthavens, de tekst over het Besluit bewijzen van bevoegdheid;
- Vanuit handhavingsperspectief geeft de huidige beschrijving en toelichting enige onduidelijkheid over enerzijds "beroepsmatige of bedrijfsmatige overwegingen" (Punt 3) en anderzijds "voor vluchten met een RPA anders dan tegen vergoeding is geen ROC vereist" (uitleg Artikel III in Artikelsgewijs). Vanuit handhaving is dit niet duidelijk en roept het verschil vragen op welke bepaling nu van toepassing is voor beroeps of bedrijfsmatig gebruik van de RPA. Ten behoeve van de strafrechtelijke handhaving is behoefte aan duidelijke regelgeving; Par. 1 'tot 150 kg' moet luiden 'tot en met 150 kg'.

[Reactie van het ministerie:](#)

Tekstuele suggesties zijn daar waar mogelijk meegenomen.

Overig

- Twee brancheorganisaties vinden de consultatietijd van vier weken te kort om hun achterban te kunnen raadplegen.
- Een respondent is benieuwd in hoeverre er mogelijkheid is tot toestemming om te vliegen binnen militaire of civiele ctr's.
- Synergie in wetgeving met Wet veiligheidsregio's en onderliggende besluiten: Het effectief bestrijden van calamiteiten is afhankelijk van de beschikbare informatie. In de toekomst worden advisering, vakbekwaamheid, evalueren, nazorg en onderzoek binnen de taakstelling van de brandweer geoptimaliseerd door de inzet van RPAS. Gezien de toegevoegde waarde van RPAS verzoekt Brandweer Nederland tot synergie in wetgeving.

[Reactie van het ministerie:](#)

Genoemde punten worden in het sector overleg meegenomen.