

Besluit van.....tot wijziging van het Besluit Luchtverkeer BES, het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, het Besluit vluchtuitvoering, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart in verband met het vaststellen van een passend kader voor vluchten met onbemande luchtvaartuigen op de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IENW/BSK-2024/143012, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 15, 22, 26 van de Luchtvaartwet BES, 1.2, tweede lid, 3.13, 4.1, tweede en derde lid van de Wet luchtvaart,

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van , nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van , nr. IenW/BSK- , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I (Besluit Luchtverkeer BES)

Het Besluit Luchtverkeer BES wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan hoofdstuk 1 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 1a

Dit besluit berust mede op artikel 15, eerste en tweede lid, en artikel 26, tweede lid, van de Luchtvaartwet BES.

B

Aan artikel 2 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. In afwijking van het tweede lid zijn de artikelen 82, 86, 90, 91, 94, 99 en 103 van afdeling 2 en de afdelingen 3 tot en met 5 van hoofdstuk 5 niet van toepassing op vluchten met onbemande luchtvaartuigen.

C

Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het tweede lid wordt na 'door middel van lichtseinen.' toegevoegd 'en aan onbemande luchtvaartuigen op een bij ministeriële regeling aan te geven wijze'

2. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

10. Het eerste lid is niet van toepassing op vluchten met onbemande luchtvaartuigen in de geografische gebieden, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de Luchtvaartwet BES, die worden afgehandeld conform de krachtens de dat lid vastgestelde regels.

D

In artikel 24 wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel h door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

i. het geven van instructies aan onbemande luchtvaartuigen in de geografische gebieden, bedoeld in artikel 15, derde lid, van de Luchtvaartwet BES.

E

Aan artikel 80 wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Het tweede, vierde en vijfde lid zijn niet van toepassing op vluchten met onbemande luchtvaartuigen.

F

In artikel 81 wordt na 'de mede te voeren hoeveelheid brandstof ' ingevoegd 'of het benodigde energiepeil van de accu'.

G

Aan artikel 92 worden twee leden toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van het eerste lid wijken onbemande luchtvaartuigen uit voor bemande luchtvaartuigen.
4. Wanneer twee onbemande luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en gevaar voor botsing bestaat, verlegt elk van deze onbemande luchtvaartuigen zijn koers naar rechts.

H

In Hoofdstuk 5 wordt na artikel 127 een nieuwe afdeling ingevoegd, luidende:

Afdeling 6. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen

Artikel 127a

1. Van een vlucht met een onbemand luchtvaartuig in de open categorie is sprake als:

- a. het onbemande luchtvaartuig waarmee de vlucht wordt uitgevoerd een totale massa van ten hoogste 4 kilogram en een bereikbare snelheid van ten hoogste 19 m/s heeft;
 - b. de vlucht wordt uitgevoerd tot een hoogte van maximaal 120 meter (400 voet) boven de grond of het water;
 - c. de piloot gedurende de vlucht direct zicht op het onbemande luchtvaartuig houdt (onder VLOS omstandigheden);
 - d. de piloot zicht heeft op de omgeving waar gevlogen wordt;
 - e. het onbemande luchtvaartuig op een afstand van ten minste 30 meter van daarbij niet-betrokken personen wordt gehouden;
 - f. de vlucht wordt uitgevoerd in de periode tussen zonsopgang en zonsondergang, en;
 - g. er geen sprake is van een vlucht in de specifieke of gecertificeerde categorie.
2. Van een vlucht met een onbemand luchtvaartuig in de specifieke categorie is sprake als:
- a. de vlucht niet voldoet aan een of meer van de voorwaarden van de open categorie, bedoeld in het eerste lid;
 - b. er geen sprake is van een vlucht in de gecertificeerde categorie.
3. Van een vlucht met een onbemand luchtvaartuig in de gecertificeerde categorie is sprake als:
- a. de vlucht wordt uitgevoerd boven mensenmenigten met een onbemand luchtvaartuig van 3 meter of meer; of
 - b. er tijdens de vlucht personen of bij ministeriële regeling aan te wijzen gevaarlijke goederen worden vervoerd.

Artikel 127b

1. Het is verboden:
- a. een vlucht in de open categorie uit te voeren als er tijdens de vlucht niet wordt voldaan aan of meer van de in artikel 127a, eerste lid, bedoelde voorwaarden;
 - b. een vlucht in de specifieke of gecertificeerde categorie uit te voeren zonder voorafgaande toestemming van Onze Minister of in strijd te handelen met de voorwaarden die aan de toestemming zijn verbonden.
2. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de wijze waarop de toestemming, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt aangevraagd en verleend.

Artikel 127c

Het verbod in artikel 26, eerste lid, van de Luchtvaartwet BES, is niet van toepassing op onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale massa ten hoogste 150 kilogram bedraagt.

ARTIKEL II (Besluit vluchtuitvoering)

Het Besluit vluchtuitvoering wordt als volgt gewijzigd:

A

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

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

B

Aan artikel 6, eerste lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

d. vluchten met een onbemand luchtvaartuig op de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius of Saba.

ARTIKEL III (Besluit luchtvaartuigen 2008)

Het Besluit luchtvaartuigen 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

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

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

B

Aan artikel 2, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel j, door een komma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

k. onbemande luchtvaartuigen in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

ARTIKEL IV (Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart)

Het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

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

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

B

Aan artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

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

o. het bedienen van een onbemand luchtvaartuig in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

2. Onder vernummering van het vierde lid tot vijfde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

4. Het eerste lid, onderdeel o, is van toepassing indien de bestuurder voldoet aan bij ministeriële regeling vast te stellen regels en voorwaarden.

ARTIKEL V (Inwerkingtreding)

Dit besluit treedt in werking op het tijdstip waarop artikel 15 van de Luchtvaartwet BES treedt zoals dat artikel komt te luiden na inwerkingtreding van artikel I, onderdeel E, van de Wet onbemande luchtvaart BES.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Het onderhavige besluit brengt wijzigingen aan in het Besluit Luchtverkeer BES, het Besluit vluchtuitvoering, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Met deze wijzigingen wordt, in samenhang met een recente wijziging van de Luchtvaartwet BES¹ en de vaststelling en wijziging van enkele (nieuwe) ministeriële regelingen, een nieuw regelgevingskader vastgesteld voor vluchten met onbemande luchtvaartuigen op de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (hierna: BES). Dit gebeurt mede op het verzoek van de Bestuurscolleges van de BES-eilanden. In dit wijzigingsbesluit worden de criteria voor de te onderscheiden categorieën vluchten met onbemande luchtvaartuigen (te weten de open, specifieke of gecertificeerde categorie) omschrijven en worden voorwaarden om dergelijke vluchten te mogen uitvoeren vastgelegd. Tenslotte wordt het maximale gewicht vastgesteld om met een onbemand luchtvaartuig buiten een luchthaventerrein te mogen opstijgen en landen.

2. Aanleiding

In de afgelopen jaren is het gebruik van kleine onbemande (op afstand bestuurde) luchtvaartuigen wereldwijd fors toegenomen. Om ervoor te zorgen dat het gebruik van deze onbemande luchtvaartuigen veilig verloopt zijn in de Europese Unie gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945² en uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947³ met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen van kracht. Met deze verordeningen is een geharmoniseerd kader vastgesteld voor het uitvoeren van vluchten met onbemande luchtvaartuigen in de Europese Unie. In tegenstelling tot het Europese deel van Nederland, maakt het grondgebied van de BES-eilanden geen integraal deel uit van het grondgebied van de Europese Unie. Dit betekent dat de Europese regelgeving in beginsel niet van toepassing is op de openbare lichamen van de BES-eilanden in het Caribisch deel van Nederland.

Simultaan met de wereldwijde ontwikkeling is ook de behoefte op de BES-eilanden om het gebruik van onbemande luchtvaartuigen toe te staan sterk toegenomen. Onbemande luchtvaartuigen kunnen worden ingezet voor uiteenlopende maatschappelijke toepassingen. Voorbeelden hiervan zijn de inzet voor medische spoedvluchten, inspecties en handhaving. Ook onder toeristen, die in grote getalen de BES-eilanden aandoen en daarmee een belangrijke economische rol vervullen, en onder commerciële organisaties die onbemande luchtvaartuigen willen inzetten ter promotie van de eilanden, leeft de wens onbemande luchtvaartuigen te kunnen gebruiken op de BES-eilanden.

¹ *Kamerstukken II 2023/24*, 36447, nr. 2.

² 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).

³ 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. Hoofdpijnen van de wijzigingen

3.1 Aanleiding en probleembeschrijving

Op dit moment is het, in tegenstelling tot omringende eilanden, niet toegestaan om vluchten met onbemande luchtvaartuigen uit te voeren op de BES-eilanden. Er is daardoor geen sprake van een 'level playing field' ten opzichte van de andere landen binnen het Koninkrijk. Dit terwijl de potentie voor het gebruik van onbemande luchtvaart, zeker ook op de BES-eilanden, groot is. Bij de totstandkoming van de regelgeving om het gebruik van onbemande luchtvaartuigen op de BES-eilanden mogelijk te maken hebben de volgende overwegingen een centrale rol gespeeld: de luchtvaartveiligheid (1), privacy en openbare orde (2) de uitvoering van maatschappelijke taken (3) en commerciële inzet, economie en toerisme (4). Deze overwegingen moeten in brede zin worden uitgelegd.

1. (Luchtvaart)veiligheid

Voor de onbemande luchtvaart is een stelsel van regels vereist om de vlucht op een veilige wijze uit te voeren. Hierin staat de operatie centraal. Dit betekent dat de risico's van de uit te voeren vlucht zo veel mogelijk worden gemitigeerd (risico-gebaseerd) waarin het risico in de lucht (air-risk) alsmede het risico op de grond (ground-risk) wordt afgewogen. De operaties die kunnen worden uitgevoerd met onbemande luchtvaartuigen zijn onderverdeeld in 3 categorieën; de open, de specifieke en de gecertificeerde categorie. Operaties met een laag risico vallen in de open categorie, operaties met een gemiddeld risico vallen in de specifieke categorie en operatie met een hoog risico vallen in de gecertificeerde categorie.

2. Openbare orde

In tegenstelling tot de bemande luchtvaart kan een onbemand luchtvaartuig vanaf praktisch elke locatie opstijgen en landen. Dit kan personen die zich in de directe omgeving bevinden een gevoel van onveiligheid geven. Daarom worden met dit besluit regels opgenomen die gelden voor vluchten in de open categorie, onder andere met betrekking tot de minimale afstand die onbemande luchtvaartuigen moeten houden tot personen en gebouwen.

3. Uitvoering van maatschappelijke taken

Met de internationale doorontwikkeling van onbemande luchtvaartuigen zijn de toepassingen voor het gebruik ook toegenomen. Gebleken is dat veel maatschappelijke taken veiliger, efficiënter en duurzamer uitgevoerd kunnen worden met onbemande luchtvaartuigen. De BES-eilanden hebben veel potentie om operaties met onbemande luchtvaartuigen te ondersteunen, zoals de uitvoering van inspecties en het meten en monitoren van de eilanden.

4. Commerciële inzet, economie en toerisme

Onbemande luchtvaartuigen kunnen voor commerciële doeleinden worden gebruikt. Denk aan het maken van beeldmateriaal voor makelaars of promotiedoeleinden ter stimulering van het toerisme door middel van film en fotografie vanuit de lucht. Dergelijke activiteiten kunnen efficiënter en voordeliger worden uitgevoerd als gebruik wordt gemaakt van onbemande luchtvaartuigen. Ook bij toeristen is een groeiende behoefte aan het gebruik van onbemande luchtvaartuigen. Hierbij is het belang van heldere en duidelijke vliegeregels voor de veiligheid maar ook privacy van uitermate belang op de eilanden.

3.2 Probleemaanpak

3.2.1 Algemeen

Vanwege de diverse (maatschappelijke) toepassingen en het (commerciële) gebruik van onbemande luchtvaartuigen in het luchtruim van de BES-eilanden zijn reeds wijzigingen doorgevoerd in de Luchtvaartwet BES⁴. Met deze wijzigingen is een nieuw kader vastgesteld voor het uitvoeren van vluchten met onbemande luchtvaartuigen op de BES-eilanden door (1) de opdeling in categorieën en (2) het gebruik van geografische gebieden.

Open, specifieke en gecertificeerde categorie

In de wet- en regelgeving voor de onbemande luchtvaart staat de operatie centraal en is deze risico-gebaseerd. Afhankelijk van het risico van de operatie moet de piloot op afstand voldoende zijn opgeleid en moet het onbemande luchtvaartuig voldoende technisch zijn toegerust. Daarnaast is het gewicht van het luchtvaartuig medebepalend voor het risico van de operatie.

Geografische gebieden

Voor de BES-eilanden worden per eiland geografische gebieden (ook wel zones) aangewezen waarin operaties conform de genoemde categorisering zijn toegestaan:

- Drone 'restricted zone': een gebied waar alleen vluchten met onbemande luchtvaartuigen zijn toegestaan die vliegen onder condities van de specifieke categorie;
- 'No drone zone': een gebied waar vluchten met onbemande luchtvaartuigen niet zijn toegestaan.

Gebieden waarvoor geen zones zijn aangewezen, worden 'drone friendly zones' genoemd. Hier gelden dus in beginsel geen extra beperkingen en zijn vluchten in alle categorieën toegestaan

3.2.2 Uitgangspunten

De ervaring met de Nederlandse regelgeving, zoals deze gold voor de inwerkingtreding van de Europese regelgeving, en de voorstellen voor regelgeving van de *Joint Authorities for Rulemaking of Unmanned Systems* (JARUS)⁵ hebben als basis gediend om tot een complete set van operationele eisen en randvoorwaarden te komen die het fundament zijn voor de voorgestelde wijziging. Een ontwerp van dit besluit en de toepassing daarvan is uitvoerig besproken in de expertgroep.

Om deze wijzigingen te effectueren is het noodzakelijk om aanpassingen aan te brengen in het Besluit Luchtverkeer BES, het Besluit vluchtuitvoering, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Ten behoeve van de handhaving moet er tevens een aanpassing worden gedaan in het Besluit aanwijzing toezichthouders luchtvaart.

3.2.3 Besluit Luchtverkeer BES

Het Besluit Luchtverkeer BES bevat luchtverkeersregels en -procedures voor een veilige en efficiënte vluchtuitvoering. Deze procedures zijn gebaseerd op internationale criteria die hun oorsprong (voornamelijk) hebben in de bemande luchtvaart. Op basis van de

⁴ Stb 2024, 80.

⁵ JARUS is een groep van experts waarin 63 landen vertegenwoordigers afvaardigen van de nationale luchtvaartautoriteiten en de nationale en regionale luchtvaart veiligheid organisaties en geeft aanbevelingen op het gebied van techniek, veiligheid en operationele voorschriften.

vliegkarakteristieken van het bemande luchtvaartuig en de handelswijze van de piloot aan boord van het toestel zijn veilige procedures tot stand gekomen met betrekking tot de vluchtvoorbereiding en het gebruik van de luchtverkeersdienstverlening.

De onbemande luchtvaart is een onderscheidende gebruiker in het luchtruim. De vliegkarakteristieken van een onbemand toestel en de wijze van besturing door de piloot verschillen sterk met de bemande luchtvaart. Zo kan bijvoorbeeld een kleine en lichte quadcopter⁶ vanaf vrijwel elke locatie opstijgen en landen en zich (onder het juiste gebruik) snel en behendig voortbewegen in het luchtruim. Ook is het gedrag van de piloot niet vergelijkbaar met de bemande luchtvaart aangezien deze zich niet aan boord van het toestel bevindt.

Toepasbaarheid bestaande regelgeving

De onbemande luchtvaart verschilt op meerdere vlakken van de bemande luchtvaart. Zo zijn onbemande luchtvaartuigen kleiner, lichter en wendbaarder. Ook bevindt de piloot van een onbemand luchtvaartuig zich per definitie niet aan boord van het toestel. Het toepassen van gelijke luchtverkeersregels is daarom niet in alle gevallen passend. De artikelen 82, 86, 90, 91, 94, 99 en 103 van afdeling 2 en afdelingen 3 tot en met 5 van hoofdstuk 5 van het Besluit Luchtverkeer BES worden daarom niet van toepassing verklaard op vluchten met de onbemande luchtvaartuigen.

Zichtvliegvoorschriften (VFR) en instrumentvliegvoorschriften (IFR)

De internationale luchtverkeersregels zijn opgedeeld in luchtverkeersregels voor zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules, VFR) en instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules, IFR) om een uniform veiligheidsniveau te bewaken. Zo gelden voor de bemande luchtvaart afwijkende vliegvoorschriften voor een vlucht uitgevoerd met zicht- of met instrumentvliegvoorschriften. De International Civil Aviation Organisation (ICAO) stelt internationale standaarden en richtlijnen op voor de disciplines in de burgerluchtvaart en erkent dat unieke luchtverkeersregels voor onbemande luchtvaart nodig zijn. De VFR en IFR-voorschriften, zoals de verplichte separatie tussen twee toestellen en de gestelde maximale vlieghoogte, maakt het vliegen met onbemande luchtvaart niet praktisch uitvoerbaar en staat niet garant voor een uniform niveau van luchtvaartveiligheid. Hoewel vluchten met onbemande luchtvaartuigen formeel kwalificeren als VFR- of IFR-vlucht, hoeven zij dus niet aan deze regels te voldoen. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen worden daarom uitgezonderd van artikel 80, tweede en vierde lid alsmede afdelingen 4 en 5 van hoofdstuk 5.

Vliegen boven aaneengesloten bebouwing, kunstwerken of mensen

In artikel 82 van het Besluit Luchtverkeer BES is bepaald dat het verboden is om vluchten uit te voeren boven gebieden met aaneengesloten of kunstwerken, industrie- en havengebieden, mensenmenigten op een zodanige hoogte dat het niet meer mogelijk is een noodlanding uit te voeren zonder personen of zaken op het aardoppervlak in gevaar te brengen. Vluchten met een onbemand luchtvaartuig met een laag risico kunnen echter in de buurt van aaneengesloten bebouwing en kunstwerken worden uitgevoerd zonder de directe beschikking over een noodlandingslocatie, aangezien de impact van een ongeval beheersbaar is. Voor gebieden waar het vanwege het risico op de grond niet toelaatbaar is om onbemande luchtvaartuigen toe te laten kan het instrument van zonering (zie ook paragraaf 3.2.1) worden gebruikt om de infrastructuur

⁶ Een quadcopter is een hefschroeftoestel dat wordt aangedreven door vier propellers. In tegenstelling tot gewone helikopters maakt de quadcopter gebruik van symmetrisch hellende bladen.

op de grond te beschermen. Hiermee vervalt de noodzaak voor een verbod. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen worden daarom uitgezonderd van artikel 82.

Manoeuvrereikbaarheid van onbemande luchtvaartuigen

In artikel 86 van het Besluit Luchtverkeer BES is bepaald dat het verboden is om een vlucht uit te voeren waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd die een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig medebrengen. Een onbemand luchtvaartuig heeft echter de kenmerkende eigenschap om zich behendig en wendbaar door het luchtruim te verplaatsen zonder een grote afdruk op het onderliggende landschap. Deze kwaliteit is voor veel (commerciële) partijen de overweging om onbemande luchtvaart in te zetten. Een onbemand luchtvaartuig is veelal gebouwd om snel te schakelen tussen horizontale of verticale bewegingen en brengt daarmee een (plotselinge) verandering in de stand, waarbij de luchtvaartveiligheid niet in het gedrang mag komen. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen worden daarom uitgezonderd van artikel 86.

Uitwijken en voorrang verlenen

Onbemande luchtvaartuigen kunnen vanwege de wendbare vliegeigenschappen bemande luchtvaartuigen op meerdere manieren benaderen maar ook hiervoor uitwijken. Bemande luchtvaartuigen kunnen vanwege de vliegeigenschappen doorgaans minder adequaat koers wijzigen of van hoogte wijzigingen om een botsing te voorkomen. Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld om in artikel 92 op te nemen dat onbemande luchtvaartuigen altijd moeten uitwijken voor bemande luchtvaartuigen. Piloten van een onbemand luchtvaartuig kunnen daarnaast onvoldoende inschatten of ander verkeer van rechts komt. De meeste onbemande luchtvaartuigen kunnen immers snel om de longitudinale as draaien wat deze inschatting bemoeilijkt. Daarom wordt in artikel 92 opgenomen dat wanneer twee onbemande luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en gevaar voor botsing bestaat, elk van deze onbemande luchtvaartuigen zijn koers naar rechts verlegt. Gelet op de aanpassing van artikel 92, is het niet langer nodig dat onbemande luchtvaartuigen voldoen aan de artikelen 90, 91 en 94 van het Besluit luchtverkeer BES.

Nagebootste blindvliegomstandigheden

In artikel 99 van het Besluit Luchtverkeer BES is geregeld dat het in beginsel verboden is om een vlucht uit te voeren onder nagebootste blindvliegomstandigheden. Voor trainingsdoeleinden kan het noodzakelijk zijn om aan boord van een bemand luchtvaartuig de omstandigheden na te bootsen waarin er door weersomstandigheden geen zicht is naar buiten. Bij de onbemande luchtvaart bevindt de piloot zich echter per definitie niet aan boord van het toestel. Ook zal, zeker in de startfase, onbemand verkeer niet oefenen onder blindvliegomstandigheden. In de vergunningsvoorwaarden voor vluchten in de specifieke of gecertificeerde categorie kunnen (maatwerk) voorwaarden worden opgenomen om een soortgelijke vlucht veilig uit te voeren. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen worden daarom uitgezonderd van artikel 99.

Luchtverkeerdiensten en vluchtplan

In de gebieden waar luchtverkeersdiensten worden verstrekt moet de afhandeling van de onbemande vlucht worden uitgevoerd op de wijze die zorgt voor een veilige afhandeling van het luchtverkeer. De eisen die gelden voor het bemande verkeer worden voor onbemande luchtvaartuigen gelet op de kenmerken van deze vluchten echter niet proportioneel geacht. Dit geldt ook voor het indienen van een vluchtplan. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen wijken immers geregeld af van de vastgestelde

luchtverkeersroutes of routes tussen navigatiestations. Om eventuele risico's te mitigeren worden bij ministeriële regeling geografische zones vastgesteld waarin regels zullen worden opgenomen ten aanzien van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen binnen het gebied waar luchtverkeersleidingsdiensten worden geleverd. Hiermee kunnen passende voorwaarden worden gesteld met betrekking tot het benodigde contact tussen de luchtverkeersdienstverlener en de piloot van het onbemande luchtvaartuig ter behoud van de vliegveiligheid. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen worden daarom uitgezonderd van artikel 19, 103 en afdeling 3 van hoofdstuk 5 van het Besluit luchtverkeer BES. In artikel 24 wordt de verantwoordelijkheid opgenomen voor de instantie die verantwoordelijk is voor het geven van inlichtingen aan het luchtvaartterreinverkeer om ook onbemande luchtvaartuigen instructies te geven.

3.2.4 Vluchten in de open categorie

Met de wijziging van het Besluit Luchtverkeer BES worden onder andere voorwaarden voor vluchten in de open categorie vastgesteld. Dit zijn voorwaarden die grenzen stellen aan de operaties waarmee het risico van de vlucht laag blijft indien de piloot zich aan de voorgeschreven regels houdt zoals de snelheid van het toestel, het gewicht en de minimale afstand tot niet-betrokken personen. De voorwaarden zijn gebaseerd op de internationaal erkende standaard van JARUS. In gesprek met de leden van expertgroep alsmede de wensen van de autoriteiten van de BES-eilanden was de nadrukkelijke wens om de regelgeving simpel en effectief te houden. Dit draagt bij aan de duidelijkheid voor de piloot maar ook in de handhaafbaarheid van de regelgeving. Op basis van deze behoefte zijn, in overleg met vertegenwoordigers van de eilanden, voorwaarden vastgesteld voor vluchten in de open categorie, opgenomen in artikel 127a van het Besluit luchtverkeer BES. Het gaat om de volgende voorwaarden:

1. Het onbemande luchtvaartuig waarmee de vlucht wordt uitgevoerd heeft een maximaal startgewicht van niet meer dan 4 kilogram en een maximale snelheid van 19 m/s;

Het merendeel van de vluchten op het eiland zal naar verwachting worden uitgevoerd met de lichtste bekende commerciële drones van <250 gram. Dit model is wereldwijd het meest verkocht en handzaam in het gebruik voor semiprofessioneel gebruik. Het gewicht van maximaal 4 kilo is vergelijkbaar met de norm die in de EU gesteld wordt aan vluchten die minstens 30 meter afstand moeten houden tot niet-betrokken mensen voor een veilige vluchtuitvoering. Op verzoek van de BES-eilanden is ervoor gekozen om de open categorie niet verder op basis van gewichtsklasse onder te verdelen in verschillende subcategorieën. De snelheid van maximaal 19 m/s (± 68 km/h) is tenslotte overeenkomstig met de JARUS en Europese voorwaarde en veilig gebleken.

2. De vlucht wordt uitgevoerd tot een hoogte van maximaal 120 meter (400 voet) boven de grond of het water;

Het bemande luchtverkeer mag minimaal 150 meter (500 voet) boven het grondoppervlak vliegen waar geen (aaneengesloten) bebouwing is. Om te voorkomen dat een incident tussen bemand en onbemand verkeer kan plaatsvinden is gekozen een veiligheidsmarge van minimaal 30 meter (100 voet) aan te houden. Incidenten die zich kunnen voordoen zijn een 'fly-away' van een onbemand luchtvaartuig of een bemand luchtvaartuig dat door de barometrische instellingen lager vliegt dan de minimale 150 meter. Gelet op het voorgaande is ervoor gekozen een maximale vlieghoogte van 120 meter aan te houden.

3. De piloot op afstand houdt tijdens de gehele vlucht direct zicht op het luchtvaartuig en de omgeving;

Voor de veilige vluchttuitvoering houdt de piloot het onbemande luchtvaartuig in het directe zicht. Hiermee kan de piloot adequaat reageren op wijzigingen van de vluchttuitvoering en op veilige afstand blijven van het bemande luchtverkeer.

4. Gedurende de vlucht een veilige afstand van ten minste 30 meter van niet-betrokken personen afstand wordt gehouden;

Omdat ervoor is gekozen om binnen de open categorie geen verdere onderverdeling in te voeren aan de hand van het gewicht van een onbemand luchtvaartuig, is er een minimale afstand nodig die passend is voor alle vluchten in de open categorie. Gekozen is voor een minimale afstand van 30 meter horizontaal en verticaal. Hiermee wordt aangesloten bij de eisen die gelden voor de subcategorie A2, zoals gedefinieerd in de Europese regelgeving.

5. De vlucht wordt uitgevoerd gedurende de daglichtperiode;

Om de piloot een goed beeld en diepte te geven van de operatie kunnen vluchten alleen worden uitgevoerd in de daglichtperiode. Hiermee wordt voorkomen dat een vlucht een object raakt dat in het donker slecht zichtbaar is. Ook wordt er hiermee voor gezorgd dat de piloot van het onbemande luchtvaartuig zich bewust is van de aanwezigheid van ander, bemand, luchtverkeer.

3.2.5 Vluchten in de specifieke en gecertificeerde categorie

Voor de specifieke categorie geldt dat het risico van de operatie hoger is dan de open categorie. Dit betekent dat er mitigerende maatregelen nodig zijn om de vlucht veilig uit te voeren. Een vlucht in de specifieke categorie kan bijvoorbeeld dicht bij mensen of uit het zicht van de piloot worden uitgevoerd. Voor de uitvoering van een vlucht waar het risico van de operatie hoger is, zal vanwege de diversiteit van de operaties voorwaarden in een ministeriële regelingen worden uitgewerkt. Dit geeft de mogelijkheid om randvoorwaarden voor de operaties aan te passen wat aansluit bij het dynamische karakter van de onbemande luchtvaart.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) geeft vergunningen af voor vluchten in de specifieke categorie. In de al eerder genoemde regeling worden voorwaarden gesteld aan de luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid, vluchttuitvoering, registratie en de opleiding om een veilige operatie uit te voeren. De doelstelling is om zoveel mogelijk typen operaties te standaardiseren in zogenoemde Standaard Scenario's (hierna: STS). Hiermee kan een operatie, als deze voldoet aan de randvoorwaarde van het STS, op basis van een declaratie bij de ILT de operatie uitvoeren. Een voorbeeld is het uitvoeren van een operatie uit het zicht van de piloot of bij een calamiteit. Het gebruik van een STS is minder complex voor zowel de aanvrager als de ILT dan een regulier vergunningstraject. Dit sluit aan op wens van de BES-eilanden voor een eenvoudig en logisch systeem.

Voor de gecertificeerde categorie met het hoogste risico van de operatie zijn op dit moment geen JARUS-voorwaarden beschikbaar. Deze categorie kan in een later stadium op grond van onderliggende uitvoeringsregelgeving op de BES-eilanden worden geïntroduceerd.

3.2.6 Onbemande luchtvaartuigen en luchthavens

Onbemande luchtvaartuigen kunnen (in principe) vanaf elke vaste ondergrond opstijgen en landen. Bij een toename van de totale startmassa zijn mitigerende maatregelen nodig

om de veiligheid van de operatie te garanderen. Voor de open categorie is een gewichtsbepanking van 4 kilo vastgesteld, voor een operatie in de specifieke categorie zal de verantwoordelijke voor de operatie (operator) aantonen hoe de veiligheid wordt gewaarborgd. De operator zal hiervoor een vergunning aanvragen of een declaratie indienen voor een STS bij de ILT.

Internationaal werd voorafgaand aan de introductie van de Engelse benaming van onbemande luchtvaartuigen (*Unmanned Aerial System*) gesproken over *Remotely Piloted Aircraft System*. Dit is een op afstand bestuurd onbemand luchtvaartuig met een maximale opstijgmassa van niet meer dan 150 kilogram, bestuurd vanaf een grondcontrolestation. De 150 kilogram was een internationaal vastgesteld omslagpunt waarvoor boven of onder dit gewicht afwijkende voorwaarden werden gesteld aan de operatie. De gewichtsgrens van 150 kilogram is door de komst van de Europese wet- en regelgeving verlaten als eis en de onbemande luchtvaart is in Europa niet meer gebonden aan dit startgewicht.

De gewichtsgrens van 150 kilogram is in het Europese deel van Nederland wel aangehouden als grens waarboven een onbemand luchtvaartuig verplicht is vanaf een luchthaventerrein op te stijgen en landen. Aangezien het officiële gebruik van onbemande luchtvaartuigen op de BES-eilanden nog moet opstarten, is ervoor gekozen om de grens van 150 kilo ook toe te passen op vluchten met onbemande luchtvaartuigen op de BES. Dit betekent dat onbemande luchtvaartuigen die meer wegen dan 150 kilogram moeten opstijgen van of landen op een aangewezen luchtvaartterrein.

3.2.7 Besluit vluchtuitvoering, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

Het Besluit vluchtuitvoering, het Besluit luchtvaartuigen 2008 en het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart zijn van toepassing op al het luchtverkeer op de BES-eilanden. Om het veilige totaalsysteem voor onbemande luchtvaart op de BES-eilanden op een simpele en effectieve wijze in te regelen zijn separate voorwaarden nodig die aansluiten bij de toepassing en beoogde effect van de wet- en regelgeving.

Besluit vluchtuitvoering

In artikel 6 van het Besluit vluchtuitvoering zijn vluchten opgenomen waarvoor het verbod om zonder Air Operator Certificate (AOC) vluchten tegen vergoeding uit te voeren niet geldt. Voor de onbemande luchtvaart is het middel AOC, zoals verplicht voor de bemande luchtvaartmaatschappijen, een te zwaar middel om een vlucht tegen vergoeding uit te mogen voeren. Daarom is er, in lijn met de situatie in het Europese deel van Nederland, voor gekozen om vluchten met een onbemand luchtvaartuig op de BES-eilanden toe te voegen aan artikel 6 van het Besluit vluchtuitvoering. Bij ministeriële regeling zullen hieromtrent wel enkele voorwaarden worden gesteld.

Besluit luchtvaartuigen 2008

In hoofdstuk 3 van de Wet luchtvaart zijn regels vastgesteld met betrekking tot de inschrijving en luchtwaardigheid van luchtvaartuigen. Zo is in artikel 3.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart bepaald dat het verboden is om een luchtvaartuig te gebruiken dat niet is voorzien van een geldig nationaliteits- en inschrijvingskenmerk en een geldig bewijs van inschrijving. In artikel 3.8, eerste lid, van de Wet luchtvaart is verder bepaald dat het verboden is om een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig, dat niet luchtwaardig is, of niet voorzien is van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. Gelet op 3

de karakteristieke kenmerken van de onbemande luchtvaart wordt het beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid of een bewijs van inschrijving niet proportioneel geacht. Op grond van artikel 2, vierde lid, van het Besluit luchtvaartuigen 2008 zullen daarom bij ministeriële regeling voorwaarden worden opgenomen waar het onbemande luchtvaartuig aan moet voldoen.

Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

Met de introductie van de open en specifieke categorie voor de onbemande luchtvaart wordt het drempel om onderdeel te zijn van het luchtvaartsysteem verlaagd. Er zijn daarom voorwaarden nodig met betrekking tot de vaardigheidseisen waar een piloot op afstand aan moet voldoen. In artikel 2.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart is bepaald dat het verboden is om een luchtvaartuig te bedienen zonder het daarvoor geldige bewijs van bevoegdheid. Het eisen van een formeel bewijs van bevoegdheid wordt echter als een te zwaar middel gezien. Daarom is ervoor gekozen om vluchten met onbemande luchtvaartuigen op de BES toe te voegen aan artikel 11, eerste lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Hierdoor is artikel 2.1, eerste lid, van de wet Luchtvaart is niet langer van toepassing op deze luchtvaartuigen. Om het veilige gebruik van onbemande luchtvaartuigen te faciliteren zullen nog wel bij ministeriële regeling voorwaarden nadere voorwaarden worden omschreven waaraan de piloot op afstand moet voldoen. Voorgesteld wordt om hiertoe een nieuw vierde lid toe te voegen aan artikel 11 van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Gelet op de doelgroep zal het hier gaan om eenvoudige en transparante voorwaarden die noodzakelijk zijn om een vlucht op een veilige wijze uit te voeren.

4. Verhouding tot nationale regelgeving

Hoofdstuk 2, 3, 4 en beperkte delen van hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart zijn op grond van artikel 1.2, eerste lid, onder c, van de Wet luchtvaart, en de krachtens deze hoofdstukken vastgestelde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen mede van toepassing binnen het luchtruim van de BES-eilanden en op het territorium van deze openbare lichamen. Het betreft hoofdzakelijk luchtvaartveiligheidsregelgeving. Op handhaving van hiervoor genoemde bepalingen zijn tevens de toepasselijke handhabingsbepalingen, zoals opgenomen in hoofdstuk 11 van de Wet luchtvaart, van toepassing.

5. Gevolgen

Dit wijzigingsbesluit regelt dat op een veilige en verantwoorde wijze op de BES-eilanden met onbemande luchtvaartuigen mag worden gevlogen. De gevolgen van dit besluit, meer in het bijzonder van het nieuwe regelgevingskader voor onbemande luchtvaartuigen, zijn beschreven in de Memorie van Toelichting bij de Wet onbemande luchtvaart BES⁷.

Inwoners

Hoewel het vliegen met onbemande luchtvaartuigen naar verwachting positieve gevolgen heeft voor de inwoners van de BES-eilanden, zowel economisch al privé, kunnen er ook nadelige effecten optreden. Om deze nadelen te mitigeren is voor wat betreft de open categorie opgenomen in dit ontwerp-besluit dat er minimaal 30 meter afstand gehouden moet worden tot niet-betrokken personen. Hierdoor neemt ook het

⁷ Kamerstukken II 2023/24, 36447, nr. 3.

risico op ongevallen af. Daarnaast zal door middel van de voorziene zonering in geografische gebieden het gebruik en de voorwaarden van onbemande luchtvaartuigen worden gereguleerd.

Toeristen

Toeristen die de BES-eilanden bezoeken wensen in toenemende mate gebruik te maken van onbemande luchtvaartuigen. Dit gebruik is op de omliggende eilanden immers reeds toegestaan. Toeristen die het eiland binnen komen zullen door middel van gerichte communicatie op de hoogte gebracht worden wat de vliegregels zijn en in welke gebieden (zones) gevlogen mag worden. Hierdoor worden ook risico's en mogelijke overlast voor omwonenden gemitigeerd.

Bedrijven & Overheden

Door gebruik te maken van onbemande luchtvaartuigen kunnen werkzaamheden goedkoper, veiliger en sneller worden uitgevoerd. Denk hierbij aan landmetingen, inspecties die de gevestigde organisaties kan ondersteunen in het uitvoeren van de taken.

6. Uitvoering en handhaving

Het toestaan van onbemande luchtvaartuigen heeft consequenties voor de lokale overheid alsmede de inspectie en handhaving uitgevoerd door de ILT, politie en de Koninklijke Marechaussee.

6.1 Politie en Koninklijke Marechaussee

Om voorbereid te zijn op de nieuwe regelgeving stelt de Dienst Luchtvaartpolitie (hierna: Luchtvaartpolitie) in samenwerking met de Koninklijke Marechaussee op verzoek van Korps Politie Caribisch Nederland (KPCN) een implementatieplan op voor de handhaving van onbemande luchtvaart. In dit plan zullen de benodigde taken en bijbehorende inzet worden opgenomen om te voldoen aan de nieuwe wet- en regelgeving. Hierbij zal de passende registratie en gerichte communicatie plaatsvinden zodat zowel inwoners als toeristen op de hoogte zijn van de vliegregels. De vaststelling van de taken en verantwoordelijkheden zal op het onderliggende regelgevingsniveau worden bekrachtigd.

6.2 ILT

In de specifieke categorie komt er ruimte om vluchten met een laag risico toe te staan na afstemming met de plaatselijke luchtverkeersleiding met gebruik van een STS. Hierbij wordt de wens van de expertgroep om tot een operatiegericht, evenredig, op risico en prestatie gebaseerd regelgevingskader te komen nadrukkelijk in overweging genomen. In de aanloop naar de inwerkingtreding zal expertise vanuit de ILT benodigd zijn om de vooruitlopende taken voor toezicht, handhaving en vergunningverlening voor de specifieke categorie in te regelen. In een toets op de Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid (HUF) worden de consequenties voor de ILT opgevraagd. Voor aanvullende toelichting wordt verwezen naar paragraaf 7 van de Memorie van Toelichting bij de Wet onbemande luchtvaart BES⁸.

6.3 Regeldruk, uitvoerings- en nalevingskosten

Het onderhavige wijzigingsbesluit brengt op zichzelf geen uitvoeringskosten of andere kosten met zich mee, maar legt wel de basis voor de onderliggende regelgeving waar

⁸ Kamerstukken II 2023/24, 36447, nr. 3.

wel uitvoerings- en nalevingskosten aan verbonden zijn. Het nieuwe regelgevingskader zal, voornamelijk in het begin, leiden tot tijdsinzet en mogelijk kosten voor operators. Voor de operator in de open categorie zal een registratie inclusief een verplichte instructievideo voltooid moeten zijn om voldoende kennis te hebben voor de uitvoering van een veilige vlucht. Voor de operator in de specifieke categorie zal, afhankelijk van het risico van de operatie een declaratie of vergunning aangevraagd moeten worden alvorens de vluchtuitvoering. De kosten en tijdsinzet die gemoeid zijn met het registreren en afgifte van een vergunning zijn op dit moment nog niet vastgesteld. Wel zal hierbij expliciet rekening worden gehouden met de wensen van de openbare lichamen om deze kosten en tijdsinzet zo laag mogelijk te houden. Verwacht wordt dat het aantal operators voor Saba en Sint-Eustatius beperkt zal blijven tot enkele honderden per jaar, terwijl dit voor Bonaire naar verwachting enkele duizenden betreft.

7. Consultatie

7.1 Klankbordgroep

Om per eiland rekening te kunnen houden met de lokale wensen en om lokale voorstellen in te kunnen brengen is per eiland van de BES een klankbordgroep actief. In deze klankbordgroep nemen steeds vertegenwoordigers van het Openbaar Lichaam, de luchthaven, luchtverkeersleiding, natuurbeheer, handhaving, veiligheidsorganisaties en de sector deel.

Het concept van het onderhavige besluit is fysiek afgestemd met en ter consultatie gelegd aan de vertegenwoordigers van de klankbordgroep van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Hierop is instemmend gereageerd. Tevens zijn vertegenwoordigers van de Luchtvaartpolitie en de ILT bij de voorbereiding betrokken geweest en hebben kennis gemaakt met alle verantwoordelijke.

7.2 HUF-toets

Zowel de ILT als de Luchtvaartpolitie houden toezicht op de naleving van onder meer (bepaalde onderdelen van) de (veiligheids)wet- en regelgeving voor de luchtvaart en handhaaft deze. Aan de ILT en de Luchtvaartpolitie is daarom verzocht om een toets op Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid (HUF) uit te voeren.

7.3 Internetconsultatie en ATR

Aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) is een concept van dit besluit ter advisering aangeboden.

7.4 Betrokkenheid landen van het Koninkrijk

Het onderhavige voorstel is mede afgestemd met de CAS-landen, die vergelijkbare regelgeving hebben vastgesteld.

8. Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op het moment dat artikel 15 van de Luchtvaartwet BES zoals dat artikel komt te luiden na inwerkingtreding van artikel I, onderdeel E, van de Wet onbemande luchtvaart BES, in werking treedt. De inwerkingtreding van de Wet onbemande luchtvaart BES gebeurt bij Koninklijk Besluit. Hierbij zal worden aangesloten bij het systeem van vaste verandermomenten en de minimale invoeringstermijn van twee maanden, als bedoeld in Ar 4.17 van de Aanwijzingen voor de Regelgeving.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I Wijziging van het Besluit luchtverkeer BES

Onderdeel A

Met onderdeel A worden de artikelen 15 en 26 van de Luchtvaartwet BES opgenomen als grondslag voor het Besluit Luchtverkeer BES.

Onderdeel B

Met onderdeel B wordt geregeld dat de artikelen 82, 86, 90, 91, 94, 99 en 103 van afdeling 2 en de afdelingen 3 tot en met 5 van hoofdstuk 5 van het Besluit Luchtverkeer BES niet langer van toepassing zijn op vluchten met onbemande luchtvaartuigen. Voor nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3.2.3 van het algemene deel van de toelichting.

Onderdeel C

Op grond van artikel 80, derde lid, van het Besluit Luchtverkeer BES moet de gezagvoerder van een luchtvaartuig zich aan boord van het toestel bevinden. In het geval van onbemande luchtvaartuigen is dit per definitie niet mogelijk. Daarom wordt met onderdeel C een nieuw zevende lid toegevoegd aan artikel 80, waarmee het gebod uit het derde lid niet langer van toepassing wordt verklaard op onbemande luchtvaartuigen.

Onderdeel D

Onbemande luchtvaartuigen worden in praktijk vrijwel altijd elektrisch aangedreven door een batterij of accu. Met onderdeel D wordt een aanvulling gedaan op artikel 81 van het Besluit Luchtverkeer BES. Dit heeft als gevolg dat de piloot op afstand moet nagaan of het onbemande luchtvaartuig beschikt over het benodigde energieniveau van de accu voordat de vlucht kan worden uitgevoerd.

Onderdeel E

Met onderdeel D worden twee leden toegevoegd aan artikel 92 van het Besluit Luchtverkeer BES. Als gevolg hiervan moeten onbemande luchtvaartuigen in de lucht voorrang geven aan bemande luchtvaartuigen, te weten vliegtuigen, helikopters, zweeftoestellen, vrije ballonnen en luchtschepen. Verder moeten onbemande luchtvaartuigen die elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen elk de koers naar rechts verleggen om eventuele botsingen te voorkomen.

Onderdeel F

Met onderdeel F worden na artikel 127 drie nieuwe artikelen ingevoegd. In artikel 127a wordt allereerst aan welke voorwaarden vluchten in de open categorie moeten voldoen. Voor nadere toelichting op deze voorwaarden wordt verwezen naar het algemene deel van deze toelichting. Wanneer een voorgenomen vlucht niet kan uitgevoerd binnen de kaders van de open categorie, moet deze worden uitgevoerd in de specifieke of gecertificeerde categorie. Voor het uitvoeren van vluchten in deze categorie is voorafgaande toestemming van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vereist. Bij ministeriële regeling zullen andere regels worden gesteld met betrekking tot de wijze waarop toestemming kan worden verkregen voor deze vluchten. Tenslotte wordt met het nieuwe artikel 127c geregeld dat onbemande luchtvaartuigen waarvan de totale startmassa niet meer dan 150kg bedraagt ook kunnen opstijgen van en landen op locaties, anders dan een luchthaventerrein.

Artikel II Wijziging Besluit vluchtuitvoering

Onderdelen A en B

Met onderdeel A wordt allereerst het begrip 'onbemande luchtvaartuig' geïntroduceerd in het Besluit vluchtuitvoering. Met onderdeel B worden exploitanten van onbemande luchtvaartuigen in de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba vrijgesteld van de verplichting om te beschikken over een AOC wanneer zij vluchten uitvoeren tegen betaling.

Artikel III Wijziging Besluit luchtvaartuigen 2008

Onderdelen A en B

Met onderdeel A wordt allereerst het begrip 'onbemande luchtvaartuig' geïntroduceerd in het Besluit luchtvaartuigen 2008. Met onderdeel B worden onbemande luchtvaartuigen in de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba vrijgesteld van de verplichting om te beschikken over een bewijs van luchtwaardigheid en de verplichting om het luchtvaartuig te registreren in het Nederlandse register voor burgerluchtvaartuigen.

Artikel IV Wijziging Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart

Onderdelen A en B

Met onderdeel A wordt allereerst het begrip 'onbemande luchtvaartuig' geïntroduceerd in het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. Met onderdeel B wordt de piloot op afstand vrijgesteld van de verplichting om te beschikken over een geldig bewijs van bevoegdheid. Deze vrijstelling geldt enkel wanneer de piloot op afstand voldoet aan bij ministeriële regeling vast te stellen voorwaarden.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,