

Erkende drone opleiders

Drone Flight Academy
DroneClass
Omnidrones
Nederlands Lucht en Ruimtevaart Centrum
Aeres MBO Almere

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat t.a.v.
Minister Van Nieuwenhuijzen
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

19 November 2020

Betreft: brief aan Minister omtrent regeling onbemande luchtvaartuigen

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuijzen,

Graag vraag ik uw aandacht voor het volgende. Alle dronegebruikers dienen zich per 31.12.2020 te houden aan de nieuwe wet- en regelgeving. Eén van de belangrijkste randvoorwaarden voor veilige drone operaties is de zogeheten 'human factor'. Door middel van theorie en praktijkopleidingen leren de piloten zich op afstand veilig en verantwoordelijk in het luchtruim te begeven. Op dit moment ligt er een concept regeling onbemande luchtvaart voor.

Ter voorbereiding op dit proces hebben wij in februari 2020 een uitgebreide presentatie gehouden en een voorstel gemaakt. Wij zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterschap erkentelijk voor het grotendeels overnemen van deze voorstellen in dat advies. Het is inmiddels echter november 2020 en tot op heden is er nog steeds geen duidelijkheid over bepaalde essentiële zaken.

Erkenning opleidingsinstellingen

- Op dit moment is het onduidelijk wanneer reeds erkende en nieuw erkende opleidingsinstellingen de bevoegdheid kunnen aanvragen om de trainingen te geven vanaf 31.12.2020 in de open en specific categorie.
- Gezien de reguliere doorlooptijd van de Inspectie Leefomgeving en Transport à 52 werkdagen, verwachten wij niet op tijd een erkenning te ontvangen om per 31.12.2020 te starten met het opleiden volgens de nieuwe wet- en regelgeving.
- Het is in het geheel onduidelijk op welke manier opleidingsinstellingen een erkenning kunnen aanvragen voor het lesgeven in de specific categorie. EASA geeft die duidelijkheid wel, maar ontbreekt die in de concept ROL.

Open categorie

- Vanaf medio 2020 wordt er al overleg gevoerd tussen opleidingsinstellingen, RDW en lenW. Op dit moment is er nog geen technische koppeling tussen het RDW en opleidingsinstellingen met een efficiënte werkwijze. Dit zorgt voor extra administratieve werkzaamheden en vertraging in de afgifte van EU bewijzen.
- Het is onduidelijk op welke manier ingezetenen van een andere lidstaat in Nederland hun opleiding kunnen voldoen en bijhorend bewijs kunnen ontvangen.

Specific categorie

- Het is onduidelijk op welke manier de huidige gebruikers van het RPA-L vrijstelling kunnen krijgen voor Europese opleidingen.
- Het is onduidelijk aan welke eisen het bewijs van vaardigheid moet voldoen conform SPEC.060.
- Het is onduidelijk welke aanvullende opleidingseis aan piloten wordt gesteld wanneer een operator middels een PDRA en of SORA in de specific categorie wil gaan werken.
- Een operator kan ook werken conform een, door de EU gepubliceerd, standaard scenario (STS). Er wordt een groot aantal STS-en verwacht voor verschillende type operaties. Op dit moment zijn alleen de STS-01 en STS-02 gepubliceerd. Het is onduidelijk wanneer Nederland vliegen volgens STS 01 en STS 02 accepteert. Bij een STS worden nadere opleidingseisen aan de piloot gesteld. Ook voor de gepubliceerde en nog te publiceren STS-en is een erkenning van een entiteit nodig.

Wij willen zoveel mogelijk constructief meedenken, vandaar de bijlage met advies ten aanzien van de ROL. Daarnaast voeren we intensief overleg met uw medewerkers om bovenstaande georganiseerd te krijgen. Graag ontvangen wij van u antwoord op bovenstaande zaken, zodat ook in Nederland op een veilige en juiste wijze aan de nieuwe EU wet- en regelgeving kan worden voldaan.

Met vriendelijke groet,

Roel van der Wal
Drone Flight Academy

Martin Josse
coördinator
NLR drone-opleidingen

Egbert Swiers
OmniDrones

Thomas van Dormaele
EuroUSC Benelux BV

Sem van Geffen
DroneClass

Freo ten Hove
Aeres MBO

Bijlage: 1. Advies verwerkt in regeling onbemande luchtvaartuigen

Bijlage 1. Advies verwerkt in regeling onbemande luchtvaartuigen

Geel gearceerd betreft de toevoegingen

HOOFDDIRECTIE
BESTUURLIJKE EN
JURIDISCHE ZAKEN

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van, nr. IENW/BSK-2020/206871, houdende de vaststelling van regels met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen (Regeling onbemande luchtvaartuigen)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

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

BESLUIT:

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

kunstwerken: een civieltechnisch werk of installatie rond de natte of droge infrastructuur dat één of meer functies vervult;

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

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

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

Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2020/639: Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2020/639 van de Commissie van 12 mei 2020 inzake aanvullende regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen.

Artikel 2. Aanwijzing onbemande luchtvaartuigen

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

Hoofdstuk 2. Luchtverkeersregels

§ 1. Vrijstelling maximale vlieghoogte

Artikel 3. Minimum vlieghoogte

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

§ 2. Vluchten in de open categorie

Artikel 4. Reikwijdte

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

Artikel 5. Vlieghoogte

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren hoger dan 120 meter boven het dichtstbijzijnde punt van het aardoppervlak.
2. In afwijking van het eerste lid kan, wanneer de vlucht wordt uitgevoerd binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel, met toestemming van de beheerder die verantwoordelijk is voor het obstakel, de maximum vlieghoogte worden verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel.

Artikel 6. Afstand tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken

Het is verboden een vlucht uit te voeren binnen een afstand horizontaal van spoorlijnen, in gebruik zijnde autosnelwegen, in gebruik zijnde autowegen, in gebruik zijnde wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt of kunstwerken:

1. van 75 meter, indien het een onbemand luchtvaartuig in de categorie helikopters (H) betreft; en
2. van 150 meter, indien het een onbemand luchtvaartuig in de categorie vliegtuigen (A) of een andere categorie dan helikopters of vliegtuigen (OA) betreft.

Artikel 7. Beperkingen luchtverkeer binnen civiele en militaire luchtverkeersleidingsgebieden

1. Het is verboden met een onbemand luchtvaartuig een vlucht uit te voeren in de Schiphol CTR, Maastricht CTR, Lelystad CTR 1 en Lelystad CTR 2, Eelde CTR,

Rotterdam CTR en het boven Nederlands grondgebied gelegen deel van de Niederrhein CTR, bedoeld in artikel 5 van de Regeling luchtverkeersdienstverlening.

2. Het is verboden met een onbemand luchtvaartuig een vlucht uit te voeren in de Eindhoven CTR, Gilze-Rijen CTR, Leeuwarden CTR, Volkel CTR, Woensdrecht CTR en de Deelen CTR.

Artikel 8. Vitale objecten

Het is verboden met een onbemand luchtvaartuig een vlucht uit te voeren binnen een horizontale afstand van 150 meter van vitale objecten als bedoeld in de bijlage bij deze regeling.

Hoofdstuk 3. Inschrijvingen register

Artikel 9. Inschrijving

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

Hoofdstuk 4. Wijziging andere regelgeving

Artikel 10. Wijziging van de Regeling modelvliegen

De Regeling modelvliegen wordt als volgt gewijzigd:

A

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

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

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef wordt na, 'gelden voor een vlucht met een modelluchtvaartuig' ingevoegd 'die wordt uitgevoerd in het verband van een modelluchtvaartuigclub of –

vereniging, als bedoeld in artikel 2, onder 10, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947'.

2. In onderdeel 'b' wordt na 'goed zicht op het modelluchtvaartuig' ingevoegd 'behalve wanneer de bestuurder wordt bijgestaan door een waarnemer die zich naast hem bevindt en zonder hulp visueel contact houdt met het modelluchtvaartuig en zo de bestuurder helpt om de vlucht veilig uit te voeren'.

[Artikel 11. Wijziging van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen](#)

De Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

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

B

De twee als 1a genummerde artikelen vervallen.

C

In paragraaf 1 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

[Artikel 1a](#)

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

[Artikel 1b. Toepassingsbereik](#)

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

D

Artikel 15a vervalt.

[Artikel 12. Wijziging van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaarders 2001](#)

De Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaarders 2001 wordt als volgt gewijzigd:

A

Aan artikel 1, eerste lid, worden in de alfabetische volgorde twee begripsomschrijvingen toegevoegd, luidende:

aangewezen entiteit: een door de minister erkende opleidingsinstelling voor onbemande luchtvaart, als bedoeld in UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.030 in onderdeel A van de Bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947;

en / of als bedoeld in UAS SPEC.050 onder d) i,ii,iii,iv en STS 01.040 aanhangsel A onder 1 + 2 en/of STS 02.020 onder aanhangsel A onder 1 + 2 en/of als bedoeld in aanhangsel 3 als onderdeel van de bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2020 / 639

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

B

Artikel 1a komt te luiden:

Artikel 1a

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

C

Aan artikel 3 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. De minister wijst een entiteit als bedoeld in UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.030 in onderdeel A van de Bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, aan indien de aanvrager voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 11c. Het erkenningsbesluit bevat mede het opleidingsprogramma en de syllabus van de opleidingsinstelling.

7. De minister erkent een entiteit als bedoeld in UAS.SPEC.050 onder d) i, ii, iii, iv en STS 01.040 aanhangsel A onder 1+2 en/of STS 02.020 onder aanhangsel A onder 1 + 2 en als bedoeld in aanhangsel 3 als onderdeel van de bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2020/639, indien de aanvrager voldoet aan de eisen, bedoeld in artikel 11 lid d. Het erkenningsbesluit bevat mede het opleidingsprogramma en de syllabus van de opleidingsinstelling.

D

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8

Een goedgekeurde opleidingsinstelling, geregistreerde opleidingsinstelling, aangewezen entiteit of erkende taalbeoordelingsinstantie stelt de minister terstond op de hoogte van wijzigingen met betrekking tot bij de aanvraag tot goedkeuring, registratie of erkenning aan de minister geleverde informatie.

E

Het opschrift van hoofdstuk 3 komt te luiden:

Hoofdstuk 3. Inhoudelijke eisen voor registratie, goedkeuring, erkenning en aanwijzing

F

In hoofdstuk 3 wordt na artikel 11b wordt artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 11c

Voor de aanwijzing van een entiteit als bedoeld in UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.030 in deel A van de Bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, voldoet de aanvrager aan de eisen, bedoeld in bijlage 6 bij deze regeling.

Voor de erkenning van een entiteit als bedoeld in UAS.SPEC.050 onder d) i, ii, iii, iv en STS 01.040 aanhangsel A onder 1 + 2 en/of STS 02.020 onder aanhangsel A onder 1 + 2 als bedoeld in aanhangsel 3 als onderdeel van de bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2020 . 639, dient de aanvrager te voldoen aan de eisen als gesteld in bijlage 7 van deze regeling.

G

Er wordt een bijlage 6 toegevoegd, waarvan de inhoud wordt weergegeven in bijlage I bij deze regeling.

Artikel 13. Wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008

De Regeling tarieven luchtvaart 2008 wordt als volgt gewijzigd:

A

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

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

B

Aan artikel 18a worden twee leden toegevoegd, luidende:

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

Tabel 1

Omschrijving	Tarief
UAS operational declaration	€453
Operationele autorisatie op grond van een Predefined Risk Assessment (PDRA):	
<ul style="list-style-type: none"> • gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II • gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV • inclusief risiconiveau SAIL V en VI 	€1.245 €2.305 €3.358
Operationele autorisatie op grond van een volledige specific operation risk assessment (SORA) volgens de JARUS-methode:	
<ul style="list-style-type: none"> • gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II • gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV • inclusief risiconiveau SAIL V en VI 	€2.305 €3.358 €6.528
Acceptatie operationele autorisatie uit andere EU-lidstaat.	€453
Light UAS Certificate (LUC):	
<ul style="list-style-type: none"> • gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL II • gelimiteerd t/m risiconiveau SAIL IV • inclusief risiconiveau SAIL V en VI 	€3.358 €6.528 €6.528

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

Tabel 2

Omschrijving	Tarief
--------------	--------

Wijziging UAS operational declaration	€453
Wijziging Operationele autorisatie op grond van een Predefined Risk Assessment (PDRA)	€717
Wijziging Operationele autorisatie op grond van een volledige specific operation risk assessment (SORA) volgens de JARUS-methode: <ul style="list-style-type: none"> • risiconiveau SAIL I en II • risiconiveau SAIL III en IV • risiconiveau SAIL V en VI 	€717 €717 €1.245
Significante wijziging LUC-veiligheidsmanagement-systeem bij gelijkblijvend risiconiveau: <ul style="list-style-type: none"> • risiconiveau SAIL I of II • risiconiveau SAIL III, IV, V of VI 	€717 €1.245
Wijziging LUC-bevoegdheden: <ul style="list-style-type: none"> • van risiconiveau SAIL I of II naar SAIL III of IV • van risiconiveau SAIL I of II naar SAIL V of VI • van risiconiveau SAIL III of IV naar SAIL V of VI • overige wijzigingen 	€3.358 €3.358 €1.245 €2.305

Artikel 14. Wijziging van de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid

De Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid wordt als volgt gewijzigd:

A

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

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

B

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

f. de artikelen 7, 8, 9, eerste lid, 10, 14, vijfde, zesde, zevende en achtste lid, en de paragrafen UAS.OPEN.050, onder 6, UAS.OPEN.060, eerste lid, onder a en d, tweede lid b

en c, UAS.SPEC.050 en UAS.SPEC.060, eerste lid, onder b, en derde lid, onder a, b, c en e, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947.

C

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

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Artikel 15. Overgangsrecht

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

Artikel 16. Inwerkingtreding

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

Artikel 17. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling onbemande luchtvaartuigen.

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Bijlage behorend bij artikel 8 van de Regeling onbemande luchtvaartuigen

Als vitale objecten als bedoeld in artikel 8, worden aangewezen:

(PM)

BIJLAGE I

Bijlage 6, behorend bij artikel 11c van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001.

De minister kan een entiteit een erkenning verlenen voor het verzorgen van de opleiding voor onbemande luchtvaart als bedoeld in UAS.OPEN.020 en UAS.OPEN.030 in onderdeel A van de Bijlage bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, indien de aanvraag daartoe is ingediend en is voldaan aan de volgende eisen:

1. De entiteit voor het verzorgen van de opleiding voor onbemande luchtvaart stelt een opleidingsprogramma en syllabus op, waarin ten minste de volgende onderdelen beschreven zijn:

1.1. Opleidingsplan:

- A. Er is een opleidingsplan voor ieder aangeboden type opleiding welke leidt tot een wettelijke bevoegdheid. De inhoud en volgorde van het opleidingsplan zijn geschikt voor de betreffende opleiding;
- B. Het opleidingsplan is gebaseerd op de eisen, bedoeld in UAS.OPEN.020-vluchtuitvoeringen in subcategorie A1, UAS.OPEN.030-vluchtuitvoeringen in subcategorie A2 en UAS.OPEN.040-vluchtuitvoeringen in subcategorie A3 en de bepalingen die zijn gespecificeerd in de AMC en GM PART-UAS, UAS operations in the 'open' and 'specific' categories;
- C. Het opleidingsplan bevat een overzicht van alle onderwerpen, wijze van kennisoverdracht (tekstueel, video, animatie, overig) en vorm van identificatie van de betreffende gebruiker;
- D. Het opleidingsplan bevat ook een gespecificeerde uiteenzetting van de inhoud van alle te doceren oefeningen en lesstof, geordend in de uit te voeren volgorde met hoofd- en subtitels;
- E. Het opleidingsplan laat zien van welke didactische maatregelen gebruik wordt gemaakt ten einde de kwaliteit van de opleiding te borgen;
- F. De erkende entiteit geeft inzicht in het aantal deelnemers, aantal gevolgde trainingen en de voortgang en het resultaat van de gevolgde online trainingen;
- G. De erkende entiteit geeft een korte maar specifieke uiteenzetting van de prestatie maatstaf waaraan een leerling per categorie conform UAS.OPEN.020-vluchtuitvoeringen in subcategorie A1, UAS.OPEN.030-vluchtuitvoeringen in subcategorie A2 en UAS.OPEN.040-vluchtuitvoeringen in subcategorie A3 hoort te voldoen. Het examen in de subcategorie A1 en subcategorie A3 wordt met een minimaal resultaat van 75% afgesloten. Het lesmateriaal in subcategorie A2 moet

tevens met een minimale examenscore van 75% afgelegd worden. Er is een duidelijke samenhang tussen de verhouding met de online theorielessen en de gestelde eisen in de examens.

1.2. *Examen:*

- A. Het afnemen van examens is voorbehouden aan erkende entiteiten;
- B. Er worden veertig vragen opgesteld voor het examen in subcategorie A1 en subcategorie A3;
- C. Voor de subcategorie A2 wordt een aanvullende hoeveelheid vragen opgesteld;
- D. Er worden minimaal dertig aanvullende vragen opgesteld voor het examen in subcategorie A2;
- E. De erkende entiteit neemt zelfstandig zowel de online theorieexamens als klassikale theorie-examens af;
- F. De erkende entiteit toont aan gebruik te maken van een onafhankelijke examendatabase. Deze wordt opgesteld door de examencommissie van de desbetreffende entiteit;
- G. Indien beschikbaar en voorradig maakt de erkende entiteit gebruik van een examendatabase welke door de KNVvL of andere daartoe aangewezen organisatie op basis van input van erkende entiteiten beschikbaar stelt. Deze database wordt jaarlijks voorzien van een update;
- H. De erkende entiteit is zelfstandig verantwoordelijk voor het verband tussen de gestelde examenvragen en weergegeven lesstof;
- I. De entiteit archiveert de volgende gegevens en bescheiden en bewaart deze gedurende een periode van ten minste vijf jaren:
 - a. opleidingsplannen, handleidingen, presentatie en overig instructiemateriaal;
 - b. de kwalificatie eisen van zowel de online- en zelftraining;
 - c. examenresultaten;
- J. De entiteit archiveert persoonsgegevens en kwalificaties van leerlingen en instructeurs voor zover relevant voor de opleiding voor de duur van maximaal vijf jaren.

Bijlage 7

Bijlage 7, als bedoeld in artikel 3, zesde lid, van de regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001.

De minister kan een entiteit erkenning verlenen voor het verzorgen van de opleiding voor onbemande luchtvaart als bedoeld in UAS.SPEC.050 onder d) i, ii, iii, iv en STS 01.040 aanhangsel A onder 1 + 2 en/of STS 02.020 onder aanhangsel A onder 1 + 2. De aanvraag dient te worden ingediend conform aanvraagformulier zoals beschreven in aanhangsel 4 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2020/639, met daarbij een volledige onderbouwing van hetgeen aanhangsel 3 van de uitvoeringsverordening voorschrijft.

TOELICHTING Algemeen

1. Inleiding

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

2. Achtergrond

Op 11 september 2018 is verordening (EU) 2018/1139³ van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de

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

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

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

burgerluchtvaart en tot oprichting van een agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart en tot wijziging en intrekking van enkele verordeningen (hierna: de basisverordening) in werking getreden.

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

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

3. Hoofdpijnen van deze regeling

3.1 Algemeen

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

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

552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PbEU 2018, L 212).

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

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

3.2 Luchtverkeersregels

3.2.1 Algemene luchtverkeersregel

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

Omdat onbemande luchtvaartuigen in beginsel lager vliegen dan 120 meter, wordt met de onderhavige regeling gebruik gemaakt van deze vrijstelling.

3.2.2 Open categorie

3.2.2.1 Algemeen

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

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

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

eisen worden, met inachtneming van de SERA-verordening die ziet op deelname aan het luchtverkeer, aanvullend luchtverkeersregels vastgesteld die zich richten tot de piloot op afstand. Tevens wordt een luchtverkeersregel vastgesteld met betrekking tot afstand tot spoorlijnen, in gebruik zijnde wegen en kunstwerken.

3.2.2.2 Zichtafstand en afstand tot mensenmenigten

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

3.2.2.3 Afstand tot spoorlijnen, in gebruik zijnde wegen en kunstwerken De luchtverkeersregel met betrekking tot het verbod om vluchten uit te voeren boven of in de buurt van spoorlijnen, in gebruik zijnde wegen en kunstwerken wordt in de Regeling onbemande luchtvaartuigen opgenomen omdat hierin in zijn geheel niet wordt voorzien in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947. Besloten is om de verplichting om afstand te houden tot spoorlijnen, in gebruik zijnde wegen en kunstwerken alsnog als luchtverkeersregel op te nemen. De reden hiertoe is dat het op dit moment niet veilig wordt geacht om zonder voorafgaande risicoanalyse vluchten uit te voeren boven deze objecten. Mogelijk worden deze regels op een later moment herzien en vervangen door zonering, zoals bedoeld in artikel 15, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947. Door gebruik te maken van zonering is het mogelijk om voor bepaalde gebieden aanvullende of afwijkende regels vast te stellen voor vluchten die worden uitgevoerd met een onbemand luchtvaartuig. Ook is het mogelijk om voor bepaalde gebieden aan te geven dat het uitvoeren van een vlucht met een onbemand luchtvaartuig niet of slechts onder bepaalde omstandigheden is toegestaan.

3.2.2.4 Vlieghoogte

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

3.2.3 Specifieke categorie

Voor de specifieke categorie, zoals bedoeld in artikel 5 van uitvoeringsverordening

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

3.3 Inschrijving register

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

3.4 Erkenning opleidingsinstellingen

In uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 worden, afhankelijk van het type onbemande luchtvaartuig en de voorgenomen operatie, opleidingseisen aan de piloot gesteld voor het uitvoeren van vluchten in de open categorie. Dit kan variëren van een online-training en een online-theorie-examen voor vluchten in subcategorieën A1 en A3 tot een praktische zelf-opleiding en een aanvullend theorie-examen voor vluchten in subcategorie A2. Opgemerkt dient te worden dat piloten die vluchten willen uitvoeren in subcategorie A2 zowel de online-training en het online-theorie-examen als de praktische zelfopleiding en het aanvullend theorie-examen succesvol moeten hebben afgerond c.q. gevolgd. De opleiding en examinering wordt afgenomen door particuliere instellingen omdat Nederlandse opleidingsinstellingen al enige jaren met goed gevolg opleidingen verzorgen voor het behalen van de RPA-L, het nationale vliegbewijs voor piloten op afstand.

Om tot erkenning van deze instellingen over te kunnen gaan, dienen de instellingen te voldoen aan de criteria die zijn opgenomen in bijlage 6 bij de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001. Deze criteria zijn afgeleid van de reeds

bestaande eisen die gelden voor instellingen die opleidingen voor piloten op afstand verzorgen en zijn in lijn met de eisen die uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 voorschrijft.

3.5 Strafbaarstellingen

In artikel 18, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 is bepaald dat de bevoegde autoriteit van de lidstaat verantwoordelijk is voor de handhaving van de verordening. Met betrekking tot de in deze regeling strafbaar gestelde feiten berust de handhaving op grond van artikel 11.1, eerste lid, onder a, van de Wet luchtvaart bij de politie.

Met de onderhavige regeling worden op grond van artikel 1.6 van de Wet luchtvaart een aantal artikelen aan de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid toegevoegd, waarvan overtreding strafbaar is gesteld. Allereerst worden overtredingen van de eisen die gelden voor de open, specifieke en gecertificeerde categorie strafbaar gesteld. Hierdoor kan strafrechtelijk worden opgetreden tegen bijvoorbeeld een operator die in de open categorie een vlucht uitvoert hoger dan 120 meter boven het dichtstbijzijnde aardoppervlak of tegen een operator in de specifieke categorie die een vlucht uitvoert zonder in bezit te zijn van een geldige exploitatievergunning.

Daarnaast wordt met de onderhavige regeling bepaald dat een operator een overtreding begaat wanneer hij zichzelf of zijn onbemand luchtvaartuig niet in Nederland inschrijft in het register, terwijl hij daar op grond van artikel 14, vijfde, zesde of zevende lid, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 wel toe verplicht is. Ook het niet aanbrengen van het registratienummer dat wordt ontvangen na inschrijving in het register op een onbemand luchtvaartuig wordt strafbaar gesteld.

Tenslotte wordt het overtreden van het bepaalde in UAS.OPEN.060, tweede lid, onder a en UAS.SPEC.060, eerste lid, onder a, namelijk het verbod om onder invloed van psychoactieve stoffen of alcohol een vlucht uit te voeren, aangewezen als misdrijf.

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

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

3.6 Vluchten in de CTR en in de omgeving van vitale objecten

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

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

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

4. Verhouding tot nationale regelgeving

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

5. Administratieve lasten en nalevingskosten

Uit de onderhavige regeling vloeien inhoudelijke nalevingskosten voort. Deze kosten hebben allereerst betrekking op de aanvraag en de wijziging van producten als bedoeld in uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947. Voor de precieze kosten van deze producten wordt verwezen naar artikel 13, onder B, van de onderhavige regeling.

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

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

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

De kosten die zijn verschuldigd bij inschrijving en jaarlijkse herinschrijving in het exploitantenregister van de RDW bedragen respectievelijk € 21,- en € 11,-.

(PM advies ATR)

6. Uitvoering en handhaving

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

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

7. Internetconsultatie

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

8. Inwerkingtreding

Op grond van het kabinetsbeleid inzake vaste verandermomenten (verder: VVMsysteem) treden ministeriële regelingen in werking met ingang van 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. In dit geval wordt op grond van artikel 4.17, vijfde lid, onder d, van de

Aanwijzingen voor de regelgeving (implementatie van EUrechtshandelingen) afgeweken van het VVM-systeem.

Artikelsgewijze toelichting Artikel 2. Aanwijzing onbemande luchtvaartuigen

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

Artikel 3. Minimum vlieghoogte

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

Artikel 5. Vlieghoogte

Met artikel 5, eerste lid, is bepaald dat piloten op afstand in de open categorie geen vluchten mogen uitvoeren hoger dan 120 meter boven het dichtstbijzijnde aardoppervlak. Hiermee wordt aangesloten bij de regels die op basis van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 in de open categorie gelden. Gekozen is om deze regel ook op te nemen als luchtverkeersregel. Hiertoe is besloten omdat dit de handhaving vergemakkelijkt aangezien uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 zich primair richt tot de exploitant van het onbemande luchtvaartuig, en de luchtverkeersregel zich richt tot de piloot.

Met artikel 6, tweede lid, wordt in aansluiting bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947, vastgesteld dat van de maximale vlieghoogte kan worden afgeweken wanneer de vlucht wordt uitgevoerd binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel, indien hiervoor toestemming is gegeven door de beheerder van het obstakel. De maximale vlieghoogte kan hierbij worden verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel.

Artikel 6. Afstand tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken

In de Regeling modelvliegen en de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen waren voor onbemande luchtvaartuigen afstandseisen opgenomen met betrekking tot onder andere spoorlijnen, in gebruik zijnde wegen en kunstwerken. Met de onderhavige regeling worden deze bepalingen omwille van de veiligheid overgenomen. Hierbij is het

onderscheid tussen onbemande luchtvaartuigen in de categorie 'helikopters' (*rotorcraft*) en de categorie 'vliegtuigen' (*fixed-wing aircraft*) in stand gehouden. Hiertoe is besloten omdat onbemande luchtvaartuigen in de categorie 'vliegtuigen' bij het verlies van controle over het toestel gemiddeld langer blijven doorzweven. Het wordt dan ook passend geacht om voor deze categorie onbemande luchtvaartuigen een grote afstand tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken te bewaren.

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

Artikel 7. Beperkingen luchtverkeer binnen plaatselijke civiele en militaire luchtverkeersleidingsgebieden

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

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

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

Artikel 9. Inschrijving exploitantenregister

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

Artikel 10. Wijziging van de Regeling modelvliegen

Met artikel 10 van de onderhavige regeling worden enkele wijzigingen aangebracht in de Regeling modelvliegen. Allereerst wordt met het eerste lid de uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 toegevoegd aan de begripsomschrijvingen. Daarnaast wordt verduidelijkt dat de Regeling na 31 december 2020 enkel nog van toepassing is op

vluchten die worden uitgevoerd in het verband van een modelluchtvaartclub of –vereniging, als bedoeld in artikel 2, onder 10, van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 21, derde lid, van deze uitvoeringsverordening. Tenslotte wordt het met de wijziging van artikel 2 van de Regeling modelvliegen mogelijk gemaakt vluchten om FPV-vluchten (*First Person View*) uit te voeren in het verband van een modelluchtvaartclub of –vereniging.

Artikel 11. Wijziging van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen

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

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

Artikel 12. Wijziging van de Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001

Met onderdeel A van artikel 12 worden allereerst enkele begripsomschrijvingen toegevoegd. Onderdeel B voegt artikel 13, vijfde lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart toe als grondslag voor de te wijzigen regeling. In dit artikel is bepaald dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (verder: minister) bij ministeriële regeling nadere regels kan stellen met betrekking tot het erkennen van de entiteiten die verantwoordelijk zijn voor opleiding en examinering. Met de onderdelen C en F van artikel 12 worden wijzigingen aangebracht die noodzakelijk zijn om over te kunnen gaan tot erkenning van de entiteiten. Met onderdeel D van artikel 12 worden erkende entiteiten toegevoegd aan de opsomming van instellingen die bij wijzigingen met betrekking tot bij de aanvraag tot goedkeuring, registratie of erkenning aan de minister geleverde informatie, terstond hiervan de minister op de hoogte moeten brengen. Met onderdeel G wordt tenslotte een bijlage toegevoegd die de criteria bevat aan de hand waarvan de entiteiten kunnen worden erkend.

Artikel 13. Wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008 In uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 wordt een aantal door de bevoegde autoriteit te leveren producten met betrekking tot het gebruik van onbemande luchtvaartuigen geïntroduceerd. Met de wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008 worden deze producten inclusief tarief aan de regeling toegevoegd. De nieuwe verordeningen bieden nog wel ruimte voor het gebruik van nationale regels, met name daar waar het gaat om vaardigheidsbewijzen van vliegers en het erkennen van opleidingsinstanties en daar waar het gaat om onbemande luchtvaartuigen die worden ingezet voor activiteiten die vallen onder het bereik van artikel 2, derde lid, van basisverordening (EU) nr. 2018/1139. Die regels en tarieven kunnen dan ook in stand blijven.

Artikel 14. Wijziging van de Regeling uitvoering en handhaving luchtvaartveiligheid
Op grond van artikel 1.6 van de Wet luchtvaart is het verboden in strijd te handelen met bij ministeriële regeling aangewezen voorschriften van hetgeen bij of krachtens de basisverordening is bepaald.

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

Artikel 15. Overgangsrecht

In artikel 21 van uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 is bepaald dat nationaal afgegeven vergunningen, vaardigheidslicenties en gelijkwaardige documenten geldig blijven tot 1 januari 2022 en voor die tijd moeten worden omgezet overeenkomstig de bepalingen in de verordening. Dit geldt ook voor alle documenten die vanaf 31 december 2020, maar vóór 1 januari 2022 volgens het nationale recht zijn afgegeven. Om dit mogelijk te maken, wordt in artikel 15 bepaald dat de paragrafen 1, 2, 3 en 4 van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen zoals deze luiden voorafgaande aan de inwerkingtreding van de onderhavige regeling, van toepassing blijven op de behandeling van de aanvraag van een ROC, een RPA-L en/of een speciaal-BvL, indien deze aanvraag vóór 31 december 2020 is ingediend. Dit is noodzakelijk om te verzekeren dat bestaande aanvragen volgens de nationale procedure kunnen worden afgehandeld. Met het tweede lid van artikel 16 wordt aangegeven dat operators die beschikken over een ROC of ROC-light hun vluchten moeten blijven uitvoeren conform de regels van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga