



## **Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 4 oktober 2017, nr. IENM/BSK-2017/232479, tot wijziging van de Regeling op afstand bestuurd vluchtvaartuigen in verband met het verruimen van de mogelijkheden voor gecertificeerd drone gebruik**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 4 van het Besluit luchtverkeer 2014 en artikel 4, tweede lid, en 7, eerste lid, van het Besluit vluchttuigvoering;

BESLUIT:

### **ARTIKEL I**

De Regeling op afstand bestuurd vluchtvaartuigen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 10, vierde en vijfde lid, vervallen.

B

Artikel 10a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

- a. In onderdeel a wordt 'maximaal 100 meter' vervangen door: maximaal 100 meter horizontaal.
- b. In onderdeel b wordt 'een gebied' vervangen door: het deel van het luchtruim.
- c. In onderdeel c wordt 'in andere dan de in onderdeel b bedoelde gebieden' vervangen door 'in ander dan het in onderdeel b bedoelde deel van het luchtruim' en vervalt aan het slot 'en'.
- d. Onder verlettering van onderdeel d tot onderdeel e, wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:
  - d. de vlucht wordt uitgevoerd tot een afstand van minimaal 50 meter horizontaal van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, in gebruik zijnde autosnelwegen en autowegen, in gebruik zijnde wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt, spoorlijnen, vaartuigen en voertuigen; en.

2. In het derde lid wordt 'Artikel 10, tweede tot en met vierde lid' vervangen door: Artikel 10, tweede en derde lid.

C

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt 'met een RPA' vervangen door: met een RPA waarvan de totale massa meer dan 25 kg bedraagt,.
2. Onder verlettering van het tweede tot en met vierde lid tot derde tot en met vijfde lid, wordt een lid ingevoegd, luidende:
  2. Het is verboden een VFR-vlucht uit te voeren met een RPA waarvan de totale massa ten hoogste 25 kg bedraagt, binnen een afstand horizontaal van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, in gebruik zijnde autosnelwegen en autowegen, in gebruik zijnde wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt, spoorlijnen, voertuigen en vaartuigen:
    - 1° van 25 meter, indien het een RPA in de categorie helikopters (H) betreft; en



2° van 50 meter, indien het een RPA in de categorie vliegtuigen (A) of een andere categorie dan helikopters of vliegtuigen (OA) betreft.

3. In het derde lid (nieuw) en vierde lid (nieuw) wordt 'met een RPA' vervangen door: met een RPA waarvan de totale massa meer dan 25 kg bedraagt.

4. In het vijfde lid (nieuw) wordt 'bedoeld in het eerste en derde lid' vervangen door 'bedoeld in het eerste, tweede en vierde lid'.

#### D

Artikel 15aa wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de aanhef wordt 'is het verboden' vervangen door: is het in afwijking van de artikelen 13, 14, eerste lid, en 15, eerste en derde lid, verboden.

b. In onderdeel a wordt '100 meter' vervangen door: 100 meter horizontaal.

c. In onderdeel b wordt 'een gebied' vervangen door 'het deel van het luchtruim' en vervalt aan het slot 'en'.

d. In onderdeel c wordt 'in andere dan de in onderdeel b bedoelde gebieden' vervangen door: in ander dan het in onderdeel b bedoelde deel van het luchtruim.

e. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma, worden twee onderdelen toegevoegd, luidende:

- d. binnen een afstand van 50 meter horizontaal van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing of kunstwerken, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, in gebruik zijnde autosnelwegen en autowegen, in gebruik zijnde wegen waar een maximale snelheid van 80 kilometer per uur geldt, spoorlijnen, vaartuigen en voertuigen; en
- e. in ander luchtruim dan luchtruim met klasse G.

2. Het tweede lid vervalt.

3. Het derde lid wordt vernummerd tot tweede lid.

#### E

Aan artikel 16 worden twee leden lid toegevoegd, luidende:

3. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, geldt niet voor vluchten in Eelde CTR die worden uitgevoerd ten behoeve van experimenten met betrekking tot de integratie van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in gecontroleerd luchtruim.
4. Onverminderd het eerste lid, geldt het verbod, bedoeld in het tweede lid, niet voor vluchten die worden uitgevoerd voor het verrichten van luchtwerk met betrekking tot obstakels gelegen in Maastricht CTR, Eelde CTR en Rotterdam CTR binnen een straal van 25 meter rond deze obstakels en tot maximaal 5 meter boven het hoogste punt van deze obstakels.

#### F

Bijlage 6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde bolletje, zesde subbolletje, komt te luiden:

- om uiterlijk 24 uur voor de vlucht een NOTAM als bedoeld in artikel 1 van de Regeling burgerluchtvaartinlichtingen te publiceren, waarin de operatie met het RPA bekend wordt gemaakt bij de AIS-unit Schiphol of de AIS-unit AOCs Nieuw Milligen, bedoeld in artikel 1 van de Regeling burgerluchtvaartinlichtingen, indien het vluchten betreft die plaatsvinden boven een hoogte van 40 meter binnen luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door civiele of militaire luchtvaartuigen;.

2. In het zesde bolletje wordt 'zoals NOTAMS' vervangen door: zoals NOTAMS, indien aan de orde,.



---

## ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma*



## TOELICHTING

### Algemeen

#### 1. Inleiding

Drones bieden vele innovatieve toepassingsmogelijkheden om sneller, beter, veiliger en efficiënter te kunnen werken. Het kabinet wil ruimte geven aan deze toepassingsmogelijkheden voor beroepsmatig gebruik van drones. Daarbij moet een geïntegreerde belangenafweging plaatsvinden, waarbij zowel economische en maatschappelijke kansen worden betrokken als veiligheids- en privacybelangen. Het kabinet heeft daarbij een aantal potentieel kansrijke domeinen bepaald, zoals bewaken en beveiligen (bijvoorbeeld bedrijfs- en industrieterreinen) en infrastructuur (bijvoorbeeld inspectie van kunstwerken en technische installaties)<sup>1</sup>. De onderhavige regeling is een vervolg op het voornemen van het kabinet de toepassingsmogelijkheden van beroepsmatig gebruik van drones te verruimen.

#### 2. Hoofdpijnen van de regeling

##### *Verruiming afstand tot aaneengesloten bebouwing, mensenmenigten en wegen*

De regelgeving bevatte de verplichting bij het uitvoeren van beroepsmatige operaties met drones een afstand tot mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing en wegen aan te houden van 150 meter. Ten opzichte van industrie- en havengebieden en vaartuigen, voertuigen, kunstwerken en spoorlijnen gold een afstandseis van 50 meter. Deze afstandseisen werkten belemmerend. Zo was bijvoorbeeld het verrichten van luchtwerk met betrekking tot bebouwing niet altijd mogelijk, omdat daarmee de afstand ten opzichte van andere bebouwing dan wel wegen of spoorlijnen in de omgeving niet kon worden nagekomen. Na bestudering van de opgedane operationele ervaringen met beroepsmatig gebruik van drones onder de huidige regelgeving in de afgelopen jaren is geconstateerd dat genoemde afstandseis onnodig stringent is. Indien operaties worden uitgevoerd door gecertificeerde drone operators, die gebruik maken van gekeurde drones tot en met 25 kg in de categorie helikopters (voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid) en professionele piloten (in het bezit van een bewijs van bevoegdheid), garandeert een afstand van 25 meter een adequaat veiligheidsniveau. Indien het drones betreft in de categorie vliegtuigen dan wel een andere categorie dan helikopters of vliegtuigen garandeert een afstand van 50 meter een adequaat veiligheidsniveau. Om die reden wordt met de onderhavige regeling de voor beroepsmatig gebruik van drones geldende afstandseis versoepeld voor drones tot en met 25 kg, waarmee een onnodige belemmering voor beroepsmatig gebruik van drones wordt weggenomen.

##### *Verruiming toepassingsmogelijkheden in de CTR.*

Daarnaast worden met de onderhavige regeling de mogelijkheden verruimd om beroepsmatige operaties uit te voeren binnen de CTR (het gecontroleerde luchtruim rond luchthavens). Op grond van de tot nu toe geldende regeling waren operaties met drones alleen toegestaan in de buitenste ring van de CTR tot een maximale hoogte van 45 meter. Deze regelgeving verhinderde de inspecties met drones in de buitenste ring van de CTR boven 45 meter, terwijl in bepaalde delen van CTR's zich juist veel industrie bevindt, waarvoor de inspecties met drones grote voordelen biedt. Deze operaties in de buitenste ring van Maastricht CTR, Eelde CTR en Rotterdam CTR boven de 45 meter kunnen veilig worden uitgevoerd door gecertificeerde drone operators, die gebruik maken van gekeurde toestellen (voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid) en professionele piloten (in het bezit van een bewijs van bevoegdheid). Daarbij is ook van belang dat op grond van de SERA-verordening<sup>2</sup> voorafgaand aan de vlucht een vliegplan moet worden ingediend, tweezijdig radiocontact verplicht is en een klaring moet worden gekregen van de luchtverkeersleiding. Om deze reden worden met de onderhavige regeling genoemde operaties mogelijk gemaakt. De verruiming van de mogelijkheid voor operaties in de CTR heeft geen betrekking op Schiphol CTR. Vooralsnog worden operaties daar in verband met de drukte in dat luchtruim niet haalbaar geacht. Ditzelfde geldt voor operaties in het boven Nederlands grondgebied gelegen deel van de Niederrhein CTR. Hoewel het hier Nederlands luchtruim betreft, is de Duitse luchtverkeersdienstverlener verantwoordelijk voor het beheer hiervan. Over de gebruiksmogelijkheden in deze CTR zullen op een later moment nadere afspraken gemaakt worden. Als daar dan aanleiding toe is, zal de regelgeving dienovereenkomstig worden aangepast.

<sup>1</sup> Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Ministers van Veiligheid en Justitie, van Economische Zaken en van Defensie aan de Tweede Kamer van 29 september 2016 (TK 2016/17, 30 806, nr. 36).

<sup>2</sup> Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281).



Verder voorziet de onderhavige regeling in de wens om in de gehele CTR Eelde vluchten uit te voeren waarbij geëxperimenteerd kan worden met de integratie van op afstand bestuurd luchtvaartuigen met bemande luchtvaart in gecontroleerd luchtruim. Het betreft hier experimenten die noodzakelijkerwijs binnen gecontroleerd luchtruim plaats moeten vinden en bijdragen aan de integratie van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het bemande luchtvaartstelsel. Dit is nodig om deze gewenste integratie in de toekomst, op een luchthaven die zich hier qua aard en omvang voor leent, mogelijk te maken. Ook hier geldt de eis dat deze operaties worden uitgevoerd door gecertificeerde drone operators, die gebruik maken van gekeurde drones en professionele piloten. En ook deze operaties moeten voldoen aan de SERA-verordening.

### *Afschaffing meldplichten*

Tot slot behelst de onderhavige regeling de afschaffing van de verplichting 48 uur voorafgaand aan de vlucht een *Notice to Airmen* (NOTAM) te publiceren en de verplichting 24 uur voorafgaand aan de vlucht het voornemen daartoe te melden aan de Minister van Infrastructuur en Milieu en de burgemeester van de betrokken gemeente. Deze verplichtingen golden nog slechts voor beroepsmatig gebruik van drones anders dan onder de regelgeving voor minidrones. Het betreft hier een klein deel van het totale aantal drones. De publicatie van de NOTAM wordt niet langer verplicht gesteld omdat is gebleken dat deze niet praktisch is. Met de afschaffing wordt invulling gegeven aan een brede wens binnen de drones sector. Met een verplichte publicatie van de NOTAM is het voor een operator moeilijk om snel in te kunnen spelen op een commerciële opdracht. Daarnaast wordt het NOTAM-systeem onnodig vervuild als er aanvragen binnenkomen voor vluchten die op de bedoelde dag niet uitgevoerd worden als gevolg van bijvoorbeeld weersomstandigheden. Ten behoeve van de veiligheid voor laagvliegoperaties is er voor gekozen de NOTAM-verplichting in stand te houden voor vluchten hoger dan 40 meter in luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door civiele of militaire luchtvaartuigen. De 40 meter grens is afkomstig uit regelgeving voor de zogenoemde minidrones, op grond waarvan tot maximaal 40 meter hoog mag worden gevlogen in dit luchtruim indien een waarnemer aanwezig is. Wel wordt de termijn voor het publiceren van de NOTAM verkort van 48 uur voorafgaand aan de vlucht tot 24 uur voorafgaand aan de vlucht. Het Ministerie van Defensie heeft aangegeven dat zij voldoende tijd heeft voor de vluchtvoorbereiding, indien het 24 uur voorafgaand aan de vlucht met de drone in laagvlieggebieden hierover een NOTAM ontvangt.

De melding bij de burgemeester komt, na overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Nederlands Genootschap van Burgemeesters te vervallen. Het instrument bleek niet voldoende effectief en is om die reden een onnodige administratieve last voor de dronevlieger.

### **3. Advies en consultatie**

De Association of Dutch Certified RPAS operators (DCRO) en de Dutch Association for Remotely Piloted Aircraft Systems (DARPAS) zijn bij de totstandkoming van de regeling betrokken. Zij hebben gereageerd op het concept van de regeling. Ook is de regeling afgestemd met het Ministerie van Defensie en de Luchtverkeersleiding Nederland. Daarnaast is het concept van de regeling in de periode van 19 juli tot en met 30 augustus 2017 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Er zijn in totaal 7 reacties binnengekomen, waarvan 5 openbaar. De reacties zijn hieronder omschreven. Het verslag van de internetconsultatie is te vinden op [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl).

De reacties op de verruiming voor de mogelijkheden voor gecertificeerd drone gebruik zijn positief. Daarbij is aangegeven dat deze verruiming alleen voor volwaardige ROC-houders zou moeten gelden en niet voor houders van een zogenoemd *ROC-light*, omdat alleen dan de professionaliteit en daarmee de veiligheid in het luchtruim gegarandeerd kan worden. Eén respondent heeft echter aangegeven dat de regelgeving ook voor operators met een ROC-light versoepeld zou moeten worden. In reactie hierop wijs ik erop dat uitgangspunt is dat voor beroepsmatig dronegebruik een certificaat nodig is voor het bedrijf dat de vluchten exploiteert (de operator), een certificaat nodig is met betrekking tot de drone en een bewijs van bevoegdheid voor de piloot. Hierop wordt een uitzondering gemaakt voor het gebruik van drones tot en met 4 kg, mits dit gebruik plaatsvindt onder operationele beperkingen ten aanzien van hoogte en afstand. Zoals toegelicht in de Regeling tot wijziging van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen van 30 mei 2016 (Stcrt. 2016, nr. 27757), zijn de veiligheidsrisico's alleen beheersbaar indien onder deze operationele beperkingen wordt gevlogen. Anders dan in geval van gecertificeerd dronegebruik, is niet gebleken dat een adequaat veiligheidsniveau kan worden gegarandeerd, indien deze operationele condities worden versoepeld. Verder is geadviseerd om nog duidelijker aan te geven dat de regeling alleen geldt voor gecertificeerde operators (ROC-houders). In reactie hierop merk ik op dat inderdaad van belang is dat duidelijk is dat de regeling alleen geldt voor gecertificeerde operators. Om die reden is dit in het opschrift van de onderhavige regeling vermeld. Ook in de communicatie over de regeling zal hier expliciet op worden gewezen.

De Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers heeft aangegeven in de met deze regeling geregelde



verspoeling van de luchtverkeersregels geen gevaren te zien voor de vliegveiligheid ten opzichte van het bemande luchtverkeer. Daarbij heeft zij wel aangegeven te twijfelen aan de gekozen algemene afstand van 25 meter, indien de operatie wordt uitgevoerd met een zogenoemde fixed wing drone. Naar aanleiding hiervan, en met inachtneming ook van opmerkingen die door DCRO en DARPAS namens de beroepsmatige dronegebruikers zelf naar aanleiding van het concept van de regeling naar voren zijn gebracht, is de afstandseis tot mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing, kunstwerken, spoorlijnen, voertuigen en vaartuigen van 25 meter beperkt tot gebruik van drones in de categorie helikopters. Gecertificeerd dronegebruik tot en met 25 kg met luchtvaartuigen die in de categorie vliegtuigen dan wel een andere categorie vallen, moeten een afstand aanhouden van 50 meter. Een respondent heeft geconstateerd dat de afstand tot wegen, aaneengesloten bebouwing en mensenmenigten wordt verkleind naar 25 meter, maar dat de huidige afstandsbeperking tot kunstwerken, spoorlijnen, voer- en vaartuigen en haven- en industriegebieden ongewijzigd blijft op 50 meter. Hij vraagt om uitleg hierover. In reactie hierop merk ik allereerst op dat de bepaling dat vluchten mogen worden uitgevoerd tot minimaal 50 meter horizontaal van industrie- en havengebieden (voorheen neergelegd in artikel 15, tweede lid, en met deze wijziging neergelegd in artikel 15, derde lid) een afwijking betreft van de afstandseis van 150 meter die geldt voor drones van meer dan 25 kg. Voor drones tot en met 25 kilo geldt een afstandseis tot aaneengesloten bebouwing van 25 meter. Zoals aangegeven, geldt deze eis alleen voor drones tot en met 25 kg in de categorie helikopters. Voor andere categorieën drones tot en met 25 kg geldt de afstandseis van 50 meter. Er is geen sprake van een afwijking van deze afstandseis.

Ten opzichte van industrie- en havengebieden geldt voor drones tot en met 25 kg enkel een afstands-eis als het gebieden met aaneengesloten bebouwing dan wel kunstwerken betreft. Verder is de bedoeling dat de afstandseis van maximaal 25 meter (helikopters) respectievelijk 50 meter (vliegtuigen en andere categorieën) ook gaat gelden ten opzichte van kunstwerken, spoorlijnen, voertuigen en vaartuigen. Dit is echter in het oorspronkelijke concept van de regeling niet goed geregeld en wordt naar aanleiding van de internetconsultatie aangepast. Uit het nieuwe artikel 15, tweede lid, blijkt thans dat de afstandseis van 25 meter respectievelijk 50 meter ook geldt ten aanzien van kunstwerken, voertuigen, vaartuigen en spoorlijnen.

Eerder is ook een concept van de Regeling tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens, de Regeling modelvliegen en de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het kader van internetconsultatie gepubliceerd (van 1 mei tot en met 29 mei 2017). Eén respondent heeft voorgesteld om de bepalingen in deze regeling, waarmee de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen wordt gewijzigd, in de onderhavige regeling op te nemen. Omdat het hier ook bepalingen betreft waarmee de mogelijkheden voor gecertificeerd dronegebruik worden verruimd (afschaffing van de NOTAM-verplichting voor gecertificeerd dronegebruik), heb ik dit voorstel opgevolgd. De bepalingen zijn opgenomen in artikel I, onderdeel F. De wijziging van artikel 15aa, derde lid, van de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen blijft echter onderdeel uitmaken van de regeling die eerder in het kader van internetconsultatie is geconsulteerd, omdat deze wijziging onlosmakelijk samenhangt met de wijziging van de Regeling modelvliegen. Verder merk ik desgevraagd op dat de Regeling tot wijziging van onder andere de Regeling modelvliegen en de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen naar verwachting, rekening houdend met het systeem van vaste verandermomenten, op 1 januari 2018 in werking zal treden.

Een respondent heeft gevraagd hoe voorkomen gaat worden dat drones gebruik worden voor terroristische aanslagen. De onderhavige regeling heeft niet als doel om terroristische aanslagen te voorkomen. In mijn brief aan de Tweede Kamer van 29 juni 2017 in het kader van het schriftelijk overleg naar aanleiding van eerdergenoemd concept van de Regeling tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens, de Regeling modelvliegen en de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen (TK 2016/17, 30 806, nr. 41) ben ik nader op dit punt ingegaan.

#### **4. Lasten voor burgers**

De onderhavige regeling betreft een wijziging van de luchtverkeersregels voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen. De wijziging van de luchtverkeersregels brengt geen verandering in de administratieve lasten of de nalevingskosten mee.

Wel zal de wijziging van de luchtverkeersregels er in sommige gevallen toe leiden dat het RPAS operator certificate moeten worden aangepast, omdat de luchtverkeersregels hierin zijn opgenomen. Omdat het hier in beginsel een ambtshalve wijziging zal betreffen, vloeien hier geen administratieve lasten uit voort.

#### **5. Uitvoering en handhaving**

Het toezicht op de naleving van de luchtverkeersregels, die met de onderhavige regeling worden gewijzigd, berust bij de ambtenaren van de Inspectie Leefomgeving en Transport en bij de in artikel 141 van het wetboek van Strafvordering bedoelde ambtenaren. Krachtens artikel 11.9 van de Wet



luchtvaart in samenhang met artikel 33 van het Besluit luchtverkeer 2014 zijn overtredingen van deze voorschriften strafbaar gesteld.

## **6. Inwerkingtreding**

De regeling heeft uitsluitend gevolgen voor een specifieke doelgroep, te weten de beroepsmatige gebruiker van drones die specifieke operaties wil uitvoeren in de CTR dan wel luchtwerk wil verrichten met betrekking tot gebouwen, kunstwerken, wegen, voer- en vaartuigen. Gelet op de aanmerkelijke voordelen die het voor deze doelgroep oplevert als de regeling op zo kort mogelijke termijn in werking treedt, wordt gebruik gemaakt van de uitzondering op de systematiek van de vaste verandermomenten, genoemd in aanwijzing 174, vierde lid, aanhef en onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

## **Artikelsgewijs**

### ***Artikel I, onderdelen A en F***

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

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

De verplichting een NOTAM te publiceren volgde uit bijlage 6 bij de regeling. Op grond van deze bijlage moest het handboek, waarover de exploitant van vluchten met op afstand bestuurd luchtvaartuigen moet beschikken, een duidelijke beschrijving bevatten van de procedure om 48 uur voorafgaand aan de vlucht een NOTAM te publiceren. Het desbetreffende bolletje, waarin dit was geregeld, is met artikel I, onderdeel F aangepast, zodat de NOTAM-verplichting enkel nog geldt voor vluchten hoger dan 40 meter in luchtruim waarin laag mag worden gevlogen door militaire of civiele luchtvaartuigen. Daarbij is verder, zoals aangegeven in het algemeen deel van deze toelichting, de termijn van 48 uur ingekort tot 24 uur. Het betreft hier enkel vluchten door gecertificeerde drone operators. Beroepsmatige gebruikers van drones onder de minidroneregeling mogen immers in deze zogenoemde laagvlieggebieden niet hoger dan 40 meter vliegen.

### ***Artikel I, onderdelen B en D***

De afstandseis voor drones tot en met 4 kg die vliegen onder striktere operationele condities (de zogenoemde minidrones) was, in het oude artikel 15aa, tweede lid, van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen geformuleerd als een toestemming om dichterbij te vliegen dan ander beroepsmatig (gecertificeerd) gebruik. Omdat als gevolg van de onderhavige regeling de afstandseis voor gecertificeerd dronegebruik tot en met 25 kg soepeler wordt dan de afstandseis van 50 meter voor zogenoemde minidrones (50 meter) dan wel gelijk wordt aan laatstgenoemde afstandseis, moet ook de formulering van de bepalingen met betrekking tot deze minidrones worden aangepast. Met de onderhavige regeling wordt de afstandseis van 50 meter nu opgenomen in artikel 15aa, eerste lid, van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen, bij de overige eisen die gelden, indien wordt gevlogen onder de minidroneregeling. Voor de volledigheid wordt hier ook het verbod opgenomen te vliegen anders dan in klasse G. Dit verbod is niet nieuw. Het verbod volgde reeds uit artikel 10a, eerste lid. Deze wijzigingen zijn louter van wetstechnische aard. Inhoudelijk verandert er niets aan de eisen voor minidrones.

### ***Artikel I, onderdeel C***

Zoals aangegeven in het algemeen deel van de toelichting, wordt met deze regeling de minimale afstand die bij beroepsmatig gebruik van een drone tot en met 25 kg moet worden aangehouden (150 meter), verkleind tot 25 meter (in geval van helikopters) respectievelijk 50 meter (in geval van vliegtuigen of drones in een andere categorie). Dit wordt gedaan door artikel 15, eerste lid, waarin de afstandseis van 150 meter is neergelegd, te beperken tot drones van meer dan 25 kg, en een nieuw tweede lid in het leven te roepen, waarin deze afstandseis van maximaal 25 meter respectievelijk 50 meter wordt neergelegd die drones tot en met 25 kg in acht moeten nemen ten opzichte van in gebruik zijnde wegen, mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing en kunstwerken, voertuigen, vaartuigen en spoorlijnen. Met de in het nieuwe artikel 15, tweede lid, genoemde categorieën drones is aangeslo-



---

ten bij de categorieën, genoemd in artikel 2, tweede lid, onder d, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart. De afstandseis van 25 meter respectievelijk 50 meter geldt ook ten aanzien van industrie- en havengebieden voor zover het hier aaneengesloten bebouwing, dan wel kunstwerken betreft.

**Artikel I, onderdeel E**

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze toelichting, worden met de onderhavige regeling de mogelijkheden voor beroepsmatig gebruik van drones in de CTR verruimd. Dit wordt gedaan door de toevoeging van twee leden aan artikel 16 van de Regeling op afstand bestuurd vliegtuigen. Het toegevoegde derde lid bevat een inperking van het in het eerste lid opgenomen verbod te vliegen in Eelde CTR voor zover het experimenten betreft met betrekking tot de integratie van RPA's in het gecontroleerde luchtruim. Het nieuwe vierde lid bevat de inperking van het in het tweede lid neergelegde verbod te vliegen hoger dan 45 meter voor zover het luchtwerk betreft met betrekking tot obstakels die zijn gelegen in de buitenste ring van Maastricht CTR, Eelde CTR en Rotterdam CTR.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma*