

# Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

## Regeling Zonering Onbemande Luchtvaartuigen in de CTR

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft in dit verslag een inhoudelijke reactie.

## Algemene informatie over de internetconsultatie

### In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bereidt een wijziging voor van de Regeling zonering onbemande luchtvaartuigen, de Regeling onbemande luchtvaartuigen en de Regeling luchtverkeersdienstverlening. Ten eerste gebeurt dit in verband met de zonering van de plaatselijke luchtverkeersdienstverleningsgebieden (control zone, CTR). Ten tweede vanwege de vaststelling van voorwaarden voor de toegang van onbemande luchtvaartuigen tot deze zones. Deze wijziging heeft betrekking tot de plaatselijke CTR's van de civiele luchthavens Schiphol, Lelystad, Eelde, Maastricht en Rotterdam. Ook worden de militaire luchtverkeersdienstverleningsgebieden opgenomen in de regeling zonering onbemande luchtvaartuigen.

### Voor wie is dit belangrijk?

- Luchtverkeersleiding Nederland;
- Drone-operatoren;
- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT);
- Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA);
- Vijf civiele luchthavens: Schiphol, Lelystad, Eelde, Maastricht en Rotterdam;
- Beroepsluchtvaart (General Aviation (GA));
- Overheidsinstanties;
- Inwoners die binnen de gebiedsgrenzen van de CTR wonen;
- Belangenorganisaties.

## **Wat is het doel?**

Het doel van de regeling is om een ruimere inzet van onbemande luchtvaartuigen binnen de plaatselijke luchtverkeersdienstverleningsgebieden mogelijk te maken. Hierbij moet de huidige luchtvaartveiligheid behouden blijven en de werklast van de luchtverkeersdienstverlener afnemen.

## **Reacties op hoofdlijnen**

### **Indieners**

Van 20 december 2024 tot en met 31 januari 2025 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 88 reacties ingediend, hiervan zijn er 83 openbaar.

Indieners zijn:

- Particulieren: 47 reacties (ca 53,4% van de reacties);
- Bedrijfsleven en branche: 23 reacties (ca 26,1% van de reacties);
- (Lokale) overheden: 13 reacties (ca 14,8% van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties: 5 reacties (ca 5,7% van de reacties).

### **Algemeen beeld van de reacties**

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie geven aan dat de positieve impact als gevolg van deze wijziging door het overgrote deel van de reacties wordt onderschreven. Hierbij worden de uitbreiding van mogelijkheden voor onbemande luchtvaartuigen benadrukt. Tegelijkertijd uiten indieners zorgen over mogelijke effecten op de veiligheid in het lagere luchtruim, impact op privacy en geluidsoverlast en benoemden ze toezicht en handhaving als een van de belangrijkste aandachtspunten. Het sentiment van de reacties is grotendeels positief en constructief.

De opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Positieve reactie op de regeling;
- Impact op de leefomgeving;
- Impact op de veiligheid in het (lagere) luchtruim;
- Toezicht en handhaving;
- Informatievoorziening en communicatie;
- Militaire CTR's;
- Veiligheidsmodel en toegangsvoorwaarden zones;
- Definitie a-typisch luchtruim;
- Beyond Visual Line Of Sight ontwikkelingen;
- Aanvullingen en suggesties.

### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

Door het toepassen van zoneringsgebieden voor onbemande luchtvaartuigen in de CTR worden gebieden aangewezen waar voorwaarden gesteld worden voor drones. Voor een aantal gebieden wordt het mogelijk om operaties uit te voeren zonder in contact te staan met de luchtverkeersleider voor zowel de categorie specifiek als open. Hiermee wordt de werklast voor de luchtverkeersleider verlaagd en de mogelijke inzet van onbemande luchtvaartuigen gestimuleerd.

Voor de onbemande luchtvaart zijn zowel de EU-regelgeving, de techniek, het gebruik, de handhaving en de omgeving in beweging. Al deze onderdelen zijn verbonden aan de wijziging van deze regeling en vragen aandacht bij de invoering hiervan. Er is een onderscheid te maken in thema's die direct gekoppeld zijn aan deze lokale wijziging binnen de CTR of thema's die landelijke opvolging vragen.

Er zijn veel positieve reacties ontvangen op het gebruik en de toepassing van onbemande luchtvaartuigen in de CTR. De uitgevoerde veiligheidsstudie toont aan dat de kans op incidenten met dit ontwerp minimaal is. IenW verwerkt dit ontwerp in de zonerings- en evalueert de werking hiervan. Op grond van artikel 15 van de Europese Uitvoeringsverordening 2019/947 worden, op basis van (luchtvaart)veiligheid, zones aangewezen. Het inladen van de databestanden, die deze geografische zones vastleggen in het systeem, zijn verplicht gesteld voor onbemande luchtvaartuigen in de voorgeschreven Cx klasse.

Door de gemeenten en provincies wordt wisselend gereageerd op het voorstel. Het voorstel wordt enerzijds positief omarmt, anderzijds worden zorgen geuit over de veiligheid van de fysieke leefomgeving, de privacy en de naleving van de regels door piloten. De wijziging in de fysieke leefomgeving, door het verwijderen van de restrictie van de civiele CTR's in bepaalde gebieden, verdient aandacht in de toelichting van de regeling. Het gaat dan om een toelichting hoe de omgeving hiermee om kan gaan. Bij structurele overlast door onbemande luchtvaartuigen bestaat de mogelijkheid tot het verzoeken van een geografische zone met beperkingen voor drones in de open categorie. Dit kan op basis van privacy, veiligheid, milieu of beveiliging. IenW heeft hiervoor het loket zonerings inggericht.

Ook worden extra risico's van de open categorie gezien die worden toegestaan in de buitenring van de CTR vanwege het huidige aantal overtredingen in de CTR. Het is in het belang van iedereen dat de piloot zich aan de regels voor de veilige vluchtuitvoering houdt en de privacy in acht neemt. Bij een overtreding in de open categorie is de politie verantwoordelijk voor de handhaving, dit onderwerp vraagt een nationale aanpak.

## **Reacties per thema**

Hieronder volgt de toelichting waarom iets is aangemerkt als hoofdthema. Vervolgens worden specifieke opmerkingen uitgelicht in subthema's, die voortkomen uit dit hoofdthema.

### **1. Positieve reactie op de regeling**

Een meerderheid van respondenten is positief over de voorgestelde wijziging, omdat het meer vrijheid en flexibiliteit geeft aan dronevliegers en professionele operators. Men verwacht ook dat dit gaat leiden tot een toename van legale vluchten en een afname van illegale vluchten. In hun reacties geven de indieners verder aan dat de wijzigingen tot substantiële vermindering van de werklust voor de luchtverkeersleiders leidt.

#### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

IenW ondersteunt de positieve reacties. Het doel van het aanwijzen van een CTR is om het luchtverkeer veilig van en naar de start- en landingsbaan te begeleiden. Onbemande luchtvaartuigen hebben een afwijkend gebruik en toepassing om een vlucht uit te voeren in dit gebied. Met de zonering beoogt IenW een ontwerp te introduceren dat recht doet aan de luchtvaartveiligheidsdoelstellingen en ruimte geeft aan de nuttige toepassingen voor onbemande luchtvaartuigen. Het verlagen van de werklust van de luchtverkeersleider is een verwachte positieve ontwikkeling. Dit effect wordt samen met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gemonitord.

### **2. Impact op de leefomgeving**

Er zijn zorgen dat de mogelijke toename van dronevluchten een negatieve impact heeft op de fysieke leefomgeving en privacy. Met name in de gebieden waar de restricties in het lage luchtruim in de CTR vervallen. De indieners uiten in hun reacties zorgen over (mogelijke) privacy schendingen, en het potentieel voor een verhoging van (klachten over) geluidsoverlast. Het ongecontroleerde gebruik van drones in woonwijken leidt naar verwachting tot meer incidenten, met name in drukke gebieden en rond gevoelige infrastructuur. Een aantal Gemeenten en Provincies uiten hun zorgen over de mogelijke gevolgen voor hun inwoners en het milieu.

#### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

Nederland kent geen algemeen verbod op het vliegen met onbemande luchtvaartuigen in stedelijk gebied. Verder stelt de Europese regelgeving strikte eisen aan de vluchtuitvoering om de veiligheid in de lucht en op de grond te waarborgen. Bij IenW zijn geen signalen bekend dat dit tot overmatige hinder of onveilige situaties leidt, ondanks dat er veelvuldig wordt gevlogen.

Verder zijn operators gebonden aan verschillende regelgeving, waaronder de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), als het om privacy gaat. Bij acute overlast kan de politie handhavend optreden om een eventuele overtreding te beëindigen.

De Europese regelgeving stelt lidstaten in staat om onbemande luchtvaart ten behoeve van veiligheid, privacy, milieu of beveiliging lokaal te weren. Hiervoor heeft IenW een loket ingericht waar een verzoek voor zonering ingediend kan worden ([Aanvraag wijziging zonering onbemande vluchten \(drones\) | Onbemande luchtvaart: drones | Luchtvaart in de toekomst](#))

### **3. Impact op de veiligheid in het (lagere) luchtruim**

De reacties benoemen een aantal mogelijke veiligheidsproblemen met betrekking tot het openstellen van delen van de CTR voor drones. Er bestaat de vrees dat ongecontroleerde dronevluchten, met name in laagvlieggebieden, risico's kunnen opleveren voor de bemande luchtvaart en dat de huidige maatregelen ontoereikend zijn. Het groeiende aantal drone activiteiten en het gebrek aan professioneel gedrag bij sommige drone-exploitanten worden gezien als bedreigingen voor de veiligheid van het luchtruim. Ook wordt aangegeven dat de regeling mogelijk extra complexiteit in het luchtruim met zich meebrengt, waarmee amateur drone-vliegers veel moeite zullen hebben. Tenslotte wordt aangehaald om in zone 3 contact op te nemen met de LVNL in plaats van de politie.

- Subthema 1: Zonering

Een aantal reacties vraagt zich af of met deze regeling drones in de open categorie opeens in de buurt kunnen vliegen van locaties zoals Helihaven Amsterdam of Natura2000 gebieden doordat deze binnen Zone 3 vallen. Belanghebbenden pleiten voor een passende zonering die het mogelijk maakt om bestaande operaties (zoals helikoptervluchten) voort te zetten zonder verhoogd risico.

#### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

Het ontwerp voor de zonering in de CTR is berust op de obstakelvrije gebieden waar in principe geen regulier bemand verkeer vliegt (uitgezonderd vrijgestelde laagvliegactiviteiten). Er zijn bufferafstanden aangehouden om de kans op een incident tussen bemand en onbemand verkeer te minimaliseren. Binnen de CTR vliegt het reguliere bemande luchtverkeer op voorgeschreven vlieghoogtes, waarmee de voorspelbaarheid groot is. Buiten de CTR kan bemand verkeer tot een hoogte van 500ft vliegen en in potentie dicht bij het onbemande luchtverkeer in de buurt komen.

De zonering is zo eenvoudig en logisch mogelijk gehouden. Alleen in zone 3 mag de open categorie onder dezelfde voorwaarden als buiten de CTR vliegen. Dit om de eenduidigheid te bewaken. Het kennisniveau en aangegeven gebrek aan professionaliteit is het gevolg van de risico gebaseerde Europese regelgeving. Een vlucht in de open categorie met de Cx klasse 0 behoeft geen opleiding, aangezien het risico met een onbemande luchtvaartuig <250 gram zeer laag is. IenW maakt zich sterk voor een zorgvuldige publiekscampagne om alle piloten van onbemande luchtvaartuigen van de vliegeregels bewust te maken.

Voor de zonering geldt dat de verschillende zoneringen over elkaar kunnen bestaan. Hierbij geldt dat de meest zware voorwaarden gevolgd moeten worden. De nieuwe zones wissen dus niet de onderliggende zonering uit en blijven zichtbaar in de openbare

zoneringskaarten. Locaties met bestaande beperkingen, zoals het Amsterdamse Havengebied en Heliport Amsterdam, zijn dan nog steeds verboden voor de open categorie.

In zone 3 wordt de politie vanwege de bekendheid met het noodnummer voor de open categorie aangewezen als eerste meldpunt. Met de politie worden werkafspraken gemaakt om een melding af te handelen.

#### **4. Toezicht en handhaving;**

Reacties benadrukken de noodzaak van effectieve detectie en monitoring van drone-activiteiten en pleiten voor meer handhaving van de regelgeving. Het huidige gebrek aan actieve opsporing en sporadische afhandeling van illegale vluchten worden als belangrijke problemen beschouwd; er is behoefte aan duidelijke regelgeving en handhaving om illegale dronevluchten tegen te gaan. Er wordt opgeroepen tot verplichte certificering voor drone-exploitanten en de uitbreiding van de handhavingcapaciteit.

- Subthema 1: Verantwoordelijke partij handhaving

Duidelijkere rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor handhaving worden voor succesvolle uitvoering van de nieuwe voorgestelde regeling van cruciaal belang geacht. Daarnaast wordt voorgesteld om tot een duidelijk aanspreekpunt te komen, bijvoorbeeld via een centrale klachtenregeling.

#### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

In Nederland is belegd wie er verantwoordelijk is voor het detecteren en handhaving op onbemande luchtvaartuigen. IenW heeft via de Werkgroep (en directeurenoverleg) Ongewenste Drone Activiteiten (WODA) alle verantwoordelijke partijen bij elkaar gebracht om deze taken en verantwoordelijkheden kracht bij te zetten. De WODA werkt vanuit de verschillende departementen actief aan het terugdringen van ongewenste drone activiteiten.

Mensen die de wet willen overtreden laten zich niet of beperkt tegenhouden door zonering. De voorgenomen zonering verkleint wel het gebied waar een vlucht met een onbemand luchtvaartuig in overtreding is. De handhaving spitst zich hierdoor toe tot de gebieden waar dit voor de luchtvaartveiligheid nodig is. Parallel zet IenW in op het detecteren en monitoren van vluchten met onbemande luchtvaartuigen. Hierdoor kunnen de wijziging van de zonering zorgvuldiger worden bijgestuurd.

#### **5. Informatievoorziening en communicatie**

Reacties geven aan dat doeltreffende communicatie en informatieverspreiding van cruciaal belang zijn voor het maatschappelijk draagvlak en een succesvolle uitvoering van de nieuwe regeling. Respondenten pleiten voor een overheids campagne om burgers en drone exploitanten te informeren over de (nieuwe) regels om conflicten te voorkomen en naleving te waarborgen. Er wordt gepleit voor een alomvattend communicatieplan en een betere coördinatie met de lokale en regionale overheden.

### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

IenW communiceert actief via de website op de Rijksoverheid en heeft eind 2024 een grootschalige online publiekscampagne gehouden. Beide zijn gericht om de bekendheid met de vliegregels onder alle (nieuwe) gebruikers onder de aandacht te krijgen. In de komende jaren blijft IenW investeren in de communicatie en participatie om gebruikers meer bekend te maken met de vliegregels. Voor deze nieuwe regelgeving wordt er samen met LVNL gecommuniceerd over de wijzigingen.

## **6. Militaire CTR's**

Indieners uiten hun teleurstelling dat de nieuwe regelgeving niet van toepassing is op militaire CTR's. Dit leidt tot aanhoudende beperkingen voor drone-exploitanten in deze gebieden. Belanghebbenden uit regio's met militaire vliegvelden, zoals Noord-Brabant en Friesland, uiten hun frustratie dat ze niet zullen profiteren van de veranderingen in de regelgeving.

### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

Militaire CTR's zijn als zone opgenomen in de regeling. Er gelden voor deze zone echter andere gebruiksregels dan voor de civiele drone zones. Door de militaire CTR ook als drone zone aan te duiden ontstaat er meer uniformiteit in deze specifieke drone regelgeving. Door het opnemen van de militaire CTR's in de Regeling zonering onbemande luchtvaartuigen worden de gebieden opgenomen in het zoneringsbestand van Nederland. Dit bestand bevat alle zones waar beperkingen aan onbemande luchtvaartuigen worden opgelegd en de voorwaarden die per zone gelden. Voorheen waren de militaire CTR's hier niet in opgenomen en was deze beperking dus niet zichtbaar in het grondstation van de piloot. Met deze wijziging worden deze zones zichtbaar in dat zoneringsbestand, dat elke piloot verplicht moet inladen in de software van het onbemande luchtvaartuig. Hiermee wordt het geo-bewustzijn van de piloot verhoogd en voorkomt dit onbedoelde luchtruimschendingen.

Het handhaven van de huidige regels voor de militaire CTR's heeft te maken met de vlieghoogte binnen de militaire CTR's voor militaire helikopters. Deze is niet beperkt tot 500 voet (150m), wat wel het geval is voor civiele CTR's. Vluchten mogen vanaf 150 voet (45m) uitgevoerd worden conform Artikel 4 van de Regeling minimum VFR-vlieghoogten en VFR-vluchten buiten de daglichtperiode voor militaire vliegtuigen en helikopters. In het geval van oefeningen mag er zelfs lager worden gevlogen. Hierdoor zou door toepassing van de zonering die geldt voor de civiele CTR de beoogde scheiding tussen bemande vluchten en drones, met de huidige beschikbare middelen, onvoldoende worden geborgd binnen de militaire CTR.

## **7. Veiligheidsmodel en toegangsvoorwaarden zones**

In de reacties worden vragen gesteld over het gehanteerde veiligheidsmodel en de specifieke toegangsvoorwaardes. Er wordt gesteld dat het verbod op dronevluchten in de open categorie binnen zone 2A een te grote en onvoldoende gemotiveerde beperking is, mede omdat de bemande luchtvaart zich normaal niet bevindt op 2-5 km van een vliegveld onder 45 meter.

Tegelijkertijd zijn er respondenten die bezorgd zijn over de veiligheid in zone 2A. Zij wijzen op het belang van het onderhouden van contact met de luchtverkeersleiding in bepaalde zones om de veiligheid te waarborgen en pleiten voor aanpassing van de regels.

Indieners ondervinden onduidelijkheid over de toepassing van artikel 3a en 3b op de verschillende categorieën. Verder geven zij aan dat artikel 4 kan leiden tot zones zonder verbod voor de open categorie. Kortom, er is behoefte aan duidelijke regels over toegangsvoorwaarden voor zones. Daarnaast is er een toelichting gewenst over de gevolgen van een zone-overgang tijdens een vlucht en de omgang met hulpdiensten die niet aan de voorwaarden voor aanmelden kunnen voldoen.

#### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

De open categorie valt onder de laag risico vluchten en hoeft daarom aan minder eisen te voldoen dan de specifieke en gecertificeerde categorie. Dit brengt een aantal beperkingen met zich mee, zoals een maximale vlieghoogte van 120 meter en de drone moet binnen het zicht van de piloot vliegen.

In zone 3 is er altijd een buffer van 500 voet tussen het commercieel verkeer. Ook heeft het uitgevoerde veiligheidsonderzoek uitgewezen dat de open categorie veilig vluchten kan uitvoeren in deze zone met behoud van de veiligheidsdoelstellingen.

In zones 1, 2A, 2B en 4 is de generieke afstand tot het bemande verkeer kleiner, waardoor het risico hoger is. De specifieke categorie moet daar in de risicobeoordeling rekening mee houden en compenserende maatregelen voorstellen om dit risico te beperken. Dit is niet mogelijk in de open categorie. Om deze reden mag deze categorie daar niet vliegen.

Bij lid 2 van artikel 3a is zone 4 niet opgenomen, aangezien het al verboden is om boven de 120 meter te vliegen in de open categorie. Het opnemen van deze beperking zou leiden tot ongewenste herhaling binnen de bestaande regelgeving.

Voor hulpdiensten, waarvoor werkzaamheden door de voorgeschreven procedure onder druk komen te staan, kunnen aanvullende procedurele afspraken worden gemaakt. Hiervoor kan de organisatie vooraf contact opnemen met de LVNL.

#### **8. Definitie atypisch luchtruim (a-typical airspace)**

Indieners geven aan dat de definitie van "atypisch luchtruim" en de wijze waarop deze van toepassing is op drone-operaties in de buurt van (of tussen) obstakels, zoals windturbines, verder moet worden verduidelijkt. Belanghebbenden zoeken duidelijke richtlijnen hoe ze door dergelijke gebieden moeten navigeren en voldoen aan de gestelde hoogtebeperkingen. Hierbij is duidelijkheid gewenst over specifieke voorwaarden bij onder andere inspecties van objecten en wat de gevolgen zijn van een overtreding.

#### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

Wij hebben gekozen om de definitie van a-typisch luchtruim te hanteren uit de door IenW gepubliceerde Beyond Visual Line of Sight (BVLOS)-brochure ([Beyond Visual Line Of Sight. Hoe zien we dat in Nederland? | Brochure | Luchtvaart in de toekomst](#)).



Een aantal respondenten vraagt zich af hoe dit in de praktijk werkt. De basisregel is dat in de gebieden 2B en 4 buiten 30 meter van een object contact opgenomen moet worden met de luchtverkeersleiding. Indien 2 objecten verder dan 60 meter uit elkaar staan zijn er 3 opties.

- (1) Twee losse vluchten plannen indien de vlieggebieden te ver uit elkaar liggen;
- (2) tussen de twee objecten lager vliegen zodat er in de zones 2a of 3 wordt gevlogen of;
- (3) de procedure volgen die in de betreffende zone 2b of 4 geldt.

Het is de verantwoordelijkheid van de operator om te zorgen dat de vlucht veilig en volgens de vergunning uitgevoerd wordt.

## **9. BVLOS (Beyond Visual Line of Sight) ontwikkelingen**

Er wordt bezorgdheid geuit over de gevolgen van de nieuwe regelgeving op de activiteiten van BVLOS. De opheffing van de beperking van de luchtverkeersleiding wordt gezien als een mogelijke belemmering voor de ontwikkeling van BVLOS-capaciteiten in Nederland. De belanghebbenden vragen oplossingen om veilige BVLOS-activiteiten te handhaven. Een aantal indieners vraagt zich af of zij dan bijvoorbeeld BVLOS kunnen vliegen met de luchtverkeersleiding als compensatie voor het luchtrisico

### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

Met voorgestelde regelgeving wordt het gebied waarvoor de luchtverkeersleiding verantwoordelijk is kleiner. In deze gebieden kan de luchtverkeersleiding niet worden gebruikt om het onbemande luchtvaartuig te begeleiden.

In de praktijk worden er zeer beperkt BVLOS vluchten uitgevoerd waarbij de luchtverkeersleiding als compensatie voor het luchtrisico wordt gebruikt. Het effect van deze regeling is daarom gering op de BVLOS mogelijkheden in de CTR. Zones 1, 2B en 4 kunnen in de toekomst nog steeds gebruikt worden met deze compensatie. Verder ziet IenW het individueel begeleiden van een onbemand luchtvaartuig als BVLOS mitigatie niet als een gewenste oplossing. In de [BVLOS brochure](#), waar de mogelijkheden voor BVLOS in Nederland geschetst worden, staan vier toekomstbestendige oplossingen beschreven waar nationaal aan gewerkt wordt.

## **10. Aanvullingen en suggesties**

Er worden meerdere suggesties gedaan voor het verbeteren van de veiligheid voor het vliegen met drones in het lagere luchtruim, zoals verplichte elektronische zichtbaarheid voor alle drones en betere integratie met digitale platforms voor vluchtcoördinatie. Er wordt ook opgeroepen tot verplichte identificatie op afstand voor alle drones, ook voor drones van minder dan 250 gram, om de handhaving en veiligheid te verbeteren.

### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

In Nederland geldt het Europese kader (2019/947) voor regelgeving omtrent onbemande luchtvaart. Individuele lidstaten kunnen en mogen niet zomaar aanvullende eisen stellen aan onbemande luchtvaartuigen of operaties.

Op dit moment zien wij ook geen aanleiding om extra veiligheidsmaatregelen in te stellen dan in dit Europese kader is voorgeschreven. Als er aanleiding is om wel extra veiligheidsmaatregelen te treffen, kunnen aanvullende maatregelen genomen kunnen worden. Dit is bijvoorbeeld het geval als er grote veranderingen ontstaan in het vluchtgedrag.

### **Overige reacties**

Een aantal reacties valt onder de categorie 'overig'. Deze reacties hebben niet direct betrekking op deze internetconsultatie of zijn lastig onder te brengen in een hoofdthema. Wel is het belangrijk dat deze signalen worden benoemd. Het gaat hierbij om de reacties die gaan over:

- De evaluatie van de RBML;
- Impact milieueffectrapportage (MER) Nationaal Programma Ruimte voor Defensie op civiele luchthavens.

### **Inhoudelijke reactie van het Ministerie:**

De omgang met de RBML is een onderwerp waarin de IenW met de provincies in een ander verband optrekken en valt buiten de wijziging van de zonering.

De impact van de MER op het NPRD is niet van toepassing op deze regeling. De regeling Zonering onbemande luchtvaartuigen is nationale regelgeving die geen (directe) impact heeft op het NPRD.

## **Vervolgproces**

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Op basis van de reacties zullen er een aantal wijzigingen in de toelichting plaatsvinden. De wijziging van de regeling zelf volgt de wijzigingsprocedure luchtruim en vliegprocedures. In deze procedure is het Plan van Aanpak voorgelegd aan de ATM-beleidseenheid en opvolgend goedgekeurd. In de volgende fase gaat de LVNL aan de slag met het Ontwerp om de regeling in de werkprocedures van de LVNL op te nemen. In dit proces zit ook een toets van de Inspectie Leefomgeving en Transport – Luchtvaartautoriteit (ILT-LVA) om te verifiëren of aan alle veiligheidsvoorwaarden voldaan is. Na afronding van het ontwerp en goedkeuring van de ILT-LVA kan de inwerkingtreding worden vastgesteld. Dit moment is voorbehouden aan vaste verandermomenten bij de LVNL. Vanwege de vele afhankelijkheden in het proces is het gehele jaar 2025 nodig om alle wijzigingen door te voeren. Zodra zicht is op een vaststelling van de wijziging wordt dit voortijdig gecommuniceerd, tenminste 2 maanden voor de inwerkingtreding. Bij de inwerkingtreding start de communicatie en publiekscampagne. IenW en LVNL trekken samen op om alle gebruikers en stakeholders te informeren over deze wijziging.