



> Retouradres Postbus 10.000 1780 CA Den Helder

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directeur Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken  
Directie Luchtvaart  
Afdeling Onbemande Luchtvaart  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

## **Kustwacht Nederland**

Rijkszee- en Marinehaven  
MPC 10A  
Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder  
[www.kustwacht.nl](http://www.kustwacht.nl)

## **Contactpersoon**

Wouter van der Hilst  
*Projectleider implementatie  
onbemande systemen*  
Kustwacht Nederland

Datum 31 januari 2025  
Onderwerp Zienswijze wijziging regeling Zonering Onbemande Luchtvaartuigen in de CTR

## **Referentie**

CZSK 2025001280

*Bij beantwoording datum en  
onderwerp vermelden.*

Geachte heer/mevrouw,

De Kustwacht staat in het algemeen neutraal tegenover aanpassingen van de regeling zonering onbemande luchtvaartuigen binnen de CTR. Kustwacht Nederland wil wel graag aandacht vragen voor staatsoperaties en het uitvoeren van SAR-vluchten, zowel bemand als onbemand. Het is van belang dat deze vluchten te allen tijde doorgang kunnen vinden en dat de veiligheid daarbij gewaarborgd blijft. De Kustwacht Nederland onderkent de wens om op meer plekken te kunnen vliegen, door meer- en minder professionele operatoren. De Kustwacht wil echter benadrukken dat de speciale status van een SAR-vlucht daarbinnen gewaarborgd blijft en ten alle tijden (veilig) doorgang kan vinden. Deconflictie, prioritering en management van het luchtruim (bij ontbreken van een volwaardige ANSP kan UTM hier mogelijk deze rol vervullen) kunnen daar een essentiële rol in vervullen, maar lijken randvoorwaardelijk voor een invulling die aan alle scenario's recht kan doen.

### Achtergrond

Op dit moment is de Kustwacht bezig met het opzetten van een operatie met onbemande systemen. In de aanloop daarop zijn we bezig met het ontwerpen van ons operatieconcept. Daarbinnen zien we dat het vliegen in het geval van *search-and-rescue* (SAR) en incidenten in het algemeen, een aantal bijzonderheden met zicht meebrengt, zoals het kunnen opereren op ad-hoc basis. Een snelle reactietijd kan daarbij letterlijk van levensbelang zijn!

Deze bijzondere operatie brengt een ander risico met zich mee. Dat betekent dat wij ons van onze kant moeten voorbereiden op aanvullende mitigerende maatregelen en er meer van onze operatie verwacht mag worden. Aan de andere kant hebben wij daarin wel enkele randvoorwaarden nodig om onze operatie mogelijk te maken.

### Aandachtspunten

Ten aanzien van de voorliggend wijzigingsvoorstel, zien wij een aantal aandachtspunten:

- Het is wenselijk (en ook randvoorwaardelijk) – in het geval van SAR of een ander incident – snel te kunnen reageren en ad-hoc te kunnen opereren.

- Een vorm van prioritering in het luchtruim – binnen voornamelijk de zones waarin geen ANSP dienstverlening is – is wenselijk. Binnen het UTM-experiment in de Rotterdamse haven wordt hiermee geëxperimenteerd.
- Het (e-)conspicuity vraagstuk speelt daarin op de achtergrond ook een rol. In het geval van een SAR of incidentgedreven vlucht is het natuurlijk mogelijk en misschien ook wenselijk om als zodanig herkenbaar te zijn. Bijvoorbeeld door een *squawk*, ADS-B of vergelijkbare uitzending. Dat kan helpen in de implementatie van het vorige punt.
- Handhaving moet een onlosmakelijk onderdeel zijn van de wijziging en is een essentieel onderdeel van alle regelgeving. Handhaving is essentieel voor het realiseren van een gelijk en eerlijk speelveld middels een redelijke pakkans voor het overtreden van regelgeving (e.g. een verantwoorde operator wordt beloond voor zijn extra inzet om *compliant* te zijn). Daarbij komt dat het niet naleven van regelgeving (zoals houden aan hoogterestructies en het geven van voorrang aan bijvoorbeeld bemande-, SAR- en HEMS-vluchten) randvoorwaardelijk is voor de vliegveiligheid van alle luchtruimgebruikers!

**Kustwacht Nederland**

**Referentie**  
CZSK 2025001280

**Datum**  
31 januari 2025

In het algemeen staan wij neutraal in de openstelling van de CTR's voor de open categorie. We begrijpen deze ontwikkeling en onderkennen het maatschappelijke belang hiervan. Wel vinden wij het van groot belang om aandacht te hebben voor speciale vluchten, zoals bijzondere staatvluchten (e.g. Politie en Defensie), als ook voor SAR en incidentgedreven vluchten, zowel voor de Kustwacht als voor andere entiteiten die vergelijkbare vluchten uitvoeren.

Wij zien uit naar uw reactie op de internetconsultatie.

Met vriendelijke groet,

Wouter van der Hilst Karrewij  
*Projectleider implementatie Onbemande Systemen – Kustwacht Nederland*