



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van (...), nr. , tot vaststelling van regels voor het uitvoeren van vluchten met onbemande luchtvaartuigen op de BES-eilanden en tot wijziging van enkele andere regelingen met betrekking tot de onbemande luchtvaart (Regeling onbemande luchtvaart BES)

(KetenID WGK013095)

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 15, derde en vierde lid, van de Luchtvaartwet BES, de artikelen 19, eerste lid, en 127b, tweede lid, van het Besluit luchtverkeer BES, artikel 8, derde lid, van het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart, artikel 2, vierde lid, van het Besluit luchtvaartuigen 2008, artikel 6, tweede lid, en 7, eerste lid, van het Besluit vluchtuitlevering;

Hoofdstuk 1. Algemeen

Artikel 1. Toepassingsbereik

Dit hoofdstuk is van toepassing op alle vluchten met onbemande luchtvaartuigen in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Artikel 2. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- AFISO: luchtvaartfunctionaris die informatie verstrekt aan piloten op en rond een ongecontroleerde luchthaven (*Aerodrome Flight Information Services Officer*);
- BVLOS: vlucht buiten het zicht van de piloot op afstand;
- bijeenkomsten van mensen: bijeenkomsten waar zoveel mensen aanwezig zijn, dat het voor deze personen niet mogelijk is uit de weg te gaan;
- exploitant: een natuurlijke persoon of rechtspersoon die vluchten uitvoert met of voornemens is vluchten uit te voeren met een of meer onbemande luchtvaartuigen;
- minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;
- niet-betrokken personen: personen die niet deelnemen aan de vluchtuitlevering met een onbemand luchtvaartuig of die niet op de hoogte zijn van de instructies en veiligheidsvoorschriften van de exploitant;
- politie: het Korps Politie Caribisch Nederland belast met de uitvoering van politietaken.

Artikel 3. Eisen aan de exploitant

1. De exploitant draagt er zorg voor dat de operatie op een veilige manier wordt uitgevoerd.
2. De exploitant beschikt over een verzekering tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor dood of letsel van derden of andere schade toegebracht aan derden.

Artikel 4. Eisen aan de piloot op afstand

1. Alvorens van start te gaan met een vluchtuitlevering draagt de piloot op afstand er zorg voor dat hij op de hoogte is van de ligging van de geografische gebieden, als bedoeld in artikel 20.

2. Indien de piloot op afstand gedurende de vluchtuitvoering de controle over het onbemande luchtvaartuig verliest, maakt hij hiervan per ommegaande melding bij de politie.

Artikel 5. Het onbemande luchtvaartuig

1. Een onbemand luchtvaartuig voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - a. het luchtvaartuig is voorzien van een internationaal erkend veiligheidskeurmerk of voldoet aan de eisen zoals opgenomen in de toestemming in artikel 11;
 - b. het luchtvaartuig zendt, indien beschikbaar, directe identificatie uit ten behoeve van de identificatie van het toestel;
 - c. het luchtvaartuig is voorzien van het UAL-BES registratienummer van de piloot op afstand;
 - d. het luchtvaartuig beschikt, indien beschikbaar, over de meest actuele geoinformatie.
2. De minister kan ontheffing verlenen van de eisen in het eerste lid.

Artikel 6. Afstand tussen bemande en onbemande luchtvaartuigen

1. Het is verboden een vlucht uit te voeren binnen een horizontale of verticale straal van 500 meter van een bemand luchtvaartuig.
2. In afwijking van het eerste lid zijn vluchten binnen een straal van 500 meter van een bemand luchtvaartuig toegestaan indien hiertoe toestemming is verleend door de plaatselijke luchtverkeersleiding of de gezagvoerder van het bemande luchtvaartuig.

Hoofdstuk 2. UAL-BES

Artikel 7. UAL-BES

Een UAL-BES wordt afgegeven indien de aanvrager:

- a. heeft verklaard te beschikken over de benodigde eisen inzake kennis en bedrevenheid zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling; en
- b. de door de minister ter beschikking gestelde opleidingsvideo heeft bekeken.

Hoofdstuk 3. Vluchten in de open categorie

Artikel 8. Toepassingsbereik

Dit hoofdstuk is van toepassing op vluchten in de open categorie.

Artikel 9. Deelname aan het luchtverkeer

1. Het is verboden om objecten, gevaarlijke goederen of stoffen te vervoeren.
2. Het is verboden een vlucht uit te voeren:
 - a. boven bijeenkomsten van mensen;
 - b. binnen een horizontale afstand van 200 meter van hulpdiensten, tenzij hiertoe nadrukkelijk toestemming is gegeven door de betreffende noodhulpdiensten;
 - c. onder omstandigheden waarbij er gedurende de gehele vluchtuitvoering geen passende separatie kan worden gezorgd tot het bemand luchtverkeer.

Hoofdstuk 4. Vluchten in de specifieke categorie

Afdeling 4.1 Algemene bepalingen

Artikel 10. Toepassingsbereik

Dit hoofdstuk is van toepassing op vluchten in de specifieke categorie.

Afdeling 4.2 De toestemming

Artikel 11. Het verkrijgen van de toestemming

Een aanvraag tot verlening of wijziging van de toestemming voor vluchten in de specifieke categorie, bedoeld in artikel 15, tweede lid, onderdeel c van de Wet, wordt ingediend op een door de minister aangegeven wijze en bevat in ieder geval een specifieke risicobeoordeling.

Artikel 12. Standaardscenario's

1. In afwijking van artikel 11 wordt de toestemming geacht direct te zijn verleend indien:
 - a. de voorgenomen vlucht voldoet aan de eisen en voorwaarden, zoals opgenomen in een door de minister ter beschikking gesteld standaardscenario, en;
 - b. de exploitant op een door de minister aangegeven wijze verklaart te blijven voldoen aan deze eisen en voorwaarden.
2. De verklaring heeft een geldigheidsduur van twee jaren.

Artikel 13. Voorgeschreven risicobeoordeling

1. In afwijking van artikel 11 is het indienen van een geval een specifieke risicobeoordeling niet verplicht indien:
 - a. de voorgenomen vlucht voldoet aan de eisen en voorwaarden, zoals opgenomen in een door de minister ter beschikking gestelde voorgeschreven risicobeoordeling, en;
 - b. de exploitant een door de minister aangegeven wijze verklaart te blijven voldoen aan de handelswijze van de voorgeschreven risicobeoordeling.
2. De verklaring heeft een geldigheidsduur van vijf jaren.

Artikel 14. Specifieke risicobeoordeling

1. Een specifieke risicobeoordeling voldoet aan de eisen zoals opgenomen in bijlage 2.
2. De minister beoordeelt de specifieke risicobeoordeling en de robuustheid van de risicobeperkende maatregelen die de aanvrager voorstelt om de vluchttuitvoering veilig te houden in alle fasen van de vlucht.
3. Indien de minister van oordeel is dat de vlucht op een veilige wijze kan worden uitgevoerd, verleent hij de toestemming, bedoeld in artikel 11.
4. In de toestemming worden in ieder geval bepalingen opgenomen met betrekking tot:
 - a. het toepassingsgebied van de toestemming;
 - b. een verwijzing naar de uitgevoerde operationele risicobeoordeling, en;
 - c. de specifieke voorwaarden die van toepassing zijn, waaronder in ieder geval:

- 1°. de vluchtuitvoering en de vluchtuitvoeringsbeperkingen;
 - 2°. de vereiste vaardigheden van de piloot op afstand en;
 - 3°. de technische kenmerken van het onbemande luchtvaartuig.
5. De toestemming heeft een geldigheidsduur van vijf jaren.

Artikel 15. Handhaving

Indien de exploitant niet langer voldoet aan de eisen die worden gesteld aan de afgifte van een toestemming of in strijd handelt met de bepalingen kan de toestemming door de minister worden gewijzigd, geschorst of ingetrokken.

Afdeling 4.3. Aanvullende eisen aan de piloot op afstand, de exploitant en vluchten boven 150 meter

Artikel 16. Piloot op afstand

De piloot op afstand:

- a. is in het bezit van een geldige verzekering tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid jegens derden als gevolg van het gebruik van het onbemande luchtvaartuig;
- b. draagt er voor de start van de vlucht zorg voor bekend te zijn met de veilige werking van het onbemande luchtvaartuig;
- c. beschikt over een vaardigheidscertificaat als bedoeld in UAS.OPEN.030, tweede lid, van 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 17. De exploitant

De exploitant:

- a. beschikt over een handboek dat voldoet aan de in bijlage 3 genoemde eisen;
- b. registreert de informatie over vluchtuitvoeringen in een logboek dat voldoet aan de in bijlage 4 bedoelde eisen;
- c. wijst per vlucht een piloot op afstand aan;
- d. draagt er zorg voor dat de aangewezen piloot op afstand beschikt over de benodigde competenties en vaardigheden voor het besturen van een onbemand luchtvaartuig voor het type; en
- e. stelt procedures en beperkingen vast met het oog op het type van de geplande vluchtuitvoering en het daarmee gepaard gaande risico.

Artikel 18. Specifieke eisen vluchten boven 150 meter

1. Vluchten buiten de geografische zone *luchthaven*, als bedoeld in artikel 20, eerste lid, en boven 150 meter (500 voet) van de grond of water, voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - a. de piloot op afstand neemt voor het uitvoeren van de vlucht contact op met de luchtverkeersdienstverlening of AFISO;
 - b. de piloot op afstand dient voorafgaand aan de vlucht een vliegplan in of volgt de procedure opgesteld door de luchtverkeersdienstverlening of AFISO;
 - c. de piloot op afstand voert op aangeven van de luchtverkeersdienstverlening of AFISO tweezijdig contact;
 - d. het onbemande luchtvaartuig zendt onder BVLOS condities een actuele locatie uit via een systeem om de positie en

- vluchtgegevens van het onbemande luchtvaartuig automatisch uit te zenden naar luchtverkeersleiding en andere vliegtuigen of een gelijkwaardig internationaal erkende elektronische zichtbaarheid;
- e. het onbemande luchtvaartuig wordt op een minimale verticale afstand van 300 meter (1000 voet) en een minimale horizontale afstand van ten minste 1852 meter (1 nautische mijl) van een bemand luchtvaartuig gehouden;
 - f. de piloot op afstand van het onbemande luchtvaartuig beschikt over middelen om VHF-communicatie te ontvangen en uit te zenden.
2. Het onbemande luchtvaartuig waarmee de vlucht wordt uitgevoerd heeft een maximale snelheid van 129 meter per seconde (250 knopen) onder 3050 meter (10.000 voet).

Hoofdstuk 4. Vluchten in de gecertificeerde categorie

Artikel 19. Vluchten in de gecertificeerde categorie

Gereserveerd.

Hoofdstuk 5. Geografische gebieden

Artikel 20. Geografische zones

1. In het geografisch gebied *luchthaven*, zoals vastgesteld in bijlage 5, gelden tot een hoogte van 150 meter boven de grond of het water de volgende beperkingen:
 - a. de piloot op afstand neemt voor het uitvoeren van de vlucht contact op met de luchtverkeersdienstverlening of AFISO;
 - b. de piloot op afstand heeft gedurende de vlucht tweezijdig contact met de luchtverkeersdienstverlener of AFISO, en;
 - c. de piloot op afstand brengt het onbemande luchtvaartuig naar de grond en staakt de operatie bij contactverlies met de luchtverkeersdienstverlener of AFISO.
2. In het geografisch gebied *natuur en grondrisico* zoals vastgesteld in bijlage 5, gelden tot een hoogte van 150 meter boven de grond of het water de volgende beperkingen:
 - a. de piloot op afstand heeft schriftelijke toestemming van de grondeigenaar of aangewezen autoriteit voor het uitvoeren van de vlucht binnen het geografische gebied; en
 - b. de piloot van het onbemande luchtvaartuig is bereikbaar voor de grondeigenaar of aangewezen autoriteit en breekt de vlucht af indien hierom wordt verzocht.
3. In het geografisch gebied *gevangen*, zoals vastgesteld in bijlage 5, is het tot een hoogte van 300 meter boven de grond of het water verboden om een vlucht uit te voeren, tenzij het uitvoeren van de vlucht noodzakelijk is voor het uitvoeren van een wettelijke taak als bedoeld in:
 - a. artikel 5 van de Rijkswet politie van Curaçao, van Sint Maarten en van Bonaire, Sint Eustatius en Saba, door de politie;
 - b. artikel 27, eerste lid, van de Veiligheidswet BES, door de brandweer; of
 - c. artikel 3 van de Penitentiaire beginselenwet, door de Dienst Justitiële Inrichtingen.

Hoofdstuk 5. Vluchten van algemeen belang

Artikel 21. Vluchten van algemeen belang

1. Vluchten van algemeen belang, als bedoeld in artikel 15, vierde lid, van de Luchtvaartwet BES, waarbij de vlucht vooraf is gepland en de vlucht een heimelijk karakter heeft, zijn vrijgesteld van de eisen zoals opgenomen in artikel 5 eerste, onderdeel b en artikel 18, eerste lid, onderdelen a tot en met d en artikel 20 eerste en tweede lid.
2. Vluchten van algemeen belang, als bedoeld in artikel 15, vierde lid, van de Luchtvaartwet BES, die een spoedeisend karakter hebben, zijn vrijgesteld van de eisen zoals opgenomen in artikel, artikel 18, met uitzondering van het eerste lid, onderdelen d tot en met f en artikel 20 eerste en tweede lid.
3. Indien een vlucht, bedoeld in het tweede lid, een heimelijk karakter heeft zijn artikel 5, eerste lid, onderdeel b en artikel 18, eerste lid, onderdelen a tot en met d tevens niet van toepassing.

Hoofdstuk 6. Luchtverkeersdienstverlening en AFISO

Artikel 22. Taken en verantwoordelijkheden

1. De luchtverkeersdienstverlener en AFISO ontwikkelen voor de veilige afhandeling van onbemande luchtvaartuigen binnen het geografisch gebied luchthaven, bedoeld in artikel 20, eerste lid:
 - a. een procedure om vluchten met onbemande luchtvaartuigen aan en af te melden; en
 - b. voorwaarden aan de vluchttuitvoering, waaronder 2-zijdig contact, (elektronische) zichtbaarheid en omgang met noodsituaties.
2. De luchtverkeersdienstverlener en AFISO informeren het bemande en onbemande luchtverkeer indien beide zich in dezelfde zone bevinden en niet voldaan kan worden aan de artikel 6 lid 1 genoemde afstand.
3. De luchtverkeersdienstverlener en AFISO handelen onbemande luchtvaart buiten de geografische gebieden bedoeld in artikel 20, eerste lid, en boven de in artikel 18, eerste lid benoemde hoogte af volgens de voorwaarden die gelden in het aangewezen luchtruim. Hiertoe ontwikkelen zij:
 - a. een procedure om vluchten met onbemande luchtvaartuigen aan en af te melden;
 - b. voorwaarden aan de vluchttuitvoering in het aangewezen luchtruim, waaronder tweezijdig contact en de omgang met noodsituaties.
4. De luchtverkeersdienstverlener en AFISO informeren het bemande luchtverkeer over de aanwezigheid van onbemand luchtverkeer indien dit voor de vluchttuitvoering relevant is.
5. De luchtverkeersdienstverlener en AFISO maken de procedures en voorwaarden, bedoeld in het eerste en derde lid, op een elektronische wijze bekend.

Hoofdstuk 7. Wijziging overige regelgeving

Artikel 23. Besluit aanwijzing toezichthouders luchtvaart

Aan artikel 1 van het Besluit aanwijzing toezichthouders luchtvaart wordt onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel c door een puntkomma een onderdeel toegevoegd, luidende:

- d. Korps Politie Caribisch Nederland, voor zover het ziet op het toezicht op vluchten met onbemande luchtvaartuigen.

Artikel 24. Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

In artikel 1b van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen vervalt 'en op vluchten met een RPAS die worden uitgevoerd op Bonaire, Sint Eustatius en Saba'.

Artikel 25. Regeling modelluchtvaartuigclubs of -verenigingen

Artikel 7, derde lid, van de Regeling modelluchtvaartuigclubs of -verenigingen komt te luiden:

3. Vluchten binnen een gebied binnen een gebied waarin laag mag worden gevlogen door militaire luchtvaartuigen zijn toegestaan tot een hoogte van maximaal 300 meter boven de grond of het water mits:

- a. iemand met de bestuurder van het modelluchtvaartuig meekijkt om deze te kunnen waarschuwen voor luchtvaartuigen; en
- b. de modelluchtvaartuigclub of -vereniging regels en procedures heeft opgesteld om de vlucht veilig te kunnen uitvoeren; en
- c. de modelluchtvaartuigclub of -vereniging goedkeuring heeft ontvangen van de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

Artikel 26. Regeling modelvliegen

De Regeling modelvliegen wordt ingetrokken.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 27. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van (PM).

Artikel 28. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling onbemande luchtvaart BES.

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

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

R. Tieman

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De Regeling onbemande luchtvaart BES (hierna: de regeling) heeft tot doel de inzet van onbemande luchtvaartuigen (Unmanned aircraft system of UAS) binnen de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (BES) te reguleren. Door middel van de regeling wordt voorzien in een juridisch en operationeel kader dat het mogelijk maakt onbemande luchtvaart op veilige en verantwoorde wijze toe te passen binnen het luchtruim van Bonaire, Sint Eustatius en Saba. De regeling vormt het sluitstuk van een brede herziening van de luchtvaartregeling met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen op de BES.

De regeling is tot stand gekomen in samenhang met de wijziging van de Luchtvaartwet BES¹ (hierna: de Wet) en de aanpassing van enkele algemene maatregelen van bestuur die van toepassing zijn op de onbemande luchtvaart in Caribisch Nederland. Hiermee wordt invulling gegeven aan de behoefte om het luchtvaartbeleid in dit deel van Nederland te actualiseren en te verduidelijken, met oog voor de specifieke kenmerken van de lokale luchtruimstructuur en de operationele context op de eilanden. Daarnaast wordt met de regeling tegemoetgekomen aan signalen vanuit de praktijk en aan wensen van diverse belanghebbenden, waaronder commerciële exploitanten, staatsexploitanten en de toeristische sector. Door het instellen van een helder, transparant en gecontroleerd normenkader wordt beoogd bij te dragen aan een veilige en toekomstbestendige toepassing van onbemande luchtvaart binnen de BES.

2. Aanleiding

In de afgelopen jaren is het gebruik van kleine onbemande (op afstand bestuurd) luchtvaartuigen wereldwijd fors toegenomen. Om ervoor te zorgen dat het gebruik

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

van deze onbemande luchtvaartuigen veilig verloopt zijn in de Europese Unie de gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945² en uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947³ met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen van kracht. Met deze verordeningen is een geharmoniseerd kader vastgesteld voor het uitvoeren van vluchten met onbemande luchtvaartuigen in de Europese Unie. In tegenstelling tot het Europese deel van Nederland, maakt het grondgebied van de BES-eilanden geen integraal deel uit van het grondgebied van de Europese Unie. Dit betekent dat de Europese regelgeving in beginsel niet van toepassing is op de Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Tegelijk met de wereldwijde ontwikkeling is ook de behoefte op de BES-eilanden om het gebruik van onbemande luchtvaartuigen toe te staan sterk toegenomen. Onbemande luchtvaartuigen kunnen worden ingezet voor uiteenlopende maatschappelijke toepassingen. Voorbeelden hiervan zijn de inzet voor medische spoedvluchten, inspecties en handhaving. De wens om onbemande luchtvaartuigen te kunnen gebruiken op de BES-eilanden leeft ook onder toeristen, die in grote getalen de BES-eilanden aandoen en daarmee een belangrijke economische rol vervullen, en onder commerciële organisaties die onbemande luchtvaartuigen willen inzetten onder andere ter promotie van de eilanden. Tegen de achtergrond van een wereldwijde toename in het gebruik van onbemande luchtvaartuigsystemen en de daarmee samenhangende technologische ontwikkelingen wordt het noodzakelijk geacht om duidelijke regels te stellen die zijn toegesneden op de specifieke omstandigheden van de BES-eilanden. De regeling stelt regels voor het gebruik van onbemande luchtvaartuigen op een manier die geen afbreuk doet aan de veiligheid van personen, overige luchtvaartgebruikers, vitale infrastructuur of het milieu.

3. Hoofdpijnen van deze regeling

3.1 Algemeen

De regeling richt zich op het creëren van heldere en operationele regels voor onbemande luchtvaart in de BES. De regeling is opgebouwd uit artikelen die betrekking hebben op de verschillende categorieën van vluchten, namelijk:

- de open categorie,
- de specifieke categorie en
- de gecertificeerde categorie

De regeling bevat de voorwaarden waaraan piloten, exploitanten en de luchtvaarttechnologie zelf moeten voldoen. De regeling bevat onder andere bepalingen over de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van piloten op afstand, technische eisen aan onbemande luchtvaartuigen, veiligheids- en risicobeoordelingen, en specifieke procedures voor vluchten binnen bepaalde geografische zones. Ook wordt aangegeven onder welke voorwaarden toestemming verleend kan worden voor vluchten en hoe risicobeoordelingen uitgevoerd moeten worden.

² Gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PbEU 2019, L 152).

³ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

De regeling is gericht op drie hoofdtypen vluchten: open, specifieke en gecertificeerde categorieën. Elk van deze categorieën heeft eigen eisen en voorwaarden waaraan voldaan moet worden om de luchtvaartveiligheid te waarborgen. Het uiteindelijke doel van deze regeling is om het gebruik van onbemande luchtvaartuigen op een verantwoorde en veilige manier mogelijk te maken.

3.2 UAL-BES

Binnen de regeling zijn voorwaarden gesteld aan de bewijzen van bevoegdheid (hierna; UAL-BES) voor het uitvoeren van operaties met onbemande luchtvaartuigen. Om duidelijkheid te creëren in bevoegdheid en verantwoordelijkheid tijdens een operatie met een onbemand luchtvaartuig is voor alle piloten op afstand verplicht om het luchtvaartuig te voorzien van een registratienummer dat wordt verkregen na het behalen van het UAL-BES. De piloot op afstand van een UAS moet daarnaast altijd kunnen aantonen te beschikken over een UAL-BES.

Het UAL-BES wordt afgegeven indien de piloot op afstand verklaart te voldoen aan de eisen zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling. Deze eisen zijn afgeleid van de eisen die gelden voor het verkrijgen van vliegbewijzen in Europees Nederland. Verder is het voor piloten op afstand verplicht om de door de minister ter beschikking gestelde instructievideo te bekijken. In deze video wordt onder andere ingegaan op de geografische situatie op de verschillende eilanden en op de geografische gebieden. Hiermee wordt geborgd dat piloten op afstand voldoende kennis hebben om de vlucht op een veilige manier te kunnen uitvoeren.

3.3 Verhouding tot bemand verkeer

In de regeling zijn voorwaarden opgenomen voor de afstand tussen bemand en onbemand vliegverkeer. In de geografische zone rond de luchthavens op de eilanden is afstemming noodzakelijk tussen de piloot op afstand en de Aerodrome Flight Information Services Officer (AFISO) of de plaatselijke luchtverkeersleiding. Daarnaast geldt op grond van artikel 6, eerste lid, van de regeling dat het verboden is om een vlucht uit te voeren met een onbemand luchtvaartuig binnen een straal van 500 meter van een bemand luchtvaartuig. Door het uitsluiten van de verplichting te voldoen aan alle zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules, VFR) en instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules, IFR) in het Besluit Luchtverkeer wordt het onbemande luchtverkeer hiermee verplicht uit te wijken en afstand te bewaren tot het bemande luchtverkeer. Onbemande luchtvaartuigen dienen een horizontale afstand van 200 meter te bewaren tot hulpdiensten om de diensten niet te storen.

3.4 Vluchten in de specifieke categorie

3.4.1 De toestemming

Vluchten in de specifieke categorie dienen vooraf toestemming te krijgen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister).

Hierbij kan gebruik worden gemaakt van drie opties:

- een standaardscenario (STS),
- een voorgeschreven risicobeoordeling (PDRA) of

- een specifieke risicobeoordeling.

Er wordt gebruik gemaakt van STS zodat de vergunningsaanvraag en de vergunningverlening zo eenvoudig mogelijk, rekening houdend met de regeldruk voor inspectie organisaties, kan worden afgehandeld. Een STS is een door de minister vooraf opgestelde en ingevulde risicobeoordeling voor specifieke vluchten met onbemande luchtvaartuigen. Door de risico's en vereiste maatregelen al vast te leggen, kunnen exploitanten eenvoudiger een vergunning krijgen door een verklaring bij de minister in te dienen, in plaats van een eigen, uitgebreide risicoanalyse te moeten uitvoeren. Een voorgeschreven risicobeoordeling (PDRA) is een vooraf opgestelde, gestandaardiseerde risicoanalyse die kan worden gebruikt in plaats van zelf een volledige, op maat gemaakte risicobeoordeling op te stellen. Als de operatie binnen de voorwaarden van een specifieke PDRA valt, kan deze gebruikt worden als basis voor de vergunningsaanvraag, wat het proces vereenvoudigt en versnelt. Bij de specifieke risicobeoordeling voert een exploitant de gehele risicobeoordeling zelf uit, en legt deze vervolgens voor aan de minister.

Om aan te sluiten bij de mondiale standaard en kwaliteitseisen, is bij het opstellen van de risico beoordelingscriteria gebruik gemaakt van JARUS en EASA. Hiermee wordt aan de wens van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) voldaan om een risicoanalyse kader te gebruiken dat aansluit bij het kader dat gebruikt wordt in het Europese deel van Nederland. Deze systematiek is beproefd en veilig gebleken.

3.4.2 Piloot op afstand en de exploitant

Bij operaties met onbemande luchtvaartuigen in de specifieke categorie worden er aanvullende eisen gesteld aan de piloot op afstand en de exploitant. Zo moet de exploitant er zorg voor dragen dat er een bekwame piloot op afstand wordt aangewezen. Hiervan is in ieder geval sprake wanneer de piloot een minimaal aantal vliegreuren kan overleggen. Dit kan bijvoorbeeld worden aangetoond door middel van een logboek. Daarnaast moet een piloot op afstand in staat zijn luchtvaartcommunicatie te voeren. De piloot op afstand moet verder beschikken over situatiebewustzijn, om kunnen gaan met de werkbelasting en in staat zijn te coördineren of over te dragen van taken met betrokkenen. Hierbij wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de Europese regelgeving voor de onbemande luchtvaart.

3.4.3 Het onbemande luchtvaartuig

Het onbemande luchtvaartuig in de specifieke categorie dient, indien mogelijk, directe identificatie uit te zenden tijdens de uitvoering van de vlucht. Daarnaast dient het onbemande luchtvaartuig te beschikken over actuele geoinformatie om te voorkomen dat er wordt gevlogen in gebieden waar geen toestemming voor is verkregen en te weten welke regels gelden in de bepaalde geografische zones op de BES-eilanden. Vluchten met onbemande luchtvaartuigen zijn niet onderhevig aan alle luchtverkeersregels die gelden voor de bemande luchtvaart. Om te zorgen voor een veilige separatie tussen bemande en onbemande luchtvaart in het luchtruim is gekozen om voor vluchten in de specifieke categorie die boven de maximale vlieghoogte voor onbemande luchtvaartuigen in de open categorie komen, dus te maken kunnen krijgen met regulier bemand luchtverkeer, bepaalde voorwaarden op te leggen via deze regeling. Bij vluchten die hoger dan 500 ft (150 meter) boven de grond of water worden uitgevoerd moet voor de start van

de vlucht afstemming te worden gezocht met de betrokken luchtverkeersdienstverlener of AFISO zodat vooraf en tijdens de vlucht passende coördinatie kan plaatsvinden tussen het bemande en onbemande luchtverkeer.

3.4.4 Contact met luchtverkeersverlener of AFISO boven 500 ft (150 meter)

Om actuele (separatie) informatie te ontvangen dient de exploitant van het onbemande luchtvaartuig, op aangeven van de luchtverkeersdienstverlener, tweezijdig contact te onderhouden. Onder BVLOS condities waarbij de vlucht buiten het zicht van de piloot op afstand wordt uitgevoerd, is het verplicht om te beschikken over een systeem om de positie en vluchtgegevens van het onbemande luchtvaartuig automatisch uit te zenden naar luchtverkeersleiding en andere vliegtuigen (ADS-L of ADS-B transponder). Hiermee is het onbemande luchtvaartuig (elektronisch) zichtbaar voor ander luchtverkeer dat vliegt op instrumenten (IFR) en op basis van zicht (VFR). Omdat niet elk luchtvaartuig dat op zicht vliegt de middelen heeft om een ander elektronisch zichtbaar luchtvaartuig te 'zien', dient een de piloot op afstand van het onbemande luchtvaartuig VHF-communicatie te kunnen zenden en ontvangen. Voor onbemande luchtvaartuigen geldt dat onder een vluchthoogte van 3.050 meter (10.000ft) een maximale vliegsnelheid van 129 meter per seconde (of 250 knopen). Een onbemand luchtvaartuig in luchtruim waar ook bemand luchtverkeer aanwezig is moet ten minste een verticale afstand van 300 meter (1.000 ft) afstand houden tot het bemande luchtvaartuig. Daarnaast is een horizontale afstand van ten minste 1.852 meter (1NM) vereist tussen het onbemande luchtvaartuig en overige luchtvaartuigen. Hiermee ligt de verantwoordelijkheid voor een veilige separatie primair bij het onbemande luchtvaartuig en kan bij een integratie bovenstaande afstanden worden aangehouden

3.5 Luchtverkeersdienstverlener en AFISO

Voor vluchten met onbemande luchtvaartuigen in delen van het luchtruim waar bemand vliegverkeer ook is toegestaan, moeten er door de luchtverkeersdienstverlener of AFISO-procedures worden ontwikkeld om de veilige uitvoering van vluchten te garanderen. Ook is het van belang dat de luchtverkeersdienstverlener of AFISO tweezijdig contact met de piloot van het onbemande luchtvaartuig onderhoudt. Via deze verbinding kan vlieg informatie worden gegeven en eventueel instructies voor separatie met ander vliegverkeer worden verleend.

3.6 Vluchten van algemeen belang en operaties met een heimelijk karakter

De regeling biedt een juridisch kader waarbinnen specifieke vluchten van algemeen belang met onbemande luchtvaartuigen mogelijk worden gemaakt op de BES. Hiermee wordt invulling gegeven aan de mogelijkheid die hiertoe in artikel 15, vierde lid, van de Wet luchtvaart BES wordt geboden. Bij het opstellen van de regels is rekening gehouden met het mogelijke heimelijke karakter van de operaties. Om de vluchten van algemeen belang en vluchten met een heimelijk karakter toe te staan op de BES-eilanden zijn zij vrijgesteld van een aantal eisen uit deze regeling, mits de veiligheid op de grond en in de lucht niet onnodig in gevaar wordt gebracht en de procedure indien vereist vooraf is afgestemd met de luchtverkeersdienstverlener of AFISO. In de regeling is ook een onderscheid gemaakt tussen vluchten van algemeen belang met een heimelijk karakter die gepland en ongepland zijn. Het onderscheid is gemaakt zodat een operatie die met

spoed moeten worden uitgevoerd geen onnodige belemmeringen worden opgelegd door de regelgeving. In bepaalde geografische gebieden is geen voorafstemming nodig mits de operatie geen gevaar vormt voor de veiligheid in de gebieden rond de luchthaven.

3.7 Geografische gebieden

In de regeling zijn in bijlage 5 geografische gebieden vastgesteld. In deze gebieden of zones gelden aanvullende voorwaarden of beperkingen voor het vliegen met een onbemand luchtvaartuig. In de geografische gebieden wordt een verhoogd risico gezien voor het uitvoeren van operaties met onbemande luchtvaartuigen. In de regeling wordt een drietal verschillende zones onderscheiden. Voor zones met een verhoogd grondrisico zoals (kritieke) infrastructuur, natuurgebieden of andere gebieden die beschermd dienen te worden, heeft de piloot van het onbemande luchtvaartuig voorafstemming te verrichten met de grondeigenaar of de bevoegde autoriteit van het gebied. Daarnaast moet de piloot altijd bereikbaar zijn voor de grondeigenaar of de bevoegde autoriteit om op verzoek, de vlucht direct af te breken wanneer daartoe wordt verzocht. Voor operaties rondom luchthavens waar er zowel een lucht- als een grondrisico bestaat, dient de piloot voorafgaand aan de vlucht afgestemd te hebben met de betrokken luchtverkeersdienstverlening en daarmee tweezijdig contact te onderhouden. Wanneer het contact met de luchtverkeersdienstverlening om wat voor reden dan ook wordt verbroken, moet de operatie direct worden gestaakt. Het afbreken van de operatie bij contactverlies heeft als reden dat er geen eventuele bemande vluchten of andere risico's kunnen worden aangemeld bij de piloot van het onbemande luchtvaartuig. In de geografische gebieden rondom een gevangenis geldt een vliegverbod voor drones behoudens van vluchten die uitgevoerd worden in het kader van de politietaak, vluchten uitgevoerd door de brandweer of vluchten die worden uitgevoerd door de Dienst Justitiële Inrichtingen.

3.8 Voorwaarden aan het onbemande luchtvaartuig

Het onbemande luchtvaartuig moet voldoen aan de in de regeling opgenomen vereisten aan het toestel. Het hebben van een erkend veiligheidskeurmerk of toestemming van de minister moet voor een zo veilig mogelijke operatie zorgen. Door middel van het veiligheidskeurmerk wordt zo veel mogelijk het risico verkleind dat het onbemande luchtvaartuig tijdens het uitvoeren van de vlucht personen, objecten of het milieu schade toebrengt. Hiermee wordt grip verkregen op de veiligheid van het onbemande luchtvaartuig. Tevens dient het onbemande luchtvaartuig, indien beschikbaar, zichzelf kenbaar te maken door middel van het uitzenden van directe identificatie. Op deze manier kunnen de autoriteiten, bijvoorbeeld de politie of de luchtverkeersleiding, een overzicht krijgen van het luchtruim. Het onbemande luchtvaartuig dient ook, voor zover dit technisch mogelijk is, te beschikken over geoinformatie met betrekking tot de vastgestelde geografische gebieden. Zo is de piloot van het onbemande luchtvaartuig op de hoogte van de ligging van de geografische zones en de aanvullende voorwaarden die gelden aldaar.

3.9 Voorwaarden voor de piloot op afstand en de exploitant

In de regeling zijn voorwaarden opgenomen voor de piloot op afstand. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen piloten van de open en de specifieke categorie.

Het verschil hierin heeft te maken met het risicoprofiel van de operatie met het onbemande luchtvaartuig. Hierbij gelden er voor vluchten in de specifieke categorie aanvullende eisen. In de open categorie moet de piloot op de hoogte zijn van de geografische zones en de aanvullende maatregelen die de piloot dient te volgen, de werking van het onbemande luchtvaartuig en in het bezit te zijn van een verzekering. Piloten van onbemande luchtvaartuigen op de BES moeten daarnaast voor de vluchtuitvoering kennis nemen van de geldende regels op de eilanden. Voor de vluchtuitvoering in de specifieke categorie gelden, boven op de eisen voor de open categorie, zowel de verplichting om bewijzen en vaardigheden in een logboek bij te houden als de verantwoordelijkheid om te zorgen voor de competentie van iedereen die betrokken is bij de operatie met het onbemande luchtvaartuig. Ook moet de piloot van het onbemande luchtvaartuig in de specifieke categorie toestemming krijgen van de minister. Hierbij hoort een risicobeoordeling om het risico op, en de ernst van mogelijke incidenten zo veel mogelijk te mitigeren. De exploitant kan hieraan voldoen via verschillende risicobeoordelingsmethoden. Bij verlies van de controle over het onbemande luchtvaartuig, bijvoorbeeld door een fly-away, moet de piloot direct melding maken van het incident bij de lokale politie. Zo zijn de autoriteiten op de hoogte en kunnen passende maatregelen worden getroffen om de veiligheid te waarborgen. Ook zal een melding gemaakt moeten worden bij het Analysebureau luchtvaartvoorvallen.

3.10 Gecertificeerde categorie vluchten

Tot op heden is het nog niet toegestaan vluchten uit te voeren in de gecertificeerde categorie. Om toekomstbestendig te zijn voor ontwikkelingen op het gebied van onbemande operaties in de gecertificeerde categorie, is er een artikel in de regeling opgenomen. Het artikel heeft echter de status 'gereserveerd' zodat later inhoudelijk invulling kan worden gegeven.

4. Verhouding tot nationale en Europese regelgeving

De regeling onbemande luchtvaart BES vormt het sluitstuk van de aanpassing van de regelgeving die geldt op de BES om de onbemande luchtvaart te reguleren en daarmee op een veilige wijze mogelijk te maken. De Luchtvaartwet BES en bepaalde hoofdstukken uit de Wet luchtvaart die tevens van toepassing zijn op de BES liggen vormen hiervoor de basis, samen met het Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart in verband met het vaststellen van een passend kader voor vluchten met onbemande luchtvaartuigen op de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Daarnaast is, waar mogelijk en opportuun er aangesloten bij de Europese regelgeving voor de onbemande luchtvaart. Het gaat om een specifiek deel van de wetgeving dat is aangepast aan situatie van de Caribische delen van Nederland, waarbij specifieke geografische en operationele kenmerken in acht worden genomen. De regeling vormt het sluitstuk van de aanpassing van de regelgeving.

5. Gevolgen

5.1 Algemeen

De invoering van de regeling onbemande luchtvaart BES heeft verschillende gevolgen voor zowel de overheid als de gebruikers van onbemande luchtvaartuigen in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Deze regeling regelt dat op een veilige en verantwoorde wijze op de BES-eilanden met onbemande luchtvaartuigen mag worden gevlogen. De gevolgen van deze regeling, meer in het bijzonder van het nieuwe regelgevingskader voor onbemande luchtvaartuigen, zijn beschreven in hoofdstuk 6 van de Memorie van Toelichting bij de Wet onbemande luchtvaart BES.

5.2 Inwoners

Inwoners kunnen in de open categorie na het voltooien van een (eenvoudige) registratie vluchten uitvoeren met onbemande luchtvaartuigen. Hoewel het vliegen met onbemande luchtvaartuigen naar verwachting positieve gevolgen heeft voor de inwoners van de BES-eilanden zowel economisch als privé, kunnen er ook nadelige effecten optreden, bijvoorbeeld met betrekking tot de veiligheid op de grond en mogelijke geluidhinder. Om deze nadelen te mitigeren is voor de open categorie op het niveau van het Besluit een minimale afstand tot personen opgenomen. Voor de specifieke categorie is de piloot verplicht om een uitgebreide risicoanalyse te doen met de daarbij genomen mitigerende maatregelen. Hierdoor neemt ook het risico op ongevallen af. Daarnaast zal door middel van de voorziene zonering in geografische gebieden het gebruik en de voorwaarden van onbemande luchtvaartuigen worden gereguleerd.

5.3 Toeristen

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

5.4 Bedrijven & Overheden

Door gebruik te maken van onbemande luchtvaartuigen kunnen werkzaamheden goedkoper, veiliger en sneller uitgevoerd worden. Hierbij kan gedacht worden aan landmetingen en inspecties die de gevestigde organisaties kunnen ondersteunen in het uitvoeren van de taken. Er wordt van de betrokken partijen verwacht dat zij zich aanpassen aan de eisen en procedures die in de regeling zijn vastgelegd, waardoor de veiligheid van zowel het luchtruim als de betrokkenen op de grond wordt gewaarborgd.

6. Uitvoering en handhaving

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

6.1 Politie en Koninklijke Marechaussee

Om voorbereid te zijn op de nieuwe regelgeving stelt de Dienst Luchtvaartpolitie (hierna: Luchtvaartpolitie) in samenwerking met de Koninklijke Marechaussee op verzoek van Korps Politie Caribisch Nederland (KPCN) een implementatieplan op

voor de handhaving van onbemande luchtvaart. In dit plan zullen de benodigde taken en bijbehorende inzet worden opgenomen om te voldoen aan de nieuwe wet- en regelgeving. Hierbij zal de passende registratie en gerichte communicatie plaatsvinden zodat zowel inwoners als toeristen op de hoogte zijn van de vliegregels.

6.2 *ILT*

In de specifieke categorie komt er ruimte om vluchten met een gemiddeld risico toe te staan na afstemming met de plaatselijke luchtverkeersleiding met gebruik van een STS of een PDRA. Hierbij wordt de wens van Bonaire, Sint Eustatius en Saba om tot een operatie gericht, evenredig, op risico en prestatie gebaseerd regelgevingskader te komen nadrukkelijk in overweging genomen. In de aanloop naar de inwerkingtreding zal expertise vanuit de ILT nodig zijn om de vooruitlopende taken voor toezicht, handhaving en vergunningverlening voor de specifieke categorie in te regelen.

Voor aanvullende toelichting wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van de Memorie van Toelichting bij de Wet onbemande luchtvaart BES.

6.3 *Regeldruk, uitvoerings- en nalevingskosten (voorstel nieuwe tekst)*

Het nieuwe regelgevingskader leidt, met name in de beginfase, tot een beperkte eenmalige tijdsbesteding voor piloten in de open categorie en tot aanvraaglasten voor piloten en bedrijven in de specifieke categorie. Deze verplichtingen zijn noodzakelijk en proportioneel om de veiligheid van luchtverkeer en omgeving te borgen, mede gezien de beperkte toezichtcapaciteit en de groeiende inzet van onbemande luchtvaartuigen op de BES-eilanden.

Open categorie

Piloten in de open categorie moeten zich registreren en een verplichte kennisinstructie volgen voordat zij een vlucht mogen uitvoeren. De hierbij behorende tijdsbesteding bestaat uit:

- registratie: circa 5 minuten;
- kennisinstructie (instructievideo): circa 5 minuten.

Uitgaande van een gemiddelde instructieduur bedraagt de totale kennisnemingslast circa 10 minuten per piloot. Aan de registratie zijn geen financiële kosten verbonden. Het verwachte aantal registraties per jaar is beperkt: voor Saba en Sint-Eustatius naar verwachting enkele honderden en voor Bonaire enkele duizenden. Deze aantallen vormen een globale indicatie op basis van lokale marktkennis, verwachte toename van recreatief en professioneel gebruik en het ontbreken van eerdere legale vluchtmogelijkheden.

Rekenvoorbeeld regeldruk open categorie

Bij een indicatie van 1.000 registraties op Bonaire en 10 minuten per registratie bedraagt de eenmalige regeldruk circa 167 uur (=circa €7850,-)

Specifieke categorie

Voor operaties met een hoger risico geldt dat ze naast de bovenstaande registratie vooraf een vergunning moeten aanvragen. Om te voldoen aan de wens van de lokale gebruiker is voor de meeste vluchten een declaratie voldoende, indien de vlucht hogere risico's met zich meebrengt zal specifieke risicobeoordeling nodig zijn. De hiermee gemoeide tijd en kosten zijn afhankelijk van de aard van de operatie. Naar huidige inschatting geldt:

- Aanvraag declaratie: circa 20–40 minuten aan voorbereiding en indiening, geldigheid van 2 jaar.
- Aanvraag specifieke risicobeoordeling: circa 1–3 uur, afhankelijk van de complexiteit en benodigde risicobeoordeling, geldigheid van 5 jaar.

Deze lasten zijn per aanvraag en dus structureel voor zover er jaarlijks nieuwe operaties plaatsvinden. Bij de vaststelling van eventuele tarieven wordt ernaar gestreefd de financiële lasten zo laag mogelijk te houden.

Het verwachte aantal aanvragen in het eerste jaar bedraagt circa 50 vergunningen, gevolgd door een gemiddelde jaarlijkse afgifte van circa 30 vergunningen. Dit betreft een globale schatting gebaseerd op de huidige marktontwikkeling, incidentele professionele inzet en beperktere operationele volumes op Saba en Sint-Eustatius.

Een gemiddelde tijdsduur van 3 uur resulteert in een regeldruk van zo'n 150 uur (=€7050,-) voor het eerste jaar en vervolgens 90 uur per jaar (= circa €4250,-)

Regeldrukvermindering door digitalisering en uniformering

Ter beperking van administratieve lasten wordt ingezet op:

- een digitaal aanvraagportaal, wat handmatige en fysieke handelingen minimaliseert;
- een centraal BES-register, waardoor dubbele registratie wordt voorkomen;
- een uniforme instructievideo die geen aanvullende maatwerkinstructies vereist.

Hoewel het vliegen met drones voorheen formeel niet was toegestaan, werd dit in de praktijk op de eilanden toch gedaan. Met een helder, toegankelijk en digitaal ondersteund kader neemt de ervaren regeldruk hierdoor naar verwachting af.

7. Consultatie

7.1 Klankbordgroep

Om per eiland rekening te kunnen houden met de lokale wensen en om lokale voorstellen in te kunnen brengen is per eiland van de BES een klankbordgroep actief. In deze klankbordgroep nemen vertegenwoordigers van het openbaar lichaam, de luchthaven, luchtverkeersleiding, natuurbeheer, handhaving, veiligheidsorganisaties en de sector deel. Het concept van de onderhavige regeling is afgestemd met en ter consultatie voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de klankbordgroep van Bonaire, Sint-Eustatius en Saba. Hierop is instemmend gereageerd. Tevens zijn vertegenwoordigers van de Luchtvaartpolitie en de ILT bij de voorbereiding betrokken geweest en hebben kennis gemaakt met alle betrokkenen. Naar aanleiding van de overleggen zijn er wijzigingen doorgevoerd in de ontwerpregeling, in het bijzonder met betrekking tot de standaard scenario's.

7.2 HUF-toets

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

7.3 Internetconsultatie en ATR

Een ontwerp van deze ontwerpregeling is in de periode van 11-12-2025 tot en met 26-01-2026 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. Verder is de ontwerpregeling gedurende de internetconsultatie ter advisering aangeboden aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) (PM).

7.4 Betrokkenheid landen van het Koninkrijk

Het onderhavige voorstel is mede afgestemd met de andere landen van het Koninkrijk, die vergelijkbare regelgeving hebben vastgesteld.

8. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt met ingang van PM in werking.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1. Toepassingsbereik

In artikel 1 is bepaald dat de regeling uitsluitend van toepassing is op vluchten met onbemande luchtvaartuigen (UAS) binnen het grondgebied van de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Artikel 3. Eisen aan de exploitant

In artikel 3 zijn de eisen opgenomen die gelden voor alle exploitanten. Allereerst draagt de exploitant er zorg voor dat de operatie op een veilige manier wordt uitgevoerd. Daarnaast is in artikel 3 bepaald dat alle exploitanten moeten beschikken over een verzekering tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

Artikel 4. Eisen aan de piloot op afstand

In artikel 4 zijn de eisen opgenomen die gelden voor alle piloten op afstand. Allereerst is bepaald dat de piloot op afstand op de hoogte moet zijn van de geografische gebieden die in artikel 20 zijn aangewezen. Verder is in artikel 4 bepaald dat de piloot op afstand bij een fly-away hiervan per ommegaande melding moet maken bij de politie.

Artikel 5. Eisen aan het onbemande luchtvaartuig

In artikel 5, eerste lid, zijn de eisen opgenomen die gelden voor alle onbemande luchtvaartuigen. In het tweede lid van artikel 5 is bepaald dat de minister ontheffing kan verlenen van deze eisen. Hierbij geldt dat de ontheffing enkel wordt verleend wanneer dit de veiligheid van de vlucht niet in gevaar brengt.

Artikel 6. Separatie bemande en onbemande luchtvaartuigen

In artikel 6 zijn algemene eisen opgenomen met betrekking tot de separatie tussen bemand en onbemand verkeer. Allereerst is bepaald dat het verboden is een vlucht uit te voeren met een onbemand luchtvaartuig binnen een straal van 500 meter van een bemand luchtvaartuig. In het tweede lid van artikel 6 is bepaald dat dit verbod niet geldt wanneer hiertoe expliciet toestemming is verleend door de plaatselijke luchtverkeersleiding of de gezagvoerder van het bemande luchtvaartuig.

Artikel 7. UAL-BES

In artikel 7 is bepaald wanneer een UAL-BES kan worden afgegeven. Allereerst moet de piloot op afstand verklaren te beschikken over de benodigde eisen inzake kennis en bedrevenheid, zoals vastgesteld in bijlage 1 bij deze regeling. Verder is bepaald dat de piloot op afstand de door minister ter beschikking gestelde opleidingsvideo moet hebben bekeken.

Artikel 9. Deelname aan het luchtverkeer

In artikel 9 zijn regels opgenomen met betrekking tot de deelname aan het luchtverkeer voor vluchten in de open categorie. Allereerst is bepaald dat het verboden is om objecten, gevaarlijke goederen of stoffen te vervoeren. Daarnaast is bepaald dat het niet is toegestaan om vluchten uit te voeren boven bijeenkomsten van mensen, binnen een horizontale afstand 200 meter van hulpdiensten en onder omstandigheden waarbij er gedurende de gehele vluchtuitvoering geen passende separatie kan worden toegepast tot het bemande luchtverkeer.

Artikel 11. Het verkrijgen van de toestemming

In artikel 11 is bepaald op welke wijze de toestemming, als bedoeld in artikel 15, tweede lid, onderdeel c, van de Wet kan worden verkregen. Tevens is bepaald dat een aanvraag tot de toestemming in ieder geval een specifieke risicobeoordeling moet bevatten.

Artikel 12. Standaardscenario's

In artikel 12 is bepaald dat de toestemming voor het uitvoeren van een vlucht in de specifieke categorie geacht wordt direct te zijn verleend wanneer de voorgenen vlucht voldoet aan de eisen en voorwaarden, zoals opgenomen in een door de minister ter beschikking gesteld standaardscenario, en de exploitant op een door de minister aangegeven wijze verklaart te blijven voldoen aan deze eisen en voorwaarden. Een standaardscenario is een door de minister goedgekeurde, vooraf vastgestelde lijst van regels en risicobeperkende maatregelen voor specifieke dronevluchten. Het biedt een gestandaardiseerde, eenvoudigere manier om een vergunning te krijgen voor operaties in de specifieke categorie, waardoor een specifieke risicobeoordeling niet nodig is. De verklaring heeft een geldigheidsduur van twee jaren. Daarna dient de exploitant opnieuw een verklaring in te dienen om vluchten uit te kunnen blijven voeren conform het standaardscenario.

Artikel 13. Voorgeschreven risicobeoordeling

In artikel 13 is bepaald dat het indienen van een specifieke risicobeoordeling niet verplicht is wanneer de voorgenen vlucht voldoet aan de eisen en voorwaarden, zoals opgenomen in een door de minister ter beschikking gestelde voorgeschreven risicobeoordeling, en de exploitant een door de minister aangegeven wijze verklaart te blijven voldoen aan de handelswijze van de voorgeschreven risicobeoordeling. Een voorgeschreven risicobeoordeling is een gedetailleerde risicoanalyse voor specifieke droneoperaties die niet onder standaardkaders vallen. Bij het opstellen van een voorgeschreven risicobeoordeling zijn potentiële gevaren geïdentificeerd en zijn mitigerende maatregelen bepaald om risico's te beperken en te voldoen aan de wet- en regelgeving. De verklaring heeft een geldigheidsduur van vijf jaren.

Artikel 14. Specifieke risicobeoordeling

In artikel 14 is bepaald aan welke eisen een specifieke risicobeoordeling moet voldoen. Deze zijn vastgelegd in bijlage 2 bij deze regeling en geïnspireerd op de eisen die gelden in het Europese deel van Nederland. Verder is bepaald dat de toestemming wordt verleend wanneer de minister van oordeel is dat de vlucht op een veilige wijze kan worden uitgevoerd.

Artikel 15. Handhaving

In artikel 15 is bepaald dat de minister bevoegd is om een toestemming te wijzigingen, schorsen of in te trekken wanneer een exploitant niet langer voldoet aan de eisen die worden gesteld aan de afgifte van een toestemming of in strijd handelt met deze bepalingen. Dit houdt in dat de toestemming, of onderdelen daarvan, door het bevoegd gezag kunnen worden aangepast, of al dan niet tijdelijk, kunnen vervallen.

Artikel 16. Piloot op afstand

In artikel 16 zijn aanvullende eisen opgenomen voor piloten op afstand in de specifieke categorie. Allereerst is bepaald dat ook de piloot op afstand in specifieke categorie verzekerd moet zijn tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid. Daarnaast zijn aanvullende eisen gesteld aan het vaardigheidsniveau van de piloot op afstand.

Artikel 17. De exploitant

In artikel 17 is bepaald aan welke aanvullende eisen de exploitant in de specifieke categorie moet voldoen. Zo moet de exploitant beschikken over een handboek dat voldoet aan de in bijlage 3 genoemde eisen en informatie over vluchttuitvoeringen registreren in een logboek.

Artikel 18. Specifieke eisen vluchten boven 150 meter

In artikel 18 zijn specifieke eisen opgenomen aan onbemande luchtvaartuigen en piloten op afstand voor vluchten in de specifieke categorie die worden uitgevoerd op een hoogte van 150 meter of hoger buiten het geografische gebied *luchthaven*. Deze eisen gelden boven op de algemene regels voor het uitvoeren van vluchten in de specifieke categorie en de voorwaarden die verbonden zijn aan de toestemming.

Artikel 20. Geografische gebieden

In artikel 20 zijn een drietal geografische gebieden vastgesteld, namelijk het gebied *luchthaven*, het gebied *natuur en grondrisico* en het gebied *gevangenis*. Hiermee is invulling gegeven aan artikel 15, derde lid, van de Wet. In deze aangewezen gebieden gelden aanvullende voorwaarden of beperkingen voor het uitvoeren van een vlucht. De regels in de geografische gebieden zijn van toepassing op alle vluchten met onbemande luchtvaartuigen, ongeacht de categorie waarbinnen zij worden uitgevoerd.

Artikel 21. Vluchten van algemeen belang

In artikel 21 zijn vrijstellingen opgenomen voor bepaalde vluchten van algemeen belang. Hiermee wordt invulling gegeven aan de mogelijkheid die wordt geboden in artikel 15, vierde lid, van de Wet, om voor vluchten van algemeen belang vrijstelling of ontheffing verlenen wanneer dit noodzakelijk is voor de uitoefening van een wettelijke taak.

Artikel 22. Taken en verantwoordelijkheden

In artikel 22 zijn de taken en de verantwoordelijkheden van de luchtverkeersdienstverlening en AFISO in relatie tot onbemande luchtvaartuigen beschreven.

Artikel 25. Regeling modelluchtvaartuigclubs of –verenigingen

De modelluchtvaartuigclub of –verenigingen voeren met behoud van de luchtvaartveiligheid momenteel vluchten tot 300 meter boven de grond uit in de gebieden waarin laag mag worden gevlogen door militaire luchtvaartuigen. In de nieuwe regeling modelluchtvaartuigclubs of –verenigingen is een hoogte opgenomen tot 120 meter waar de modelluchtvaartuigclub of –verenigingen achteraf bezwaar op hebben gemaakt vanwege de beperkingen die dit opleveren in de vluchttuitvoering. Aangezien er zowel vanuit de staat van de luchtvaartveiligheid als de Militaire Luchtvaart Autoriteit geen bezwaren zijn wordt deze van 300 meter opgenomen. De toevoeging is dat de modelluchtvaartuigclub

of –vereniging vooraf goedkeuring heeft ontvangen van de Militaire Luchtvaart Autoriteit.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

R. Tieman