



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering inzake het ontwerp van ministerieel besluit tot vaststelling van vaste geografische UAS-zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS-zones.

Samenvatting

Voorliggend ontwerp van MB heeft tot doel de vaste geografische UAS-zones af te bakenen en de toegangsvoorwaarden voor drones te regelen in deze UAS-zones.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld : Mobiliteit.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Niet van toepassing.

2. INHOUD

1 Inleiding

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° en 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie met uitzondering van de regels van politie over het verkeer op waterwegen bedoeld in § 1, X, 10°, en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”, en bij “het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden”.

2 Toelichting

2.1. Context

Bij brief d.d. 21 september 2020 vroeg de federale Minister van Mobiliteit om, in toepassing van het Protocol van 24 april 2001, binnen een termijn van 60 kalenderdagen vanaf ontvangst van de brief advies uit te brengen over het ontwerp van ministerieel besluit tot vaststelling van vaste geografische UAS-zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS-zones.

2.2. Algemene bespreking

Historiek

Momenteel is de volgende wetgeving van toepassing voor de vanop afstand bestuurdde luchtvaartuigen : het koninklijk besluit van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim, het zogenaamde 'KB drones'.

In het kader van uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen dient de Belgische regelgeving herzien te worden. Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 is van toepassing met ingang van 31 december 2020.

In artikel 15 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 worden de exploitatievoorwaarden voor geografische UAS-zones beschreven. Als lidstaten geografische UAS-zones afbakenen om redenen van veiligheid, beveiliging, privacy of milieu, mogen zij:

- a) bepaalde of alle UAS-vluchtuitvoeringen verbieden, bijzondere voorwaarden opleggen voor bepaalde of alle UAS-vluchtuitvoeringen of UAS-exploitanten verplichten een voorafgaande vergunning aan te vragen voor bepaalde of alle UAS-vluchtuitvoeringen;
- b) bepaalde milieunormen opleggen voor UAS-vluchtuitvoeringen;
- c) alleen toegang verlenen tot bepaalde UAS-klassen;
- d) alleen toegang verlenen tot UAS die met bepaalde technische functies zijn uitgerust, met name systemen voor identificatie op afstand of geobewustzijnssystemen.

Het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van uitvoeringsverordening (EU) 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen kreeg op 24 april 2020 een gunstig advies van de Vlaamse Regering. In artikel 5 van het ontwerp van KB komen de geografische UAS-zones aan bod.

Voorliggend MB

Voorliggend ontwerp van MB heeft tot doel de permanente geografische UAS-zones vast te stellen en de toegangsvoorwaarden voor vliegende drones te bepalen in deze zones.

De volgende thema's komen aan bod in het ontwerp van MB :

- algemene bepalingen en definities (Hoofdstuk 1);
- militaire geografische UAS-zones (Hoofdstuk 2);
- ongecontroleerde civiele luchtvaartterreinen (Hoofdstuk 3);
- civiele helihavens (Hoofdstuk 4);
- civiele modelluchtvaartterreinen (Hoofdstuk 5);
- zeehavens (Hoofdstuk 6);

- UAS-testzones (Hoofdstuk 7);
- penitentiaire inrichtingen (Hoofdstuk 8);
- nucleaire installaties (Hoofdstuk 9);
- koninklijke domeinen (Hoofdstuk 10);
- geografische UAS-zones onder operationeel beheer van skeyes (Hoofdstuk 11);
- geografische UAS-zones ter bescherming van openbare instellingen gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Hoofdstuk 12);
- slotbepalingen (Hoofdstuk 13).

Beoordeling op bevoegdheid

Krachtens artikel 6, §4, 3° en 4° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wordt het ontwerp van ministerieel besluit tot vaststelling van vaste geografische UAS-zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS-zones voorgelegd aan de gewestregeringen. Dit gebeurt op grond van artikel 3 van het protocol van 24 april 2001.

De gewesten worden betrokken bij de totstandkoming van federale regels met betrekking tot de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden.

Hoewel de gewesten bevoegd zijn voor de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal ([Art. 6, §1, X, 7° BWHI](#)) is de federale overheid bevoegd voor de openbare veiligheid en de veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen.

Zoals het niet passend is om alle luchtvaartuigen, gelet op hun verschillende aard en bijgevolg verschil in veiligheidsrisico, aan gemeenschappelijke regels te onderwerpen, is het evenmin passend om alle luchtvaartterreinen aan gelijke regels te onderwerpen.¹ Het ontwerp van ministerieel besluit omschrijft bijgevolg de verschillende geografische zones voor onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS-zones) en de toegangsvoorwaarden tot deze zones.

Het voornoemde ontwerp van ministerieel besluit bevat uitsluitend regels die betrekking hebben op de openbare veiligheid en de veiligheidsvoorschriften voor luchtverkeer en luchtverkeersmiddelen, die exclusief tot de federale bevoegdheid behoren.

Conclusie : dit ontwerp van ministerieel besluit respecteert de bevoegdheidsverdelende regels.

¹ Zie: VERORDENING (EU) 2018/1139 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad, overwegend gedeelte.

Inhoudelijke opmerkingen

Algemene opmerkingen

1. We stellen voor dat Defensie gebruik maakt van een performant geozonebeheer zodat zij flexibiliteit kan bieden aan haar eigen operaties en die van overheidsvluchten.
2. Staatsluchtvaartuigen of UAS-vluchttuitvoeringen in opdracht van de Staat, met een urgent karakter, moeten altijd onmiddellijk toegang krijgen tot een geozone mits coördinatie voor de veiligheid van elke luchtruimgebruiker. Deze vluchten moeten als prioritair en ten voordele van het algemeen belang gezien worden.
3. Het MB beschrijft een aantal beperkingen voor drones in militaire gebieden (Koksijde, Kleine Brogel en Beauvechain, LFA/HTA, beperkte en gevaarlijke gebieden, militaire domeinen). Het voorstel beperkt operaties van de Vlaamse Overheidsdiensten die met Staatsluchtvaartuigen uitgevoerd worden. De beperking tot 35 voet (10m) hoogte laat geen mogelijkheid toe om hoger te vliegen. Een uitzondering voor Staatsluchtvaartuigen moet voorzien worden. Een gepaste coördinatieprocedure tussen de Vlaamse Overheidsdiensten en Defensie moet de veiligheid garanderen.
Bovendien kan de wetgeving rond het optrekken van obstakels, voor het Vlaamse Gewest: artikel 35, §16 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning soelaas bieden om de minimumhoogte voor drones gelijk te stellen met die obstakelhoogte. In het kader van deze wetgeving werd een Ministerieel Besluit getekend door de Bevoegde Vlaamse Minister en trad deze in werking op 1 april 2020.
4. Voor de categorie – 25 kg, de zogenaamde recreatieve drones, waarvoor geen formele opleiding en vliegbrevet nodig is, stellen we voor om deze uit veiligheidsoverwegingen geen toelating te geven in de vliegzones boven seveso bedrijven. De professionele drones + 25 kg (met vliegbrevet) kunnen wel toegelaten worden in deze vliegzones.

Specifieke opmerkingen

Art. 1.7°

“Beheerder van de zone: orgaan aangeduid door de directeur-generaal, om voor een bepaald geografisch UAS-zone de voorafgaande vluchtvergunningen af te leveren”.

Clubs die een modelluchtvaartterrein uitbaten, moeten worden aangewezen als beheerder van de “modelvliegveldzones” genoemd in de artikelen 21 en 22, maar ook in de “modelvliegveldzones” die zich bevinden in militaire CTR’s, HTA’s, LFA’s, enz.

De Waalse en Vlaamse modelvliegtuigfederaties hebben daarom ook het DGLV een lijst met contactpersonen per terrein verstrekt met naam, mobiel telefoonnummer en e-mailadres.

Dit dient enigszins verduidelijkt te worden.

Art. 3.

We stellen voor de woorden ‘waar relevant’ te vervangen door ‘waar van toepassing’.

Art. 5

“De Directeur-generaal duidt de beheerder van de zone van een bepaalde geografische UAS-zone aan. De beheerder van de zone stelt schriftelijke procedures op houdende transparante, objectieve en controleerbare criteria volgens dewelke hij voor de respectievelijke geografische UAS-zone

voorafgaande vluchtvergunningen zal afleveren. Deze procedures zullen een gelijke behandeling van alle UAS-operatoren garanderen en evenredig zijn ten opzichte van het doel van de respectievelijke geografische UAS-zone.”

Alle modelluchtvaartclubs hebben vluchtregels waarin alle voorwaarden voor het vliegen op hun terrein zijn opgenomen. Dit dient daarom verduidelijkt te worden.

Art. 7 en 9

UAS-vluchten in een militaire CTR zijn toegestaan met toestemming van de beheerder van de zone, tot een hoogte van 35 voet. Luchtvaartmodellen zijn echter UAS en modelluchtvaartclubs hebben een Memorandum of Understanding (MoU) gesloten met de militaire verantwoordelijken van hun zone, waardoor ze tot een hoogte van 120 m kunnen vliegen wanneer de militaire basis inactief is en op een lagere hoogte (bijv. 40 m) wanneer de basis actief is. De in het ontwerpbesluit vastgelegde hoogtelimiet kan niet van toepassing zijn op modelvliegtuigen (UAS die op modelvliegvelden vliegen).

Art. 9 en 18.

Naast de hoogtebeperking tot 10m hoogte, eisen deze artikels voor het vliegen in een beperkte zone of nabij een militair domein dat men beschikt over een voorafgaande vluchtvergunning van de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid (ADIV) voor elke vlucht hoger dan vijfendertig voet AGL. We hebben de vraag hoe dit van toepassing kan zijn voor lokale en Vlaamse overheidsdiensten.

Art. 11, 12, 13 en 16.

Naast de hoogtebeperking tot 10m hoogte, eisen deze artikels dat “elke UAS beperkt is tot een maximale startmassa van 900g of minder.” Hier zijn geen uitzondering voor Staatsluchtvaartuigen voorzien. Dit beperkt de operaties voor de Vlaamse overheidsdiensten die gebruik willen maken van grotere drones. Een uitzondering voor Staatsluchtvaartuigen moet voorzien worden. Een gepaste coördinatieprocedure tussen de Vlaamse Overheidsdiensten en Defensie moet de veiligheid garanderen.

Art. 12

In dit artikel heeft men het over militaire helistrips en heliports.

Het is aangewezen te vermelden over welke militaire helistrips en heliports het gaat en waar deze zich bevinden.

- a. *In part 3 Aerodrones (AD) is onder AD3 de lijst opgemaakt van de “Military Heliports” maar deze lijst bevat slechts één helihaven namelijk EBCT Casteau.*
- b. *De term helistrips is niet bekend in de AIP Belgium & Luxemburg en wordt ook in het document niet verder beschreven.*
- c. *Er zijn een aantal militaire gebouwen / kazernes die beschikken over een in de AIP niet bekende helihaven, bv. Saffraanberg, Brugge St-Kruis,...
De vraag stelt zich of deze helikopter landingsplaatsen een geografische UAS-zone krijgen en waar deze geografische UAS-zone zich bevindt in voorkomend geval.*

Art. 13

UAS-vluchten in een HTA zijn beperkt tot een hoogte van 35 voet. Deze UAS zijn beperkt tot 900 g maximaal startgewicht.

Ook in dit geval zijn er modelluchtvaartterreinen toegestaan in HTA en kunnen de beperkingen van 35 voet hoogte en 900 g maximumgewicht niet gelden voor modelvliegtuigen (UAS die op modelvliegvelden vliegen).

Art. 13 en 15.

We vinden het aangewezen om in hoofdstuk 2, afdeling 8 (art. 13) en afdeling 9 (art. 15) de mogelijkheid te voorzien om vluchten toe te laten hoger dan 35 voet AGL en hiervoor de nodige toelatingsvoorwaarden tot de betrokken UAS-zone te preciseren.

Voor het beheer, de inspectie en monitoring van de Vlaamse haveninfrastructuur is het immers belangrijk dat drones kunnen worden ingezet. Daarvoor is het noodzakelijk dat drones kunnen opereren boven 35 voet AGL. In de huidige formulering lijkt een (uitzonderlijke) toelating om hoger dan 35 voet AGL te vliegen echter niet mogelijk. Bijv. de radartoren van Oostende ligt in LFA 11, deze toren is ongeveer 50 meter hoog. Op die locatie kan men dus niet laag of dichtbij vliegen met bemande luchtvaartuigen en kan in principe een drone-operatie worden uitgevoerd, mits de nodige afstemming en communicatie. We stellen ons ook de vraag of de grenzen van de LFA en HTA zo kunnen worden bepaald dat de haveninfrastructuur niet binnen LFA of HTA zijn gelegen.

Art.16 en 21

De artikelen 16 en 21 van de Europese verordening 2019/947 maken het mogelijk het vliegen met modelvliegtuigen verder te zetten, gezien het positieve veiligheidsniveau dat wordt aangetoond bij de exploitatie van de modelluchtvaartclubs en de federaties. De voorwaarden voor het toestaan van de uitoefening van de modelluchtvaart moeten bijgevolg worden nageleefd.

Art. 18.

Dit artikel legt bovenop de andere eisen een extra eis op die niet over het gebruik van een geozone gaat maar een onderzoek instelt op de techniciteit van de drone. Er zijn geen bepalingen opgenomen welke bevoegdheden de BMAA (*Belgian Military Airworthiness Authority*) heeft en welke eisen zij mag stellen. Er is ook geen uitzondering voorzien voor Staatsluchtvaartuigen. Deze uitzondering voor Staatsluchtvaartuigen moet voorzien worden. Een gepaste coördinatieprocedure tussen de Vlaamse Overheidsdiensten en Defensie moet de veiligheid garanderen. Bovenstaande beperking zijn veel te restrictief voor urgente lokale, Vlaamse en Federale overheidsdiensten ten behoeve van de bevolking in Vlaanderen.

Art. 19.

We stellen voor om de straal exact te definiëren. De bepaling 'minstens twee NM' kan veel betekenissen hebben in de praktijk, bv. 2NM, 3NM, 5NM,...

De recreatieve luchtvaart laat weten dat de straal best iets ruimer genomen wordt dan 2 NM.

De geografische UAS-zones ter bescherming van de in de AIP gepubliceerde ongecontroleerde civiele luchtvaartterreinen komen aan bod in art. 19. De vraag stelt zich of er ook geografische UAS-zones voorzien worden ter bescherming van terreinen voor ballonvaart, paramotoren en ter bescherming van tijdelijke luchtvaartterreinen, tijdens de vliegactiviteit.

Art. 20.

Dit artikel heeft betrekking op civiele/burgerlijke helihavens. De AIP kent drie soorten helihavens: hospital heliports, private heliports en personal heliports. Het lijkt aangewezen te vermelden dat het over deze drie categorieën van heliports gaat waarvan men de coördinaten in de AIP kan terugvinden.

Art. 21 en 22.

Wat hoofdstuk 5 'Civiele modelluchtvaartterreinen' (art. 21 en 22) betreft stelt zich de vraag of een onderscheid gemaakt wordt tussen drones die vluchten uitvoeren volgens de bepalingen van de moddelluchtvaart en andere drones.

Bovendien formuleert de Belgische Modellluchtvaart Liga de opmerking dat artikel 21 voorziet in de mogelijkheid dat UAS van het type C0 en C1 op modelvliegvelden vliegen zonder toestemming van de exploitant te vragen. Dit is problematisch. Vluchten op modelvliegvelden moeten voldoen aan regels die specifiek zijn voor modelvliegtuigen en die worden voorgeschreven door het DGLV (circulaire GDF01) en waarvan UAS-operatoren, die geen modelvliegtuigpiloten zijn, niet op de hoogte zijn.

In België kan alleen op terreinen die door het DGLV zijn goedgekeurd en in de AIP zijn opgenomen worden gevlogen.

Elke modelluchtvaartpilot moet:

- lid zijn van de club die het terrein runt;
- zijn theoretische competentie aantonen en dus de reglementen die hem aanbelangen (Circulaire GDF01 en specifieke regels van de club) kennen;
- zijn praktische bekwaamheid (vluchtvaardigheid) aantonen.

Bijna alle modelvliegtuigclubs zijn lid van hun regionale federatie (l' Association d'Aéromodélisme of de Vereniging voor Modelluchtvaartsport), federaties die zelf erkend zijn door het DGLV en die zo'n 5.000 leden hebben.

Bijgevolg moet, om veiligheidsredenen, elke exploitant van een UAS van welk type dan ook toestemming krijgen van de exploitanten van de modelluchtvaartterreinen om in hun vliegzone te vliegen (cilinder met een straal van 400 m vanaf het midden van het veld (coördinaten vermeld in de AIP) en een hoogte van 400 voet AGL (120 m)).

Daarom stellen we voor om in artikel 21, derde alinea, de volgende tekst te schrappen : *"behalve de vluchten met een hoogte van minder dan 35 voet AGL, uitgevoerd met een UAS van de klassen C0 (max. 250 g) tot en met C1 (max. 900 g), zoals bepaald in Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen."*

Art. 24.

Wat hoofdstuk 7 'UAS-testzones' (art. 24) betreft stelt zich de vraag of een onderscheid gemaakt wordt tussen drones die testvluchten uitvoeren en andere drones.

Art. 25.

Wat hoofdstuk 8 (art. 25) betreft stelt zich de vraag waar de laterale buffer van 100 t.o.v. een penitentiare instelling begint : is dit vanaf de omheining van de penitentiare inrichting ?
Waar wordt deze zone gepubliceerd ?

Art. 26.

Wat hoofdstuk 9 (art. 26) betreft stelt zich de vraag waar de cilinder rond de nucleaire installatie en de bijbehorende veiligheidszone gepubliceerd wordt.

Art. 27.

Wat hoofdstuk 10 (art. 27) betreft stelt zich de vraag waar de cilinder rond de koninklijk domeinen gepubliceerd wordt.

Art. 28, 29, 30 en 31

UAS-vluchten in civiele CTR's zijn volgens dit ontwerpbesluit ook voorwaardelijk toegestaan.

Er wordt gewezen op het feit dat 7 modelluchtvaartclubs (4 in Wallonië en 3 in Vlaanderen) een vergunning hebben in civiele CTR's met een reeks voorwaarden die goed zijn gedefinieerd door het DGLV en Skeyes. Deze voorschriften hebben zowel betrekking op de modellen als op de vluchten zelf. De toegestane hoogte op deze terreinen is 100 m. De voorwaarden die voor UAS in deze gebieden zijn vastgesteld, gelden dus ook niet voor modelvliegtuigen (UAS die op modelluchtvaartterreinen vliegen).

Art. 33, 34 en 35

Wat hoofdstuk 11, afdeling 3 (art. 33 t.e.m. 35) betreft, wensen we de volgende opmerking te formuleren : het is aangewezen 'RMZ/TMZ' te vermelden i.p.v. 'RMZ' aangezien de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem niet enkel in een Radio Mandatory Zone (RMZ) maar ook in een Transponder Mandatory Zone ligt (TMZ).

Art. 36.

Het is niet voldoende duidelijk of vrij verkeer van drones mogelijk is in de geografische UAS-zone ter bescherming van openbare instellingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest indien men 'uit de buurt' (laterale buffer van 50 meter rondom de openbare instellingen) blijft van alle openbare instellingen.

Tekstuele opmerkingen

We vragen aandacht voor de correcte plaatsing van leestekens, nl. de plaatsing van een punt '.', een dubbel punt ':' en een puntkomma ';':

In de artikelen 6, 16, 18, 20, 21, 25, 26, 27, 31, 32 en 34 ontbreken één of meerdere leestekens.

Artikel 2, 2^e lid, dient als volgt aangepast te worden : het woord 'van' dient geschrapt te worden.

Artikel 31, 7^o en artikel 35, 6^o dienen als volgt aangepast te worden : het woord 'te' dient toegevoegd te worden, de aangepaste tekst luidt 'bereikbaar **te** zijn.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 20 november 2020 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- "a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"
- "b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven"
- "c. investeringen en schulden : het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"
- "d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"
- "e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen"

4. VERDER TRAJECT

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of reguleringssimpactanalyse vereist. JoKER is hier tevens niet van toepassing.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° positief advies te verlenen aan het ontwerp van ministerieel besluit tot vaststelling van vaste geografische UAS-zones en toegangsvoorwaarden voor vaste geografische UAS-zones;

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

