nieuws

Regulerend kader voor drones eindelijk in zicht

nieuws

Een ontwerp voor een koninklijk besluit met nieuwe regels over het gebruik van drones is klaar en moet enkel nog nagelezen worden door de gewesten en de Raad van State. Dat laat het kabinet van minister van Mobiliteit Jacqueline Galant weten. Het KB maakt een onderscheid tussen zuiver privégebruik en zuiver commercieel gebruik (klasse 1), maar roept wel een nieuwe tussenklasse in het leven, de klasse 2. Die categorie mag in principe niet gebruikt worden voor handelsactiviteiten, al wordt wel een uitzondering gemaakt voor 'occasioneel' professioneel gebruik, zoals voor landbouwers die hun velden willen inspecteren.

25 FEBRUARI 2016 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:34

Lees meer over:
beleid
technologie



Een ontwerp voor een koninklijk besluit met nieuwe regels over het gebruik van drones is klaar en moet enkel nog nagelezen worden door de gewesten en de Raad van State. Dat laat het kabinet van minister van Mobiliteit Jacqueline Galant weten. Het KB maakt een onderscheid tussen zuiver privégebruik en zuiver commercieel gebruik (klasse 1), maar roept wel een nieuwe tussenklasse in het leven, de klasse 2. Die categorie mag in principe niet gebruikt worden voor handelsactiviteiten, al wordt wel een uitzondering gemaakt voor 'occasioneel' professioneel gebruik, zoals voor landbouwers die hun velden willen inspecteren.

Na vier jaar lijkt een wetgevend kader voor drones nu eindelijk werkelijkheid te gaan worden. Dat laat het kabinet van bevoegd mobiliteitsminister Jacqueline Galant weten. Als alles goed gaat, kan het KB rond de paasvakantie van kracht worden. Het ontwerpbesluit maakt een onderscheid tussen privégebruik, zoals bijvoorbeeld speelgoeddrones, en zuiver commercieel gebruik (klasse 1). Daarnaast komt er nieuwe tussenklasse, klasse 2. Daarbij gaat het om vluchten met drones van maximaal 5 kilo. De piloot moet minstens 16 jaar oud zijn.

Die categorie mag in principe niet gebruikt worden voor handelsactiviteiten, maar voor 'occasioneel' professioneel gebruik wordt een uitzondering gemaakt. Daarbij wordt onder meer gedacht aan landbouwers die een drone willen gebruiken om hun velden te inspecteren of een bedrijf dat af en toe zijn gebouwen wil inspecteren. Het moet in elk geval gaan om vluchten met een laag risico op ongevallen, wat bijvoorbeeld dichtbevolkte gebieden uitsluit.

Op verzoek van Europa haalde Galant enkele technische vereisten uit het KB, zoals de verplichting een gps-trackingsysteem en navigatielichten te gebruiken. Al is de verwachting wel dat de Europese Commissie daar vroeg of laat eigen regels over uitvaardigt.

De regels voor de zwaarste drones (klasse 1) waren al grotendeels bekend. Bij de toekenning van vliegvergunningen zal het

Directoraat-Generaal Luchtvaart wel nog een onderscheid maken tussen vluchten met gemiddeld risico (zoals de inspectie van windmolens) en met hoog risico (zoals het overvliegen van menigtes).
De Belgische regels zijn relatief streng voor het puur recreatieve gebruik. Voor drones van minder dan een kilogram is in principe geen opleiding vereist, al kan dat door de verzekeraar gevraagd worden. Want wie met een drone vliegt, moet zich ook verzekeren tegen schade aan derden. In een aantal gevallen kunnen kleine drones onder de familiale verzekering vallen, maar Wauthier Robyns van de verzekeringsfederatie Assuralia wijst erop dat luchtvaarttuigen in sommige polissen worden uitgesloten.
Voor de drones van klasse 1 en klasse 2, die ook boven openbaar domein mogen vliegen, zullen aangepaste verzekeringspolissen nodig zijn. Robyns merkt wel op dat enkele gespecialiseerde verzekeraars, zoals Aviabel, daarvoor al producten op de markt hebben. Particulieren die de voorbije jaren een drone kochten van meer dan 1 kg zwaar, moeten diep in de buidel tasten: zowat 600 euro voor een tweedaagse opleiding, plus de prijs van een aangepaste verzekeringspolis. Hun drone moet ook geregistreerd worden.
Er zijn geen cijfers over het aantal drones dat al in ons land circuleert, maar het gaat naar schatting om enkele tienduizenden exemplaren. In een rondvraag door De Tijd eind 2015 maakten enkele grote verkopers gewag van een verdubbeling van de verkoop in 2015. Hoeveel drones daarvan in klasse 2 vallen, is niet bekend, maar heel wat duurdere modellen van pakweg 500 euro of meer wegen wel meer dan een kilo.
Volgens de werkgeversorganisatie Voka staan 175 Belgische bedrijven te trappelen om hun drones de lucht in te sturen. De toepassingen gaan van luchtfotografie en het maken van nieuwsbeelden tot inspectie, landmeting en cartografie. "Bij de overheid is er veel interesse voor de inspectie van gasleidingen en bruggen, of de monitoring van het verkeer", zegt Elwin Van Herck, de CEO van het opleidingsbedrijf Noordzee Drones en woordvoerder van de vakvereniging BeUAS. Hij schat dat er in 2015 zowat 400 à 450 piloten werden opgeleid, die meteen na publicatie van het koninklijk besluit hun examen kunnen afleggen. "Maar voor de komende maanden verwacht ik een echte overrompeling."

Bron: De Tijd

Beeld: Anneleen Rutten - Universiteit Antwerpen

VILT vzw
Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact
M • info@vilt.be

Volg ons op:
screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/
screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws
screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our bluesky page: https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social

---

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |
Privacy policy
Copyright
Cookie Policy
Cookie instellingen aanpassen
Crafted by Brigada