

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

Uw kenmerk
31936-326/2016D13399

Bijlage(n)
2

Datum 22 april 2016
Betreft Beantwoording vragen Schriftelijke Overleg drones

Geachte voorzitter,

Met deze brief beantwoord ik, mede namens de minister van Veiligheid en Justitie, de vragen die uw Kamer heeft gesteld in het kader van een Schriftelijk Overleg naar aanleiding van het onderdeel "drones" van de verzamelbrief luchtvaart (Kamerstuk 31936, nr. 326).

Alvorens op deze vragen in te gaan, wil ik u informeren over de acties die ik momenteel uitvoer naar aanleiding van het incident met een drone op Schiphol, dat is gemeld op 1 april jl. Hierover heb ik heden de beantwoording van de vragen van het lid Van Helvert (CDA) separaat aan uw Kamer toegezonden. Hoewel niet met zekerheid te zeggen, lijkt het bij deze incidenten te gaan om recreatieve dronevliegers. Er zijn op 12 april jl. twee recreatieve dronebestuurders aangehouden in de buurt van Schiphol. Op dit moment wordt onderzocht of dit ook de bestuurders van de drone zijn die 1 april nabij Schiphol vlogen. Deze groep recreanten mag niet met drones vliegen in de buurt van luchthavens tenzij met toestemming van de LVNL of van de exploitant van de luchthaven. Het is evident dat de vliegveiligheid van de bemande luchtvaart te allen tijde voorop moet staan bij het gebruiken van drones.

Mijn beleid voor de recreatieve dronegebruiker is gericht op de aanscherping van de regels voor recreatief dronegebruik, communiceren over de regelgeving, een intensieve handhaving en het inzetten van technische hulpmiddelen om incidenten met drones zoveel mogelijk te beperken.

Ik zet mij in om de huidige regelgeving voor recreatief dronegebruik aan te scherpen, zoals het verder inperken van de luchtverkeersregels. Nu mag bijvoorbeeld een recreatieve dronegebruiker dichterbij bebouwing, mensenmenigten en wegen vliegen dan de professionele gebruiker. Uit veiligheidsoogpunt wil ik snel met regels komen om een einde aan deze ongelijkheid te maken. Ik ben daarom voornemens de luchtverkeersregels van de recreatieve dronevlieger aan te scherpen en te harmoniseren met de luchtverkeersregels van de Regeling minidrones, die binnenkort wordt vastgesteld. Deze aanscherping houdt ondermeer in dat de recreatieve dronegebruikers straks tot maximaal 50 meter hoog mag vliegen, maximaal 100 meter ver mag vliegen en 50 meter afstand van bebouwing, mensenmenigten en wegen moet houden,

zoals ook in de Regeling minidrones zal worden vastgesteld. Het streven is deze aanscherping voor recreatief gebruik najaar 2016 gereed te hebben. Dit ligt in lijn met de voornemens in de EU-regelgeving.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

Verder start ik met een intensivering van de voorlichting over regelgeving aan recreanten die met drones vliegen. Het is van belang dat zij op de hoogte zijn van de regelgeving en de beperkingen waaraan zij zich moeten houden. In november vorig jaar is een campagne gestart, zowel online als offline. Zo heeft de detailhandel over de door ons gemaakte materialen (flyers, posters, banners en factsheets) kunnen beschikken met het verzoek deze te verspreiden richting de consument. Ook op de site Rijksoverheid.nl staat de regelgeving voor dronegebruik op een eenvoudige manier uitgelegd en zijn de resultaten van een publieksonderzoek van begin 2016 opgenomen. Ik ga deze campagne uitbreiden en intensiveren met onder andere een radiocampagne, een outdoorcampagne (bv. abri's, bushokjes) en advertenties zowel in de fysieke media als online.

Daarnaast heb ik 20 april jl. overleg gehad met vertegenwoordigers van de grootste producenten van recreatieve drones. Wij hebben gesproken over mogelijkheden van vrijwillige toepassing van technologie, ondermeer om vliegen in de buurt van luchthavens onmogelijk te maken (de zogeheten 'geofencing') en de mogelijkheid om drones te registreren, onder andere via chips. Ik heb aangegeven dat ik mij in EU verband sterk maak voor registratie via identificatiechips en het gebruik van geofencing. De vertegenwoordigers van de producenten hebben daarop laten weten dat geo-fencing reeds in de software van drones zit en dat zij bereid zijn om in overleg met de Nederlandse partners, zoals Schiphol en LVNL, te treden om dit te optimaliseren, door het invoeren van de juiste coördinaten. Daarnaast hebben wij afgesproken dat zij betrokken worden bij de publiekscampagne teneinde zo effectief mogelijk te opereren richting de dronegebruiker. Naar aanleiding van dit gesprek wil ik wel nagaan hoe Ierland en Denemarken nu de al in omloop zijnde drones in een speciaal register opnemen om te bezien of de ervaringen in deze landen ook voor Nederland bruikbaar zijn.

Vanzelfsprekend is handhaving van groot belang. De ILT en politie zijn op grond van de regelgeving belast met de bestuurlijke en de strafrechtelijke handhaving van de luchtverkeersregels zoals het verbod op het vliegen in en rond luchthavens. Er is een taakverdeling vastgelegd tussen politie en ILT, waarbij de politie de strafrechtelijke handhaving op zich neemt.

De minister van Veiligheid en Justitie heeft mij laten weten dat er op en rond Schiphol intensief wordt gehandhaafd door politie, marechaussee en overige opsporingsambtenaren. Het district Kennemerland van de politie-eenheid Noord-Holland heeft een speciaal team voor de zogenaamde buitenbewaking van Schiphol. Er wordt regelmatig gesurveilleerd in het gebied rond Schiphol en meldingen van drones op of rond Schiphol worden met grote spoed opgepakt om de kans op een heterdaadsituatie te vergroten. Politied medewerkers krijgen ook extra instructie hoe om te gaan met overtredingen van de regelgeving op het gebied van drones. Het in gevaar brengen van het luchtverkeer is reeds expliciet strafbaar gesteld op grond van het Wetboek van Strafrecht met een gevangenisstraf van ten hoogste 15 jaar of een geldboete van de vijfde categorie (in geval van opzet) en een gevangenisstraf van ten hoogste 1 jaar of geldboete van de vierde categorie (in geval van schuld). Gezien de ernst van de gevaren die een dronegebruiker – indien deze zich niet aan de regels houdt – kan veroorzaken aan derden op de grond, treed ik in overleg met de minister van Veiligheid en

Justitie om te bezien of ook de straf die is gesteld op overtreding van de in de luchtvaartregelgeving neergelegde luchtverkeersregels nog afdoende is.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Tot slot wil ik u ook verslag doen van een gesprek dat heeft plaatsgevonden met de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), zoals ik uw Kamer heb toegezegd tijdens het vragenuur van 8 maart 2016. Tijdens het overleg is gedeeld dat de vliegveiligheid voorop staat bij de introductie van drones in het luchtruim. Er was ook overeenstemming over het feit dat de voornaamste bron van zorg voor de vliegveiligheid de recreatieve dronevlieger is. De VNV steunt de hiervoor gemelde aanpak ten aanzien van voorlichting en handhaving en dringt aan op een stevige inzet van de toepassingen van technische hulpmiddelen zoals 'geofencing'. Zoals in deze brief eerder gemeld, heb ik daarover gesproken met vertegenwoordigers van de grootste producenten van recreatieve drones.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

Ik ga nu over tot de beantwoording van uw vragen van het Schriftelijk Overleg.

- **Lichtere regime dronegebruik**

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat voor professionele gebruikers substantieel lagere lasten ontstaan onder het lichtere regime. Zij vernemen graag hoeveel dronegebruikers naar verwachting onder dit lichtere regime vallen en hoe hoog de verwachte totale lastenverlaging is.

Volgens een schatting zullen naar verwachting een paar honderd dronegebruikers onder het lichtere regime voor professioneel dronegebruik willen vallen. Er zijn echter, ook bij de dronesector, geen precieze cijfers bekend. De gebruiker betaalt €400 minder door lagere administratieve lasten voor de vergunningaanvraag. Daarnaast zijn ook de kosten voor het keuren van de drone en het volgen van een opleiding door de piloot komen te vervallen. De hoogte van deze kosten zijn afhankelijk van marktprijzen en worden geschat op €3.000 voor de pilootopleiding en €2.000 voor de technische keuring. In totaal betreft dit derhalve een minimale lastenverlaging van €5.400 per gebruiker.

Voorts horen deze leden graag hoe het gedeeltelijk wegnemen van deze scheve balans in de luchtvaartsector is gevallen. Kan dit bijvoorbeeld rekenen op de instemming van de Luchtverkeersleiding Nederland, Schiphol en/of de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV)?

Het beleidsvoornemen met het regime voor minidrones is in april 2015 voor internetconsultatie gepubliceerd. Daarna is op reguliere basis een overleg met de sector georganiseerd over de uitwerking van het voornemen, waaraan door zowel de bemande als onbemande luchtvaartsector wordt deelgenomen. Luchtverkeersleiding Nederland en de VNV nemen hieraan deel. De door hen gemaakte opmerkingen zijn in belangrijke mate overgenomen, zoals de beperking van de vliegverkeersregels en de eis van voldoende kennis voor de piloot.

Om welke reden is ervoor gekozen om de grens voor het lichtere regime te trekken bij drones van 4 kg?

De keuze voor 4 kg is te rechtvaardigen na een vergelijking van de nationale regelgeving voor dronegebruik in andere EU-lidstaten, waar ook een dergelijk regime van toepassing is. Het is een combinatie van gewichtsklasse (die in omringende landen varieert tussen 2 en 7 kg) en operationele voorwaarden. De

regelgeving voor dronegebruik is volop in ontwikkeling, zowel op het niveau van de afzonderlijke lidstaten als op het niveau van de EU als geheel. Bij de uitwerking van de EU-regelgeving voor dronegebruik moet blijken in hoeverre deze grens ook in Europees verband zal gelden dan wel nog wordt aangepast op basis van voortschrijdend inzicht door onderzoeksresultaten, technologische ontwikkelingen etc.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

De leden van de D66-fractie lezen dat de staatssecretaris de disbalans tussen de eisen voor professionele en recreatieve dronegebruikers wil wegnemen. Zij vragen of de staatssecretaris nader kan toelichten wat zij, wellicht in tegenstelling tot haar voorgangster, verstaat onder deze disbalans en welke problemen deze disbalans op dit moment met zich brengt. De leden van deze fractie vragen voorts of de inzet daarbij is om het risico van een bepaalde operatie als uitgangspunt voor regelgeving te nemen, zoals in het Europese kader het geval is. Zo nee, waarom niet en wat is in dat geval het uitgangspunt van de staatssecretaris voor het wegnemen van de disbalans?

Er bestaat in de nationale regelgeving voor dronegebruik een apart regime voor beroepsmatige respectievelijk recreatieve vliegers. Dit onderscheid in regelgeving tussen de recreatieve en beroepsmatige vlieger zal verdwijnen op het moment dat de EU regelgeving voor dronegebruik van kracht is. Het voorstel voor EU regelgeving, dat in december 2015 is gepresenteerd, zal niet voor 2018 in werking treden. Gelet op de snelle ontwikkeling en groei van de drones, wil ik niet op de EU regelgeving wachten. Nationale regelgeving wordt daarom verder ontwikkeld om zoveel mogelijk te anticiperen op de Europese plannen.

Zoals mijn voorgangster ook met uw Kamer heeft afgesproken in het AO van 3 september 2015, wordt de nationale regelgeving stapsgewijs aangepast om de ontwikkeling van de drones markt optimaal te faciliteren, binnen strikte kaders van de veiligheid.

Beroepsmatig gebruik van drones is op dit moment verboden zonder een brevet voor de piloot, een bewijs van luchtwaardigheid en een geluidverklaring voor het luchtvaartuig en, voor vluchten tegen vergoeding, een certificaat voor het bedrijf dat de vluchten exploiteert (ROC). Recreatief gebruik tot 25 kg is uitgezonderd van deze verboden en heeft deze documenten derhalve niet nodig. Bovendien geldt voor beroepsmatig gebruik de verplichting de vlucht 24 uur voor de uitvoering ervan te melden bij de burgemeester van de betrokken gemeente en de verplichting 48 uur voor de uitvoering van de vlucht een zogenoemde NOTAM te publiceren. Deze meldplichten gelden niet voor recreatief gebruik.

Met de introductie van de Regeling minidrones en de Beleidsregel micro- en minidrones wordt een lichter regime gecreëerd voor beroepsmatig gebruik met een drone tot en met 4 kg. Een microdrone is een drone tot 1 kg, een minidrone is een drone van 1 tot en met 4 kg. Onderdeel van het lichtere regime is een inperking, ten opzichte van de reguliere beroepsmatige dronevliegers, van de operationele condities waaronder mag worden gevlogen. Voor het gebruik van minidrones onder deze striktere luchtverkeersregels wordt ontheffing verleend van het verbod te vliegen zonder brevet en zonder bewijs van luchtwaardigheid en geluidverklaring, en worden de eisen voor verkrijging van het ROC versoepeld. Bovendien worden voor het hiergenoemde gebruik de meldplichten afgeschaft.

In de volgende stap in regelgeving wil ik de luchtverkeersregels van recreanten aanscherpen en in lijn brengen met de luchtverkeersregels die met de Regeling minidrones worden vastgesteld voor minidrones die onder het lichtere regime opereren. Deze aanscherping houdt ondermeer in dat de recreatieve dronegebruikers straks tot maximaal 50 meter hoog mag vliegen, maximaal 100 meter ver mag vliegen en 50 meter afstand van bebouwing, mensenmenigten en wegen moet houden, zoals ook in de Regeling minidrones zal worden vastgesteld. Het streven is dat deze aanscherping voor recreatief gebruik najaar 2016 gereed te hebben.

- **Gevaren in verband met de luchtvaartveiligheid**

De leden van de VVD-fractie zien grote kansen door het gebruik van drones voor bijvoorbeeld de agrarische sector en beveiligingswerkzaamheden, maar zij zien ook mogelijke gevaren, bijvoorbeeld voor de luchtvaartveiligheid. Hoe wordt bewerkstelligd dat ook de recreatieve gebruiker, die nu vaak de veroorzaker is van incidenten, zich bewust is van deze gevaren en dat de veiligheidsrisico's zo veel mogelijk worden beperkt?

Eind november 2015 is een publiekscampagne gestart gericht op de recreatieve dronegebruiker waarin de vliegverkeersregels centraal staan. Deze campagne is zowel online als offline. Zo heeft de detailhandel de ontwikkelde materialen (flyers, posters, banners en factsheets) ontvangen met het verzoek deze te verspreiden richting de consument. Ook op de site Rijksoverheid.nl staat de regelgeving voor dronegebruik op een begrijpelijke manier uitgelegd. De communicatie richting de recreatieve dronevlieger wordt geïntensiveerd. Zo start ik een radiocampagne, een outdoorcampagne (zoals abri's) en zullen er advertenties in bladen en online verschijnen.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of bekend is wat het effect is van een botsing tussen een drone en een verkeersvliegtuig. Als dat onbekend is, is de staatssecretaris dan bereid hier onderzoek naar te laten doen?

De uitkomsten van een dergelijk onderzoek zijn volgens de leden van de CDA-fractie van belang voor de regelgeving, want het is noodzakelijk om te weten welke drones speelgoed zijn en geen noemenswaardige schade kunnen aanbrengen, en van welke drones het gebruik gereguleerd moet worden.

Er is tot op heden zeer beperkt onderzoek bekend naar het effect van een botsing met een drone en een verkeersvliegtuig. Hieruit is nog geen eenduidig beeld te destilleren. Het is belangrijk dat er in de toekomst onderzoek beschikbaar komt naar de impact van een aanvaring met een drone op het totale vliegtuig, zoals bijvoorbeeld de romp en de ruiten van de cockpit, niet alleen naar de impact op de motor. Bij voorkeur zal dergelijk onderzoek in internationaal verband moeten worden uitgevoerd, omdat in alle landen ditzelfde vraagstuk op de agenda staat. Ik zal binnen de EU aandacht vragen voor een dergelijk onderzoek. In de tussentijd zal ik in overleg met het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) treden om na te gaan of dergelijke informatie op een andere manier te achterhalen is.

De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris de stelling deelt dat, hoe nuttig drones ook kunnen zijn, de toepassing daarvan nooit ten koste mag gaan van de luchtvaartveiligheid en dat vliegverkeer en drones dus te allen tijde moeten worden gescheiden.

In het kabinetsstandpunt over drones van 4 maart 2015 komt expliciet naar voren dat het gebruik van drones niet ten koste mag gaan van de luchtvaartveiligheid. In mijn optiek zijn er op termijn mogelijkheden om professioneel gebruik van drones op een veilige manier te integreren met de bemande luchtvaart. In EU verband wordt hier onderzoek naar gedaan. Het luchtruim voor recreatief gebruik van drones is en blijft gescheiden van het luchtruim voor de bemande luchtvaart.

Voorts vragen de leden van het CDA of er, wellicht naar aanleiding van de eerder mondeling gestelde vragen, een sluitend registratiesysteem van incidenten met drones is of komt.

Houders van vergunningen of ontheffingen voor beroepsmatig gebruik zijn al verplicht om incidenten te melden aan Analysebureau Luchtvaartvoorvallen, bij ILT. Een rapportage over gemelde incidenten in 2014 is medio 2015 gepubliceerd. Voor de komende zomer verwacht ik een rapportage waarin de informatie over het jaar 2015 is verwerkt. Ik heb het NLR aan het begin van dit jaar opdracht gegeven om alternatieven te onderzoeken voor een meldingssysteem met incidenten van drones, waarbij zowel naar recreatief als beroepsmatig gebruik gekeken wordt.

De leden van de D66-fractie vragen hoe het verlichten van het regime voor beroepsmatig gebruik van minidrones volgens de staatssecretaris de veiligheid omtrent het vliegen met drones ten goede komt. Zij zijn benieuwd naar het onderzoek dat de staatssecretaris heeft gedaan om deze verlichting te toetsen op de effecten voor de veiligheid omtrent het vliegen met drones. Is het de staatssecretaris bijvoorbeeld bekend wat een minidrone kan aanrichten wanneer deze in aanraking komt met een vliegtuigruit of -motor? Kan de staatssecretaris de uitkomsten van deze toets met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet? Is dit omdat deze toets niet is uitgevoerd? Zo ja, kan de staatssecretaris de Kamer vervolgens duidelijk maken op welke gronden zij verwacht dat de verlichting van het regime geen nadelige gevolgen voor de vliegveiligheid oplevert?

Er is tot op heden zeer beperkt onderzoek bekend naar het effect van een botsing met een drone en een verkeersvliegtuig. Hieruit is nog geen eenduidig beeld te destilleren. De operationele maatregelen zijn dusdanig gekozen dat een minidrone tijdens een normale operatie niet in de omgeving mogen komen met de bemande luchtvaart. Met de Regeling minidrones wordt voor beroepsmatig gebruik de maximale vlieghoogte van de minidrone verder ingeperkt tot 50 meter. Bovendien wordt de afstand tussen de piloot en de minidrone verder ingeperkt tot 100 meter. Als gebruik van een minidrone gewenst is hoger dan 50 meter (tot maximaal 120 meter) dan wel verder dan 100 meter van de piloot (tot maximaal 500 meter), dan is voor dit gebruik een bewijs van luchtwaardigheid, een bewijs van bevoegdheid en een RPAS operator certificate (ROC) verplicht.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd wat de staatssecretaris stelt tegenover het verlenen van een ontheffing van de verplichting om te beschikken over een brevet en een bewijs van luchtwaardigheid voor de

exploitant van drones. Erkent de staatssecretaris dat er ook voordelen verbonden zijn aan deze verplichting, zoals het garanderen van een bepaald kennisniveau van de gebruiker over vliegveiligheid? Deelt de staatssecretaris de mening van deze leden dat het van het aller grootste belang is dat zowel consumenten als beroepsmatige gebruikers van drones op de hoogte zijn van de regels voor het vliegen met drones, aangezien dit risico's aan de voorkant aanzienlijk kan verkleinen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen is zij dan voornemens te treffen om het kennisniveau onder beroepsmatige gebruikers te maximaliseren? Hoe zit het precies met diploma-eisen en hoe gaat de staatssecretaris hierop handhaven?

Ik vind het belangrijk dat de piloot een minimaal kennisniveau van de veiligheidsregelgeving voor de luchtvaart en het dronegebruik heeft. Daarom is in de Beleidsregel micro- en minidrone opgenomen dat de piloot van een drone van 1 tot en met 4 kg moet kunnen aantonen de gestelde kennis-eisen te beheersen. Dit kan middels een diploma dat via KNVvL behaald kan worden of op basis van een ander luchtvaartbrevet. Een ROC-light voor het beroepsmatig gebruik van een minidrone wordt alleen afgegeven als de piloot heeft aangetoond de gestelde kennis-eisen te beheersen en op die grond een ontheffing heeft gekregen.

De beroepsmatige dronevlieger, die valt onder de Regeling minidrones en met een drone tot 1 kg vliegt, moet zichzelf van de regels vergewissen, zoals dit nu ook geldt voor de recreatieve dronevlieger.

De leden van de D66-fractie gaan ervan uit dat de staatssecretaris inmiddels het gesprek is aangegaan met de VNV naar aanleiding van verontrustende berichtgeving over bijna-ongelukken met drones en de burgerluchtvaart. Het verbaast de leden van deze fractie onverminderd dat de staatssecretaris pas na een oproep van de Kamer dit gesprek is aangegaan.

Kan de staatssecretaris de Kamer reeds informeren over de uitkomsten van het gesprek met de VNV? Is de staatssecretaris voornemens om nog meer belanghebbenden en/of experts te horen over de mogelijkheden om de vliegveiligheid omtrent drones te verbeteren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, neemt zij in deze gesprekken ook de mogelijkheid om tot verbeterde registratie te komen mee?

Het gesprek met de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) heeft plaatsgevonden. Tijdens het overleg deelden beide partijen dat de vliegveiligheid voorop staat bij de introductie van drones in het luchtruim. Er was ook overeenstemming dat de voornaamste bron van zorg voor de vliegveiligheid de recreatieve dronevlieger is. Onder de huidige regelgeving voor recreanten kent deze groep nog relatief veel vrijheden in vergelijking met beroepsmatige dronevliegers. Dat onderscheid wil ik nu snel wegnemen. De VNV steunt het intensiveren van de voorlichting en het aanscherpen van de vliegverkeersregels voor recreanten.

Ik heb overigens al met regelmaat overleg met de dronesector over veiligheidskwesties, waar ook de VNV aan deelneemt. De sector bestaat uit professionele (o.a. DARPAS) en recreatieve dronegebruikers, dronefabrikanten, vertegenwoordigers uit de bemande luchtvaart, LVNL, opleidingsinstituten en

kennisinstituten, luchtvaartpolitie en brandweer. Bepaalde onderdelen van de regelgeving, zoals bijvoorbeeld de kenniseisen zijn met experts uit de sector uitgewerkt.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

De leden van de D66-fractie zijn voorts benieuwd naar hetgeen de staatssecretaris stelt tegenover het vervallen van de verplichting om 48 uur voor de uitvoering van de vlucht een zogenoemde notice to airmen (NOTAM) te publiceren. Is zij van mening dat vanwege de striktere operationele voorwaarden die zij voornemens is te stellen een NOTAM niet meer noodzakelijk is? Erkent zij dat het erg moeilijk zal zijn voor instanties om deze striktere operationele voorwaarden te handhaven? Wat gebeurt er volgens de staatssecretaris wanneer dronegebruikers, recreatief dan wel professioneel, zich niet houden aan de (striktere) operationele voorwaarden, waardoor de burgerluchtvaart en defensie toch te maken krijgen met drones op locaties en hoogtes waar deze niet toegelaten zijn, zoals onlangs bij een incident nabij Parijs, waarbij een drone bijna in botsing kwam met een AirFrance verkeersvliegtuig op 1200 meter hoogte?

De beperkingen in de operationele uitvoering van een vlucht onder de Regeling minidrones rechtvaardigen het afschaffen van de NOTAM. Voor de micro- en minidrone is de vlieghoogte beperkt tot 50 meter en in een laagvlieggebied beperkt tot 40 meter. De afschaffing van de NOTAM is met de sector en het ministerie van Defensie afgestemd.

In het algemeen geldt dat de dronevliegers te allen tijde voorrang aan al het andere luchtverkeer moeten geven en er een verbod is van dronegebruik in het gecontroleerde luchtruim rond gecontroleerde luchthavens, op drie kilometer van een ongecontroleerd vliegveld en het gebied daarom heen. Uitzondering hierop is indien er geen bezwaar bestaat tegen vluchten met drones bij de exploitant van de luchthaven, wat vastligt in een convenant tussen de vlieger en de exploitant. Handhaving door politie en opsporingsambtenaren is op dit moment het middel dat wordt ingezet bij overtreding van de luchtverkeersregels. In de toekomst zal door optimalisatie van de technologische mogelijkheden aan de drone zelf, zoals geo-fencing, bijdragen aan het verminderen van de kans op overtreding van de luchtverkeersregels.

De leden van de D66-fractie lezen dat drones uiteraard niet toegestaan zijn in de control zone (CTR) rond luchthavens. Zij vragen hoe het zit met vaste landingsplekken voor helikopters, niet in de laatste plaats voor traumahelikopters. Is reeds sprake van een restrictie voor dronegebruikers ten aanzien van deze vaste landingsplaatsen? Zo ja, wordt deze restrictie ook aangescherpt? Zo nee, waarom niet?

Vaste landingsplekken voor helikopters vallen onder luchthavens waaromheen geen CTR is, waarvoor geldt dat recreatieve drones op minstens drie kilometer afstand moeten blijven, tenzij geen bezwaar bestaat tegen vluchten met drones bij de exploitant van de luchthaven, wat vastligt in een convenant tussen de vlieger en de exploitant. In de Regeling minidrones gaat deze bepaling ook gelden voor minidrones die beroepsmatig worden gebruikt. Overigens liggen deze landingsplekken veelal in bebouwd gebied waar het al verboden is te vliegen.

De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris nader kan toelichten hoe zij wenst om te gaan met de droneregelgeving waar geen sprake is van vaste landingsplaatsen voor helikopters. Bij een traumahelikopter is immers niet van tevoren duidelijk waar deze precies zal landen om een patiënt op te halen en naar een ziekenhuis te vervoeren. Is het in deze gevallen niet van belang dat de helikopterpiloot weet of en zo ja waar er op dat moment (in de buurt) met drones gevlogen wordt, bijvoorbeeld via tv-stations, politie of brandweer? Hoe gaat de staatssecretaris dit risico precies ondervangen?

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

Alle dronegebruikers moeten voorrang verlenen aan elk ander luchtvaartuig. De minidrone operator heeft strikte operationele beperkingen in afstand en hoogte waardoor deze snel kan reageren als een traumahelikopter aan komt vliegen voor een landing. Hierdoor kan hij bijtijds zijn drone naar de grond brengen en de helikopter kan landen. Ik zal dronegebruik in relatie tot landende traumahelikopters nadrukkelijk opnemen in de voorlichtingscampagne.

- **Gevaren in verband met de privacy**

De leden van de VVD-fractie zien naast kansen ook gevaren door dronegebruik, bijvoorbeeld voor de privacy. Hoe wordt bewerkstelligd dat ook de recreatieve gebruiker, die nu vaak de veroorzaker is van incidenten, zich bewust is van deze gevaren?

Ook de leden van de PvdA-fractie zien deze gevaren. Zij zijn verheugd dat de regelgeving rondom het professioneel gebruik van minidrones wordt verruimd voor innovatieve doeleinden, maar vragen zich wel af hoe de privacy wordt gewaarborgd bij het gebruik van deze minidrones. Welke gevaren ziet de staatssecretaris in het gebruik van minidrones voor de privacy van de burgers? Wanneer een bestuurder van een minidrone op 100 meter afstand zou staan, zou de minidrone gemakkelijk huizen of openbare gebouwen kunnen bespioneren. Dit zou een grote inbreuk kunnen zijn op de privacy van burgers, waar de leden van de PvdA-fractie veel waarde aan hechten. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen deze problematiek?

Om het bewustzijn omtrent de risico's bij het gebruik van drones te vergroten heb ik eind 2015 een communicatiestrategie ontwikkeld met als doel brede bekendheid te geven aan de regels die bij het gebruik daarvan in acht moeten worden genomen. Daartoe heb ik ondermeer een publieksonderzoek van begin 2015 gebruikt. Uw Kamer heeft over de communicatiestrategie op 2 december 2015 een brief ontvangen. Het gaat daarbij niet alleen om regels die de veiligheid in de lucht en op de grond beogen te waarborgen, maar ook om regels met betrekking tot bescherming van de privacy. Bij de ontwikkeling en uitvoering van deze strategie is samengewerkt met vele partijen uit de industrie: van ontwikkelaars en verkooppunten tot bloggers.

Als onderdeel van deze strategie is half november 2015 de campagne "veilig vliegen met drones" gestart waarin de regels voor recreatief gebruik helder worden uitgelegd aan het brede publiek. Daartoe is beeldmateriaal ontworpen (iconen, infographics) dat via diverse kanalen is verspreid (met name online). Op dat materiaal wordt mede aandacht besteed aan de privacyaspecten die aan het gebruik van drones zijn verbonden. Op rijksoverheid.nl is een aparte plek

ingeruimd voor het onderwerp "drones" waar alle informatie over drones en regelgeving is te vinden. Daarop is ook een handleiding "drones en privacy" geplaatst, die uw kamer bij brief van 2 december jl. is toegezonden. Deze handleiding is bestemd voor zowel de recreatieve als de professionele gebruiker.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

De risico's bij het gebruik van drones voor de privacy van burgers worden geregeld door onder meer de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Als met een camera op een drone personen identificeerbaar in beeld worden gebracht, is sprake van verwerking van persoonsgegevens. De verwerking daarvan moet voldoen aan de eisen die de Wbp daarvoor stelt. In eerdergenoemde handleiding "drones en privacy" zijn deze eisen vertaald naar het gebruik van drones. Zo moet de dronepiloot een wettelijke grondslag kunnen aanwijzen op grond waarvan hij de beelden maakt. Bij het gebruik van drones zal dat meestal een zogenoemd "gerechtvaardigd belang" zijn, dat moet prevaleren boven het belang of de fundamentele rechten en vrijheden van de betrokken personen (art. 8, onder f, Wbp).

Verder kan het noodzakelijk zijn om, als met een drone bijvoorbeeld foto's van landschappen worden gemaakt, de gezichten van personen te "blurren" (vloeit voort uit art. 11 Wbp). Worden met de drone opnames gemaakt voor uitsluitend privé-gebruik, dan is de Wbp ingevolge artikel 2, tweede lid, onder a, van die wet in beginsel niet van toepassing. Tot slot is van belang dat het gebruik van een drone voldoende transparant is. Als beelden op een heimelijk manier worden gemaakt, dan kan dat ingevolge de artikelen 139f en 441b van het Wetboek van Strafrecht strafbaar zijn.

- **Mogelijkheid van dronegebruik voor terrorisme**

Naast privacy zien de leden van de PvdA-fractie veiligheid als belangrijk punt bij de wetgeving omtrent minidrones. Deze leden vragen zich dan ook af hoe de staatssecretaris mogelijke diefstallen of andere vormen van misdaad met minidrones denkt te voorkomen, nu de regels verruimd worden. In een erger geval zouden minidrones zelfs ingezet kunnen worden bij terroristische aanslagen. Hoe anticipeert de staatssecretaris op deze mogelijkheden voor het gebruik van minidrones? Hoe verhoudt zich dat tot de extra ruimte die nu aan het gebruik van drones wordt gegeven?

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe de staatssecretaris terroristische dreiging met drones meeneemt in haar beleid.

Het potentieel misbruik van drones is een verantwoordelijkheid van de minister van Veiligheid en Justitie en heeft de aandacht van de NCTV, de Nationale Politie en andere veiligheidspartners. Samen met de relevante nationale veiligheidspartners is door de NCTV een Deelprogramma Counter Unmanned Systems opgericht. Deze gezamenlijke aanpak heeft een looptijd van 2015-2020. Het deelprogramma richt zich op het in kaart brengen van de risico's, ontwikkelen van integraal beleid en multidisciplinaire protocollen, stimuleren van ontwikkelingen en kennisdeling ten aanzien van detectie, identificatie en neutralisatie en stimuleren van internationale samenwerking. Op dit moment wordt met prioriteit ingezet op het vergroten van de awareness bij relevante (overheids)partners en vitale infrastructuur.

Dit wordt gedaan door middel van het geven van briefings en het ontwikkelen van adviesproducten. Deze producten gaan in op de (mogelijke) risico's van moedwillig misbruik door kwaadwillende en de maatregelen die genomen kunnen worden om gebouwen, materieel, informatie en personeel te beschermen. Daarnaast wordt vanuit dit deelprogramma proactief samenwerking gezocht met andere landen en internationale organisaties. Ten slotte is er binnen het deelprogramma aandacht voor het in kaart brengen van voorstelbare scenario's van misbruik van onbemande systemen. Beleid en maatregelen worden op basis van deze analyses ontwikkeld. De Vaste Kamercommissie voor Veiligheid en Justitie is op 1 maart jl. tijdens een besloten technische briefing bijgepraat over de laatste ontwikkelingen op dit onderwerp door de NCTV en de Nationale Politie. Daarnaast wordt in EU-verband onderzoek gedaan naar mogelijkheden van registratie van drones en het verplicht stellen van een ID chip. Dergelijke voorzieningen kunnen ook barrières opwerpen voor kwaadwillend gebruik.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

- **Handhaving**

De leden van de PvdA-fractie zien regelmatig verontrustende krantenberichten over drones die bijna in botsing komen met luchtvaart bestemd voor personenvervoer. Kan de staatssecretaris verklaren hoe deze gevaarlijke situaties tot stand konden komen? De regelgeving voor drones en hun afstand tot vliegtuigen en vliegvelden is de leden van de PvdA-fractie inmiddels duidelijk, maar deze leden vragen zich wel af hoe de staatssecretaris denkt deze regelgeving te kunnen handhaven.

Hoewel niet in alle gevallen de dronevlieger die een incident veroorzaakt bekend wordt, lijkt het risico op incidenten met name te liggen bij de recreatieve dronevlieger die de regels negeert. Op basis van de Wet luchtvaart en het Wetboek van Strafvordering zijn ILT en de opsporingsambtenaren van onder meer de politie en de Koninklijke Marechaussee belast met de strafrechtelijke handhaving van de luchtverkeersregels. Op grond van de Wet luchtvaart is ILT bevoegd tot de bestuursrechtelijke handhaving van de overtreding van deze regels.

De Koninklijke Marechaussee is verantwoordelijk voor de politietaak op de luchthaven Schiphol en de andere aangewezen luchtvaartterreinen (Groningen Eelde Airport, Eindhoven Airport en Maastricht Aachen Airport). De regionale eenheden van de nationale politie oefenen de politietaak uit in het gebied rondom deze vier luchthavens, alle kleine luchthavens en de rest van Nederland. Vanwege het specifieke karakter van deze bestuursrechtelijke- en strafrechtelijke handhavingstrajecten voert de gespecialiseerde afdeling Luchtvaarttoezicht van de dienst Infra van de Landelijke Eenheid doorgaans het onderzoek uit, onder gezag van de Landelijk Officier Luchtvaartzaken van het Openbaar Ministerie. In de jaarlijkse publicatie van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen wordt het aantal incidenten en het aantal uitgeschreven processen verbaal gemeld.

De leden van de PvdA-fractie informeren of de staatssecretaris bij machte is om drones uit het luchtruim te verwijderen wanneer deze de wet overtreden? Hoe denkt de staatssecretaris de gebruikers van de drone te kunnen vinden en straffen?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de staatssecretaris van mening is dat de overheid voldoende uitgerust is om de gestelde en nog

te stellen regels te handhaven. Zij vernemen ook graag hoe en door wie die handhaving gaat geschieden.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

Zoals in de brief aan uw Kamer van 2 december jl. over drones is vermeld, zijn in opdracht van de minister van Veiligheid en Justitie, de Koninklijke Marechaussee en de nationale politie op dit moment vier ondernemingen aan de slag om nieuwe producten te ontwikkelen voor de bescherming tegen drones, bijvoorbeeld als deze gebruikt worden voor terroristische doeleinden. De voorstellen richten zich behalve op detectie en identificatie ook op het gecontroleerd neutraliseren (storen en/of vangen) van drones (Kamerstukken II 2015-2016, 30806, nr. 34, blz. 2).

De politie en een opsporingsambtenaar kunnen nu al de piloot staande houden en hem sommeren de drone te laten landen. De politie kan ook gebruikers achterhalen via onderzoek naar beelden op internet van verboden vliegbewegingen met drones.

Zoals aangegeven zijn ILT en opsporingsambtenaren (met name de politie en Koninklijke Marechaussee) bevoegd om bestuursrechtelijk en strafrechtelijk handhavend op te treden in geval van overtreden van de voor modelluchtvaartuigen geldende luchtverkeersregels. Daarover is tussen politie en ILT een taakverdeling vastgelegd. De politie richt zich daarbij op zowel recreatief als beroepsmatig dronegebruik, de ILT richt zich op beroepsmatig dronegebruik en heeft daarvoor het instrumentarium van een dwangsom of het schorsen dan wel intrekken van het brevet, het bewijs van luchtwaardigheid en het ROC. De handhaving op straat vindt door de politie plaats. De ILT en (luchtvaart)politie stemmen handhavingacties ten aanzien van drones op elkaar af.

De voor drones geldende luchtverkeersregels kunnen strafrechtelijk worden gehandhaafd voor zowel beroepsmatige als recreatieve gebruikers. Ook het verbod drones te besturen zonder brevet of bewijs van bevoegdheid kan strafrechtelijk worden gehandhaafd. De overtreding van deze regels en dit verbod zijn op grond van de Wet luchtvaart strafbaar gesteld met een hechtenis van ten hoogste zes maanden of een geldboete van ten hoogste de derde categorie (tot € 8.200,-). Het in gevaar brengen van het luchtverkeer is ook reeds expliciet strafbaar gesteld op grond van het Wetboek van Strafrecht met een gevangenisstraf van ten hoogste 15 jaar of een geldboete van de vijfde categorie (in geval van opzet) en een gevangenisstraf van ten hoogste 1 jaar of geldboete van de vierde categorie (in geval van schuld). Gezien de ernst van de gevaren die een dronegebruiker – indien deze zich niet aan de regels houdt – kan veroorzaken aan derden op de grond, treed ik in overleg met de minister van Veiligheid en Justitie om te bezien of ook de straf die is gesteld op overtreding van de in de luchtvaartregelgeving neergelegde luchtverkeersregels nog afdoende is.

De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat in de voorgestelde minidroneregeling kennis-eisen worden gesteld aan de dronepiloot. Zo dient hij/zij een diploma te hebben in plaats van een brevet. Wie gaat hierop handhaven: de politie of de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)?

De ILT handhaaft bij de behandeling van de aanvraag voor een ROC-light en ontheffing. Om onder de Regeling minidrones te mogen vliegen moet een ontheffing worden aangevraagd om te vliegen zonder brevet. Om deze te verkrijgen moet de piloot aantonen dat hij over voldoende kennis beschikt om op

een veilige manier deel te nemen aan het luchtverkeer. Dit kan op diverse manieren worden aangetoond, zoals in de toelichting van de beleidsregel is beschreven. De piloot moet bij de uitvoering van een vlucht de vergunning (ROC-light) en de ontheffing dan wel een luchtvaartbrevet (RPA-L) bij zich hebben. Daarop zal met name de politie controleren.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

De leden van de CDA-fractie vragen wat de rol is van de ILT in de dronesaanpak.

De ILT beoordeelt de aanvragen voor de vergunningen en de eventuele ontheffingen die aangevraagd worden door beroepsmatige dronevliegers. Voorts is de ILT belast met de handhaving, zie daarvoor de beantwoording van de voorgaande vragen onder het kopje handhaving, waarin is aangegeven dat ILT zich alleen richt op beroepsmatig dronesgebruik. ILT is verder nauw betrokken bij het opstellen van de regelgeving voor drones. ILT doet uiteindelijk een HUF-toets (Handhaving, Uitvoering en Fraudebestendigheid) op de voorgestelde regelgeving.

De leden van de D66-fractie vragen of de ILT voldoende is uitgerust voor de handhavende taak op het gebied van drones. Zij brengen in herinnering dat de ILT nog altijd gebonden is aan een bezuiniging en dit wederom een taak is die de ILT erbij moet gaan doen en die hoogstwaarschijnlijk zal groeien in omvang. Kan de staatssecretaris aangeven hoeveel fte er vanuit de ILT wordt of zal worden ingezet om de handhaving van de regels omtrent drones adequaat uit te voeren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan zij beargumenteren waarom dit aantal haar voldoende lijkt om adequaat te kunnen handhaven?

Er zijn momenteel vijf fte van ILT belast met vergunningverlening en toezicht op die vergunningen. Gegeven de taakverdeling die is vastgelegd tussen de politie en ILT is dit thans voldoende. ILT gaat alleen over de bestuurrechtelijke handhaving en uitgaande van de omvang van de groep professionele dronegebruikers is dit voldoende.

- **Registratie**

De leden van de PvdA-fractie vraagt zich af of het in verband met de luchtvaartveiligheid niet wenselijk is om minidronegebruikers te registreren, zowel professioneel als recreatief. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan?

De leden van de CDA-fractie vragen waarom registratie van alle drones nog niet verplicht is. Dit kan bijvoorbeeld door drones te voorzien van een registratiechip of barcode. In veel andere landen bestaat een dergelijke registratie immers wel. De leden van de CDA-fractie vragen of de staatssecretaris de mening van de VNV deelt dat in Nederland geen drones zouden mogen vliegen dan wel verkocht mogen worden die niet geregistreerd staan.

Professionele gebruikers zijn al verplicht om hun drone te registreren. Deze verplichting blijft ook voor beroepsmatig gebruik van de micro- en minidrone gelden. Recreatieve gebruikers hebben nog geen registratieplicht maar dit wordt op termijn geregeld op EU niveau en zal dus ook voor Nederland gelden. In de

conceptartikelen over drones in de EASA Basisverordening is de eis van registratie opgenomen. De Commissie stelt voor om dit via producteisen richting de industrie te bewerkstelligen. Nederland is hier, net als veel EU landen, voorstander van en zal hierin aandringen op spoed.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

Registratie van de drones voor recreatief gebruik die al in omloop zijn, is, gelet op hun aantal en het ontbreken van een identificatiechip (ID chip) in de drone zelf, geen reële optie. Wel wil ik nu nagaan hoe Ierland en Denemarken de al in omloop zijnde drones in een speciaal register opnemen om te bezien of de ervaringen in deze landen ook voor Nederland bruikbaar zijn. De registratie door plaatsing van een ID chip zal uiteindelijk in EU verband mogelijk worden gemaakt. Gezien de samenstelling en beperkte omvang van de Nederlandse dronesmarkt, zal een dergelijke Nederlandse producteis aan ID chips niet effectief zijn.

Ook pleit de VNV voor technische beperking van drones zodat de maximale vlieghoogte nooit meer kan zijn dan 120 meter. Graag vernemen de leden van deze fractie het standpunt van de staatssecretaris hierover.

Ik ben groot voorstander van het inzetten van technologie om de maximale vlieghoogte te handhaven. Onder de Regeling minidrones is de maximale vlieghoogte 50 meter. Geo-fencing kan van grote waarde zijn om de drones niet toe te laten in zogenaamde no-fly zones, zoals een CTR. De technologische aanpassingen aan drones vinden plaats door de industrie. Dit is iets dat op EU niveau wordt geregeld. De Commissie stelt voor om dit via producteisen richting de industrie te bewerkstelligen. Nederland is hier, met veel landen in Europa, voorstander van en zal hierin aandringen op spoed. Vooruitlopend hierop ben ik in gesprek met de dronefabrikanten om hen te bewegen de technologie, die beschikbaar is, optimaal in te zetten.

De leden van de D66-fractie vragen waarom de staatssecretaris ervoor kiest twee sporen van verschillend tempo te volgen, vooruitlopend op nieuwe Europese regelgeving ten aanzien van drones, die naar verwachting niet voor 2018 in werking zal treden. Aan de ene kant wil de staatssecretaris een verregaande stap zetten in het verlichten van het regime voor beroepsmatig gebruik van minidrones (wat in de praktijk voornamelijk neerkomt op een flinke lastenverlichting); aan de andere kant is zij juist terughoudend waar het gaat om stappen zetten met de registratie van drones. De leden van deze fractie wijzen erop dat de registratie van drones expliciet als eis is opgenomen in de basisverordening voor Europese luchtvaartveiligheid. Deze leden verbazen zich daarom over de selectiviteit die de staatssecretaris aan de dag legt: zij zegt niet te willen wachten op de nieuwe Europese regelgeving, maar is niet bereid om al stappen te zetten op het gebied van registratie. Waarom is registratie voor haar onderdeel van "de volgende stap"? Deelt de staatssecretaris niet de mening van deze leden dat verlichting van het regime en uitgebreidere registratie juist hand in hand moeten gaan? Zo nee, waarom niet?

Professionele gebruikers zijn al verplicht om hun drone te registreren. Deze verplichting blijft ook voor beroepsmatig gebruik van de micro- en minidrone gelden. Recreatieve gebruikers hebben nog geen registratieplicht maar dit wordt op termijn geregeld op EU niveau en zal dus ook voor Nederland gelden. In de

conceptartikelen over drones in de EASA Basisverordening is de eis van registratie opgenomen. De Commissie stelt voor om dit via producteisen richting de industrie te bewerkstelligen. Nederland is hier, net als veel EU landen, voorstander van en zal hierin aandringen op spoed.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606**

Registratie van de drones voor recreatief gebruik die al in omloop zijn, is, gelet op hun aantal en het ontbreken van een identificatiechip (ID chip) in de drone zelf, geen reële optie. Wel wil ik nu nagaan hoe Ierland en Denemarken de al in omloop zijnde drones in een speciaal register opnemen om te bezien of de ervaringen in deze landen ook voor Nederland bruikbaar zijn. De registratie door plaatsing van een ID chip zal uiteindelijk in EU verband mogelijk worden gemaakt. Gezien de samenstelling en beperkte omvang van de Nederlandse dronesmarkt, zal een dergelijke Nederlandse producteis aan ID chips niet effectief zijn.

De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris de mening deelt dat registratie van drones ook op nationaal niveau dient te gebeuren vanuit een risicogebaseerde benadering, naar voorbeeld van het Europese kader, en dat daarbij het onderscheid tussen de beroepsmatige en de recreatieve vlieger niet leidend is. Zo nee, waarom niet?

Zowel in de nationale als de Europese plannen voor regelgeving wordt een risicogebaseerde aanpak gevolgd, waardoor het onderscheid tussen recreatief en beroepsmatig zal verdwijnen. Het onderscheid tussen beroepsmatig en recreatief gebruik is dan inderdaad niet meer leidend, het gaat om de schade die de drone zelf kan veroorzaken. Daarnaast zet ik mij binnen de EU in voor gezamenlijke EU-regels voor drones, waarbij de uitvoering op lidstaatniveau plaatsvindt. In dit geval betekent dat dus dat de registratie ook op nationaal niveau zal plaatsvinden.

De leden van de D66-fractie vragen wat precies het grote voordeel is dat de staatssecretaris ziet in het leidend laten zijn van het onderscheid tussen de beroepsmatige en de recreatieve vlieger? Hoe verhoudt zich deze keuze tot de implementatie van de voorziene Europese regelgeving, die juist op basis van een risicogebaseerde benadering is opgesteld?

De keuze om in de regelgeving het onderscheid tussen recreatief en beroepsmatig gebruik op te nemen is gemaakt voordat er een enorme toename in het recreatief gebruik van drones was. Oorspronkelijk betrof recreatief gebruik de beoefening van de modelvliegsport in verenigingsverband, die plaats vindt op daartoe bestemde terreinen. Binnen deze tak van sport is sprake van zelfregulering. Vastgesteld kan worden dat de afgelopen jaren het recreatieve gebruik van modelluchtvaartuigen wijzigt. Steeds vaker wordt buiten verenigingsverband gevlogen met modelluchtvaartuigen, waarbij in veel gevallen gebruik wordt gemaakt van camera's aan boord. Om die reden is bij de publicatie van de regelgeving ook een beleidsvoornemen ter consultatie aangeboden waarin toekomstige stappen in de regelgeving zijn geschetst die niet meer is gebaseerd op het onderscheid beroepsmatig en recreatief gebruik. Deze aanpak is mede ingegeven door de Europese plannen voor drones regelgeving.

De leden van de D66-fractie vragen of de staatssecretaris kan aangeven of er in andere landen reeds gewerkt wordt met een nationaal registratiesysteem voor drones. Zo ja, wat zijn de ervaringen daar en is de staatssecretaris bereid goede voorbeelden serieus in overweging te nemen?

Zoals ik eerder aangaf, wil ik nagaan hoe Ierland en Denemarken de al in omloop zijnde drones in een speciaal register opnemen om te bezien of de ervaringen in deze landen ook voor Nederland bruikbaar zijn. Ik ben verder bekend met de nationale registratiesystemen in diverse andere landen zoals Frankrijk, Spanje en de Verenigde Staten en ik ben in contact met deze landen om van hun ervaringen te leren. Frankrijk en Spanje registeren bijvoorbeeld alleen professionele gebruikers met drones boven de 25 kg. De Verenigde Staten registeren alle drones boven de 250 gram. Zoals al eerder aangegeven is de registratie iets dat op het niveau van de EU zal worden geregeld. Uiteraard volg ik de ontwikkelingen in Europa nauwgezet en lever ik tijdens het EU-voorzitterschap van Nederland een actieve bijdrage aan de discussie, waarbij ik aandrang op spoed.

- **Verkoop**

De leden van de CDA-fractie menen dat de recreatieve dronemarkt de belangrijkste oorzaak van de incidenten met drones is. Is het daarom niet wenselijk dat de vrije recreatieve verkoop nu reeds aan banden wordt gelegd? Dit is bijvoorbeeld mogelijk door technische restricties in verband met de vlieghoogte te stellen of alleen verkoop aan gediplomeerden toe te staan.

Ik ben het met het CDA eens dat de recreatieve dronesgebruiker de belangrijkste oorzaak voor de incidenten met drones is. Een onderzoek van het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen over incidenten met drones in 2014 bevestigt dit¹. Verkoop aan banden leggen is geen reële optie, zeker met het gemak waarmee onder andere via internet in het buitenland gekocht kan worden cq men zelf drones bouwt. Ik zet liever in op goede voorlichting van met name de recreatieve sector.

De leden van de D66-fractie constateren, in het licht van het voornemen een ontheffing te verlenen van de verplichting om te beschikken over een brevet en een bewijs van luchtwaardigheid voor de exploitant van drones, dat consumenten inmiddels drones kunnen aanschaffen van allerlei soorten en maten. Is de staatssecretaris ervan op de hoogte of er bij aankoop van consumentendrones te allen tijde een zeer heldere "bijsluiter" wordt verstrekt, zodat consumenten direct bij aankoop gewezen worden op wat mag en vooral op wat niet mag met een drone in Nederland? Zo nee, waarom is dit niet het geval en is de staatssecretaris dan voornemens hier zorg voor te dragen? Zo ja, zorgt de staatssecretaris ervoor dat deze "bijsluiters" te allen tijde geactualiseerd blijven?

De detailhandel is benaderd en gevraagd om de door het ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde flyer mee te geven aan de consumenten. Deze flyer beschrijft op een heldere wijze de regels voor het recreatief vliegen met drones. Ook zijn de flyers aangeboden aan de importeur van bekende drones, deze levert de flyers mee aan de verkooppunten. Drones worden veel gekocht via webwinkels. Dit kunnen Nederlandse, maar ook buitenlandse webshops zijn. Om die reden wordt de flyer ook actief op online media geplaatst. Zonder (Europese) verplichting een bijsluiter bij te voegen, kan ik fabrikanten, noch winkeliers verplichten voorlichtingsmaterialen toe te voegen en zet ik in op vrijwillige distributie van de materialen. Ik zal hier in Europees verband op aandringen om

¹ https://www.ilent.nl/Images/Infoblad%20Drones_tcm334-366571.pdf

dit wel mogelijk te maken.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

- **Regelgeving in het buitenland**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat de staatssecretaris niet wacht tot eventuele Europese regelgeving in 2018 in werking treedt. Een uniform Europees kader is echter naar de opvatting van de VVD-fractie wel zeer van belang. Wat is tot 2018 de inzet van de staatssecretaris om dit te bewerkstelligen? Wat betekent dit tot 2018 voor de samenwerking met omliggende landen op het gebied van drones?

In lijn met het beleidsvoornemen van april 2015 en rekening houdend met de voorgestelde regelgeving uit de EU ben ik voornemens om verdere harmonisatie tussen de recreatieve en beroepsmatige dronevlieger te bewerkstelligen. Concreet betekent dat na de vaststelling van de Regeling minidrones de volgende stap een inperking van de huidige regels voor de recreatieve dronevlieger zal inhouden. Ik heb veel contact met omliggende landen, zowel over de voorgestelde EU-regelgeving als over de huidige nationale regelgeving in de verschillende Lidstaten en de ontwikkelingen daarin.

De leden van de VVD-fractie vragen wat er gebeurt bijvoorbeeld op het moment dat een drone vanuit het buitenland een risico vormt voor Nederlandse privacy- of veiligheidsaspecten en hoe kunnen deze drones geïdentificeerd worden?

Op basis van bestaande afspraken met België en Duitsland kan de Nederlandse politie in een situatie waarin een drone op ongeoorloofde wijze boven Nederlands grondgebied vliegt maar de bestuurder zelf zich aan de andere kant van de grens bevindt, die bestuurder aanspreken en sommeren de drone te doen landen. Daarna zullen de Belgische c.q. Duitse autoriteiten de zaak verder moeten afhandelen.

De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat verschillende buurlanden anders omgaan met de dronesproblematiek. Is de staatssecretaris bereid om dat in beeld te brengen en te zoeken naar afstemming met ten minste de directe buurlanden en Frankrijk?

Ter voorbereiding op het Nederlandse EU Voorzitterschap en ter ondersteuning van de plannen voor drones regelgeving in Europa, heb ik een overzicht gemaakt van de regelgeving in diverse Europese landen en een aantal landen buiten Europa. De afstemming met onze directe buurlanden en Frankrijk vindt plaats door de Nederlandse deelname aan werkgroepen op het gebied van drones bij ICAO en JARUS². Onze directe buurlanden nemen ook aan deze werkgroepen deel. In deze werkgroep wordt gewerkt aan internationale geharmoniseerde regelgeving. De regelgeving in de ons omliggende landen als België, Duitsland en Frankrijk is zeer divers en nog volop in ontwikkeling. België heeft restrictievere plannen dan ons land en Duitsland en Frankrijk zijn wat liberaler. Deze verschillen worden mede veroorzaakt door het verschil in drukte in het luchtruim in de diverse landen. Het WODC rapport over drones geeft een beeld van de kansen en bedreigingen met drones, en toetst de Nederlandse regelgeving op de kansen en bedreigingen.³ Dit

² Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems (<http://jarus-rpas.org/>)

³ TK 30 806, nr. 28, brief 2 maart 2015

onderzoek en het daaruit voortkomende kabinetsstandpunt is agenderend voor het dronesdossier.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

- **Overig**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

De leden van de VVD-fractie constateren dat er in Nederland een innovatieve en snelgroeïende sector bestaat die drones ontwikkelt en verkoopt. Spreekt de staatssecretaris op regelmatige basis met een afvaardiging van deze sector en worden beleidsvoornemens met betrekking tot regelgeving ook vroegtijdig doorgegeven om zo de Nederlandse dronesector zo veel mogelijk kansen te geven?

Zoals eerder aangegeven heb ik regulier overleg met de dronesector en worden bepaalde onderdelen van de regelgeving en het beleid in samenwerking met de sector ontwikkeld. Zo zijn bijvoorbeeld de kenniseisen voor de minidrone met experts uit de sector uitgewerkt. Deze sector bestaat uit professionele en recreatieve dronegebruikers, dronefabrikanten, vertegenwoordigers uit de bemande luchtvaart, LVNL, opleidingsinstituten en kennisinstituten, luchtvaartpolitie en brandweer die allemaal verschillende belangen hebben. Daarnaast heb ik separaat overleg met bepaalde groepen uit deze sector waar het gaat om bijvoorbeeld de totstandkoming van testlocaties en de extra bevoegdheden voor politie en brandweer.

De leden van de D66-fractie staan in principe positief tegenover het voornemen van de staatssecretaris om de Regeling en de beleidsregel minidrones te introduceren. De leden van deze fractie zien dat deze stap kan zorgen voor een verlichting van (regel)druk die de dronesector ervaart. Minder (regel)druk draagt bij aan de innovatiekansen die drones bieden, en de leden van de D66-fractie ondersteunen die ontwikkeling van harte. Deze leden vragen de staatssecretaris om de Regeling en beleidsregel verder toe te toelichten.

Wat komt precies in de Regeling en wat komt precies in de beleidsregel te staan? Is de staatssecretaris bereid beide in concept met de Kamer te delen? Zo nee, waarom niet?

De Regeling tot wijziging van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen (Regeling minidrones) en de Beleidsregel micro- en minidrones hebben uitsluitend betrekking op het beroepsmatig gebruik van drones tot en met 4 kg die onder strikte operationele condities opereren. Het betreft de volgende condities:

- maximale afstand tot de bestuurder 100 meter;
- maximale hoogte is 50 meter en in militaire en civiele laagvlieggebieden 40 meter; en
- er wordt niet gevlogen in de control zone rond luchthavens en niet binnen drie kilometer rond een ongecontroleerde luchthaven;

Indien wordt gevlogen onder deze strikte operationele condities, mag de vlucht worden uitgevoerd tot 50 meter van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing en wegen.

Op grond van de luchtvaartregelgeving is beroepsmatig gebruik van drones verboden zonder bewijs van bevoegdheid voor de piloot, zonder bewijs van

luchtwaardigheid en geluidverklaring voor het luchtvaartuig en zonder certificaat voor het bedrijf dat vluchten met drones exploiteert. Dit laatste certificaat wordt het RPAS operator certificate (ROC) genoemd.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2016/87606

Met de beleidsregel geef ik aan dat ik ontheffing verleen van het verbod drones te gebruiken zonder bewijs van bevoegdheid, zonder bewijs van luchtwaardigheid en zonder geluidverklaring voor drones tot en met 4 kg die onder voornoemde strikte operationele condities opereren. Voor drones van 1 tot en met 4 kg (minidrone) geldt daarbij nog de inhoudelijke eis dat de piloot kan aantonen te beschikken over voldoende theoretische kennis om op een veilige manier deel te nemen aan het luchtverkeer met de drone. Voor drones tot 1 kg (microdrone) geldt deze eis niet. Het is juridisch niet mogelijk om ontheffing te verlenen van de verplichting om te beschikken over een ROC. Om die reden versoepel ik met de regeling de eisen tot verkrijging van dit certificaat voor de uitvoering van vluchten met minidrones. Zo vervalt de verplichting een handboek op te stellen.

Verder vervalt met de regeling de verplichting de vlucht 24 uur voor de uitvoering ervan te melden bij de burgemeester van de betrokken gemeente en de minister en de verplichting 48 uur voor de uitvoering van de vlucht een zogenoemde NOTAM (notice to airmen) te publiceren. Hiermee worden beroepsmatige vluchten met drones gelijkgesteld aan recreatieve vluchten, waarvoor deze meldplichten niet gelden.

Met de regeling wordt tot slot geregeld dat drones tot en met 4 kg die onder het lichtere regime opereren, net als modelluchtvaartuigen, niet mogen vliegen binnen een afstand van 3 km van een ongecontroleerde luchthaven dan wel een terrein dat tijdelijk en uitzonderlijk mag worden gebruikt voor de start en landing van luchtvaartuigen, niet binnen de control zone van een gecontroleerde luchthaven en voorts dat gebruik moet worden gemaakt van een waarnemer als wordt gevlogen in civiele of militaire laagvlieggebieden.

Bijgevoegd treft u in concept de Regeling minidrones en de Beleidsregel micro- en minidrones aan, waarmee voorgaande wordt geregeld.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma