

Vergaderjaar 2018–2019

30 806

Onbemande vliegtuigen (UAV)

Nr. 48

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 november 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 28 mei 2018 over de voortgang van het dronebeleid (Kamerstuk 30 806, nr. 46).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 oktober 2018 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 1 november 2018 zijn de vragen, voorzien van een inleiding, beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda voor het schriftelijk overleg Droneregelgeving. Zij hebben hierover nog de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg.

Innovatie met drones

De leden van de VVD-fractie lezen dat de beroepsmatige inzet van drones het meest interessant is voor beleid. Is het een overweging om juist hobbymatig dronegebruik aan banden te leggen en ruimte te bieden aan beroepsmatig of professioneel dronegebruik? Waarom zouden we hobbymatige drones niet verbieden of beperken? Welke gevaren leveren hobbymatige drones op en in welke verhouding staan deze ten opzichte van professionele drones in het totaal van geregistreerde incidenten? De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre het in het zicht van de operator vliegen een te handhaven criterium is. Indien dit niet het geval is, zijn verruimingden denkbaar waardoor meer toepassingen mogelijk worden?

Wanneer zijn pakketdiensten in druk bevolkte gebieden te verwachten en welke belemmeringen zijn er eerst nog op te ruimen om dit mogelijk te maken? Is het niet raar dat vliegen boven bebouwing nu niet is toegestaan, terwijl onder andere vanwege logistieke doeleinden diverse vluchtpaden binnen stedelijk gebied, inclusief landingszones, wenselijk kunnen worden?

In hoeverre valt iets te zeggen over acceptatie van dronegebruik? Waar kunnen mensen terecht met hun klachten?

De leden van de VVD-fractie merken op dat het technisch mogelijk is als passagier in een drone mee te reizen. Wanneer wordt dit in Nederland toegestaan of mee geëxperimenteerd?

Regelgevend kader drones

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre Nederlandse regelgeving overeen zal stemmen of zal afwijken van Europese regelgeving. Tekent zich een verruiming of inperking van de mogelijkheden af?

In hoeverre zijn aanpassingen aan bestaande wetgeving van een Regeling modelvliegen gewenst? Is het niet beter een geheel nieuw kader te ontwerpen waarbij niet bestaande regelgeving wordt aangepast, maar kaders worden geschetst waarmee in de toekomst ook nieuwe ontwikkelingen niet geremd worden en er tegelijkertijd voldoende oog is voor privacy- en veiligheidsaspecten?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de genoemde publiekscampagne eruitziet. Is het voldoende om mensen op hun verantwoordelijkheid te wijzen en voorlichting te geven, of speelt gerichte handhaving daarin ook een rol? Zo ja, op welke wijze?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister van plan is de zonering van locaties waar dronegebruik is toegestaan aan te passen, indien gemeenten of belanghebbenden daarom vragen. Wat is het criterium en de afweging daarvoor?

De leden van de VVD-fractie merken op dat in de Kamerbrief van 2 maart 2015 (Kamerstuk 30 806, nr. 28) staat dat het kabinet de maatschappelijke en economische kansen van drones voor de private en publieke sector volop wil benutten en stimuleren. Welke voortgang is sindsdien geboekt?

Wat gaat het gastheerschap van Nederland tijdens de High Level Conference on Drones van het European Aviation Safety Agency (EASA), eind november in Amsterdam opleveren?

In de brief van 2 maart 2015 (Kamerstuk 30 806, nr. 28) werd onderkend dat de huidige Nederlandse regelgeving geen speciale voorzieningen voor ontwikkelende en exporterende Nederlandse organisaties kent die hun technologie en toepassingen willen testen of demonstreren. Er zijn wel testlocaties in Nederland, maar daar gelden dezelfde regels als elders. Om hieraan tegemoet te komen is er in oktober 2017 een internetconsultatie «AMvB testlocatie drones» geweest. Wat denkt de Minister van de voortgang? Wat gaat zij doen om deze voor de benutting van de economische kansen noodzakelijke, regelgeving zo spoedig mogelijk ingevoerd te krijgen?

De leden van de VVD-fractie merken op dat in het document «Opinion No 01/2018» van EASA, dat nu als een voorstel voor een verordening voorligt bij het Europees Parlement, een aantal elementen staan die het testen van drones gemakkelijker moeten maken. Het voorstel voor een verordening wordt vrijwel zeker nog dit jaar Europese regelgeving. Wat is de planning van de Minister voor de overname van deze regelgeving in Nederland? In Opinion No 01/2018 spelen specifieke risicoanalyses een belangrijke rol. In meerdere Europese landen (o.a. Frankrijk, Spanje, Duitsland) zijn inmiddels «civil drone councils» opgericht, waarin de landelijke overheid, drone-operators, kennisinstituten, testcentra en technologiebedrijven samenwerken om standaards te definiëren die straks de internationale standaard worden, ook voor testen en experimenteren. Is de Minister van plan in Nederland een soort civil drone council op te richten? Kan zoiets eraan bijdragen dat voor de Nederlandse drone-industrie en de testcentra in het bijzonder op internationaal niveau een level playing field gecreëerd wordt?

De leden van de VVD-fractie merken op dat men in het buitenland al volop aan het werk is met de technologie en toepassingen van de toekomst, zoals operaties binnen de bebouwde kom, autonoom opererende systemen, onbemande vrachtvliegtuigen zwaarder dan 150 kg etc. Welke planning is er voor de invoering van deze en andere technologieën in de regelgeving, zodat marktpartijen vaart kunnen maken met vernieuwende toepassingen?

De leden van de D66-fractie constateren dat ook afgelopen zomer weer discussie ontstond over de vraag of recreatieve dronepiloten wel voldoende vertrouwd zijn met de regels en veiligheid. Met het aannemen van de motie-Paternotte/Remco Dijkstra (Kamerstuk 29 665, nr. 336) heeft de Kamer gevraagd bij de implementatie van nieuwe EU-regelgeving voor dronepiloten de Kamer te informeren over de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan verplichte kenniseisen voor alle dronepiloten en hierbij toetsing van de kenniseisen te betrekken. Vindt de Minister het wenselijk de veiligheid bij recreatief dronegebruik te versterken? Welke voortgang kan op dit dossier gemeld worden?

II Reactie van de bewindspersoon

Met deze brief beantwoord ik de vragen die uw Kamer heeft gesteld in het kader van een Schriftelijk Overleg naar aanleiding van mijn brief over de voortgang van het dronebeleid (Kamerstuk 30 806, nr. 46).

Alvorens op de vragen in te gaan, wil ik u informeren over de ontwikkeling van een gezamenlijke drones markt in Europa en de bijbehorende overgang van nationale naar Europese regelgeving. Ik onderschrijf volledig de Europese ambitie om tot een gezamenlijke Europese markt

voor drones te komen en Europa tot een speler van belang op de wereldmarkt te maken. Dit is goed voor de innovatiekracht en werkgelegenheid in Europa en dus ook in Nederland. Om tot een gezamenlijke markt te komen zijn gelijke regels voor heel Europa nodig. Daarom ben ik blij dat de overdracht van competentie op het gebied van drones van lidstaat naar Europa gaat plaatsvinden en dat de Europese drone regelgeving nagenoeg gereed is. Om de kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven in deze markt te maximaliseren werkt mijn ministerie actief mee aan de ontwikkeling van de drones markt in Europa.

Momenteel zitten we volop in de overgangsfase van nationale regels naar Europese regels. De verwachting is dat de Europese regels in het eerste kwartaal van 2019 gepubliceerd gaan worden en in het tweede kwartaal van dat jaar van kracht zullen zijn. Bij inwerkingtreding zal waarschijnlijk een overgangstermijn gelden van twee jaar. Binnen deze termijn gaan wij onze nationale vergunningen omzetten naar Europese vergunningen en wordt onder andere een nationale registratie database voor drone operators gerealiseerd. Inmiddels is een plan uitgewerkt om de Europese drone regels nationaal te implementeren. Zodra de Europese regels zijn vastgesteld en de randvoorwaarden voor implementatie bekend zijn, finaliseer ik dit plan. Uiteraard ben ik al begonnen met de voorbereiding op de Europese regels. In het plan is meegenomen dat de sector zo vroeg mogelijk wordt voorgelicht over de veranderingen die de Europese regelgeving voor hen meebrengt. Daarnaast zal de sector ook betrokken worden bij de uitvoering van het implementatieplan.

Aanpassing van de nationale regels is slechts beperkt mogelijk en zal in lijn moeten zijn met de plannen voor Europese regelgeving. Ik zal nog wel de introductie van de modelvliegvelden in de Regeling modelvliegen, de regelgeving voor de nationale testlocaties en het aanpassen van de maximale vlieghoogte van ROC-light vergunninghouders naar 120 meter (motie-Paternotte/Remco Dijkstra (Kamerstuk 29 665, nr. 336)) doorvoeren.

Ik ga nu over tot de beantwoording van uw vragen van het Schriftelijk Overleg. Hierbij heb ik de antwoorden gegroepeerd rond de volgende 4 thema's: innovatie, nationale regelgeving, Europese regelgeving en overige.

Innovatie

Wanneer zijn pakketdiensten in druk bevolkte gebieden te verwachten en welke belemmeringen zijn er eerst nog op te ruimen om dit mogelijk te maken? Is het niet raar dat vliegen boven bebouwing nu niet is toegestaan, terwijl onder andere vanwege logistieke doeleinden diverse vluchtpaden binnen stedelijk gebied, inclusief landingszones, wenselijk kunnen worden?

Binnen de nationale regelgeving is het nu niet mogelijk om pakketdiensten per drone aan te bieden. Op dit moment hebben we binnen Nederland te weinig data op basis waarvan we als overheid kunnen garanderen dat het vliegen boven aaneengesloten bebouwing, met andere woorden boven de stad waar mensen op straat lopen, veilig kan. De sector is wel bezig om ervaring op dit gebied op te doen en we onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden en voorwaarden waaronder boven stedelijk gebied gevlogen kan worden. Voor zover bekend wordt alleen in Zwitserland boven stedelijk gebied gevlogen bij wijze van experiment. De resultaten daarvan zijn tot nu toe positief. Zodra de Europese regelgeving van kracht is, is het mogelijk om de genoemde operaties toe te staan. Als een operator op basis van de vereiste risicoanalyse kan aantonen dat hij een operatie boven stedelijk

gebied veilig kan vliegen door de mitigerende maatregelen die de operator heeft genomen, zal de operator een vergunning krijgen om de genoemde dienst te mogen aanbieden. Vooruitlopend hierop zijn wij in Nederland bezig met het ontwikkelen van de benodigde risicoanalyse om bij het van kracht worden van de regelgeving snel dergelijke operaties toe te kunnen staan.

De leden van de VVD-fractie merken op dat het technisch mogelijk is als passagier in een drone mee te reizen. Wanneer wordt dit in Nederland toegestaan of mee geëxperimenteerd?

Het is inderdaad technisch al mogelijk om een passagier aan boord van een zogenaamde dronetaxi plaats te laten nemen. KPN heeft hier onlangs al een experiment in de Amsterdam Arena mee gedaan.

Zodra een sectorpartij kan aantonen dat er veilig een experiment kan worden uitgevoerd met een drone lichter dan 150 kilogram, dan kunnen zij een ontheffing aanvragen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport om dit experiment ook daadwerkelijk uit te voeren. Met de aankomende Europese regels (zie ook het blokje EU regelgeving) is het mogelijk om dit soort vluchten routinematig uit te voeren. Hiervoor gelden dan vergelijkbare regels als voor de bemande luchtvaart omdat het risico als hoog gezien wordt.

Drones zwaarder dan 150 kilogram vallen nu al onder de verantwoordelijkheid van EASA en hiervoor geldt de bestaande Europese luchtvaart regelgeving.

De leden van de VVD-fractie merken op dat in de Kamerbrief van 2 maart 2015 (Kamerstuk 30 806, nr. 28) staat dat het kabinet de maatschappelijke en economische kansen van drones voor de private en publieke sector volop wil benutten en stimuleren. Welke voortgang is sindsdien geboekt?

De voortgang heeft met name plaatsgevonden in de omslag van een vooral technologische ontwikkeling van drones naar een ontwikkeling gericht op gebruik en nuttige toepassingen. Zo zijn onder meer tests gedaan om drones in te zetten om truckparkings beter te benutten, de Balgstuw bij Kampen te inspecteren en om muskusratten op te sporen. In de afgelopen periode zijn er op drie niveaus bijeenkomsten ingericht: de High Level Drone Meeting, het Sectoroverleg Drones en de Expertgroep Drones. In deze overleggen komen de markt, overheid en belangenvertegenwoordigers op verschillende niveaus bij elkaar en wordt vanuit verschillende perspectieven kennis en ervaring uitgewisseld en onder meer gekeken wat nodig is om tot opschaalbare implementatie van ontwikkelde concepten te komen.

De leden van de VVD-fractie merken op dat men in het buitenland al volop aan het werk is met de technologie en toepassingen van de toekomst, zoals operaties binnen de bebouwde kom, autonoom opererende systemen, onbemande vrachtvliegtuigen zwaarder dan 150 kg etc. Welke planning is er voor de invoering van deze en andere technologieën in de regelgeving, zodat marktpartijen vaart kunnen maken met vernieuwende toepassingen?

Deze ontwikkelingen op het gebied van technologie en toepassingen vindt momenteel ook in Nederland plaats. De aankomende Europese regelgeving, die naar verwachting in het tweede kwartaal van 2019 van kracht zal zijn, gaat de toepassing van deze ontwikkelingen mogelijk maken. In voorbereiding hierop werkt het ministerie nu al samen met de sector aan gestandaardiseerde risicoanalyses voor deze nieuwe toepassingen, zodat vergunning verlening straks soepel kan plaatsvinden.

Nationale regelgeving

De leden van de VVD-fractie lezen dat de beroepsmatige inzet van drones het meest interessant is voor beleid. Is het een overweging om juist hobbymatig dronegebruik aan banden te leggen en ruimte te bieden aan beroepsmatig of professioneel dronegebruik? Waarom zouden we hobbymatige drones niet verbieden of beperken? Welke gevaren leveren hobbymatige drones op en in welke verhouding staan deze ten opzichte van professionele drones in het totaal van geregistreerde incidenten?

Het uitgangspunt bij het maken van regelgeving voor het vliegen met drones is het risico van de operatie. In het beleidsvoornemen van 2015¹ is daarom ook aangegeven het verschil tussen recreatief en beroepsmatig dronevliegen weg te nemen, omdat het risico van de operatie gelijk is. Om die reden is tijdens het AO Drones in september 2015 aan de Kamer gemeld dat de Regeling modelvliegen en de regeling voor het beroepsmatig vliegen stapsgewijs gelijk zullen worden getrokken². Nu per 11 september jl. de EASA basisverordening van kracht is, zal bij inwerkingtreding van de Europese regelgeving voor drones de competentie voor de drones naar Europa overgaan. Ook de Europese regelgeving zal geen onderscheid maken tussen recreatieve en professionele dronegebruikers. Daardoor is het niet wenselijk om nationaal het recreatief vliegen te verbieden. Het recreatief vliegen in Nederland is nu al beperkt tot gebieden waarin een laag risico geldt. Er is er geen aanleiding om deze regels nog verder aan te scherpen.

In de periode 2017–2018 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport tot op heden 175 meldingen ontvangen betreffende incidenten met drones. Slechts 12 hiervan, dus minder dan 10%, waren sector-gerelateerd (meldingen door ROC houders). De overige incidenten werden door derden gemeld. De aanname is dat deze meldingen door derden vooral betrekking hebben op recreatieve drones.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre het in het zicht van de operator vliegen een te handhaven criterium is. Indien dit niet het geval is, zijn verruimingden denkbaar waardoor meer toepassingen mogelijk worden?

Vliegen binnen zicht van de piloot is altijd gezien als de eerste stap in het mogelijk maken van het vliegen met drones. Hiervoor is gekozen vanuit veiligheidsoverwegingen. Voor de vaststelling van een overtreding ten behoeve van de strafrechtelijke handhaving, is doorgaans een heterdaad constatering nodig. Het betreft een observatie van de omstandigheden en een waardering daarvan in de termen van het criterium.³

Het is de bedoeling om meer toepassingen mogelijk te maken door bijvoorbeeld buiten het zicht van de piloot, boven aaneengesloten bebouwing en in het donker te vliegen. Hierbij trekt het ministerie samen op met de sector om te kijken waar toepassingen wenselijk en mogelijk zijn. Waar nodig neemt het ministerie deel aan experimenten vanuit de sector. Ook is Rijkswaterstaat als launching customer actief op het gebied van experimenten voor de inzet van drones voor hun eigen werkzaamheden.

¹ https://www.internetconsultatie.nl/veiligheidsregelgeving_drones/details

² Kamerstuk 30 806, nr. 32

³ Hierbij gaat het onder andere om zichtlijnen, het weer (mist) en de afstand van de drone ten opzichte van de dronegebruiker.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de genoemde publiekscampagne eruitziet. Is het voldoende om mensen op hun verantwoordelijkheid te wijzen en voorlichting te geven, of speelt gerichte handhaving daarin ook een rol? Zo ja, op welke wijze?

De afgelopen jaren heeft er aan het eind van het jaar een publiekscampagne plaats gevonden. De eerste campagne was een grootschalige campagne in het najaar van 2015. De twee daaropvolgende campagnes waren kleinschaliger, bestaande uit folders en stickers voor op de doos waar de drone in verkocht wordt. Daarnaast is de drone site op rijksoverheid.nl up to date. Dit jaar is de kaart met de gebieden waarin wel en niet door de hobbyist gevlogen mag worden geheel herzien en onder andere uitgebreid met de Natura2000-gebieden.

Bij constatering van overtredingen kan door de politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport worden opgetreden. In de brief van april 2018 aan uw Kamer is een handhavingsanalyse meegestuurd⁴. De politie neemt de taak om te handhaven op onjuist drone gebruik zeer serieus. In de brief is omschreven op welke wijze binnen de politie actief voorlichting plaatsvindt en agenten worden ondersteund en toegerust om te kunnen handhaven. Handhaving ten aanzien van de verticale en horizontale afstanden vindt plaats met het blote oog, zoals ook bij de handhaving op de ballonluchtvaart.

In de brief van 2 maart 2015 werd onderkend dat de huidige Nederlandse regelgeving geen speciale voorzieningen voor ontwikkelende en exporterende Nederlandse organisaties kent die hun technologie en toepassingen willen testen of demonstreren (Kamerstuk 30 806, nr. 28). Er zijn wel testlocaties in Nederland, maar daar gelden dezelfde regels als elders. Om hieraan tegemoet te komen is er in oktober 2017 een internetconsultatie «AMvB testlocatie drones» geweest. Wat denkt de Minister van de voortgang? Wat gaat zij doen om deze voor de benutting van de economische kansen noodzakelijke, regelgeving zo spoedig mogelijk ingevoerd te krijgen?

De regelgeving voor testlocaties dient opnieuw bezien te worden in het licht van de aankomende EU-regelgeving. Bij de uitwerking van deze regelgeving zal er aandacht zijn voor de mogelijkheden om te testen met drones, zowel op testlocaties als daarbuiten. Tot aan die tijd kan er nog steeds op basis van ontheffingen met drones getest en geëxperimenteerd worden.

De leden van de D66-fractie constateren dat ook afgelopen zomer weer discussie ontstond over de vraag of recreatieve dronepiloten wel voldoende vertrouwd zijn met de regels en veiligheid. Met het aannemen van de motie-Paternotte/Remco Dijkstra (Kamerstuk 29 665, nr. 336) heeft de Kamer gevraagd bij de implementatie van nieuwe EU-regelgeving voor dronepiloten de Kamer te informeren over de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan verplichte kenniseisen voor alle dronepiloten en hierbij toetsing van de kenniseisen te betrekken. Vindt de Minister het wenselijk de veiligheid bij recreatief dronegebruik te versterken? Welke voortgang kan op dit dossier gemeld worden?

Het invoeren van verplichte kenniseisen voor recreatieve dronesgebruikers zal niet meer op nationaal niveau gebeuren. De termijn totdat de Europese drones regelgeving van kracht zal gaan worden is hiervoor te kort (naar verwachting het tweede kwartaal van 2019). Ik vind het zeer wenselijk dat alle drone gebruikers op de hoogte zijn van de regels zodat zij veilig hun drone kunnen vliegen. Daarom zal ik de komende feestda-

⁴ Kamerstuk 30 806, nr. 46

genperiode weer een voorlichtingscampagne starten, specifiek gericht op de recreatieve dronesvlieger Dit zodat de regels opnieuw breed onder de aandacht komen. Daarnaast staan de regels waaraan de recreant zich moet houden op de drone site op rijksoverheid.nl eenvoudig uitgelegd en is de dronekaart voor recreanten geactualiseerd. Tot slot zet ik mij maximaal in om de in het huidige concept voorgestelde kenniseisen voor dronepiloten in de Europese regelgeving te handhaven.

EU Regelgeving

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre Nederlandse regelgeving overeen zal stemmen of zal afwijken van Europese regelgeving. Tekent zich een verruiming of inperking van de mogelijkheden af? In hoeverre zijn aanpassingen aan bestaande wetgeving van een Regeling modelvliegen gewenst? Is het niet beter een geheel nieuw kader te ontwerpen waarbij niet bestaande regelgeving wordt aangepast, maar kaders worden geschetst waarmee in de toekomst ook nieuwe ontwikkelingen niet geremd worden en er tegelijkertijd voldoende oog is voor privacy- en veiligheidsaspecten?

Per 11 september 2018 is de basisverordening voor EASA van kracht. Hiermee is geregeld dat de verantwoordelijkheid voor civiele drones regelgeving overgedragen wordt van Nederland naar de Europese Unie op het moment dat de Europese drones regelgeving in werking treedt. Nederland is echter nog steeds verantwoordelijk voor de nationale implementatie en uitvoering van deze regelgeving. De verwachting is dat deze regelgeving uiterlijk in het eerste kwartaal van 2019 gepubliceerd zal worden en in het tweede kwartaal van 2019 van kracht zal zijn. De Europese drones regelgeving zal onze nationale regelgeving met betrekking tot luchtwaardigheid van drones, piloten van drones en vluchtuitvoering met betrekking tot drones vervangen. Vanaf het moment van inwerkingtreding worden de in de Regeling modelvliegen en Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen neergelegde luchtverkeersregels voor civiele drones ingetrokken.

De Europese regels zijn gebaseerd op het risico dat het vliegen met een drone met zich meebrengt. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen beroepsmatig en recreatief vliegen. De regelgeving zal drie risico categorieën kennen, de open categorie voor laag risico, de specific categorie voor een hoger risico en de certified categorie voor de meest risicovolle operaties. De operationele condities waaronder de vlucht wordt uitgevoerd, zoals de vlieghoogte, bepalen de categorie waarin een vlucht valt. Eén van deze condities voor de open categorie betreft de maximale vlieghoogte van 120 meter. Voor alle drones zwaarder dan 250 gram worden kenniseisen aan de piloot gesteld. Verder gelden in deze categorie producteisen aan de drone, zodat deze betrouwbaar genoeg is en de juiste functionaliteit, zoals bijvoorbeeld geofencing, aan boord heeft. In deze categorie heeft elk lidstaat de mogelijkheid om zones aan te wijzen waar strengere of minder strenge eisen gelden, waardoor er flexibiliteit is voor de lidstaten om drone operaties te laten plaatsvinden.

De specific categorie heeft op voorhand geen beperkingen zoals een maximale hoogte of het niet boven mensen mogen vliegen. Als de operatie niet voldoet aan de vereisten die gelden voor de open categorie valt deze in beginsel in de specific categorie, tenzij sprake is van een risicovolle operatie die een certificaat vereist (zie hierna). Voor een operatie in de specific categorie zal de operator een risico analyse moeten uitvoeren en op basis hiervan mitigerende maatregelen moeten voorstellen om het risico van de operatie laag genoeg te houden. Deze analyse wordt vervolgens aan ILT overhandigd die, na toetsing van de

analyse, een vergunning kan verlenen aan de operator. Omdat er op voorhand geen beperkingen in de regelgeving opgenomen zijn, biedt deze categorie fors meer mogelijkheden voor operators dan de huidige nationale regelgeving. Vliegen boven bebouwing, in het donker, buiten zicht van de piloot en zelfs vliegen met een autonome drone behoort in deze categorie tot de mogelijkheden.

In de huidige voorstellen voor Europese regelgeving valt een operatie in de certified categorie als het gebruikte onbemande luchtvaartuig groter is dan 3 meter en boven een mensenmenigte gevlogen wordt, als mensen vervoerd worden met het onbemande luchtvaartuig, en als er gevaarlijke stoffen vervoerd worden die een hoog risico opleveren bij een botsing. Daarnaast kan uit de risicoanalyse die in de specific categorie gebruikt wordt blijken dat het risico van de operatie te hoog blijft. In dat geval valt de operatie ook in de certified categorie.

Naast veiligheid houdt de Europese regelgeving ook rekening met privacy, security en effecten op de omgeving bij de registratie eisen aan operators en bij zonerings. Eerder heb ik toegezegd in de discussie over zonerings voor operaties met drones te trachten om, voor zover de regelgeving daartoe ruimte laat, ook andere aspecten dan de veiligheid in de lucht en op de grond een rol te laten spelen (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 2403). Daartoe kunnen in beginsel ook aspecten als privacy en security worden gerekend.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister van plan is de zonerings van locaties waar dronegebruik is toegestaan aan te passen, indien gemeenten of belanghebbenden daarom vragen. Wat is het criterium en de afweging daarvoor?

De leden van de VVD-fractie merken op dat in het document «Opinion No 01/2018» van EASA, dat nu als een voorstel voor een verordening voorligt bij het Europees Parlement, een aantal elementen staan die het testen van drones gemakkelijker moeten maken. Het voorstel voor een verordening wordt vrijwel zeker nog dit jaar Europese regelgeving. Wat is de planning van de Minister voor de overname van deze regelgeving in Nederland?

Ik ben momenteel bezig om een plan te ontwikkelen voor de nationale implementatie van de Europese drones regels. Zodra de regels op EU niveau vast liggen kan ik dit plan definitief en publiek maken. Op dat moment zal ik ook een brede voorlichtingsbijeenkomst organiseren om alle nationale stakeholders in het drones dossier over de Europese regels en het nationale implementatieplan te informeren. Mijn huidige inschatting is dat deze bijeenkomst in het eerste kwartaal van 2019 kan gaan plaatsvinden. Eén van de onderdelen van dit plan is de invulling op nationaal niveau van zones waarin drones niet of beperkter mogen vliegen. Voorafgaand aan de vaststelling van deze zones zal met de diverse belanghebbenden zoals gemeenten en de drones sector overlegd worden over de criteria voor zonerings.

Het plan zelf houdt rekening met de overgangstermijnen die in de Europese regelgeving zullen worden opgenomen.

Overige

In hoeverre valt iets te zeggen over acceptatie van dronegebruik? Waar kunnen mensen terecht met hun klachten?

Drones zijn niet onomstreden. Met name op het gebied van privacy en (geluids)overlast bestaan er zorgen bij de bevolking. Mensen kunnen lokaal bij politie of gemeente terecht met hun klachten. Daarnaast kunnen

zij met klachten over het gedrag van een bedrijf dat een vergunning heeft bij de Inspectie Leefomgeving en Transport terecht. Tenslotte kan men via rijksoverheid.nl bij de betreffende ministeries terecht met een klacht.

Wat gaat het gastheerschap van Nederland tijdens de High Level Conference on Drones van het European Aviation Safety Agency (EASA), eind november in Amsterdam opleveren?

Tijdens deze jaarlijkse High Level Conference komen de drones specialisten uit de EU-lidstaten, de private dronessector, de kennisinstellingen en de drones fabrikanten bijeen. Tevens zijn er partijen van buiten Europa uitgenodigd. De belangrijkste onderwerpen vormen de nieuwe Europese regels en de communicatie van deze regels naar de burgers in de EU. De uitdagingen die de totstandkoming van U-space gaan opleveren komen ook aan bod, en er wordt gediscussieerd over de drone als onderdeel van Smart Mobility. De resultaten van deze conferentie worden vastgelegd in de Declaration of Amsterdam. In de Declaration worden de belangrijkste uitdagingen voor de Europese Commissie op drones gebied voor het komende jaar benoemd.

In Opinion No 01/2018 spelen specifieke risicoanalyses een belangrijke rol. In meerdere Europese landen (o.a. Frankrijk, Spanje, Duitsland) zijn inmiddels «civil drone councils» opgericht, waarin de landelijke overheid, drone-operators, kennisinstututen, testcentra en technologiebedrijven samenwerken om standaards te definiëren die straks de internationale standaard worden, ook voor testen en experimenteren. Is de Minister van plan in Nederland een soort civil drone council op te richten? Kan zoiets eraan bijdragen dat voor de Nederlandse drone-industrie en de testcentra in het bijzonder op internationaal niveau een level playing field gecreëerd wordt?

Al sinds de invoering van de allereerste drones regelgeving voor beroepsmatig gebruik in 2015 werkt mijn ministerie nauw samen met de drones sector om het beleid af te stemmen. Hierbij wordt zowel aan regelgeving als aan het opzetten van innovatieve projecten gewerkt, waarbij de sector leidend is bij het formuleren van de ambities en prioriteiten. Rijkswaterstaat is ook zeer actief met drones, waarbij zij als launching customer deze sector verder volwassen wil laten worden. Zo zijn de eisen voor de ontheffingen voor testlocaties opgesteld in nauw overleg met de sectorpartijen die geïnteresseerd zijn in het exploiteren van deze locaties. Ook worden momenteel samen met de drones sector, in voorbereiding op de Europese regelgeving, gewerkt aan gestandaardiseerde risico analyses, zodat vergunningen in de toekomst snel en efficiënt afgegeven worden.

Al is er dan formeel geen aparte organisatie als «civil drone council» in Nederland opgericht, de daarmee beoogde publiek-private samenwerking tussen industrie, kennisinstututen en overheid is wel degelijk uitgebreid vorm gegeven in Nederland. Ik zal de komende maanden in overleg treden met de diverse partijen in de drones sector om te inventariseren of de huidige overlegstructuur afdoende is om de gezamenlijk doelstellingen te bereiken.

In Benelux-verband kijkt het ministerie ook naar mogelijkheden tot samenwerking, met name op het gebied van testlocaties. Het is de bedoeling om deze internationale samenwerking verder uit te breiden binnen Europa. De eerste verkennende gesprekken zullen hiervoor in het eerste kwartaal van 2019 gevoerd worden.