

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

134

Vragen van het lid **Monasch** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Economische Zaken over *het bericht «Bureaucratie remt ontwikkeling Dronetechnologie»* (ingezonden 15 september 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Economische Zaken (ontvangen 7 oktober 2016)

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Bureaucratie remt ontwikkeling Dronetechnologie»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de dronesector een groeiende sector is waar veel kansen liggen voor het Nederlandse bedrijfsleven? Wat voor veranderingen in het beleid rondom het professioneel gebruik van drones zijn er doorgevoerd naar aanleiding van de brief van de regering over onbemande vliegtuigen?²

Antwoord 2

Ja, ik deel die mening. Het kabinet heeft ook in haar brief aan de Tweede Kamer van 30 september jl. aangegeven dat zij mede door de inwerkingtreding van droneregelgeving voor professionele gebruikers deze groep meer mogelijkheden wil geven. Na overleg met alle betrokken partijen is op 1 juli 2016 de zogenaamde mini-droneregeling en een bijbehorende beleidsregel in werking getreden.

De kosten voor een vergunning onder deze regeling zijn significant lager dan onder de al bestaande regeling voor beroepsmatig gebruik. Dit leidt er toe dat voor beroepsmatig gebruik van drones tot en met 4 kg (minidrones) lichtere administratieve eisen en kenniseisen gelden, maar onder strikte operationele beperkingen, zoals

– de maximale afstand van de drone tot de bestuurder is 100 meter,

¹ Het Financieele Dagblad, 12 september 2016 (<https://fd.nl/economie-politiek/1166839/bureaucratie-remt-ontwikkeling-dronetechnologie>).

² Kamerstuk 30 806, nr. 28.

- de maximale vlieghoogte is 50 meter en in militaire laagvlieggebieden 40 meter,
- een veiligheidsbuffer van 50 meter horizontaal tussen de drone en derden op de grond, en
- er wordt niet gevlogen in het gecontroleerde luchtruim (CTR) rond luchthavens.

Sinds 1 juli zijn er nu ruim 50 drone-operators die een vergunning hebben verkregen onder deze «mini-droneregeling».

Vraag 3

Bent u bekend met de problematiek die ondernemers ervaren wat betreft het opzetten van testcentra en het testen van verschillende soorten drones voor professioneel gebruik? Hoeveel aanvragen voor het testen van drones en het opzetten van een testcentrum worden daarbij gedaan? Hoeveel van deze aanvragen worden daarbij afgewezen?

Antwoord 3

Ja, ik ben bekend met de signalen die uit de sector afgegeven worden. Drie bedrijven hebben bij ILT een ontheffing aangevraagd van het verbod om vluchten uit te voeren zonder Bewijs van Luchtwaardigheid ten behoeve van testvluchten met hun eigen product. Zij hebben deze ontheffing gekregen. Twee bedrijven hebben een aanvraag ingediend voor een zogenoemd *RPAS operator certificate*, teneinde vluchten ten behoeve van derden uit te mogen voeren op een testcentrum. Een is toegekend, de andere is in behandeling.

Vraag 4

Herkent u zich in het beeld dat geschetst wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de aanvragen van testcentra voor drones? Welke eisen stelt de ILT voor testlocaties voor drones? Welke eisen worden er gesteld aan de plannen van bedrijven voor het testen van drones?

Antwoord 4

Ja. De locatie moet qua omgeving (zowel op de grond als het omringende luchtruim) geschikt zijn om testvluchten uit te voeren zonder dat dit tot onacceptabele risico's leidt voor derden op de grond en in de lucht. De initiatiefnemers moeten duidelijk maken wat ze willen gaan doen, hoe, waar en onder welke omstandigheden plus een indicatie van de risico's voor derden. In dit verband is het ook belangrijk te vermelden dat een RPAS testcentrum een eigenstandige luchthaven is en dus een luchthavenregeling of luchthavenbesluit behoeft. Dergelijke regelgeving wordt door provinciale staten vanuit haar landzijdige bevoegdheid bij verordening vastgesteld. Namens de Minister van Infrastructuur en Milieu geeft de ILT op verzoek van de provincie, na een positieve veiligheidstoets, een verklaring veilig gebruik luchtruim af. Daarnaast gelden eisen met betrekking tot de uitvoering van de vlucht. Deze worden verbonden aan het bewijs van luchtwaardigheid, het brevet, dan wel de ontheffing van deze documenten, en voorts, indien het vluchten tegen vergoeding betreft, aan het ROC.

Vraag 5

Hoe verhouden de uitspraken van de ILT en de ondernemers in dit artikel zich tot elkaar? Wat is uw visie op het afwijzen van de aanvragen omtrent het testen van drones?

Antwoord 5

Uit mijn antwoord op uw vraag 3 blijkt dat er momenteel weinig officiële aanvragen bij de ILT zijn om een RPAS testcentrum te worden. Op dit moment is er geen sprake van definitieve afwijzingen van aanvragen. Ik neem de signalen van de bedrijven niettemin serieus. Zorgvuldigheid en tegelijkertijd efficiency in de afhandeling van aanvragen staan voorop. Mijn departement en de inspectie werken nauw samen om de initiatiefnemers zo veel mogelijk te faciliteren en te begeleiden richting het operationeel worden van een testcentrum.

Vraag 6

Kunt u aangeven hoe lang het invoeren van nieuwe regelgeving met ruimte voor innovatie op zich laat wachten? Deelt u de mening van de ondernemers in de sector dat deze regelgeving urgentie vereist?

Antwoord 6

Ik deel de opvatting over de urgentie van het ondersteunen van de innovatie. Onder de huidige luchtvaartregelgeving is het reeds mogelijk om testlocaties te realiseren. Het kabinet is regelgeving aan het voorbereiden om de uitvoering van vluchten ten behoeve van testen van en experimenteren met drones verder te faciliteren.