

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief «Aanpassing regelgeving voor vliegen met drones» d.d. 5 april 2017 (Kamerstuk 30 806, nr. 39).

De waarnemend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

| Inhoudsopgave | blz. |
|---|-------------|
| I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties | 2 |
| Inleiding | 2 |
| Algemeen | 2 |
| NOTAM-verplichting | 3 |
| Registratie recreatieve drones | 4 |
| Handhaving | 5 |
| Maximumgewicht drones | 5 |
| Afstand dronegebruik | 6 |
| Voorlichting | 6 |
| II Reactie van de bewindspersoon | 7 |

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief «Aanpassing regelgeving voor vliegen met drones». Zij zien daarin dat de Staatssecretaris met concrete voorstellen komt om de risico's van het recreatief dronegebruik te beperken en meer tegemoet te komen aan de positie van de professionele dronegebruiker. Zij hebben hierover nog wel enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse het voornemen tot aanpassing van de regelgeving voor vliegen met drones tot zich genomen. De leden van deze fractie hebben daarover een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brief over het aanscherpen van de regelgeving voor recreatief dronegebruik. Gezien het feit dat het aantal incidenten met drones nog steeds toeneemt, is een herziening van regelgeving op zijn plaats.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Europese Unie naar verwachting deze zomer wet- en regelgeving voor het gebruik van drones zal presenteren. De Staatssecretaris geeft aan dat «met de invoering van de EU-regelgeving geen onderscheid meer [zal] bestaan tussen het juridisch kader voor recreanten en beroepsmatige vliegers». De leden van de VVD-fractie willen graag weten wat dit betekent voor de huidige set aan nationale maatregelen en voorstellen, die juist toezien op een onderscheid tussen professioneel en recreatief dronegebruik. Kan de Staatssecretaris toelichten wat de inzet van Nederland is en hoe het draagvlak hiervoor in de rest van Europa is?

De leden van de VVD-fractie zien naast de kansen die drones met zich meebrengen ook risico's voor de bemande luchtvaart. In de brief d.d. 5 april jl. lezen de leden van de VVD-fractie dat de European Aviation Safety Agency (EASA) een onderzoek heeft uitgevoerd naar de effecten bij botsingen tussen drones en andere luchtvaartuigen en dat nader onderzoek nodig is. Welke vervolgonderzoeken worden er nu Europees of nationaal verricht, mede in relatie tot de steeds hogere gewichten van drones?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV) en de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD) recentelijk hebben gewaarschuwd voor terroristische aanslagen met behulp van drones. In hoeverre biedt de huidige wet- en regelgeving een voldoende antwoord hierop? Wat wordt er gedaan om de veiligheid te waarborgen, nu bijvoorbeeld registratie door middel van elektronische chips bij verkoop nog achterwege blijft in afwachting van Europese regelgeving?

De leden van de D66-fractie lezen dat nagedacht wordt over de vraag of aanvullend onderzoek nodig is om de gevaren met betrekking tot de HEMS-sector (o.a. traumaheli's) en de militaire helikopteroperaties beter in kaart te brengen. De leden van deze fractie verbazen zich erover dat deze risico's niet allang in beeld zijn gebracht, temeer daar zij in eerdere schriftelijke en mondelinge overleggen over dronegebruik hebben gewezen op en gevraagd naar de risico's omtrent drones en helikopters, en specifiek hun zorgen hebben geuit op dit punt. Zo constateren deze leden bijvoorbeeld dat er nog geen melding wordt gemaakt van een veilige afstand tot niet-vaste landingsplaatsen. Waarom niet, zo vragen zij. Waarom wordt nu pas de vraag gesteld of alle risico's wel goed in beeld zijn? Had dit niet veel eerder moeten gebeuren, bijvoorbeeld toen een aantal jaren geleden al bleek dat professioneel dronegebruik een grote vlucht zou nemen? Waarom kiest de Staatssecretaris ervoor om nog een vol jaar te wachten met aanscherping van de regelgeving? Moet dat niet juist andersom zijn: nú de regelgeving aanscherpen om potentiële, klaarblijkelijk nog niet volledig in beeld zijnde risico's te vermijden en in 2018 een versoepeling doorvoeren wanneer dat op basis van de dan beschikbare informatie en de eigen analyse gerechtvaardigd is? Graag krijgen deze leden hierop een uitgebreide reactie.

De leden van de D66-fractie lezen dat er ontwikkelingen zijn op het gebied van het stellen van technische beperkingen aan drones, zodat deze zich niet langer in bepaalde delen van het luchtruim kunnen bewegen. De leden van deze fractie lezen dat er inmiddels een effectief elektronisch hek opgetrokken zou kunnen worden, aangezien fabrikanten hun nieuwe modellen reeds voorzien van de juiste coördinaten. Deze leden vragen voorts of alle verboden gebieden, in het bijzonder Schiphol, inmiddels in kaart zijn gebracht en de coördinaten daarvan zijn doorgegeven aan de fabrikanten. Ook vragen zij hoe vaak en op welke manier deze informatie actueel wordt gehouden. Daarnaast vragen deze leden of de Staatssecretaris, nu blijkt dat geofencesystemen inderdaad effectief kunnen zijn, voornemens is om dit middel maximaal in te zetten om verboden gebieden, zoals ook helikopterlandingsplekken etc. te beschermen. Is het mogelijk om realtime tijdelijke geofencing in te stellen, bijvoorbeeld wanneer zich rampen voordoen of tijdens andere potentieel risicovolle situaties waarbij drones in de lucht onwenselijk zijn? Tenslotte vragen deze leden of alle (en niet alleen de grote) dronefabrikanten straks verplicht zullen worden om geofencesystemen in hun drones in te bouwen. Deelt de Staatssecretaris de mening dat dit op een zo kort mogelijke termijn wenselijk is?

NOTAM-verplichting

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris twee voorstellen doet die tot lastenvermindering voor de professionele dronegebruiker moeten leiden, namelijk het terugbrengen van het aantal gebieden waar een notice to airmen (NOTAM) voor nodig is en het opheffen van de melding bij de burgemeester. Dit kan een positieve ontwikkeling zijn, maar wat de wijziging precies behelst is niet helemaal duidelijk. Zo wordt het aantal gebieden waarvoor een NOTAM-verplichting geldt, teruggebracht.

Hoe wordt bepaald en getoetst voor welke gebieden in Nederland een NOTAM niet meer nodig is? Met wie treedt de Staatssecretaris hierover in overleg? In hoeverre kan dit leiden tot regionale differentiatie? Voor welke gewichtsgrens geldt voorts een NOTAM-verplichting? Klopt het dat de NOTAM-verplichting voor drones zwaarder dan 50 kg is komen te vervallen? Zo nee, wat zijn dan de afspraken over het koppelen van de NOTAM-verplichting aan het gewicht van professionele drones? Het is de leden van de VVD-fractie verder niet helemaal duidelijk tot welke administratieve en financiële lastenvermindering dit voor de professionele dronegebruiker gaat leiden. Kan de Staatssecretaris dit toelichten?

De leden van de D66-fractie vragen of het wel verstandig is om de NOTAM-plicht te laten vervallen voor zeer zware drones, tussen de 25 kg en 150 kg. De leden van deze fractie vragen de Staatssecretaris dit besluit nader te motiveren.

Registratie recreatieve drones

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris kan toelichten of zij heeft onderzocht of en op welke wijze een nationale registratie voor recreatieve drones kan worden opgezet, als er op korte termijn geen registratie van recreatieve drones mogelijk is. Kunnen de voor- en nadelen uiteengezet worden?

In hoeverre is de aansprakelijkheid van recreatieve dronegebruikers bij ongelukken voldoende geregeld? En heeft er, in afwachting van de registratie van recreatieve drones, een gesprek plaatsgevonden met verzekeraars om te kijken of er met het huidige verzekeringsstelsel mogelijkheden bestaan om mensen meer bewust te maken van hun verantwoordelijkheden met betrekking tot het recreatieve dronegebruik? De leden van de VVD-fractie lezen dat dat het aantal incidenten met recreatieve drones in Nederland beperkt is. Kan de Staatssecretaris aangeven op basis van welke gegevens zij deze conclusie trekt? Naar verluidt zou de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) bezig zijn met het opzetten van een registratiesysteem van dergelijke incidenten. Kunnen de leden van de VVD-fractie op basis van de conclusie van de Staatssecretaris concluderen dat dit registratiesysteem inmiddels is gestart? Zo ja, kunnen de ontwikkelingen en voortgang met de Kamer worden gedeeld?

De leden van de D66-fractie betreuren dat de Staatssecretaris tot de conclusie is gekomen dat zij geen heil ziet in een registratiesysteem zoals dit wordt gehanteerd in Denemarken, Ierland en de Verenigde Staten. In plaats daarvan houdt de Staatssecretaris vast aan haar standpunt dat zij wil wachten op de nieuwe EASA-basisverordening waarin een verplichting opgenomen zal worden tot registratie. De leden van deze fractie zijn van mening dat het dan wel zaak is dat deze verplichting er snel komt. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe groot zij de kans acht dat een verplichting tot registratie, via producteisens voor de industrie, inderdaad opgenomen zal worden in de EASA-basisverordening? Met andere woorden: is er een risico dat in het Europese krachtenveld de verplichting tot registratie het uiteindelijk niet zal overleven? Zo ja, is de Staatssecretaris in dat geval voornemens om opnieuw te overwegen in Nederland stappen te zetten op het gebied van registratie?

De leden van de SP-fractie vragen of een registratiesysteem, eventueel gecombineerd met het technisch limiteren van drones, onbewuste (en bewuste) overtredingen van dronevliegers kan tegengaan. Zij zien graag hoe het kabinet hiernaar kijkt. Kan het kabinet tevens ingaan op de wijze waarop overtredingen bijgehouden worden?

Handhaving

De leden van de VVD-fractie lezen dat momenteel een handhavingsvisie wordt ontwikkeld in overleg met de politie en de ILT. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe de gesprekken met hen verlopen en wanneer verwacht wordt dat er afspraken gemaakt kunnen worden? Tot welke resultaten heeft het bestuursrechtelijke toezicht door de ILT tot op heden geleid? Kan de Staatssecretaris dezelfde vragen beantwoorden voor het strafrechtelijke traject door de politie, aangezien er gesproken wordt over een beperkt aantal overtredingen van de luchtverkeersregels? Hoeveel meldingen zijn er binnengekomen van incidenten dan wel gevaarlijke situaties met drones en hoeveel zaken zijn er opgepakt? In hoeverre doen partijen zoals Schiphol, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en andere betrokken partijen ook meldingen van bijna-overtredingen van de luchtverkeerregels of van bijna-botsingen? Kan de Staatssecretaris toelichten of hierover overleg plaatsvindt en of er een goede registratie van incidenten is? Heeft de ILT een registratiesysteem van incidenten met drones en, zo ja, is dit registratiesysteem nu actief en sluitend?

De leden van de D66-fractie merken op dat de Staatssecretaris bijna terloops verwijst naar een in ontwikkeling zijnde handhavingsvisie. De leden van deze fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven hoever het staat met deze visie en of zij kan uitweiden over het nut en de noodzaak hiervan. Is deze visie voorts gereed op het moment dat de voorgestelde aanpassing in regelgeving wordt doorgevoerd? Waarom is er niet eerder een handhavingsvisie opgesteld, gezien de reeds jarenlange discussie in de Kamer en met belanghebbenden over drones, en de alsmaar stijgende verkoopaantallen van drones onder consumenten en professionele gebruikers? In dit kader vragen deze leden of de ILT goed zicht heeft op het aantal en de aard van de incidenten met drones. Komt er bijvoorbeeld een registratiesysteem bij de ILT? Komt er extra inzet en/of middelen voor handhaving bij bijvoorbeeld luchthavens? Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat handhavers daadwerkelijk in staat zijn op een adequate manier overschrijdingen in hoogte en afstand te detecteren?

Maximumgewicht drones

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat de Staatssecretaris nog geen definitieve uitspraken wil doen over het maximale gewicht van recreatieve drones. Dit omdat hier momenteel een onderzoek naar loopt door een taskforce, opgezet door de EASA samen met de industrie. De Staatssecretaris geeft aan dat de resultaten van dit onderzoek leidend zullen zijn voor een toekomstig besluit over het maximale gewicht. Wanneer kunnen de resultaten van dit onderzoek precies worden verwacht? Kan de Staatssecretaris toelichten welke partijen de «industrie» vertegenwoordigen en of deze de recreatieve en professionele dronebranche evenredig vertegenwoordigen? Hoe hebben andere Europese landen hun beleid ten aanzien van het maximumgewicht van drones ingevuld en bepaald? Wachten zij ook de resultaten van het onderzoek af? Of baseren zij hun beleid en regelgeving op andere conclusies? Zo ja, welke?

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris inhoudelijk een laatste stand van zaken kan geven over de voortgang binnen de taskforce van EASA die tot doel heeft te komen tot het bepalen van een verantwoord maximumgewicht en het onderzoek in de Verenigde Staten naar gevaarstelling van een drone in relatie tot het gewicht. Wanneer verwacht de Staatssecretaris lessen te kunnen trekken uit (voorlopige) conclusies van deze onderzoeken?

Afstand dronegebruik

De leden van de VVD-fractie lezen dat voor het gebruik van drones in de buurt van wegen, luchtvaart en spoor regelgeving geldt. Deze leden kunnen zich voorstellen dat er meer plekken in het publieke domein zijn waar dronegebruik niet wenselijk is, zoals in de buurt van drinkwater- en energieinfrastructuur. Kan de Staatssecretaris aangeven of er aanpassingen nodig zijn om ook deze gebieden in de huidige regelgeving op te nemen en of zij dit ook noodzakelijk acht? Zo ja, welke?

De leden van de VVD-fractie lezen dat in de nieuwe regeling een minimale afstand wordt vermeld, waarbuiten de drone moet blijven van bijvoorbeeld gebouwen en mensenmenigten. Kan worden aangegeven of en op welke wijze de handhaving plaatsvindt, aangezien er geen sprake is van een registratie?

De leden van de D66-fractie stellen vast dat het luchtruim boven drinkwaterbedrijven en boven het brede scala van hun voorzieningen om drinkwater op te vangen, te onttrekken dan wel te zuiveren nog altijd niet verboden is voor dronegebruik. De leden van deze fractie vragen hoe zich dit verhoudt tot het feit dat de drinkwatervoorziening behoort tot de meest vitale infrastructuur van Nederland. Deze leden wijzen op signalen dat in toenemende mate drones worden gesignaleerd boven de infrastructuur van de drinkwaterbedrijven, en wijzen er tevens op dat drinkwaterbedrijven aangeven dat drones een risico kunnen vormen voor de waterkwaliteit. Deze leden vragen voorts of de Staatssecretaris voornemens is restricties aan te brengen voor het vliegen boven deze vitale gebieden. Zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie willen vooropstellen dat regels zonder handhaving een wassen neus zijn. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zij handhaving van de nieuwe afstanden met betrekking tot hoogte en afstand van bebouwing en dergelijke voor zich ziet? En hoe wordt omgegaan met dronevliegers die onbedoeld toch deze nieuwe afstandsnormen overtreden, simpelweg omdat de apparatuur waarmee zij vliegen geen inzicht geeft in bijvoorbeeld de vlieghoogte?

De leden van de SP-fractie vragen nog waarom de Staatssecretaris er wel voor kiest om expliciet te vermelden dat dronevliegers te allen tijde voorrang moeten verlenen aan het andere vliegverkeer, maar dat er geen vermelding wordt gemaakt van de afstand die dronevliegers moeten houden tot de niet vaste landingsplaats van traumahelikopters.

Voorlichting

De leden van de D66-fractie lezen dat het beleid van het kabinet voor de recreatieve dronegebruiker gericht is op onder meer de communicatie over de regelgeving. De leden van deze fractie zijn voorts blij te lezen dat de Staatssecretaris naar aanleiding van de motie-Belhaj (Kamerstuk 31 936, nr. 333) actief de Nederlandse fabrikanten en importeurs die in beeld zijn van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) heeft benaderd en hen heeft verzocht voorlichtingsmateriaal te verstrekken aan recreanten. Desalniettemin betreuren deze leden dat de Staatssecretaris niet heeft gedaan waar de genoemde motie om vroeg, namelijk het afsluiten van een convenant zodat afspraken zwart-op-wit staan en daarmee op een duurzame, langjarige manier worden geborgd. Zij vragen of de Staatssecretaris deze keuze nader kan motiveren en kan ingaan op de vraag hoe zij afspraken wil borgen. Deze leden brengen in herinnering dat, waar zij eerder pleitten voor een verplichting voor fabrikanten, importeurs en/of verkopers van drones, de Staatssecretaris toentertijd zelf aangaf dat dit niet tot de opties behoorde en zich daarom positief uitsprak over de vorm van een convenant. Voorts vragen deze leden of de

Staatssecretaris er genoegen mee neemt dat niet alle fabrikanten en importeurs hebben ingestemd met haar verzoek. In hoeverre wordt informatie nu daadwerkelijk meegeleverd, en heeft de Staatssecretaris hier überhaupt zicht op? Tenslotte vragen deze leden of het niet logischer en wellicht eenvoudiger zou zijn als de verkoper bij een aankoop van een drone een overheidsflyer aan de klant verstrekt. Was dat bijvoorbeeld deze afgelopen Sinterklaas, toen de drone wederom hoog scoorde in de lijstjes van meest verkochte Sinterklaascadeaus, niet goed geweest?

De leden van de SP-fractie vragen de Staatssecretaris toe te lichten hoe zij de recreatieve dronevlieger op de hoogte gaat brengen van nieuwe wet- en regelgeving. Gezien het feit dat het hier om zeer technische en specifieke zaken gaat, is het van belang dat informatie hierover goed verspreid en makkelijk raadpleegbaar is, zodat aangenomen kan worden dat iedereen er kennis van heeft kunnen nemen. Deze leden vragen daarbij of een mogelijke aansluiting bij of lidmaatschap van een overkoepelende organisatie, zoals de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), kan bijdragen aan het borgen van een adequate kennisverspreiding.

II Reactie van de bewindspersoon