

Vergaderjaar 2015–2016

30 806

Onbemande vliegtuigen (UAV)

Nr. 33

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 november 2015

Zoals u is toegezegd tijdens het Algemeen Overleg over drones op 3 september jl. (Kamerstuk 30 806, nr. 32) informeer ik u hierbij over de huidige luchtvaartregelgeving voor het beroepsmatig gebruik van drones. Zoals u verzocht leg ik hierbij de focus op vliegen met drones in de omgeving van Schiphol.

Het beroepsmatig gebruik van drones is sinds 1 juli 2015 gereguleerd om deze markt te faciliteren en tegelijkertijd de veiligheid te borgen. Voor die tijd was dit formeel verboden, maar werd, door het gebruik van onthef-fingen, het beroepsmatig gebruik mogelijk gemaakt. Door de regulering is aan de drone-sector duidelijkheid gegeven en kan een aantal werkzaamheden slimmer, efficiënter en veiliger worden uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de inspectie van windmolens en affakkelinstallaties bij raffinaderijen door drones. Op grond van de regelgeving zijn, in lijn met internationale voorschriften, drie documenten nodig voor beroepsmatig gebruik van drones, te weten een brevet voor de piloot, een bewijs van luchtwaardigheid met betrekking tot de drone en een certificaat voor het bedrijf dat de operatie (de vluchten) uitvoert. Dit is het zogenaamde RPAS Operator Certificate (hierna afgekort als ROC). In de Regeling op afstand bestuurd vliegtuigen (hierna afgekort als Regeling) zijn de inhoudelijke eisen neergelegd voor het verkrijgen van deze drie documenten. Uit het WODC onderzoek blijkt dat de regelgeving goed aansluit bij de ons omringende landen¹.

Centraal in de Regeling staat de beoordeling van de operatie van een professionele drone-operator oftewel de exploitant; de operatie wordt slechts toegestaan als de operator kan aantonen dat dit veilig kan gebeuren. Een operator moet derhalve, teneinde een ROC te verkrijgen, een door de Minister van Infrastructuur en Milieu goedgekeurd handboek hebben, waarin de uit te voeren operaties staan beschreven inclusief een

¹ Kamerstuk 30 806, nr. 28

veiligheidsanalyse. Voorts moet de drone-operator zich ervan vergewissen dat de piloot van de drone het benodigd RPA-L brevet heeft. Aan het brevet ligt een theorie- en praktijkexamen ten grondslag, alsmede een eenvoudige medische keuring van de piloot. Ten derde moet de drone waarmee de operatie gaat plaatsvinden zijn goedgekeurd. Hiertoe verleent de Minister van Infrastructuur en Milieu een speciaal Bewijs van luchtwaardigheid.

In de Regeling zijn in aanvulling hierop enkele specifiek voor drones geldende luchtverkeersregels neergelegd. Op grond van de Regeling zijn operaties met drones vooralsnog beperkt tot operaties binnen visueel zicht (maximaal 500 meter) van de piloot of een waarnemer. Verder is het verboden hoger te vliegen dan 120 meter en zal de operatie alleen tijdens daglicht uitgevoerd mogen worden. Om het risico voor derden te beperken moet de drone minstens 150 meter weg blijven van mensen, bebouwing en wegen waar 80 km/u of harder gereden mag worden. Verder moet de drone minstens 50 meter van industrieterreinen, havengebieden, spoorlijnen en vaar- en voertuigen blijven. Tevens is het verboden om in grote delen van de CTR te vliegen. Op dit laatste verbod ga ik, conform de door mij gedane toezegging, nader in.

De luchtverkeersregels en de regels voor luchtvaartnavigatiediensten zijn Europees geregeld in de Europese verordening Standardised European Rules of the Air (SERA). De omgeving van Schiphol bestaat uit gecontroleerd luchtruim, oftewel de Control Zone (afgekort als CTR). SERA biedt de mogelijkheid om gebieden in te stellen, waarbinnen het luchtverkeer wordt beperkt. Op basis hiervan is in de Regeling een verbod opgenomen om te vliegen met een drone in de civiele CTR, zoals Schiphol en de luchthaven Rotterdam, omwille van de veiligheid in het luchtruim. Dit verbod geldt niet voor de buitenste ring van deze CTR's, tot een maximale hoogte van 45 meter. Door deze uitzondering wordt het beroepsmatig gebruik van drones toegestaan. De drone-operator zal in zijn handboek een procedure moeten opnemen die beschrijft hoe hij in dit randgebied van de CTR veilig zijn operatie kan uitvoeren en hoe hij in overeenstemming met de luchtverkeersregels kan opereren. Deze eis is in nauw overleg met de Luchtverkeersleiding Nederland en de Militaire Luchtvaart Autoriteit tot stand gekomen en opgenomen in de Regeling.

Ook voor de recreatieve drone-vlieger is het gecontroleerd luchtruim (CTR) verboden. Dit verbod is opgenomen in de Regeling modelvliegen. In de publiekscampagne «Vlieg je drone veilig» die medio november van start is gegaan wordt de recreatieve gebruiker hierover expliciet geïnformeerd. Daartoe is beeldmateriaal ontworpen (iconen, infographics) dat via diverse kanalen wordt verspreid, met name online.

Er bestaat één uitzondering op dit verbod. Een modelvliegvereniging kan een convenant sluiten met de organisatie die de plaatselijke luchtverkeersleiding verzorgt. De recreatieve drone-vlieger die is aangesloten bij deze vereniging kan zo binnen een CTR vliegen, uiteraard onder de strikte beperkingen die zijn vastgelegd in het convenant.

Bij het overtreden van de regels voor het vliegen binnen een CTR wordt de Koninklijke Marechaussee of de politie ingeschakeld, afhankelijk van de locatie waar de piloot van de drone zich bevindt. De luchtvaartpolitie wordt ingeschakeld voor de handhaving in het luchtruim. De luchtverkeersleiding informeert relevante diensten op het luchthaventerrein en de betrokken piloten van de bemande vliegtuigen en draagt in het uiterste geval zorg voor separatie van het bemande vliegtuig met de drone.

Tot slot wil ik u nog informeren dat op 7 oktober 2015 een wijziging is doorgevoerd in de Regeling ten behoeve van de brandweer. Door de

wijziging is de brandweer vrijgesteld van het melden van een operatie bij de burgemeester van de gemeente waar gevlogen gaat worden en de melding richting alle andere luchtruimgebruikers. Hierdoor is het voor de brandweer, zoals dat al voor de politie is geregeld, mogelijk om direct een operatie met een drone te kunnen uitvoeren, als de situatie daar om vraagt. Deze wijziging is doorgevoerd om het gebruik van drones door de brandweer in een situatie van calamiteit onbelemmerd mogelijk te maken. De brandweer opereert dan, net als de politie, onder de verantwoordelijkheid van de burgemeester.

Zoals aangegeven tijdens het AO drones (Kamerstuk 30 806, nr. 32) acht ik het van belang om de nationale regelgeving in lijn te brengen met het voorstel uit Europa dat wordt voorbereid door het Europees Agentschap voor de Luchtvaartveiligheid (EASA). Op 31 juli jl. heeft EASA een conceptvoorstel ter consultatie aan de lidstaten voorgelegd. Naar verwachting ontvangen de Lidstaten aan het eind van dit jaar een aangepast voorstel, dat tijdens het Nederlands voorzitterschap verder zal worden besproken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma