

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

1914

Vragen van de leden **Michon-Derkzen** en **Peter de Groot** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het gebruik van drones door State Operators* (ingezonden 16 mei 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 5 juni 2024).

Vraag 1

Klopt het dat in 2021 in de gehele EU de nieuwe wetgeving van de European Union Aviation Safety Agency (EASA) voor drones is ingevoerd? Klopt het voorts dat er in deze wetgeving een uitzonderingspositie wordt aangehouden voor zogenaamde «state operators» – in Nederland zijn dat de politie, brandweer en douane – waardoor zij conform deze EASA-regelgeving als state operators buiten het zicht van de piloot (Beyond Visual Line of Sight (BVLOS)) mogen vliegen? Is deze EASA-regelgeving volledig van kracht in Nederland?

Antwoord 1

Per 31 december 2020 gelden in de Europese Unie geharmoniseerde regels voor het uitvoeren van vluchten met onbemande luchtvaartuigen (drones), met uitzondering van bepaalde activiteiten die worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de Staat (staatsoperaties). Elke lidstaat heeft de mogelijkheid om via een «opt-in» staatsoperaties onder de Europese regels te brengen. Nederland heeft gekozen om per 1 juni 2022 alle staatsoperaties onder de Europese regelgeving te laten vallen, met uitzondering van militaire, douane-, politie-, brandbestrijdings-, en grenscontroleactiviteiten. Onder de nationale regelgeving is het, door middel van het afgeven van ontheffingen, mogelijk om buiten het zicht van de piloot (Beyond Visual Line of Sight ((BVLOS)) te vliegen.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de constatering dat ondanks het maatschappelijke belang van hun werkzaamheden, politie en brandweer niet of nauwelijks BVLOS mogen vliegen? Waarom mogen zij dat niet? Biedt de EASA-wetgeving hier geen ruimte voor?

Antwoord 2

Er zijn heel veel verschillende soorten BVLOS-operaties. Het risico van de vlucht is doorslaggevend, ongeacht het gebruik van nationale of Europese regels. BVLOS-vluchten kunnen plaats vinden als het risico van de vlucht acceptabel wordt geacht. Op dit moment is dat onder andere als op kleine afstand (<30 meter) van gebouwen of objecten wordt gevlogen of in gebieden waar geen ander bemand verkeer vliegt. De partijen die staatsoperaties uitvoeren vragen gepland en ongepland om op wisselende locaties op grotere afstanden BVLOS-vluchten uit te voeren. Bij deze vluchten is het risico echter groot dat men in aanraking komt met ander bemand verkeer. Dit kan een negatieve impact hebben op de luchtvaartveiligheid. In gecontroleerde omstandigheden¹ is het mogelijk om BVLOS-vluchten uit te voeren, zoals het aangehaalde voorbeeld van de politie op Twente Airport (zie vraag 6). Hier zijn alle andere luchtruimgebruikers elektronisch zichtbaar waardoor de BVLOS-vlucht van de politie het bemande luchtverkeer kan ontwijken.

Vraag 3

Welke criteria handhaaft de Inspectie Leefomgeving en Transport om toestemming te verlenen voor het BVLOS vliegen? Moeten state operators, zoals de politie, voor elke BVLOS-operatie een aparte aanvraag doen?

Antwoord 3

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hanteert in de basis voor alle vluchten dezelfde veiligheidscriteria, ongeacht of deze worden uitgevoerd door een particulier of in het kader van een staatsoperatie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het in Europees verband gebruikte afwegingskader voor BVLOS-vluchten. Op basis van de door de aanvrager ingediende risicoanalyse, inclusief mitigerende maatregelen, wordt een veiligheidsbeoordeling gemaakt. Bij deze beoordeling houdt de ILT rekening met het algemeen belang en staat de (luchtvaart)veiligheid centraal. De periode waarvoor een beschikking (of ontheffing) door ILT wordt afgegeven, is afhankelijk van de voorwaarden waaronder de vlucht wordt uitgevoerd. Indien tijdstip, locatie en vlieggebied niet wijzigingen kan een beschikking voor een langere periode worden afgegeven (bijvoorbeeld 1 jaar). Bij elke wijziging van één van de voorwaarden is een nieuwe afweging nodig.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoe dit in andere landen in de Europese Unie is geregeld? Kunnen state operators daar wel zonder beperkingen BVLOS vliegen?

Antwoord 4

Uit navraag bij de buurlanden blijkt dat zij vasthouden aan het gebruik van nationale regels voor staatsoperaties. IenW kent geen voorbeelden waar in Europa BVLOS wordt gevlogen zonder beperkingen. Elke aanvrager moet op basis van het risico van de vlucht aantonen dat de kans op een incident in de lucht of op de grond wordt gemitigeerd. Hier komen veiligheidsvoorwaarden uit. Voorbeelden hiervan zijn aangewezen luchtruim of een afgesloten gebied, verplichte elektronische zichtbaarheid of het gebruik van radars en slimme sensoren om het risico op een incident tussen bemand en onbemand verkeer zo klein mogelijk te maken.

Vraag 5

Klopt het dat er commerciële partijen zijn die wel toestemming hebben om BVLOS te vliegen en daarbij ook hun eigen vluchten mogen goedkeuren? Bent u het ermee eens dat het vreemd is dat zij dit kunnen, maar Nederlandse state operators niet?

Antwoord 5

Ja, er zijn commerciële partijen die een vergunning hebben om BVLOS-vluchten uit te voeren. De commerciële partijen hebben bij de goedkeuring van de vergunning dezelfde (operationele) beperkingen als de staatsoperaties.

¹ Onder gecontroleerde omstandigheden wordt verstaan een afgebakend luchtruim waar een aanmeld- of elektronische zichtbaarheidsplicht geldt voor alle luchtruimgebruikers.

Vraag 6

Klopt het dat de politie rondom Twente Airport een oefening gaat doen met BVLOS vliegen? Wordt deze proef breder in Nederland uitgevoerd?

Antwoord 6

Ja, dat klopt. Dit is een proefgebied waar zowel de politie als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) van willen leren. Zodra de uitkomsten van dit onderzoek bekend zijn, zal een besluit worden genomen over vervolgebieden.

Vraag 7

In hoeverre is het mogelijk om het gebruik van drones (alsmede BVLOS vliegen met drones) door state operators onder dezelfde regelgeving te laten vallen als het gebruik van andere luchtvaartvoertuigen door de politie?

Antwoord 7

Met de politie, brandweer en douane is intensieve afstemming over het toepassen van de Europese regels en de mogelijkheden en beperkingen die dit bieden kan. De eerste conclusie is dat de diversiteit aan (heimelijke) operaties maatwerk vraagt waarvoor nationale regelgeving meer bewegingsvrijheid biedt dan Europese regelgeving. Naar verwachting kan in het derde kwartaal van 2024 een besluit worden genomen over de toepasselijke regelgeving voor staatsoperaties in Nederland. Het is de ambitie van IenW om de doorontwikkeling van drones de ruimte te geven. Hiervoor heeft IenW een kader voor testen en experimenten opgesteld en werkt de strategie uit om BVLOS vluchten stapsgewijs mogelijk te maken.