

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

1031

Vragen van de leden **Moinat** en **Schilder** (beiden PVV) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over *het besluit om de no-flyzone rond Schiphol te verkleinen* (ingezonden 9 december 2025).

Antwoord van Minister **Tieman** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 4 februari 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 828.

Vraag 1

Bent u zich bewust van recente incidenten rond Schiphol door (vermeende) drones, bijvoorbeeld meldingen in de buurt van de Polderbaan, waardoor banen tijdelijk werden gesloten?^{1, 2}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe weegt u dergelijke incidenten mee bij uw besluit tot versoepeling van de dronezone, mede met het oog op veiligheid van passagiers, bemanning en vitale luchthavenprocessen?³

Antwoord 2

Op dit moment mag in een straal van ongeveer vijftien kilometer rondom civiele luchthavens (het zogenoemde gecontroleerde luchtruim) niet worden gevlogen zonder toestemming van de luchtverkeersdienstverlening. Toch wordt er in deze gebieden gevlogen met onbemande luchtvaartuigen (drones). De meeste vluchten vinden plaats op lagere hoogte en ver van de luchthaven vandaan, waarbij zij geen risico vormen voor de luchtvaartveiligheid. Het doel van dit voorstel is om gerichtere handhaving in te zetten daar waar daadwerkelijk risico's zijn voor de luchtvaartveiligheid. Om dit te

¹ NH Nieuws, 3 december 2025, «Nieuw droneplan rond Schiphol leidt tot zorgen bij experts» (www.nhnieuws.nl/nieuws/354804/nieuw-droneplan-rond-schiphol-leidt-tot-zorgen-bij-experts)

² Website RTL Nieuws, 27 september 2025, «Meerdere meldingen over drone bij Schiphol, Polderbaan even dicht» (<https://www.rtl.nl/nieuws/binnenland/artikel/5530579/meerdere-meldingen-over-drone-bij-schiphol-polderbaan-even-dicht>)

³ Website RTL Nieuws, 25 september 2025, «KLM-vlucht keert terug naar Amsterdam om mogelijke drone bij Deens vliegveld Aalborg» (<https://www.rtl.nl/nieuws/binnenland/artikel/5530335/klm-vlucht-terug-naar-schiphol-drones-deens-vliegveld-aalborg>)

onderbouwen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op verzoek van zowel de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de (professionele) dronesector een veiligheidsonderzoek⁴ laten uitvoeren naar het effect van dronevluchten op de (luchtvaart)veiligheid. Hiervoor is ook een vergelijking gemaakt met andere Europese luchthavens. De conclusie van dit onderzoek is dat dronevluchten die⁵ onder de minimale vlieghoogte van het reguliere luchtverkeer,⁶ tussen gebouwen of⁷ op grote afstand van de luchthaven worden uitgevoerd geen direct gevaar opleveren voor de luchtvaartveiligheid.

Daarom heeft IenW vier zones ontworpen waarbij op grotere afstand de luchthaven minder strenge eisen gelden voor dronevluchten. Bij het ontwerp is nadrukkelijk rekening gehouden met de vertrek- en naderingsroutes van bemand luchtverkeer waar drones altijd verboden zijn. Met deze zones worden duidelijke grenswaardes gecreëerd wanneer een situatie als veilig of onveilig wordt aangemerkt en passende interventie nodig is. Dit maakt het voor de handhaving eenvoudiger en effectiever.

Vraag 3

Is er vóór het besluit om de no-flyzone rond Schiphol te verkleinen een onafhankelijke veiligheidsanalyse is uitgevoerd? Zo ja, wat was de uitkomst? Zo nee, waarom wordt er versoepeld zonder gedegen veiligheidsbeoordeling, helemaal omdat experts waaronder piloten, politie en Openbaar Ministerie (OM) daar grote zorgen uitspreken met betrekking tot de luchtvaartveiligheid?

Antwoord 3

Ja, zie ook antwoord 2. De geuite zorgen voor de luchtvaartveiligheid zijn in dit ontwerp opgenomen en bieden een gemotiveerde basis om veilige zones voor drones rondom de luchthaven aan te wijzen.

Vraag 4

Hoe garandeert u dat handhaving en toezicht toereikend zijn als de no-flyzone wordt teruggebracht van circa 15 km naar circa 5 km? Is het niet zo dat deze versoepeling leidt tot een wildgroei van dronevluchten (al dan niet legaal), wat de werklast bij politie, OM en luchtverkeersleiding fors vergroot, zoals ook door betrokken diensten wordt gevreesd?

Antwoord 4

IenW constateert dat er binnen het gecontroleerd luchtruim zones zijn waar de veiligheid niet in het gedrang is. Er zijn veel ongeautoriseerde vluchten die binnen het gecontroleerd luchtruim vliegen die geen risico opleveren voor de luchtvaartveiligheid. Als voorbeeld: een drone die op veertien kilometer afstand op 2 meter hoogte vliegt, vormt geen risico, maar valt nu wel onder de huidige beperkingen. Ook constateert IenW dat het voor de handhaving onwerkbaar is om in een groot gebied een dronepiloot te vervolgen die regels overtreedt.

Wel heeft elke dronepiloot zich te houden aan deze regels. Om dit te stimuleren zet IenW actief in op publieksvoorlichting via social media en verschaft de retail extra informatie over de vliegeregels bij de aankoop van een nieuwe drone. Met de introductie van de veilige zones creëert IenW gezamenlijk met de handhavende instanties grenswaardes wanneer de handhaving moet optreden. Deze zones zijn kleiner, logischer en beschermen de luchtvaartveiligheid en vitale luchthavenprocessen. IenW verwacht hiermee ook dat dronepiloten de regels beter gaan naleven en zal het gedrag ook actief gaan monitoren. Tenslotte is dit voorstel schriftelijk getoetst bij de politie. De politie onderschrijft de inschatting dat de zones waarin handha-

⁴ Verzamelbrief Luchtvaart juni 2024 | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl

⁵ NH Nieuws, 3 december 2025, «Nieuw droneplan rond Schiphol leidt tot zorgen bij experts» (www.nhnieuws.nl/nieuws/354804/nieuw-droneplan-rond-schiphol-leidt-tot-zorgen-bij-experts)

⁶ Website RTL Nieuws, 27 september 2025, «Meerdere meldingen over drone bij Schiphol, Polderbaan even dicht» (<https://www.rtl.nl/nieuws/binnenland/artikel/5530579/meerdere-meldingen-over-drone-bij-schiphol-polderbaan-even-dicht>)

⁷ Website RTL Nieuws, 25 september 2025, «KLM-vlucht keert terug naar Amsterdam om mogelijke drone bij Deens vliegveld Aalborg» (<https://www.rtl.nl/nieuws/binnenland/artikel/5530335/klm-vlucht-terug-naar-schiphol-drones-deens-vliegveld-aalborg>)

vend moet worden opgetreden op deze wijze kleiner worden en dat de beschikbare capaciteit – ook bij de politie – gericht kan worden ingezet.

Vraag 5

Zijn er met het OM afspraken gemaakt over prioritering en vervolging van overtredingen van droneregels rondom Schiphol, nu handhavingsinstanties een toename in werkdruk vrezen? Zo ja, wat houden deze afspraken in?

Antwoord 5

Het OM besteedt in toenemende mate aandacht aan mogelijke strafbare feiten in de onbemande luchtvaart. Zeker als het gaat om mogelijke overtredingen van droneregels rondom civiele luchtverkeersleidingsgebieden (bijvoorbeeld Schiphol) en militaire luchtverkeersleidingsgebieden. Tussen verschillende organisaties in de keten vindt continu overleg plaats over de aanpak van mogelijke overtredingen van droneregels waarbij de frequentie in het licht van de meldingen rondom luchthavens is opgevoerd.

Vraag 6

Is het uw bedoeling om na invoering van het nieuwe droneregime een evaluatiemoment in te bouwen, waarin onder meer gekeken wordt naar naleving, ongevallen of bijna-ongevallen, handhavingsdruk en effect op luchtvaartveiligheid? Zo ja, kunt u aangeven wanneer dit evaluatiemoment plaatsvindt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ja, na de inwerkingtreding van de zonering zal lenW de wijziging actief monitoren. Minimaal een half jaar na de inwerkingtreding zal een onderzoek worden gestart om trends te ontdekken in het vlieggedrag van de dronepiloten. Het onderzoek wordt aangeboden aan de Tweede Kamer.

Vraag 7

Bent u bereid te onderzoeken hoe andere Europese landen omgaan met dronebeperkingen rondom grote luchthavens en daarbij in kaart te brengen welke veiligheidsnormen en handhavingsinstructies worden toegepast?

Antwoord 7

Zie ook antwoord 2. In het veiligheidsonderzoek heeft lenW een benchmark onder de Europese landen gehouden. De zonering in Nederland is conservatief ten opzichte van Europese landen waar drones dichterbij de luchthaven zijn toegestaan zonder in contact te staan met de luchtverkeersdienstverlener. Dit geeft lenW het vertrouwen dat het voorstel de doelstellingen voor de luchtvaartveiligheid en de vitale luchthavenprocessen behartigt.