

Vergaderjaar 2015–2016

30 806

Onbemande vliegtuigen (UAV)

Nr. 32

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 oktober 2015

De vaste commissie voor Veiligheid en Justitie, de vaste commissie voor Economische Zaken en de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben op 3 september 2015 overleg gevoerd met Minister van der Steur van Veiligheid en Justitie en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 2 maart 2015 over drones (Kamerstuk 30 806, nr. 28);**
- **de brief van de Minister van Veiligheid en Justitie d.d. 28 augustus 2015 met de nadere uitwerking van het kabinetsstandpunt over drones (Kamerstuk 30 806, nr. 31).**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 16 mei 2014 houdende het fiche Mededeling Europese luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiele gebruik van drones (Kamerstuk 22 112, nr. 1849);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 april 2015 over de regelgeving voor beroepsmatig gebruik van drones (Kamerstuk 30 806, nr. 29);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 juni 2015 met een reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie inzake het opschorten van de inwerkingtreding van de regels voor op afstand bestuurd luchtvaartuigen (Kamerstuk 30 806, nr. 30).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Veiligheid en Justitie,
Ypma

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Vermeij

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Veiligheid en
Justitie,
Hessing-Puts

Voorzitter: Ypma
Griffier: Verstraten

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Gesthuizen, Helder, Recourt, Van Toorenburg, Verhoeven, Visser en Ypma,

en Minister van der Steur van Veiligheid en Justitie en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Dames en heren, welkom bij dit algemeen overleg over drones. Ik heet de Kamerleden welkom, net als de Minister van Veiligheid en Justitie die mede namens de Minister van EZ zal spreken. Ook welkom aan alle ondersteuning en aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. De spreektijd is vijf minuten. Ik geef het woord aan de eerste spreker, de heer Recourt.

De heer **Recourt** (PvdA): Voorzitter. Als je over drones praat, denk je al snel aan Hollywoodfilms en sciencefiction, maar wie zo over drones denkt, leeft in de wereld van gisteren, niet in die van vandaag. Ik heb een mail van het Rode Kruis voor me waarin ik en de collega's worden uitgenodigd om straks aanwezig te zijn bij een demonstratie van drones, bij de Dam tot Damloop. Men zegt terecht: we kunnen dat ding gebruiken, omdat het snel kan worden ingevlogen voor reanimatie. Het is sneller dan ambulances. Het kan bij een ramp worden gebruikt als de wifi uitvalt. Het kan worden gebruikt om hulpgoederen af te zetten daar waar vrachtwagens over land niet kunnen komen. Kortom, het is actueel. Het is ook actueel in de speelgoedwinkel: voor € 35 heb je een drone met een redelijk goede camera waarmee je boven de tuin van de buurman of buurvrouw kunt gaan hangen.

En dan hebben we het alleen nog maar over vandaag. Als je een klein beetje verder denkt, kom je al heel snel op morgen. Zelf zat ik te denken aan de landbouw. Een boer kan natuurlijk heel goed met een drone over zijn gewassen vliegen. Dat gebeurt nu al, maar in de toekomst kan hij zo zijn gewassen misschien wel binnenhalen.

Overall zal het opkomen. In het rapport van het WOCD (Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum), sowieso een goed rapport, wordt een vergelijking gemaakt met de komst van de auto. Ik vond die vergelijking heel reëel. We moeten verder denken dan er wordt gedacht in de brief van het kabinet. We moeten denken aan de toekomst. Die komt veel sneller dichterbij dan het kabinet nu denkt. Ik vind de brief weliswaar goed, maar ik mis een gevoel van urgentie.

Immers, als je de analogie met de auto doortrekt, moet je een manier van identificatie hebben, een kenteken. In de brief van het kabinet staat wel dat drones geïdentificeerd moeten worden, maar hoe gaan we dat doen? Ik denk weer aan de auto en keuzes waarvan we nu nog last hebben. In sommige landen rijdt men immers links, in andere rechts. Dit is het moment om afspraken te maken. In welke corridors kan men vliegen? Hoe moet dat? Er is sprake van een extra dimensie. Waar we nu over de vaste grond rijden, gaan we straks op verschillende hoogtes vliegen. Dit is het moment om de toekomst iets verder te verkennen.

In het kader van het WOCD-rapport is gesproken met deskundigen. Dat waren wel de usual suspects: wetenschappers, mensen uit het bedrijfsleven en de overheid. Het is net als met het praten met hackers over lekken: je moet het iets meer buiten de geëigende groepen zoeken om echt een beeld te krijgen van de toekomst. Ik vraag het kabinet dan ook om mensen uit te nodigen die niet direct in beeld zijn maar die wel heel creatief over de toekomst denken.

Een belangrijk punt is veiligheid. Gelukkig is daar goed over nagedacht door het kabinet. Wat kan de politie doen, wat de brandweer? Ook in dit geval heb ik een beetje zorgen over de urgentie. We kennen de verhalen van drones boven bijvoorbeeld Parijs in tijden van terreur. Wat doe je als er morgen een naar de Tweede Kamer vliegt met een lading eronder? Kunnen we zo'n drone nu al uit de lucht halen? Volgens mij niet. Hoe haal je die dan uit de lucht? Moet je daarop schieten? Ik las dat Boeing een apparaat heeft waaruit lasers komen die gericht gaten kunnen branden in een drone om hem uit de lucht te halen. Het lijkt me dat het ook weer allerlei risico's oplevert als die dingen neerstorten.

Kortom, hoe wordt er op korte termijn nagedacht over beveiliging tegen drones? Ik zag dat er een onderzoek is uitgezet. Ik vroeg me af of dat op dit onderwerp zag of niet. Hierover doordenkend heb ik nog een oproep aan het kabinet. We kennen al privacy by design. Hoe kun je het zo inrichten dat privacy al is ingebouwd in de apparatuur? Ik vond het een ontzettend goed idee om blurring daarvan onderdeel te maken. Kunnen we ook niet safety by design organiseren en dit de sector opleggen? Dus: zo'n drone kan niet hoger dan 300 of 150 meter. Of: een drone landt automatisch als die in de buurt komt van een helikopter of een vliegveld. Kortom, kun je de techniek niet inzetten om de veiligheid te vergroten? De vraag is of het wenselijk is – misschien wel – maar kunnen veiligheidsdiensten of politiediensten de besturing van een drone overnemen op het moment dat je denkt «dit gaat helemaal mis»? Is dat technisch te regelen? Mijn vraag aan het kabinet is dus: kan worden nagegaan wat technisch mogelijk is en kunnen we de techniek, het liefst Europabreed, ook opleggen aan de producent?

Ik ben erg voor een Europese normstelling, maar we kennen de Europese trajecten: die duren lang. We kunnen in Nederland dan ook niet op onze handen blijven zitten.

Ik heb nog een ongelooflijk lange lijst van inhoudelijke punten, maar daar kom ik niet meer aan toe. Over particulier gebruik merk ik nog op dat ik aandring op een versnelling van procedures. Ik zag namelijk dat dat een probleem was. Verder is men met alle stakeholders in gesprek. Dat is uitstekend, maar volgens mij is het een quick win als er snel beslissingen worden genomen over al dan niet vliegen, bijvoorbeeld als journalist. Op het punt van privacy – een ontzettend belangrijk punt – volg ik voor een belangrijk deel het standpunt van het kabinet, maar ik vind het nog onvoldoende. Ik sluit me alvast aan bij wat mijn VVD-collega hierover nog zal zeggen.

Tot slot: urgentie, privacy by design en security by design zijn de kernbegrippen.

Mevrouw **Helder** (PVV): Voorzitter. Al in november 2013 heeft de Kamer een motie aangenomen waarin de regering wordt gevraagd om onderzoek te doen naar het gebruik van drones. Het WODC heeft dat onderzoek uitgevoerd. Inmiddels hebben we ook al een uitgewerkt kabinetsstandpunt. Mijn fractie heeft daar nog wel een aantal vragen over. Zo zijn wij benieuwd of de voorgestelde vergunning voor beroepsmatige drones snel kan worden verleend. Oftewel: blijft de beslistermijn van zes weken in stand of kan die korter? In dat kader vraag ik ook naar de stand van zaken met betrekking tot het proefproces van de Nederlandse Vereniging van Journalisten over het journalistiek gebruik van drones. De Minister noemt dit wel in het uitgewerkte kabinetsstandpunt, maar hij geeft niet aan of de uitkomst van de gesprekken met de stakeholders in het najaar een rechtszaak overbodig zal maken. Mijn fractie neemt nog geen standpunt in over de beslistermijn, dus mijn vraag is gewoon oriënterend. Aangezien er een proefproces loopt, is die vraag echter wel belangrijk.

Ik kom op het recreatief gebruik. De Minister stelde in eerste instantie voor dat de bestuurder zich binnen 100 meter van de drone moet bevinden en

dat de drone minstens 50 meter horizontale afstand moet houden van een mensenmenigte of aaneengesloten bebouwing. Nu wordt er toch weer overlegd over afstandscriteria. Is er zicht op de vraag welke kant het opgaat? Waar moet aan gedacht worden bij de voorstellen over verplichte technische beperkingen? Is dat bijvoorbeeld een begrenzing in snelheid in plaats van hoogte? Graag een reactie.

De heer **Recourt** (PvdA): Mevrouw Helder zegt dat de bestuurder van de drone een bepaalde afstand moet aanhouden. Ik ken die regel, maar ik kan me voorstellen dat in de nabije toekomst drones zelf kunnen vliegen. Je programmeert ze, ze krijgen een opdracht en ze gaan boven een industrie-terrein vliegen. Ik mis dit in de visie van het kabinet. Bent u het met mij eens dat we op dat punt echt nog een slag te maken hebben, en wel snel?

Mevrouw **Helder** (PVV): Zo'n simpele vraag heb ik nog nooit gehad! Het antwoord is ja. Mijn fractie stelt die vraag over de afstand – de bestuurder moet de drone volgen – niet alleen omdat het belangrijk is om te weten waar de drone fysiek is, maar ook in verband met frequenties. Immers, als je met meer mensen met een drone in een bepaalde buurt vliegt, moet je wel weten welke drone van jou is. Anders gaat het met de frequentie fout en valt er een of misschien wel meer uit de lucht. Dat was de achtergrond van de vraag van mijn fractie aan de Minister en de Staatssecretaris. De vraag van collega Recourt is in die zin dringender, dat je de drone helemaal niet meer ziet, waardoor het misschien helemaal niet meer is te overzien. Ik zie zijn vraag in het verlengde van onze vraag, dus sluit ik me er graag bij aan. Ik vind ook dat er iets moet gebeuren.

Voorzitter. Mijn fractie maakt zich op twee punten zorgen over het recreatief gebruik van drones. Hoe worden recreatieve gebruikers voldoende op de hoogte gebracht van deze regelgeving, zeker degenen die niet in verenigingsverband vliegen, zoals bij een modelvliegtuigclub? Gaan ze zich ook houden aan die regels? Oftewel: is deze regelgeving handhaafbaar? Tegen de tijd dat de politie er is, is de drone waarschijnlijk al weg. Wat als de gebruiker – daar hebben we de vraag weer – niet binnen 100 meter van zijn drone te vinden is? Dan heb ik het nog niet over de situatie waarin een drone helemaal is geprogrammeerd en je hem helemaal niet in het vizier hebt. Hoe wordt de gebruiker dan achterhaald? Kan de Minister al iets meer zeggen over een sluitend identificatiesysteem? Is dat haalbaar?

Telt het gewicht dat aan een drone kan worden gehangen mee bij de indeling in de categorie en daarmee bij de geldende regelgeving voor de betreffende drone en zijn piloot, om hem zo te noemen? In de media duiken berichten op over drones – je kunt het je niet voorstellen – waarmee vissen worden gevangen en over drones die met bepaalde stoffen op regeringsgebouwen landen en zelfs over drones waarin de bouwer zelf kan zitten. Uit het desbetreffende bericht heb ik begrepen dat zo'n drone nog kan vliegen ook! Mijn fractie is benieuwd of de politie of een andere handhaver, misschien het leger, een drone uit de lucht mag halen bij een ernstige overtreding van de regelgeving. Zo ja, hoe doet men dit dan? Collega Recourt vroeg er ook al naar. Uit het uitgewerkte kabinetsstandpunt blijkt dat de Minister inzet op eenduidige regelgeving die helder en goed toepasbaar is en dat op te leggen sancties in verhouding moeten staan tot de ernst van de gepleegde overtreding. Kan de Minister al aangeven aan welke straffen hij denkt?

De Minister zal gevolg geven aan het advies om meer onderzoek te doen naar de veiligheid van het recreatief gebruik van drones en een eventuele aanpassing van het huidige juridische kader. In recreatief gebruik schuilen misschien nog wel meer gevaren dan in commercieel of beroepsmatig gebruik. Denk bijvoorbeeld aan terrorisme. We hebben berichten gelezen over een Zuid-Frans petrochemisch complex waar twee explosies en branden waren. In de twee weken voorafgaand aan deze incidenten

hebben er drones gevlogen boven het complex. Een en ander mag dan de aandacht hebben van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid, maar wat is de stand van zaken met betrekking tot de overname van besturing en detectie? Deze vraag is al gesteld, maar ik vind hem ook belangrijk. Het gebruik van drones is immers weer een nieuwe mogelijkheid voor potentiële terroristen om een aanslag te plegen of deze voor te bereiden.

Ik sluit me aan bij de vraag naar de urgentie van regelgeving. Recentelijk is gebleken dat inbrekers met drones bekijken of er iets te halen valt alvorens ze tot actie overgaan. Ook kun je denken aan stalken met een drone. Dat valt allemaal wel onder de huidige regelgeving, maar een drone maakt het voor daders wel gemakkelijker, aangezien ze lijfelijk niet meer aanwezig hoeven te zijn. Het kan bovendien de opsporing bemoeilijken. Graag een reactie op dit punt.

In het algemeen overleg over privacy heb ik namens mijn fractie al aangegeven dat wij van mening zijn dat drones als wettig opsporingsmiddel gebruikt moeten kunnen worden. Dat moet ontwikkeld worden. Het dient immers strafrechtelijke doeleinden, maar de Minister moet dat dan wel wettelijk regelen. Het is dan ook goed om te lezen dat de Minister en de politie hiermee al druk bezig zijn. Is er gedacht aan de inzet van een drone bijvoorbeeld bij een achtervolging of het opsporen van wietplantages? Dat is misschien goedkoper dan het laten opstijgen van een politiehelikopter. Bovendien leidt het tot minder geluidsoverlast voor buurtbewoners. Graag een reactie.

Ik kom tot een afronding. Er moet nog veel worden uitgewerkt en er zijn veel vragen. Vooral nog kan mijn fractie zich wel vinden in het uitgewerkte kabinetsstandpunt.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Wat begon bij politie en leger, is nu een steeds gewilder onderwerp onder bedrijven en consumenten. Drones zijn natuurlijk ook een boeiende technologie, met indrukwekkende toepassingsmogelijkheden. Mijn collega's noemden er al een aantal. Het is ook een kansrijke economische sector voor Nederland. Het kabinet ziet dat ook. Ik merk wel meteen op dat ik het zeer teleurstellend vind dat de Minister van Economische Zaken hier niet is. Hij gaat immers over innovatie en economie en hij is ook degene die binnen het kabinet als eerste heel veel zou kunnen betekenen voor de sector. In dat licht heeft D66 het afgelopen halfjaar voortdurend gevraagd om de ontwikkeling van testlocaties en hierover ook verschillende moties ingediend, opdat de innovatie die drones kunnen bieden, op een veilige en goed overwogen manier kan worden getoetst. D66 wil graag dat het kabinet vaart maakt met testlocaties, bijvoorbeeld op vliegveld Valkenburg. De gemeente Katwijk voert al een studie uit naar de economische potentie van drones op dat vliegveld. Ik vraag het kabinet opnieuw wanneer het dat eens gaat oppakken. Wat doen we anders met initiatieven zoals van de gemeente Enschede rondom vliegveld Twenthe, waar al een testlocatie is gerealiseerd? Hoe gaat het kabinet vaart maken met de broodnodige benutting van de kans om drones op een goede manier uit te proberen in Nederland? Bedrijven die zich bezighouden met drones, gaan nu al naar het buitenland omdat daar wel goede locaties zijn. Niet alleen de afwezigheid van de Minister van Economische Zaken is voor mij een teleurstelling. D66 heeft in het verleden veel Kamervragen gesteld en ook aangedrongen op het WODC-onderzoek om na te gaan welke waarborgen er zijn voor veiligheid in ons luchtruim. In tegenstelling tot de Partij van de Arbeid en zelfs de PVV, die het standpunt van het kabinet steunt, is D66 niet zo onder de indruk van de kabinetsbrief. Het is bepaald geen hoogvlieger, zou je bijna zeggen. In zeventien kantjes wordt beschreven hoe we uiteindelijk van twee categorieën drones naar drie gaan, waarbij op zeven gebieden allerlei vragen worden gesteld. Maar in maart werd nog aangekondigd dat er nieuw beleid zou komen. Volgens

mij zijn er vooral nieuwe vragen opgeworpen. Wat heeft het kabinet nu precies geregeld? Er is geen testlocatie aangewezen, met als gevolg dat de sector niet kan innoveren. Er is geen plan om ongelukken te voorkomen, terwijl piloten van helikopters en passagiersvliegtuigen vrezende botsingen. De droneregels voor particulieren en het midden- en kleinbedrijf – collega Recourt zei het al, je kunt er tegenwoordig voor € 39 een halen bij de Mediamarkt – die op 1 oktober zouden ingaan, zijn weer uitgesteld. Ik zou bijna zeggen: ik begin het jaar met een diepe zucht. Ik hoop dat het niet weer zo'n jaar wordt waarin we te veel dingen te langzaam oppakken. Dat moet je zeker bij drones niet doen, want om ons heen, in andere landen, gaat het sneller. Misschien gaat het zelfs in Europa dan wel sneller.

Regelgeving loopt wel vaker achter, maar ik vraag me af waarom dingen weer zijn vertraagd. Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat we voorkomen dat onervaren vliegers in de tussentijd brokken gaan maken? Wanneer zijn de voorstellen van EASA (European Aviation Safety Agency) beschikbaar? Wat wordt het nieuwe tijdspad dat het kabinet gaat volgen om hierop aan te sluiten?

De risico's van drones zijn zeer reëel. De veiligheid in het luchtruim kan erdoor geschaad worden, maar dat geldt ook voor de veiligheid op de grond en voor de privacy. In de Verenigde Staten zie je dat het aantal bijna-botsingen explosief is gestegen. Ook Nederlandse piloten hebben gewaarschuwd voor ongeschoolde gebruikers en toegenomen drukte in het luchtruim, niet alleen fysiek maar ook qua frequentie en onzichtbaarheid op de radar. Bovendien kan er niet altijd gemakkelijk worden gecommuniceerd met drones. Het is dan ook cruciaal dat mensen die nu, vandaag of morgen, een drone kopen, goed en snel beschikken over de nodige informatie die er al wel is, net zoals dat nu geregeld is voor zonnepanelen. Of denk aan de vaarregels voor kleine bootjes. D66 zou graag zien dat er in ieder geval een website komt met de huidige regelgeving. Dat is niet de website «drones.nl», maar een website van de overheid die de consument en kleinere bedrijven snel en goed kan informeren. Zal die website er snel komen?

Het aanpassen van de regelgeving is één ding, maar het moet ook werkbaar zijn in de praktijk. Ik heb hierover nog een aantal vragen aan de Staatssecretaris. Hoe kijkt zij aan tegen de suggestie van EASA om lichte drones op te delen in twee categorieën: onder 1 kilo en tussen 1 en 4 kilo? Waarom heeft zij besloten om voor lichte drones geen vliegexamen in te voeren? Hoe kijkt het kabinet aan tegen technologische mogelijkheden die veiligheidsrisico's kunnen beperken? Ik denk aan geo-fencing of het laserkanon van Boeing. Hoe gaat de handhaving er precies uitzien? Krijgt de politie er dronespotters bij om de lucht te scannen? Welke rol kunnen gemeenten spelen? Zij zijn immers de partij die in eerste instantie voor het eigen grondgebied een ontheffing verleent of anderszins toestemming geeft.

Mijn laatste punt betreft privacy. Het kan niet zo zijn dat datgene dat op de grond niet mag, in de lucht wel mag. Het kabinet erkent dat drones ontegenzeggelijk risico's kunnen opleveren. Het WODC zegt dat de Wet bescherming persoonsgegevens niet voldoende is. Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat privacy expliciet in de regels wordt meegenomen, zodat zowel hobbyisten als professionals de privacy zullen waarborgen?

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben geïntrigeerd door de opmerking van de heer Verhoeven aan het begin van zijn betoog dat hij het niet eens is met het standpunt van het kabinet. Ik heb naar zijn bijdrage geluisterd en ik heb een aantal vragen, constatering en zorgen gehoord, maar op welke punt onderschrijft de heer Verhoeven het kabinetsstandpunt niet? Kunnen we daarover een motie of een initiatiefnota verwachten?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik verwees naar de PVV, die zegt dat zij het eens is met het kabinetsstandpunt, vooralsnog. Ik zei: er is eigenlijk geen kabinetsstandpunt, er zijn alleen zeven vragen van het kabinet. Over de brief van zeventien kantjes vol overwegingen, tussenstappen en nog te ondernemen acties zeg ik niet: daarover ga ik een motie indienen, want ik ben ertegen. Ik zeg tegen het kabinet: maak tempo en maak die keuzes nu eens, dan kan ik weten of ik het ermee eens ben of niet. Het is dus niet zozeer dat ik het er niet mee eens ben, ik vind alleen dat er te weinig tempo is gemaakt en te weinig voortgang geboekt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dank voor de verduidelijking. Zit het hem vooral in de testlocaties? Ik heb een aantal zorgen gehoord, maar volgens mij gaat het D66 vooral ook om kansen. U begon uw verhaal ook vanuit economisch perspectief. Op welke punten verwacht u in dezen meer ambitie van het kabinet? Wellicht kan daarover worden gediscussieerd.

De heer **Verhoeven** (D66): Inderdaad. Misschien mag ik er vier noemen: testlocaties, een goed plan om ongelukken te voorkomen, droneregels voor particulieren en het mkb en de privacy, dus specifieker nagaan of de Wet bescherming persoonsgegevens en het Wetboek van Strafrecht afdoende zijn. Dat zijn er zomaar vier.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Laat ik maar beginnen met wat er nu voorligt. In de kabinetsbrief wordt aangegeven dat in Europa is besloten om tot harmonisatie te komen. Op dit dossier kan ik me dat voorstellen, want de hele luchtvaart is internationaal geregeld met internationale spelregels. Er moet ook een goede interne Europese markt zijn. Ik heb echter wel behoefte om hierbij betrokken te worden. Hoe gaan we verder? Mede naar aanleiding van de bijeenkomst in Riga heb ik het gevoel dat de Kamer onvoldoende heeft kunnen bijsturen. Juist omdat een aantal internationale spelregels die in Europa moeten worden uitgewerkt heel veel impact kunnen hebben op de Nederlandse industrie, wil ik graag horen op welke wijze de Kamer hierbij wordt betrokken, ook in het kader van het Europees voorzitterschap. Ik weet dat de Staatssecretaris een luchtvaarttop wil organiseren. Hoe kan de Kamer daarbij betrokken worden?

Ik zeg dit niet voor niets en ik sluit me dan deels aan bij de heer Verhoeven als het gaat om de ambities. Over de zelfsturende auto heeft de Minister van I en M nadrukkelijk aangekondigd dat zij daartoe ruimte en mogelijkheden ziet en dat Nederland hierin koploper moet zijn en de kar moet gaan trekken in Europa. Dat stuk mis ik eigenlijk in de brief. Ik mis de koplopersambitie, ik mis de drive van Nederland Innovatieland. Als voorbeeld geef ik de testlocaties. Er wordt geconstateerd dat het heel lastig is, maar in het geval van zelfsturende auto's hebben we gezegd: we gaan pilots ontwikkelen; RDW, hoe je het doet weten we niet, maar je zorgt voor één loket waar iedereen zo snel mogelijk wordt geholpen en zo snel mogelijk duidelijkheid krijgt. Ik wil niet op de stoel van allerlei lokale bestuurders gaan zitten om te oordelen over bestemmingsplannen, maar ik vind wel dat er één loket moet zijn waar ondernemers terecht kunnen en snel duidelijkheid krijgen. Of het nu gaat om vliegveld Twenthe of Den Helder, er zijn tal van voorbeelden waar het zou kunnen. Laat er zo snel mogelijk duidelijkheid komen en laten we dat vooral ook faciliteren. Graag een reactie hierop.

In dit kader heb ik ook een zorg. Vanuit de sector krijgen wij geluiden dat er sinds 1 juli niets wordt vernomen over de aanvragen die voor 1 juli bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zijn ingediend. Kennelijk wordt daar stilzwijgend gewerkt. De ondernemers hebben sinds 1 juli echter geen duidelijkheid meer. Misschien zit «m dat ook wel in de regels. Daarmee kom ik op het volgende punt. Ik snap de drive en de behoefte – volgens mij is dat heel goed – om de dingen gemakkelijker te maken voor

bedrijfsmatige gebruikers en om de veiligheid te borgen voor recreatief gebruik. Daarmee wordt het gemaakte onderscheid opgeheven, maar hebben we het nu wel goed geregeld met elkaar? Is het nu wel duidelijk? Stel dat ik die luchtverkeersleider ben op de verkeerstoren van Schiphol en ik die dingen niet kan detecteren met mijn radar maar wel wat zie gebeuren, wat dan? Wat kan ik dan doen? Een aantal collega's hebben al gevraagd wat de feitelijke bevoegdheden zijn. Kan er worden ingegrepen? Het mag allemaal niet, maar hebben onze diensten wel voldoende bevoegdheden en mogelijkheden om in te grijpen? Wat wordt daarvoor gedaan? Zijn de spelregels eigenlijk wel duidelijk? Heeft men wel voor ogen wie voorrang heeft? Op de weg is het duidelijk, maar hoe zit dat in dit geval? Ik mis de tucht van de portemonnee en de markt: de verzekeraars. In de brief staat dat het allemaal wel past, maar weet ik als recreatief gebruiker of de aansprakelijkheidswetgeving wel voldoende is? Zit die voldoende tussen mijn oren? Kunnen de prikkel van de portemonnee en de tucht van de markt niet helpen voorkomen dat er veel handhavingscapaciteit moet worden ingezet?

De heer **Recourt** (PvdA): Ik bespeur hier toch een typische PvdA/VVD-tegenstelling. Hoor ik mevrouw Visser nu zeggen ten aanzien van regelgeving, normering en veiligheid dat de markt dat maar moet regelen omdat die dat het beste kan? Dit lijkt mij toch bij uitstek de taak van de overheid. Wij gaan over de normen, niet de verzekeraar.

Mevrouw **Visser** (VVD): Wij bepalen absoluut de normen. Ik luister ook heel goed naar wat de overheid zegt, maar als het om mijn portemonnee gaat, luister ik ook heel goed naar de verzekeraar. Neem de autobranche. Als ik met mijn auto wegrijd en een ongeluk veroorzaak doordat ik allerlei gekke dingen doe, dan voel ik dat in mijn portemonnee. Die tucht moet je gebruiken. Heel veel mensen weten niet hoe het gebruik zal zijn. U gaf zelf al het voorbeeld: je loopt de Mediamarkt binnen en kunt goedkoop een drone kopen, zonder enige regelgeving. Laten we samen met de verzekeringsmarkt bekijken hoe we mensen een drone bewust kunnen laten gebruiken. De tucht van de markt en de prikkel van de portemonnee kunnen hierbij een handje helpen.

De heer **Recourt** (PvdA): Ik vind het een merkwaardig standpunt. De verzekeringsbranche zelf zegt, net als het kabinet: er zijn een heleboel uitdagingen en problemen, maar verzekeringstechnisch voorzien we geen problemen. Wat de vergelijking met de auto betreft: ik kan me voorstellen dat een verzekeraar zegt «laten we vooral geen 130 km/u rijden maar 100 km/u, want dat levert minder ongelukken op». Dan zegt de VVD toch ook niet: die tucht van de markt is een hartstikke goed idee, we gaan allemaal 100 km/u rijden.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is wel bijzonder dat de PvdA via deze weg weer probeert om af te komen van die 130 km/u. Laten we die discussie op een ander moment voeren. Ook in dit geval geldt echter dat ik erop word aangesproken door mijn verzekeraar als ik een ongeluk veroorzaak. In de brief staat dat er geen problemen zijn, maar kijk hoe het hiervoor was geregeld. Voor de beroepssector kende de verzekeraar aanvullende regels voor aansprakelijkheid. Ik zie dat niet terug in de kabinetsbrief. Er wordt een algemene constatering gedaan. Is het nu wel goed genoeg geregeld? Ik sluit me aan bij de oproep van de heer Verhoeven: is het op een aantal punten wel duidelijk genoeg wat er moet veranderen? Ik vraag nadrukkelijk naar de verzekeringsmarkt, juist omdat ik daarin mogelijkheden zie. We gaan immers niet op elke straathoek handhaven. Gebruik daarom de tucht van de markt. Zo is mijn oproep bedoeld.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat verschil van mening tussen de PvdA en de VVD vind ik onbevredigend, vandaar deze interruptie. Ik vind het ook merkwaardig wat mevrouw Visser heeft gezegd. Immers, als je het hebt over de verzekeringsmarkt, heb je het over het afhandelen van schade nadat er iets is misgegaan. Volgens mij willen we allemaal voorkomen dat er iets misgaat. Dat doe je over het algemeen niet door de verzekeraar aan zet te laten, maar door de overheid duidelijkheid te laten scheppen voor alle gebruikers door werkbare regels. Als mevrouw Visser de verzekeringsmarkt wil gebruiken om ongelukken te voorkomen, ziet ze het verkeerd, denk ik. Ik hoop dat ze kan aangeven dat dat absoluut niet haar bedoeling is, maar zo kwam het wel over.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat heb ik ook niet gezegd. Ik maakte een vergelijking met de automarkt. De verzekeraar voorkomt auto-ongelukken niet, maar zorgt er wel voor dat ik word aangesproken op mijn gedrag. Ik krijg dan een briefje van mijn verzekeraar: mevrouw Visser, dit is de tweede keer dat u een ongeluk hebt veroorzaakt, de volgende keer gaat uw premie omhoog. Dan denk ik wel twee keer na. Voor die prikkel kan de verzekeringsmarkt worden gebruikt, niet om ongelukken te voorkomen maar wel om mensen aan te spreken op hun gedrag.

De heer **Verhoeven** (D66): Als het en-en is, lijkt het me heel goed. Dan moeten we beginnen met heel duidelijke regels, dus niet zoals nu in het verkeer op het ene stukje 80 km/u en op het andere 100 km/u, 120 km/u of 130 km/u. Als de regels goed zijn, kun je via de verzekeraar ervoor zorgen dat er in de afhandeling een financiële prikkel is voor overtreeders. Gelukkig bedoelt mevrouw Visser het zo.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik ben blij dat de heer Verhoeven ons standpunt steunt dat we zo snel mogelijk overal 130 km/u moeten gaan rijden, omdat het dan overal duidelijk is.

Ik kom op duidelijkheid van wet- en regelgeving. Ik heb signalen gekregen uit de luchtvaart dat er veel onduidelijkheid is over de regels en dat er door de Luchtverkeersleiding Nederland in de Control Zone geen convenanten meer worden afgesloten. In plaats van een verruiming van de regels en het bieden van mogelijkheden, zetten we de boel op slot. Volgens mij is dat niet de bedoeling. Herkent de Staatssecretaris deze signalen? Hoe zorgen we er samen met alle partijen uit de luchtvaartsector voor dat we zo snel mogelijk weer aan de slag kunnen? Er moet duidelijkheid komen. Het is de bedoeling dat we dingen verruimen en vergemakkelijken in plaats van dat we nog meer onduidelijkheid laten ontstaan.

De overheidsdiensten kunnen nadrukkelijk gebruikmaken van drones. Het kabinet zegt bereid te zijn om de mogelijkheden na te gaan voor de brandweer en de politie. Ik heb het idee dat we een soort hordeloopwedstrijd houden en ik mis een tijdpad. Wanneer kunnen de diensten hiervan gebruikmaken, niet ter vervanging van hun taak maar juist ter ondersteuning ervan? Ik ontvang graag een tijdpad.

Mijn laatste punt betreft de privacy. De heer Recourt gaf al aan dat er terechte vragen zijn. We hebben een privacywaakhond: het College bescherming persoonsgegevens. Dat heeft ook tanden gekregen van de Kamer. Hoe gaan we samen met dit college en alle andere partijen die hierbij betrokken zijn, na hoe de grenzen kunnen worden vastgesteld en bewaakt? Is het een idee om het college te vragen om een advies? In de stukken ben ik het college eigenlijk nergens tegengekomen. Het is gek dat de privacywaakhond van Nederland op dit dossier niet betrokken is. Mede namens de PvdA vragen wij om een advies over de vraag hoe we de privacy kunnen waarborgen. Drones bieden veel mogelijkheden en daarvan moeten we ook absoluut gebruikmaken, maar laten we er wel

voor zorgen dat we de privacy goed hebben geregeld en dat duidelijk is wat wel en wat niet kan.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. Er is al heel veel gezegd door de vorige sprekers. Dat krijg je als je wat later binnenkomt, dan is er vaak al heel veel gras voor je voeten weggemaaid. Ik hoor veel belangrijke zaken die ik zelf ook had willen aanstippen, dus zal ik maar een beetje van mijn tekst afwijken. In mijn ogen zijn er een aantal terreinen waarop we de ontwikkeling van drones scherp in de gaten moeten houden: veiligheid, privacy maar ook economische kansen, kansen op meer veiligheid en ook het plezier dat mensen eraan kunnen beleven. Laten we wel wezen, ieder nieuw snuffje is stiekem natuurlijk ook gewoon heel leuk. Maar goed, hier in de Kamer zullen we het vooral over de problematische kant van de zaak hebben, zoals we dat altijd doen, helaas.

Ik moet een beetje denken aan de nanodiscussie die we hadden, niet omdat ik denk dat drones even invloedrijk zullen zijn. De vergelijking die de heer Recourt maakte met de komst van de auto – daar kun je je bijna niets meer bij voorstellen – vind ik echter heel terecht. Het gaat immers om een verregaande automatisering van onze samenleving. In die zin is de vergelijking heel terecht. Ik moest dus denken aan de nanodiscussie, zij het dat een drone concreter is. Mensen weten immers wel wat dat is: een dingetje dat de lucht in gaat waar je van alles aan kunt hangen en dat allerlei functies kan hebben. Zo geheimzinnig als nano is een drone dus niet, maar de impact kan behoorlijk groot zijn. De nanotechnologiediscussie, de discussie over nano materials, heeft vanuit de sector, de wetenschap, maar ook de regering en zeker ook de Kamer een behoorlijke push gekregen. Op dat punt is een goede maatschappelijke dialoog gevoerd. Dat heeft er onder meer toe geleid dat – ik ben er nog niet geheel tevreden over, zeg ik direct tegen de Staatssecretaris – een aantal trajecten in werking zijn gezet, dat er veel bewustwording is gecreëerd, ook bij ondernemers die ermee aan de slag willen en bij wetenschappers en vooral ook dat de discussie niet is ontaard in een tweestrijd, waarbij het ene kamp zegt «we moeten alles met nanotechnologie doen, want dat is het nieuwe goud», terwijl het andere kamp zegt «we moeten het zo veel mogelijk uitbannen». Daar zou je eigenlijk een voorbeeld aan kunnen nemen. Ik heb dat ergens gelezen en ik vind het een aardige suggestie om te vragen hoe het kabinet dit nu ziet. Moet er geen maatschappelijke consultatie zijn? Moet de maatschappij niet veel meer worden gepolst? Men heeft wel behoorlijk wat navraag gedaan, bijvoorbeeld bij de luchtvaartsector, maar is er niet veel meer input nodig, ook van andere partijen? Immers, je wilt niet alleen weten waar mensen gevaren en risico's zien, maar ook draagvlak creëren voor toepassingen die je geschikt vindt.

Ik vind dat er best veel goede zaken in de kabinetsbrief van 28 augustus staan. Tegelijkertijd vind ik – dat is een beetje the way of the world – dat we met de regelgeving achter de feiten en ontwikkelingen aanlopen. Ik heb nog een aantal vragen. Ik vraag me af in hoeverre duidelijk is wat de inzet van drones heeft opgeleverd voor de strafrechtelijke handhaving van de rechtsorde. Ik vraag dat aan de Minister van Veiligheid en Justitie. Hoe vaak zet de politie drones in? Vorig jaar kwam naar buiten dat het weinig bruikbaar heeft opgeleverd. Hoe zit dat nu precies? Ik ben ook benieuwd hoe de privacy van niet-verdachten wordt gewaarborgd. De maatschappij wordt ondertussen klaargestoomd voor het gebruik van drones door politie en brandweer zonder dat er een ontheffing nodig is, maar hoe voorspelbaar, transparant en controleerbaar is de inzet dan nog? Dit is een punt dat Bits of Freedom heeft ingebracht.

Waarom is gekozen voor een grens van 4 kilo? Ik kan me voorstellen dat ik ook behoorlijk veel pijn heb als iets van 2 of 3 kilo op mijn hoofd dondert, om niet te zeggen dat er nog veel ergere dingen kunnen gebeuren. Waarom is er gekozen voor die grens? Is het niet zo dat ertoe wordt

opgeroepen dat andere zaken ook worden gereguleerd? Iets van 1 kilo kan ook al behoorlijke schade aanrichten, zeker als het ergens invliegt. Ik durf het bijna niet te zeggen omdat ik bang ben dat collega's meteen op me zullen duiken, maar is het geen idee om zaken zorgvuldiger te registreren, zodat je weet wie een drone heeft en je daarmee ook weet waar je moet wezen als er ernstige schade wordt veroorzaakt? Ik zeg dit met enige voorzichtigheid, want ik zie de administratieve lasten ook wel. Ik wil echter wel graag horen hoe het kabinet hierover denkt. Ik zie namelijk argumenten om het wel te doen.

Ik heb nog een laatste vraag: hoe vaak wordt cameratoezicht door middel van drones door gemeenten ingezet en in welke gevallen? We weten dat iemand gadeslaan met een vliegende camera de privacy meer schendt dan wanneer zo'n ding op een vaste plek staat. Ik zou graag inzicht hebben in de cijfers: hoe vaak komt het voor?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Voorzitter. Er zijn inderdaad al heel belangrijke vragen gesteld. Ik zal zelf inzoomen op een aantal punten waaraan misschien wat minder aandacht is besteed. Ik heb goed geluisterd naar wat mevrouw Van Gesthuizen zei. Zij vergeleek drones terecht met nanotechnologie. Het is iets heel nieuws. Ik herinner me – misschien moet de Minister van Veiligheid en Justitie dan een beetje lachen, want niet iedereen weet hoe goed hij kan tekenen – kindertekeningetjes waarop allerlei dingen door de lucht vlogen. Eigenlijk is het iets anders dan nanotechnologie, want we hebben 30 of 40 jaar geleden al voorzien dat zoiets er zou komen. Dan is het jammer – iedereen trekt zich dat aan, ook ik – dat we niet al eerder alles goed hebben geregeld. We lopen inderdaad een beetje achter de feiten aan en dat is jammer. Maar goed, we moeten met z'n allen proberen om het gat zo snel mogelijk dicht te fietsen.

Ik wil inzoomen op de vraag wat drones bij hulpverlening kunnen betekenen. Bij de ramp met de hijskraan in Alphen aan de Rijn vorige maand heeft het drie dagen geduurd voordat de inspectie een ontheffing kreeg voor het maken van goede opnames met een drone. Iemand die geen ontheffing heeft gekregen, heeft wel opnames gemaakt, maar eigenlijk mocht dat niet. We zijn hem echter dankbaar dat hij toch heeft gevlogen. Andere hulpdiensten hadden ook allerlei ontheffingen moeten vragen. Na die vreselijke brand in Leeuwarden in 2013 hebben we vragen gesteld. Collega Oskam heeft bij het mondelinge vragenuur aan de Minister van Veiligheid en Justitie gevraagd of hij er snel voor kon zorgen dat hulpdiensten niet langer te maken kregen met allerlei ontheffingen. Dat zou snel worden geregeld. Nu zijn we twee jaar verder en is het nog niet gelukt. Het is jammer dat het zo langzaam gaat. Voor politie, brandweer en andere diensten is het echt een belemmering aan het worden dat we niet heel snel kunnen optreden. Misschien is het inmiddels goed geregeld, maar dat maak ik niet op uit de brieven. Zo lezen we dat een politie een aantal trainingstoestellen heeft. Die zouden kunnen worden ingezet bij de openbare handhaving, bijvoorbeeld bij crowdmanagement. In de brief lezen we echter ook dat er vanwege allerlei voornemens en EASA-voorstellen nog niet veel ruimte is om dat ook daadwerkelijk te doen. Wat is precies het obstakel in de praktijk? Het is een beetje onduidelijk wat de politie nu al kan doen. De politie leent veel toestellen van Defensie, maar het materiaal moet weer terug, lees ik. Kan de inzet van drones worden gebruikt in een strafproces? Dat wordt uit de brief niet duidelijk, maar dat zou ik wel graag willen weten. Al het verzamelde beeldmateriaal moet worden overgedragen aan Defensie, zo staat er in de brief. Wat betekent dat voor de mogelijkheden van de politie om daadwerkelijk gebruik te maken van wat zij aan informatie heeft kunnen binnenhalen met behulp van een drone?

Ik noemde de brandweer al even. Er lopen allerlei pilots waarin de brandweer gebruikmaakt van drones. Is dat in alle regio's het geval? Ik

lees met name over twee regio's: Twente en Brabant. Hoe zit dat op andere plaatsen? Is men daar ook afhankelijk van Defensie? Het lijkt alsof een en ander elkaar in de greep houdt.

Ik heb weinig gelezen over de mogelijkheden om drones in te zetten in de gezondheidszorg. Ik denk dan aan de mogelijkheid om aed-apparatuur snel ergens te krijgen. Is daarover goed contact met het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport? Welke kansen bieden drones om mensen te redden en te helpen of om snel een overzicht te verschaffen aan ambulancepersoneel als er ergens iets dramatisch is gebeurd, zodat men weet waar de hulp het hardst nodig is? Kan daar nog aandacht aan worden besteed?

In Nederland hebben we helaas allerlei plaatsen waar vliegbases zijn die nauwelijks worden gebruikt. Denk aan de basis in Twente, die naar men zegt een goede mogelijkheid biedt om goed te testen, juist in combinatie met de technologische industrie en dienstverlening. Daar kan een kenniscentrum worden ingericht en worden geoefend met drones.

De vraag is dus of de hulpverlening niet te zeer wordt beperkt door allerlei aan te vragen ontheffingen. Zo ja, kan dat dan snel worden dicht gefietst? Wat zijn de mogelijkheden voor de volksgezondheid? Waar kunnen we op een goede manier testen? Deze vragen zijn van belang, naast alle andere belangrijke vragen over veiligheid en privacy die de andere leden al hebben gesteld.

Ik blijf dat beeld van die kleutertjes voor ogen houden die allemaal ufootjes en drones tekenen. In mijn geval was dat helaas zo'n 40 jaar geleden.

De vergadering wordt van 10.48 uur tot 11.12 uur geschorst.

Minister **Van der Steur**: Voorzitter. Allereerst wil ik graag opmerken dat ik zeer vereerd ben om samen met collega Mansveld aanwezig te mogen zijn bij het allereerste algemeen overleg over drones in de geschiedenis van dit parlement. Als ik de Kamerleden zo beluister, ga ik er zomaar van uit dat dit niet het laatste algemeen overleg over dit onderwerp zal zijn. Ik zie nu al uit naar die algemeen overleggen. Ik waardeer de betrokkenheid van de Kamer bij het onderwerp enorm. In de Kamer heeft niet alleen de gedachte gespeeld om het onderwerp drones, inclusief regelgeving, kansen en bedreigingen, op de eigen onderzoeksagenda te zetten, maar men heeft in een aantal moties ook aan het kabinet verzocht om met stukken te komen. Daarover hebben we het vandaag. Het is een compliment aan het parlement dat men zich al vroeg realiseerde dat drones een onderwerp zijn waarbij je maar beter aan de voorkant kunt zitten dan achteraf te moeten vaststellen dat je in het begin een paar dingen niet goed hebt gedaan. Als we onszelf vergelijken met andere landen in Europa, dan blijken we mee te lopen in de kopgroep qua gedachtevorming. Het onderwerp zelf lijkt in sterke mate op de introductie van de Commodore 64-computer in de jaren tachtig en later de Apple-computer en de mobiele telefoon. Ik denk dat er in de jaren tachtig en negentig, toen sommigen rondliepen met een grote accu, een hoorn en een draad eraan, weinig mensen waren die konden bevroeden dat we vandaag de dag met smartphones de huistelefoon overbodig zouden hebben gemaakt. Misschien maken we in de toekomst ook de computer wel overbodig. We staan dus aan de vooravond van een ontwikkeling waarvan niemand, ook het kabinet dus niet, weet hoe het er over twintig jaar zal uitzien. Dat betekent dat wij ons met betrekking tot dit onderwerp heel flexibel moeten blijven opstellen. Mevrouw Gesthuizen deed op dat punt de suggestie om altijd in dialoog te blijven met de markt, omdat juist daar de ontwikkelingen het hardst gaan. Wij zijn dat natuurlijk al heel lang en zullen dat ook blijven. Dat is heel belangrijk.

Ik vind het persoonlijk leuk om mijn ambtgenoot van Economische Zaken vandaag te mogen vervangen. Tot zijn spijt kan hij vandaag helaas niet

aanwezig zijn. Als hij aanwezig had kunnen zijn, was hij er uiteraard geweest, zeg ik tegen de heer Verhoeven. Voor mij is het persoonlijk wel leuk. In de afgelopen maanden heb ik met de Kamer altijd over bedreigingen, handhaving, ongelukken en ellende gesproken. Het mooie is dat ik nu ook kan spreken over de kansen, de uitdagingen en de economische potentie van het onderwerp waar we het vandaag over hebben. Het is voor een Minister van Veiligheid en Justitie wel heel leuk om het eens te hebben over alle mogelijkheden die er zijn. Het stemt mij dus heel vrolijk dat ik dat een keer mag doen. In die zin ben ik er zelf niet heel rouwig om dat collega Kamp er niet bij kon zijn, maar ik begrijp dat hij er in het vervolg graag wel zelf bij wil zijn.

Ik kom op het WODC-rapport. Ik houd eerst een korte inleiding. Daarna beantwoord ik de gestelde vragen in een aantal blokjes. Een daarvan is het blokje «handhaving». Dat gaat over de handhaving die volgt op de regelgeving, waar mevrouw Mansveld veel over zal kunnen zeggen. Daarna heb ik het over de hulpverlening in algemene zin, de politie en de brandweer en drones. Vervolgens heb ik het over de bedreigingen en de bescherming van persoonlijke levenssfeer, wat natuurlijk een relevant onderwerp is. Ten slotte kom ik de aansprakelijkheid.

Het WODC-rapport is opgesteld naar aanleiding van een verzoek van de Kamer om hier grondig naar te kijken. In dat rapport staat dat drones worden beschouwd als een disruptieve innovatie. Grootschalig gebruik van drones kan zonder enige twijfel zorgen voor ongekende nieuwe mogelijkheden. Wij kunnen nu nog niet voorzien welke dat zijn. Even ter illustratie. In het vooroverleg hierover zei ik: ik moet er toch niet aan denken dat de boeken die ik bij Amazon bestel, per drone bij mijn voordeur worden afgeleverd. Bovendien vroeg ik mij af hoe die dan op de zevende verdieping van mijn departement zouden kunnen komen en hoe ik het raam dan open krijg. Dat kan namelijk helemaal niet. Toen zei een van de ambtenaren echter meteen: Minister, hoezo boeken? Hij zei: het enige wat nog hoeft te worden bezorgd, is een e-mailtje met het bestandje waardoor u het boek kunt openen. Enfin, zoals u ziet, is het maar goed dat collega Kamp zich bezighoudt met innovatie en niet ik, want hij is daar vast en zeker beter in geverseerd dan ik.

De mogelijkheden zijn dus ongekend, maar het zorgt zonder enige twijfel ook voor nieuwe problemen, zoals ik ook beluister bij de Kamerleden. Een aantal daarvan kunnen we ons heel simpelweg voorstellen. Denk aan de combinatie vliegtuig-drone. De leden noemden die al. In veel gevallen zal dat niet ideaal kunnen zijn. Wij hebben daar al voorbeelden van. Tegelijkertijd zijn er onvoorstelbare mogelijkheden. Het zou niet goed zijn om vandaag de suggestie te wekken dat wij dat hele proces van de komende twintig jaar kunnen overzien. De heer Verhoeven zei: ik mis een beetje de visie op twintig jaar. Met alle respect, maar in die tijd van de Commodore 64-computer kon ook niemand voorspellen hoe het er twintig jaar later zou uitzien. Het is ook niet verstandig om je nu vast te leggen op hoe iets op dit gebied er over twintig jaar zal uitzien. We zullen op het gebied van wet- en regelgeving en in de wijze waarop we hiernaar kijken ongelofelijk flexibel moeten blijven en de kansen steeds weer moeten inventariseren. Dat kan alleen in goede samenwerking en in goed overleg met de mensen uit de markt en het bedrijfsleven die daarbij betrokken zijn.

Het is duidelijk dat de dronemarkt nu al een miljardenmarkt is en dat in de toekomst zeker zal blijven. Het is een markt die fors in beweging is. In de afgelopen tien jaar hebben grote technologische ontwikkelingen plaatsgevonden op dit gebied. Daardoor is het aanbod enorm toegenomen en zijn de drones aanzienlijk goedkoper geworden. Ze zijn ook kleiner geworden, waardoor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer een issue wordt. Bijna iedere week worden er nieuwe modellen ontwikkeld of nieuwe toepassingen bedacht. Ook Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen zijn zeer actief met innovatie op het gebied van het onderzoek naar en de productie van drones. Het is dan ook van groot belang – dit zeg

ik met de pet op van collega Kamp – dat de Nederlandse industrie ruimte krijgt voor innovaties, bijvoorbeeld door het voorhanden hebben van test- en oefenlocaties. Het is natuurlijk vooral aan lokale overheden, en niet aan de regering, om te bepalen waar die locaties worden geplaatst. Dat is aan de provincie, maar zeker ook aan gemeenten, die daar in hun bestemmingsplan ruimte voor moeten maken. Bij de regering ligt dan weer de vraag hoe we ervoor zorgen dat we met wet- en regelgeving een test- en oefenlocatie mogelijk maken. Dat betekent dat je in goed overleg met lokale overheden en provincies moet optreden. De Nederlandse industrie moet ruimte worden geboden om optimaal te kunnen inspelen op de zich ontwikkelende internationale afzetmarkt.

Het moge duidelijk zijn dat het kabinet veel potentieel ziet in de ontwikkeling en het gebruik van drones. Er is geen enkele twijfel over dat bijvoorbeeld de politie en de brandweer – ik kijk dan weer naar mijn eigen domein – in de toekomst zeer goed gebruik zullen kunnen maken van drones. Daar werd terecht naar gevraagd. Er zijn ook talloze mogelijkheden voor commercieel gebruik. De heer Recourt noemde in het begin de inzet voor het agro- en natuurdomein al. Je kunt ook denken aan de inzet voor media en journalistiek. Een half begin daarvan hebben we al gezien bij de inhuldiging van onze Koning. Ik zeg een half begin, want daar zat nog een draad aan, maar je kunt al heel makkelijk voorspellen dat dit in de toekomst anders kan. Je kunt ook denken aan het gebruik van drones in de private beveiliging, bij de inspectie van infrastructuurinstallaties en voor onderzoek.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik weet niet of de Minister nog uitgebreider ingaat op de testlocaties of dat de Staatssecretaris dat doet, maar het zinnetje dat hij er net over uitsprak, was verontrustend. Als het daarbij blijft, stel ik daar graag een vraag over.

Minister **Van der Steur**: Als de zin dat het voorhanden hebben van test- en oefenlocaties van belang is voor de Nederlandse industrie en dat dit vooral ligt bij provincies, gemeenten en bij de rijksoverheid voor wat betreft wet- en regelgeving om dat mogelijk te maken, verontrustend is, dan denk ik dat de heer Verhoeven een vraag moet stellen. Dan zullen wij bezien wie van ons tweeën die beantwoordt.

De heer **Verhoeven** (D66): Die zin gaat nog wel, maar de Minister sprak daarna de zin uit dat het kabinet er natuurlijk niet over gaat. Toen drong de vergelijking zich bij mij op met de ontwikkeling van de driverless car. Naar mijn mening wees mevrouw Visser terecht op het feit dat de Minister van Infrastructuur en Milieu voortdurend tamtam maakt om plekken te vinden voor de ontwikkeling van de zelfrijdende auto, de driverless car. Het kabinet probeert echt om daar een nationaal speerpunt van te maken en om een nationale aanjager te zijn. Als de Minister nu zegt «ja, we hebben hier als kabinet geen echte rol in; we gaan er niet al te veel aan doen», dan blijven we zitten met het feit dat je allerlei plekken hebt waar mogelijkheden zijn zonder dat er landelijk een of meerdere worden gebruikt om daadwerkelijk een stap te zetten. Ik verwacht op dit punt dus wel een wat hogere inzet.

Minister **Van der Steur**: Het zal de luisteraars naar dit algemeen overleg duidelijk zijn dat de interpretatie van de heer Verhoeven van wat ik net heb gezegd, niet aansluit bij wat ik daadwerkelijk heb gezegd. Inmiddels beweegt hij zich echter in een zodanige richting dat collega Mansveld antwoord zal geven op deze vraag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn testlocaties in Nederland. Wellicht is het eenvoudiger om testlocaties voor drones te hebben dan voor een zelfrijdende auto. Als je die op het reguliere wegennet wilt gaan testen,

moet je daar specifiek naar kijken. Ik denk dat de Minister van Infrastructuur en Milieu daarop doelde en dat zij wil dat bekeken wordt of er in de bestaande infrastructuur ruime testlocaties voor zelfrijdende auto's kunnen zijn. De Kamer noemde zelf Twente al. Twente heeft een enorm goed plan neergelegd over de wijze waarop zij de plek waar zij een vliegveld wilde, nu gaat bestemmen. Daar is nadrukkelijk de kans om een testlocatie voor drones te maken. Men is daar ook mee bezig. Zo zijn er meer plekken in Nederland. Als de Kamer details over die ontwikkelingen wil ontvangen, dan kan ik die geven, maar die ontwikkelingen vinden dus al plaats.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat klinkt allemaal wel goed. Ik herinner me het afgelopen halfjaar een heleboel getalm van het kabinet met betrekking tot vliegveld Valkenburg. Het kabinet wilde in dat geval niet bewegen. Het is hartstikke mooi dat er van onderaf, door gemeentes of regio's in het land testlocaties worden ontwikkeld. Mijn zorg heeft betrekking op het feit dat het bedrijfsleven die testlocaties nog niet ziet als bruikbaar om mee aan de slag te gaan. Ik hoor dus graag van het kabinet wanneer de eerste bedrijven die testlocaties kunnen gaan gebruiken, zodat we geen weglek meer hebben van bedrijven die uit Nederland weggaan omdat het hier niet werkt. De Minister van Veiligheid en Justitie zei net dat hij ook zo graag de rol van Minister van Economische Zaken wil vervullen. Dan moet hij ook de daarbij behorende ambitie tonen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het probleem zit hem vooral in de vraag waar die testlocaties moeten komen en waar de mogelijkheden liggen. Dat is op meerdere plekken in Nederland. De Minister van Veiligheid en Justitie heeft terecht opgemerkt dat de locaties worden bepaald in bestemmingsplannen en dat de provincies en gemeenten het bevoegd gezag daarvoor zijn. Ik heb geenszins de indruk dat er sprake is van vertraging of dat dit moeizaam gaat. Ik kan mij bijna niet voorstellen dat ik de sector in contact moet brengen met die plekken, maar ik wil dat met alle plezier doen. Het is natuurlijk niet zo dat het kabinet gaat vertellen waar een testlocatie wel of niet moet komen. Sterker nog: er is voldoende ruimte in Nederland voor testlocaties. Die ontwikkelingen zijn er. Ik denk dat die ook op dat niveau moeten plaatsvinden.

De heer **Recourt** (PvdA): Ik kreeg net door de heer Van der Meer een folder in mijn handen gedrukt. Hij zei dat er pas vanaf gisteren in Flevoland een officiële testlocatie is. Nu kan ik eindelijk wat meer weten dan het kabinet op dit punt. Maar dat was mijn interruptie nog niet. Die is namelijk gericht aan de Minister van Veiligheid en Justitie. Hij benadrukte heel enthousiast de economische kant. Dat is terecht. Het is heel goed dat we de economie innovatief en vooruitstrevend kunnen maken. Ik mis overigens blijdschap over het feit dat het voor burgers veiliger en beter kan worden. Ik ben een optimist. Techniek moeten we gebruiken. Daar moeten we iedereen van laten profiteren. Vervolgens hield het echter op toen de Minister zei dat we niet in de toekomst kunnen kijken en dat we zoveel jaar geleden ook niet wisten hoe het met de Commodore 64 zou gaan. Daar mis ik wel wat. Getuigt het niet van een gebrek aan gevoel voor urgentie – ik wees daar in mijn eerste termijn al op – als je zegt «dat wachten we wel een paar jaar af», terwijl je nu al kunt zien dat je in de toekomst drones onbestuurd op pad kunt sturen met een opdracht? Zo is er natuurlijk veel meer. Ik houd alleen NU.nl bij en heb al gelezen dat er microdrones zijn die ter plekke weer assimileren – ik weet niet zeker of dat de juiste term is – of samenkomen om weer een grotere te vormen. Er zijn eindeloze voorbeelden van dingen die er nu al zijn. Dan kun je toch niet zeggen: we weten het niet, dus doen we niets?

Minister **Van der Steur**: Ook op dit punt moet ik de heer Recourt erop wijzen dat wat hij zegt niet aansluit bij wat ik heb gezegd. Ik heb juist gezegd dat we op dit punt heel flexibel moeten zijn en dat we elke keer weer moeten bekijken welke aanpassingen er zijn. Dat van de zwermen is natuurlijk allang bekend. Daarover wordt nagedacht. Dat van de onbestuurde of voorgestuurde drones is ook bekend. Daarover wordt nagedacht. Collega Mansveld zal daar zo meteen nog het een en ander over zeggen. Alle punten die nu al bekend zijn, nemen wij mee in onze afwegingen. Ik ga er echter ook van uit dat we in de toekomst nog veel meer zullen krijgen. Het uitgangspunt van het kabinet is om niet nu te zeggen «zo zit het in elkaar; dit is de wet- en regelgeving», maar om steeds weer bereid te zijn om in dialoog met het nationale en zeker ook het internationale bedrijfsleven te bekijken welke nieuwe ontwikkelingen er zijn en hoe we daarop het beste kunnen inspelen. Dat is belangrijk om die twee elementen, innovatie en kansen enerzijds en veiligheid en bescherming van de persoonlijke levenssfeer anderzijds, met elkaar in balans te houden.

De heer **Recourt** (PvdA): Wat betekent dat voor de praktijk? Misschien komt de Minister daar nog aan toe in zijn beantwoording, maar ik had de indruk dat hij dit hoofdstuk net had afgesloten en ik heb niet gehoord dat het kabinet een stap verder gaat kijken dan nu het geval is. In de brief lees ik louter over regulering rond bestuurde drones, om maar eens wat te noemen. Ik mis de volgende stap.

Minister **Van der Steur**: Staatssecretaris Mansveld zal daar vast en zeker op terugkomen. Zij gaat over de wet- en regelgeving op dit terrein. Als ik daartoe de gelegenheid krijg, zal ik verder ingaan op de wijze waarop het kabinetsbeleid wordt vormgegeven. Daarna zal ik ingaan op de individuele vragen die hierover zijn gesteld.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Terecht geeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu aan dat het met name aan de lokale overheden en de provincies is om goede randvoorwaarden te scheppen voor het gebruik van de testlocaties. De ervaring leert wel dat er soms hobbels zijn en men toch tegen bepaalde zaken aanloopt omdat het niet lekker zit met de regelgeving. Kunnen wij van de Staatssecretaris de toezegging krijgen dat zij er echt voor zorgt dat er een goed aanspreekpunt binnen het ministerie komt zodat die hobbels snel kunnen worden weggenomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De mogelijkheden voor de testlocaties zijn redelijk overzichtelijk in Nederland. Ze bevinden zich vaak in de buurt van vliegvelden et cetera. We hebben korte lijnen met elk initiatief dat genomen wordt. Als er regionale hobbels zijn, dan ben ik daar vaak bij betrokken. Ik zorg er dan altijd voor dat er bestuurlijk overleg met alle partijen plaatsvindt. Dat is nodig om te bekijken of we in één keer kunnen doorpakken en ook om duidelijk te zijn over hetgeen niet kan. Zo kan ik persoonlijk terugkijken op de dingen die zijn gebeurd op Eelde, Maastricht Aachen Airport en Twenthe. De lijnen zijn dus heel kort. Dat kan ik de Kamer verzekeren.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik vraag mij af of het kabinet de Kamer goed inzicht kan geven in de criteria die het hanteert bij het ontwikkelen van de testlocaties en de keuzes die daarbij gemaakt worden. Om te komen tot een keuze, wil ik er als Kamerlid goed van doordrongen zijn welke argumenten en welke criteria het kabinet daarbij gebruikt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt vooral gekeken of er sprake is van een veilige inpassing. Wij bekijken het echt vanuit de luchtvaartkant. Er zijn op dit moment drie

plekken waarvoor een vergunning is verleend: Flevoland en twee plekken in Delft. Twente is bezig. In Valkenburg is een privaat initiatief gestart. Daarnaast wordt eerst gekeken door de gemeente en de provincie, omdat zij het bevoegde gezag zijn. Daarna komt er een vergunningaanvraag. Bij ons wordt dan echt vanuit de luchtvaartkant, de veiligheidskant, bekeken of het daadwerkelijk kan worden ingepast.

Mevrouw **Helder** (PVV): De Minister zegt «flexibel zijn», maar dat kan alleen als je grenzen hebt of als je weet wat je wel of niet wilt of wat mag. Dat klinkt toch wel iets anders als het kabinetsstandpunt uit de brief. Daarin staan vooral veel vragen. Het flexibel zijn begint dan op het gevaar te duiden dat je achter de feiten aan loopt. Ik ben er blij mee dat de Minister zegt dat hij er blij mee is dat hij voor zijn collega van Economische Zaken kan waarnemen en dat hij vooral kansen ziet. Dit is echter een dusdanig onderwerp dat we niet een Minister moeten hebben die alleen maar kansen ziet. We hebben een Minister nodig die duidelijk aangeeft waar hij naartoe wil. Dan kunnen we het hebben over de vraag of en waarom we nog regels nodig hebben. We hoeven geen twintig jaar verder te kijken, maar vijf jaar zou toch heel mooi zijn.

Minister **Van der Steur**: Volgens mij is dat wat ik heb gezegd. Het kabinetsbeleid is erop gericht om optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden die drones bieden op alle terreinen waarover we het hebben gehad en op het minimaliseren van de risico's. Op dat punt kijken we zo ver vooruit als nodig is. We hebben de beleidsintentie uitgesproken dat we altijd flexibel willen blijven om ervoor te zorgen dat we steeds weer kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Dat is een precieze omschrijving van het kabinetsbeleid. Uiteraard wordt er in kader van regelgeving nu al nagedacht over alle al bekende en voor de korte termijn voorziene ontwikkelingen. Dat zal Staatssecretaris Mansveld zo nog nader toelichten.

Voorzitter. Ik vind het leuk dat ik kan constateren dat er in dit algemeen overleg sprake is van innovatie, doordat niet aan het woord zijnde bewindspersonen ook bij interruptie kunnen worden bevraagd. Ik vind dat in dit geval een heel goed idee, omdat direct bij de Kamer levende vragen daardoor flexibel kunnen worden beantwoord van regeringszijde. Ik juich dat dus toe, maar dat is een persoonlijke observatie. Ik heb die nog niet kunnen bespreken in de ministerraad, voor zover die daar überhaupt over gaat.

Wat is de essentie van het kabinetsstandpunt? Aan de ene kant hebben we de belangen van de luchtvaart, de veiligheid en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van onze inwoners. Aan de andere kant hebben we de kansen die het gebruik van drones biedt voor het welzijn en het leven van onze inwoners. Dat zijn bijvoorbeeld kansen op het gebied van de zorg, maar er zijn nog veel meer mogelijkheden denkbaar. Het biedt natuurlijk ook economische kansen. Die twee kanten moeten we zo goed mogelijk met elkaar in balans brengen om tot een optimaal resultaat te komen. Daarnaast moeten we oog hebben voor het level playing field. Als je wet- en regelgeving hebt, moet je ervoor zorgen dat die in Nederland niet anders is dan in andere landen. Daarvoor zal intensief overleg nodig zijn in Europa en op het Europese speelveld. Op dit moment wordt er in Europa al over drones nagedacht, maar zoals ik al zei, loopt de Nederlandse regering op dit punt in de kopgroep voorop.

De inbreng van private belanghebbenden wordt nadrukkelijk bij het beleid en de beleidsontwikkeling van het kabinet betrokken. Mei dit jaar is er al een conferentie georganiseerd over de uitwerking van het kabinetsstandpunt en de private sector was daar flink vertegenwoordigd. Ik onderschrijf de opmerking van mevrouw Gesthuizen dan ook dat het kabinet op dit specifieke punt niet alleen zijn gedachte moet vormgeven,

maar dat het dat alleen maar kan doen in goed, nauw overleg met alle betrokken partijen.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): De Minister zei dit in zijn inleiding ook al. Hij zei er toen duidelijk bij: we doen dit in overleg met de markt. Dat juich ik enorme toe en vertrouw ik dit kabinet ook zeker toe, maar het is niet de bedoeling om alleen met de markt te spreken. Je zou ook de dialoog moeten aangaan met de gewone burger. Hoe kijkt de Minister daartegenaan?

Minister **Van der Steur**: Je moet de belangen van de burger, dat wat mensen willen, natuurlijk in ogenschouw nemen. Daarnaast moet je goed kijken naar de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van burgers. De heer Recourt gaf het voorbeeld van de drone die kan vliegen boven de tuin van de burens. Een ander voorbeeld is dat van een drone die kan worden bestuurd door criminelen. Dat zijn zaken die de burger rechtstreeks raken. De belangen van de burger worden dus op alle mogelijke manieren behartigd. Dat kan alleen door ook in overleg te zijn met de burger en dan met name degenen die zijn belangen behartigen, want in dit geval zal het misschien wat lastig zijn om de Nederlandse bevolking een-op-een te betrekken bij de beleidsvorming. Ik denk ook niet dat mevrouw Gesthuizen dat bedoelt.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik roep de tijd van de discussies over nanotechnologie nog maar even in herinnering. Er werd toen budget beschikbaar gesteld aan maatschappelijke organisaties die zeiden: wij willen debat- en informatieavonden organiseren om ervoor te zorgen dat er een dialoog is en dat er bijvoorbeeld een debat, een symposium of een informatiebijeenkomst plaatsvindt. Ik ben zelf bij een aantal van dat soort bijeenkomsten geweest. Ik ben toen ook de discussie met de zaal aangegaan. Je krijgt dan veel mee. Je hoort ontzettend veel over de zorgen en de wensen die bij de bevolking leven. Denkt het kabinet ook in die richting?

Minister **Van der Steur**: Het belang daarvan is natuurlijk evident. Dat is ook de reden waarom voor iedereen de mogelijkheid openstaat om zich bij internetconsultaties over allerlei wet- en regelgeving uit te laten. Op die manier kun je de wensen van onze inwoners bij de beleidsvorming betrekken. Ik zie hen niet direct persoonlijk. Dan zou ik misschien een beetje buiten mijn boekje gaan. Ik ben niet direct persoonlijk aanwezig bij de debatten over drones in de Nederlandse debatcentra die gefinancierd worden door de Nederlandse overheid. Ik vind wel dat men dat vooral moet doen als die behoefte er is. Ik ben ervan overtuigd dat men daar ook van regeringswege graag bij aanwezig wil zijn en wil horen wat daar te berde wordt gebracht.

Ik kom op het blokje «handhaving». Mevrouw Helder en de heer Verhoeven hebben gevraagd: hoe handhaaft de politie in de situatie dat de eigenaar en de vlieger van een drone is weggegaan of niet in de buurt van de vliegende drone is? Handhaving is in dit geval niet anders dan in andere situaties waarin een aanhouding op heterdaad niet mogelijk is. De politie komt in dit soort gevallen ter plaatse op basis van tips of meldingen of op basis van het feit dat ergens een drone is aangetroffen waarvan niet duidelijk is wie de eigenaar is. Dan zullen de gebruikelijke activiteiten worden ondernomen. De politie kan de herkomst van YouTube-filmpjes, die vaak met een drone worden gemaakt, ook gemakkelijk achterhalen en aldus de eigenaar of de vlieger opsporen. In haar beantwoording zal Staatssecretaris Mansveld ongetwijfeld nog het een en ander over de regelgeving op dit punt kunnen zeggen.

De heer Verhoeven deed de suggestie om aparte dronespotters aan te stellen. Mijn reactie daarop is eenvoudig: dat zullen wij niet doen. Ten

eerste vliegen er nog niet zo heel veel drones. Ten tweede is het niet heel efficiënt. De handhaving behoort evenwel tot de basispolitiezorg en is daarmee in principe een taak van elke politieambtenaar.

De heer Recourt vroeg hoe de privacyregels bij het gebruik van drones worden gehandhaafd. Er zijn verschillende instanties die handhavend kunnen optreden bij het gebruik van drones waarbij regels worden overtreden die direct of indirect de persoonlijke levenssfeer van onze inwoners beschermen. De politie kan optreden bij overtreding van de bepalingen uit het Wetboek van Strafrecht. Daarin is heimelijk filmen bijvoorbeeld strafbaar gesteld. Het College bescherming persoonsgegevens ziet toe op de naleving van de Wet bescherming persoonsgegevens en kan dus optreden bij gebruik van drones dat in strijd is met die wet. De politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport kunnen optreden bij gebruik van drones boven mensenmenigten en aaneengesloten bebouwing. Dat is immers ook verboden. Daarmee dragen zij indirect bij aan de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van onze inwoners. Of deze instanties daadwerkelijk zullen optreden hangt af van de ernst van het feit en andere factoren die daarbij elke keer weer van belang zijn zoals de beschikbare capaciteit. De kennis en de techniek om goed te kunnen handhaven zijn nog in ontwikkeling. Naar verwachting zullen die in ontwikkeling blijven, omdat de drones steeds weer van aard, en vermoedelijk ook van omvang, capaciteit en kwaliteit zullen veranderen, zoals meerdere Kamerleden hebben gezegd. Ze zullen eerder beter worden dan slechter, verwacht ik zo.

De **voorzitter**: Mijnheer Recourt, dit wordt uw tweede interruptie.

De heer **Recourt** (PvdA): Ik ga nu toch maar een beetje ludieke vraag stellen, want ik denk dat dit toch speelt in de praktijk. Het hebben van regels is één. Handhaven is twee. We weten allemaal dat de politie veel prioriteiten heeft. Als de buurman met een drone in mijn tuin zit, mag ik daar dan een net overheen gooien? Mag ik daarop schieten met een katapult? Wat kan ik als burger eigenlijk zelf doen?

Minister **Van der Steur**: De Kamer kent het standpunt van de regering ten aanzien van de mogelijkheden die burgers hebben om zichzelf te beschermen tegen invallen en aanvallen van buitenaf. In dit specifieke geval zou ik de burens van de heer Recourt kennende er toch voor pleiten dat hij eerst met hen in gesprek gaat voordat hij met een bezemsteel de drone uit de lucht haalt. Dat kan immers weer leiden tot discussies over schadevergoedingen en zo. Mediation zal dan ongetwijfeld het geëigende middel zijn om dat tot een oplossing te brengen. In algemene zin denk ik dat dit typisch een onderwerp waarover je er goed kunt uitkomen met je burens. Gaat het niet om de burens, dan is het toch wel verstandig om even de politie daarover te bevragen en te bekijken of die daar misschien een rol in kan vervullen. Het kan immers inderdaad zo zijn dat de intenties van degene die met de drone vliegt anders zijn dan die van de buurman wiens drone per ongeluk uw tuin is ingevlogen.

Mevrouw Gesthuizen vroeg hoe vaak drones door gemeenten worden ingezet in het kader van gemeentelijk cameratoezicht. Zoals zij weet, is het wetsvoorstel flexibel cameratoezicht nog aanhangig bij de Eerste Kamer. In dat wetsvoorstel is de bevoegdheid om camera's flexibel in te zetten geregeld. Dat geldt ook voor drones. Er is op dit moment echter geen basis om drones in te zetten bij toezicht door gemeenten.

Ik kom op het blok «hulpverlening». De heer Recourt vroeg hoe het zit met de bestaande regels. Houdt de politie zich daaraan en wie controleert dat? Ik kan de heer Recourt geruststellen. Op dit moment vliegt de politie nog niet zelfstandig met drones. Als er sprake is van het gebruik van drones, dan doet zij dat met behulp van Defensie. Er worden door de Nederlandse politie op dit moment testen uitgevoerd om te bezien welke inzetscena-

rio's een toegevoegde waarde hebben en tegelijk mogelijk zijn binnen de regels. De politie zal zich aan die regels houden wanneer zij zelfstandig kan vliegen. Naar verwachting is dat niet eerder dan in 2016. Dat is dan mogelijk doordat er ontheffingen zullen worden aangevraagd bij I en M, voor zover die noodzakelijk zijn. Er wordt uiteraard overleg gevoerd over aanpassing van de regelgeving, zodat de regels op termijn alle voorwaarden bevatten waaronder kan worden gevlogen en ontheffingen niet meer nodig zijn. Als de politie zelfstandig vliegt, moet zij natuurlijk beschikken over alle papieren en aan alle eisen voldoen. Bij inzet controleert de politie zichzelf, maar de Inspectie Leefomgeving en Transport van I en M kan ook controles uitvoeren.

Mevrouw Van Toorenburg (CDA): Om het goed te begrijpen: we hoeven toch zeker niet nog een jaar te wachten voordat de politie zonder een vooraf aangevraagde ontheffing drones kan inzetten? Dat duurt toch gewoon te lang! Kan de Minister aangeven wat de politie nu al kan? Als er iets ernstigs gebeurt en de politie kan snel drones lenen – ik begrijp dat dat nu nog de enige optie is – dan kan zij die beelden toch wel meteen gebruiken? Er is toch geen drempel meer waardoor we tot 2016 moeten wachten?

Minister Van der Steur: Dat zijn twee verschillende dingen. De eerste vraag is eigenlijk: als de politie behoefte heeft om te vliegen met een drone, hoe kan dat nu? Dat is heel simpel. Dan lenen ze een drone bij Defensie en die heeft alle bevoegdheden en mogelijkheden om te doen wat gedaan moet worden. De tweede vraag ziet op het gebruik van materiaal. Op dat punt is er op dit moment geen belemmering. De volgende vraag is: heeft de politie zelfstandig behoefte aan wet- en regelgeving om met eigen drones te kunnen vliegen? Het antwoord daarop is nee. Ook omdat de markt zich zo snel ontwikkelt, is de politie nog steeds aan het bekijken welke drones zij wil hebben en voor welke inzet welke drone nuttig is. Zij bekijkt ook hoe de inzet van de politiehelikopter zich verhoudt ten opzichte van de vaste camera's en eventueel een drone en wat de meerwaarde daarvan is. Ook moet er naar de veiligheid worden gekeken, want het klinkt natuurlijk goed om bij een achtervolging met een drone achter een auto aan te vliegen, maar de bereikbaarheid die de meeste drones nu hebben, is niet genoeg om dat langdurig te kunnen blijven doen. Dan komt die drone inderdaad een keer naar beneden, zo zeg ik tegen mevrouw Gesthuizen. Als dat ding dan drie, vier, vijf kilo weegt, hebben we misschien weer een andere uitdaging. Daar wordt dus heel zorgvuldig naar gekeken.

Mevrouw **Van Toorenburg (CDA):** Waar doelde de Minister dan op toen hij sprak over 2016 en ontheffing voor politie?

Minister **Van der Steur:** De politie verwacht de scenario's ten aanzien van de inzet van drones in 2016 klaar te hebben. Aan de hand van de resultaten van de tests die nu worden uitgevoerd met die apparatuur, kan zij dan mogelijkerwijs overgaan op eigen apparatuur. Als dat zo is, zijn er mogelijk nog ontheffingen nodig zijn, maar dat zal in dialoog met I en M worden bekeken.

Mevrouw Helder vroeg of de politie drones wil gaan gebruiken voor de achtervolging van verdachten. Ik heb daar eigenlijk al antwoord op gegeven. Daarvoor is het nodig dat een drone boven sterk wisselende gebieden kan vliegen, bijvoorbeeld boven mensen, wegen en gebouwen. De drone moet dan bij voorkeur vliegen buiten het zicht van de operator en buiten het zicht en buiten de gehoorsafstand van degene die achtervolgd wordt. Voor al die aspecten gelden technische beperkingen en beperkingen op het gebied van de regelgeving die zulke vluchten op dit moment in principe onmogelijk maken. Bovendien is er een heel goed

alternatief, namelijk de politiehelikopter. Als de uitvoering van dat soort vluchten zowel technisch als regelgevingstechnisch mogelijk is, zal eerst goed moeten worden uitgezocht in hoeverre een dergelijke inzet verantwoord is en een toegevoegde waarde heeft. Zoals ik al zei, verlies je op enig moment het beeld van wat er met de drone gebeurt. Dan rijst dus de vraag of dat verstandig is.

Mevrouw Helder vroeg ook of er wordt nagedacht over de inzet van drones voor de opsporing van wietplantages. Het antwoord daarop is ja. Op dit moment is het vliegen boven gebouwen in beginsel niet toegestaan. Daarvoor moeten dus andere middelen worden ingezet zoals de helikopter, maar in de toekomst is de inzet van drones op dit punt naar verwachting mogelijk. Dat wordt op dit moment nadrukkelijk onderzocht door de politie.

Mevrouw Gesthuizen vroeg hoe vaak de politie drones gebruikt. Als de politie een drone gebruikt, dan is dat alleen met bijstand van Defensie. Die procedure bestaat al geruime tijd en is ongewijzigd. Een wijziging daarvan is niet nodig. Zoals ik al zei, zal in de loop van 2016 duidelijk zijn of de politie zal overgaan tot een zelfstandige inzet van drones.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter, een punt van orde! Dit is geen interruptie. De portee van mijn vraag was hoe effectief dit is. Ik zou het prettig vinden als de Minister wel probeert om daarop in te gaan. Anders moet ik iedere keer interrumpen om te vragen hoe het zit.

Minister **Van der Steur**: Dan is de portee van de vraag van mevrouw Gesthuizen mij ontgaan. Als mevrouw Gesthuizen vraagt naar de effectiviteit van de inzet, dan is het antwoord daarop dat we die nu nog niet hebben omdat er nog geen inzet is, behalve heel incidenteel via Defensie. De vraag wat in de loop van volgend jaar voor de politie de toegevoegde waarde zou zijn van de inzet van drones, gegeven de huidige technische onmogelijkheden en mogelijkheden ervan, maakt deel uit van de discussie waar de politie nu mee bezig is. Die discussie wordt afgerond in 2016. Dan kan ik ook antwoord geven op de vraag over de effectiviteit. Op dit moment is daar nog geen informatie over, want de inzet is zeer beperkt.

Mevrouw Van Toorenborg vroeg welk privacyregime van toepassing is op het gebruik van informatie die je vanuit zo'n drone krijgt. Alle door de politie met behulp van drones vergaarde data zijn aan te merken als politiegegevens. Die vallen onder de Wet politiegegevens. Daarin staan ook alle voorschriften met betrekking tot de bewaartermijnen, die weer afhangen van het gebruik dat van die gegevens wordt gemaakt. Informatie die door middel van een drone wordt verkregen, kan nu al gebruikt worden in een rechtszaak, evenals alle andere gegevens.

Het volgende punt betreft de brandweer. Mevrouw Gesthuizen vroeg hoe de transparantie over de inzet van brandweer en politie is gewaarborgd. Zoals gezegd vliegen de brandweer en de politie zelf nog niet met drones. Als aan alle wettelijke eisen is voldaan en drones operationeel worden, wordt de inzet ervan vastgelegd in een zogenaamd logboek, zodat precies kan worden gecontroleerd wat ermee wordt gedaan.

Mevrouw Van Toorenborg vroeg naar de pilots bij de brandweer. Hoe zit het daarmee? Vinden die inderdaad maar in twee regio's plaats en wat doet de brandweer verder? De twee pilotregio's zijn in opdracht van de veiligheidsregio's door Brandweer Nederland aangewezen om de mogelijkheden te verkennen en een landelijke beleidslijn vorm te geven. Op deze wijze wordt voorkomen dat het wiel 25 keer opnieuw wordt uitgevonden in alle regio's. Het spreekt voor zich dat drones altijd een middel zijn en geen doel op zich. Ik denk echter dat het voor iedereen helder is dat drones naast helikopters een bijdrage kunnen leveren aan de informatievoorziening die de brandweer ter plaatse bijvoorbeeld nodig heeft om te weten welke aanpak effectief is om grote branden te blussen.

In dat kader werd de situatie in Leeuwarden al genoemd door een van de woordvoerders.

Mevrouw Van Toorenborg vroeg welke rol drones kunnen vervullen in de gezondheidszorg. Misschien heeft zij ook gezien dat er recentelijk nog nieuws was over iemand die van plan was om met aed's te vliegen. Daarover heeft het kabinet nagedacht. Het heeft die inzet afgewogen bij het bepalen van het kabinetsstandpunt. Op dit moment ziet het kabinet een aed-drone niet als een realistische optie. Een landelijk dekkende invoering van zoiets zou heel veel capaciteit vergen en een geringe meerwaarde opleveren ten opzichte van de reeds aanwezige aed's en de zeer korte aanrijtijden van ambulances in Nederland. Als dat verandert, zal daar uiteraard weer anders naar worden gekeken.

Ik kom op het kopje «bedreigingen door drones». Ik waardeer het zeer dat de Kamer niet alleen de kansen ziet, maar ook de bedreigingen. Het kabinet ziet die ook heel helder. De leden Recourt, Helder en Visser hebben vragen daarover gesteld. Wat kun je doen tegen de dreiging van drones? Het spreekt voor zich dat misbruik van drones door kwaadwillenden zoals terroristen en criminelen, de volle aandacht van mijn ministerie heeft. In dat kader is er het programma Onbemande systemen van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid. Dat programma is gericht op de risico's van het moedwillig misbruik van commerciële drones en het ontwikkelen van tegenmaatregelen. Hierbij gaat de aandacht specifiek uit naar de dreiging. Er wordt intensief samengewerkt met nationale en internationale partners. U zult begrijpen dat wij ons niet alleen in Nederland zorgen maken over misbruik van drones. Mijn departement heeft bijna 2 miljoen euro vrijgemaakt om concepten en prototypes te ontwikkelen voor de bescherming tegen onbemande systemen. Daarbij komen alle onderwerpen aan de orde. Er werd al gememoreerd – ik meen door de heer Verhoeven – aan het feit dat Boeing een soort lasersysteem in ontwikkeling heeft. Gelukkig heeft Nederland een aantal grote hoogtechnologische onderzoeksinstituten waar men al heel ver is met de aanpak van drones, zoals ik zelf recentelijk bij een werkbezoek heb kunnen vaststellen. Ik zal verder niet ingaan op de inhoud, maar de resultaten daarvan zijn bemoedigend.

De heer Recourt en mevrouw Helder vroegen of er al indicaties zijn dat terroristen misbruik maken van drones. Wij gaan ervan uit dat met de toenemende laagdrempeligheid van drones ook de mogelijkheden voor misbruik door kwaadwillenden zullen toenemen. Dit betekent dat er intensiever gebruik zal worden gemaakt van het luchtruim en dat de bescherming tegen misbruik van drones complex wordt, omdat er ook drones zullen zijn die gewoon voldoen aan alle wet- en regelgeving en die gewoon in de rechtmatige uitoefening van hun functie worden ingezet. Je kunt dus niet in het wilde weg drones uit de lucht gaan halen, want dan zou je de verkeerde kunnen raken. Er zijn dus scenario's denkbaar waarin drones door kwaadwillenden kunnen worden ingezet. Wij zijn volop bezig met de wijze waarop wij daartegen optreden.

Welke maatregelen neemt de overheid dan? De heer Recourt, mevrouw Visser en mevrouw Helder vroegen dat. Zoals gezegd kijkt de NCTV hiernaar. Er is een samenwerkingsverband met de betrokken overheidspartners waarbij een integraal beleid wordt ontwikkeld. Kennisdeling ten aanzien van detectie, identificatie en vooral ook de neutralisatie van drones wordt daarin expliciet gestimuleerd. Datzelfde geldt voor internationale samenwerking. Op korte termijn zal er veel aandacht zijn voor het vergroten van het bewustzijn bij de relevante overheidspartners. We kijken naar de regelgeving en de technische standaarden. Er is ook een traject opgesteld met een aantal ondernemingen dat een belangrijke input wil leveren voor deze aanpak. Ten slotte prepareren alle betrokken partners zich separaat op de potentiële dreiging middels eigen programma's.

Ik kom op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Ik heb het in het begin al gezegd: dat is zonder enige twijfel een aspect waarnaar we heel zorgvuldig moeten kijken. De heer Verhoeven en mevrouw Visser hebben dit onderwerp nadrukkelijk aangekaart. Zij hebben de vraag gesteld of aanvullende regelgeving nodig is. Dat is niet het geval. De huidige regelgeving rond de bescherming van onze persoonlijke levenssfeer bevat voldoende waarborgen om burgers tegen inbreuken op hun privacy door drones te beschermen. Denk aan de Wet bescherming persoonsgegevens, de strafbaarstelling van het heimelijk filmen en de luchtvaartregelgeving op grond waarvan het vliegen boven mensenmenigten en aangesloten bebouwing verboden is. Dat laatste is weliswaar met het oog op de veiligheid, maar daarmee is ook de bescherming van de persoonlijke levenssfeer indirect gediend. Die regelgeving moet echter wel goed worden vertaald naar het gebruik van drones. Daarom ben ik bezig met het opstellen van een handleiding over drones en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, gemakshalve de handleiding «Drones en privacy» genoemd. Die handleiding zal bedrijven en overheidsorganisaties, maar ook particulieren en recreanten helpen om drones zo te gebruiken dat de privacy voldoende is gewaarborgd. Zij is dit najaar al gereed. Ik zal de Kamer daar uiteraard over informeren. Het spreekt voor zich dat ook het College bescherming persoonsgegevens bij de totstandkoming van deze handleiding zal worden betrokken. Door overheidsinstanties die drones willen gaan gebruiken, wordt een beleidsvisie opgesteld waarin wordt aangegeven hoe zij met de privacy omgaan. De politie is daar in het kader van dat traject al mee bezig. Zodra wij de indruk hebben dat extra waarborgen voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van onze inwoners nodig zijn als gevolg van de ruimte die er komt voor het gebruik van drones, zullen wij die creëren. Dat spreekt voor zich. Het spreekt ook voor zich dat een privacy impact assessment wordt uitgevoerd. Je kunt ook denken aan een app waarop je van aangesloten partijen kunt zien welke drones zij in de lucht hebben en waar die op dat moment zijn. Het College bescherming persoonsgegevens ziet toe op de naleving van privacyregels en heeft ook een bevoegdheid ten aanzien van drones. Het heeft zijn eigen prioriteiten op dit punt.

Mevrouw **Helder** (PVV): Dat brengt mij toch een beetje terug bij een vraag die heb gesteld en die de Minister naar mijn mening niet naar behoren heeft beantwoord. Het ging zelf een beetje in de richting van een ludiek antwoord, zoals hij zelf zei. Dat antwoord raakte echter kant noch wal. Laten we even terugkomen op de handhaving en de handhaafbaarheid. De Minister zei: als de drone al weg is, dan kijken we naar een YouTube-filmpje. Mijn vraag was echter: als er inderdaad een overtreding wordt geconstateerd of iemand belt naar de politie omdat er zo'n ding boven zijn tuin hangt, dan weten we dat dat niet mag, maar wat mag de politie dan doen? Mag zij die drone uit de lucht halen? Zo ja, hoe gaat zij dat doen? Mijn vraag was wat je gaat doen als die drone al weg is. Dan ga je toch geen YouTube-filmpje bekijken, want een of andere slimmerik zet dat filmpje dan natuurlijk niet op YouTube! Hoe ga je de eigenaar achterhalen als dat ding uit de lucht wordt gehaald? De Minister zei dat die dingen specifieke kenmerken hebben, maar we hebben net gehoord dat je ze ook bij de Mediamarkt kan halen. Met die specifieke kenmerken kunnen we dan dus ook helemaal niets. Die vraag blijft in de lucht hangen, net als die drone waarschijnlijk, maar ik wil hem toch graag beantwoord hebben.

Minister **Van der Steur**: Mevrouw Helder stelt een vraag waarop zij het antwoord al kent. Zoals gezegd zijn er geen middelen, anders dan de bezemsteel of het netje van de heer Recourt, die in staat zijn om drones uit te schakelen en naar beneden te halen. Die ontwikkeling gaat heel hard. Daar is men heel druk mee bezig. De politie heeft natuurlijk alle bevoegdheden om op te treden als iemand overlast ondervindt van een

drone, maar dan moet het wel binnen de capaciteiten van de betreffende politieagent zijn. Net als op een heleboel andere terreinen is het wel heel ingewikkeld en lastig om adequaat op te treden tegen een drone. Tegelijkertijd is het nog steeds zo dat de bestuurder van een drone op zeer korte afstand ervan aanwezig is, zeker bij de recreatieve drones. In die gevallen hoeft het, afhankelijk van de omstandigheden, niet heel ingewikkeld te zijn om de betrokkene te vinden. Als een drone vliegt met een camera, dan is het wel weer makkelijker om uit te vinden van wie de betrokken drone is, omdat zo'n camera natuurlijk een geheugen heeft en je daar meer mee kunt doen, maar dan moet je de drone wel eerst hebben. Ik ben het dus geheel eens met mevrouw Helder dat op dit punt een aantal zaken nog verder moet worden ontwikkeld. Dat proces is vol in ontwikkeling.

Mevrouw **Helder** (PVV): Dit gaat de goede kant op: het proces is in ontwikkeling. Vanzelfsprekend wordt de Kamer daarvan op de hoogte gehouden. Dat vraag ik dus niet eens meer. Ik zie de Minister al knikken. Is er al zicht op de voortgang en de termijn waarbinnen de Kamer op de hoogte kan worden gehouden van dit punt?

Minister **Van der Steur**: Ik ga ervan uit dat de ontwikkeling van drones zodanig zal zijn dat we steeds weer opnieuw de Kamer zullen informeren over nieuwe maatregelen, nieuwe methodes en nieuwe ontwikkelingen. De Kamer moet echter wel begrijpen dat we, juist in het belang van onze inwoners, niet al te veel informatie zullen geven over belangrijke ontwikkelingen als die zich voordoen. Ik stel voor, en kijk daarbij ook even naar Staatssecretaris Mansveld, dat wij de Kamer met enige regelmaat hierover informeren. Dit is een onderwerp dat zich met enige regelmaat leent – ik zou zeggen: minstens een keer per jaar – voor een brief aan de Kamer waarin we schrijven wat op dat moment de stand van de ontwikkelingen is. Ik kan me goed voorstellen dat we bijvoorbeeld volgend jaar na het zomerreces een update sturen van de huidige kabinetsbrief en dat we daarin voor al die onderwerpen aangeven welke ontwikkelingen er zijn. Dan weten we ook veel meer over hetgeen de politie en de brandweer wel of niet zullen gaan doen. We kunnen dan ook aangeven wat de ontwikkelingen zijn op de markt zelf en weten dan meer over testlocaties en het gebruik daarvan. Het lijkt mij een heel goed idee om dat af te spreken. Ik doe dan ook expliciet de toezegging dat we de Kamer na de zomer van 2016 in een verzamelbrief drones zullen informeren over de stand van zaken, zodat we mogelijkerwijs dan ook in een soortgelijke setting daarover van gedachten kunnen wisselen. De heer Recourt heeft gevraagd hoe het zit met safety by design en privacy by design. Privacy by design laat zich als volgt naar drones vertalen. Het spreekt voor zich dat het gebruik moet worden beperkt naar plaats en tijd. Drone en sensor moeten standaard zijn ingesteld op bescherming van de privacy. Dat ben ik geheel met de heer Recourt eens. Privacy moet ook zijn ingebed in het onderwerp. Het is een goed idee om dat met het blurren van gezichten te doen. Staatssecretaris Mansveld zal nog terugkomen op de regelgeving daarvoor. Uiteraard moeten data niet langer worden bewaard dan nodig is. Persoonsgegevens moeten worden beschermd. Ontwerpers en gebruikers van drones dienen de belangen van personen over wie gegevens worden verwerkt, centraal te stellen. Dat zijn typisch onderwerpen die aan de orde komen bij de verdere ontwikkeling van de wet- en regelgeving. De vraag is of het vervolgens verstandig is om standaard gezichten te blurren. Ik denk dat de politie daar een ander idee over heeft, maar ik ga er zomaar vanuit dat de heer Recourt dat niet bedoelde. Bij de inspectie van infrastructuur, bijvoorbeeld van bovenleidingen boven het spoor en de kwaliteit van bruggen en hoogspanningsmasten, is het natuurlijk prima om gezichten standaard te

blurren, maar bij audiovisuele productie voor televisie en journalistiek ligt dat weer minder voor de hand. Het gebeurt ook niet bij opnames vanaf de grond.

Mijn laatste punt betreft de aansprakelijkheid. Mevrouw Visser heeft daar ook naar gevraagd. In het WODC-onderzoek wordt geconstateerd dat het gebruik van drones zal toenemen. De kans dat het aantal ongelukken daardoor stijgt, ligt zeker voor de hand. Is het in dit kader wenselijk om een verzekering voor al het dronegebruik voor te schrijven? In het WODC-onderzoek staat dat de huidige aansprakelijkheidswetgeving toereikend is voor het gebruik van drones en de hiermee gepaard gaande ongelukken. Ik onderschrijf die conclusie. Ik geef onmiddellijk toe dat hetzelfde probleem zich voordoet als iemand nu een kras maakt op de auto van mevrouw Visser. Als de dader dan niet gevonden wordt, heb je wel schade, maar weet je niet bij wie je met de aansprakelijkheidswetgeving terecht kunt. Datzelfde probleem zal zich voordoen met een verzekeringsplicht, als we die zouden willen. Iemand die hobbymatig met een drone vliegt, zal de aansprakelijkheid voor zijn acties gewoon moeten dragen, maar ook dan ben je nergens met je verzekeringsplicht als de schade wordt veroorzaakt door een drone van een onbekende vlieger. In beide gevallen zal er wat dat betreft een gat zijn. Vanzelfsprekend geldt er ook een verzekeringsplicht voor het bedrijfsmatig gebruik van drones.

Mevrouw **Visser** (VVD): Om te beginnen is het natuurlijk ook een kwestie van gezond boerenverstand, want je stuurt ook niet je modelautootje tussen het voortrazende verkeer de A4 op.

De Minister geeft aan dat het WODC-rapport begin dit jaar is uitgekomen. De Staatssecretaris heeft op 1 juli nieuwe regels ingevoerd en daarin wordt onder andere het verschil tussen recreatief en bedrijfsmatig gebruik opgeheven. Tussen deze twee zat echter wel een groot verschil in aansprakelijkheidswetgeving. Misschien dat de Staatssecretaris daar zo dadelijk op kan reflecteren, want aan het bedrijfsmatige gebruik werden zwaardere eisen gesteld. Ik wil graag weten wat het betekent dat dit verschil is opgeheven en of er daardoor aanvullende maatregelen nodig zijn.

Minister **Van der Steur**: De beantwoording van die vraag zal mevrouw Mansveld ter hand nemen. Het spreekt wel voor zich dat een verzekeraar niet uitkeert als de schade opzettelijk is veroorzaakt. Als je je dus bewust roekeloos gedraagt met je drone – dat geldt zowel de locatie als het vlieggedrag – of als je je gedraagt in strijd met de wet- en regelgeving, zal er dan ook geen verzekering zijn. Dat is natuurlijk een enorme prikkel om je wel aan de voorwaarden van de wet en de verzekeringsmaatschappij te houden. Recreanten die met drones vliegen en schade veroorzaken, zullen die schade in die gevallen immers uit hun eigen portemonnee moeten betalen.

Voorzitter. Daarmee ben ik gekomen aan het einde van de beantwoording van de aan mij gestelde vragen.

De **voorzitter**: Dat is een mooi bruggetje naar de beantwoording van de Staatssecretaris, want wellicht kan zij beginnen met dit onderwerpje. Ik zie dat dit niet meer nodig is, omdat mevrouw Visser aangeeft hierop in tweede termijn terug te zullen komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Gezien wat er het afgelopen jaar is gebeurd, kan ik niet bevatten welke mogelijkheden we de komende twintig jaar zullen zien. De Minister gaf het al aan: bovenleidingen checken, de controle van de bovenkant van vliegtuigen, technische inspecties en de gezondheidszorg. Ik kan zelf eigenlijk bijna niet bevatten wat er allemaal mogelijk zou kunnen worden. Toen ik ze voor het eerst

zag, deden ze me heel erg denken aan speelgoed, maar inmiddels is het een heel professioneel innovatieterrein geworden.

De vliegwereld is heel professioneel, een wereld die heel veilig is en waarbinnen heel veel internationale afspraken worden gemaakt. Die wereld wordt nu opeens geconfronteerd met de drones. Ik zou heel graag zien dat voor drones ook een veilige wereld ontstaat. De heer Recourt sprak in dat verband over corridors, maar ik zou het zelf liever wegen in de lucht noemen. Wat ik niet wil, is dat we een speeltuin in de lucht krijgen die ten koste gaat van die veilige vliegtuigen en vliegwereld. Je hebt natuurlijk innovatie en behoefte aan veiligheid. Daarvoor moet regelgeving komen en de vraag is hoe je die regelgeving zo snel mogelijk binnen Europa kunt harmoniseren. Hoe gaat Nederland daarmee om? Die vraagstukken komen bij elkaar. En ja, je loopt altijd achter op innovaties, omdat er dingen gebeuren die je niet hebt kunnen voorzien. Maar ik denk dat mevrouw Van Toorenburg het goed zei: als er een gat ontstaat, moet je dat zo snel mogelijk dichten. Je moet anticiperen. Ik kom hier zo dadelijk op terug.

De leden hebben ook de techniek van de drones genoemd. Welke rol kan die techniek spelen bij identificatie en ingrijpen? Zou je iets in een drone kunnen inbouwen waardoor je in een onveilige omgeving de motor kunt stoppen? Kun je dat misschien ook doen als een drone wordt gebruikt voor iets waarvoor die niet is bedoeld? De vraag is dan wel wat er gebeurt als die drone vervolgens uit de lucht valt. Is er safety by design mogelijk? Daar kom ik zo ook op terug.

De communicatie is heel erg belangrijk. Er zal goed gecommuniceerd moeten worden over wat wel en niet mag. Moeten we dat doen via een bijsluiter? Moeten we een app ontwikkelen die het mogelijk maakt dat je een op kaartje ziet wat je op een bepaalde plaats wel en niet mag doen met een drone? Op al die ontwikkelingen kom ik zo meteen terug. Ik werd getroffen door de vergelijking met nanotechnologie. We zien heel veel mogelijkheden, maar tegelijkertijd hebben we geen idee hoe we de veiligheid moeten borgen en wat dat betekent. We zijn de dialoog aangegaan via een internetconsultatie. We hebben een beleidsvoorstel en een beleidsvoornemen via de internetconsultatie uitgezet. Daaruit zijn zeven punten gekomen. Die punten heb ik in de brief genoemd. Naar die punten zullen we nog nader moeten kijken. Er zijn dus kansen en risico's. We hebben ook een tijdspad voor de nationale regelgeving. Met name de fracties van D66 en VVD vroegen daarnaar. De Europese regelgeving zal niet voor 2018 in werking treden. Door de snelle ontwikkeling en de groei van het aantal drones kunnen we volgens mij niet op Europa wachten. Ik probeer de nationale regelgeving daarom verder te ontwikkelen, maar wel zodanig dat we de koers die Europa inslaat, kunnen volgen.

De heer **Verhoeven** (D66): Dit is misschien wat emotioneel, maar dat komt omdat het over Europa gaat. De Staatssecretaris praat nu over Europa alsof Europa mijlenver weg is en Nederland op de ontwikkelingen aldaar totaal geen grip of invloed heeft. Ze zit echter in de Raden en via die weg kan ze aan die regelgeving aanhaken. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe ze ervoor zorgt dat de aansluiting van de nationale op de Europese regelgeving en de kant die die regelgeving opgaat, iets is waaraan zij zelf meedoet? Kan ze met andere woorden aangeven hoe ze ervoor zorgt dat ze de spin in het web is? Nederland is dat altijd geweest en ik vind het dan ook niet goed dat de Staatssecretaris doet alsof het een black box is en dat we maar moeten afwachten wat daar ooit uit zal komen en hoe we daar dan weer mee om moeten gaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Misschien mag ik even mijn antwoord afmaken, want op die rol kom ik zo meteen nog terug. Mijnheer Verhoeven, was wel heel snel! Maar als iets je hoog zit, moet het eruit.

Voorzitter. Het belang van snelle regelgeving en de harmonisatie moeten bij elkaar worden gebracht, want we willen eigenlijk de gebruikers, zowel de recreatieve als de professionele, zo snel mogelijk duidelijkheid geven. Tegelijkertijd willen we zo snel mogelijk Europese regels over veiligheid. EASA heeft eind juni de plannen voor een nadere invulling van de Europese regelgeving ter consultatie aangeboden. De kennis en ervaring die we nationaal opdoen met onze regelgeving, kunnen een bijdrage leveren aan de Europese regelgeving. Ik zal me daar tijdens het Europese voorzitterschap voor inzetten, maar niet alleen dan, ook op weg naar de aviation summit die wij in januari organiseren. Ik vind het dus heel belangrijk dat wij koploper zijn in het voeden van Europa, maar tegelijkertijd wil ik in Nederland bekijken of we vooruitlopend op de implementatie van de Europese regels al eigen regels kunnen implementeren. De innovatieomgeving heeft behoefte aan kaders en met name voor de veiligheid is dat heel erg belangrijk. De fracties vragen mij niet voor niets hoe ik de veiligheid borg. Wat gebeurt er als er opeens een drone boven Schiphol vliegt? Ik hoop dat ik de heer Verhoeven heb kunnen geruuststellen door te laten zien dat ook ik vind dat we daarbij een rol hebben te spelen. We kunnen echt nog niet bevroeden hoe de drones zich in de toekomst ontwikkelen. Ik kan mij mijn eerste mobieltje herinneren: als ik dat in mijn jas stopte, zakte mijn jas gelijk naar beneden, zo zwaar waren die apparaten. Als je ziet wat er in zo'n korte tijd bij de drones is gebeurd, ben ik heel erg benieuwd naar wat de toekomst ons zal brengen.

De heer **Verhoeven** (D66): Misschien kan de Staatssecretaris voortaan haar mobiele telefoon met een drone laten meevliegen; dan hoeft ze hem niet meer te dragen.

Ik ben blij met wat de Staatssecretaris zojuist zei. Soms ontbreekt het er ook aan dat bewindspersonen in de Kamer aangeven wat ze allemaal in Europa doen om ervoor te zorgen dat de regels in een voor Nederland goede richting gaan. Ik ben verder blij dat zij zich aangesproken voelde door mijn hoop dat ze dat nadrukkelijk zal blijven doen. Daar vertrouw ik dan maar op. Veel succes!

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb een paar onderwerpen in Europa waarover de Kamer bijna nog enthousiaster is dan ik. Ik kan de heer Verhoeven zeggen dat het altijd heel goed is om je bij onderwerpen gesteund te voelen door het volledige parlement.

Voorzitter. De regelgeving moet bekend zijn bij de gebruikers. Daarom is het belangrijk dat er een communicatieplan komt. Drones zijn inderdaad laagdrempelig te kopen en het is belangrijk dat gebruikers goed worden geïnformeerd. Ik zal daarom nog dit jaar een initiatief ontwikkelen over hoe we de communicatie gaan doen. Op dit moment is het eigenlijk een van mijn hoogste prioriteiten om ervoor te zorgen dat gebruikers veilig omgaan met drones. Er zijn een paar incidenten geweest. Zo is er een drone op het Prins Clausplein een auto in gevlogen op het moment dat de bestuurder van de drone allang niet meer in zicht was en ook helemaal niet meer wist waar zijn drone was. Een ander voorbeeld zijn traumahelikopters die door drones problemen hadden bij het landen. Degene die de drone bestuurt, doet dat niet bewust, want die denkt dat hij iets heel leuks aan het doen is. Maar wat ik al zei: het moet geen speeltuin worden; we moeten voor drones wegen in de lucht maken.

Het is van belang om de dronebestuurder te ondersteunen met technische hulpmiddelen, zodat het voor hem eenvoudiger wordt om zich aan de regels te houden. Hierover zal ik ook met de maakindustrie spreken. In die gesprekken wil ik nagaan wat daar de mogelijkheden zijn. De politie en de ILT moeten verder de regels eenvoudig kunnen handhaven. Met die partijen wordt nu gesproken om na te gaan hoe we het nog beter kunnen doen.

Voorzitter. Er zijn een aantal inhoudelijke vragen gesteld die ik in twee blokjes zal beantwoorden. Die blokjes zijn 1. regelgeving, Europa en termijnen en 2. communicatie en de technische eisen. De heer Verhoeven vroeg naar de regelgeving. Bij de publicatie van het beleidsvoornemen hebben we gecommuniceerd dat de regels voor minidrones per 1 oktober van kracht worden en de heer Verhoeven wil weten of dat nog steeds geldt. Ik heb bij het beleidsvoornemen inderdaad gezegd dat ik dat graag per 1 oktober wilde doen, omdat ik het tempo erin wilde houden en om ervoor te zorgen dat er snel duidelijkheid zou komen. Inmiddels hebben we de internetconsultatie gedaan, zoals ik in de brief van augustus heb aangegeven. Uit die consultatie zijn een aantal punten gekomen. Zo blijkt er behoefte te zijn om voor de minidrone wél eisen aan de piloot en het toestel te stellen. Daardoor moeten we meer regelen. Ik wil dat goed doen in overleg met de sector. Bovendien wil ik bekijken of dat binnen de Europese plannen past. Het is immers wel handig om wat wij bedenken ook daar te laten landen. Ik heb dus meer tijd nodig om de regelgeving op te stellen. Ik heb de Kamer verder als gevolg van de omstandigheden eind juli aangegeven geen onomkeerbare stappen te zullen zetten bij de regelgeving. Ik kom hierop dus in ieder geval terug bij de Kamer. De heer Recourt vroeg hoe ik rekening denk te houden met toekomstige ontwikkelingen. We proberen de regels te faseren. Op dit moment is het nog niet veilig genoeg om boven mensen en gebouwen te vliegen en daarom is dat verboden. Verder is het op dit moment verboden om in het donker of buiten zicht te vliegen. Zodra dat wel veilig kan of veilig zou kunnen, kunnen daarvoor ook vergunningen worden verleend. Politie en brandweer kunnen daarvoor al eerder een ontheffing krijgen, gezien het bijzondere belang daarvan.

Ik wil de regelgeving dus stapsgewijs ontwikkelen. De heer Verhoeven en mevrouw Visser vroegen hier onder anderen naar.

De conceptregels die op dit moment in Europa worden opgesteld, zullen daarbij leidend zijn, zodat de Nederlandse bedrijven ook maximaal toegang hebben tot de Europese markt. De conceptregels worden eind november verwacht en daarna kunnen we de concrete aanpassingen van de nationale regelgeving ontwikkelen. In eerste instantie wordt de regelgeving voor recreanten aangepast, waarbij met name wordt gekeken naar de operationele eisen en de competentie-eisen die aan de vlieger moeten worden gesteld. De technische eisen die aan de drone zullen worden gesteld, vereisen ook een gezamenlijk standpunt. Voor de ontwikkeling van deze eisen wacht ik de verdere ontwikkelingen in Europa af. Het is natuurlijk belangrijk dat men tempo blijft maken, want we zien dat deze markt zich heel snel ontwikkelt.

Daarnaast wordt er ook nationale regelgeving ontwikkeld die niet afhankelijk is van de ontwikkelingen in Europa. Daarbij valt te denken aan het afschaffen van de meldplicht voor de brandweer. Ik zei zojuist al dat we politie en brandweer vergunning willen geven om boven gebouwen te vliegen. Verder zullen we met beleidsregels komen voor ontheffingen voor professionele minidrones, het vliegen binnen het gebied van Schiphol, het CTR-gebied – mevrouw Visser vroeg hiernaar – en aanpassingen van de meldingsplicht bij de burgemeester. Ook zullen we met beleidsregels komen om de melding voor professionals per NOTAM (Notice to Airmen) aan te passen. Mevrouw Van Toorenburg gaf terecht aan dat het een belemmering is dat daar twee dagen tussen zit. Daar zal zeker ook naar moeten worden gekeken. Ten slotte gaan we kijken naar het vervangen van de ontheffingen voor testlocaties door regelgeving/ vergunningen.

Dit is wat we nu zien, maar ik kan de Kamer verzekeren dat er de komende jaren ook momenten zullen komen waarop we zien dat er nog meer zal moeten worden aangepast. Dat zullen we dan ook doen, want het is inderdaad een bewegend veld, een ongoing process. Ik sluit me dan ook aan bij de woorden van de Minister dat we zeer regelmatig de Kamer

zullen informeren over dit onderwerp, omdat er steeds weer nieuwe ontwikkelingen zijn.

De heer Verhoeven vroeg naar de communicatie. Hoe ga ik de drone-vlieger informeren over de regelgeving? Ga ik dat online doen? De rijksoverheid heeft een website, maar er is ook een aparte website waar informatie te vinden is over de regels die van kracht zijn voor recreatieve en beroepsmatige gebruikers. Door het toenemende recreatieve gebruik is op korte termijn een extra inspanning nodig om deze gebruikers over de regels en mogelijkheden te informeren. We kijken op dit moment naar een communicatiestrategie en naar acties om het veiligheidsbewustzijn te vergroten. Dat vormt ook de basis voor de nadere interdepartementale afstemming en de afstemming met de sector. Het liefst zou ik gebruikers informeren op het moment dat ze een drone aanschaffen. Dat zouden we kunnen doen door een folder bij te voegen. Als we dat zouden doen, zouden we hun informatie geven op het moment dat ze de drone fysiek hebben.

De doelgroep is verder erg hightech-gedreven. Ik kijk daarom ook naar online communicatiemiddelen om deze groep te bereiken, zoals een internetdiscussie, een internetplatform of internetvoorlichting via bijvoorbeeld YouTube. Ik raak daarmee eigenlijk een beetje aan de discussie waarop mevrouw Gesthuizen wees toen zij vroeg hoe we een maatschappelijke discussie over dit onderwerp zouden kunnen voeren. De doelgroep voor drones is misschien wel je buurman of je vriend. Mijn partner denkt bijvoorbeeld dat de pizza met een drone thuisbezorgd kan worden. Zo heeft toch iedereen zijn beeld bij de drone. Hoe licht je mensen voor over de betekenis en de mogelijkheden van drones? Ik denk dat juist een internetdiscussie of een internetplatform kan bevorderen dat bestaande vragen ook worden gesteld. YouTube filmpjes kunnen daar behulpzaam bij zijn. Ik zoek dus naar communicatiemiddelen om de verschillende doelgroepen, ook de hightechclub, daarover te laten praten. Groepen als journalisten en beroepsmatige vliegers worden gericht geïnformeerd. Piloten die een brevet moeten halen, behoeven relatief weinig aandacht, omdat ze een brevet moeten halen. Op dat moment wordt er met hen gecommuniceerd. Dit najaar wil ik hier stappen zetten en daarover zal ik de Kamer informeren.

Mevrouw Visser heeft gevraagd of ik bekend ben met het feit dat de sector last heeft van trage afhandeling van aanvragen voor de erkenning van drones. Dat klopt. Er is een piekbelasting ontstaan. Er zijn drie aanvragen binnengekomen voor een bedrijfserkenning en drie aanvragen van bedrijven die willen opleiden, maar 40 bedrijven hebben op de valreep een ontheffing aangevraagd voor professioneel gebruik. In het aantal aanvragen zit dus een kleine piek en daardoor ging het even wat langzamer, maar de bedoeling is dat de afhandeling van de ontheffingen van het overgangsregime de komende maanden wordt afgerond. Daarna zou er geen sprake meer moeten zijn van vertraging.

Mevrouw Helder vroeg welke kant het met de afstanden voor het gebruik van de kleine drones opgaat. Het voorstel is dat de minidrone, een drone lichter dan 4 kilo, maximaal 50 meter hoog mag vliegen en maximaal 100 meter van de piloot. Dit voorstel is in consultatie gebracht. Overigens gelden deze afstanden voor zowel recreatief als professioneel gebruik, want die worden gelijk getrokken. In de brief staat onder een van de zeven punten dat dit nog een discussiepunt is waar met de gebruikers verder over moet worden gesproken. Het is ook in debat in EASA. Ik wacht af welke kant het opgaat, maar we zijn er dus wel over in gesprek.

Mevrouw Helder heeft gevraagd of de beslistermijn van zes weken voor een vergunning gehandhaafd blijft. Deze termijn is de maximale termijn uit de Algemene wet bestuursrecht. In de praktijk worden de ontheffingen ruim binnen deze termijn afgegeven. Als je als professional een vergunning hebt, moet het gebruik 24 uur van tevoren worden gemeld bij

de burgemeester. Die beperking zal worden vervangen door de mogelijkheid bij evenementen een droneverbod op te leggen. De heer Recourt vroeg of we sneller duidelijkheid kunnen geven over de vraag of er ergens gevlogen mag worden. De burgemeester wil natuurlijk met het oog op de veiligheid weten wanneer er een drone boven zijn gemeente vliegt. Andere luchtruimgebruikers willen niet botsen met drones. Vandaar dat de professionele droneoperator zijn vlucht tijdig moet aanmelden. Hiervoor worden momenteel bestaande systemen gebruikt die niet optimaal zijn voor droneoperaties. Op het moment dat ook recreatieve dronevliegers zich via deze systemen zouden melden, raken die overbelast. Daarom wordt er bijvoorbeeld met de VNG overlegd over mogelijkheden om bij evenementen gebruik te maken van een tijdelijk verbod op het gebruik van drones binnen de gemeente in plaats van een melding vooraf. Momenteel wordt overlegd met zowel de bemande als de onbemande sector over een alternatief om in de behoefte van andere luchtruimgebruikers te voorzien.

Mevrouw Helder heeft gevraagd of de regelgeving voor de recreatieve gebruiker handhaafbaar is. Dat is een terechte vraag en de handhaafbaarheid is een belangrijk punt bij het opstellen van de regelgeving. Hierover wordt uitgebreid met de politie en de inspectie gesproken bij het opstellen van regelgeving. De politie werkt aan het eenvoudig informeren van agenten, zodat zij snel adequaat en handhavend kunnen optreden. Door dit te zeggen vul ik de woorden van mijn collega in.

Mevrouw Visser vraagt of de verkeersregels duidelijk zijn. De verkeersregels liggen vast in de regelgeving en die worden momenteel (?) via rijksoverheid.nl gecommuniceerd. Ik zei echter zojuist al dat ik druk bezig ben om te bekijken hoe we beter kunnen communiceren en hoe we ervoor kunnen zorgen dat gebruikers nog beter worden geïnformeerd. Daarover informeer ik de Kamer in het najaar.

De heer Verhoeven heeft gevraagd waarom er geen vliegexamens zijn voor dronebestuurders. Voor de professionals geldt een examenplicht. Dat examen, zowel over de theorie als de praktijk, wordt in een vlieg-school afgenomen. Uit de consultatie blijkt dat er ook behoefte bestaat aan een vorm van examen voor recreatieve gebruikers. Ik ga bekijken hoe ik daaraan in de regelgeving vorm kan geven.

Hoe wordt de Kamer bij de EU-regelgeving betrokken? Ik denk dat ik daar uitgebreid en duidelijk op heb geantwoord. De leden zullen zich verder kunnen voorstellen dat ik ook via andere wegen, bijvoorbeeld de Transportraad, dit onderwerp agendeer. Ik verwacht dat het vrij breed terug gaat komen.

De heer Verhoeven heeft gevraagd naar de betrokkenheid van gemeenten bij de ontwikkeling van regels. Ik heb net al gezegd dat de burgemeester min of meer wil weten wat er in zijn gemeente gebeurt. Dat vind ik heel terecht en daarom ben ik ook in overleg met de VNG en via de VNG met de burgemeesters.

Hoe is LVNL betrokken bij de regelgeving? Gedurende het hele traject is er meermalen intensief contact geweest met LVNL. In de eindfase heeft LVNL aangegeven dat ongelimiteerde toegang van drones tot Schiphol risico met zich mee brengt. Daar is intensief naar gekeken. Het is natuurlijk een omgeving waarin het grotere veilige professionele vliegverkeer drones tegen zou kunnen komen. De regelgeving voor professionele drones is gebaseerd op het principe «ja, mits wordt aangetoond in het handboek dat het veilig kan». Er moet dus door de operator aangetoond worden dat een operatie veilig kan. Hierdoor kan er dus geen ongelimiteerde toegang tot het CTR zijn, aangezien de operator in de aanvraag voor een vergunning moet aantonen dat hij veilig in de CTR kan opereren. Dit systeem vervangt de oude aanpak met convenanten.

Ter voorbereiding op deze vergadering heb ik om een aantal voorbeelden gevraagd. Een van de voorbeelden waarmee men kwam, is een valkenier. Maar het kan ook iemand van de KLM zijn die vliegtuigen aan de

bovenzijde wil inspecteren. Het gaat daarbij dus echt om professionals van wie bekend is wat ze gaan doen en wat hun professies zijn. Op die manier kunnen deze voorbeelden binnen het CTR worden toegepast. Mevrouw Gesthuizen heeft gevraagd waar de grens van 4 kilo voor minidrones vandaan komt. Dat is een terechte vraag. Ik vroeg mij zelf ook af waarom er is gekozen voor 4 kilo en niet voor bijvoorbeeld 1 kilo. In de ons omringende landen zie je een variatie in gewichten en dat er nauwelijks of geen regels gelden voor drones van 1 tot 7 kilo. Ik vind dat daar grote variatie in zit. 4 kilo is gekozen als een midden tussen 1 en 7 kilo en was bedoeld als een startpunt voor de discussie met de drone-sector. In het overleg met de sector is gebleken dat de grens van 1 kilo acceptabel is voor een drone waarbij er geen eisen aan de piloot worden gesteld en waarvoor geen aparte keuring nodig is. Voor de zwaardere drones, drones van bijvoorbeeld 5 of 7 kilo, wordt wel gedacht aan eisen voor de piloot. Verder wil men extra eisen aan het toestel stellen. Dat heet geofencing: het afbakenen van een bepaald gebied. Een aparte keuring van het toestel is dan echter nog niet nodig.

De Europese voorstellen voor regelgeving gaan ook uit van een vergelijkbare verdeling op basis van gewicht. Indien die plannen uiteindelijk een andere grens bevatten, zal ik de grens van 4 kilo aanpassen aan de Europese plannen. Die trajecten lopen dus parallel. Wat doen we zelf? Wat doet Europa? Hoe houden we het zo veilig mogelijk? We willen het zo regelen dat de innovaties plaats kunnen vinden. Het is dus mogelijk dat het uiteindelijk nationaal wordt.

Er zijn een aantal vragen gesteld over de technische eisen die aan drones worden gesteld. De heer Recourt vroeg hoe drones worden geïdentificeerd.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voordat we de techniek ingaan, wil ik even terug naar de kern. De Staatssecretaris deelt namelijk heel erg veel informatie met ons.

Ik ben blij dat de Staatssecretaris constateert dat het gewoon verkeersregels voor in de lucht zijn. Laten we er inderdaad met gezond verstand naar kijken. De Staatssecretaris zegt verder dat de regels helder zijn. Ik krijg signalen, bijvoorbeeld via het position paper van de KLM, de Vereniging van de Nederlandse Luchtverkeersleiders, de ANWB en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers dat naar alle Kamerleden is gestuurd, dat er meer duidelijkheid nodig is, omdat de regels op dit moment niet duidelijk zouden zijn. Zij maken zich daar echt zorgen over. De afgelopen maand hebben zij daarom in de pers nadrukkelijk de noodklok geluid over de luchtveiligheid. Ik kan dat maar moeilijk rijmen met de woorden van de Staatssecretaris.

Een en ander geldt ook voor de beveiliging van Schiphol. De Staatssecretaris geeft aan dat iedereen bij de gesprekken hierover betrokken is, maar dat er geen convenant is gesloten. Verder bereiken mij signalen dat de voorgestelde regels niet uitvoerbaar zijn. Ik zou daar graag iets meer reflectie op krijgen dan alleen maar: de verkeersregels zijn helder. Mij bereiken uit de praktijk echt andere signalen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De regels zijn helder. Het probleem is de communicatie over de regels, want de regels zijn nog niet bekend genoeg. Daarom gaf ik net aan dat ik het heel erg belangrijk vind dat er in het najaar heel goed naar de communicatie wordt gekeken. De regel is: er wordt niet binnen een straal van 3 kilometer rond een luchthaven gevlogen. Als mensen met recreatieve drones dat wel doen, hebben we een probleem. Ik zie dat we bij die communicatie heel snel het been bij moeten trekken om ervoor te zorgen dat mensen ook weten wat de regels zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat is één aspect, het andere dat ik nadrukkelijk aan de orde wil stellen, is dat een aantal partijen met een cruciale rol in het vliegverkeer aangegeven dat zij als uitvoeringsorganisaties vinden dat de regels – ik heb het dus niet over de communicatie en de recreatieve gebruikers – onuitvoerbaar zijn. Dat wil zeggen dat zij hun verantwoordelijkheid niet kunnen nemen. De Minister geeft aan dat we pas volgend jaar een voortgangsbrief krijgen, maar volgens moeten wij al eerder juist over de luchtvaartregels worden geïnformeerd. Ze moeten immers op 1 oktober ingaan. Is er bij de betrokken partijen gecheckt of de regels uitvoerbaar zijn? Zijn daarover afspraken gemaakt en, zo ja, wat hebben ze daar dan over gezegd? Wat gaat de Staatssecretaris ten slotte op korte termijn doen als de signalen die ik heb gekregen over de onuitvoerbaarheid van de regels, juist blijken te zijn? Die drones vliegen nu wel rond en de Staatssecretaris heeft in haar bijdrage beschreven wat voor rare dingen er al zijn gebeurd, kunnen gebeuren of in de toekomst gaan gebeuren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik moet een misverstand wegnemen: de nieuwe regels gaan niet op 1 oktober in. Er zijn regels. Die zijn helder en, zoals nadrukkelijk in de brief staat, zijn er in de consultaties een aantal punten gesignaleerd waarover we door moeten praten. Die zeven punten staan in de brief genoemd. Wat mij betreft zullen we nu eerst in gesprek gaan met LVNL over de vraag wat de regels worden en of die wel of niet uitvoerbaar zijn. De huidige regels zijn helder.

De **voorzitter**: Mevrouw Visser, ik zie dat u nogmaals wilt interrumperen, maar ik moet de vergadering nu echt heel strak gaan leiden. Om 13.00 uur staan er varkensboeren voor de deur die een heel interessant debat in deze zaal willen bijwonen. Ik moet vanaf nu heel streng zijn en dat betekent dat u hierop in tweede termijn terug moet komen. Ik vraag de Staatssecretaris verder om de rest van haar betoog kort te houden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Gezien de vragen over dit onderwerp, kan ik mij voorstellen dat ik de Kamer schriftelijk informeer over wat de regels op dit moment zijn en wat wel en niet mag. Verder zal ik in die brief ingaan op de discussie hierover. Ik denk dat ik daarmee in ieder geval aan de wens van de Kamer tegemoet kom. Op 1 oktober gaan er geen nieuwe regels in en dat wil ik met alle plezier schriftelijk toelichten. Om de Kamer verder tegemoet te komen zal ik daarbij specifiek ingaan op Schiphol. Ik volg de opdracht van de voorzitter om het kort te houden en daarom vraag ik mevrouw Visser in tweede termijn aan te geven wat haar specifieke vraag is.

Mevrouw Gesthuizen vraagt waarom er niet zorgvuldig wordt geregistreerd. Momenteel worden alleen professionele gebruikers geregistreerd. Ik wil echter dat in de toekomst alle dronegebruikers worden geregistreerd en dus ook de recreatieve gebruikers. Ik heb dat eerder aangegeven in de vraag over identificatie van de heer Recourt. De vraag is alleen hoe we dat gaan doen. Hoe weet je wie bij welke drone hoort? Moet je misschien bij de aanschaf je paspoort laten zien? Mevrouw Gesthuizen gaf zelf aan dat we ook moeten voorkomen dat we ons een enorme rompslomp op de nek halen. Er wordt dus specifiek gekeken naar mogelijkheden om ervoor te zorgen dat er wel een link tussen de drone en een persoon kan worden gelegd.

De heer Recourt heeft gevraagd naar safety by design. Ik kan hem bevestigen dat de industrie hiermee bezig is. Zaken zoals het door mij al genoemde geofencing zijn van belang en worden ook internationaal ondersteund.

Tot slot ga ik in op de vraag van mevrouw Helder waaraan moet worden gedacht bij technische beperkingen. Dat zijn technische middelen die de hoogte, de afstand en de snelheid van de drone beperken, bijvoorbeeld

geofencing. Verder moeten we de veiligheid in de toekomst beschermen door de handhaving van hogere vaste afstanden en gebieden vooral via de techniek te regelen. Als het kan, wil ik dat Europees regelen. Ik vraag de markt om hierover mee te denken.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we toegekomen aan de tweede termijn. Ik stel voor dat we een spreektijd van een minuut aanhouden en afzien van interrupties.

De heer **Recourt** (PvdA): Voorzitter. Drones kunnen het leven van mensen mooier en veiliger maken, maar er liggen ook uitdagingen. Daar ga ik nu heel snel op in. Het gaat mij vooral om de urgentie. Gelukkig wordt er gekeken naar wegen in de lucht en wordt er gesproken met de industrie over safety by design. Maar iemand anders zei het ook al: we moeten sneller op de hoogte worden gebracht. Wat mij betreft doet het kabinet dat eerder dan over een jaar.

Een tweede punt is misschien wel urgenter. Eigenlijk begrijp ik dat niet alleen burgers maar ook de overheid op dit moment met lege handen staan als er een drone binnen komt vliegen. Dat lijkt mij een onacceptabele situatie voor Schiphol en gebouwen met een verhoogd risico. Ik kan me voorstellen dat dit technisch op te lossen is. Ik heb daar ook wat over gehoord, bijvoorbeeld het overnemen van frequenties en het verstoren van de bestuurder en de drone. Dat laat onverlet dat er heel snel wat moet gebeuren, want ik blijf met het verontrustende gevoel zitten dat er hier een groot veiligheidslek zit.

Mevrouw **Helder** (PVV): Voorzitter. Ik bedank de Minister voor de toezegging over een voortgangsbrief. Ik zou die brief echter ook liever wat eerder ontvangen dan voor of na de zomer van 2016. Zoals we allemaal hebben gehoord gaan de ontwikkelingen heel snel. Ik hoor dus graag dat het wat sneller kan.

Twee van mijn vragen zijn volgens mij niet beantwoord. Ik vroeg de Staatssecretaris of bij het gewicht van de drone ook meetelt dat iemand er wat aan kan hangen of er zelfs op kan zitten. Ik heb ook een vraag gesteld aan de Minister over regelgeving en de op te leggen sancties die onbeantwoord is gebleven. Ik stelde dat die in verhouding zouden moeten staan met de ernst van de gepleegde overtreding. Kan de Minister aangeven aan welke straffen hij denkt?

Ik sloot mijn eerste termijn af met de opmerking dat mijn fractie zich vooralsnog kan vinden in de uitwerking van het kabinetsstandpunt, «tenzij». Dat «tenzij» is wel wat groter geworden. Ik sloeg al aan bij het woord «flexibel», maar ik blijf toch ook hangen bij «de overheid moet leidend zijn». Dat moet wel leiden met een korte ei zijn en niet met een lange ij. Daar ligt gewoon een taak voor de overheid en ik ben daar niet heel gerust op. Ik wil niet alleen dat de overheid proactiever wordt, maar dat het ook duidelijk wordt waar de overheid naartoe wil en hoe ze het overleg met de sector en de EU over die toekomst ingaat.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik bedank het kabinet voor de beantwoording. De bewindslieden begonnen het overleg heel enthousiast over de kansdimensie, maar die dimensie is in dit algemeen overleg niet echt uit de verf gekomen. Het was een wat droge, procedurele, beleidsmatige en technische beantwoording. Op sommige punten was dat terecht. Ik denk dan aan de meer juridische zaken. Ik was verder vooralsnog tevreden met de afwegingen van de Minister rond privacy; dank daarvoor. Als EZ-woordvoerder zou ik graag meer de houding zien van kansen benutten, aanjagen en de rol op je nemen om ontwikkelingen verder te brengen en te stimuleren. Bij de driverless car zijn we koploper, maar bij de drones zijn we dat helemaal niet. Zeker in het geval van de testlocaties is dat zo.

Ik hoop echt dat het kabinet niet na een jaar met een brief komt met de laatste stand van zaken, maar dat het over een halfjaar komt met een kloeke brief waarin een aantal mooie resultaten staan en waarin we echt laten zien dat Nederland vooroploopt op het gebied van de drones. Ik hoop echt dat dit de volgende keer wat beter uit de verf komt. Ik snap dat het een lastig dossier is, maar er liggen echt mogelijkheden waarmee het kabinet meer kan doen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik wilde zojuist een meer procedureel punt maken, want ik heb echt de behoefte om nader geïnformeerd te worden over wat er nu wel en niet kan en wat de gevaren zijn. Ik sluit me daarbij aan bij de heer Recourt. Zeker rond Schiphol spelen er technische elementen die nu kort zijn benoemd, maar die wat mij betreft echt nadere uitwerking behoeven omdat daarover nog heel veel onduidelijk is. De kernvraag is: wat gebeurt er als iemand in de verkeerstoren een drone ziet? Aansluitend daarop: wat kun je doen als je in je achtertuin zit en je rare dingen ziet gebeuren? Er zijn allemaal technieken en regels genoemd, maar ik krijg daardoor nog niet het gevoel dat we het in de hand hebben. Misschien dat een goede brief daarover wat meer duidelijkheid kan scheppen.

Er zit licht tussen wat er in de brief staat en wat er vandaag in het overleg is gezegd. Zo staat er letterlijk in de brief: op dit moment zijn er onvolgende testlocaties in Nederland. Maar in het debat wordt gezegd: er is al heel veel en wij zien wel wat er allemaal gebeurt. De heer Verhoeven gaf net als ik in eerste termijn aan dat het kabinet bij de zelfsturende auto heel nadrukkelijk de voortrekkersrol op zich neemt. Daar wordt gezegd: RDW zorg voor dat ene loket en ga aan de slag. Dat mis ik een beetje bij de drone. Ik probeer dus eigenlijk ook te begrijpen hoe de beantwoording zich nu verhoudt tot wat er in de brief staat. Ik vroeg bijvoorbeeld hoe het met het luchtruim zit, maar ik kreeg daar geen duidelijkheid over.

Ik zou al met al de toezegging willen krijgen dat we eerder geïnformeerd worden en dat we duidelijkheid krijgen over de regels voor de luchtvaartsector. Wanneer gaan de regels in als 1 oktober niet haalbaar is? Wat betekent dat voor de aansprakelijkheid? Die informatie heb ik echt nodig om aan te kunnen geven wat ik daarvan vind.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden hartelijk voor de beantwoording. Ik was vooral in mijn nopjes met de beantwoording van de Staatssecretaris in dezen. Ik wil nog twee punten aanstippen.

De Staatssecretaris zei dat er zeven punten naar voren zijn gekomen waar we nog naar moeten kijken. Die punten hebben we allemaal in de brief kunnen lezen. De discussie daarover is in mijn ogen nog tamelijk mak. Het is vrij tam, maar we weten niet wat er in de toekomst nog gaat gebeuren. Misschien staan er straks wel groepen op die zeggen «pas op» en «kijk nou uit». Je weet ook niet of er naar aanleiding van een incident opeens veel meer argwaan onder de bevolking is. Is het niet een idee om nog eens te kijken naar wat er mogelijk is om organisaties die op dit punt iets willen organiseren, ruimte en middelen te geven?

Ik hoop dat ik het antwoord van de Staatssecretaris over de grens van 4 kilo goed heb begrepen. Ik denk namelijk te hebben begrepen dat zij zich ook zorgen maakt over de vliegtuigjes die lichter dan 4, 5, 6, 7 kilo zijn en over het feit dat sommige Europese landen daarvoor geen regelgeving willen. Begrijp ik goed dat zij de zorg deelt dat een drone van 2 of 3 kilo die opeens uit de lucht komt vallen, tot een heel riskante situatie kan leiden? Zo ja, vindt zij dan ook dat we in de toekomst daar wellicht eisen aan moeten stellen?

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Voorzitter. Ik sluit me graag aan bij de oproep om de hele problematiek met nog meer urgentie aan te pakken. Bij

de ILT zijn in 2012 8 incidenten gemeld, maar in 2013 waren het er 15 en vorig jaar 27. Het aantal incidenten lijkt zich dus ieder jaar te verdubbelen. Dat betekent echt dat we snel aan de slag moeten met goede regelgeving en een adequate en effectieve aanpak.

De Staatssecretaris zei over de vertraging bij het mogelijk maken van dronegebruik door hulpdiensten dat daarnaar moet worden gekeken. Ik citeer haar letterlijk, maar wat betekent dat «er moet naar gekeken worden»? Ik heb er eerder vragen over gesteld naar aanleiding van die dramatische brand in Leeuwarden, maar dat is inmiddels wel twee jaar geleden. Het kan dan toch zeker niet zo zijn dat er nu gezegd wordt «er moet naar gekeken worden»?

Minister Van der Steur: Voorzitter. Ik bedank de leden van de Kamer voor de nadere vragen en voor de complimenten die ik heb gehoord. Uiteraard is het mogelijk om kritisch te zijn over de ontwikkelingen, want de ontwikkelingen gaan hard, en het is natuurlijk altijd een uitdaging voor een regering om dan voorop te blijven lopen. Dat geldt ook voor de internationale ontwikkeling. Met mijn EZ-pet op zeg ik toch ook dat ik veel ondersteuning zie voor het ambitieniveau van het Nederlandse bedrijfsleven en het ambitieniveau dat de regering heeft geformuleerd. Dat het in de ogen van sommige leden nog veel ambitieuzer mag, kan zo zijn. Misschien ligt dat aan mijn presentatie of de wijze waarop ik de ambitie van het kabinet heb overgedragen. Ik zal in de leer gaan bij collega Kamp om het in de toekomst nog enthousiaster te kunnen vertellen. Op basis van mijn eigen observaties en mijn persoonlijke mening ben ik zeer enthousiast over wat het bedrijfsleven de afgelopen jaren heeft gepresteerd. Niet alleen de regering maar zeker het bedrijfsleven loopt op dit gebied ver voorop, overigens ook dankzij de uitstekende technische universiteiten in Nederland. Daar komt natuurlijk bij dat heel veel mensen het ontzettend leuk vinden om met deze materie bezig te zijn. Ik zie dat enthousiasme terug bij alle mensen die ik heb gesproken.

Het spreekt voor zich dat het bestaande kabinetsbeleid op allerlei manieren het bedrijfsleven ondersteunt bij de innovatie. De sector kan natuurlijk voor onderzoek en ontwikkeling gebruikmaken van fiscale instrumenten. Het topsectorenbeleid biedt de sector verder ruimte om publiek-private initiatieven te ontplooien. Ten slotte is TNO ook zeer actief bij het ontwikkelen van de kennis en kunde rond drones. Je ziet met andere woorden dat het Nederlandse bedrijfsleven en onze kennisinstellingen en universiteiten heel druk bezig zijn om op dit punt ambitieus te zijn. Het kabinet wil dat van harte faciliteren, waarbij wij ons – ik heb dat al aangegeven – zeker bewust zijn van de risico's.

Als ik de bijdragen van de woordvoerders samenvat, proef ik de behoefte om met regelmaat met het kabinet over het hele brede spectrum te spreken. Ik stel voor dat we dat doen aan de hand van de voor volgend jaar toegezegde verzamelbrief waarin alle aspecten weer aan de orde komen. Tegelijkertijd proef ik ook de behoefte om al eerder het veiligheidsaspect met de regering te bespreken. Dat zal natuurlijk een momentopname zijn. Ambtelijk wordt er altijd over een foto gesproken. We moeten het moment voor die opname nog kiezen, maar ik denk dat het verstandig is dat ik toezeg, de Kamer voor het kerstreces een update te doen toekomen vanuit mijn departement over alle veiligheidsaspecten rond drones. Ik streef ernaar om het zo te doen dat we er nog voor het kerstreces in een algemeen overleg over van gedachten kan worden gewisseld als de Kamer daaraan behoefte heeft. Die update komt dus niet de dag voor het reces maar iets daarvoor zodat er genoeg ruimte is voor een nadere gedachtewisseling. Als het nodig is, kunnen we die in de maanden daarna herhalen. Sowieso zullen wij de Kamer natuurlijk proactief informeren als zich belangrijke omstandigheden voordoen, bijvoorbeeld incidenten met drones of nieuwe mogelijkheden waarover we in vrijheid en openheid kunnen communiceren. Ik denk dat ik op deze

manier tegemoetgekomen ben aan de zorgen die mevrouw Helder, de heer Recourt, mevrouw Visser en mevrouw Van Toorenborg hebben geuit. We kunnen immers op deze manier op korte termijn weer inhoudelijk over het veiligheidsdeel met elkaar spreken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik loop de vragen chronologisch langs.

Mevrouw Helder heeft een vraag gesteld over het gewicht van de drone. Het gaat om de drone plus alles wat eraan hangt of eraan vastzit.

Mevrouw Visser en de heer Verhoeven hebben naar de testlocaties gevraagd. Er zijn meer testlocaties gewenst, maar het ligt bij de sector. Als de sector om een ontheffing vraagt, kan men die krijgen als het past bij de situatie in het luchtruim aldaar. Dat is de huidige situatie.

De heer Verhoeven wenst een kloeke brief. Ik heb in mijn betoog de Kamer echter al drie brieven toegezegd. Zo komt er een brief over de aviation summit in relatie tot drones. Verder zal ik de Kamer een brief doen toekomen over de communicatie. Die staat hoog op mijn prioriteitenlijst en ik ben van plan om in het najaar stappen te zetten. Ten slotte heb ik mevrouw Visser toegezegd dat ik de Kamer schriftelijk zal informeren over hoe de zaken op Schiphol lopen. Mevrouw Visser zegt: het is niet duidelijk. Ik denk echter dat de regels voor Schiphol heel duidelijk zijn. We zijn verder op dit moment in gesprek met een aantal partijen over de nog op te stellen regels. Ik heb aangegeven dat de datum van 1 oktober niet haalbaar is. Ik heb in de brief aangegeven hoe ik daarnaar kijk, wat de timing is voor de volgende stappen en waarvan ik afhankelijk ben. Ik denk wel dat het goed is dat ik met een brief kom over wat er gebeurt als er op Schiphol een drone langs de toren vliegt. Wat moet de marechaussee dan doen? Wat moet de luchtvaartpolitie dan doen? En wat moet de gewone politie doen als die drone van buiten het gebied komt? De Kamer krijgt daarover een brief van mij. Ik heb dus drie brieven toegezegd.

Ik ben het eens met mijn collega van Veiligheid en Justitie dat het heel belangrijk is dat we met elkaar afspreken verzamelbrieven te sturen. Je kunt drones vanuit verschillende invalshoeken benaderen en er kunnen verschillende onderwerpen aan worden gekoppeld. We zullen er daarom voor moeten zorgen dat al die aspecten steeds weer bij elkaar worden gebracht.

Sommige leden maken zich zorgen over drones die zwaarder zijn dan 4 kilo. Dat is terecht en daarom geven we het ook niet volledig vrij. Ik vind zelf ook dat er eisen moeten worden gesteld aan de drone en de bestuurder als die drone zwaarder is dan een kilo. We moeten echter nog kijken naar de manier waarop we dat willen invullen.

Er moet naar de ILT en de incidenten worden gekeken, zo stelde een aantal leden. In de regelgeving die op 1 juli in werking is getreden, is de mogelijkheid gecreëerd om de piloot een erkenning te geven om bij nacht te kunnen vliegen. Verder is de mogelijkheid geregeld om ontheffingen te verlenen voor operaties die buiten de mogelijkheden van de standaardregelgeving vallen. Kort na dit algemeen overleg wordt de ministeriële regeling aangepast, zodat de brandweer niet voorafgaand aan de vlucht hoeft te melden. De politie is hier ook van vrijgesteld. Momenteel wordt samen met brandweer en politie de laatste hand gelegd aan de extra eisen voor piloot en drone, zodat operaties boven gebouwen in het donker mogelijk worden. Ik heb dat al een paar keer eerder gezegd. Mevrouw Gesthuizen vroeg of het toch niet mogelijk kan worden gemaakt om over ideeën te praten. Zij gaf zelf het dilemma daarbij al een beetje aan. We weten niet welke zaken er in de toekomst op zullen opkomen. Het is daarom belangrijk om goed te kijken wat de discussies zijn en om in te spelen op de discussies die worden gevoerd en die moeten worden gevoerd. Ik kan op dit moment dus niet overzien welke discussies er nog komen. De internetconsultatie laat verder zien dat ik bij dit soort onderwerpen probeer om de reacties van wie ook maar wil reageren, van een

reactie te voorzien. Ik heb daardoor gemerkt dat het allemaal erg in beweging was en daarom heb ik besloten om wat ik aan het doen was even on hold te zetten en opnieuw te bekijken welke discussies ik moet aangaan. Als ik daar een maatschappelijk debat voor nodig zou hebben, vind ik dat prima. Op zo'n moment ga ik bekijken wat we gaan doen en wat we daarvoor nodig hebben. Het zal duidelijk zijn: ik begrijp de cri de coeur van mevrouw Gesthuizen.

Mevrouw **Helder** (PVV): De Minister heeft nog steeds geen antwoord gegeven op mijn vraag aan welke straffen hij denkt bij overtredingen van de huidige regelgeving.

Minister **Van der Steur**: Ik heb gezegd dat dit typisch zo'n punt is dat ik zal meenemen in de brief. Ik pak al die zaken samen en dan geef ik er netjes antwoord op. We handhaven nu op basis van de bestaande regelgeving en als er andere dingen moeten gebeuren, laat ik de Kamer dat weten.

De **voorzitter**: Ik heb zes toezeggingen genoteerd.

- De Minister zegt toe, de handleiding drones en privacy over de relatie tussen drones en de persoonlijke levenssfeer aan het einde van 2015 aan de Kamer te zenden.
- De Minister zegt toe, de Kamer jaarlijks te informeren over de ontwikkelingen ten aanzien van drones middels een verzamelbrief drones. De eerste zal verschijnen voor het zomerreces van 2016.

Minister **Van der Steur**: Nee, voorzitter. Ik heb expliciet en met reden gezegd: na het zomerreces. Ik heb dat gedaan, omdat ik dan ook de ontwikkelingen rond de Nationale Politie kan meenemen. Dat is heel belangrijk, omdat we straks anders voor het zomerreces een brief hebben waar dat niet in zit en na het zomerreces een brief waar het wel in zit. Dan krijgen we dus weer een onvolledige discussie.

De **voorzitter**: U hebt gelijk: ik had «na het zomerreces» moeten zeggen.

- De Minister zegt toe, de Kamer voor het Kamerreces een update te geven over de veiligheidsaspecten ten aanzien van dronegebruik.
- De Staatssecretaris zegt toe, de Kamer dit najaar te informeren over de concrete stappen die worden gezet in de informatievoorziening van de recreatieve dronegebruikers.
- De Staatssecretaris zegt toe, de Kamer schriftelijk te informeren ten aanzien van de regels omtrent het dronegebruik, met name bij Schiphol.
- De Staatssecretaris zegt toe, de Kamer te informeren ten aanzien van de ontwikkelingen inzake dronegebruik en de aanstaande aviation summit.

Ik bedank de bewindslieden hartelijk voor hun bijdrage en het publiek voor zijn belangstelling.

Sluiting 12.55 uur.