



Terugkoppeling opbrengst participatieproces

Vliegzones voor drones

Inleiding

Hoe denken Nederlanders over vliegzones voor drones? Welke wensen zijn er en welke zorgen leven er? Daarover gaat het participatieproces drones-zonering. De afgelopen maanden heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bijeenkomsten en online mogelijkheden georganiseerd om mee te denken over vliegzones voor drones. In dit document geven we een terugkoppeling op de opbrengst van het participatieproces tot nu toe.

In heel Nederland zal vanaf 31 december 2020 volgens de Europese dronesregelgeving gevlogen mogen worden. In deze terugkoppeling wordt met vliegzones voor drones bedoeld, zones waarin we nationaal afwijken van die Europese regels en waar andere regels gelden.

Vervolg participatieproces

De inbreng wordt de komende tijd verwerkt tot uitgangspunten voor vliegzones voor drones. We blijven u hierbij graag betrekken. We zullen rondom de zomer een eerste bijeenkomst plannen en in het najaar een tweede en eventueel daarna nog een derde. Vanwege het coronavirus verwachten we vooral dat de bijeenkomsten online zullen plaatsvinden.

De minister van IenW zal samen met de staatssecretaris van Defensie de vliegzones vaststellen. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) lanceerde op 7 april de app GoDrone en de website www.godrone.nl. De app geeft informatie over gebieden waar je veilig met een drone kan vliegen. Geleidelijk wordt in de loop van dit jaar en in 2021 meer dynamische informatie, waaronder de vliegzones, aan de dronekaart in deze app toegevoegd.

Inhoudsopgave

Vliegzones voor drones	1
Inhoudsopgave	2
Welke punten worden meegenomen in het vervolg?	3
Welke punten worden niet meegenomen in het vervolg?	7

Welke punten worden meegenomen in het vervolg?

De inbreng uit de participatiebijeenkomsten zijn gegroepeerd in twaalf onderwerpen of thema's. Per onderwerp staat aangegeven welke inbreng wordt uitgewerkt en mogelijk wordt meegenomen in de uitgangspunten om tot zonering te komen. En waarom bepaalde inbreng niet kan worden meegenomen.

1. Algemene suggesties en opmerkingen op de zonering

Participanten geven aan dat zonering een positieve bijdrage kan opleveren aan het vliegen met drones. Het uitgangspunt om terughoudend te zijn met het creëren van vliegzones wordt meegenomen in het onderzoek. Zowel het aantal vliegzones als het aantal beperkingen in vliegzones. Het idee om geen vliegzones boven de bebouwde kom te leggen, omdat binnen de bebouwde kom voor operators in de open categorie veel werkzaamheden zijn, is ook voor IenW een belangrijk uitgangspunt. Er moet goed onderscheid worden gemaakt tussen vliegzones voor de open en de specifieke categorie. De suggestie om op bepaalde plaatsen niet gelijk het luchtruim te sluiten voor de open categorie, maar waar mogelijk tot 30-50m verticaal de open categorie te laten gelden en boven die hoogte alleen operaties volgens de specifieke categorie toe te staan, zal ook worden onderzocht. Gevraagd wordt om vliegzones bij spoorwegen neer te leggen waarin een verbod gaat gelden voor het vliegen in de open categorie.

Uiteraard zal de handhaafbaarheid van de zonering een belangrijk uitgangspunt zijn.

2. Zone kaart

Diverse participanten hebben aangegeven dat er behoefte is aan een dynamische kaart. Een dergelijke kaart is een vereiste vanuit de Europese regelgeving.

De volgende verzoeken voor die dynamische kaart worden meegenomen:

- Real-time informatie (bijv. evenementen), verboden die seizoensgebonden zijn (bijv. boven de Natura2000 gebieden) maar ook zo geavanceerd dat de planning voor een operatie over 2 weken al mogelijk is.
- Informatie over de vliegcondities in de zone en uitleg van de regels moet terug te vinden zijn via de kaart. Een eenvoudige versie is mogelijk, Deze versie geeft aan of wel of niet gevlogen mag worden. Zo moet het duidelijk zijn voor welke categorie de zone van toepassing is.
- De mogelijkheid van een gelaagde kaart en de kaart in de vorm van een app.

Nederland neemt de vliegzones op in de GoDrone app. Het is goed denkbaar dat de lay-out van de vliegzonekaart verandert in de toekomst. Er is afgesproken dat er één uniforme kaart voor heel Europa komt. De technische eisen van die kaart zijn nog niet bekend. De huidige kaart in de GoDrone app voldoet dan ook nog niet aan die technische eisen. Voor de ligging van de vliegzones zelf heeft dit geen gevolgen. Deze worden op nationaal niveau vastgesteld.

Als de kaart (nog) geen evenementen aangeeft blijft het Europese verbod gelden, dat er niet boven mensenmenigtes gevlogen mag worden in de open categorie. Hiervoor is het instellen van een zone boven een evenement niet strikt noodzakelijk.

3. Testen en experimenteren

De Europese regelgeving biedt de mogelijkheid om vliegzones in te stellen voor testen en experimenten met drones. In deze vliegzones zal in veel gevallen van de Europese regels worden afgeweken. Deze vliegzones zullen terug te vinden zijn op de kaart. Deze zones gelden alleen voor drones. Voor het al dan niet toelaten van ander luchtverkeer in bepaalde gebieden moeten aanvullende maatregelen worden genomen. Bij het creëren van corridors tussen verschillende testlocaties moet rekening gehouden worden met ander luchtverkeer. Dit zou in de toekomst mogelijk kunnen zijn. Op korte termijn is dit vrij lastig te realiseren.

4. Vliegen in de CTR

Veel luchthavens kennen een CTR: een stuk luchtruim rondom de luchthaven dat gecontroleerd wordt door de luchtverkeersleiding (LVNL). In overleg met LVNL zal worden onderzocht of het haalbaar is om in delen van de CTR het vliegen met drones voor de open en/of alleen de specifieke categorie mogelijk te maken. Gebieden waar nu al hoge obstakels staan, zoals windmolens, lenen zich daar mogelijk goed voor, omdat drones zich makkelijk om die obstakels heen kunnen manoeuvreren. De

bemande luchtvaart kan dit veel moeilijker en daarom vormen deze obstakels indirect een fysieke afscheiding tussen bemande en onbemande luchtvaart. 'Binnen de hekken' van de CTR en in de nabijheid daarvan zal een no-fly zone blijven liggen.

5. Suggesties in relatie tot ander luchtverkeer

De wens voor minder restricties in de militaire laagvlieggebieden wordt al besproken met het ministerie van Defensie. Verder worden aanbevelingen gedaan ten aanzien van de veiligheid in het luchtruim. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor andere luchtruimgebruikers, met name uit de general aviation, ook wel bekend als kleine luchtvaart. De general aviation is al jarenlang aanwezig in het luchtruim, dus er moet goed worden gekeken waar en hoe drones veilig in het lagere luchtruim kunnen opereren.

6. Landbouw

De landbouwsector is door verschillende deelnemers benoemd als belanghebbende om rekening mee te houden bij het instellen van zones. Drones kunnen zeker van meerwaarde zijn binnen de landbouw. Landbouwgebieden kennen vaak op de grond minder obstakels voor drones dan andere gebieden., Omdat bepaalde landbouwgebieden momenteel nog beperkingen vanuit het luchtruim ondervinden, zal IenW kijken in welke mate ook het luchtruim in deze gebieden makkelijker toegankelijk kan worden gemaakt voor de inzet van drones.

7. Privacy & Duurzaamheid/Milieu

Privacy en duurzaamheid/milieu zijn beide criteria op basis waarvan de EU voorschrijft dat een zone kan worden gecreëerd. Geluidsoverlast en behoefte aan rust, stilte en privacy worden als input meegegeven. Deelnemers geven mee dat privacy ook een gevoelskwestie is en door eenieder anders wordt ervaren. Zij geven mee dat op basis daarvan geen verboden zouden mogen worden ingesteld. Deze input geeft aan dat we in dergelijke gevallen een nauwkeurige afweging moeten maken alvorens een dergelijke zone in te stellen.

8. Relatie en rol andere overheden

Gewezen wordt op tijdige samenwerking met andere departementen en bestuurslagen. De lokale overheden zijn beter in staat om lokale problematiek op te lossen dan de nationale autoriteiten. IenW betreft de lokale overheid in het proces. Zorg wordt geuit over de zeggenschap over het luchtruim en of die nu ook bij lagere overheden komt te liggen. De minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie zijn verantwoordelijk voor de zonerings, maar het is zeker de bedoeling om lokale overheden te betrekken in het proces. Over bijvoorbeeld de wens om duidelijkheid te geven over hetgeen in de natuur2000 gebieden mag, zullen we gesprekken voeren met de provincies.

9. Handhaving

Voor de dronessector staat veiligheid voorop en wordt aangegeven dat de

handhaafbaarheid van de vluchten in de vliegzones goed moet worden geregeld. Er bestaan zorgen om illegale drones, niet geregistreerde operators, import van drones zonder CE-markering etc. De nationale politie is verantwoordelijk voor de handhaving van de vliegzones. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt vooraf toezicht op de specifieke categorie door middel van het verlenen van vergunningen. Bij het inrichten van de zones wordt gekeken naar de handhaafbaarheid daarvan.

10. Communicatie

Er zijn vele suggesties met betrekking tot communicatie gedaan en het belang van goede en tijdige communicatie is meermaals benoemd. IenW onderstreept dat belang. Voor de communicatie over de gehele EU-regelgeving en de onderdelen daarvan is daarom een apart communicatietraject ingericht.

11. Input in relatie tot dit participatietraject

Naast complimenten voor het opzetten van een participatietraject wordt aangeraden nauw samen te werken met de bemande luchtvaart. De bemande luchtvaart wordt zeker meegenomen. Ook wordt aangeraden met de branchevereniging voor de industriegebieden af te stemmen. IenW gaat uitzoeken hoe de vertegenwoordiging van de industriegebieden beter meegenomen kan worden in het proces.

12.Relatie met andere IenW trajecten

Meerdere deelnemers hebben gewezen op andere IenW trajecten waar rekening mee moet worden gehouden. Intern is de verbinding gezocht met trajecten als de Luchtvaartnota, Luchtruimherziening en de Integrale Aanpak Lagere Luchtruim.

Welke punten worden niet meegenomen in het vervolg?

Een aantal ingebrachte aandachtspunten is erg relevant voor het drones beleid in het algemeen, maar komt niet geheel tot zijn recht binnen de zonering. Bij de zonering draait het om het instellen van vliegzones voor drones. Veel ingebrachte punten gaan in op de bredere regelgeving. Deze punten zijn zeker van waarde en verdienen daarom wel een plek in dit document en zijn uitgezet bij de verantwoordelijke ambtenaren binnen IenW. De punten zullen verder geen rol spelen binnen de zonering.

1. Algemene suggesties en opmerkingen op de zonering

Voorstellen om drones toe te staan in bepaalde vliegzones op voorwaarde dat zij aan extra technische eisen voldoen is vooralsnog niet haalbaar. Dit is voor nu nog te gecompliceerd om in regelgeving op te nemen en om te handhaven. Mogelijk dat dergelijke ontwikkelingen in de toekomst wel mogelijk worden.

De zorg om maatschappelijk noodzakelijke vluchten voorrang te verlenen boven ander drone verkeer kan niet via zonering geregeld worden. Binnen de zonering is het op basis van de Europese regelgeving niet mogelijk om verschillende typen drones verschillende rechten en plichten te geven. Eventueel kan vanuit de toekomstige U-Space infrastructuur (het digitale "wegennetwerk" voor onbemande luchtvaarttuigen) iets geregeld worden op dit vlak, maar dit is nog niet zeker. De U-Space bevindt zich op Europees niveau

grotendeels nog in de onderzoeksfase (zie ook kopje 6 van dit hoofdstuk).

2. Zone kaart

De zoneringskaart geeft aan waar vliegzones met afwijkende regels zijn. De kaart zal geen informatie geven over andere drone operaties of operators. Deze input voor de kaart valt buiten het participatieproces voor zonering.

3. Suggesties in relatie tot ander luchtverkeer

Het afschaffen van het duale zeggenschap over het luchtruim en herinrichten van Helihavens valt buiten dit proces. Het gaat daarbij over verantwoordelijkheden die op nationaal niveau zijn vastgelegd voor de gehele luchtvaart. Wel is dit een aandachtspunt om intern binnen IenW terug te koppelen.

4. Privacy & Duurzaamheid/Milieu

Deelnemers maken zich zorgen over het stralingsgevaar van drones. Hoewel stralingsgevaar ook een vorm van overlast is en zeker niet over het hoofd gezien moet worden, speelt het vooralsnog geen rol bij het instellen van vliegzones voor drones. Als er meer bekend is over eventueel stralingsgevaar van drones, dan is dit eerder iets om (op Europees niveau) mee te nemen in de producteis voor drones die in de toekomst op de markt gebracht worden.

5. Handhaving

IenW kan de hoogte van boetes bij overtreding niet bepalen. Dit is geen verantwoordelijkheid van IenW. Deze

worden bepaald door de minister van Justitie en Veiligheid. IenW zal uiteraard wel het gesprek aangaan met de collega's van Justitie en Veiligheid hierover, omdat de dronese sector in zekere mate een belang heeft bij de hoogte van boetes. Echter is dit geen onderdeel van het participatieproces vliegzones voor drones.

6. U-Space/UTM

U-Space is een aantal keer teruggekomen in deze terugkoppeling. Participanten hebben veel opmerkingen gemaakt over U-Space. Het gaat bij U-Space om het creëren van nieuwe mogelijkheden binnen de infrastructuur in het luchtruim in de toekomst.

U-Space gaat zeer belangrijk worden voor een groot deel van de luchtvaartsector en bevindt zich momenteel op Europees niveau in de onderzoeksfase. Via de vaste overlegstructuren van de Europese Commissie levert IenW input op de voorstellen om een Europees regelgevend kader te realiseren.

7. Overige

Buiten dit participatieproces vallen tenslotte- verzoeken en suggesties ten aanzien van:

- regelgeving voor automatische drones
- de nieuwe opleidingen voor drone piloten
- de huidige ROC/ROC-light
- sense & avoid
- automatisch laden van een drone
- wedstrijden in de open lucht zonder regels

- CE certificering
- kabeldrones

Voor al deze punten geldt dat het belangrijke onderdelen zijn van het drones beleid. Het zijn echter punten waar maatwerk voor nodig is en die niet per definitie op te lossen of te benutten zijn door het instellen van een vliegzone voor drones. Uiteraard blijven deze punten op het netvlies staan en zal hier in de (nabije) toekomst naar gekeken worden.