



Terugkoppeling Drone participatie

Natura 2000, Vliegen boven steden, en Landbouw en industriegebieden

Inleiding

Dit document geeft een terugkoppeling op de participatiesessies Natura 2000, Vliegen boven steden en Landbouw en industriegebieden van oktober 2020. Allereerst wordt de achtergrond kort toegelicht gevolgd door een inhoudelijke bespiegeling. Hierin lichten we eerst de eerste set met zones toe, gevolgd door een korte terugkoppeling per participatiesessie. De input van verschillende participanten is hierin tegengesteld. Deze tegenstellingen zijn in een 'spanningen' lijst opgenomen. Tot slot is een tabel opgenomen met (samengevoegde) participant input met een duiding of dit meegenomen is in de zonering per 31 december 2020, misschien in een latere versie meegenomen wordt of niet meegenomen wordt.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Achtergrond	2
Toekomstige wijzigingen	2
Eerste versie zonering	2
Laagvliegroutes en –gebieden voor civiele en militaire luchtvaartuigen.....	3
Ongecontroleerde luchthavens en helihavens	3
Haven- en industriegebieden	3
Vitale infrastructuur en beveiligde gebieden	3
Natura 2000.....	4
Vliegen boven steden.....	4
Landbouw en industrie- en havengebieden.....	4
Veel spanningen in de participatieopbrengst.....	5
Participant ideeën en suggesties	7

Achtergrond

De gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945¹ en de uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947² zijn in beginsel voor alle lidstaten hetzelfde. Om nationaal invulling te kunnen geven aan verschillende karakteristieken van de lidstaten heeft de Europese Commissie zoneringsregels geïntroduceerd. Lidstaten kunnen op basis van veiligheids-, beveiligings-, privacy- of milieuaspecten zones afbakenen waar afwijkende regels gelden. Dit kan in drie vormen:

- Zones waar onbemande luchtvaartuigen verboden zijn;
- Zones waar aanvullende voorwaarden gelden;
- En zones waar minder strenge regels gelden.

Mede op basis van verschillende participatiesessies is input verkregen om tot eventuele zoneringsregels in Nederland te komen. Deze sessies zijn gehouden met betrokken overheidspartijen (bijv. voor de vitale infrastructuur), drone sectorpartijen, de lagere overheden en andere belanghebbenden, zoals beheerders van natuurgebieden, havens, industriegebieden en infrastructures (spoor- en elektriciteitsnetwerken). De uitkomsten van die sessies worden in de volgende sectie toegelicht waarbij een aantal aspecten meegenomen zijn in een eerste versie zoneringsregels per 31 december 2020.

Daarnaast zijn er een aantal wetten en regelingen die, ondanks de inwerkingtreding van de Europese verordeningen, niet veranderen en beperkingen blijven opleggen voor onbemande luchtvaartuigen. Hierbij moet onder andere

gedacht worden aan gebieden waar al het burgerluchtverkeer beperkt of verboden is, of waar beperkingen zijn opgelegd op basis van de Wet natuurbescherming (zoals in enkele Natura 2000-gebieden). Omdat deze gebieden, en de daaruit voortvloeiende beperkingen blijven bestaan, zijn deze niet opgenomen in de eerste set met zones. Omdat op het terrein verplicht wordt om de afgebakende zones in de software van het onbemande luchtvaartuig te laden is het wenselijk om in de toekomst ook dit soort gebieden in deze regeling op te nemen.

Toekomstige wijzigingen

De behoefte en mogelijkheden voor verfijning van de zones kunnen in de loop van de tijd veranderen. Hiervoor zal een wijzigingsproces worden opgezet. Een wijzigingsproces zal worden opgezet na publicatie van de regeling zoneringsregels voor onbemande luchtvaartuigen. Voor dit proces zal moeten worden bekeken welke partijen verzoeken kunnen indienen voor het wijzigingen of aanvragen van zones, op welke wijze deze verzoeken getoetst zullen worden, op welke gronden verzoeken kunnen worden ingediend en met welke frequentie dit kan worden gedaan.

Eerste versie zoneringsregels

De eerste versie zoneringsregels per 31 december 2020 bevat enkel zones waar strengere regels gelden. Er zijn geen algeheel verboden zones afgebakend, waardoor vluchten in de specifieke of gecertificeerde categorie mogelijk blijven. Ook is, vanwege het ontbreken van verplichte veiligheidsanalyses, geen zone(s) met minder strenge regels afgebakend.

¹ Gedelegeerde verordening (EU) nr. 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PbEU 2019, L 152).

² Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/947 van de Commissie van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen (PbEU 2019, L 152).

De afgebakende zones bevatten beperkingen dan wel verboden voor de open categorie in zones bij laagvliegroutes en –gebieden voor civiele en militaire luchtvaartuigen, enkele ongecontroleerde luchthavens en helihavens, specifieke havengebieden, bepaalde industriegebieden en gebieden vanuit vitale en beveiligingsoverwegingen. Dit betekent dat, na verkrijgen van de benodigde vluchtautorisaties, vluchten met onbemande luchtvaartuigen in deze zones in de specifieke categorie wel mogelijk zijn. De zones voor deze gebieden en de gemaakte overwegingen worden hieronder verder toegelicht.

Laagvliegroutes en –gebieden voor civiele en militaire luchtvaartuigen

In luchtruim waar laag mag worden gevlogen door civiele of militaire luchtvaartuigen worden zones afgebakend waarin het verboden is in de open categorie een vlucht uit te voeren hoger dan 30 meter. De A3 categorie wordt in deze zones voornamelijk volledig verboden.

Ongecontroleerde luchthavens en helihavens

In het luchtruim rondom een aantal ongecontroleerde luchthavens en helihavens worden zones ingesteld waarin onbemande luchtvaartuigen in de open categorie verboden zijn. Voor de ongecontroleerde luchthavens is het aantal zones beperkt tot het luchtruim rondom de luchthavens zoals gepubliceerd in het AIP (Aeronautical Information Publication), part 3, AD 2 Aerodromes. In lijn met het verbeteren van de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid is ervoor gekozen om voor vluchten binnen een afstand van 3 kilometer van deze ongecontroleerde luchthavens een verbod op te leggen voor het vliegen met onbemande

luchtvaartuigen. Voor de helihavens welke zijn opgenomen in deze regeling zijn vluchten met onbemande luchtvaartuigen binnen een afstand van 1200 meter verboden. Vanuit deze helihavens wordt een belangrijke maatschappelijke taken vervuld, zoals opsporings- en reddingstaken en medische vluchten, waarbij het snel kunnen landen en stijgen cruciaal is. Onbemande luchtvaartuigen die te dicht bij deze helihavens vliegen kunnen deze vluchten vertragen.

Haven- en industriegebieden

In het luchtruim rondom een aantal haven- en industriegebieden worden zones ingesteld waarin vluchten met onbemande luchtvaartuigen in de open categorie verboden zijn. In de Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen zijn vluchten met onbemande luchtvaartuigen boven haven- en industriegebieden niet toegestaan. In de praktijk wordt dit als lastig handhaafbaar ervaren en ontnemt dit verbod de mogelijkheid om laagdrempelig vluchten in deze gebieden uit te voeren, die ook voor de bedrijfsvoering van deze gebieden benut kan worden. Er zijn echter ook overwegingen om in bepaalde gevallen vluchten in de Open categorie te verbieden. Daarom is besloten om in eerste instantie zones in te stellen rondom de grote zeehavens en bedrijven met risico's op zware ongevallen.

Vitale infrastructuur en beveiligde gebieden

In overleg met een aantal overheidspartijen is gekozen om in het luchtruim rondom vitale infrastructuur en beveiligde gebieden zones af te bakenen waarin vluchten met onbemande luchtvaartuigen in de open

categorie verboden zijn. Ondanks dat er in de Regeling onbemande luchtvaartuigen een verbod voor vluchten in de open categorie is opgenomen bij vitale infrastructuur, wordt het publiceren van dergelijke gebieden in de vorm van zones toch wenselijk geacht. De belangrijkste reden hiervoor is dat deze zones eenvoudiger kunnen worden gevisualiseerd op een kaart. Ook kunnen deze zones hierdoor op termijn worden opgenomen in de software van het onbemande luchtvaartuig. Daarnaast zijn er gebieden die vanuit een wettelijk kader beveiligd worden. Op basis van participatie met overheidsinstanties zijn hiervoor een aantal gebieden aangedragen en opgenomen in deze regeling.

Natura 2000

Zowel het nut van drone vluchten als de mogelijk versturende effecten worden door de participanten gedeeld. Het algemene pleidooi hierin is geen totaalverbod. Als er zones moeten komen, dan liever gebonden aan tijden, soorten, etc. waarbij gekeken wordt naar de specifieke (mogelijk toestel gebonden) hinder gekoppeld aan wat je wil beschermen. Hiervoor wordt onder andere zonering in hoogtebanden voorgesteld. Ook is aangegeven het drone gebruik in een bredere context te zetten. Er kunnen immers situaties zijn waarbij een voetganger meer verstoring geeft dan een drone. Verder worden in dit kader verschillende studies benoemd. Na de participatiesessie heeft Rijkswaterstaat een brochure uitgegeven: "Drones en Natura 2000, samen lossen wij dit op" met daarin onder andere een beslisboom in hoeverre een drone vlucht mogelijk zou kunnen zijn.

Aangezien de huidige basis voor (de wet natuurbescherming) niet wijzigt met de inwerkingtreding van de Europese verordening is dit niet aangemerkt als essentiële zone voor de

eerste set. De nadrukkelijke behoefte om hier een eenduidige en afgewogen benadering voor te hebben is onderkend en wordt meegenomen in het wijzigingsproces.

Vliegen boven steden

Er worden legio voordelen gezien bij vliegen boven steden waarbij privacy, (geluid)overlast en veiligheid genoemd worden als pijlers onder de benodigde maatschappelijke acceptatie. Over de wijze waarop dit geborgd kan worden wordt verschillend gedacht. Wel is er een duidelijke behoefte aan begrijpelijke, uitlegbare en handhaafbare zones. In dit kader wordt aangegeven dat het nu niet bekend is bij welk loket iemand moet zijn bij overlast. Ook is er onder de participanten twijfel of gemeenten in voldoende mate bekend zijn met de wijzigingen (vervallen van verbod om boven aaneengesloten bebouwing te vliegen).

Op dit moment zijn er, naast helihavens bij ziekenhuizen en vitale/beveiligde objecten, geen zones vanuit stedelijke overwegingen opgenomen. Wel is er op het punt van de bekendheid met de wijzigingen (vervallen van verbod om boven aaneengesloten bebouwing te vliegen) contact gelegd met de VNG en een aantal provincies. Afsproken is dat lenW hen op korte termijn goed informeert over de regelgeving voor drones, zodat zij bij eventuele toekomstige wijzigingen in de zonering beter betrokken kunnen worden.

Landbouw en industrie- en havengebieden

Deze sessie richtte zich op de impact van luchtruimbepalingen (CTR gebieden) boven landbouwgronden en een specificatie van industrie en havengebieden. Allereerst ten aanzien van de (CTR) luchtruimbepalingen. De behoefte om de CTR gebieden te verfijnen om

drone vluchten in een buitenring en/of tot een beperkte hoogte toe te staan is ook in een eerdere participatie (januari 2020) naar voren gekomen. Hier wordt momenteel aan gewerkt, maar is gekoppeld aan verschillende (internationale) regelingen waardoor dit niet op korte termijn mogelijk gemaakt kan worden. Daarom blijft een verbod voor vluchten in de open categorie binnen een CTR momenteel bestaan. Dit verbod is opgenomen in de regeling onbemande luchtvaartuigen en is daarom niet opgenomen in de eerste set met zones. Wel is het de intentie om deze op termijn (al dan niet met de gewenste verfijning) over te brengen naar de regeling zonering.

In analogie met het verbod binnen CTR gebieden wordt ook aangegeven dat er verschillende ongecontroleerde luchthavens zijn die, in enkele gevallen, vergelijkbaar of drukker zijn dan CTR gebieden. Hiervoor wordt aangegeven dat het wenselijk is om voor die luchthavens in ieder geval het circuitgebied op te nemen in een zone. Vanwege beperkingen in de beschikbare dataset met circuitgebieden is uit praktische overwegingen de huidige beperking van 3km rondom een ongecontroleerde luchthaven overgenomen als zone. Dit is dan wel beperkt tot de luchthavens zoals gepubliceerd in het AIP (Aeronautical Information Publication), part 3, AD 2 Aerodromes. Voor andere luchthavens en luchtvaartterreinen geldt eveneens dat op basis van de verordening voldoende afstand tot ander luchtverkeer behouden moet blijven. Hiervoor wordt aanbevolen om waarschuwingsgebieden op te nemen (in plaats van beperkende zones).

Ten aanzien van industrie en havengebieden wordt aangegeven laagdrempelig gebruik van drones ook in die gebieden veel voordelen kan hebben en dat er vanuit de Europese veiligheidsanalyse geen beperkingen voor opgenomen zijn. Ook is aangegeven dat er

behoefte bestaat om in de open categorie boven havengebieden te mogen vliegen, waar er een laag risico is. In de sessie wordt door enkele participanten aangegeven dat er locaties zijn waar activiteiten worden uitgevoerd die risicovol zijn en waarbij die bedrijven moeten aantonen dat zij deze risico's beheersen. Hiervoor is het nodig om te weten wat er zich in de omgeving afspeelt. Ten aanzien van industrie en havengebieden worden daarom zones afgebakend bij de vijf nationale zeehavens (in 13 deelgebieden) en bij bedrijven die vallen onder het besluit risico zware ongevallen 2018 (zoals gepubliceerd op brzoplus.nl).

Veel spanningen in de participatieopbrengst

In de participatiesessies zijn verschillende tegengestelde argumenten aangedragen. Deze zijn hieronder samengevat weergegeven:

- Belangen dronevlieger vs belangen van mensen die iets willen beschermen (natuur, veiligheid, privacy)
- Eenduidig (geen lappendeken) en helder vs maatwerk
- Voor landbouw juist een zone van 0-60 meter wenselijk is voor landbouwinspecties vs Natura 0 – 60 weer niet wenselijk is omdat er dan meer verstoring voor de natuur is
- CTR gebieden altijd enkel en alleen voor specifiek vs het belang om vliegen in de CTR ook in de open categorie toe te staan. Dan kunnen telers zelf aan de slag. Biedt uiteindelijk weer meer ruimte voor innovatie.
- Kans op luchtverkeer in lagere luchtruim 0-30 meter nihil vs drone mag max. tot 120 meter gaan. PPL luchtvaart mag max zakken tot 30 meter. Politieheli en SAR heli zijn uitzonderingen. Daar ligt dus wel een risico. Je kunt dit niet zomaar vrijgeven, want onder 120 meter vliegt ook ander luchtverkeer:

luchtballonnen, ultralights, defensie en deze heli's.

- Er is behoefte om boven spoor te vliegen vs het is riskant om boven spoor te vliegen: safety, invloed van drones op het primaire proces en omgekeerd (EMC), maar ook security (locaties van gevaarlijke stoffen, etc.)
- Helemaal geen toepassingen voor open categorie in havengebied. Zit alleen maar in de weg (en beter voor veiligheid en handhaafbaarheid) vs nee niet verbieden, het is prachtig om opnames te maken. Boven havens en schepen (marketing en pr) en in een haven en bij industrie.
- Steeds meer recreatie in natuurgebieden. Bezoekers zitten er niet op te wachten om door drones gefilmd te worden vs privacy van anderen mag geen rol spelen - het is publiek gebied
- Bij Natura2000 zien participanten geen verschil tussen open en specific (Damherten en vogels zien geen verschil tussen open en specific) vs participanten die wel het verschil zien tussen open en specific.
- Boven/in de buurt van bebouwing of in steden weren van open categorie vs daarmee sluit je de 'kleine' professionele toepassingen weer uit (de dakdekker, loodgieter, etc.)
- Leg contact met burgemeesters en veiligheidsregio's zij kennen hun gebied het beste en weten waar het meer en minder geschikt is (lokaal regelen) vs regel het centraal anders ontstaat er willekeur en onnodige verboden, een lappendeken en is het niet te handhaven. Daartussen: deels decentraal deels centraal
- Duidelijkheid vs dynamische zones

Participant ideeën en suggesties

Participant ideeën en suggesties:	Wordt meegenomen in de zonering van 31 december (en zo ja, waar en hoe)	Wordt misschien meegenomen (moet nog verder worden onderzocht)	Wordt niet meegenomen (en uitleg daarbij waarom niet)
CTR			
Meer mogelijk maken binnen CTR, zoals in buitenring van de CTR		De wens is bekend en wordt aan gewerkt om verfijnder met CTR gebieden om te gaan. Dit is op korte termijn niet realiseerbaar. Ditzelfde geldt voor een 3km grens bij ongecontroleerde luchthavens.	
Meer mogelijk maken binnen CTR, zoals in de onderste luchtlag, dit voor toepassingen met drones in de landbouw, e.d.			
Drones worden ook binnen CTR gebied gebruikt voor toezicht, inspecties, e.d.			
Suggesties diameter CTR 3km: <ul style="list-style-type: none"> • houd rekening met niet alleen ronde gebieden, • 3 km is best werkbaar, maar daar zou je verschillende eisen aan de drone operators kunnen stellen. • Andere criteria voor open dan specifiek. • Zonering analoog aan de landingsbaan en het circuit biedt veel meer ruimte, 500m? 			
Low fly zone			
Creëer low-fly zones voordat besloten wordt tot een no-fly zone over te gaan	Low-fly zones zijn toegepast onder laagvlieggebieden voor bemande luchtvaart		
Dynamische zonering			
Dynamische zonering (bijv. tijdens broedseizoen in Natura2000, evenementen in de stad, verkeersongeval) is altijd beter dan een totaal verbod.		Vanwege de publicatie van de zones in een ministeriële regeling, die gebonden is aan vaste wijzigingsmomenten, is het nu niet mogelijk om te kunnen omgaan met dynamische zones. In het wijzigingsproces wordt meegenomen of dynamische zones mogelijk gemaakt kunnen worden	
In luchtruimherziening van IenW wordt volledig uitgegaan van dynamische gebieden, zou raar zijn als zones niet dynamisch zijn.			
Experimenteerruimte			
Bied ruimte aan innovatie en evalueer dit i.p.v. op voorhand verbieden.		Dit valt onder het (luchtvaartbrede) test- en experimenteerkader. Het is mogelijk dat dit op termijn resulteert in zones	
Hou aandacht voor experimentele zones voor drones. Dit is urgent, want we staan volledig stil op het gebied van testen en experimenteren met innovatieve technologie en toepassing.			

Fijn als er een testzone komt centraal in Nederland, niet alleen aan de randen van Nederland			Het is aan marktpartijen om testlocaties aan te vragen
Relatie met ander luchtverkeer			
Goed vastleggen hoe je conflicten met ander luchtverkeer kunt voorkomen. Genoemde technieken zijn U-space & See & avoid vervangen door detect & avoid.		Op termijn is het de verwachting dat zoneringsondergebracht wordt in het gehele U-space /UTM systeem	
Industrie en havengebieden			
Beperken open categorie vanwege aanwezigheid van ISPS- bedrijven (Havenbeveiligingswet), BRZO- bedrijven (Besluit Risico's Zware Ongevallen)	Is opgenomen in de regeling zonerings onbemande luchtvaartuigen		
De open categorie boven industrie mag alleen met toestemming van de eigenaar, beheerder of havenmeester van de installaties.			De eigenaar / beheerder heeft geen zeggenschap over het luchtruim. Wel dienen de risico's in de specifieke categorie in samenwerking met de beheerder van kritische infrastructuur te zijn vastgesteld
Als je clusters binnen haven en industriegebieden gaat maken, dan wordt het een lappendeken.		Tegengestelde input. Vooral nog is het aantal afgebakende gebieden beperkt. In de toekomst is uitbreiding dan wel verfijning hierop mogelijk	
Geef de hobbyist de ruimte, recreatie met drones mag ook meetellen.			
Landbouw			
Drones zijn nodig voor innovatie in de landbouw, de drempel voor boeren wordt te hoog als dit alleen in specifiek mogelijk is. Risico is namelijk laag, aangezien er laag wordt gevlogen, windmolens zijn hoger. Innovatie in de landbouw is ook een maatschappelijk belang. Veel landbouwgebieden vallen in CTR gebied, bijvoorbeeld Flevoland.		Aspect is behandeld onder CTR input	
Natura2000			
Geef de hobbyist de ruimte, recreatie met drones mag ook meetellen. Er moet ruimte zijn, maar onder strikte voorwaarden. Dronegebruik kan verstorend werken. Op basis van "gevoel" kun je niet zeggen of drones wel/niet verstoren. Je hebt evidenced based data nodig. Voordeel		Aangezien de huidige basis (de wet natuurbescherming) niet wijzigt met de inwerkingtreding van de Europese verordening is dit niet	De Europese verordening kent geen onderscheid tussen recreatief en beroepsmatig.

is dat je er niet te voet in hoeft (dus minder verstoring). Te voet verstoort je ook.		aangemerkt als essentiële zone voor de eerste set. De nadrukkelijke behoefte om hier een eenduidige en afgewogen benadering voor te hebben is onderkend en wordt meegenomen in het wijzigingsproces	
Voorkomen verstoring in kwetsbare perioden van het jaar.			
Als natuurgebieden zijn ingericht en aangewezen als rustgebieden waar recreanten niet mogen komen zou je ook drone gebruik moeten verbieden. In elk geval de recreatieve vorm. Voor beroepsmatig gebruik moet altijd ruimte zijn.			De Europese verordening kent geen onderscheid tussen recreatief en beroepsmatig.
Veel verschillende beheerders van Natura2000 gebieden in Nederland, voor dronevliegers niet helder of gemakkelijk op te zoeken of zij daar kunnen vliegen als dit alleen vastgelegd wordt in beheerplannen. Bovendien is er geen eenduidig beleid. In sommige beheerplannen is een expliciet droneverbod opgenomen, maar in de meeste provincies is dat niet zo. Informatie moet gemakkelijk te raadplegen zijn in een app/gis viewer. Ook luchtruimgebruikers van buiten Nederland moeten dit weten, zij gebruiken de normale luchtvaart kanalen zoals AIS van LvNL en de ICAO VFR luchtvaartkaart.			Aspect gaat verder dan luchtvaart-beleid
Er worden suggesties gedaan om een landelijke lijn te krijgen voor het vliegen met drones in Natura2000 gebieden. IPO zou hier een rol in kunnen spelen. Luchtruim beperkingen nationaal regelen. Provincies kunnen in de verordening regels stellen die afstemmen op de landelijke lijn. Landelijk luchtruim boven N2000 openstellen tussen 60 m en 100 meter. In de verordening verbieden om te vliegen tussen grond en 60 meter (dan vanuit verstoring aanvliegen).			Provincies zullen eigen beleidsvrijheid houden voor lokaal maatwerk
In plaats van via zonering kunnen we gewenst/verantwoord gedrag ook afdwingen via gedragscode, zeker als natuurbeheerders daar ook achter staan en op kunnen handhaven. Een losse maar breed gedragen gedragscode incl. broedseizoen kan alternatief zijn voor zonering van N2000 gebieden. De aanzet daarvoor is al klaar (initiatief van Dronewatch en Knvvl).			Indien er een gedragscode komt kan het wenselijk zijn om de gebieden waar die van toepassing is kenbaar te maken en af te bakenen als een zone met aanvullende voorwaarden (de gedragscode), tenzij code voor heel NL is.
Met DCMR hebben we een eigen signaleringskaart gemaakt waarbij we zoveel mogelijk natuurinfo op de kaart hebben gezet. Dat betreft beschikbare info waarbij afgewogen keuzen zijn gemaakt om zaken te bundelen omdat anders een confetti- deken ontstaat. Denk aan weidevogelleefgebieden,			

ganzenconcentraties Daaromheen hebben we buffers gelegd welke ook variabel zijn in tijd. Afhankelijk van de periode van de activiteit krijg je dan steeds een nieuwe kaart.			
Er zitten voor- en nadelen aan seizoensgebonden beperkingen (denk bijvoorbeeld aan dat broedseizoen ieder jaar anders is, broedplaatsen op andere plekken kunnen zijn -> tijd en ruimte), ook moet er ruimte zijn voor uitzonderingen. Soms is het nodig ook in bepaalde seizoenen toch bepaalde vluchten met drones te laten plaatsvinden.			
Ga uit van wat beschermd moet worden en bepaal daarop de regels in plaats van algemene beperkingen.			
Over het punt vluchten toestaan na overleg met de beheerder van gebieden geven participanten aan dat de kans bestaat op willekeur, dat standaard verbod gemakkelijker is dan per keer opnieuw een afweging maken, drempel wordt hoog als je eerst moet overleggen			
Er is geen wettelijke basis om dronegebruik in Natura2000 gebieden te verbieden.			Wettelijke basis ligt buiten de wet luchtvaart
Specifieke aandachtspunten voor natuurgebieden die geen Natura2000 gebieden zijn			
Geen onderscheid maken, fauna kent die grenzen ook niet. Zeker niet zo relevant. Zie de ganzenconcentratiegebieden, weidevogelleefgebieden, ganzenfoerageergebieden, hoogwatervluchtplaatsen etc.		Overweging wordt meegenomen in het wijzigingsproces	
Handhaafbaarheid, controleerbaarheid, helderheid			
Handhaafbaarheid verbetert enorm met het weren van open categorie in vastomlijnd gebied	De eerste set met zones bevat enkel vastomlijnde gebieden		
Denk vooral aan controleerbaarheid en helderheid van regels	De eerste set met zones is onderverdeeld in een beperkt aantal soorten gebieden wat de helderheid ten goede moet komen	Er wordt op een later moment gekeken of verschil tussen vluchten in de open en specifieke categorie voor buitenstaanders inzichtelijk gemaakt kan worden	
Voor iedereen moeten de zones helder zijn, voor burgers, consumenten, beroepsmatige vliegers, etc.			
Graag niet nog meer beperkingen. Als je hieraan begint dan is straks het hek van de dam, gaat iedere burgemeester, landeigenaar zijn eigen luchtruim beheren.	Zones worden afgebakend door de minister IenW en staatsecretaris van Defensie	Om dit te stroomlijnen wordt een wijzigingsproces opgesteld	

Zones zonder open categorie zijn makkelijker te handhaven, bijvoorbeeld in de haven en bij industriegebieden	Zones zijn vooralsnog enkel gericht op de open categorie		
Zorg voor goede informatieverstrekking van burgers tot handhavers			Opmerking is breder dan alleen zonering
Ingebrachte ideeën voor 3D zonering			
3D zonering is ook voor havens mogelijk van toepassing. Denk hierbij ook aan zeeschepen die (dynamische) hoogte aanbrengen in het gebied		Verfijning (zoals 3D gebieden en dynamische objecten) kunnen mogelijk in een later stadium doorgevoerd worden	
Mogelijke 3D oplossing uit sessie landbouw en industriegebieden: <ul style="list-style-type: none"> • Object hoogte • Kaart 3D zonering 			
Mogelijke oplossing uit sessie Natura 2000: Kaart op 3D niveau. <ul style="list-style-type: none"> • 0-60 meter verbod • tussen 60-100 meter open + bepaalde stukken helemaal niet vliegen. • (Op lage hoogte is de verstoring inderdaad groter. Formuleer bij een minimale hoogte wel dat er opgestegen/gedaald moet kunnen worden). aanvulling: minimum hoogte voor specifieke toestellen			
Privacy			
Ik zie niet zo heel veel verschil tussen mobiele telefoons met een camera en een drone met een camera.		De AVG wetgeving blijft hierop van kracht. De Europese verordening biedt de mogelijkheid om uit privacy overwegingen zones af te bakenen. Dit is voor de eerste set met zones niet toegepast maar is naar de toekomst niet uit te sluiten	
Privacy is een maatschappelijk probleem. Er hangen meer camera's in NL dan er ooit drones zullen vliegen.			
Dronekaart			
De huidige dronekaart is niet goed.			Opmerking valt buiten de scope van het vaststellen van zones
Het wordt tijd voor LAANC in Europa. Eén duidelijke website van het rijk waar alles opstaat.			
Kennisniveau dronebestuurder			
Van dronebestuurders in de specific categorie ga je er vanuit dat zij goed geïnformeerd zijn, opleiding hebben gevolgd en op de hoogte zijn van de lucht gebonden risico's, voor specific daardoor meer mogelijk dan voor open categorie	Mede daarom zijn zones inderdaad vooralsnog enkel gekoppeld aan de open categorie		
Hobby en recreatief gebruik drones			
In alle sessies kwam dit aan de orde. Geef de hobbyist ruimte, recreatief met drones mag ook meetellen			De Europese verordening kent geen onderscheid

			tussen recreatief en beroepsmatig.
Vliegen boven steden			
Voor geluid zou je ook scooters in de stad kunnen verbieden of vrachtwagens kunnen weren i.v.m. veiligheid			Valt buiten de reikwijdte van zonering
Huidige regelgeving voor privacy en veiligheid is prima in staat om dronegebruik boven steden in goede banen te leiden.		De AVG wetgeving blijft hierop van kracht. De Europese verordening biedt de mogelijkheid om uit privacy overwegingen zones af te bakenen. Dit is voor de eerste set met zones niet toegepast maar is naar de toekomst niet uit te sluiten	
Kies voor zachte gedragsregels ipv harde zonering (code of conduct)		In het wijzigingsproces kan gekeken worden of dit voor nieuwe zones mogelijk is. Waarbij rekening gehouden moet worden dat gedragsregels niet te handhaven zijn op de wijze die gewenst lijkt uit de participatie	
Hulpinstanties ed moeten natuurlijk wel een tijdelijke Nofly- zone rondom een ongeluk in kunnen stellen.		De mogelijkheid voor dynamische zones wordt in het wijzigingsproces bekeken. In ieder geval stelt de EU verordening dat niet dichtbij of in gebieden gevlogen mag worden waar noodhulpdiensten actief zijn (UAS.OPEN.060)	
Niet opstijgen vliegen, landen in nabijheid van helihavens.	Overgenomen voor helihavens met grote maatschappelijke betekenis		
Voor burgers moet het herkenbaar zijn of gemakkelijk te vinden zijn wie de bestuurder van een drone is. "Er mag niet zomaar boven tuinen gevlogen worden".			Valt buiten de scope van zonering. Daarnaast het is de vraag of dit vanuit AVG oogpunt mogelijk is
Met al deze zones wordt het wel erg onoverzichtelijk en een lappendeken vs Maatwerk per gebied zal nodig zijn. Zie bijv.	Zones worden terughoudend		

CTR Rotterdam waar je LVNL, Gemeente R'dam en Port of Rotterdam hebt.	afgebakend waarbij verfijning mogelijk blijft		
Onderzoeken			
Onderzoek naar wat de mogelijke verstoring is per type drone, per (vogel)soort en per seizoen (broedseizoen, trekseizoen) is wat er nu binnen Wij & Wadvogels wordt uitgevoerd --> eindproduct is database en aanbeveling voor vergunningverleners en handhavers		Samengevatte vorm uit RWS brochure "Drones en Natura 2000, samen lossen wij dit op" wordt meegenomen in wijzigingsproces	
Onderzoek bureau Waardenburg			
Meldpunt voor drone operaties			
Er moet een SORA worden opgesteld			Valt buiten de scope van zonering. Daarnaast het is de vraag of dit vanuit AVG oogpunt mogelijk is
Een centraal meldpunt voor drone operaties ipv alles bij iedere CTR weer zoeken			
Meldplicht en database waar je kan zien wie er momenteel waar vliegt, met naam en telefoonnummer			
Techniek & software			
Drones zo ontwikkelen die nog minder overlast geven			Valt buiten de scope van zonering en is aan drone fabrikanten
Al die zone regeltjes kunnen je als mens niet meer bij houden. Daarom is softwarematige ondersteuning nodig voor de piloot, maar zeker bij autonome drones. Automatisering is ook interessant voor tijdelijke zones.		Vooralsnog is het de bedoeling dat op een drones kaart duidelijk is te zien waar zones liggen en welke regels daar gelden. Zones moeten inderdaad in de toekomst (2023) in de drones geprogrammeerd zijn	
Voer UTM eerder in zodat maatschappelijk verantwoord vliegen mogelijk wordt en/of kijk naar de mogelijkheden van remote ID en U-space		Er wordt gewerkt aan U-space en de koppeling van zonering wordt daarin meegenomen	
Verantwoordelijkheden luchtruim			
We gaan straks met een aantal Europese gemeenten oproepen om meer grip van steden op hun eigen luchtruim. Niet vanuit verbieden/toestaan maar vanuit mogelijk maken en exploitatie.			Ter kennisgeving aangenomen
Houd rekening met de toekomst			
Zet zones niet vast, in de toekomst kan het mogelijk nodig zijn om boven bepaalde gebieden te vliegen	Daarom worden zones vastgelegd in een ministeriële regeling die relatief eenvoudig aanpasbaar is		