



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan Minister  
Van

**Datum**  
7 februari 2022

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2022/37403

**Opgesteld door**  
Bestuurskern

nota

Actieplan programma onbemande luchtvaart

**Beslistermijn**  
1 week

**Uiterlijk bij**  
18 februari 2022

**Bijlage(n)**  
5

### Aanleiding

Hierbij wordt u het Actieplan- Programma Onbemande Luchtvaart 2021-2023 voorgelegd. Met dit actieplan laat IenW zien stappen te zetten in de ontwikkeling van beleid en regelgeving, en samenwerking, om nieuwe technologische toepassingen van onbemande luchtvaart mogelijk te maken. U wordt verzocht akkoord te gaan met het aanbieden van het Actieplan met bijlagen aan de Tweede Kamer voordat u de Amsterdam Drone Week opent op d.d. 29 maart 2022.

### Geadviseerd besluit

Het Actieplan- Programma Onbemande Luchtvaart, inclusief bijlagen en deze nota aan te bieden aan de Tweede Kamer.

### Kernpunten

In de Luchtvaartnota staat dat IenW onbemande luchtvaartuigen de ruimte wil geven en vernieuwende technologie en diensten mogelijk wil maken. Dat moet wel veilig gebeuren. Met input vanuit de sector is bijgevoegd actieplan-programma onbemande luchtvaart opgesteld (bijlage 1). Door de onzekerheid over innovatieve ontwikkelingen, samenhang, en financiële mogelijkheden is de aanpak van het programma flexibel. In de ontwikkeling spelen Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen een belangrijke rol. Daarom heeft IenW het initiatief genomen om een verkenning uit te voeren naar een structurele samenwerking met diverse partijen om zodoende gezamenlijk richting te geven aan de ontwikkeling van drones in Nederland (bijlage 2). De verkenning heeft een vervolg gekregen in de kwartiermakersfase van een Dutch Drone Council (DDC). We verwachten in april een eerste bijeenkomst te houden.

De precieze impact van dronegebruik voor Nederland is nog onduidelijk. Daarom heeft IenW opdracht gegeven een verkennende studie uit te voeren naar de potentiële maatschappelijke/economische waarde van de Nederlandse dronemarkt en op basis van de Europese SESAR-studie een economische indicatie en cijfers voor de Nederlandse markt te geven (bijlage 3), en in deel B van deze studie adviezen te geven voor het vervolg van het actieplan (bijlage 4). Tevens is een verkenning afgerond naar de veiligheidsketen drones met als doel te leren van andere modaliteiten om de keten te verbeteren (specifiek leren van smart shipping, autonome (weg)voertuigen, en fietsen (incl. light electric vehicles).

## **Toelichting**

Sinds 31 december 2020 gelden Europese regels voor het vliegen met drones. Deze regels gelden in alle landen van de Europese Unie en voor alle dronevluchten (m.u.v. Defensie, enkele staatsoperaties (tot 1 juli 2022), vliegen binnenshuis of met een speelgoeddrone). De nieuwe Europese regels zijn gebaseerd op het risico van de vlucht met een specifiek toestel. Dat risico hangt onder andere af van het gewicht van de drone, het kennisniveau van de operator en de locatie waar gevlogen wordt. De komende jaren komen er stapsgewijs meer Europese regels. Een van de eerst volgende stappen is bedoeld om de veiligheid van dronevluchten te waarborgen en op een veilige integratie van drones in het luchtruim. U-space (de U staat voor 'unmanned'), is de naam van het Europese systeem dat (lucht)verkeersleiding en andere diensten gaat leveren aan alle luchtvaartuigen in het luchtruim. In eerste instantie regelt U-space vluchten onder de 150 meter. Hiervoor zijn in april 2021 de eerste Europese regels gepubliceerd. De lidstaten hebben tot 26 januari 2023 tijd om de initiële diensten operationeel uit te rollen en beschikbaar te stellen aan alle drone-operators en -piloten. Dit betreft de eerste fase van U-space. Rond 2030 is er een volledige set van Europese regels voor drones. De volledige doorontwikkeling van meer geavanceerde U-space services loopt tot na 2030.

### *Politieke context*

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat verzocht uw voorganger om te reageren op de brief van de branchevereniging Dutch RPAS Operators (DCRO) omdat te weinig invulling zou worden gegeven om de ontwikkeling van onbemande luchtvaartuigen verder mogelijk te maken. Daarnaast werd verzocht de communicatie met de sector te verbeteren. Dit actieplan laat zien welke stappen worden gezet en geeft aanknopingspunten voor activiteiten die in samenwerking met andere partijen kunnen plaatsvinden. Ook heeft IenW het initiatief genomen voor een structurele samenwerking in de vorm van een Dutch Drone Council (DDC) zodat gezamenlijk richting kan worden gegeven aan de ontwikkeling van drones in Nederland. Operationeel is er maandelijks een droneloket zodat er altijd een vast moment is voor contact.

Voorgaand aan het Eurovisiesongfestival 2021 zijn Tweede Kamervragen gesteld om het vliegen van drones boven Bonaire, Saba en Sint Eustatius (BES) mogelijk te maken (CDA, PvdA). De huidige luchtvaartregelgeving voor de BES staat het nu niet toe dat er met onbemande luchtvaartuigen kan worden gevlogen. In het besluit Luchtverkeer BES is bepaald dat de gezagvoerder zich aan boord van het luchtvaartuig bevindt. Er is op dit besluit geen mogelijkheid tot het verlenen van ontheffing. Daarom is het vliegen met een drone in het luchtruim niet toegestaan. Er zijn ook geen luchtverkeersregels. In 2022 wordt de wet in procedure gebracht om onbemande vluchten op de BES tot de staan. Parallel wordt gewerkt aan de AMvB en de ministeriële regelingen voor de luchtverkeersregels, zones, opleidingseisen, en registratie. In de beantwoording van de Tweede Kamer vragen is gezegd dat formele consultatie eind 2021 op de eilanden kon plaatsvinden. Door capaciteitsgebrek, corona, complexiteit, en doorlooptijd komt er een nieuwe planning. Het gehele traject duurt nog 1 tot - 1,5 jaar. We zoeken naar versnellingsmogelijkheden.

### **Datum**

7 februari 2022

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2022/37403

### **Uiterlijk bij**

18 februari 2022

### **Bijlage(n)**

5

### **Aan**

Minister

Onder de Europese regels is het mogelijk om op nationaal niveau zones in te stellen. Deze zones kunnen onbemande luchtvaartuigen geheel verbieden, gedeeltelijk beperken of juist de mogelijkheden ervoor verruimen op grond van veiligheid, beveiliging, privacy of milieu redenen. Er zijn diverse verzoeken voor wijzingen van de huidige zones (bijv. Omgevingsberaad Waddengebied, gemeente Den Haag, Haven Rotterdam, burgers etc.). Samen met deze, en andere stakeholders, wordt gewerkt aan een goed afwegingskader en wijzigingsproces. Samen met LVNL werken we aan de beleidswens om in de toekomst dynamische(re) zones te creëren. Voor de zomer kunt u een voorstel voor het wijzigingsproces tegemoet zien.

**Datum**

7 februari 2022

**Onze referentie**

IENW/BSK-2022/37403

**Uiterlijk bij**

18 februari 2022

**Bijlage(n)**

5

**Aan**

Minister

*Financieel Risico*

Het is nog zeer onzeker of de financiële claim voor onbemande luchtvaart wordt gehonoreerd. Het niet honoreren betekent herprioritering en bijstellen van de ambities. Daarnaast zoeken we ook naar andere mogelijkheden zoals een voorstel met sectorpartijen bij het groeifonds van EZK.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Actieplan programma onbemande luchtvaart	
2	Advies verkenning Dutch Drone Council	
3	Maatschappelijke effecten van drones -eindrapport	
4	Maatschappelijke effecten van drones -eindrapport deel B	
5	Onderzoek Veiligheidsketen Drones	