



GERECHTSDEURWAARDERS EN DRONES

*Een praktijkgericht juridisch onderzoek naar de
beroepsmatige inzet van drones door de
gerechtsdeurwaarder bij het beslag op
roerende zaken*

Annet Voets

's-Hertogenbosch, oktober 2017

Gerechtsdeurwaarders & Drones

Een praktijkgericht juridisch onderzoek naar de beroepsmatige inzet van drones door de gerechtsdeurwaarder bij het beslag op roerende zaken

Auteur:	Annet Voets
Studentnummer:	2049617
Afstudeerorganisatie:	Lectoraat Recht & Digitale Technologie en Lectoraat Digitalisering & Veiligheid
Eerste afstudeerdocent:	Mevrouw mr. dr. N. Lavrijssen
Tweede afstudeerdocent:	Mevrouw mr. M. Weitering
Afstudeermentor 1:	Mevrouw mr. dr. C. Cuijpers
Afstudeermentor 2:	Meneer mr. dr. B. Kokkeler
Afstudeerperiode:	mei 2017– oktober 2017
Opleiding:	HBO-Rechten
Onderwijsinstelling:	Juridische Hogeschool Avans-Fontys
Plaats van verschijning:	's-Hertogenbosch
Datum van verschijning:	Oktober 2017

Voorwoord

Voor u ligt een scriptie welke het resultaat is van een onderzoek naar de beroepsmatige inzet van drones door gerechtsdeurwaarders. Het onderzoek is geschreven voor het lectoraat Recht & Digitale Technologie en het lectoraat Digitalisering & Veiligheid tijdens de afstudeerperiode van mijn studie HBO-Rechten aan de Juridische Hogeschool Avans-Fontys. Dit was voor mij een uitdagend onderzoek, omdat ik nog niet bekend was met de wet- en regelgeving inzake de luchtvaart. Ik ben dan ook trots dat ik mijn studie afsluit met dit onderzoek, omdat ik de ‘puzzel’ heb weten op te lossen. Tijdens het schrijven van dit onderzoek is gebleken dat er een aantal wetswijzigingen met betrekking tot de luchtvaartwetgeving op de planning van het (oude) kabinet staan. Wetswijzigingen na 1 oktober zijn niet meegenomen in dit onderzoek. Ik wil bij deze graag de personen bedanken die een bijdrage hebben geleverd aan de totstandkoming van dit onderzoek. Mijn dank gaat uit naar Noortje Lavrijssen, die mij tijdens dit onderzoek uitstekend heeft weten te begeleiden. Dankzij haar enthousiasme en nuttige feedback heb ik een mooi onderzoek neer weten te zetten. Daarnaast wil ik Colette Cuijpers en Ben Kokkeler (de lectoren van bovengenoemde lectoraten) bedanken voor de feedback en hulp die zij mij boden tijdens het onderzoek. Tot slot wil ik graag Inge de Beus en Manon van Hal bedanken voor hun begeleiding tijdens het afstudeerproces.

Ik wens u veel leesplezier toe!

Annet Voets

's-Hertogenbosch, oktober 2017

Samenvatting

Het lectoraat Recht en Digitale Technologie en het lectoraat Digitalisering & Veiligheid houden zich bezig met onderwerpen die betrekking hebben op de ontwikkeling van de digitale wereld. Drones zijn een onderdeel van deze groeiende digitale wereld en worden daarom ook steeds vaker in de beroepsmatige sector ingezet. Afgelopen jaar verscheen er een artikel van Stefano Nocco: *'Gerechtsdeurwaarders en drones: het beslag op roerende zaken in een vogelvlucht'*. In dit artikel stelt Nocco dat de gerechtsdeurwaarder gemakkelijk (en naar zijn mening zonder problemen) een drone kan inzetten bij het beslag op roerende zaken. Dit vraagstuk wekt vragen op bij de lectoraten. Daarom staat in dit onderzoeksrapport de volgende onderzoeksvraag centraal:

“Welke informatie, gelet op boek 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de Wet Luchtvaart, de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen en de Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones, zou een brochure voor de deurwaardersbranche moeten bevatten die de gerechtsdeurwaarder kan gebruiken als hij drones wil gaan inzetten bij het leggen van beslag op roerende zaken?”.

Er is onderzoek gedaan naar de vraag of de gerechtsdeurwaarder een drone mag gebruiken bij het beslag op roerende zaken. Hierbij zijn de wettelijke vereisten omtrent het beslag op roerende zaken geanalyseerd en geïnterpreteerd. Daarnaast is in bovengenoemde wetten onderzocht welke vergunningen en documenten de gerechtsdeurwaarder nodig heeft indien hij beroepsmatig met een drone wil gaan vliegen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de reguliere drone (4 – 150 kilogram) en de micro- en minidrones (0 – 4 kilogram).

Uit de enquête die is gehouden onder diverse personen werkzaam in de deurwaardersbranche is gebleken dat de meerderheid van de ondervraagden in de toekomst gebruik wil gaan maken van drones bij het beslag op roerende zaken. Dit hangt wel af van diverse factoren, te denken valt aan wet- en regelgeving, kosten en ethische aspecten. De wet kent geen beperkingen om middels een drone beslag te leggen op roerende zaken. Omdat gerechtsdeurwaarders (nog) geen gebruik maken van drones, bestaat er nog geen jurisprudentie omtrent dit onderwerp. Het is van belang dat deze jurisprudentie wordt geformuleerd, zodat de interpretatie van de wet uiteindelijk de technologische ontwikkelingen anno 2017 kan bijhouden. De drone zou uitkomst kunnen bieden bij het raambeslag of bij het beslag op een vervoersmiddel.

Om beroepsmatig met een drone te mogen vliegen kan de gerechtsdeurwaarder kiezen tussen een ROC- of ROC Light-vergunning. De gerechtsdeurwaarder zal voordat hij de vergunningaanvraag in gaat een kosten-batenanalyse moeten maken. Indien de gerechtsdeurwaarder besluit om een drone te gebruiken bij het beslag op roerende zaken, wordt aanbevolen om een drone met een maximum gewicht van 25 kilogram aan te schaffen in verband met meer gunstige regels in toekomstige wet- en regelgeving. Daarnaast wordt aanbevolen om een drone aan te schaffen die een live-streamfunctie bevat en waar een scherpe camera op zit waarmee ingezoomd kan worden.

Voordat drones ingezet kunnen worden door de gerechtsdeurwaarder is het van belang dat er een onderzoek wordt verricht naar de privacyaspecten waar de gerechtsdeurwaarder zich aan zal moeten houden tijdens het leggen van beslag op roerende zaken. Tot slot verandert de wet- en regelgeving inzake de luchtvaart regelmatig omdat het een ontwikkeling is die steeds vaker wordt toegepast. Daarom is het van belang dat de gerechtsdeurwaarder de wet- en regelgeving inzake de luchtvaart in de gaten houdt zodat hij niet het risico loopt om beboet te worden doordat hij zich niet houdt aan de op dat moment geldende vliegeregels.

Lijst van afkortingen

ABL	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen
BTR	Bijzondere Trekkingsrechten
DV	Digitalisering & Veiligheid
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
KEI	KNVvL Examinering Instituut
KNVvL	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
LAPL	Light Aircraft Pilot License
NOTAM	Notice To Airmen
OM	Openbaar Ministerie
OVV	Onderzoeksraad voor Veiligheid
RDT	Recht & Digitale Technologie
Roabl	Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen
ROC	RPA Operation Certificate
RPA	Remotely Piloted Aircraft
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System
RPA-L	Remotely Pilot Aircraft-License
Rv	Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering
S-BvL	Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid
SDR	Special Drawing Rights
UAV	Unmanned Aerial Vehicle
WL	Wet Luchtvaart

Inhoudsopgave

Samenvatting

Lijst van afkortingen

Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Lectoren	7
1.1.1 Lectoraat Recht & Digitale Technologie	7
1.1.2 Lectoraat Digitalisering & Veiligheid	7
1.2 Probleembeschrijving	7
1.3 Centrale vraag	9
1.4 Doelstelling	9
1.5 Deelvragen	9
1.6 Methoden en technieken	9
1.6.1 Onderzoekstrategieën	9
1.6.2 Methoden en verantwoording	10
1.7 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Het gebruik van drones door gerechtsdeurwaarders	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Enquêtevragen	11
2.3 Analyse van de resultaten	12
2.4 Tussenconclusie	20
Hoofdstuk 3 De gerechtsdeurwaarder en het beslag op roerende zaken	21
3.1 Inleiding	21
3.2 De gerechtsdeurwaarder	21
3.2.1 Executoriale titel	21
3.2.2 Voorafgaande betekening	21
3.3 Beslag	22
3.3.1 Beslag op roerende zaken die geen registergoederen zijn	22
3.4 Beslag op roerende zaken op afstand	22
3.4.1 Uitleg artikelen 340 juncto 344 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering	22
3.4.2 Authentieke akte	23
3.4.3 Raambeslag	24
3.5 Tussenconclusie	24
Hoofdstuk 4 Het wettelijk kader rondom het beroepsmatig gebruik van reguliere drones	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Algemene informatie	25
4.2.1 Inspectie Leefomgeving Transport	25
4.2.2 Algemene regels gebruik van drones	25
4.3 Luchtvaartwetgeving	26
4.4 ROC-vergunning	26
4.5 Welke vergunningen en documenten heeft de gerechtsdeurwaarder nodig?	26

4.5.1 Vergunning RPA-L (Bewijs van Bevoegdheid)	26
4.5.2 Vergunning S-BvL (Bewijs van Luchtwaardigheid)	27
4.5.3 Vergunning Bewijs van Inschrijving	27
4.5.4 Operationeel Handboek (Operations Manual)	28
4.5.5 Aansprakelijkheidsverzekering	28
4.6 Kosten documenten	28
4.7 Regels deelname aan het luchtverkeer	29
4.7.1 Aanwezigheid documenten	29
4.7.2 Regels tijdens uitvoering vluchten	29
4.7.3 Wat als de gerechtsdeurwaarder een ongeluk heeft veroorzaakt met zijn drone?	30
4.7.4 Waar mag de gerechtsdeurwaarder vliegen met een drone? (<i>No-Fly Zones</i>)	31
4.7.4.1 NOTAM	31
4.7.4.2 Meldplicht	31
4.8 Piloot inhuren	32
4.9 Toezicht en handhaving	32
4.9.1 Luchtvaartpolitie	32
4.10 Wetswijziging	33
4.11 Tussenconclusie	34
Hoofdstuk 5 Het wettelijk kader rondom het beroepsmatig gebruik van micro- en minidrones	35
5.1 Inleiding	35
5.2 Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones	35
5.2.1 Ontheffingen	35
5.3 Voorschriften en beperkingen ontheffing micro- en minidrones	36
5.4 Overeenkomsten en verschillen ROC- en ROC Light-vergunning	36
5.4.1 Overeenkomsten en verschillen vergunningaanvraag	36
5.4.2 Overeenkomsten en verschillen regels tijdens vluchtuitvoering	37
5.5 Verschil in kosten ROC- en ROC Light-vergunning	38
5.6 Tussenconclusie	39
Hoofdstuk 6 Conclusies & Aanbevelingen	40
6.1 Conclusies	40
6.2 Aanbevelingen	42
Literatuurlijst	44

Bijlage A	Bijlagen behorend bij de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen
Bijlage B	Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones
Bijlage C	Overzicht van geregistreerde opleidingen (RPAS-vliegschool)
Bijlage D	Luchtvaartmedische keuringscentra en zelfstandige luchtvaartmedische keuringsartsen
Bijlage E	Kaart <i>No-Fly Zones</i>
Bijlage F	Vragen + antwoorden Antoinette Schurink

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Lectoren

In deze paragraaf wordt een korte beschrijving gegeven van de lectoren die opdracht hebben gegeven tot dit onderzoek. Een lectoraat is een onderzoeksgroep onder leiding van een lector. Binnen een lectoraat worden er praktijkgerichte onderzoeken op wetenschappelijke basis ter verbetering van de kwaliteit van het onderwijs en de beroepspraktijk uitgevoerd.

1.1.1 Lectoraat Recht & Digitale Technologie

Sinds november 2016 heeft de Juridische Hogeschool Avans-Fontys een nieuw lectoraat: 'Recht & Digitale Technologie' (RDT).¹ Colette Cuijpers is de lector van dit lectoraat. Het lectoraat Recht & Digitale Technologie verricht praktijkonderzoeken op verschillende thema's die relevant zijn voor de Juridische Hogeschool Avans-Fontys en de beroepspraktijk. De digitale wereld is continu in beweging en wordt steeds complexer. Daardoor komen er steeds meer vragen over de digitale wereld en de link met het juridisch werkveld. Deze vraagstukken worden onderzocht door studenten in samenwerking met de kenniskringleden van het lectoraat. Sinds kort werkt het lectoraat RDT samen met het lectoraat Digitalisering & Veiligheid.

1.1.2 Lectoraat Digitalisering & Veiligheid

Het lectoraat Digitalisering & Veiligheid (DV) is een onderdeel van het Expertisecentrum Veiligheid dat is verbonden aan Avans Hogeschool. Ben Kokkeler is de lector van het lectoraat Digitalisering & Veiligheid. Dit lectoraat richt zich op de gevolgen van digitalisering voor de veiligheid van de maatschappij.² Zo onderzoeken zij onder andere de impact van nieuwe digitale technologieën in het publieke en private domein, met de focus op veiligheid in de openbare ruimte: '*public safety*'.

1.2 Probleembeschrijving

Drones worden steeds meer een onderdeel van onze huidige maatschappij; het onderwerp 'drones' komt dan ook steeds vaker in het nieuws naar voren.³ Door de technologische ontwikkelingen zien bedrijven en overheden kansen om drones in te zetten voor beroepsmatig gebruik.

De term *drone* betekent volgens de Engelse benaming 'mannelijks'; de drone dankt zijn naam aan het zoemende geluid dat hij maakt.⁴ Onder de term *drone* vallen de begrippen 'onbemande vliegtuigen' en 'helikopters'. De term *drone* komt niet voor in de Nederlandse wet- en regelgeving. Een andere term voor het woord 'drone' is *unmanned aerial vehicle* (UAV). Deze term wordt voornamelijk gebruikt in de Verenigde Staten en andere Engelstalige landen. De Nederlandse vertaling voor UAV is 'onbemand luchtvaartuig'. De term wordt gebruikt om het vliegende platform aan te duiden. Een andere term die relatief vaak wordt gebruikt, en voorkomt in de Nederlandse wet- en regelgeving, is *remotely piloted aircraft systems* (RPAS). Bij het besturen van de drone kan er een onderscheid worden gemaakt in de autonomie van de drone, variërend van volledige autonomie tot volledig op afstand bestuurd door een piloot.⁵ De term RPAS wordt gebruikt om onbemande luchtvaartuigsystemen te duiden die op afstand bestuurd worden door een piloot. De term

¹ 'Nieuw lectoraat Recht en Digitale Technologie', januari 2017, jhs.nl.

² 'Lectoraat Digitalisering en Veiligheid', 2016, avans.nl

³ M. Duursma, 'De drone is populair – en o zo link', *NRC Nieuwsblad*, 11 mei 2016.

⁴ M. Elferink, 'Drones rukken op', *Grondig* 9, 2015.

⁵ Custers, Oerlemans & Vergouw 2015, p. 30.

sluit autonoom vliegende systemen uit.⁶ In dit onderzoek wordt alleen ingegaan op de optie waarin de drone op afstand wordt bestuurd door een piloot. Om te voorkomen dat er verschillende termen door elkaar gaan lopen in dit onderzoek, is er voor gekozen om de term *drone* te hanteren.

Tegenwoordig zijn er diverse drones in verschillende soorten en maten verkrijgbaar, voor recreatief en beroepsmatig gebruik. Stefano Nocco, kandidaat-gerechtsdeurwaarder in Leiden, schreef eind 2016 een artikel voor het tijdschrift *De Gerechtsdeurwaarder*. In zijn artikel '*Gerechtsdeurwaarders en drones: het beslag op roerende zaken in een vogelvlucht*' stelt hij dat het gebruik van drones door de gerechtsdeurwaarder zonder problemen toegepast kan worden.⁷ Er blijkt volgens hem voor het gebruik van drones door de gerechtsdeurwaarder juridisch gezien niets specifiek te zijn geregeld. In zijn betoog stelt hij dat de gerechtsdeurwaarder gemakkelijk en zonder problemen een beslag kan leggen op roerende zaken door middel van een drone. Deze onderwerpen raken de thema's die worden bestudeerd vanuit het lectoraat RDT en het lectoraat DV. De lectoren vinden deze stelling erg kort door de bocht en twijfelen aan zijn uitspraken. Uit de praktijk blijkt dat de toepassing van drones iets genuanceerder ligt en dat er nog veel onduidelijkheden bestaan over het inzetten van drones in de beroepsmatige sfeer.⁸ Hoewel nog maar enkele beroepsmatige vergunninghouders actief bezig zijn met drones, lijken er kansen te liggen, maar zijn er ook risico's aan verbonden.⁹ Allereerst rijst de vraag of dat de gerechtsdeurwaarder überhaupt een drone mag gebruiken bij het beslag op roerende zaken. Indien er beroepsmatig met een drone wordt gevlogen, kunnen er zich verschillende scenario's voordoen. In eerste instantie kunnen er technische fouten bij de drone optreden doordat er onvoldoende kennis bestaat omtrent het gebruik hiervan. Een andere mogelijkheid is dat er een overtreding wordt geconstateerd door de luchtvaartpolitie. Bij een overtreding van de regels kunnen bekeuringen tot in de duizenden euro's worden opgelegd.¹⁰

Om deze scenario's te voorkomen is het van belang dat gerechtsdeurwaarderskantoren die overwegen om drones in te gaan zetten bedacht zijn op de risico's en voorwaarden die hierbij komen kijken. De traditionele deurwaarderskantoren in Nederland moeten duidelijkheid krijgen over de voorwaarden waaraan voldaan moet worden bij het toepassen van drones in het kader van beslaglegging op roerende zaken. De privacyaspecten die komen kijken bij het toepassen van drones in de beroepsmatige sfeer worden in dit onderzoek buiten toepassing gelaten.

Voor het Lectoraat RDT en het lectoraat DV is onderzocht of het advies van Nocco in zijn artikel wel echt juridisch waterdicht is. Een brochure waarin staat hoe drones op een legale manier kunnen worden ingezet en aan welke voorwaarden zij moeten voldoen om dit te bewerkstelligen kan gerechtsdeurwaarders helpen. Er is een gericht onderzoek uitgevoerd naar de toepassing van drones tijdens de uitoefening van de werkzaamheden van gerechtsdeurwaarders. De brochure zorgt ervoor dat, indien gerechtsdeurwaarders beroepsmatig een drone willen inzetten, zij weten aan welke (rand)voorwaarden voldaan moet worden om rechtmatig met de drone te kunnen vliegen.

⁶ Custers, Oerlemans & Vergouw 2015, p. 21.

⁷ Nocco, *De Gerechtsdeurwaarder* 2016/3

⁸ *Drones (RPAS)*, www.ilent.nl

⁹ W. de Jager, 'Overheid publiceert lijst van bedrijven met dronevergunning', *Pro Dronewatch* 21 januari 2017

¹⁰ Artikel 11.9 Wet Luchtvaart

1.3 Centrale vraag

In dit onderzoek staat de volgende vraag centraal:

“Welke informatie, gelet op boek 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de Wet Luchtvaart, de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen en de Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones, zou een brochure voor de deurwaardersbranche moeten bevatten die de gerechtsdeurwaarder kan gebruiken als hij drones wil gaan inzetten bij het leggen van beslag op roerende zaken?”

1.4 Doelstelling

Op 9 oktober 2017 wordt een onderzoeksrapport met een brochure opgeleverd voor Colette Cuijpers, lector van het lectoraat Recht & Digitale Technologie, en Ben Kokkeler, lector van het lectoraat Digitalisering en Veiligheid, waarin is onderzocht hoe de gerechtsdeurwaarder rechtmatig drones kan inzetten bij zijn werkzaamheden, zodat de gerechtsdeurwaarder op zodanige wijze beroepsmatig gebruik kan maken van drones dat hij daarmee voldoet aan de wettelijke eisen die in boek 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de Wet Luchtvaart, de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen en de Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones worden gesteld.

1.5 Deelvragen

Om de centrale vraag te kunnen beantwoorden, zijn de volgende deelvragen opgesteld:

- 1) In hoeverre wordt door gerechtsdeurwaarders anno 2017 gebruikgemaakt van drones in de beroepsmatige sfeer en welke behoefte is er vanuit de praktijk rondom informatievoorziening met betrekking tot het gebruik van drones in het kader van beslaglegging op roerende zaken?
- 2) Welke juridische regels uit boek 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering gelden voor de gerechtsdeurwaarder bij het leggen van beslag op roerende zaken?
- 3) Welke voorwaarden vloeien voort uit het wettelijk kader, gelet op de Wet Luchtvaart en de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen, omtrent het beroepsmatig inzetten van drones tijdens de werkzaamheden van een gerechtsdeurwaarder bij drones zwaarder dan vier kilogram?
- 4) Welke voorwaarden vloeien voort uit het wettelijk kader, gelet op de Wet Luchtvaart, de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen en de Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones, omtrent het beroepsmatig inzetten van drones tijdens de werkzaamheden van een gerechtsdeurwaarder bij drones lichter dan 4 kilogram?

1.6 Methoden en technieken

1.6.1 Onderzoekstrategieën

In deze paragraaf wordt beschreven welke middelen zijn ingezet om het onderzoeksdoel te bereiken. Het praktijkgericht juridisch onderzoek betreft een ‘onderzoek van het recht’ en een ‘onderzoek van de praktijk’ waarbij een ‘Mag dat’-type vraagstelling centraal staat. Dit betekent dat een rechtsbronnen- en literatuuronderzoek is uitgevoerd. Dit is de meest voor de hand liggende methode, omdat veel informatie te vinden is in wetten en verdragen. Het onderzoek van het recht is onderzocht met behulp van schriftelijke bronnen, te denken valt aan rechtsbronnen, literatuur en documenten. Wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart is uitvoerig aan bod gekomen samen met de wet- en regelgeving omtrent het beslag op roerende zaken. Het onderzoek van de praktijk valt onder een kwantitatief onderzoek. Er is een enquête gemaakt die verspreid is via LinkedIn en gericht is op personen werkzaam in de deurwaardersbranche.

1.6.2 Methoden en verantwoording

Methoden

In deze paragraaf wordt beschreven hoe uit de bronnen op een valide en systematische wijze de gewenste data en inzichten tevoorschijn zijn gehaald.

Deelvraag 1 is beantwoord door middel van een enquête. Dit is een ondervragingsmethode waarbij van tevoren voor alle te ondervragen personen precies en uniform vastligt wat gevraagd wordt, hoe er gevraagd wordt en wat de volgorde van de vragen is. Het 'onderzoek van de praktijk' valt onder een kwantitatief onderzoek. De enquête die is gemaakt is verspreid via LinkedIn onder twee deurwaardersgroepen: de groep '*Deurwaarder.nu*' en de groep '*Deurwaarder*'.

Bij de deelvragen 2, 3 en 4 is er een inhoudsanalyse toegepast. Dit is een methode waarbij gebruik is gemaakt van bestaand materiaal. De bronnen zijn geanalyseerd, geïnterpreteerd en er is een selectie gemaakt van het gevonden materiaal. Bij deelvraag 2 is titel 2 van boek 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering geanalyseerd. Voor het beantwoorden van deelvraag 3 en 4 is wet- en regelgeving op het gebied van de luchtvaart onderzocht. Hierbij is de Wet Luchtvaart, de Regeling op afstand bestuurd vliegtuigen en de Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones geanalyseerd.

Verantwoording

De rechtsbronnen bevatten normen die hun gezag ontleen aan de autoriteit die de norm heeft gesteld, zoals bijvoorbeeld de formele wetgever. Daarom zijn deze bronnen te beschouwen als betrouwbare bronnen. Daarnaast zijn voor dit onderzoek wetenschappelijke boeken en artikelen geraadpleegd. De artikelen die zijn gebruikt in dit onderzoek zijn afkomstig uit vaktijdschriften. Deze artikelen zijn geschreven door personen die werkzaam en gespecialiseerd zijn in dit vakgebied: daarom kunnen deze bronnen als betrouwbaar worden beschouwen. De boeken die voor dit onderzoek zijn gebruikt vallen onder de tak 'wetenschappelijke literatuur' en kunnen doorgaans worden beschouwd als een betrouwbare en controleerbare bron van kennis.

Op 13 juli jl. is een voorlichtingsmiddag bezocht bij de Inspectie Leefomgeving en Transport in Hoofddorp omtrent de vergunningaanvraag voor drones in de beroepsmatige sfeer. Hier is een presentatie bijgewoond om extra informatie en kennis te vergaren omtrent de vergunningaanvraag voor de beroepsmatige inzet van drones.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het praktijkgedeelte van dit onderzoek. Dit hoofdstuk bevat de vragen en de resultaten van de enquête die is gehouden onder diverse personen werkzaam in de deurwaardersbranche. Hoofdstuk 3 behandelt de wet- en regelgeving omtrent het beslag op roerende zaken. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de wet- en regelgeving omtrent de reguliere drones, in de categorie van 4 t/m 150 kilogram. Hierna wordt in hoofdstuk 5 de wet- en regelgeving omtrent de micro- en minidrones (0 t/m 4 kilogram) behandeld, waarbij ook de verschillen tussen de reguliere drone en de micro- en minidrone worden besproken. Tot slot worden in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen besproken, waarin antwoord wordt gegeven op de centrale vraag.

Hoofdstuk 2

Het gebruik van drones door gerechtsdeurwaarders

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het praktijkgedeelte van dit onderzoek. Voor dit onderzoek is een enquête aangemaakt op de website SurveyMonkey. Dit is een programma waarbij online enquêtes kunnen worden gemaakt en verzonden.¹¹ De enquête is uitgezet onder diverse professionals werkzaam in de deurwaardersbranche. De enquête is vervolgens gedeeld via LinkedIn en via het netwerk van de Juridische Hogeschool Avans-Fontys. In de komende paragrafen zullen de enquêtevragen worden toegelicht waarna een uitvoerige analyse van de resultaten volgt.

2.2 Enquêtevragen

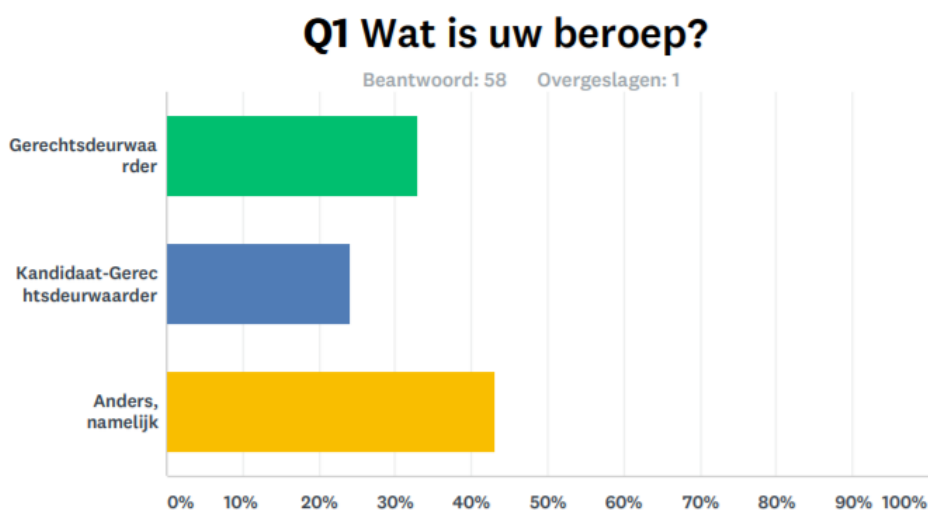
Hieronder wordt een beeld gegeven van de vragen die zijn gesteld aan de personen werkzaam in de deurwaardersbranche. De vragen zijn bedoeld om een beeld te krijgen of gerechtsdeurwaarders bekend zijn met de mogelijkheden rondom de toepassing van drones, of zij al toepassing geven aan het gebruik van drones en of zij in de toekomst willen gaan werken met drones. Ook is gevraagd of zij informatie zouden willen ontvangen omtrent het beroepsmatig inzetten van drones. In totaal zijn er 58 ingevulde enquêtes verzameld. De enquête is anoniem afgenomen en er zijn geen persoonlijke gegevens verzameld van de deelnemers. Hieronder worden de vragen opgesomd die zijn gesteld in de enquête:

1. Wat is uw beroep?
2. Is uw organisatie bekend met de mogelijkheden van drones bij beslaglegging op roerende zaken?
3. Gebruikt u / uw kantoor drones bij beslaglegging op roerende zaken?
4. Zo ja, hoe vaak maakt u gebruik van drones bij beslaglegging op roerende zaken?
5. Zo nee, zou u in de toekomst gebruik willen maken van drones bij beslaglegging op roerende zaken?
6. Zou u graag meer informatie willen ontvangen over de toepassing van drones bij beslaglegging op roerende zaken?
7. In welke vorm zou u graag meer informatie willen ontvangen over de toepassing van drones bij beslaglegging op roerende zaken?

¹¹ SurveyMonkey.nl (zoek op: *enquête maken SurveyMonkey*)

2.3 Analyse van de resultaten

Vraag 1: 'Wat is uw beroep?'



Antwoordkeuzen	Reacties	
Gerechtsdeurwaarder	32,76%	19
Kandidaat-Gerechtsdeurwaarder	24,14%	14
Anders, namelijk	43,10%	25
Totaal		58

Deze vraag is gesteld om een overzicht te krijgen van de deelnemers die werkzaam zijn in de deurwaardersbranche. 32,76% (19 respondenten) geeft aan als gerechtsdeurwaarder werkzaam te zijn. Daarnaast is 24,14% (14 respondenten) werkzaam als kandidaat-gerechtsdeurwaarder.¹² Omdat er naast de beroepen gerechtsdeurwaarder en kandidaat-gerechtsdeurwaarder nog meerdere beroepen te bedenken zijn in de deurwaardersbranche, is nog een optie toegevoegd: 'Anders, namelijk'. 25 respondenten (43,10%) gaven hier een reactie op. In deze restgroep bevinden zich:

- Advocaten (2)
- Toegevoegd gerechtsdeurwaarders (4)
- Juristen (3)
- Incassomedewerkers (2)
- Oud kandidaat-gerechtsdeurwaarders (2)

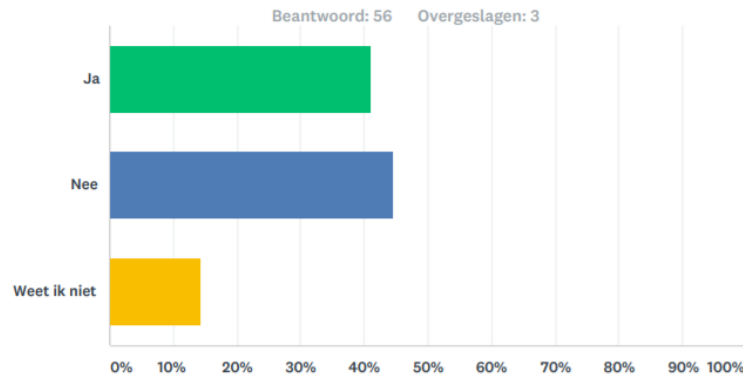
Daarnaast zijn ook beroepen genoemd zoals Flight Manager, softwareleverancier aan gerechtsdeurwaarders, sales-manager, lector, FIOD medewerker, lean consultant en docent. Ook zijn drie personen werkzaam bij een deurwaarderskantoor als relatiebeheerder of procesondersteuner. In de afbeelding hieronder zijn de reacties zichtbaar.

¹² Een kandidaat-gerechtsdeurwaarder kan als gerechtsdeurwaarder worden benoemd als hij minimaal twee jaar als toegevoegd kandidaat-gerechtsdeurwaarder voor een gerechtsdeurwaarder heeft gewerkt, met andere woorden: is nog in opleiding.

#	Anders, namelijk
1	Advocaat
2	Advocaat
3	toegevoegd-gerechtsdeurwaarder
4	Toegevoegd gerechtsdeurwaarder
5	Incassomedewerker
6	Softwareleverancier aan deurwaarders
7	Communicatie bij schuldhulpverlening
8	sales manager
9	Toegevoegd gerechtsdeurwaarder
10	jurist
11	Lector
12	Relatiebeheerder bij een deurwaarder
13	Procesondersteuning deurwaarderskantoor
14	Jurist
15	FIOD Medewerker
16	Ambtelijk coördinator (losse opdrachten)
17	Lean Consultant
18	Docent
19	Toegevoegd gerechtsdeurwaarder
20	Juridisch adviseur
21	Werkzaam bij een gerechtsdeurwaarderskantoor
22	oud kandidaat gerechtsdeurwaarder
23	Voorheen 7 Kandidaat Gerechtsdeurwaarder geweest
24	Incassomedewerker gerechtsdeurwaaderskantoor
25	Flight manager UAV afdeling

Vraag 2: 'Is uw organisatie bekend met de mogelijkheden van drones bij beslaglegging op roerende zaken?'

Q2 Is uw organisatie bekend met de mogelijkheden van drones bij beslaglegging op roerende zaken?

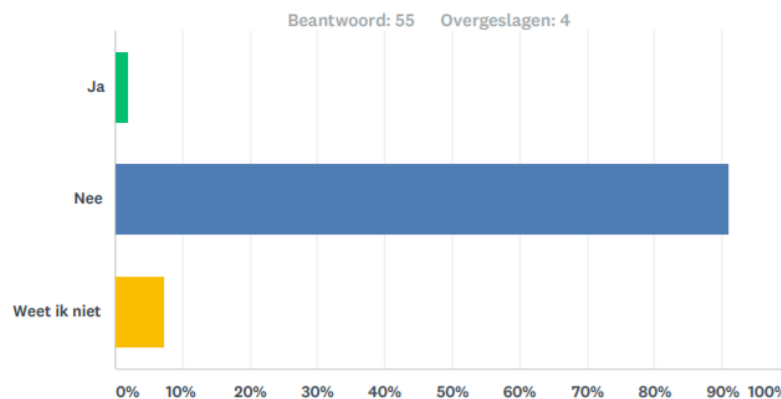


Antwoordkeuzen	Reacties
Ja	41,07%23
Nee	44,64%25
Weet ik niet	14,29%8
Totaal	56

Allereerst is het van belang om erachter te komen of de organisatie waar de deelnemers van de enquête werkzaam zijn, bekend is met de mogelijkheden van drones bij beslaglegging op roerende zaken. 41,07% (23 respondenten) geeft aan bekend te zijn met de mogelijkheden. Een meerderheid, 44,64% (25 respondenten) geeft aan niet bekend te zijn met de mogelijkheden. Slechts 14,29% (8 respondenten) geeft aan niet te weten of de organisatie waar zij werkzaam zijn bekend is met de mogelijkheden omtrent drones bij beslaglegging op roerende zaken. Dit beeld laat zien dat bijna evenveel respondenten bekend en onbekend zijn met de mogelijkheden.

Vraag 3: 'Gebruikt u/uw kantoor drones bij beslaglegging op roerende zaken?'

Q3 Gebruikt u / uw kantoor drones bij beslaglegging op roerende zaken?

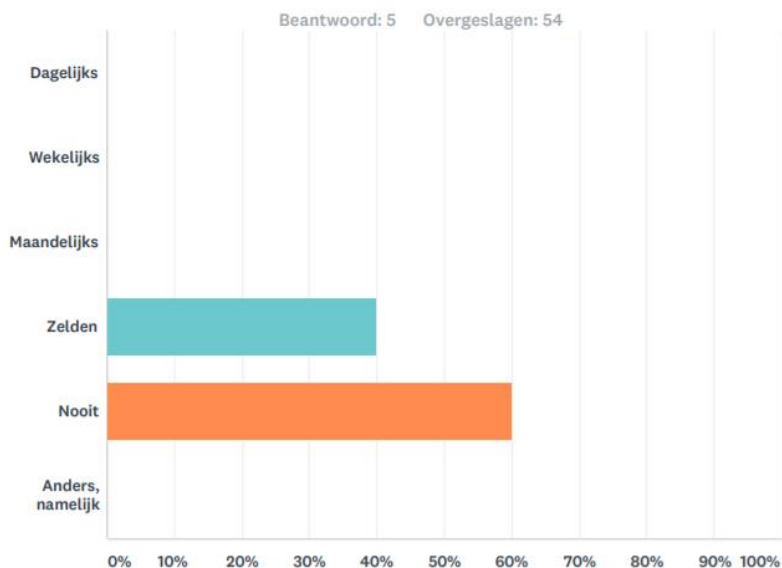


Antwoordkeuzen	Reacties
Ja	1,82% 1
Nee	90,91% 50
Weet ik niet	7,27% 4
Totaal	55

Deze vraag is gesteld om vast te stellen of er al deurwaarderskantoren zijn die met drones werken in het kader van beslaglegging op roerende zaken. Opvallend is dat één respondent (1,82%) aangeeft dat hij/zij al met drones werkt bij beslaglegging op roerende zaken. Het merendeel, 90,91% (50 respondenten), geeft aan geen gebruik te maken van drones bij hun werkzaamheden. 7,27% (4 respondenten) geeft aan niet te weten of hun organisatie al gebruik maakt van drones in de deurwaardersbranche.

Vraag 4: 'Hoe vaak maakt u/uw kantoor gebruik van drones bij beslaglegging op roerende zaken?'

Q4 Hoe vaak maakt u / uw kantoor gebruik van drones bij beslaglegging op roerende zaken?

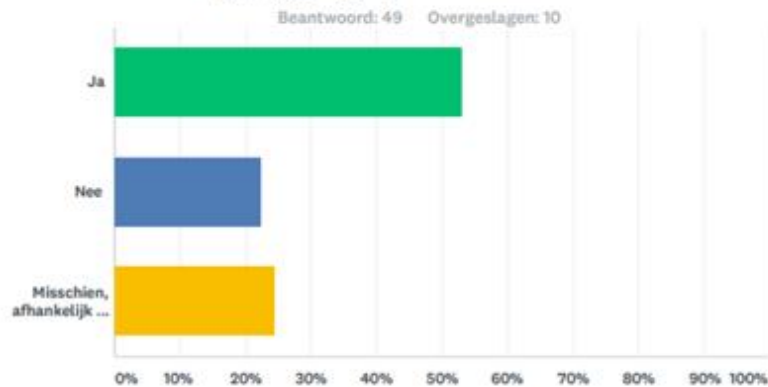


Antwoordkeuzen	Reacties
Dagelijks	0,00% 0
Wekelijks	0,00% 0
Maandelijks	0,00% 0
Zelden	40,00% 2
Nooit	60,00% 3
Anders, namelijk	0,00% 0
Totaal	5

Deze vraag werd gesteld aan de respondenten die bij de vorige vraag als antwoord 'Ja' of 'Weet ik niet' invulden. 60% (3 respondenten) geeft aan nooit gebruik te maken van drones bij beslaglegging op roerende zaken. Twee respondenten (40%) geven aan dat zij zelden gebruik maken van drones bij hun werkzaamheden.

Vraag 5: 'Zou u in de toekomst gebruik willen maken van drones bij beslaglegging op roerende zaken?'

Q5 Zou u in de toekomst gebruik willen maken van drones bij beslaglegging op roerende zaken?



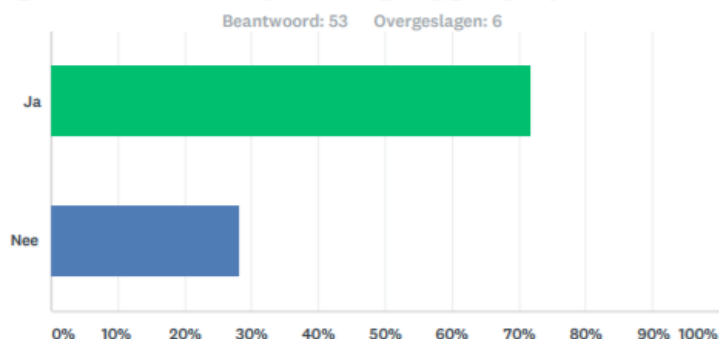
Antwoordkeuzen	Reacties
Ja	53,06% 26
Nee	22,45% 11
Misschien, afhankelijk van	24,49% 12
Totaal	49

#	Misschien, afhankelijk van
1	Kosten
2	De omstandigheden ter plaatse
3	Waarneming dient te geschieden door de deurwaarder zelf
4	schaal
5	Ethische vraagstukken en de wetgeving rondom drones
6	Kosten en regelgeving
7	De meerwaarde. Ben geen voorstander van een raambeslag op 10 hoog in een flatje. Maar een bootje of een auto op een afgesloten terrein...
8	Of dat wettelijk gezien mogelijk is
9	Hoe goed je de roerende zaken kunt omschrijven. Kan ook als erg geniepig overkomen en zo agressie in de hand spelen
10	Toekomstige wetgeving
11	Wettelijke mogelijkheden en veiligheid
12	Juridische en praktische mogelijkheden

Om erachter te komen of gerechtsdeurwaarders (en personen werkzaam in de deurwaardersbranche) in de toekomst gebruik willen maken van drones bij het beslag op roerende zaken, is deze vraag gesteld. Opvallend is dat de meerderheid, 53,06% (26 respondenten), zegt in de toekomst gebruik te willen gaan maken van drones. Slechts 22,45% (11 respondenten) geeft aan geen gebruik te willen gaan maken van drones in de toekomst. 24,49% (12 respondenten) geeft aan misschien gebruik te willen gaan maken van drones in de toekomst, afhankelijk van diverse vraagstukken. Hier zijn verschillende reacties op gekomen. Respondenten geven aan dat zij wellicht drones willen gaan inzetten, indien bijvoorbeeld de kosten het toestaan of indien de wet- en regelgeving het toelaat. Ook worden ethische vraagstukken genoemd: zij vragen zich af of het wel een toegevoegde waarde heeft.

Vraag 6: 'Zou u graag meer informatie willen ontvangen over de toepassing van drones bij beslaglegging op roerende zaken?'

Q6 Zou u graag meer informatie willen ontvangen over de toepassing van drones bij beslaglegging op roerende zaken?

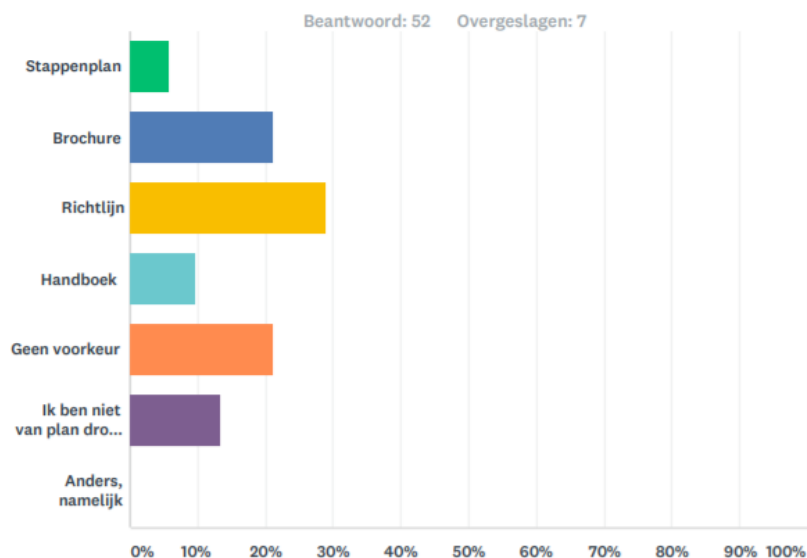


Antwoordkeuzen	Reacties	
Ja	71,70%	38
Nee	28,30%	15
Totaal		53

Een meerderheid van de respondenten geeft aan dat zij graag meer informatie zouden willen ontvangen over het werken met drones in de deurwaardersbranche. 71,70% (38 respondenten) zou graag meer te weten willen komen over de mogelijkheden die bestaan bij de toepassing van drones door gerechtsdeurwaarders. 28,30% (15 respondenten) geeft aan geen informatie te willen ontvangen over de toepassing van drones bij beslaglegging op roerende zaken.

Vraag 7: 'In welke vorm zou u graag meer informatie willen ontvangen over de toepassing van drones bij beslaglegging op roerende zaken?'

Q7 In welke vorm zou u graag meer informatie willen ontvangen over de toepassing van drones bij beslaglegging op roerende zaken?



Antwoordkeuzen	Reacties
Stappenplan	5,77% 3
Brochure	21,15% 11
Richtlijn	28,85% 15
Handboek	9,62% 5
Geen voorkeur	21,15% 11
Ik ben niet van plan drones te gaan gebruiken	13,46% 7
Anders, namelijk	0,00% 0
Totaal	52

Deze vraag werd gesteld aan de respondenten die bij de vorige vraag het antwoord 'Ja' hadden ingevuld. De meeste respondenten zouden het liefst een richtlijn willen zien waarin meer informatie staat omtrent de mogelijkheden met drones (28,85%, 15 respondenten). 21,15% (11 respondenten) geeft aan het liefst de informatie in de vorm van een brochure te ontvangen. Eenzelfde percentage (21,15%) geeft aan geen voorkeur te hebben omtrent de vorm van informatievoorziening. 9,62% (5 respondenten) zou het liefst de informatie ontvangen in de vorm van een handboek. Slechts 5,77% (3 respondenten) geeft de voorkeur aan informatie in de vorm van een stappenplan. Uiteindelijk gaven 7 respondenten (13,46%) alsnog aan dat zij geen plannen hebben om drones te gaan gebruiken in de deurwaardersbranche.

2.4 Tussenconclusie

De enquête geeft een goed beeld van de aanwezige kennis omtrent de mogelijkheden die drones kunnen bieden in de deurwaardersbranche. Van alle enquêtedeelnemers wist ongeveer de helft van het bestaan van de mogelijkheden omtrent drones bij beslaglegging op roerende zaken. De andere helft wist (nog) niet van de mogelijkheden af. Dit laat zien dat het onderwerp en de mogelijkheden al wel op de kaart staan en dat er enige bekendheid is, maar nog niet bij iedereen. De resultaten van de enquête laten ook zien dat tot nu toe nog vrijwel niemand gebruikt maakt van drones in het kader van beslaglegging op roerende zaken. De respondent die aangaf wel gebruik te maken van drones in de deurwaardersbranche, doet dit zelden.

De meerderheid van de deelnemers wil graag gebruik gaan maken van drones in de toekomst, maar wil wel weten of dit mogelijk is in verband met de kosten en de (toekomstige) wet- en regelgeving. Ook vragen de respondenten zich af of het gebruik van drones wel wenselijk is in verband met ethische vraagstukken. Dit vraagstuk kan worden onderzocht in een eventueel vervolgonderzoek en komt niet verder aan bod in dit onderzoeksrapport. De meerderheid van de deelnemers geeft aan graag meer informatie te willen ontvangen omtrent het beroepsmatig gebruik van drones in de deurwaardersbranche. De enquête geeft dus aan dat er in de deurwaardersbranche voldoende interesse is, maar dat de inzet van drones mede afhangt van de wet- en regelgeving en kosten. De enquêteresultaten bieden voldoende rechtvaardiging voor uitvoering van dit onderzoek. Ook komt uit de enquête naar voren dat de resultaten bij voorkeur verwerkt dienen te worden in een richtlijn of brochure. Een dergelijke richtlijn of brochure kan zeer behulpzaam zijn in het voorlichten van professionals werkzaam in de deurwaardersbranche.

Hoofdstuk 3

De gerechtsdeurwaarder en het beslag op roerende zaken

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wettelijke vereisten en voorwaarden die gelden indien de gerechtsdeurwaarder (executoriaal) beslag wil gaan leggen op roerende zaken. Er wordt onderzocht of het juridisch gezien mogelijk is om met een drone beslag te leggen op roerende zaken.

3.2 De gerechtsdeurwaarder

De gerechtsdeurwaarder is een openbaar ambtenaar die is benoemd bij koninklijk besluit.¹³ De gerechtsdeurwaarder verricht ambtelijke werkzaamheden, waaronder het uitbrengen van een dagvaarding, het betekenen van een vonnis en het leggen van beslagen.¹⁴ Daarnaast zorgt de gerechtsdeurwaarder ervoor dat afspraken worden nagekomen en houdt contact tussen partijen. De gerechtsdeurwaarder helpt diegenen die hulp nodig hebben bij het nakomen van een vordering van de tegenpartij. Partijen mogen namelijk zelf geen vonnis ten uitvoer leggen en moeten hiervoor een gerechtsdeurwaarder inschakelen.¹⁵

3.2.1 Executoriale titel

Indien een vordering niet door de schuldenaar wordt voldaan, kan de schuldeiser bij de rechter verzoeken om een vonnis met executoriale titel.¹⁶ Een executoriale titel is een schriftelijk bewijsstuk van enig recht, dat ten uitvoer kan worden gelegd krachtens de wet door middel van de bekende dwangmiddelen in het executierecht.¹⁷ Dit houdt in dat het een in de wet aangewezen stuk is, dat ten uitvoer gelegd kan worden door een gerechtsdeurwaarder. Om tot het leggen van (executoriaal) beslag over te gaan, is de executoriale titel een voorwaarde voor de executie. De overhandiging van de executoriale titel aan de gerechtsdeurwaarder machtigt hem tot het doen van de gehele executie.¹⁸

3.2.2 Voorafgaande betekening

Voordat de gerechtsdeurwaarder beslag kan leggen op de roerende zaken van de schuldenaar, zal de executoriale titel betekend moeten worden.¹⁹ Dit gebeurt door middel van een exploit. De gerechtsdeurwaarder zal naar de persoon gaan tegen wie de executie zich zal richten. Tijdens dit moment wordt de schuldenaar formeel bekend gemaakt met de inhoud van het vonnis. De betekening geschiedt volgens de algemene regels van artikel 45 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering (Rv) en verder.²⁰ Indien er sprake is van een verzuim op de voorafgaande betekening, staat de sanctie van nietigheid op een daaropvolgend beslag. Na betekening van de executoriale titel kan de gerechtsdeurwaarder tot de eigenlijke executie overgaan.²¹ De gerechtsdeurwaarder zal voorafgaand het beslag op roerende zaken aan de schuldenaar per deurwaardersexploit bevelen om binnen twee dagen alsnog aan zijn verplichtingen te voldoen.²² Dit bevel mag ook samengaan met de betekening van de executoriale titel.²³

¹³ Artikel 4 Gerechtsdeurwaarderswet

¹⁴ Artikel 2 lid 1 Gerechtsdeurwaarderswet

¹⁵ Jongbloed 2014, p. 15

¹⁶ Artikel 3:296 Burgerlijk Wetboek

¹⁷ Jongbloed 2014, p. 8

¹⁸ Artikel 434 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

¹⁹ Artikel 430 lid 3 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

²⁰ In de zesde afdeling, titel 1, van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering zijn de regels geregeld met betrekking tot de exploit.

²¹ Arrest 9 maart 1939, NJ 1939/1012 (HR)

²² Artikel 439 lid 1 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

²³ Artikel 439 lid 2 Wetboek van Burgerlijke rechtsvordering

3.3 Beslag

Indien niet binnen de hierboven genoemde twee dagen wordt voldaan aan de verplichting van de schuldenaar, is de gerechtsdeurwaarder bevoegd tot eigenlijke beslaglegging over te gaan.²⁴ Samengevat zal bij de eigenlijke beslaglegging de gerechtsdeurwaarder een geschrift ('beslagexploot' of 'proces-verbaal van beslag' genoemd) opstellen en ondertekenen. In dit geschrift verklaart de gerechtsdeurwaarder dat hij bepaalde vermogensbestanddelen in beslag genomen heeft. Ook het proces-verbaal van beslag moet voldoen aan de algemene eisen die men aan een exploit stelt.²⁵

3.3.1 Beslag op roerende zaken die geen registergoederen zijn

Het beslag op roerende zaken die geen registergoederen zijn, kan zoals de naam al zegt alleen worden gelegd op roerende zaken. In de wet staat genoemd wat roerende zaken zijn.²⁶ Indien de schuldenaar na de termijn van twee dagen niet betaalt zal normaliter de gerechtsdeurwaarder naar de woonplaats van de beslagene gaan, om te kijken op welke roerende zaken (eventueel) beslag kan worden gelegd. Indien de beslagene niet meewerkt aan het onderzoek, is de gerechtsdeurwaarder bevoegd om de hulp van de sterke arm in te roepen.²⁷ Dit houdt in dat zij met behulp van de politie en een slotenmaker toch toegang kunnen verschaffen tot een bepaalde zaak. Indien dit hulpmiddel is ingezet, zal dit vermeld moeten worden in het proces-verbaal van beslag.²⁸ Nu rijst de vraag of het mogelijk is om een beslag op afstand (middels een drone) te kunnen leggen. Daarom wordt in de volgende paragraaf in gegaan op de wettelijke vereisten die gelden bij het beslag op roerende zaken.

3.4 Beslag op roerende zaken op afstand

3.4.1 Uitleg artikelen 340 juncto 344 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

In het beslagexploot dat wordt opgesteld door de gerechtsdeurwaarder moeten, naast de gewone formaliteiten, de volgende punten worden opgenomen:

1. Voornaam, naam en woonplaats van de executant en de naam en woonplaats van de geëxecuteerde;
2. De vermelding van de executoriale titel uit hoofde waarvan het beslag wordt gelegd;
3. Indien het beslag niet wordt gelegd door een deurwaarder ten kantore van wie woonplaats is gekozen overeenkomstig artikel 439 lid 3, een keuze van woonplaats ten kantore van de deurwaarder die het beslag legt.²⁹

De gerechtsdeurwaarder zal het beslagexploot betekenen aan de beslagene. Naast het beslagexploot dient de gerechtsdeurwaarder een proces-verbaal op te maken. Het is mogelijk om het beslagexploot en proces-verbaal in één schriftelijk stuk te combineren.³⁰ Artikel 443 Rv geeft aan waar de gerechtsdeurwaarder zich aan moet houden bij het beslag op roerende zaken:

1 De deurwaarder zal dadelijk, of uiterlijk op de volgende dag overgaan tot de meer bijzondere aanduiding der zaken die hij in beslag neemt, en zal deze op het door hem daarvan onverwijld op te maken proces-verbaal nauwkeurig beschrijven met opgave van hun getal, gewicht en maat overeenkomstig hun aard. Het proces-verbaal wordt binnen drie dagen na de inbeslagneming betekend aan de geëxecuteerde en, als er een bewaarder is, ook aan deze.

*2 De executant mag bij de inbeslagneming niet tegenwoordig zijn dan in geval de deurwaarder zulks ter aanwijzing van de in beslag te nemen zaken noodzakelijk acht.*³¹

²⁴ Artikel 430 lid 3 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

²⁵ Artikel 45 e.v. Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

²⁶ Artikel 3:3 lid 2 Burgerlijk Wetboek

²⁷ Artikel 444 lid 2 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

²⁸ Artikel 444 lid 2 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

²⁹ Artikel 440 lid 1 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

³⁰ Jongbloed 2014, p. 15

³¹ Artikel 443 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

Uit het wetsartikel blijkt dat in het proces-verbaal nauwkeurig dient te worden beschreven op welke zaken de gerechtsdeurwaarder beslag legt. Het artikel stelt als enige vereiste dat de gerechtsdeurwaarder het *getal, gewicht en maat* (overeenkomstig hun aard) van de roerende zaken in zijn proces-verbaal noteert.³² Uit de uitleg van tekst en commentaar blijkt dat de beslagene er belang bij heeft precies te weten welke zaken onder het beslag vallen.³³ Daarom is het van belang dat de gerechtsdeurwaarder de zaken duidelijk omschrijft, hetzij bij het leggen van het beslag, hetzij later bij afzonderlijk te betekenen proces-verbaal van nadere omschrijving. Het is mogelijk dat de gerechtsdeurwaarder bij het leggen van beslag niet gelijk kan voldoen aan de eis van bijzondere aanduiding. Door dit artikel krijgt de gerechtsdeurwaarder de gelegenheid om in eerste instantie te volstaan met een globale aanduiding van de zaken in het beslagexploot. Hij heeft dan nog (uiterlijk) tot de volgende dag om over te gaan tot de vereiste omschrijving in een proces-verbaal van bijzondere aanduiding, dat binnen drie dagen moet worden betekend aan de beslagene.

In het artikel staat niet expliciet genoemd dat de gerechtsdeurwaarder zich moet vervoegen bij de in beslag te nemen zaken: er bestaat slechts een beperkte afbakening van vereisten. Hierdoor heeft de wetgever de ruimte gelaten het beslag op roerende zaken op afstand te leggen. Zoals Stefano Nocco in zijn artikel al eerder beschreef, dacht het Hof 's-Hertogenbosch in 1972 hier anders over.³⁴ Het Hof overwoog dat “de gerechtsdeurwaarder zich begeeft naar de plaats waar de zaken zich bevinden en deze goederen persoonlijk in ogenschouw neemt”, om te voldoen aan de eis van bijzondere aanduiding en nauwkeurige beschrijving.³⁵ Zoals gezegd stamt dit arrest uit 1972 en is dit tot op heden niet ter discussie gesteld in de juridische literatuur. Momenteel leven we in een meer op technologie gerichte samenleving, waarin continu nieuwe uitvindingen worden gebruikt. Een voorbeeld hiervan is het beroepsmatig werken met drones. Om dit arrest ter discussie te stellen en ‘te doorbreken’, is het van belang dat de gerechtsdeurwaarder de poging waagt om met een drone op pad te gaan, zodat er nieuwe jurisprudentie kan ontstaan.

3.4.2 Authentieke akte

*‘Authentieke akten zijn akten in de vereiste vorm en bevoegdelijk opgemaakt door ambtenaren, aan wie bij of krachtens de wet is opgedragen op die wijze te doen blijken van door hen gedane waarnemingen of verrichtingen’.*³⁶

Indien aan een aantal vereisten wordt voldaan, levert het proces-verbaal van beslag van een roerende zaak een authentieke akte ex artikel 156 Rv op. Een van deze vereisten is de waarneming die moet worden zijn gedaan door de gerechtsdeurwaarder. In de parlementaire geschiedenis ontbreekt een uitleg omtrent het begrip ‘waarneming’ in deze context. Uit de toelichting van Tekst & Commentaar blijkt alleen dat wordt volstaan met de constatering dat een begrip authentieke akte zowel de zogenaamde relaas- of procesverbaalakten als de partijakten omvat en dat beide soorten gemeen hebben dat zij waarnemingen of verrichtingen weergeven.³⁷ Een juiste uitleg van het begrip waarneming is: ‘Waarnemen is het met behulp van één of meer zintuigen iets opnemen’. Hierbij kan het gaan om een plaats, een persoon, goederen of gebeurtenissen.³⁸ In deze context kan ‘zien’ als zintuig worden beschouwd. Voor de gerechtsdeurwaarder betekent dit dat hij de zaken bewust en met aandacht tot zich neemt en hij hiervan een concrete omschrijving maakt. Hij moet kunnen verklaren dat hij dit zelf tot zich heeft genomen.³⁹ Een observatie kan anno 2017 op meerdere manieren plaatsvinden dan rechtstreeks met het blote oog. Er zijn camera’s waarbij middels een livestream gekeken kan worden naar beelden. Zoals Nocco al in zijn

³² Artikel 443 lid 1 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

³³ A. van Mierlo, in: Tekst & Commentaar Burgerlijke Rechtsvordering 2014, artikel 443 Rv.

³⁴ Nocco, De Gerechtsdeurwaarder 2016/3

³⁵ Hof 's-Hertogenbosch 30 maart 1972, NJ 1972, 274

³⁶ Artikel 156 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering

³⁷ A. van Mierlo, in: Tekst & Commentaar Burgerlijke Rechtsvordering 2014, artikel 156 Rv, aantekening 3.

³⁸ W. Dijsselhof, Communicatie en Informatie, *Xpert Handhaving* 25 januari 2016

³⁹ Nocco, De Gerechtsdeurwaarder 2016/3

artikel beoogd, zijn er meerdere manieren om een bepaalde situatie waar te nemen: middels een bril, een verrekijker, telescoop of een nachtkijker. In deze gevallen vindt de waarneming plaats middels het oog, ook al zitten er wellicht verschillende 'lenzen' tussen. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat waarnemen middels een drone niet veel anders is dan waarnemen middels bovengenoemde 'hulpmiddelen'.

3.4.3 Raambeslag

Het raambeslag is een vorm van beslag dat vaak wordt gebruikt indien de beslagene (meervoudig) niet thuis is of niet meewerkt aan het onderzoek. Te denken valt aan situaties waarin de beslagene de gerechtsdeurwaarder geen toegang verleent tot zijn huis of wanneer de beslagene op vakantie of werk is. Bij deze vorm van beslag kijkt de gerechtsdeurwaarder via een raam naar binnen om de roerende zaken waar hij eventueel beslag op wil leggen waar te nemen. In een uitspraak van de Hoge Raad is beslist dat het mogelijk is om zaken in beslag te nemen waarvoor het niet nodig of noodzakelijk is om deuren te openen of om de huisraad erbij te roepen.⁴⁰ Inmiddels is dit raambeslag een geaccepteerde vorm van beslag, zo blijkt ook uit diverse uitspraken.⁴¹ De enige voorwaarde die de wetsgeschiedenis kent aan raambeslag, is dat de omschrijving van de roerende zaken nauwkeurig is. Hierbij is het dus van belang dat de gerechtsdeurwaarder middels de waarneming door het raam goed kan kijken en omschrijven op welke zaken beslag wordt gelegd. Hoe zit het dan met de waarneming bij een raambeslag middels een drone? S. Nocco heeft in zijn onderzoek een nieuwe term geïntroduceerd: 'het dronebeslag'. Samengevat is dit *'een beslag op roerende zaken op afstand gelegd door middel van waarneming door een camera met livestream die hangt aan een drone'*.⁴² Doordat de gerechtsdeurwaarder de beelden live bekijkt, voldoet hij aan de eis van waarneming die artikel 156 Rv noemt voor de authentieke akte. In een door technologie gedreven samenleving is het niet noodzakelijk om de zaken fysiek ter plaatse te zien; de gerechtsdeurwaarder kan middels diverse hulpmiddelen 'op afstand' zien. Livebeelden hebben geen vertraging zodat de gerechtsdeurwaarder een juiste waarneming kan ondernemen met betrekking tot de zaken.

3.5 Tussenconclusie

De wet kent geen beperkingen voor de gerechtsdeurwaarder om middels een drone beslag te leggen op roerende zaken. Een voorwaarde waar de gerechtsdeurwaarder zich aan moet houden, is dat hij de beelden live moet bekijken, zodat dit overeenkomt met het begrip 'waarneming'. Dit is namelijk vereist om een authentieke akte rechtsgeldig te laten verklaren. Een drone zou uitkomst kunnen bieden bij het raambeslag of bij het beslag op een vervoersmiddel. De gerechtsdeurwaarder kan met de drone vliegen naar de plaats waar de zaken zich bevinden waar hij beslag op wil gaan leggen. Indien de zaken niet goed te zien zijn door het raam, kan hij in dit stadium een globale beschrijving geven van de roerende zaken in het beslagexploot. De gerechtsdeurwaarder zal zich de volgende dag dan alsnog moeten vervoegen naar de plaats waar de zaken zich bevinden, om alsnog de nauwkeurige beschrijving van de zaken te noteren in het proces-verbaal van nadere aanduiding. De gerechtsdeurwaarder zal in deze situaties zelf moeten beoordelen of het op dat moment nuttig is om allereerst de drone op pad te sturen. Vervolgens kan hij alsnog naar de plaats ter zake te gaan om een nauwkeurige beschrijving te kunnen geven van de roerende zaken. Omdat gerechtsdeurwaarders (nog) geen gebruik maken van drones, bestaat er nog geen jurisprudentie omtrent dit onderwerp. Het is van belang dat deze jurisprudentie wordt geformuleerd, zodat de interpretatie van de wet uiteindelijk de technologische ontwikkelingen anno 2017 kan bijhouden.

⁴⁰ HR 9 januari 1928, NK 1928, 209 / Nocco, De Gerechtsdeurwaarder 2016/3

⁴¹ Zie bijv. Rb. Amsterdam 26 juni 2007, ECLI:NL:RBAMS:2007:YB0155 en Rb. Amsterdam 21 april 2009, ECLI:NL:RBAMS:2009:YB0233.

⁴² Nocco, De Gerechtsdeurwaarder 2016/3

Hoofdstuk 4

Het wettelijk kader rondom het beroepsmatig gebruik van reguliere drones

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het juridisch kader dat van toepassing is bij het beroepsmatig inzetten van drones tussen de 4 en 150 kilogram. Diverse wet- en regelgeving op het gebied van luchtvaart komt uitvoerig aan bod in dit hoofdstuk. De voorwaarden waar aan moet worden voldaan bij het beroepsmatig inzetten van drones worden uitgelicht, te denken valt aan vergunningen, aansprakelijkheidsverzekeringen, enzovoorts. Er wordt een kostenanalyse gemaakt en er wordt ook kort ingegaan op het stuk toezicht en handhaving dat komt kijken bij drones in de beroepsmatige sfeer.

4.2 Algemene informatie

4.2.1 Inspectie Leefomgeving Transport

De Inspectie Leefomgeving Transport (ILT) is een agentschap van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De ILT is toezichthouder voor leefomgeving, transport en volkshuisvesting en werkt aan de naleving van wet- en regelgeving op deze gebieden.⁴³ De ILT houdt zich onder andere bezig met het beoordelen van aanvragen voor een vergunning. Er komt heel wat bij kijken om een vergunning te krijgen voor het beroepsmatig vliegen met drones.⁴⁴ De ILT organiseert regelmatig voorlichtingsbijeenkomsten voor het aanvragen van de vergunningen. Deze voorlichtingen kunnen handig zijn indien na het lezen van dit hoofdstuk bepaalde onderwerpen nog onduidelijk zijn.⁴⁵

4.2.2 Algemene regels gebruik van drones

In de volgende paragrafen wordt er specifiek gekeken naar het juridisch kader dat van toepassing is bij het beroepsmatig vliegen met drones. Ook de documenten die nodig zijn om beroepsmatig te vliegen met een zwaarder dan 4 kilogram wegende drone worden uitgelicht in de komende paragrafen.

Allereerst worden de algemene uitgangspunten die van toepassing zijn bij het gebruik van drones kort omschreven:

- a) Voor iedere dronepiloot geldt de regel dat het verboden is om op zodanige wijze deel te nemen aan het luchtverkeer dat daardoor personen of zaken in gevaar worden of kunnen worden gebracht;⁴⁶
- b) Vlieg nooit in het donker met de drone;⁴⁷
- c) Leer de drone kennen voordat er mee wordt gevlogen;⁴⁸
- d) Vlieg nooit in een *No-Fly Zone*;⁴⁹
- e) Vlieg nooit onder invloed (alcohol, drugs, medicijnen);⁵⁰
- e) Respecteer andermans privacy en rust.

⁴³ Inspectie Leefomgeving & Transport, zoek op: *werkzaamheden ILT*, rijksoverheid.nl

⁴⁴ Inspectie Leefomgeving & Transport, zoek op: *vergunningaanvraag ILT*, ilent.nl

⁴⁵ Men kan zich aanmelden via het e-mailadres: 'drones@ilent.nl'. Op de website van de ILT staat vermeld wanneer de eerstvolgende bijeenkomsten staan gepland.

⁴⁶ Artikel 5.4 Wet Luchtvaart

⁴⁷ Artikel 18 lid 1 Besluit Luchtverkeer 2014

⁴⁸ Artikel 3 Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁴⁹ Artikel 16 Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁵⁰ Artikel 2.12 Wet Luchtvaart

4.3 Luchtvaartwetgeving

De definitie van de term *drone* is een 'onbemand luchtvaartuig zonder piloot aan boord', of zoals eerder beschreven: een 'unmanned aerial vehicle' (UAV). De Wet Luchtvaart geeft als definitie van de term luchtvaartuig: 'toestel, dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak'.⁵¹ In principe bevindt zich bij een 'normaal' luchtvaartuig een gezagvoerder aan boord.⁵² Bij drones zijn er geen gezagvoerders aan boord, daarom stelt lid 3 van artikel 5.7 Wet Luchtvaart dat die regel niet van toepassing is bij ministeriele regeling aan te wijzen onbemande luchtvaartuigen.⁵³ De Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen (Roabl) berust mede op artikel 5.7 lid 3 van de Wet Luchtvaart. In artikel 1 van de Roabl wordt het begrip *remotely piloted aircraft* (RPA) uitgelegd: 'een op afstand bestuurd luchtvaartuig, onbemand, niet zijnde een modelluchtvaartuig'. Een modelluchtvaartuig is een luchtvaartuig dat gebruikt wordt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport. Het beroepsmatig gebruik van een drone door de gerechtsdeurwaarder valt niet onder de definitie van een modelluchtvaartuig en daarom komt de deze term niet verder aan bod in dit onderzoek.⁵⁴ Artikel 15b van de Roabl geeft aan dat drones worden aangewezen als onbemande luchtvaartuigen als bedoeld in artikel 5.7 lid 3 van de Wet Luchtvaart.

4.4 ROC-vergunning

Indien de gerechtsdeurwaarder beroepsmatig met een drone wil gaan vliegen, heeft hij een aantal vergunningen nodig. Als de gerechtsdeurwaarder zelf als piloot wil optreden met een eigen drone en hij gebruikt de drone voor het bedrijf waarvoor hij werkt, dan heeft hij een ROC-vergunning nodig.⁵⁵ ROC staat voor *RPA Operation Certificate*. Er zijn twee soorten ROC's: de ROC-vergunning en de ROC Light-vergunning. De ROC Light-vergunning, voor drones lichter dan 4 kilogram, komt in het volgende hoofdstuk aan bod. Indien de drone dus zwaarder is dan 4 kilogram en een maximaal gewicht heeft van 150 kilogram, dan heeft de deurwaarder een ROC-vergunning nodig. Een ROC-vergunning kan pas worden aangevraagd als je minimaal één piloot en één systeem hebt dat aan alle wettelijke eisen voldoet. Welke wettelijke eisen dit zijn en welke vergunningen en documenten nodig zijn om de ROC-vergunning aan te vragen, wordt in de volgende paragrafen toegelicht.

4.5 Welke vergunningen en documenten heeft de gerechtsdeurwaarder nodig?

4.5.1 Vergunning RPA-L (Bewijs van Bevoegdheid)

Een Remotely Pilot Aircraft-License (RPA-L) is een bewijs van bevoegdheid voor de bestuurder van een drone.⁵⁶ Dit document wordt ook wel een 'vliegbewijs' of 'vliegbrevet' genoemd. De RPA-L vergunning is verplicht omdat het verboden is om een luchtvaartuig te bedienen zonder een daarvoor geldig bewijs van bevoegdheid.⁵⁷ Het document heeft betrekking op de ervaring van de bestuurder met een drone. Om een bewijs van bevoegdheid te verkrijgen dient de bestuurder van de drone aan te tonen dat hij voldoet aan de eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring die zijn opgenomen in bijlage 1 van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen.⁵⁸ Dit betekent dat de bestuurder een theorie- en praktijkexamen moet behalen bij een geregistreerde RPAS vliegschool. Er zijn verschillende academies die deze theorie- en praktijkexamens aanbieden.⁵⁹ In de theorielessen komt de actuele wet- en regelgeving aan bod en leert men de technische aspecten van de drone kennen. In de praktijklessen wordt het besturen van de drone

⁵¹ Artikel 1.1 lid 1 Wet Luchtvaart

⁵² Artikel 5.7 lid 1 Wet Luchtvaart

⁵³ Artikel 5.7 lid 3 Wet Luchtvaart

⁵⁴ Artikel 1 Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

⁵⁵ www.rijksoverheid.nl (zoek op: vergunningen drone)

⁵⁶ Artikel 1 Besluit Bewijzen van Bevoegdheid Luchtvaart

⁵⁷ Artikel 2.1 lid 1 Wet Luchtvaart

⁵⁸ Artikel 3 Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

⁵⁹ Zie bijlage C voor een overzicht van de geregistreerde RPAS vliegscholen in Nederland.

onderwezen. Ook moet bij de aanvraag voor een RPA-L een medisch bewijs (LAPL) worden overlegd. Een LAPL is een *Light Aircraft Pilot License* en is verplicht om te hebben om een RPA-L te verkrijgen.⁶⁰ Dit is een medische keuring die wordt verricht door een bevoegde keuringsarts werkzaam bij een luchtvaartgeneeskundig centrum.⁶¹

De aanvraag om de vergunning RPA-L te verkrijgen dient ingediend te worden bij de ILT. De aanvraag moet de volgende stukken bevatten:

- Bewijs dat de bestuurder ouder is dan 18 jaar;⁶²
- De bestuurder moet ten minste één van de volgende bevoegdverklaringen kunnen overleggen tijdens de aanvraag:
 1. Algemene bevoegdverklaring: Dit kan een VLOS zijn (bevoegdverklaring om een drone te bedienen binnen zichtafstand) of een EVLOS (bevoegdverklaring om een drone te bedienen binnen een vergrote zichtafstand).⁶³ Deze algemene bevoegdverklaring wordt automatisch afgegeven bij het RPA-L indien de aanvrager heeft aangetoond te voldoen aan de eisen opgenomen in bijlage 1 van de Roabl.
 2. Bijzondere bevoegdverklaring voor werkzaamheden met een drone (unpopulated area)
 3. Bijzondere bevoegdverklaring voor een categorie en klasse
- Een logboek. Dit houdt in dat de houder van een RPA-L en de leerling-vlieger de gegevens bijhouden van iedere uitgevoerde vlucht. Een voorbeeld van een logboekmodel is opgenomen in bijlage 2 van de Roabl. In dit logboek wordt de datum van de vlucht genoteerd, alsmede het type drone waar mee wordt gevlogen, de begin- en eindtijd van de vlucht, de duur en locatie van de vlucht.⁶⁴
- Medisch certificaat (LAPL)

4.5.2 Vergunning S-BvL (Bewijs van Luchtwaardigheid)

Een S-BvL (Speciaal Bewijs van Luchtwaardigheid) dient aangevraagd te worden bij de ILT.⁶⁵ Dit document is ook nodig om een ROC-vergunning te verkrijgen: het is namelijk verboden om een vlucht uit te voeren zonder geldig bewijs van luchtwaardigheid.⁶⁶ Het Bewijs van Luchtwaardigheid toont aan dat de drone voldoet aan de luchtwaardigheidseisen die zijn omschreven in bijlage 3 van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen. De drone moet worden gekeurd bij een organisatie die daarvoor erkend is.⁶⁷ Het betreft een individuele keuring van de drone; het is dus niet voldoende om alleen een certificaat van het type drone te overhandigen. Naast deze individuele keuring is het verplicht dat de houder van de drone een onderhoudsprogramma heeft volgens bijlage 5 van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen. Om de geldigheidsduur van het Bewijs van Luchtwaardigheid ieder jaar te verlengen, is het van belang om dit onderhoudsprogramma bij te houden.

4.5.3 Vergunning Bewijs van Inschrijving

Om een ROC-vergunning te verkrijgen is het ook verplicht om de drone in te schrijven in het luchtvaartregister.⁶⁸ Een bewijs van inschrijving kan worden aangevraagd bij de ILT. Om dit te bewerkstelligen, belt men naar het luchtvaartregister en vraagt men een PH-nummer aan.⁶⁹ Daarna zet men op het aanvraagformulier 'Bewijs van Inschrijving' dit nummer en vult men verdere gegevens in zoals de houder van de drone (natuurlijk persoon of

⁶⁰ Artikel 8 lid 1 sub b Besluit Bewijzen van Bevoegdheid Luchtvaart

⁶¹ Zie bijlage D voor een overzicht van luchtvaartmedische keuringscentra en zelfstandige luchtvaartmedische keuringsartsen.

⁶² Artikel 6 lid 1 sub d Besluit Bewijzen van Bevoegdheid Luchtvaart

⁶³ VLOS staat voor *Visual Line Of Sight*, EVLOS staat voor *Extended Visual Line Of Sight*.

⁶⁴ Artikel 6 Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

⁶⁵ Artikel 7 lid 1 Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

⁶⁶ Artikel 3.8 Wet Luchtvaart

⁶⁷ The Netherlands Aerospace Centre (NLR) verzorgt de technische keuring van drones (zie voor meer informatie www.nlr.nl)

⁶⁸ Artikel 3.5 Wet Luchtvaart

⁶⁹ Bel het telefoonnummer 088 489 0000 en vraag naar het luchtvaartregister.

rechtspersoon). De aanvraag voor een Bewijs van Inschrijving kan 6 tot 8 weken duren.⁷⁰

4.5.4 Operationeel Handboek (Operations Manual)

Om een ROC-vergunning te verkrijgen verplicht de wet de aanvrager om een operationeel handboek voorhanden te hebben.⁷¹ Het handboek moet voldoen aan de in bijlage 6 van de Roabl beschreven eisen.⁷² In het handboek komen de operaties en veiligheidsprocedures voor. Ook wordt de organisatie waar de drone voor vliegt beschreven in het handboek. De ILT is verantwoordelijk voor de goedkeuring van het handboek. Nadat de goedkeuring is gegeven worden de dronevluchten uitgevoerd met inachtneming van het handboek. Het maken van een operationeel handboek vergt veel tijd en moeite. Daarom heeft de ILT een concept leidraad gepubliceerd die de aanvrager van een ROC-vergunning als naslagwerk kan gebruiken tijdens het opstellen van het operationele handboek. Hiervoor is een tijdelijke website online gezet.⁷³ Dit is een tijdelijke website, omdat de leidraad binnenkort op de website van de ILT verschijnt. Op de website *Helder over Drones* staat onder andere een inhoudsopgave van de leidraad en binnenkort komt er ook een checklist waarmee de aanvrager kan controleren of alle vereiste onderdelen in het handboek staan genoteerd.

4.5.5 Aansprakelijkheidsverzekering

Indien de gerechtsdeurwaarder beroepsmatig een drone wil gaan gebruiken moet hij naast zijn reguliere bedrijfsverzekering verplicht een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten.⁷⁴ De aansprakelijkheidsverzekering dekt schade aan derden indien er een ongeval heeft plaatsgevonden. De Europese Verordening 785/2004 regelt de verzekeringseisen van luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen. De minimaal verzekerde som van de drone moet minstens 750.000 BTR (SDR) zijn.⁷⁵ BTR staat voor Bijzondere Trekkingsrechten, ook wel *Special Drawing Rights* (SDR) genoemd. Omgerekend, op het moment van schrijven, betekent dit dat de drone totaal verzekerd moet zijn voor een bedrag van €895.718,11.⁷⁶ In de praktijk houdt dit in dat de aansprakelijkheidsverzekering varieert van €300,- tot €600,- euro per maand.⁷⁷ Om een ROC-vergunning te verkrijgen is deze aansprakelijkheidsverzekering verplicht. Let er wel op dat in de verzekeringspolis moet staan dat de verzekering voldoet aan de 'Europese Verordening 785/2004'. Indien dit niet in de verzekeringspolis staat, ontvangt men geen vergunning.

4.6 Kosten documenten

Het aanvragen van de benodigde documenten is niet gratis. De behandeltermijn is 90 dagen vanaf ontvangst van de volledige aanvraag.⁷⁸ Ook dient men er rekening mee te houden dat de termijn kan worden verlengd. Hieronder wordt uiteengezet wat de kosten zijn van ieder document dat verplicht is om beroepsmatig met drones te mogen vliegen:

⁷⁰ Inspectie Leefomgeving & Transport, zoek op: *Bewijs van Inschrijving*, ilent.nl

⁷¹ Artikel 11 lid 1 Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁷² Artikel 10 lid 1 sub a Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁷³ Voor meer informatie zie de website *Helder over Drones*: www.helderoverdrones.nl

⁷⁴ EU-verordening 785/2004 / Artikel 7 lid 1 sub d Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁷⁵ Artikel 7 EU-Verordening 785/2004

⁷⁶ Let op dat deze wisselkoers soms verandert. Controleer daarom altijd de actuele wisselkoers op de website: https://nl.coinmill.com/EUR_SDR.html ('De wisselkoers converter')

⁷⁷ Zie bijlage F.

⁷⁸ Inspectie Leefomgeving & Transport, zoek op: *ROC vergunning drones*, ilent.nl

Bewijs van Inschrijving:	€73,00	(per drone)
Bewijs van Luchtwaardigheid:	€117,00*	(per drone)
+ technische keuring:	€2.200,00	(excl. BTW)
Bewijs van Bevoegdheid (RPA-L):	€118,00**	
+ theorie- en praktijkexamen:	€2.500,00	
Medische keuring LAPL:	<i>circa</i> €150,00	(excl. BTW)
ROC-vergunning:	€1875,00	

* Om het bewijs van luchtwaardigheid te krijgen moet de drone zijn goedgekeurd door een erkend keuringsbedrijf.⁷⁹ Na deze keuring ontvangt men een keuringsrapport.

** Om het RPA-L bewijs te verkrijgen moet men een theorie- en praktijkexamen verrichten bij een erkende vliegschool. Het theorie-examen kost €1.700,00 (excl. BTW) en het praktijkexamen kost circa €1.800,00 (excl. BTW).⁸⁰

4.7 Regels deelname aan het luchtverkeer

Indien aan alle bovengenoemde punten is voldaan, zal de ILT een ROC-vergunning afgeven aan de aanvrager die de drone beroepsmatig wil gaan inzetten. Tijdens het vliegen is het van belang om te weten aan welke regels de gerechtsdeurwaarder zich moet houden. Deze regels worden hieronder besproken.

4.7.1 Aanwezigheid documenten

De bestuurder van de drone moet tijdens het verrichten van de werkzaamheden met de drone een aantal documenten met zich meevoeren.⁸¹ De documenten die verplicht voorhanden moeten zijn tijdens de vluchtuitvoering zijn:

1. Het Bewijs van Inschrijving;
2. Het Bewijs van Bevoegdheid;
3. Het Bewijs van Luchtwaardigheid;
4. De ROC-vergunning.

De bestuurder moet er voor zorgen dat hij tijdens de vluchtuitvoering de documenten altijd voorhanden heeft, zodat deze gecontroleerd kunnen worden door de toezichthouders indien zij hiernaar vragen.

4.7.2 Regels tijdens uitvoering vluchten

Hieronder wordt toegelicht welke eisen de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen stelt ten aanzien van deelname aan het luchtverkeer:

- a) De drone moet altijd in het zicht van de bestuurder of waarnemer blijven (maximale afstand is 500 meter);⁸²
- b) Er mag nooit boven mensenmenigten worden gevlogen met de drone.⁸³ Een mensenmenigte bestaat uit een groep van 12 personen of meer;

⁷⁹ In Nederland is het NLR onder een erkend keuringsbedrijf voor de luchtvaart.

⁸⁰ Netherlands Aerospace Centre, zoek op: *praktijkopleiding RPAS vlieger*, nlr.nl

⁸¹ Artikel 12 Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

⁸² Artikel 13 Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

⁸³ Artikel 5.4 Wet Luchtvaart

- b) De drone mag niet hoger dan 120 meter boven de grond of het water vliegen;⁸⁴
- c) Binnen de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden mag niet hoger worden gevlogen dan 45 meter;⁸⁵
- d) Het is niet toegestaan om met de drone binnen 150 meter horizontaal van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing en in gebruik zijnde auto(snel)wegen te vliegen. Wel mag de drone tot 50 meter horizontaal van industrie- en havengebieden komen. Het is ook niet toegestaan om met de drone binnen 50 meter horizontaal van vaartuigen, voertuigen, kunstwerken en spoorlijnen te vliegen;*
- e) Drones verlenen voorrang aan vliegtuigen, helikopters, zweeftoestellen, vrije ballonnen en luchtschepen. In alle overige gevallen dat twee luchtvaartuigen elkaar kruisen, verleent het luchtvaartuig dat het andere aan zijn rechterzijde heeft, voorrang;⁸⁶
- f) De drone mag vliegen in het luchtruim met klasse G onder de geldende luchtverkeersregels;**
- g) De drone mag niet vliegen in een gecontroleerd luchtruim (CTR).⁸⁷

* Opmerking: het is mogelijk om een ontheffing voor deze verboden aan te vragen met betrekking tot vlieghoogte, afstand van de drone tot obstakels of vliegen in CTR bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu indien de vlucht betrekking heeft op het verrichten van luchtwerk met betrekking tot een vaartuig, voertuig, gebouw, kunstwerk, spoorlijn of weg en deze vlucht op grond van het ROC mag worden uitgevoerd.

** Het luchtruim is verdeeld in diverse *airspace*s. Iedere *airspace* heeft een eigen kwalificatie en daarbij horen verschillende regels en beperkingen waar piloten zich aan dienen te houden. Luchtruim klasse G is een ongecontroleerd luchtruim, waar bijvoorbeeld radiocontact niet verplicht is. De ondergrens van luchtruim klasse G is het grond-/zeeniveau en de bovengrens is de ondergrens van het luchtruim van klasse F.⁸⁸

4.7.3 Wat als de gerechtsdeurwaarder een ongeluk heeft veroorzaakt met zijn drone?

Indien er een ongeluk is veroorzaakt met een drone bestaat er de verplichting om dit voorval te melden bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.⁸⁹ Door de invoering van de verordening 376/2014 is de verplichting om te melden vergroot. De ILT beschikt over een aantal databronnen, te denken valt aan het Luchtvaartuigregister en het voorvalregistratiesysteem bij het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Meldingen worden geanonimiseerd door het ABL.⁹⁰ Het voorval moet binnen 72 uur worden gemeld bij het ABL middels een elektronisch formulier of middels een telefonische melding.⁹¹ De melding bevat tenminste de volgende gegevens:

- a. Naam, adres en woonplaats of werkadres van de melder;
- b. De functie in het kader waarvan de verplichte melder de melding doet;
- c. Tijdstip en plaats van het voorval;
- d. Een korte beschrijving van het voorval.

Indien er een ongeval (met gewonde(n) of dode(n)) is voorgevallen, dan meldt de houder van de ontheffing dit na de hulpverleningsoproep direct aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV).⁹²

⁸⁴ Artikel 14 lid 1 Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁸⁵ Artikel 16 lid 1 Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁸⁶ Artikel 15a Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

⁸⁷ Artikel 16 Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

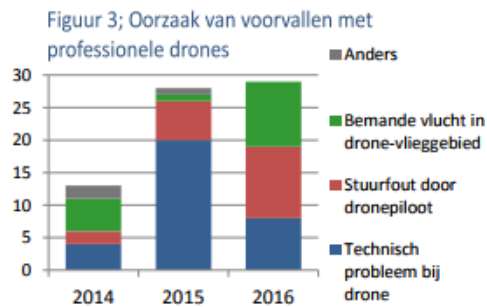
⁸⁸ Zie voor meer informatie over de luchtruimten de website van het IVAO Nederland: <https://nl.ivoa.aero>

⁸⁹ Artikel 2 Regeling melding voorvallen in de luchtvaart

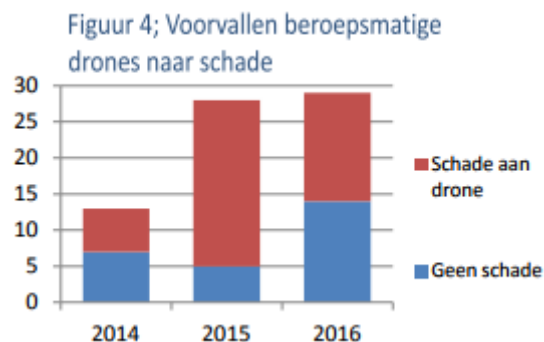
⁹⁰ Jaarverslag 2016, Inspectie Leefomgeving & Transport, ilent.nl

⁹¹ Het elektronische formulier is te vinden op de website van de ILT. Het ABL is te bereiken via telefoonnummer: 088 489 00 00.

⁹² Om een luchtvaartvoorval te melden bij de OVV kan gebeld worden met het telefoonnummer 0800 6353 688. Er kan ook een e-mail gestuurd worden naar het e-mailadres luchtvaart@onderzoeksraad.nl indien er geen spoedsituatie aanwezig is.



In figuur 3 wordt getoond wat de verhouding in oorzaken van de voorvallen met drones in de afgelopen jaren is geweest. Te zien is dat voorvallen veelal veroorzaakt worden door stuurfouten van de drone-bestuurder. De voorvallen door een technisch probleem bij de drone zijn in 2016 afgenomen. Er zijn in 2016 ook meerdere voorvallen ontstaan doordat de bemande luchtvaart in het drone-vlieggebied vloog.⁹³



In figuur 4 wordt aangetoond hoeveel voorvallen er in de afgelopen jaren zijn gemeld bij het ABL. Te zien is dat het aantal meldingen van voorvallen stijgt met de jaren. In 2016 was er bij de helft van de meldingen schade aan de drone geconstateerd.⁹⁴

4.7.4 Waar mag de gerechtsdeurwaarder vliegen met een drone? (No-Fly Zones)

Indien de gerechtsdeurwaarder zijn drone beroepsmatig wil gaan inzetten, is het belangrijk om te weten waar hij mag vliegen met zijn drone. In Nederland bestaan er *No-Fly Zones*. Dit zijn gebieden waar niet gevlogen mag worden.⁹⁵ Er kan ook sprake zijn van tijdelijke verboden of beperkte gebieden waar gevlogen mag worden, bijvoorbeeld in verband met een evenement. Het is altijd verstandig om voor het uitvoeren van de vlucht de website van de Operationele Helpdesk Luchtverkeersleiding Nederland te raadplegen. De website biedt informatie voor organisatoren over bijzondere vluchten en activiteiten. Daarnaast geeft de website duidelijke informatie over een aantal jaarlijkse luchtruimsluitingen waar rekening mee gehouden dient te worden. Ook zijn er reglementen en kaarten te vinden, zodat de gerechtsdeurwaarder weet waar en wanneer gevlogen kan worden.⁹⁶

4.7.4.1 NOTAM

Tijdens de vluchtvoorbereiding van de drone dient de bestuurder altijd kennis te nemen van de Notice To Airmen (NOTAM). Een NOTAM is een in de luchtvaart gebruikt bericht om anderen te informeren. Alle piloten moeten bij de vluchtvoorbereiding deze NOTAM's bekijken. De NOTAM is van belang voor bestuurders, omdat de meldingen over het luchtruim van invloed kunnen zijn op de uitvoering van een vlucht. Een NOTAM wordt bijvoorbeeld gebruikt om tijdelijke vliegrestricties aan te kondigen, zoals een luchtruimsluiting rondom een evenement. De NOTAM's worden in Nederland uitgegeven door de Luchtverkeersleiding

⁹³ 'Voorvallen met recreatieve en met beroepsmatige drones', zoek op: *informatieblad voorvallen ILT*, juni 2017

⁹⁴ 'Voorvallen met recreatieve en met beroepsmatige drones', zoek op: *informatieblad voorvallen ILT*, juni 2017

⁹⁵ Zie bijlage F voor een kaart van de *No-Fly Zones* in Nederland

⁹⁶ Operationele Helpdesk Luchtverkeersleiding Nederland, zoek op: *Reglementen en kaarten LVNL*, lvnl.nl

Nederland.⁹⁷ De bestuurders van drones in de beroepsmatige sfeer (die vliegen onder het volledige ROC) zijn verplicht om twee dagen voor de vluchtuitvoering een NOTAM af te geven.⁹⁸ Daarnaast is het voor de bestuurders van belang om de NOTAM's te controleren, omdat zij betrekking zouden kunnen hebben op hun vluchtuitvoering.

4.7.4.2 Meldplicht

Er bestaat naast de NOTAM een andere verplichting voor drone-bestuurders op het gebied van meldingen. De bestuurder moet ten minste 24 uur voorafgaand aan de vlucht schriftelijk of per e-mail een melding maken aan de Minister van Infrastructuur en de burgemeester van de gemeente waarin gevlogen wil worden met de drone.⁹⁹ Deze melding kan worden verstuurd per e-mail naar: **meldingtug@ilent.nl**. Per gemeente verschilt het hoe de melding bij de burgemeester gedaan kan worden.

4.8 Piloot inhuren

Hiervoor is uitgelegd welke vergunningen en documenten de gerechtsdeurwaarder nodig heeft indien hij beroepsmatig met een drone wil gaan vliegen. Er bestaat ook de mogelijkheid om een piloot of bedrijf in te huren, zodat zij de werkzaamheden voor de gerechtsdeurwaarder uit kunnen voeren. Indien de gerechtsdeurwaarder dit wil bewerkstelligen, zal hij rekening moeten houden met een aantal punten. Er moet op gelet worden dat de piloot van de drone over dezelfde vergunningen en documenten beschikt zoals in de vorige paragrafen is omschreven. Daarnaast is het van belang om duidelijke afspraken te maken vóór de uitvoering van de vlucht, zodat beide partijen weten wat zij van elkaar kunnen verwachten. Hierbij valt te denken aan een overeenkomst van opdracht die wordt afgesloten tussen de gerechtsdeurwaarder en de piloot. Ook is het belangrijk om afspraken over aansprakelijkheid en privacy te maken. De gerechtsdeurwaarder zal indien hij een piloot of bedrijf inhuurt altijd aanwezig moeten zijn bij de vluchtuitvoering, om te voldoen aan het begrip 'waarneming', zoals is omschreven in hoofdstuk 3.

4.9 Toezicht en handhaving

Het is belangrijk voor gerechtsdeurwaarders om te weten wat de gevolgen kunnen zijn indien zij een drone beroepsmatig (willen) inzetten en zich niet houden aan de wet- en regelgeving. Hieronder wordt kort uiteengezet hoe de toezichts- en handhavingpraktijk rondom drones is geregeld.

4.9.1 Luchtvaartpolitie

Als toezichthouder in de 'dronewereld' treedt de politie op namens het Openbaar Ministerie (OM).¹⁰⁰ Zij worden ook wel de 'luchtvaartpolitie' genoemd. De luchtvaartpolitie houdt toezicht, is belast met de opsporing van strafbare feiten en toetst of een bedrijf of persoon in het bezit is van de vereiste vergunningen en/of ontheffingen. Daarnaast controleert zij ook of de dronegebruiker zich aan de Wet Luchtvaart houdt. Indien er een overtreding wordt geconstateerd, is de luchtvaartpolitie bevoegd om de drone in beslag te nemen of om een boete op te leggen. De Inspectie Leefomgeving & Transport toetst namens de minister van Infrastructuur & Milieu of er sprake is van een veilige situatie. Indien de gerechtsdeurwaarder een van de in artikel 11.9 Wet Luchtvaart genoemde artikelen overtreedt, begaat hij een strafbaar feit. De luchtvaartpolitie is in dit geval bevoegd om te handhaven. Overtreding van een van deze artikelen levert een hechtenis van ten hoogste zes maanden op of een geldboete van ten hoogste de derde categorie.¹⁰¹ Naast het handhaven bij het constateren van een strafbaar feit, is de toezichthouder ook bevoegd om inzage te vorderen van zakelijke

⁹⁷ W. de Jager, 'Wat is een NOTAM en wanneer krijg je hier als dronepiloot mee te maken?', *Dronewatch.nl* 1 oktober 2016

⁹⁸ Bijlage 6, zesde bolletje, behorend bij artikel 10 van de Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

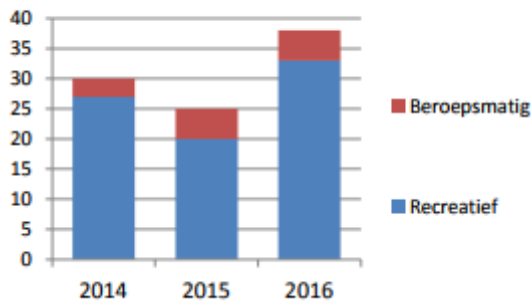
⁹⁹ Artikel 10 lid 4 Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen

¹⁰⁰ Artikel 11.1 lid 1 jo. artikel 11.3 lid 1 Wet Luchtvaart

¹⁰¹ Artikel 11.9 lid 1 Wet Luchtvaart

gegevens. Ten slotte mag de toezichthouder de vlucht staken indien er sprake is van een onmiddellijke dreiging van gevaar.

Figuur 5; Proces verbaal bij beroepsmatige en recreatieve drones



In figuur 5 wordt een overzicht gegeven van het aantal processen-verbaal dat is uitgegeven aan drone-bestuurders die zich niet aan de wet- en regelgeving hielden. Opmerkelijk is dat in de beroepsmatige sector relatief weinig processen-verbaal zijn uitgegeven, in tegenstelling tot de recreatieve sector.

4.10 Wetswijziging

Tijdens het uitvoeren van dit onderzoek stonden er twee internetconsultaties open omtrent een aanpassing van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen.¹⁰² Het doel van deze wetswijziging is om de regelgeving omtrent de luchtverkeersregels te versoepelen voor ROC-houders. Een belangrijke wijziging uit het wetsvoorstel is een verkleining van de minimale afstand die drone-bestuurders moeten aanhouden tot aaneengesloten bebouwing, mensenmenigten en wegen. Door deze wijziging is het makkelijker voor ROC-houders om bijvoorbeeld inspecties aan (hoge) objecten uit te voeren. De verwachte effecten van de wetswijziging zijn dat beroepsmatige drone gebruikers meer ruimte krijgen om vluchten uit te voeren. Daarnaast zal de meldingsplicht en de NOTAM vervallen. De verwachting is dat er meer economische kansen worden gecreëerd voor drone-bestuurders en dat de sector verder zal groeien. Er zal in de vergunning zelf geen grote verandering optreden na aanpassing van de wet. Hieronder worden de belangrijkste wijzigingen besproken:

1. De minimale afstand tot mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing, en wegen waar de bestuurder zich aan moet houden wordt verkleind naar 25 meter. Op het moment van schrijven is deze afstandseis nog 150 meter. De wijziging geldt echter alleen voor drones met een maximum gewicht van 25 kilogram.
2. Momenteel moeten bestuurders een NOTAM twee dagen voorafgaand aan hun vlucht publiceren. Deze verplichting vervalt voor drones met een maximum gewicht van 25 kilogram. De NOTAM blijft wel bestaan voor drones waarmee wordt gevlogen in laagvlieggebieden.
3. De meldingsplicht om ten minste 24 uur voorafgaand aan de vlucht bij de minister en de burgemeester van de gemeente te melden waar gevlogen wil worden, vervalt.

¹⁰² Internetconsultatie: 'Wijziging van de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen in verband met het verruimen van de mogelijkheden voor gecertificeerd drone gebruik', 19 juli 2017, overheid.nl

Internetconsultatie: 'Aanpassing Regeling modelvliegen en Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen, 1 mei 2017, overheid.nl

4.11 Tussenconclusie

Het vergt nogal wat voorbereiding en tijd om een ROC-vergunning aan te vragen bij de ILT. Er moeten vele vergunningen worden aangevraagd om beroepsmatig met een drone te mogen vliegen. Het is daarom van belang voor de gerechtsdeurwaarder om zichzelf af te vragen of hij een volledige ROC-vergunning wil aanvragen of dat een ROC Light-vergunning beter past bij de uitvoering van de werkzaamheden waarvoor hij de drone wil gebruiken. Het is van belang dat de gerechtsdeurwaarder zich goed verdiept in de kosten die bij het aanvragen van de vergunningen komen kijken en of hij deze kosten wil uitgeven voor de ROC-vergunning. Indien de gerechtsdeurwaarder ervoor kiest om een drone beroepsmatig in te gaan zetten, zal hij zich aan de regels moeten houden die gelden voor het beroepsmatig gebruik van drones om de kans op boetes te ontlopen. Ook is het van belang om van tevoren te onderzoeken in welke gebieden de gerechtsdeurwaarder wil vliegen met zijn drone. Om beslag te leggen middels een drone zal hoogstwaarschijnlijk dicht gevlogen moeten worden bij bebouwing en/of vervoersmiddelen. Daarom zal eerst goed moeten worden gekeken naar de *No-Fly Zones* en of hij mag vliegen in het gebied waar hij beslag wil gaan leggen middels een drone.

Hoofdstuk 5

Het wettelijk kader rondom het beroepsmatig gebruik van micro- en minidrones

5.1 Inleiding

Naast de ROC-vergunning voor drones (4 – 150 kilogram), bestaat zoals eerder gezegd ook de ROC Light-vergunning. Deze *light* vergunning is bedoeld voor het beroepsmatig inzetten van drones lichter dan 4 kilogram. Dit worden ook wel micro- en minidrones genoemd. Microdrones zijn drones lichter dan 1 kilogram, minidrones zijn drones lichter dan 4 kilogram. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wet- en regelgeving omtrent de micro- en minidrones. Deze micro- en minidrones zijn onlangs gestegen in populariteit onder de beroepsmatige dronevlieger. De ILT heeft in het eerste kwartaal van 2017 al meer ROC Light-vergunningen afgegeven dan in het laatste half jaar van 2016.¹⁰³ Dit komt doordat de vergunningseisen voor de ROC Light-vergunning minder zwaar zijn dan voor een reguliere ROC-vergunning. Daarentegen loopt de 'ROC Light-dronevlieger' tegen meer beperkingen aan tijdens de vluchtuitvoering. Later in dit hoofdstuk wordt naast de wet- en regelgeving ook ingegaan op deze beperkingen en op de regels omtrent het uitvoeren van de vlucht met een minidrone. De ROC Light-vergunning komt deels overeen met de ROC-vergunning, maar er bestaan ook verschillen tussen deze twee vergunningen. In de volgende paragrafen wordt toegelicht wat de overeenkomsten en verschillen zijn tussen deze twee vergunningen en er wordt een kostenanalyse gemaakt. In dit hoofdstuk wordt de term 'minidrone' aangehouden, omdat ...

5.2 Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones

Op 1 juli 2016 is de 'Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones' (hierna: 'Regeling minidrones') in werking getreden.¹⁰⁴ Deze regeling, speciaal gemaakt voor de micro- en minidrones, is onder andere in het leven geroepen om het voor kleinere bedrijven gemakkelijker te maken om ook beroepsmatig gebruik te maken van drones. Door de regeling is het beroepsmatig gebruik van drones een stuk laagdrempeliger geworden. De Regeling minidrones is een vervolg op de Roabl, mede gelet op de artikelen 2.1 vierde lid en 3.21 eerste lid, van de Wet Luchtvaart. Door deze regeling is het mogelijk om ontheffingen aan te vragen voor diverse documenten die in beginsel nodig zijn voor het beroepsmatig vliegen met een drone.¹⁰⁵

5.2.1 Ontheffingen

Artikel 10a, tweede lid, van de Roabl stelt dat vluchten met een drone lichter dan 4 kilogram uitgevoerd mogen worden indien de bestuurder beschikt over de documenten die in beginsel nodig zijn voor het beroepsmatig vliegen met een drone zwaarder dan 4 kilogram. Het tweede lid stelt ook dat hier uitzonderingen op gemaakt kunnen worden. De aanvrager moet dan beschikken over een bewijs van inschrijving, een bewijs van luchtwaardigheid dan wel een ontheffing hiervoor, een bewijs van bevoegdheid dan wel een ontheffing hiervoor en een aansprakelijkheidsverzekering.¹⁰⁶ Artikel 1 van de Regeling minidrones gaat over de ontheffingen. Sub a van dit artikel stelt dat er een ontheffing op het verbod om een luchtvaartuig te bedienen zonder het daarvoor geldige bewijs van bevoegdheid aangevraagd kan worden, mits de aanvrager de leeftijd van 18 jaar heeft bereikt en kan aantonen te beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier deel te nemen aan het

¹⁰³ W. de Jager, 'Aantal ROC Light-houders bijna verdrievoudigd in eerste kwartaal 2017', *Dronewatch.nl* 24 maart 2017

¹⁰⁴ Stcrt. 2016, 27761

¹⁰⁵ Zie de *Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones*

¹⁰⁶ Artikel 10a lid 2 Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen

luchtverkeer.¹⁰⁷ Dit laatste punt houdt in dat er door de aanvrager een theorie-examen moet zijn gevolgd dat gericht is op de basiskennis voor het vliegen met een micro- of minidrone.¹⁰⁸

Daarnaast is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen op het verbod om een vlucht uit te voeren met een drone die niet is voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid. De voorwaarde die bij deze ontheffing hoort, is dat de aanvrager met een bewijs van inschrijving kan aantonen dat de drone niet meer weegt dan 4 kilogram.¹⁰⁹

5.3 Voorschriften en beperkingen ontheffing micro- en minidrones

Zoals eerder is benoemd, bevat de ROC Light-vergunning meer beperkingen met betrekking tot de vluchttuitvoering. De drone mag bijvoorbeeld minder hoog vliegen en de toegestane zichtafstand tussen de bestuurder en de drone is kleiner. Hieronder wordt toegelicht welke voorschriften en beperkingen artikel 3 van de Regeling minidrones stelt aan de uitvoering van vluchten met een micro- of minidrone:

- a) De vlucht wordt uitgevoerd tot een afstand van maximaal 100 meter van de bestuurder (de drone blijft in het zicht van de bestuurder);
- b) De vlucht wordt uitgevoerd tot een hoogte van maximaal 50 meter boven de grond of het water;
- c) Er mag niet in het donker worden gevlogen met de drone;
- d) De drone mag nooit boven mensenmenigten vliegen;¹¹⁰
- e) De drone mag vliegen tot een afstand van minimaal 50 meter horizontaal van mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden, spoorlijnen, vaar- en voertuigen en in gebruik zijnde auto(snel)wegen;
- f) De drone mag vliegen in het luchtruim met klasse G onder de geldende luchtverkeersregels;
- g) Indien er een voorval of ernstig incident is voorgevallen, meldt de houder van de ontheffing dit binnen 72 uur aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) van de ILT. Is er een ongeval (met gewonde(n) of dode(n) voorgevallen), dan meldt de houder van de ontheffing dit na de hulpverleningsoproep direct aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV).¹¹¹

5.4 Overeenkomsten en verschillen ROC- en ROC Light-vergunning

In deze paragraaf wordt toegelicht welke overeenkomsten en welke verschillen er bestaan tussen de ROC- en ROC Light-vergunning. Allereerst wordt ingegaan op de verschillen en overeenkomsten met betrekking tot de vergunningaanvraag, daarna worden de verschillen en overeenkomsten besproken met betrekking tot de regels tijdens de vluchttuitvoering.

5.4.1 Overeenkomsten en verschillen vergunningaanvraag

Er zijn voor de micro- en minidrones minder documenten vereist om in aanmerking te komen voor de ROC Light-vergunning. Toch zijn er ook voorwaarden die voor beide vergunningen van toepassing zijn om beroepsmatig met de drone te mogen vliegen. Onderstaande voorwaarden gelden voor zowel de ROC- als ROC Light-vergunning:

¹⁰⁷ Artikel 1 Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones jo. artikel 2.1 lid 1 Wet Luchtvaart

¹⁰⁸ Bijlage behorend bij artikel 1, sub a onderdeel 2, van de Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones

¹⁰⁹ Artikel 1 sub b Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones / artikel 3.8 lid 1 sub a jo. artikel 3.1 Wet Luchtvaart

¹¹⁰ Artikel 5.4 Wet Luchtvaart

¹¹¹ Artikel 3 Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones.

Het ABL is te bereiken via het telefoonnummer: 088 489 00 00. De OVV is te bereiken via het telefoonnummer: 0800 6352 688.

1. De aansprakelijkheidsverzekering voor schade aan derden is verplicht.¹¹²
2. De meldplicht om voorvallen binnen 72 uur bij de ILT te melden geldt voor beide vergunningen (indien er sprake is van ietsel moet dit worden gemeld bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV))¹¹³

Onderstaande punten maken het gemakkelijker om in aanmerking te komen voor een ROC Light-vergunning:

1. Er is geen medische keuring van de bestuurder nodig (LAPL);
2. Er is een ontheffing van de RPA-L (bewijs van bevoegdheid) mogelijk;¹¹⁴
3. Er is een ontheffing van het S-BvL (bewijs van luchtwaardigheid) mogelijk;¹¹⁵
4. Het theorie-examen is voor minidrones verplicht, echter voor microdrones geldt het vereiste van het afleggen van een theorie-examen niet onder de ROC Light-vergunning;¹¹⁶
5. Er is geen operationeel handboek nodig.¹¹⁷

Dit betekent dat de aanvrager minimaal moet beschikken over de volgende documenten indien hij beroepsmatig met een micro- of minidrone wil gaan vliegen:

- a) Bewijs van Inschrijving;
- b) (Ontheffing) Bewijs van luchtwaardigheid;
- c) (Ontheffing) Vliegbewijs RPA-L;
- d) ROC Light-vergunning.

5.4.2 Overeenkomsten en verschillen regels tijdens vluchtuitvoering

Uit het voorgaande hoofdstuk is gebleken dat er strikte regels gelden voor de vluchtuitvoering onder het bewind van de ROC-vergunning. Hoewel het eenvoudiger is om een ROC Light-vergunning te verkrijgen, bestaan er wel beperkingen rondom de vluchtuitvoering. Hieronder wordt schematisch geschetst wat de verschillen en overeenkomsten zijn tussen de twee vergunningen met betrekking tot de vluchtuitvoering:

Verschillen regels vluchtuitvoering	
ROC	ROC Light
Hoogte maximaal 120 meter ¹¹⁸	Hoogte maximaal 50 meter
Maximaal 500 meter van de bestuurder	Maximaal 100 meter van de bestuurder
Minimale horizontale afstand tot mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing en auto(snel)wegen is 150 meter ¹¹⁹	Minimale horizontale afstand tot mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing en auto(snel)wegen is 50 meter
Meldplicht vluchten bij burgemeester en ministerie I&M	Geen meldplicht vluchten bij burgemeester en ministerie I&M
NOTAM	Geen NOTAM

¹¹² Verordening (EU) 785/2004 jo. Artikel 10a lid 2 sub d Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen

¹¹³ Artikel 7 Regeling melding voorvallen jo. artikel 3 onderdeel g Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones

¹¹⁴ Artikel 1 sub a Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones

¹¹⁵ Artikel 1 sub b Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones

¹¹⁶ Artikel 2 Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones

¹¹⁷ Artikel 10a lid 2 Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen

¹¹⁸ Ontheffing mogelijk in ROC (zie vorig hoofdstuk)

¹¹⁹ Ontheffing mogelijk in ROC (zie vorig hoofdstuk)

Overeenkomsten regels vluchtuitvoering
Altijd in zicht van de piloot Minimale horizontale afstand tot kunstwerken, haven- en industriegebieden, spoorlijnen en vaar- en voertuigen is 50 meter* Vliegen in luchtruim klasse G Nooit in het donker vliegen Nooit boven mensenmenigten vliegen Meldplicht ongevallen Vorrang verlenen aan ander luchtverkeer Niet in gecontroleerd luchtruim (CTR) *Ontheffing mogelijk bij ROC-vergunning

5.5 Verschil in kosten ROC- en ROC Light-vergunning

De kosten voor een ROC Light-vergunning liggen een stuk lager dan de kosten voor een ROC-vergunning. De documenten die nodig zijn om de ROC Light-vergunning aan te vragen zijn, net zoals bij de ROC-vergunning, aan te vragen bij de ILT.¹²⁰ De gemiddelde behandeltermijn omtrent het aanvragen van een ROC Light-vergunning ligt rond de 60 dagen vanaf ontvangst van de aanvraag.¹²¹ Hieronder wordt een overzicht gemaakt van de kosten omtrent de vergunningaanvraag:

Verschil in kosten ROC- en ROC Light-vergunning			
ROC		ROC Light	
Bewijs van Inschrijving:	€73,00	Bewijs van Inschrijving	€73,00
Bewijs van Luchtwaardigheid:	€117,00*	Ontheffing Bewijs van Luchtwaardigheid	€63,00
Bewijs van Bevoegdheid:	€118,00**	Ontheffing Bewijs van Bevoegdheid	Gratis
Medische keuring LAPL: <i>circa</i>	€150,00	Theorie-examen:	€250,00
ROC-vergunning:	€1875,00	ROC Light-vergunning:	€234,00
* + technische keuring:	€2.200,00		
** + theorie-examen:	€1.700,00		
praktijkexamen	€1.800,00 ¹²²		
Totaal (circa):	€8.003,00	Totaal (circa):	€620,00

¹²⁰ Ga voor meer informatie over de vergunningaanvraag naar de website van de ILT: www.ilent.nl

¹²¹ Inspectie Leefomgeving & Transport, zoek op: *ROC Light*, ilent.nl

¹²² Netherlands Aerospace Centre, zoek op: *praktijkopleiding RPAS vlieger*, nlr.nl

NB: Zoals eerder vermeld geldt voor de minidrones (1 – 4 kilogram) de eis dat er een theorie-examen moet zijn behaald, zodat de drone-bestuurder voldoende basiskennis heeft voor het vliegen met een minidrone. Het KNVvL Examinering Instituut (KEI) verzorgt deze theorie-examens. Het studiemateriaal zit inbegrepen bij de kosten voor het theorie-examen.¹²³ Indien de eerste poging niet is gelukt, bestaat er de mogelijkheid om een herexamen af te leggen. Dit herexamen kost €175,-. Het is niet verplicht om lessen te volgen voor dit examen en het is toegestaan om de leerstof thuis te bestuderen.¹²⁴

5.6 Tussenconclusie

De ROC Light-vergunning toont overeenkomsten en verschillen met de ROC-vergunning. Voorop staat dat de ROC Light-vergunning voor de micro- en minidrones een stuk goedkoper is dan een ROC-vergunning. Door de ontheffingen zitten er wel beperkingen vast aan de vergunning, zoals bijvoorbeeld de strengere vliegeregels. Een nadeel is dat met de micro- en minidrone niet hoger gevlogen mag worden dan 50 meter en de drone altijd binnen 100 meter van de bestuurder moet blijven. Dit kan het lastig maken voor bijvoorbeeld een raambeslag op tien verdiepingen hoog. Om te kiezen tussen een ROC- en ROC Light-vergunning is het verstandig om eerst de verschillen en overeenkomsten te bestuderen en te kijken waar en hoe hoog men wil vliegen met de drone. Ook een kostenafweging is op zijn plaats.

¹²³ Voor meer informatie over het theorie-examen zie de website van KEI: www.brevet.aero

¹²⁴ Zie bijlage B voor de leerstof van dit theorie-examen.

Hoofdstuk 6

Conclusies & Aanbevelingen

Welke informatie, gelet op boek 2 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, de Wet Luchtvaart, de Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen en de Beleidsregel verlenen van ontheffingen voor micro- en minidrones, zou een brochure voor de deurwaardersbranche moeten bevatten die de gerechtsdeurwaarder kan gebruiken als hij drones wil gaan inzetten bij het leggen van beslag op roerende zaken?

6.1 Conclusies

Uit dit onderzoek kunnen een aantal conclusies worden getrokken die van belang zijn voor gerechtsdeurwaarders die van plan zijn beroepsmatig een drone te gebruiken. Hieronder worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Uit de enquête die is gehouden onder diverse gerechtsdeurwaarders blijkt dat de helft van de ondervraagden bekend is met de mogelijkheden van drones in het kader van beslaglegging op roerende zaken. De andere helft van de ondervraagden is nog niet bekend met de mogelijkheden. Dit laat zien dat het onderwerp van dit onderzoek al in opkomst is, maar nog niet overal even bekend is. Geen van de ondervraagden maakt op het moment van schrijven gebruik van drones, op één uitzondering na. Deze gerechtsdeurwaarder maakt wel gebruik van drones bij zijn werkzaamheden, maar doet dit zelden. De meerderheid van de ondervraagde gerechtsdeurwaarders wil in de toekomst gebruik gaan maken van drones bij diens werkzaamheden, mits de kosten, (toekomstige) wet- en regelgeving en ethische aspecten dit toelaten. Uit de enquête bleek ook dat de gerechtsdeurwaarders graag meer informatie ontvangen over de beroepsmatige inzet van drones in de vorm van een brochure. Later in dit hoofdstuk wordt ingegaan op de punten die worden opgenomen in de brochure.

Er is onderzocht of gerechtsdeurwaarders drones mogen inzetten bij het beslag op roerende zaken. De wet kent een aantal vereisten voor deze vorm van beslaglegging. Deze vereisten bevatten geen beperkingen voor het leggen van beslag op roerende zaken met behulp van een drone. Uit een uitspraak van het Hof 's-Hertogenbosch uit 1972 blijkt dat de wetgever bedoelde dat de gerechtsdeurwaarder zich begeeft naar de plek waar hij beslag wil leggen op de roerende zaken. In de tijdsgeest van 1972 is het begrijpelijk dat er nog niet werd gedacht aan andere (meer moderne en technologische) manieren om beslag te leggen dan nu in de praktijk wordt gedaan. Het is dan ook tijd dat dit arrest ter discussie wordt gesteld, zodat de mogelijkheden anno 2017 worden meegenomen in dit onderwerp. De drone biedt naast beslag op auto's e.d. een uitkomst bij het 'raambeslag', mits de gerechtsdeurwaarder de beelden live bekijkt en hierbij een nauwkeurige beschrijving kan maken van de zaken. De *live-stream* voorwaarde is van belang, omdat hierdoor voldaan kan worden aan het begrip 'waarneming', dat een eis is om het proces-verbaal te laten gelden als een authentieke akte. Indien er tijdens het werk met de drone geen nauwkeurige beschrijving gegeven kan worden van de roerende zaken, zal de gerechtsdeurwaarder mogen voldoen met een globale beschrijving van de zaken in het beslagexploot. De gerechtsdeurwaarder zal dan (uiterlijk de volgende dag) alsnog naar de desbetreffende plaats moeten gaan om een nauwkeurige beschrijving van de zaken te kunnen geven voor in het proces-verbaal van nadere aanduiding. De gerechtsdeurwaarder zal in deze gevallen per situatie moeten beoordelen of het op dat moment nuttig is om met een drone op pad te gaan. Momenteel bestaat er nog geen jurisprudentie omtrent het beroepsmatig gebruik van drones door gerechtsdeurwaarders. Belangrijk is dat deze jurisprudentie er uiteindelijk wel gaat komen, zodat dit onderwerp verder 'ontwikkeld' kan gaan worden in de interpretatie van de wet om de technologische ontwikkelingen anno 2017 bij te houden.

De gerechtsdeurwaarder kan de vergunningen voor de beroepsmatige inzet van drones aanvragen bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De gerechtsdeurwaarder kan

kiezen tussen een ROC- of ROC Light-vergunning. De ROC-vergunning heeft een hogere prijs; er kan gerekend worden op een investering van minimaal €8.000,- (exclusief de prijs van de drone). Daarentegen zijn de vergunningen voor de micro- en minidrone een stuk goedkoper, hier komt een investering van minimaal €620,- bij kijken (exclusief de prijs van de drone). Er zijn echter naast de kosten, ook andere verschillen tussen deze twee vergunningen. Aan de ROC Light-vergunning, die bedoeld is voor de micro- en minidrones, kleeft een aantal beperkingen, te denken valt aan beperkingen rondom de vliegregels. De micro- en minidrone mag namelijk minder hoog (50 meter) en minder ver (100 meter) van de bestuurder af vliegen dan de gewone drone. Dit zijn punten die het voor de gerechtsdeurwaarder wellicht moeilijker maken om een beslag te kunnen leggen op roerende zaken, vooral tijdens het raambeslag. Een reguliere drone kan bij het beslag op roerende zaken meer uitkomst bieden dankzij de grotere hoeveelheid bevoegdheden die de gerechtsdeurwaarder heeft tijdens de vluchtuitvoering. Bij de ROC-vergunning mag de drone namelijk 500 meter van de bestuurder af vliegen en 120 meter hoog vliegen. Het is daarom van belang voor de gerechtsdeurwaarder om zichzelf af te vragen of hij een volledige ROC-vergunning wil aanvragen of dat een ROC Light-vergunning beter past bij de uitvoering van de drone-gerelateerde werkzaamheden. Dit zal de gerechtsdeurwaarder per situatie moeten beoordelen.

Tijdens de vlucht met de drone behoort de gerechtsdeurwaarder zich aan een aantal regels te houden. Hierbij kan gedacht worden aan de vliegregels, maar ook aan de documenten die hij bij zich moet dragen. Toezichthouders, ofwel de 'luchtvaartpolitie', controleren regelmatig of beroepsmatige dronegebruikers zich houden aan de vliegregels en of zij de verplichte documenten bij zich dragen. Indien de gerechtsdeurwaarder zich niet aan deze regels houdt, loopt hij het risico om beboet te worden.

Het vergt veel tijd en voorbereiding om een ROC- of ROC Light-vergunning aan te vragen bij de ILT. De gerechtsdeurwaarder moet er dus rekening mee houden dat hij niet van de ene op de andere dag kan starten met vliegen. Bij een ROC-vergunning ligt de behandeltermijn op 90 dagen na ontvangst van de aanvraag, en deze termijn kan ook nog verlengd worden. Bij de ROC Light-vergunning is de termijn wat korter, hierbij gaat het om 60 dagen na ontvangst van de aanvraag. Voor de aanvraag moeten er al andere zaken geregeld zijn: te denken valt aan het theorie- en praktijkexamen dat moet zijn behaald en de technische keuring van de drone. Al met al is het een investering die veel tijd en geld kost.

In de brochure die wordt gemaakt voor de deurwaardersbranche zal de volgende informatie worden opgenomen:

- a) De vergunningen/ontheffingen die nodig zijn om beroepsmatig met een drone te kunnen vliegen;
- b) Het verschil tussen de ROC- en ROC Light-vergunning wordt toegelicht;
- c) De kosten per soort vergunning inclusief toelichting;
- d) Aspecten waar de gerechtsdeurwaarder rekening mee moet houden (zoals o.a. de aansprakelijkheidsverzekering);
- e) Een overzicht van de documenten die de gerechtsdeurwaarder bij zich moet dragen tijdens de vluchtuitvoering;
- f) De regels met betrekking tot de vluchtuitvoering worden duidelijk toegelicht (hoe hoog en ver mag er gevlogen worden, et cetera);
- g) Het meldpunt waar een melding moet worden gemaakt bij een voorval/ongeval;
- h) Een kaart met de *No-Fly Zones*.

6.2 Aanbevelingen

Uit de conclusies van dit onderzoek kunnen een aantal aanbevelingen worden gedaan aan de deurwaardersbranche die in de toekomst drones willen gaan inzetten bij hun werkzaamheden. Hieronder worden de belangrijkste aanbevelingen toegelicht:

1. De gerechtsdeurwaarder moet, voordat hij drones wil gaan inzetten, bedenken of deze handeling ook nuttig is voor de beslaglegging op dat moment. Een beslag middels een drone kan namelijk uitkomst bieden bij bijvoorbeeld een raambeslag op drie hoog, of bij een beslag op een vervoersmiddel zoals bijvoorbeeld een auto. Een drone zou minder uitkomst bieden bij een schuldenaar waar weinig te verhalen valt of waar bijvoorbeeld geen ramen aanwezig zijn. Dit vergt al enig 'vooronderzoek' met betrekking tot de locatie waar het beslag gelegd moet worden.

2. De gerechtsdeurwaarder zal moeten bedenken of hij met een 'minidrone' of een 'reguliere' drone wil gaan vliegen. Indien de gerechtsdeurwaarder dicht bij objecten en/of gebouwen wil vliegen, is het verstandiger om met een reguliere drone (zwaarder dan 4 kilogram) te gaan vliegen, omdat deze drone dicht bij bebouwing en objecten mag vliegen. Indien de gerechtsdeurwaarder de kosten voor een 'reguliere' drone te hoog vindt, kan hij allereerst starten met een minidrone en later alsnog zijn vergunning overzetten naar een ROC-vergunning. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met andere vliegeregels.

3. De gerechtsdeurwaarder zal een kosten-batenanalyse moeten maken voordat hij de vergunningaanvraag maakt voor een ROC- of ROC Light-vergunning. Hierbij kan gedacht worden aan vragen zoals: 'Hoe vaak wil ik de drone gaan gebruiken? Kan de drone mijn werkzaamheden 'verlichten'?' Het betreft een analyse waarbij niet te gemakkelijk alleen gekeken moet worden naar de mogelijkheden. De gerechtsdeurwaarder zal de tijd moeten nemen om te bedenken of hij de drone (regelmatig) zal gaan gebruiken bij zijn werkzaamheden en dus of de investering rondom de drone rendement oplevert.

Een andere mogelijkheid is dat de gerechtsdeurwaarder eerst een piloot inhuurt die gerechtigd is tot het uitvoeren van beroepsmatige dronevluchten. Zo kan de gerechtsdeurwaarder een weloverwogen afweging maken voor de toekomst om te kijken of het zinvol is om zelf een drone aan te schaffen en de ROC-vergunningaanvraag in te gaan. Let wel op dat de piloot over de juiste en verplichte vergunningen beschikt. Daarnaast moeten er voorafgaand de vlucht duidelijke afspraken worden gemaakt over de werkzaamheden, kosten, aansprakelijkheid en privacyaspecten. Zorg dat deze afspraken worden vastgelegd in een overeenkomst. De gerechtsdeurwaarder zal altijd aanwezig moeten zijn bij de vluchtuitvoering om te voldoen aan het begrip 'waarneming', dat vereist is voor een authentieke akte.

4. Het is belangrijk om een drone te gebruiken die voldoet aan een aantal punten. Om de drone te gebruiken voor beslaglegging, is het verstandig om een exemplaar aan te schaffen waarvan de camera scherp is en waarmee er goed 'ingezoomd' kan worden. Ook zal de gerechtsdeurwaarder moeten kijken of de drone een *live-stream* functie bevat. Schaf niet vluchtig een goedkoop model aan, om er later achter te komen dat de drone weinig toegevoegde waarde biedt.

5. Indien de gerechtsdeurwaarder een drone wil gaan afschaffen voor het gebruik tijdens het beslag op roerende zaken, wordt aanbevolen om een drone met een maximum gewicht van 25 kilogram aan te schaffen. Dit omdat de drones onder dit gewicht bij de komende wet- en regelgeving een 'privilege' hebben met betrekking tot de vliegeregels. Deze drone mag namelijk een minimale afstand van 25 meter tot mensenmenigten, aaneengesloten bebouwing en objecten aanhouden. Let op: deze regel geldt echter alleen voor de ROC-

houders. Bij een ROC Light-vergunning geldt deze regel niet en zal een minimale afstand van 50 meter moeten worden aangehouden.

6. Voordat de gerechtsdeurwaarder gaat vliegen met een drone is het belangrijk dat hij bekijkt of hij in het desbetreffende gebied mag vliegen waar hij beslag wil gaan leggen op de roerende zaken. Om beslag te leggen middels een drone zal hoogstwaarschijnlijk dicht gevlogen moeten worden bij bebouwing en/of auto's. Daarom zal eerst goed moeten worden gekeken naar de *No-Fly Zones* en of hij mag vliegen in het gebied waar hij beslag wil gaan leggen middels een drone. Het is verstandig om daarom altijd voor de vluchttuitvoering de *No-Fly Zones* kaart te bestuderen.

7. De gerechtsdeurwaarder moet ervoor zorgen dat hij tijdens het vliegen met de drone de verplichte documenten bij zich draagt. Er worden regelmatig controles gehouden door toezichthouders, die bekijken of de verplichte documenten aanwezig zijn. Het is daarom belangrijk om altijd de map met de benodigde documenten voorhanden te hebben. Daarnaast is het belangrijk voor de gerechtsdeurwaarder om zich aan de vliegeregels te houden, zodat hij geen risico loopt om een boete te ontvangen voor het overtreden van de regels.

8. Er is onderzocht wat de gerechtsdeurwaarder moet regelen wil hij beroepsmatig met een drone gaan vliegen en aan welke (vlieg)regels hij zich moet houden. Hier is nog niet alles mee gezegd; het is namelijk belangrijk dat de gerechtsdeurwaarder tijdens het vliegen met de drone rekening houdt met de privacy van de beslagenen en anderen die eventueel gefilmd worden. Daarnaast is het van belang om te weten hoe de informatie wordt verzameld en hoe de gefilmde beelden worden opgeslagen. Het is daarom belangrijk dat er eerst een onderzoek wordt verricht naar de privacyaspecten bij het beroepsmatig gebruik van drones, voordat er daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van drones in het kader van beslaglegging op roerende zaken.

9. De wet- en regelgeving rondom drones verandert regelmatig. Omdat de beroepsmatige toepassing van drones steeds vaker wordt toegepast, wordt er ook steeds meer duidelijkheid gevraagd vanuit het werkveld. Ook worden regels (langzaam) steeds meer versoepeld, om het gebruik van drones voor beroepsmatige dronegebruikers gemakkelijker, toegankelijker en economisch aantrekkelijker te maken. Op het moment van schrijven zijn de regels zoals ze in dit onderzoek staan. Het is mogelijk dat deze wet- en regelgeving in de nabije toekomst weer verandert. Daarom is het van belang voor gerechtsdeurwaarders dat zij de wet- en regelgeving scherp in de gaten houden, zodat zij de regels met betrekking tot de beroepsmatige inzet van drones niet overtreden.

Literatuurlijst

Custers, Oerlemans & Vergouw 2015

B.H.M. Custers, J.J. Oerlemans & S.J. Vergouw, *Het gebruik van drones*, Den Haag: Boom Lemma Uitgevers 2015

Duursma 2016

M. Duursma, 'De drone is populair – en o zo link', *NRC Nieuwsblad* 11 mei 2016.

Elferink 2015

M. Elferink, 'Drones rukken op', *Grondig* 2015, nummer 9.

Jongbloed 2014

A.W. Jongbloed, *Executierecht, Studiereeks burgerlijk procesrecht – deel 5*, Deventer: Kluwer 2014.

Kouterik & van Doorn 2016

M. van Kouterik & M. van Doorn, *Flitspeiling Drones*, Smart Agent Market Response 18 januari 2016.

Tekst & Commentaar Burgerlijke Rechtsvordering

A.J.M. van Mierlo & C.J.J.C. van Nispen, *Tekst & Commentaar Burgerlijke Rechtsvordering*, Deventer: Kluwer 2014.

Nocco, De Gerechtsdeurwaarder 2016/3

S. Nocco, 'Gerechtsdeurwaarders en drones: het beslag op roerende zaken in een vogelvlucht', *de Gerechtsdeurwaarder* 2016, afl. 3.