

Aan:
Leden van de vaste commissie voor Infrastructuur
en Waterstaat

Aerial Pro B.V.
Hillenraad 3
3334BK
Zwijndrecht

Datum: 5 maart 2018
Onderwerp: Position paper wetgeving drones

Geachte heer/mevrouw,

Allereerst willen wij u bedanken voor de uitnodiging om deel te nemen aan het rondetafelgesprek. Graag delen wij met u onze ervaringen over hoe de huidige wet- en regelgeving omtrent drones door verschillende actoren ervaren wordt en wat de praktische en juridische problemen zijn waar zij tegen aanlopen in de dagelijkse praktijk.

Bij Aerial Pro assisteren we bedrijven bij het implementeren van drones binnen hun bedrijfsprocessen. Dit doen wij door te adviseren over wat mogelijk is binnen de wet- en regelgeving en door het begeleiden bij het behalen van de benodigde vergunningen (ROC-light en ROC). Hieronder valt onder meer het aanbieden van opleidingen en trainingen en het schrijven van operationele handboeken. Door deze activiteiten hebben wij een goed overzicht op de staat van de dronemarkt in Nederland.

Naast onze advieswerkzaamheden ontwikkelen wij, samen met een Amerikaanse partner, een luchtverkeersleidingssysteem voor drones. Door hierbij onze ervaringen uit de grote luchtvaart (onder andere als verkeersvlieger) in te brengen, proberen wij de veilige integratie van bemande en onbemande luchtvaart in één luchtruim mogelijk te maken.

Volgens ons zijn er op dit moment twee grote problemen door de huidige wet- en regelgeving voor drones in Nederland. Het eerste probleem is het grote aantal "No Fly Zones" in Nederland doordat het verboden is te vliegen in het gecontroleerde luchtruim. Het tweede probleem is de grote afstand die met name ROC-light houders (50 meter) dienen aan te houden van onder andere wegen, aaneengesloten bebouwing, etc. Dit maakt het voor veel bedrijven bijna onmogelijk om drones binnen de regels van de wet in te zetten.

Doordat wij in Nederland relatief veel vliegvelden hebben op een kleine ruimte, is een groot deel van het Nederlandse luchtruim niet of beperkt toegankelijk voor drone operators (zie: kada.kadaster.nl/dronekaart/). Voor de grootste groep drone operators in Nederland, de ROC-light houders, zijn deze gebieden volledig verboden. Voor de kleinere groep ROC houders gelden zeer strenge aanvullende eisen die financieel te veel van deze groep vragen om in deze gebieden te kunnen vliegen. Hierdoor is er op dit moment slechts één operator die in deze gebieden mag vliegen. Het openstellen van deze gebieden voor een grotere groep operators zou enorme economische mogelijkheden ontketenen.

Wij pleiten dan ook voor een aanpassing van de regelgeving rondom deze gebieden. In andere Europese landen, zoals Frankrijk of Portugal, worden deze gebieden opgedeeld in stroken. Hoe verder een operator zich in een dergelijk gebied van de landingsbaan bevindt, hoe hoger hij daar mag vliegen en hoe minder beperkingen er gelden. Deze aanpak geeft een goede verhouding tussen veiligheid en economische winst. Ook is het mogelijk om deze aanpak aan te vullen met een digitaal en geautomatiseerd aanvraagstelsel voor vluchten in dit gebied. Zo heeft de luchtverkeersleiding altijd zicht op wie er vliegt in haar gebied en kan zij met de operator contact opnemen. Beide voorstellen sluiten aan bij wat door EASA wordt voorgesteld in de komende Europese wetgeving.

Het probleem van de afstanden heeft voornamelijk te maken met het grote verschil in mogelijkheden en kosten tussen ROC-light en ROC houders. Zoals aangegeven moeten ROC-light houders minimaal 50 meter afstand houden van wegen, aaneengesloten bebouwing, etc. Dit maakt dat, in combinatie met het verbod om in gecontroleerd luchtruim te vliegen, het bijna onmogelijk is om legaal binnen de regels voor het ROC-light te opereren. Het behalen van een ROC kost echter al snel €15.000. Veel bedrijven kunnen dit niet opbrengen of verantwoorden voor een nieuwe techniek die zich nog niet voor hen bewezen heeft. Om een simpele inspectie van een dakgoot te mogen uitvoeren, is bijvoorbeeld al een ROC vergunning nodig. Het gevolg hiervan is dat veel bedrijven deze taken toch, in strijd met de huidige wet- en regelgeving, uitvoeren onder een ROC-light.

Wij pleiten daarom voor een aanpassing van de regelgeving voor met name ROC-light houders om dichterbij dan 50 meter te mogen vliegen. Zo kan er, net als bij de concept wetgeving van EASA, gedacht worden aan een systeem van standaard scenario's met bijbehorende mitigerende maatregelen (bijv. sense and avoid technologie of gewichtslimitaties) en het digitaal aanvragen van een vlucht met behulp van een operationele risico analyse buiten deze standaard scenario's. Een aanvullende mogelijkheid zou zijn om de 1:1 regel in te voeren die EASA voorstelt, in deze situatie dient men drie meter afstand te houden als men drie meter hoog vliegt. Met het implementeren van beide bovengenoemde voorstellen zou Nederland weer meer voorop lopen in Europa en al in lijn handelen met de aanstaande Europese wetgeving.

Met de twee voorstellen voor het aanpassen van de regelgeving rondom het gecontroleerde luchtruim en de afstandsbeperking voor met name ROC-light houders denken wij dat er voor Nederland een enorm economisch potentieel geopend zou worden, waarbij voor veel bedrijven de mogelijkheid zal ontstaan om te innoveren met drones. Wij hopen dat u deze voorstellen zal meenemen in de verdere besluitvorming rond de aanpassing van de wetgeving voor drones.

Met vriendelijke groet,



Stephan van Vuren
Directeur Aerial Pro B.V.