

# Position Paper

# Drones

*– Dringende oproep tot invoer  
maatregelen ter bescherming  
van de veiligheid in het  
Nederlandse luchtruim –*

Paper van:

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV)

Koninklijke Nederlandse Luchtvaartmaatschappij (KLM)

Vereniging het Nederlandse Luchtverkeersleiders Gilde (VNLG)

ANWB Medical Air Assistance (ANWB-MAA)

Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA)

Board of Airline Representatives in the Netherlands (BARIN)

Schiphol Group

Martinair

Transavia

KLM Cityhopper

| April 2016

**Drones vormen in toenemende mate een groot gevaar voor de bemande luchtvaart. De recente incidenten op Schiphol bewijzen dit en ook internationaal gezien valt niet te ontkennen dat het aantal gerapporteerde serieuze incidenten met drones en bemande luchtvaart schrikbarend toeneemt. De sectorpartijen VNV, KLM, VNLG, ANWB-MAA, AOPA, BARIN, Schiphol Group, Martinair, Transavia en KLM Cityhopper maken zich ernstig zorgen over de veiligheid van de bemande vliegtuigen in het (gecontroleerde) luchtruim.**

Het is zeer onwenselijk en onbegrijpelijk dat enerzijds een verlichting van het commercieel regime voor drones in de mini-droneregeling wordt ingevoerd, zonder tegelijkertijd of op zeer korte termijn regelgeving op te stellen voor de recreatieve drone-luchtvaart. De sectorpartijen stellen dat verder uitstel van invoer van de hieronder genoemde maatregelen voor drones op korte termijn kan leiden tot fatale ongevallen.

De technologische ontwikkelingen hebben geleid tot een massale introductie van drones op de consumentenmarkt. Ontegenzeggelijk biedt de technologie vele praktische en efficiënte toepassingen welke door commerciële partijen, die binnen het huidige wettelijke kader, toezicht en eisen opereren, ons inziens veilig en verantwoord uitgebaat kunnen worden. De risico's op incidenten met de bemande luchtvaart kunnen daarbij op adequate wijze worden gemitigeerd. Het zijn echter de recreatieve en de illegale commerciële dronegebruikers die een ernstige bedreiging kunnen vormen voor de veiligheid in het luchtruim.

Een aantal zaken noopt tot extra maatregelen:

- De tekortkomingen in de mogelijkheid tot handhaving.
- De onbewustheid van de consument van de gevaren en technische mogelijkheden versus de wettelijke beperkingen.
- De onbekendheid van de gevolgen van een botsing tussen een drone en de bemande luchtvaart.

De huidige 'Regeling modelvliegen' is niet gericht op de huidige dronemarkt en haar gebruikers en is daarom ontoereikend. Verplichte kennis van zaken, registratie van de drone en (afhankelijk van de eigenschappen en kenmerken van de drone) een vergunning en brevet (vergelijkbaar met een wapenvergunning) zouden daar, net als voor de commerciële sector, onderdeel van moeten uitmaken.

De voorgestelde maatregelen komen voort uit een

gedegen, sectorbrede risicoanalyse<sup>1</sup> en vormen drempels ('barriers') om onverantwoord en oneigenlijk recreatief gebruik van drones tegen te gaan. Mede gezien de verkrijgbaarheid van drones die onbegrensde mogelijkheden en prestaties hebben, beperken de huidige (overheids-)maatregelen de risico's met verregaande consequenties onvoldoende.

Gezamenlijk eisen de ondertekenaars invoering van de volgende maatregelen voor drones (exclusief speelgoed) gelijktijdig met, dan wel op zeer korte termijn volgend op de regeling voor mini-drones, teneinde het hoge niveau van veiligheid in het luchtruim te behouden:

### 1. Registratie van alle drones<sup>2</sup>

De eigenaar/bestuurder kan herleid worden, het vormt tevens een drempel voor (moedwillig) overtreden van de regels en kan als startpunt fungeren voor opleiding. Registratie zou idealiter direct moeten plaatsvinden bij de aankoop.

### 2. Verplichte opleiding en brevet/vergunning

De verplichting tot het behalen van een brevet en vergunning (afhankelijk van de eigenschappen en kenmerken van de drone) waarborgt gedegen kennis van de geldende regels en beperkingen, gezien de complexiteit van het Nederlandse luchtruim en luchtvaartregels. Daarnaast biedt een wettelijk verplicht brevet de mogelijkheid tot handhaving. Het bedienen en verkrijgen van een drone is voorbehouden aan personen die daartoe een vergunning hebben verkregen.

Speelgoeddrones kunnen van deze eisen worden uitgezonderd, waarbij onder speelgoed-drone dient te worden verstaan een drone met een maximum gewicht van 1 kilogram en een actieradius van niet meer dan 10 meter.

### 3. Uitgebreide publiekscampagne

Het grote publiek, maar ook (commerciële)

<sup>1</sup> Drone Operations - Full predictive SIRA Version: 1.0, Principal and Host; Dutch Ministry of Infrastructure and Environment issued January 2016

<sup>2</sup> Voorbeeld Ierland en USA: <https://www.iaa.ie/general-aviation/drones/drone-registration>; <https://www.faa.gov/uas/registration/>

opdrachtgevers moeten zich bewust zijn van de gevaren, de plichten, aansprakelijkheden (verzekering), verantwoordelijkheden (privacy) en de mogelijkheid daardoor controle uit te voeren op anderen. Daartoe moeten meer middelen dan tot op heden aangewend worden.

#### 4. Uitbreiding van de capaciteit voor handhaving

De overheid moet in staat zijn om de veiligheid van de bemande luchtvaart te garanderen. Handhavers dienen ook de opleiding en technische uitrusting te krijgen om op naleving van de regels toe te kunnen zien.

#### 5. Technische beperkingen

Door middel van ingebouwde geofencing en hoogtebeperking worden de veiligheidsrisico's rondom kritisch luchtruim, terreinen en gebouwen significant kleiner.

#### 6. Gedegen onderzoek naar de gevolgen van botsingen tussen drones en bemande luchtvaart

Onduidelijk is op dit moment welke schade een consumentendrone (Regeling modelvliegen staat een gewicht toe tot 25 kg) de bemande luchtvaart kan toedoen en er is geen inzicht welke drones geen of een beperkt gevaar

(speelgoed) kunnen opleveren. Op basis van wetenschappelijke onderzoek kunnen verdere mitigerende maatregelen genomen worden of regels worden versoepeld.

#### 7. Herziening van de Regeling modelvliegen

De huidige Regeling modelvliegen is ontoereikend voor dronevliegers omdat de klassieke modelvliegers van oudsher grotere veiligheidsmarges inbouwen dan dronegebruikers nu doen.

Een herziening van die regeling is derhalve op zijn plaats waarbij onder andere striktere operationele limieten (in hoogte en afstand) en verplichtingen zijn opgenomen. De regeling dient te voorzien in duidelijke, leesbare kaders, speciaal gericht op deze groep. Daarnaast moeten bovengenoemde punten onderdeel uitmaken van de regeling.

#### Meer informatie

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers

Joost J. van Doesburg (MSc)

Public affairsadviseur

[j.vandoesburg@vnnv.nl](mailto:j.vandoesburg@vnnv.nl)

+31 6 13 676 898

#### Ondertekend door partijen uit de bemande luchtvaart,



Vereniging  
Nederlandse  
Verkeersvliegers



\* BARIN onderschrijft dat drones een groot gevaar vormen voor de burgerluchtvaart; welke maatregelen noodzakelijk zijn om dit risico te beperken laat BARIN over aan de expertise van de andere organisaties.