

Dutch Drone Platform (DDP).

Betreft : maart 2018 Position Paper rondetafel
Deelnemer namens Space53 en DDP: R. (Robert) A. Jonker

Betrokken bij DDP zijn: Woensdrecht, Den Helder, Groningen Eelde Airport, NRTC Marknesse, Twente SPACE53, Valkenburg, Militaire velden, Overheden en DARPAS.

Het is inmiddels algemeen aanvaard dat onbemand transport een realiteit is. In Appelscha heeft inmiddels de Easy Mile EZ10, een Franse onbemande bus rondgereden. Bedrijven als Google en Tesla zijn bezig met zelfrijdende auto's. Daimler Benz heeft uitgebreide tests gedaan met zelfrijdende vrachtwagens. De ontwikkelingen in deze technologie gaan razendsnel waardoor het van evident belang is dat wij als Nederland niet achter gaan lopen. De achterstand, die er in zekere zin al is, zal heel erg moeilijk in te halen zijn waardoor wij afhankelijk worden van het buitenland en wij als Nederland dus geen inbreng hebben in hoe deze systemen op den duur geïmplementeerd gaan worden.

Drones zijn bij uitstek geschikt om autonomie te ontwikkelen. Ze zijn relatief goedkoop en snel te produceren waardoor in hoog tempo geïnnoveerd kan worden. Deze ontwikkelingen zullen en moeten getest kunnen worden waarvoor testlocaties een absolute noodzaak zijn. Betreffende wet en regelgeving is er sinds de laatste rondetafelgesprek in 2014 erg weinig vooruitgang geboekt. Als wij dit afzetten tegen de enorme ontwikkelingen op het gebied van drones in de laatste 4 jaar is de noodzaak duidelijk.

Autonomie en robotisering is geen bedreiging voor de werkgelegenheid. Als de ontwikkelingen op het gebied van autonoom transport doorgaan zoals te verwachten is zal er niet alleen werkgelegenheid ontstaan in de ontwikkeling en productie van systemen, sensoren en besturingssystemen maar met name ook in de aanleg van de infrastructuur. Hiervoor zal de komende 25 tot 30 jaar een grote hoeveelheid mensen van hoog tot laag opgeleid werk kunnen vinden. Daarna zal er onderhoud gepleegd moeten worden waardoor deze werkgelegenheid niet zal opdrogen.

Als wij in Nederland testlocaties serieus nemen en industrie en kennisinstellingen faciliteren zal dit een aanzuigende kracht hebben op industrie en kennisinstellingen vanuit het buitenland. De risico's voor de veiligheid kunnen op testlocaties eenvoudig gemitigeerd worden en de privacy van de burger komt niet in het geding doordat de testlocaties afgelegen en afgesloten terreinen zijn.

Naast het ontwikkelen van autonomie zijn testlocaties van groot belang om scenario's te testen. Als voorbeeld is er systemen voor het controleren van hoogspanningsleidingen die als drone naar de kabel vliegt, vervolgens als voertuig over de kabel rijdt en, aangekomen bij een mast, als drone naar het volgende segment vliegt. Om tot een dergelijke ontwikkeling te komen zal er getest moeten worden. Kan dat niet dan gaat een dergelijk product of de la in of naar het buitenland. Dit laatste is al gebeurd. Een Nederlandse ondernemer heeft met succes in Zwitserland het bedrijf Swiss Drones opgericht vanwege de restricties waar hij in Nederland tegenaan liep. Wij kunnen het ons als BV Nederland niet permitteren dat kennis en werkgelegenheid op deze wijze onnodig wegvloeit. Een voorbeeld van een ontwikkeling die geen kans krijgt in Nederland is de AED drone van een student uit Delft.

Zoals de drone voor de inspectie van hoogspanningsleidingen zijn er vele voorbeelden van toepassingen die niet alleen de veiligheid van mensen vergroten maar die ook een enorm gunstig effect hebben op de ecologische voetafdruk. De politie die een vermist kind probeert te vinden kan

dit uitstekend met drones. Zij kunnen hele zwermen drones gebruiken met meer kans op resultaat en een veel kleinere ecologische voetafdruk dan de inzet van één helikopter.

Nederland neemt een vooraanstaande rol in op het gebied van de precisielandbouw. In de traditionele landbouw gaat meer dan 50% van de energie naar herbiciden en pesticiden. Door de inzet van drones in de precisielandbouw kan ook hier de ecologische voetafdruk drastisch omlaag. Ook deze systemen vragen nog om heel veel ontwikkeling en testen.

Als we testlocaties vergelijken met modelvliegers en hun velden dan is het duidelijk dat er met twee maten gemeten wordt. Toegegeven dat modelvliegers een goede checks and balances systeem voor hun leden hebben beschikken de piloten die vliegen op testlocaties over een RPA-L en worden er altijd Risk Assessments gemaakt. De drones van modelvliegers hebben geen Bewijs van Inschrijving (BvI) nog een Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) terwijl het vliegen met Jets die over de 300km/h vliegen al geen uitzondering meer is. Wij als testcentra mogen niet vliegen zonder BvI en BvL.

Willen wij in Nederland mee blijven spelen en niet links en rechts ingehaald willen worden zal de overheid snel moeten handelen op twee fronten.

Ten eerste de versoepeling van de wet en regelgeving en ten tweede optreden als launching customer.

Zeker het laatste is niet onbelangrijk omdat het in het buitenland (waar veel Nederlandse operators hun heil moeten zoeken) niet uit te leggen is dat wij vrijwel geen of helemaal geen thuismarkt hebben.

Als afsluiting willen wij pleiten voor de oprichting van een National Drone Council zoals Frankrijk, Spanje, België en Duitsland zodat in samenwerking met die landen afstemming op het gebied van wet en regelgeving waardoor een betere harmonisering plaatsvindt en niet opnieuw het wiel uitgevonden hoeft te worden. De National Drone Councils in met name Spanje en Frankrijk zijn het initiatief geweest van de betreffende ministeries.