

INTRODUCTIE

Nederland kent een rijke historie in de luchtvaart. Eén die hier niet in detail herhaald hoeft te worden, maar wel één waar twee termen eruit springen: Vooroplopend, en zelfscheppend. Zo was Schiphol een van de eerste luchthavens ter wereld, en hadden wij bedrijven als Fokker die een zelfscheppende luchtvaartindustrie vormden. Des te pijnlijker maakt dat de huidige staat rondom drones/UAVs/RPAS of welke term we er ook voor kiezen te gebruiken. De kern: Vanuit een overdreven greep naar veiligheid en controle die niet gebaseerd is op feiten, en door een mismatch in ambitie binnen de overheid enerzijds en uiterst stringente uitvoering van regels zonder enige vorm van creativiteit anderzijds, wordt een potentiële industrie de nek omgedraaid voordat zij ook maar kan beginnen te groeien. Terwijl zij in het buitenland aantoonbaar floreert.

ACHTERGROND CLEAR FLIGHT SOLUTIONS

Clear Flight Solutions (CFS) is eind 2012 opgericht als spin-off van de Universiteit Twente. Het bedrijf bevindt zich op het snijvlak tussen natuur en drone-technologie. De meest bekende uiting hiervan is de Robird, een robotvogel die eruit ziet en vliegt als een echte vogel. Deze technologie kan ingezet worden om vogels op een uiterst effectieve, gecontroleerde en diervriendelijke manier te verjagen van plekken waar ze voor overlast of problemen zorgen, zoals op vliegvelden. Daarnaast zet CFS drone technologie in voor wild observatie en wild bescherming, bijvoorbeeld ter bescherming van weidevogels in Nederland door nesten op te sporen. Maar ook met tellingen van bijzondere diersoorten.

COMMERCIEËLE POTENTIE VERSUS BEPERKINGEN

Sinds onze oprichting in 2012 werken wij met volle overtuiging aan een professionele aanpak van toepassingen van drones. Onze licenties hebben wij op orde: In Nederland in het bezit van een ROC, in vele buitenland (waaronder UK, Canada, VS, Frankrijk) in het bezit van licenties al dan niet in combinatie met partners. De kern van ons werk is internationaal: In Nederland is maar één echt groot vliegveld. In heel Europa slechts zo'n 30. In de VS zo'n 90. Hierdoor komen wij met vele overheden, luchtvaartautoriteiten, en regelgevingen in aanraking. Zonder twijfel en met afstand is Nederland het meest restrictief in regelgeving en toepassingen van alle landen waar wij actief zijn. Zo is Nederland het enige land met een luchtwaardigheidskeuring voor drones boven de 4kg voor alle toepassingen. Ook is Nederland bijvoorbeeld het enige land met een totaalverbod op het opereren met commerciële drones in de binnenste ring van een CTR (voor leken: het gebied rond vliegvelden waar een luchtverkeersleiding de leiding heeft over het vliegverkeer) zonder uitzonderingsmogelijkheid. Verder kan het in Nederland gemakkelijk een jaar duren om je ROC licentie te halen. Het lijkt bijna bedrijfje pesten: Een handboek komt telkens terug met nieuw commentaar, gebaseerd op een nieuwe konijn uit de hoge hoed, een nieuwe

interpretatie van de geldende regels, of tegenstrijdig commentaar op eerdere versies. Aanwijzingen komen er niet bij, de aanvrager blijft zwemmend in de oceaan achter. Vanuit wanhoop geven sommigen het maar op, anderen kiezen vanuit die wanhoop een groot WOB-verzoek om alle ROC's op te vragen om er dan achter te komen wat zij in vredesnaam fout doen. Het is pijnlijk duidelijk dat er niet wordt gefaciliteerd en dat innovatie al in de kiem wordt gesmoord voor zij tot uiting kan komen. Velen grijpen dan maar naar de illegaliteit: Dan maar zonder licentie. Vaak niet beseffende dat ze niet verzekerd zijn mocht er echt iets fout gaan, maar onderwijl wel de gezonde markt verpestend doordat zij hun diensten aan kunnen bieden op plekken en voor prijzen waar licentiehouders dat niet kunnen. Ongezond, oneerlijk, onnodig complex, onnodig duur.

Voor ons als bedrijf betekent al het bovenstaande, als praktijkvoorbeeld, dat wij niet of nauwelijks in Nederland actief zijn. Dat is met goed fatsoen niet uit te leggen. Elk drone bedrijf in Nederland, groter of kleiner, worstelt met het hoofd boven water houden. Wij zijn geen uitzondering, mede omdat wij in onze thuismarkt bijna niks kunnen. De impact van het feit dat wij niet op een vliegveld mogen vliegen, of daar in de buurt (want in sommige gevallen draait het op projecten die niet met een vliegveld te maken hebben maar wel binnen het gebied vallen), is groot. Aantoonbaar hebben wij in de 5 jaar dat we bestaan tonnen aan schade geleden door aanvragen die we niet uit kunnen voeren. Dat betekent ook dat de vraag opdroogt: Eén keer kan je een partij afwijzen en ze verzekeren dat men bezig is met de regels aanpassen. Een tweede keer lukt het misschien. Maar daarna komen ze niet meer terug. We draaien de markt de nek om voor ze ook maar kan beginnen te bestaan.

KANSEN VERSUS BEDREIGINGEN: WE ZIJN NAAR BINNEN GEKEERD

In het buitenland, daar liggen dan dus de kansen voor bedrijven. Zo waren wij de eersten ooit in de wereld die toestemming kregen om op dagelijkse basis te opereren met drones op actieve vliegvelden in Canada, de UK, Duitsland en Frankrijk. Wij konden aantonen dat we onder zogeheten 'alternative means of compliance' konden voldoen aan alle veiligheidseisen. Helaas was dat niet Nederland... Ondertussen hebben wij vele honderden vluchten uitgevoerd op actieve vliegvelden met nul incidenten. En zo zijn er landen die, onder voorwaarden, Beyond Line of Sight operaties toestaan. Of nachtvluchten (die inherent veiliger zijn dan dagvluchten), of onder voorwaarden vluchten over bebouwing en infrastructuur, of swarming vluchten. Nederland staat niet in dit rijtje.

Ondertussen lijkt er een tweespalt binnen de Nederlandse overheidspartijen: De regelmakende afdelingen kijken om zich heen en proberen te leren van de landen om hen heen, en van bedrijven met ervaringen in die landen. Met ambitie, met lef wordt dat geprobeerd. Dat verdient alle lof. Maar intern werken de uitvoerende en controlerende instanties tegen. Mag niet, kan niet, past niet, hoort niet. Vanuit bedreiging worden kansen de kop in gedrukt. Uitzonderingen of bijzondere ontheffingen zijn bijna niet mogelijk. En de tijdslijn om tot overeenstemming te komen tot voor Nederland zeer bijzondere experimenten zoals een BVLOS vlucht naar de Waddeneilanden duurt zo lang dat elke kleine MKB'er er al op failliet zou zijn gegaan. Ondanks die geweldig goede wil, stopt het in het uitvoerende proces. Kijk eens naar de processen voor Politie en Brandweer om hun licenties op orde te krijgen. Een bedrijf heeft hier de tijd en (financiële) middelen helemaal niet voor.

Opvallend is ook slechts zeer geringe aanwezigheid, en vaker afwezigheid, van Economische Zaken in dit geheel. Een aantoonbare grote economische potentie, nu acuut en richting de toekomst van Nederland,

wordt genegeerd zo lijkt het. Innovatie wordt niet of nauwelijks gefaciliteerd, de overheid treedt niet of nauwelijks op als launching customer voor innovatie, en wederom komt de self-fulfilling prophecy uit dat er blijkbaar geen markt is. Want die wordt nauwelijks gesteund in haar ontstaan. Hier denk ik zeker niet aan slechts de kleine drones of 'kleine' toepassingen. Denkt u aan grootschalig onbemand vrachtvervoer (zowel op de weg als door de lucht), denkt u aan zaken als pakketbezorging, grootschalige toepassingen van autonome drone technologieën in de landbouw, aan inspectiewerkzaamheden voor weg- en waterbouw, aan verregaande integratie met onze first responders van Politie, Brandweer en GHOR. Grote voordelen voor de Nederlandse economie, voor Nederlandse werkgelegenheid, voor de Nederlandse logistiek. Ludieke acties als een kratje Grolsch bezorgen, of een pizza, zorgen voor wat reuring. Maar daarna blijft het helaas weer stil.

ER GLOORT HOOP

Sommigen zullen hier denken, wat een klaagzang! Is alles zo zwart? Nee, dat is het niet. En ook dat moet genoemd. Er zijn goede overlegstructuren opgezet, waaronder het High Level overleg. En in een recente inspanning om vliegen in de buitenring van de CTR gemakkelijker te maken, is mijns inziens voor het eerst een samenwerking getoond tussen sector en overheid zoals deze hoort. Het dient ook een direct economisch voordeel: Bedrijven kunnen bijvoorbeeld gemakkelijker hun diensten aanbieden in de Rotterdamse haven hierdoor. Met betrokken partijen is geluisterd naar ervaring opgedaan in het buitenland met vliegen in CTR gebieden (specifiek: Onze eigen uitgebreide ervaring in het buitenland en terugkoppeling van Nederlandse ROC-houders ten aanzien van de werkbaarheid van regels in CTR gebieden). Vervolgens is in gezamenlijkheid met de sector, LVNL, I&W, NLR en anderen een risico analyse uitgevoerd en is aan de hand daarvan geconcludeerd en geadviseerd dat dit anders kan, met minder regels en minder beperkingen. Op een snelle en efficiënte manier is dit proces verlopen. Op basis van feiten en ervaringen, luisteren naar elkaar, en werken in vertrouwen met elkaar. Een fantastisch voorbeeld hoe het zou moeten, en allicht een opmars naar een National Drone Council waarin dit vaker gebeurt, zoals in bijvoorbeeld Frankrijk en de UK al plaatsvindt. Echter blijft onze scepsis bestaan hoe vervolgens de uitvoerende en controlerende kant van de overheid (ILT) hiermee om zal gaan... Want alle ambitie van de wereld weegt niet op tegen een trage uitvoering. Waarbij genoemd dient te worden dat Nederland het enige land is waar wij ervaren dat de Inspectie zo slecht is aangesloten bij de sector en bij overleggen. Ik begrijp de noodzaak voor onafhankelijke toetsing, maar je afsluiten van de wereld is daarvoor allicht niet de juiste oplossing.

De boodschap ligt daarom in lijn met bovenstaande alinea: Stel je open, kijk om je heen. Luister naar ervaring van anderen. Leer daarvan en probeer niet het wiel opnieuw uit te vinden. Zie de kansen, erken de bedreigingen en ga hier op een juiste manier in gezamenlijkheid mee op. En pas je dan aan om vooruit te gaan. 'Onbemand' is met recht de derde revolutie in de luchtvaart na gemotoriseerde vlucht en de straalmotor. Het zou Nederland niet passen, gezien onze rijke luchtvaarthistorie, om onderaan de ladder te blijven bungelen.