

Betreft: maart 2018 DARPAS Position Paper rondetafel
Deelnemer namens DARPAS: Ir. R. van Nieuwland, voorzitter.

Bij DARPAS zijn zo'n 60 bedrijven aangesloten die op allerlei wijzen betrokken zijn met professioneel dronegebruik: leveranciers van services gebaseerd op het gebruik van drones, toeleveranciers voor drone-producten, fabrikanten van professionele drones, scholen die de theorie en praktijk van professioneel dronegebruik onderwijzen, adviseurs ... Dus vertegenwoordigen de branche in de volle breedte.

Meer dan 4 jaar geleden waren wij ook betrokken bij een Tweede Kamer rondetafel over drones. Toen waren onze hoofdpunten: vraag om proportionele regelgeving met handhaving; opheffing verbod om met drone-professionals in de CTR's te mogen vliegen; problematiek omtrent keuren van drones op luchtwaardigheid en meer gelijkheid van regelgeving tov andere EU-landen.

Helaas zijn een aantal van de toen opgebrachte issues nog steeds hinderlijk aanwezig voor de branche. Er was veel beweging maar weinig vooruitgang op het operationele vlak. Ondanks dat DGB afdeling drones zijn best doet, zien wij nog steeds ruimte voor verbetering in het tempo en inhoud waarin we verbeteringen willen zien. Door concurrerende luchtvaartdossiers verkleint de aandacht voor droneregulering, juist nu op een moment dat we staan voor een nieuwe uitdaging: de overgang van nationale naar Europese droneregulering. Het faciliteren van de markt door ILT verloopt nog steeds stroperig (lange doorlooptijden van ROC-aanvragen van ca 1 jaar; voortdurend verdiepen van de interpretatie van regels waardoor, als je denkt er te zijn, weer een nieuwe haas uit de hoed komt). Terwijl er gelijker tijd nog vele niet legaal opererende bedrijven onbestraft blijven.

Wij zien op dit moment een stagnerende ontwikkeling van de vraagkant van de markt. Dit is gerelateerd aan het feit dat vanwege de huidige stringente NL regelgeving er vaak nee-verkocht moet worden aan opdrachtgevers (niet kunnen vliegen in de gecontroleerde gebieden, CTR's; niet boven bebouwing; niet verder dan 500 m weg, niet autonoom, niet in het donker). Die opdrachtgevers geven aan, ondanks dat uitgelegd wordt dat de gevraagde drone inzet niet realiseerbaar is vanwege wettelijke beperkingen, dat er andere aanbieders zijn die zeggen dit wel te mogen vliegen en tegen een aantrekkelijker prijs. Dit zijn de nog grote groep illegaal opererende dronebedrijven. Zij kunnen dit doen omdat zij niet de hoge kosten (minimaal ca 15.000€) van een certificeringstraject hebben uitgegeven en in de praktijk de pakkans, zij het groeiende, nog niet erg groot is en ze de (te lage) boete incalculeren. voor legaal opererende bedrijven is dit een bijzonder frustrerende ervaring. Er zijn er de laatste jaren dan ook al een aantal van failliet gegaan of gestopt.

Een andere stagnering van de ontwikkeling van de markt zit hem in het als zeer lastig en als frustrerend ervaren traject om een handboek te schrijven dat moet worden goedgekeurd door de Luchtvaart Inspectie (ILT). Trajecten van een jaar of langer zijn eerder regel dan uitzondering. Het is een onnodig ingewikkeld traject daar waar het gaat om relatief eenvoudige veiligheidsprocedures te formuleren. Dit zou in onze ogen veel meer gestandaardiseerd moeten worden. Iets dat nu ieder individueel bedrijf opnieuw moet omschrijven. De aanstaande EU richtlijnen eisen in de Specific Category vluchten, vaste standaard scenario's met bijbehorende mitigerende maatregelen voor vermeende risico's per specifieke drone inzet. Wij hopen dat de NL-overheid daar nu ook op wil inzetten. En niet voor ieder individueel geval er weer een goedkeuringstraject doorlopen moet worden. Dit bespaart energie zowel aan de kant van het bedrijfsleven als bij ILT.

Verder is de (voorlopig nog geldende, tot ca 2021) huidige Nederlandse regelgeving naar onze ogen op een aantal gebieden te beperkend. Bijvoorbeeld met gecertificeerde operators vliegen in de gecontroleerde

luchtvaartgebieden (CTR'S) rondom de civiele luchthavens (een cirkel van ruim 31 km diameter daaromheen !). Juist in die centra (Amsterdam, Rotterdam, Maastricht Groningen-Eelde) zijn er o.a. in de daarin gelegen industriële gebieden veel potentiële dronetoepassingen die nu niet of voor een enkel bedrijf uiterst moeizaam tot stand komen.

Ook het vliegen boven bebouwd gebied zou in onze ogen onder bepaalde condities moeten kunnen. Nu zijn we verplicht daar 25 m afstand van te houden, soms dichterbij maar er zeker niet boven. Daarmee wordt het lastig daken of infrastructuur te inspecteren of andere bouwwerken van bovenaf te filmen. Met name het blinde verbod in de bebouwde kom te opereren wordt gezien als onnodig restrictief.

Als derde belemmerende conditie is het verbod op vliegen in de schemer of donker. Ook hier zijn zeer goed procedures af te spreken die vliegen onder dergelijke condities veilig mogelijk kan maken.

We hebben het hier over professionele goedgekeurde bedrijven die piloten in dienst hebben met theorie en praktijk opleidingen en medisch gekeurde zijn, luchtwaardig gekeurde drones. Die bedrijven willen graag serieus genomen worden en groeien in mogelijkheden.

Tav de nieuwe Europese regels zien wij een grote noodzaak om zo snel mogelijk te komen tot internationale standaarden. ASD-STAN is de daarvoor door EASA aangewezen instantie. Echter kan Nederland (met zijn bedrijfsleven) daar geen rol in spelen, omdat het land geen contributie heeft betaald. Ook op dat punt dreigen we de boot te missen op het inbrengen van onze ideeën. B.v. bij het standaardiseren van veiligheidsmaat-regelingen (geo-cageing/fencing), registratie van drones, tractering van drones en geautomatiseerde flightplan indiening (UTM of U-space), alle software intensieve trajecten, liggen er kansen. Deze technologieën zijn cruciaal voor de verdere ontwikkeling en vergroting van inzetmogelijkheden van drones. Onze overheid vertoont vooralsnog weinig animo om daarin te investeren of ook maar stimulerend mee om te gaan. Zeker in vergelijking met andere EU-landen zoals Frankrijk, Engeland en Duitsland. Daar wordt volop geëxperimenteerd en de overheid draagt hier fors in bij. Door de Nederlandse overheid is meer geld gestopt in het stimuleren van anti-drone ontwikkelingen dan in het stimuleren van de nuttige toepassingen van drone-inzet. Voor die ontwikkelingen zijn locaties nodig waar vrijelijk getest en geëxperimenteerd kan worden (test- en demo sites). Ondanks een al jarenlange lobby zien we hierin nog geen vorderingen om dit op meerdere zich daarvoor bereid verklaarde locaties te realiseren. Sterker, het dossier is na internet consultatie door personeelsgebrek tot stilstand gekomen. Ook de aanpassing van de regels voor recreatief dronegebruik is steeds maar weer op de lange baan geschoven, waardoor het nog steeds onbegrijpelijk is dat de hobby drone-vlieger meer mag dan de bedrijven met een ROC-light erkenning.

Wij vragen van de overheid:

- Op korte termijn positief afronden van slepende dossiers als: voor professionals vliegen in de CTR's – verbeteren handhaving - regelgeving test en demolocaties - normaliseren professioneel gebruik tov hobby-gebruik drones.
- Op korte termijn flexibiliseren van de inzetmogelijkheden: boven bebouwing, buiten zicht vliegen (verder dan 500), automatische vlucht en vliegen in het donker, dmv standaard scenario's.
- Stevige inzet op een flexibele overgang van NL-droneregels naar EU-regels, met behoud van huidige rechten van bedrijven.

Wij stellen voor dat overheid samen met de betrokken bedrijven en instanties deze punten aanpakken in een Nationale Drone Groep (à la buitenlandse Drone Councils), die met een dergelijke aanpak zeer succesvol zijn.