

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. minister Cora van Nieuwenhuizen
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Betreft: reactie namens Dronewatch op internetconsultatie mbt Regeling onbemande
luchtvaartuigen

Den Haag, 13 november 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om namens mijn bedrijf Dronewatch te reageren op de conceptregeling nr. IENW/BSK-2020/206871 aangaande onbemande luchtvaartuigen.

Voordat ik inga op een aantal specifieke punten wil ik eerst mijn onvrede uiten over de gang van zaken omtrent deze consultatie. We staan aan de vooravond van een belangrijk overgangsmoment voor de dronesector. Operators vragen zich al maanden af hoe ze zich moeten voorbereiden op de nieuwe regelgeving. Met de klok op vijf voor twaalf komt er een consultatie op gang, nota bene zonder dat de sector actief is betrokken bij de totstandkoming van de conceptregeling. Tot op het laatste moment blijven we in onzekerheid over waar het nu precies naartoe gaat en hoe we ons als operator kunnen voorbereiden op de transitie. Ik vind dat vooral opmerkelijk gezien de ambitieuze woorden die u uitsprak tijdens onder andere de opening van de Amsterdam Drone Week in 2018. Die ambities vertalen zich vooralsnog niet tot daadkrachtig optreden in dit dossier.

Een tweede algemeen punt van onvrede betreft het feit dat Nederland ervoor kiest om toch nationale luchtverkeersregels in te voeren. Dit staat haaks op het uitgangspunt van uniformiteit die de Europese verordening met zich mee zou moeten brengen. Nationale luchtverkeersregels maken het alleen maar weer complexer voor (internationale) operators, om over de handhaafbaarheid nog maar niet te beginnen. Weliswaar voorziet de uitvoeringsverordening in de mogelijkheid voor lidstaten om 'eigen' luchtverkeersregels in te voeren, bijvoorbeeld als het gaat om het beschermen van kritieke infrastructuur, maar u kunt zich afvragen of het zin heeft om (bewust) misbruik van drones tegen te gaan door middel van een paar extra luchtverkeersregels. (Het antwoord op deze vraag is 'nee'.)

Een derde algemeen punt van kritiek betreft de lacune in de voorgestelde regeling als het gaat om de uitwerking van de Specific categorie en de wijze waarop de overgangsregeling van nationale vergunningen wordt vormgegeven. Het is mij als RPA-L dronepiloot, in het bezit zijnde van zowel een ROC-light ontheffing als een volledige ROC vergunning, een raadsel hoe mijn papieren omgezet gaan worden, wat ik daarvoor moet doen, en met welke kosten ik rekening moet houden. Los daarvan vraag ik me af hoe partijen die actief willen worden in de Specific categorie te werk moeten gaan. Ik vind het niet kunnen dat de sector in dit stadium nog zo in het duister moet tasten.

Dit gezegd hebbende kom ik aan bij mijn feitelijke reactie op de voorgestelde regeling. Ik reageer eerst op een aantal voorgestelde artikelen, gevolgd door een paar aanvullende vragen.

Artikel 6 (Afstand tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken). Waarom kiest het ministerie er al meteen voor om af te wijken van de Europese bepalingen aangaande dronevluchten in de Open categorie? De uitvoeringsverordening is immers risk based, en de risico's zijn al meegenomen in de categorisering en bijbehorende operationele randvoorwaarden. Het uitgangspunt is om afscheid te nemen van een rule based benadering, en om internationaal uniformiteit qua regelgeving te introduceren. De voorgestelde verkeersregel staat daar haaks op. Door deze nationale verkeersregel in te voeren ontstaat er weer onduidelijkheid, zeker bij internationale operators die in Nederland een vlucht uitvoeren. Bovendien is de handhaafbaarheid van deze verkeersregel nihil. Los daarvan lijken de afstanden uit de lucht gegrepen. Mocht deze regel zijn ingegeven met het achterliggende idee om kritieke infrastructuur te beschermen, dan kan ik u uit de droom helpen: (bewust) misbruik van drones valt niet tegen te gaan met een verkeersregel. Ik verzoek u daarom om deze regel te schrappen, of in ieder geval de afstanden te verkleinen, ook om goedwillende bedrijfsmatige operators die in de Open categorie werkzaamheden willen uitvoeren met een drone niet meteen vanaf de start dwars te zitten met beperkingen.

Artikel 7 (Beperkingen luchtverkeer binnen civiele en militaire luchtverkeersleidingsgebieden). Het hoeft denk ik geen betoog dat de omvang van de huidige CTRs al jaren een doorn in in het oog van menig (professionele) drone-operator. Weliswaar komen er via de Specific categorie mogelijkheden om dronevluchten uit te voeren in CTRs, maar dat brengt veel inspanningen en kosten met zich mee, zonder dat dit ten goede komt aan de luchtvaartveiligheid, gezien de enorme omvang van de CTRs. Mijn pleidooi is om het verbod op dronevluchten binnen CTRs in de Open categorie te beperken tot de binnenringen, en daar via drone zones een maximum vlieghoogte van 150 voet in te stellen, en operaties in de binnenringen tot het exclusieve domein te maken van operators in de Specific categorie.

Artikel 8 (Vitale objecten). Het is lastig inspreken als niet duidelijk is om welke objecten het zal gaan. Het gevaar is dat iedere lagere overheid, omgevingsdienst of provincie talloze objecten aanwijst als 'vitaal object', terwijl het helemaal niet gezegd is dat een drone uit de Open categorie daarvoor een bedreiging vormt. Nu moeten we als dronesector maar afgaan op een afwegingsproces dat verre van transparant is en hopen dat onze belangen door goed in vertegenwoordigd worden.

Artikel 13. (Wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008). De tariefstelling komt wat mij betreft uit de lucht vallen. Als ROC operator in de media-industrie wil ik graag in zoveel mogelijk settings kunnen vliegen. De oude constructie bood me nog enige flexibiliteit: in mijn operationeel handboek kon ik meerdere procedures opnemen en die in één keer, tegen en vast tarief, laten goedkeuren door de ILT. In de nieuwe situatie zou ik per vluchttype een SORA moeten uitwerken of een operationele autorisatie voor een PDRA moeten aanvragen. Het lijkt mij dat ik dan al snel vele malen duurder uit ben dan voorheen, aannemende dat ik als media-ondernemer graag zoveel mogelijk scenario's wil kunnen bestrijken.

Gerelateerd aan dit artikel is mij ook niet duidelijk welke PDRA's er vanaf 31-12-2020 beschikbaar zullen zijn. Uitgaan van de twee Europese standaardscenario's zoals die door EASA zijn opgesteld is geen optie, aangezien er nog geen drones met een C5 respectievelijk C6 CE keurmerk zijn. Dat iedere operator in de Specific categorie voor dezelfde typen operaties dezelfde SORA's moet gaan uitwerken lijkt mij ook niet de bedoeling. Ik zou verwachten dat er per direct PDRA's zijn voor bijvoorbeeld vluchten boven bebouwing of in een CTR gebied. Maar komen die PDRA's er ook? Hoe kunnen ze aangevraagd worden? Hoe en in wat voor vorm gaan mijn huidige ROC privileges omgezet worden? Ik haal dit niet uit de conceptregeling.

Dan wat betreft de overgangsregeling. De nationale ontheffingen en vergunningen (dus ROC-light en ROC) blijven een jaar geldig. Maar een RPA-L aanvragen of verlengen kan niet meer na 31-12-2020. Toevallig loopt mijn RPA-L af in februari 2021. Wat moet ik dan doen? Mag ik dan nog wel vliegen, terwijl mijn ROC handboek stelt dat ik in het bezit dien te zijn van een geldige RPA-L? En hoe zit het met het s-BvL? Wat te doen als ik een drone wil toevoegen aan mijn dronevloot? En hoe zit het met de PH-registraties van mijn toestellen? Moet ik een nieuw toestel waarmee ik onder mijn 'oude' ROC wil vliegen nog registreren? Ook dit haal ik niet uit de conceptregeling.

Een ander punt van aandacht betreft het nachtvliegen. Volgens de Europese verordening is het mogelijk om in de Open categorie nachtvluchten uit te voeren met een drone, zolang men de daarop betrekking hebbende operationele randvoorwaarden in acht neemt. In Nederland is het vliegen buiten de UDP sinds 1 januari toegestaan voor de GA. Kan ik hieruit concluderen dat het met ingang van 31 december ook mogelijk is om in de Open categorie nachtvluchten uit te voeren met een drone? Zo nee, waarom niet?

U ziet het, de conceptregeling roept veel vragen op bij mij. En ik weet dat het merendeel van de drone-operators in Nederland met soortgelijke vragen rondloopt. Ik hoop dan ook dat het ministerie spoedig zal komen met een doordachte en goed uitgewerkte regeling, die recht doet aan de ambities die u als minister eerder heeft uitgesproken.

Met vriendelijke groet,

Wiebe de Jager
Dronewatch