

Drone Aviation
E. van Meurs
Hazeleger 19
3892 WH Zeewolde
tel.: +31639023588
mail: droneaviationnl@gmail.com



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. minister C. van Nieuwenhuizen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: consultatie Regeling onbemande luchtvaartuigen

Zeewolde, 13 november 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Middels deze brief wil ik namens Drone Aviation reageren op het concept 'Regeling onbemande luchtvaartuigen' (nr. IENW/BSK-2020/206871) hierna genoemd de regeling. In deze brief reageer ik eerst algemeen en daarna per artikel.

Algemeen

Op 24 mei 2019 is de uitvoeringsverordening van de EU gepubliceerd (nr. 2019/947). Op 14 oktober 2020 is de Nederlandse vertaalslag in conceptvorm gepubliceerd. De regeling waarop nu wordt gereageerd. Vanaf 31 december 2020 zal de regeling van kracht worden.

Op dit moment is het voor de huidige ROC en ROC-light houders nog niet bekend hoe de overgang volgend jaar gaat verlopen. Hoe wordt de vergunning omgezet, hoe moet deze omzetting in gang worden gezet, wat kost deze omzetting, wat blijft geldig wat betreft de huidige ontheffingen in de vergunning.

Komend jaar zal in beginsel nog worden gevlogen onder de bestaande ROC, hoe zit het met verlengen van de S-BVL en RPA-L wanneer deze komend jaar gaat verlopen?

En wanneer het een en ander bekend gaat worden, hoeveel tijd blijft er dan nog over voor ons om de papieren te regelen? Het is immers alweer snel 31 december 2020 en een jaar is snel voorbij in het kader van wetgeving.

Artikelsgewijze reactie

In artikel 1 staat het begrip onbemande luchtvaartuig genoemd. Hierbij wordt verwezen naar de basisverordening. Ontbreekt is het nummer van deze verordening. Verondersteld wordt dat het gaat om de gedelegeerde verordening EU regeling 2019/945.

In artikel 6 wordt een beperking gegeven voor afstanden tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken. Dit betreft een afstand van 75 meter voor onbemande luchtvaartuigen uit de categorie H en 150 meter voor de categorie OA. Dit zijn afstanden die gelden voor de open categorie. Uit de toelichting blijkt dat het op dit moment niet veilig wordt geacht om zonder voorafgaande risicoanalyse vluchten uit te voeren boven spoorlijnen, wegen en kunstwerken. Daarbij wordt gesteld dat mogelijk deze regels worden vervangen door zonerings. Er wordt niet aangegeven waaruit blijkt dat er zonder voorafgaande risicoanalyse het niet veilig is om dicht bij kunstwerken, wegen en spoorlijnen te vliegen met een RPAS. Hierbij worden alle soorten RPAS over 1 kam gescheurd. De risico's worden dus gelijk beschouwd wanneer gevlogen wordt met een professionele drone van enkele kilo's of een lichte consumenten drone van 249 gram.

Het uitgangspunt van de Europese regels om gelijkheid te krijgen binnen Europa wordt hiermee ondermijnd. Daarnaast voorziet de Europese regels al in een op risico gebaseerde klasse. Een extra luchtvaartregel is wat dat betreft onnodig. Dit artikel kan wat dat betreft geschrapt worden uit de regels tenzij blijkt dat de Europese regels te kort schieten. Te zijner tijd kan dan het een en ander eventueel geregeld gaan worden in een zonerings.

Daarnaast maakt het dergelijke verboden de regels onduidelijk voor een gemiddelde consument. Dit werkt in de hand dat regels niet worden nageleefd. Dat gezien de handhaving capaciteit op gebied van drone's (eigenlijk het gebrek ervan) leidt tot onwenselijke situatie.

Ook zal het voor drone operators vanuit andere Europese landen deze regels onduidelijk zijn. Ze gaan er immers vanuit dat de drone regelgeving in Europa is geharmoniseerd en in Nederland de zelfde regels ongeveer gelden als in hun eigen land. En de afstandsbeperking zoals genoemd in dit artikel is niet ongeveer hetzelfde als in andere landen binnen de Europa.

In Artikel 7 staat dat het verboden is om binnen een CTR te vliegen (daarbij zijn aantal CTR's genoemd). De CTR's in Nederland zijn vrij groot. Dit betekend een grote beperking wat betreft het vliegen in de open categorie. Dit terwijl er in buitencirkels van CTR prima tot op 120 meter hoogte gevlogen kan worden zonder dat daar de veiligheid van het luchtverkeer mee in geding is.

In artikel 8 staat dat het verboden is om te vliegen in de buurt (horizontale afstand van 150 meter) rondom vitale objecten. Allereerst zijn deze vitale objecten nog niet bekend. Daarnaast is een afstand van 150 meter wel erg ruim genomen. Je mag je afvragen wat binnen een afstand van 150 meter de risico's zijn voor vluchten binnen de open categorie en of deze risico's niet overschat zijn c.q. de afstanden niet korter kunnen.

Artikel 13 gaat over de tarieven die gaan gelden. Een korte rekensom leert mij dat het aanvragen van

een 'volledige vergunning' met alle ontheffingen veel kostbaarder gaat worden dan de huidige ROC vergunning waar eenmalig kosten voor gemaakt hoeft te worden. Uit de toelichting blijkt dat er een inschatting is gemaakt van het aantal uren tegen een tarief van 75 euro per uur. Hoe verhouden deze tarieven zich ten opzichte van de tarieven zoals die gaan gelden in andere Europese landen? De aantal uren zoals nu geschat zijn lijkt aan de hoge kant, kan worden aangegeven waarop dit gebaseerd is?

Naast de bovengenoemde tarieven ontbreken de tarieven voor het omzetten van de huidige ROC vergunning naar de nieuwe situatie.

In artikel 15 wordt het een en ander geregeld wat betreft de overgangsbepaling. Daarin staat dat enkele paragrafen van de Regeling op afstand bestuurbare luchtvaartuigen (ROABL) van toepassing blijft tot 1 januari 2022 voor wat betreft ROC, RPA-L, S-BvL en de ontheffing van de laatste twee indien de aanvraag is ingediend voor 31 december 2020. Daarnaast staat dat de ROABL ook van toepassing zijn op de vluchten die de exploitant uitvoert onder ROC of ROC-light tot 1 januari 2022.

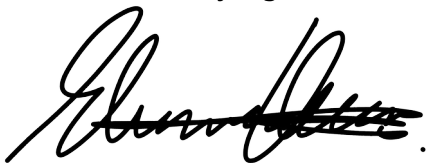
Wat ontbreekt is hoe de overgang geregeld is voor bijvoorbeeld een RPA-L of S-BvL die verloopt in de periode tussen 31 december 2020 en 1 januari 2022. Die documenten zijn dan niet meer geldig maar worden nog wel geëist vanuit bijvoorbeeld operaties die onder ROC vergunning worden uitgevoerd.

Tot slot

Kortom, er is nog heel veel onduidelijk, Nederlands regels wijken af van de Europese geharmoniseerde regels en de tarieven zijn te duur. Duidelijkheid met betrekking tot overgang van de ROC (-light) naar de nieuwe situatie komt te laat.

Mocht u nog vragen hebben dan ben ik bereid deze mondeling (uiteraard corona proof) toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Elmar van Meurs
Drone Aviation