

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

Betreft: bezwaarschrift mbt Regeling onbemande luchtvaartuigen

Den Haag, 18 november 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om bezwaar te maken op de conceptregeling nr. IENW/BSK-2020/206871 aangaande onbemande luchtvaartuigen.

Vanaf 1982 maak ik luchtfoto's. In de beginjaren vroeg en kreeg ik daarvoor toestemming van het Ministerie van Defensie. Tot die regeling niet meer gold voor de meeste locaties in Nederland. Met het beschikbaar komen van drone's leek het maken van landschapsfoto's uit de lucht een stuk makkelijk geworden. Totdat er steeds meer regels voor deze vorm van luchtfotografie kwam. Ik vraag mij al maanden af hoe ik me moet 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'.)

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 mij als drone-operator. 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.

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.

Dan wat betreft de overgangsregeling. Ik vlieg met een Mavic Air. Over twee jaar zijn alle bestaande drones in de open categorie opeens illegaal en moeten verder in de veel zwaardere categorie vliegen waar veel hogere eisen aan de drone operator zal worden gesteld. Ik vind dit volstrekt onterecht.

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?

Zoals ik eerder schreef. Vroeger maakte ik mijn luchtfoto's met behulp van een vlieger. Als ik nu een lijntje aan mijn Mavic Air bindt (max 100 meter), is het dat een gemotoriseerde vlieger? Moet ik dan ook aan allerlei voorwaarden gaan voldoen?

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,

Dik Bol

Scheepmakersdijk 19

2011 AS Haarlem