



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

Betreft: reactie namens UTM Europe op de internetconsultatie mbt Regeling onbemande luchtvaartuigen

Den Haag, 19 november 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Namens UTM Europe maak ik graag gebruik van de gelegenheid te reageren op de conceptregeling nr. IENW/BSK-2020/206871 aangaande onbemande luchtvaartuigen.

Allereerst wil ik melden dat ik het op prijs stel dat we als sector de gelegenheid krijgen om te reageren op de regeling onbemande luchtvaart. Jammer is alleen dat het allemaal zo last minute gebeurd. Als UTM Europe houden we wereldwijd de ontwikkelingen van de drone sector bij en bezitten we veel kennis op dit gebied. We vinden het jammer dat we niet eerder actief in het traject betrokken worden. Ondanks directe verzoeken naar uw ministerie. Nog vervelender is dat een flink aantal zaken nog steeds niet bekend zijn. Dit terwijl 31 december alles al geregeld moet zijn.

UTM Europe is zeer betrokken bij de EU richtlijnen over onbemande luchtvaart. De kern van deze richtlijnen is dat men overal in de EU mag vliegen, tenzij er gereede bezwaren zijn. In de voorgestelde regeling merken we dat veel van het luchtruim via nationale luchtvaartregels toch gesloten of beperkt worden. Dat druist in tegen de intentie van de EU richtlijnen. Wij als UTM Europe kunnen daar dan ook niet achter staan en verzoek u om de lagere luchtlaag zoveel mogelijk in te richten conform de EU richtlijnen. Laat UAV overal vliegen, tenzij ze daadwerkelijk schade kunnen aanbrengen aan kritieke infrastructuur. Bovendien houden nationale luchtvaartregels kwaadwillende drone piloten echt niet tegen.

De EU richtlijnen hebben als doel dat drone piloten overal in de EU hun werk moeten kunnen uitvoeren gebaseerd op eenvoudige EU regels. Nationale luchtvaartregels maken dit voor niet Nederlandse piloten haast onmogelijk. Ook vluchten in grensgebieden zouden eenvoudig plaats moeten kunnen vinden. Daarom pleit ik ervoor om de lucht zoveel mogelijk open te houden en zo min mogelijk beperkende regels te implementeren.

Hieronder mijn commentaar op de diverse artikelen in uw voorgestelde regeling onbemande luchtvaart.

Artikel 6 (Afstand tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken):

De EU richtlijnen gaan uit van impact van een drone en de schade die daaruit voort kan vloeien. Gewicht en snelheid bepalen die impact en die zijn verwerkt in de categorieën en subcategorieën. Gekoppeld aan deze categorieën is wie met welke drone mag vliegen en welke opleiding daar bij hoort. Dat moet toch voldoende zijn als men uitgaat van het positieve gedrag van drone piloten. Het is een vak en deze beroepsgroep is er alles aan gelegen om netjes en kundig te vliegen. Juist zogenaamde piloten die het slecht in de zin hebben, houd je toch niet tegen met deze regelgeving. Dus waarom dan invoeren.

Daarnaast zijn we van mening dat als bevoegd gezag geen mogelijkheden heeft om in te grijpen (counterdrones en continue lucht analyse) er niet gehandhaafd kan worden.

Artikel 7 (Beperkingen luchtverkeer binnen civiele en militaire luchtverkeersleiding gebieden):

In onze ogen is het niet meer van deze tijd dat CTR's zo'n groot gebied beslaan. Niet alleen qua oppervlak, maar ook in de hoogte. Een CTR hoeft niet groter te zijn dan de oppervlakte waarbinnen bemande luchtvaart de lagere luchtlag (<120mtr) doorkruist. En dat ook nog maar voor de tijdspanne dat er werkelijk een vliegtuig aan het landen is. Elk ander moment is er geen enkel risico voor bemande luchtvaart dat er een drone door een CTR vliegt. Het is gewoon een kwestie van afstemmen tussen UTM en ATM. Onbekend maakt onbemind. Wij als UTM Europe kunnen uitstekend faciliteren in deze afstemming. Het is dan wel belangrijk dat er geluisterd wordt naar de voorstellen vanuit de UTM / U-Space sector.

Zelfs in de USA legt met taken van CTR beheerders bij UTM providers middels LAANC.

Waarom hier niet?

Daarnaast is de huidige zonekaart een ratjetoe van zones. Er zijn vanuit het ministerie rondes geweest voor inspraak over nieuwe zonering na 31 december 2020, maar tot op heden is daar nog geen enkele terugkoppeling en duidelijkheid over gegeven. En dat met nog maar een paar weken te gaan. Ons voorstel is om zo min mogelijk zones te definiëren en de markt zijn werking te laten doen.

Als laatste wil ik u erop wijzen dat veel bemande luchtvaart lager dan 150 meter. Dus in de ruimte van de UAV. Voor de veiligheid van iedereen adviseer ik u om voor 31 december deze bemande luchtvaart verplicht van informatie te voorzien over de nieuwe EU richtlijnen.

Artikel 8 (Vitale objecten):

Helaas is tot op heden onduidelijk wat het ministerie verstaat onder "vitale objecten".

Daardoor is het lastig voor mij om hier een reactie of advies op te geven. Wel vinden we dat er één instantie moet komen die hier over gaat. Niet dat per provincie er nog allerlei uitzonderingen gemaakt kunnen worden. Dan eindigen we mogelijk met een zelfde zonekaart als de oude. Belangrijk is dat er een duidelijke omschrijving van "kritieke infrastructuur" zoals vitale objecten wordt gedefinieerd, zodat onze rechterlijke macht dit kan toetsen.

Artikel 13 (Wijziging van de Regeling tarieven luchtvaart 2008):

Mijn voorstel is om voor UAV direct rekeningrijden in te voeren. Op het moment dat er een stuk luchtruim wordt gereserveerd voor een bepaalde tijd, moet dit gekoppeld worden aan een vergoeding. Veelgebruikers van de lagere luchtlag betalen daardoor meer dan piloten die snel en efficiënt hun werk uitvoeren. Laten we de luchtbelasting (lees wegenbelasting

voor drones) zo laag mogelijk houden om de voortgang in deze techniek zo min mogelijk te beperken.

Ons UTM systeem heeft als doe operator en piloten zo goed mogelijk te ondersteunen. Dit doen we bij SORA vereiste vluchten, maar nog veel beter is om zoveel mogelijk PDRA's beschikbaar te maken. Op dit moment zijn er nog maar twee Europese standaard scenario's en dat kan veel uitgebreider. Ik pleit er dan ook voor om veel gebruikte type vluchten te standaardiseren.

Al jaren ziet de drone sector uit naar nachtvluchten. Volgens de EU richtlijnen mag dit ook. Laten we deze richtlijnen dan ook vooral overnemen en geen nationale beperkingen invoeren.

Ik hoop dat mijn schrijven helpt bij het invullen van de regeling onbemande luchtvaart, dat er maar snel duidelijkheid komt in de nog openstaande vraagstukken en dat het ministerie echt om de tafel gaat zitten met deskundige partijen in de lagere luchtlaag. We houden ons aanbevolen.

Met vriendelijke groet,
Elie van Mook
CEO UTM Europe