



DJI GmbH, Platz der Einheit 1, 60327 Frankfurt am Main, Germany

DJI Europe BV, Bijdorp-Oost 6, 2992LA Barendrecht, the Netherlands

Ministerie van Infrastructuur en Waterbeheer  
Ter attentie van: Minister Mevrouw Cora van Nieuwenhuizen  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Nederland

Barendrecht, 20 november 2020

Commentaar op de internetconsultatie over regelgeving voor UAS in Nederland

Geachte Minister,

Ik contacteer u in naam van DJI, de toonaangevende wereldwijde fabrikant van civiele drones voor zowel professionele als recreatieve doeleinden.

DJI is sinds 2015 betrokken bij discussies op Europees niveau over de veilige integratie van drones in het EU-luchtruim en het verheugt ons dat het eerste deel van dit EU-kader binnenkort, vanaf januari 2021, zal worden uitgevoerd. We verheugen ons dat Europese consumenten en bedrijven binnenkort zullen kunnen profiteren van de voordelen van een geharmoniseerde regelgeving en van de werkelijke voordelen van een Europese markt voor dronediensten.

Echter, na lezing van de voorgestelde Nederlandse regelgeving voor onbemande luchtvaartuigen hebben we begrepen dat de Nederlandse autoriteiten hebben gekozen voor een reeks nationale specifieke luchtverkeersbepalingen die hoegenaamd niet bijdragen aan een geharmoniseerd EU-kader.

Onze belangrijkste kritiek betreft artikel 6 ('afstanden tot spoorwegen, wegen en kunstobjecten') dat duidelijk stelt dat de voorgestelde Nederlandse regels zullen prevaleren boven de Europese bepalingen die zijn ingevoerd voor de Open Categorie. Een dergelijke benadering is in tegenspraak met het standpunt van Europa dat de uitvoeringsverordening risicogericht moet zijn en dat risico's reeds vooraf werden ingeschat en in de ingedeelde categorieën werden opgenomen. Door de invoering van nationale luchtverkeersregels maakt Nederland het *de facto* onmogelijk voor internationale dronepiloten om het land te bezoeken en hun dronediensten aan te bieden.

Om tegemoet te komen aan eventuele veiligheidsproblemen die bij de Nederlandse autoriteiten zouden bestaan, kan een pragmatische oplossing erin bestaan om de voorgestelde minimumafstand te verkleinen en/of deze geselecteerde gebieden in het *geo-awareness* systeem op te nemen. De verordening zou pas in werking mogen treden wanneer de exploitanten toegang hebben tot alle beschikbare gegevens om hun vlucht in strikte overeenstemming met het toepasselijke regelgevingskader uit te voeren.

**DJI GmbH**

Platz der Einheit 1, 60327 Frankfurt am Main, Germany; [www.dji.com](http://www.dji.com)

Geschäftsführer: Dan Guo; HRB: Amtsgericht Schweinfurt 6565

UST-ID-Nr.: DE288091735; EORI-Nr.: DE814587636385735; WEEE-Reg.-Nr.: DE48852901

VR-Bank Schweinfurt eG: IBAN DE36790690100000069140, BIC GENODEFIATE



De Nederlandse verordening zou ook baat hebben bij een verdere (betere) definitie van deze zogenaamde objecten die als essentieel worden beschouwd, aangezien de huidige ontwerpverordening geen concrete voorbeelden bevat.

Ten tweede moet in het kader van het prijsbeleid een redelijk evenwicht worden gevonden tussen het rendement van de investering enerzijds en de betaalbaarheid van de dronedienst anderzijds. Dit principe van redelijkheid vinden we niet onmiddellijk terug wanneer we naar de omvang van de tarieven voor drone operaties kijken. De aangegeven tarieven of kosten zijn zeer (onevenredig) hoog en ondermijnen de kosteneffectiviteit van zowel recreatieve als professionele droneactiviteiten. Als Nederland het ernstig meent om een dronemarkt in Europa te ontwikkelen, dan moet dit huidig voorgestelde tariefbeleid fundamenteel herzien worden zowel naar omvang als naar complexiteit toe.

Drone operatoren moeten de betaling van de drone operatie, van de registratie, van de opleiding, van de operationele verklaring en, wanneer U-space aanwezig is, van de netwerkverbinding en U-space diensten allemaal zelf vergoeden. Wanneer drone-operatoren met zulke hoge kosten zullen worden geconfronteerd, zoals in deze Nederlandse regeling momenteel wordt voorgesteld, zullen ondernemers naar onze ervaring niet meer overwegen om *state-of-the-art* drone toepassingen uit te voeren. Dit zal uitstel van verdere innovatie en digitalisering tot gevolg hebben. Prijzen en tarieven zijn een essentiële component van een brede maatschappelijke aanvaarding voor het gebruik van een nieuwe technologie en wanneer gebruikers en consumenten geconfronteerd worden met onevenredige tarieven en kosten, zullen ze de regelgeving en/of de bijbehorende technologie de rug toekeren.

De bovengenoemde onevenredige prijsmechanismen stellen we ook vast bij opleidingsinstituten en examens. Een kwaliteitsvolle opleiding is noodzakelijk om goede piloten te bekomen die de veiligheid op de grond en in de lucht garanderen. De kosten van deze opleiding mogen echter nooit een belemmering vormen voor de toekomstige dronepilot. In sommige landen zijn de kosten voor het behalen van een A1-certificaat intussen opgelopen tot ruim 1.000 euro, wat in veel gevallen duurder is dan de prijs van het drone toestel zelf.

Dergelijke situaties ontmoedigen ondernemers om hun bedrijf te digitaliseren en zouden een einde betekenen voor de recreatieve dronesector. Om deze situatie te voorkomen zou het ministerie moeten overwegen om flexibele prijsmechanismen in te voeren die het investeringsrendement voor deze bedrijven garanderen, maar ook een eerlijk prijsbeleid voor de burgers.

Ten slotte moeten de moeilijkheidsgraad van de examens en de inspanningen die nodig zijn om een diploma te behalen in verhouding staan tot de potentiële grond- en luchtrisico's van de betrokken operaties, volgens de redenering die ten grondslag ligt aan de subcategorie in de Open Categorie. Het voorgestelde aantal vragen voor de instapcertificaten volgt echter helemaal niet deze logica en werkt ontmoedigend voor jonge gemotiveerde piloten. Het examen voor de subcategorie A2 omvat bijvoorbeeld ruim 70 vragen en vereist een minimumresultaat van 75% om te slagen.

Dergelijke extreme criteria zullen er niet toe bijdragen dat kandidaten voldoende voorbereid zijn en kunnen slagen in de examens, waardoor de economische last voor degenen die bereid zijn te investeren in opkomende technologieën, steeds meer toeneemt. Een lager aantal maar meer praktische vragen en een realistischer slaagcijfer van 60-70% zouden ervoor kunnen zorgen dat kandidaten de droneregelgeving beter begrijpen en effectief hun diploma behalen.

DJI vindt het zeer belangrijk dat elke dronepilot voldoende kennis kan nemen van de bestaande regelgeving. De verplichte invoering van overdreven theoretische testen is echter een onevenredige eis. Kleinere drones hebben een uitstekende reputatie op het gebied van veiligheid, met slechts een handvol betwiste conflicten met de bemande luchtvaart.



DJI waardeert het ten zeerste dat U onze bemerkingen mee in overweging zou nemen. Gezien de snelle technologische ontwikkelingen binnen onze industrie is het belangrijk dat elke voorgestelde wetgeving marktconform is, zowel vanuit het perspectief van de industrie als vanuit de groeiende gemeenschap van dronegebruikers in Nederland.

We blijven tot uw beschikking om het bovenstaande te bespreken.

Met vriendelijke groeten,

—  
Christian Struwe  
Head of Public Policy EMEA