

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

Betreft: Internetconsultatie door DCRO (Dutch Certified Remotely Piloted Aircraft Operators) ten aanzien van de Regeling onbemande luchtvaartuigen (regeling nr IENW/BSK-2020/206871)

Rotterdam, 20 november 2020

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Als branchevereniging van huidige ROC-houders maken wij graag gebruik onze bezwaren, vragen en suggesties kenbaar te maken via de internetconsultatie zodat professionele drone activiteiten effectief, veilige en verantwoord ingezet kunnen worden.

Met de landelijke vertaling van de Europese verordening lijken Nederlandse operators meer beperkingen te worden opgelegd zijn er nog veel onduidelijkheden. Duidelijk is dat er een overgangsjaar is tot 31-12-2021 waarbij ROC-houders soms de “oude regelingen” nog moet toepassen maar ook veel zaken momenteel nog onduidelijk blijven. We kunnen echter niet achteroverleunen aangezien we willen dat Nederland voorloper wordt bij de vele innovatieve inzet mogelijkheden van onbemande luchtvaartuigen.

DCRO maakt zich zorgen over onze positie in Europa indien we achterlopen met implementeren van duidelijke wetgeving met het gevaar dat wij straks niet elders in Europa kunnen opereren terwijl operators uit het buitenland wel de benodigde autorisaties voor SORA's en declaraties voor de STS'en op orde hebben. Zelfde geldt hier voor het opzetten van de autorisatie voor de LUC. Om een gelijk speelveld te blijven garanderen zal de ILT zo snel als mogelijk ingediende SORA's en LUC 's moeten gaan beoordelen zodat niet alleen wij ook in het buitenland aan de slag kunnen maar ook de concurrentie kunnen aangaan met operators uit andere landen die al verder in het proces zijn.

- Welke STS'en worden er in Europa ontwikkeld en op welke termijn?
- Wanneer kunnen we starten met indienen SORA's en LUC's?
- Is bezetting IL&T voldoende om aanvragen tijdig te verwerken?

ROC/STS/PDRA/SORA/LUC

Allereerst heeft de sector behoefte aan een duidelijke tijdlijn: hoe gaan de huidige vrijstellingen omgezet worden naar de nieuwe situatie? Daar is momenteel veel onzekerheid over omdat tot op heden de ILT nog geen inzicht heeft kunnen geven hoe dit vorm krijgt en welke inspanningen er nodig zijn voor de huidige ROC-houders om ook onder de nieuwe wet en regelgeving te kunnen blijven opereren.

- De huidige vrijstellingen gaan waarschijnlijk vorm krijgen als PDRA's? Is dat een correcte aanname?
- Welke PDRA's gaan er komen?
- Welke inspanningen zijn er nodig voor de huidige ROC-houders om die PDRA's te accepteren. Slechts een declaratie nodig of meer?
- Naast die PDRA's voor bestaande vrijstellingen, welke PDRA's staan er dan nog meer op de lijst?
- Welke STS'en worden er in Europa ontwikkeld naast de huidige twee?
- Als bovenstaande duidelijk is kunnen we SORA's gaan ontwikkelen. Gaat elke operator eigen SORA's schrijven met als gevolg een lawine aan ingediende SORA's bij de ILT of gaan we bv vanuit de werkgroep of de expertgroep gemeenschappelijke SORA's ontwikkelen die de ILT mogelijk kan aanvaarden en als PDRA uitgeven?
- Vanaf welke datum gaat ILT SORA's accepteren en beoordelen? Kunnen we daar op 31-12-2020 mee beginnen?
- Kunnen we in ieder geval starten met indienen LUC per 31-12-2020?

### SBVL en CE certificering

In de nieuwe situatie zal de SBVL in zijn huidige vorm vervallen. Een keuring door een externe entiteit zal de uitkomst van een SORA kunnen zijn als de SAIL uitkomst V of VI bedraagt. Dan hebben we het echter al snel over de 'Specified' Category en zal dus bij operaties binnen de 'Specific' Category zelden voorkomen. De Cx certificering zal bij STS afdoende zijn en kan een uitkomst zijn bij het opstellen van een SORA. Omdat de PDRA's logischerwijze voorvloeien uit de bestaande STS'en ligt het voor de hand dat daar de Cx certificering ook als leidraad zal dienen.

- Wat gebeurt er met huidige SBVL?
- Hoe lang blijft huidige SBVL geldig?
- Is verlenging SBVL noodzakelijk of is een ontheffing voor alle huidige SBVL's een reële optie?
- Vanaf 01-01-2023 moet er gewerkt worden met drones met Cx certificering binnen STS in de 'Specific' Category. Wat als de fabrikanten dan er niet klaar voor zijn?

### RPAL

Het is nu duidelijk dat de huidige RPAL met een aanvullend document over aanvullende kennis over de nieuwe wet en regelgeving in Europa bij de RDW zal worden ondergebracht en geldig zal zijn in de 'Open' Category. Dit geldt echter niet alleen voor de RPAL maar ook voor de ROC-Light houders.

Er is ongerustheid over de waarde van de RPAL t.o.v. de huidige ROC-Light piloten. Wat is de RPAL waard binnen de 'Specific' Category aangezien aannemelijk is dat de huidige RPAL-piloten werkzaam zullen zijn in de 'Specific' Category. Zij hebben naast een theoretisch deel ook daadwerkelijk praktijkexamens moeten afleggen voor het behalen van hun brevetten en extra bevoegdheden.

- Hoe gaat de huidige RPAL-piloot gewaardeerd worden in het nieuwe systeem?
- Hoe worden de extra kennis, ervaring en bevoegdheden (EVLOS, Fixed Wing, Multirotor, Helikopter, RT etc) omgezet zodanig dat zij mogen opereren in de 'Specific' Category i.t.t. de piloten uit de 'Open' Category?
- Zijn er acties nodig van de huidige RPAL-piloten om de overgang te bewerkstelligen.
- Wat gebeurt er met de LAPL als die verloopt in het overgangsjaar?

## Opleidingen

Welke opleidingen zijn er nodig voor piloten om te opereren binnen de 'Specific' Category. Zolang de huidige RPAL opleiding en brevetten nog niet gewaardeerd kunnen worden is het vormgeven van een opleiding nieuwe stijl natuurlijk onbegonnen werk. Er moet snel duidelijkheid komen hoe we als sector nieuwe piloten voor de 'specific' Category kunnen opleiden. Alles valt of staat met de vorm van het nieuwe pilotenbrevet voor de 'Specific' Category en hoe snel dat duidelijk is.

- Kunnen we de huidige opleidingen in overgangsjaar doorzetten?
- Worden er na 30-12-2020 nog huidige RPAL-brevetten uitgegeven?
- Kunnen we in het overgangsjaar nog aanvullingen doen op de huidige RPAL zoals RT, EVLOS etc?
- Kunnen we per 01-01-2021 de huidige brevetten al omzetten naar een vorm voor 'Specific'?
- Kunnen we per 01-01-2021 nieuw opgeleide piloten volgens de huidige cursussen voordragen voor een brevet in de 'Specific' Category?

Het is duidelijk dat met zoveel open vragen en onduidelijkheden we op een achterstand raken. We maken ons als drone operators dan ook zorgen hoe we de achterstand snel en effectief kunnen goedmaken en een dominante en innovatieve rol in de wereldwijde drone industrie kunnen gaan spelen.

We zien de personele strubbelingen bij de ILT en de oplopende behandeltijden. Wij moeten in onderling overleg methodes in standaardisering vinden die zowel de ILT ontlasten alsmede de sector niet laten stilvallen.

Tsjerk Kooistra

Interim-voorzitter DCRO