

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging van het Regeling op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

De markt voor op afstand bestuurdde luchtvaartuigen systemen (Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS) groeit heel erg snel de afgelopen jaren. Deze markt biedt een interessante mogelijkheid tot economische groei en het realiseren van banen, met name voor het midden- en kleinbedrijf. Deze groei zorgt voor veel nieuwe deelnemers aan het luchtverkeer. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) wil deze groei faciliteren door stapsgewijs de regelgeving aan te passen en zo meer ruimte voor professioneel gebruik van drones te bieden.

Na bestudering van de opgedane operationele ervaringen met het professioneel gebruik van drones onder de huidige regelgeving in de afgelopen jaren is geconstateerd dat de luchtverkeersregels in een aantal gevallen te stringent zijn, waardoor de operationele beperkingen te groot zijn om deze markt verder te laten groeien.

Daarnaast bestaat er in de professionele drones sector, zowel bij operators als bij gebruikers van drones services, een steeds grotere behoefte om hoger in de buitenste ring van de civiele Control Zones (CTRs) van een luchthaven te vliegen. Een verruiming van het regime, onder weliswaar specifieke voorwaarden, is daarvoor benodigd.

Tot slot heeft Groningen Airport Eelde (GAE) zich gepositioneerd als luchthaven om tests ten behoeve van de integratie tussen bemand en onbemand vliegverkeer te faciliteren. LVNL heeft zich achter dit initiatief geschaard, omdat deze luchthaven in gecontroleerd luchtruim (CTR) zich er qua aard en omvang van de operaties aldaar het best voor leent. Het moet dan wel juridisch mogelijk gemaakt worden dat er professioneel in de gehele GAE CTR gevlogen kan worden.

2. Wie zijn betrokken?

Primair het ministerie van IenM als verantwoordelijke voor de veiligheid van de luchtvaart. Daarnaast zijn het ministerie van Defensie (medeverantwoordelijk voor de veiligheid van het luchtruim), de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de landelijke Politie (als handhaver en als mogelijke toekomstige gebruiker van RPAS) betrokken. Verder de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vanuit haar toezichhoudende en vergunningsverlenende rol.

Er is regelmatig overleg met stakeholders in de beroepsmatige RPAS sector, zoals DCRO (Dutch Certified RPAS Operators) en DARPAS (Dutch Association for Remotely Piloted Aircraft Systems). In het sectoroverleg wordt met zowel de bemande als de onbemande luchtvaartsector gesproken over de algemene beleidslijnen en ontwikkeling van de regelgeving inzake drones. Het initiatief op Groningen wordt gesteund en gefaciliteerd door een keur aan (inter)nationale organisaties.

3. Wat is het probleem?

Uit operationele gegevens van de beroepsmatige drones gebruikers blijkt dat de aannames over het faalgedrag van drones op basis waarvan de regelgeving is ontwikkeld bijgesteld moeten worden. Hierdoor ervaren beroepsmatige drones gebruikers beperkingen in hun operatie, terwijl dit vanuit veiligheidsstudies niet noodzakelijk is.

Voorts zorgt de huidige restrictie voor het vliegen boven 45 meter in de buitenste ring van civiele CTRs ervoor dat bijv. inspecties aan hoge obstakels niet plaats kunnen vinden. Het gebruik van drones voor dergelijke activiteiten is echter veiliger, efficiënter en milieuvriendelijker dan de conventionele methodes.

Op GAE leent het juridische kader zich er nu niet voor om tests ten behoeve van de integratie tussen bemand en onbemand vliegverkeer te faciliteren.

4. Wat is het doel?

Het doel is om de regelgeving voor gecertificeerde drone operators (ROC houders) aan te passen, zodat de luchtverkeersregels versoepeld worden. Hiervoor worden de minimale afstanden die een drone in acht moet nemen ten opzichte van aaneengesloten bebouwing, mensenmenigten en wegen, verkleind naar 25 meter.

Om bijvoorbeeld inspecties aan hoge objecten uit te voeren is het noodzakelijk om in de regelgeving dergelijke objecten uit te zonderen van het verbod om hoger dan 45 meter in de buitenste ring van civiele CTRs te vliegen. We regelen dan dat het toegestaan is om binnen een straal van 25 meter rond en tot 5 meter boven het hoogste punt van het obstakel te vliegen. De vlucht moet dan wel specifiek betrekking hebben op het obstakel en verder gelden alle eisen voor luchtruimklasse C.

Het verbod op professioneel vliegen binnen de GAE CTR opheffen, zolang die vluchten plaatsvinden in het kader van de tests. Daarnaast moet de exploitant beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem en handboek (huidige updaten) en operators hebben een ROC

nodig. Te allen tijde gelden hier de verplichtingen voor vluchten in luchtruimklasse C.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De overheid is verantwoordelijk voor de veiligheid in de luchtvaart en het veilig integreren van drones in het Nederlands luchtruim.

6. Wat is het beste instrument?

Op dit terrein is al regelgeving. Deze dient te worden aangepast, zowel de luchtverkeersregels als het professioneel gebruik van drones in de CTR.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De gecertificeerde drone operators krijgen meer ruimte om vluchten uit te voeren, terwijl er geen grote verandering in hun vergunningen nodig is. Hierdoor krijgen zij economisch meer kansen en kan deze sector verder groeien. Zij moeten wel het handboek dat ten grondslag ligt aan hun RPAS Operator Certificate aanpassen op de nieuwe operaties in de CTR. De ILT beoordeelt die vervolgens. Tot slot krijgt GAE de ruimte om geleidelijk te groeien als testlocatie in gecontroleerd luchtruim.