

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag

Arnhem : 21-11-2014
Referentie : Regels voor op afstand bestuurdde luchtvaartuigen (RPA's)
Van : Rob Bik
Onderwerp : Reactie Internetconsultatie regels voor op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

Geachte staatssecretaris,

Langs deze weg maak ik graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de voorgenomen regels voor op afstand bestuurdde luchtvaartuigen.

Over Geometius:

Om te beginnen wil ik mij (ons) graag introduceren. Geometius is in 1994 opgericht en uitgegroeid tot een dynamisch bedrijf met meer dan dertig werknemers. Geometius is leverancier van systemen voor plaatsbepaling (GNSS) en van meetapparatuur voor geodesie, hydrografie, geo-ICT, GIS en grond-, weg- en waterbouw. Geometius is primair distributeur van Trimble. Naast Trimble hebben we vele andere distributies waaronder ook Sensefly, een vooraanstaand fabrikant van UAV's. Ons dochterbedrijf Agrometius heeft eveneens ca 30 medewerkers en is gespecialiseerd op gebied van de landbouw en in die hoedanigheid ook sterk geïnteresseerd in het vermarkten (en dus de inzet) van UAV's.

Geometius biedt meer dan alleen apparatuur en software. Vanuit onze vestigingen in Alphen aan den Rijn, Almere en Arnhem verzorgen wij tevens support (helpdesk), onderhoud, reparatie, trainingen en verhuur van apparatuur. Samen met onze aanvullende diensten waaronder een helpdesk, servicecentra, webshop en trainingen bieden wij onze klanten een totaalpakket.

Sinds ca. 3 jaar is Geometius in toenemende mate actief op het gebied van op UAV's als aanvulling op de bestaande methodieken voor het meten (in kaart brengen) van projecten. De doelgroep is zeer divers en varieert van overheden (gemeente, provincie etc.) tot de constructie markt (wegenbouw, landaanwinning etc.) ook op het gebied van Landbouw is er een sterk groeiende wens om snel, actuele informatie te vergaren. Fotogrammetrie op kleinere schaal blijkt hier een uitstekende toevoeging aan de bestaande technologie.

Gezien het feit dat er momenteel nog geen specifieke regelgeving (wetgeving) is voor UAV's maken wij gebruik van de mogelijkheden om een ontheffing aan te vragen via ILenT en hebben (als bedrijf) hiertoe ook de stappen genomen om te voldoen aan de gestelde voorwaarden (opleiding, examen, operationeel handboek etc. etc. Dit is ook wat wij breed uitdragen aan potentiële, professionele gebruikers die enthousiast zijn over de toepassingsmogelijkheden. De op handen zijnde wetgeving (regelgeving) zien wij dan ook als een stap in de goede richting om meer duidelijkheid te krijgen. Het valt mij echter op dat de huidige voorwaarden voor een project of bedrijfsontheffing als grote drempel worden ervaren, dit zeker gezien het feit dat in de praktijk regelmatig zonder deze inspanning (semi) professioneel (maar niet legaal) wordt gevlogen. De onderlinge concurrentie eis dus groot en de investering in "legaal" vliegen hoog waarbij een nog te vervaardigen wetgeving als onzekere factor wordt gezien.

Zoals uit veel reacties tot op heden valt te lezen is het erg lastig om alle UAV's op één hoop te vegen. Er zijn erg veel verschillen in zowel uitvoering (multicopters/fixed wings, Electro/verbrandingsmotor) als gewicht (650 gram tot 150 kg) Het is evident dat gewicht en uitvoering van grote invloed zijn op risico's en trainingsniveau.

De techniek neemt grote sprongen. In de systemen die wij aanbieden (Trimble UX5 en Sensefly eBee) is zeer veel zorg besteed aan veiligheid door checklijsten en procedures zowel manueel als "automatisch". Een gedegen "fabrieksopleiding" draagt sterk bij aan de kennis van de (on)mogelijkheden van het systeem.

Ik juich het toe als de regelgeving een wettelijk kader gaat leveren voor professioneel gebruik, maar hoop dat er oog is en blijft voor de praktische toepasbaarheid van UAV's. Wat (met name onze klanten) graag willen zien in de de regelgeving is:

- Mogelijkheid om (onder voorwaarden) dicht bij gebouwen of constructies te vliegen. Reden hiervoor is dat met name Nederland redelijk dicht bebouwd is en je al snel binnen 150 meter van een gebouw, weg, spoor of mensen/dieren komt. Onder bepaalde voorwaarden (en in de lichte klasse, < 2.5 kg bijvoorbeeld) zou deze minimale afstand sterk gereduceerd kunnen worden (b.v. 50 meter)
- Mogelijkheid om met een correcte risicoanalyse nog dicht bij objecten te kunnen vliegen (inspecties).
- Mogelijkheid om (onder voorwaarden) hoger dan 120 meter te mogen vliegen. Met name bij het meten van vegetatie (bomen) is het wenselijk om hoger te vliegen. Ook bij grotere projecten en een lagere gewenste nauwkeurigheid kan een project veel sneller (en met minder vliegbewegingen) "gefotografeerd" worden.
- Ervaring meten in aantal starts en landingen i.p.v. vliegrepen. Zeker gezien het feit dat dergelijke UAV's vaak een vooraf geprogrammeerde route volgen, gebeurt er tijdens de vlucht niet zo veel bijzonders. Juist de start en de landing zijn voor de piloot "belangrijke" momenten waar veel ervaring wordt opgedaan. Daarnaast duurt een vlucht doorgaans minder dan 45 minuten (soms maar 10) en zo heb je voldoende informatie om een project te kunnen berekenen.
- Aanvaardbaar systeem van keuringen en examens. Een UAV piloot hoeft geen fysieke zware belastingen te ondergaan. Zeker bij toestellen onder de 2,5 kg is er nauwelijks fysieke belasting. In mijn optiek ben je (met de juiste training) prima geschikt om een UAV te bedienen als je (wettelijk) ook bijvoorbeeld brommer mag rijden (of auto/motor natuurlijk) een strengere medische keuring lijkt mij dan ook niet nodig. Ook qua herhalingsexamens denk ik dat deze laagdrempelig kunnen zijn. Ook hier valt het gebruik van een UAV te vergelijken met de eerder genoemde voertuigen. Het lijkt mij evident dat een minimum aantal starts en landingen een belangrijk onderdeel blijft van de vergunning, immers als je al jaren geen auto meer bestuurt hebt is dat ook wat roestig.
- Belangen van een ieder meewegen. Ik ben mij er van bewust dat iedere beroepsgroep zijn eigen belangen heeft. Deze moeten m.i. allemaal gewogen worden maar dan ook voor iedereen gelden. Het is onredelijk om te zeggen dat politie en brandweer wel bepaalde mogelijkheden tot gebruik krijgt en een ander (commercieel) gebruiker van een UAV dat weer niet mag. Uiteraard kan ik mij voorstellen dat bepaalde doelgroepen een "extra" ontheffing kan krijgen als het maatschappelijk belang hiermee gediend is.
- Onderhoud van (zeer lichte) professionele UAV's laat zich niet vergelijken met de complexere grotere en zwaardere systemen. In geval van de eerder genoemde UX5 en eBee praten we over een romp van zeer licht materiaal, een camera, een elektromotor en enkele servo's. Al deze componenten worden voor iedere vlucht door de software gecontroleerd. Indien deze een storing vertonen worden ze vaak door de leverancier vervangen. Periodiek onderhoud door de gebruiker beperkt zich tot het vervangen van de propeller (slijtage) en eventueel een beschadigde vleugel na een wat hardere landing.
- VLOS en EVLOS. De meeste projecten kunnen binnen normale zichtafstand van de piloot plaatsvinden. Indien projecten langer (lineair) zijn kan het efficiënt zijn om met EVLOS te werken, zodat er zo min mogelijk kruisende vliegbewegingen zijn over bijvoorbeeld wegen, dijken watergangen of sporen.

Uitgaande van de ruimte die hopelijk de nieuwe regelgeving gaat bieden. Nu tref ik dit echter niet aan in de regels.

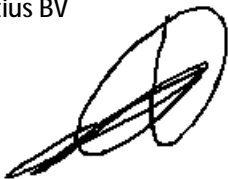
- Ook merk ik op dat in de voorgestelde regelgeving niet duidelijk is hoe een opleidingstraject er nu uit zou moeten komen te zien en sterker nog, hoe je als UAV piloot aan de nodige ervaring komt. Ik denk dat de fabrikanten, leveranciers maar ook commerciële opleidingsinstanties hier prima in moeten kunnen voorzien. Denk hierbij aan een opzet als bij een bromfietrijbewijs. Je moet de regels kennen, veilig met het toestel kunnen vliegen en geen schade berokkenen aan derden.
- Wat ik ook ter overweging wil meegeven is dat bij professioneel gebruik ook vaak een opdrachtgever is betrokken, die niet zelden de volledige zeggenschap over het werkterrein heeft (waterschappen, wegebouwprojecten, infrastructurele projecten). Deze terreinen staan dan onder hun toezicht (en verantwoording)
- Ook in CTA gebieden zou het m.i. met de juiste toestemmingen mogelijk moeten zijn om met een UAV werkzaamheden uit te voeren. Immers met de juiste afspraken met de "beheerder" van deze CTA zijn natuurlijk best afspraken te maken (hoogte, locatie, tijd) Het compleet uitsluiten van deze gebieden beperkt de inzet mogelijkheden van UAV's enorm.

Dit is een opsomming van een aantal zaken die wij graag meegewogen zouden zien. Ik hoop dat met de input van een ieder maar ook door een goede dialoog met branche vereniging en betrokkenen, uiteindelijk een evenwichtige en geaccepteerde regelgeving tot stand komt, zonder de potentie van deze mooie ontwikkeling in de kiem te smoren. Hoe toegankelijker de wetgeving en hoe duidelijker de opleiding en certificering, hoe makkelijker de handhaving en acceptatie zal worden.

Ik vertrouw er op hiermee een positieve input te hebben kunnen geven en ben uiteraard altijd tot een nadere dialoog bereid.

Met vriendelijke groet,

Geometius BV



Rob Bik