



De voorgestelde wijziging maakt exploitatie van een testlocatie voor drones naar verwachting eenvoudiger. Ook de voorgestelde wijzigingen die dit mogelijk maken zijn relatief eenvoudig. Valkuil daarbij is dat de indruk gewekt kan worden dat bij een testlocatie alles mogelijk is. Vanuit veiligheidsoogpunt zal dat niet het geval zijn, waarbij die beoordeling, bij ontbreken van specifieke criteria, bij de verstrekker van het veiligheidscertificaat zal komen te liggen.

Hieronder volgen enkele opmerkingen op de voorgestelde wijzigingen van besluit bewijzen van bevoegdheid en besluit luchtvaartuigen 2008.

Besluit bewijzen van bevoegdheid

Deze regelt het niet van toepassing zijn van BvB waarbij de bestuurder wel 16 jaar of ouder moet zijn en kan aantonen te beschikken over voldoende bekwaamheid om op een veilige manier deel te nemen aan het luchtverkeer. Het is aan te raden in de toelichting op te nemen dat de exploitant/beheerder van de testlocatie een procedure in het operationeel handboek opneemt hoe dit aangetoond kan worden.

Verder wordt in de toelichting aangegeven dat de verzekeringsplicht reeds afdoende geregeld en is het niet noodzakelijk daarnaast nog een aparte verzekeringsplicht voor de bestuurder in het leven te roepen. Hierbij wordt opgemerkt dat (veel) verzekeraars vereisen dat de bestuurder beschikt over een BvB en het toestel over een BvL wat niet overeenkomt met deze voorgestelde wijzigingen.

Besluit luchtvaartuigen 2008

Deze regelt het niet van toepassing zijn van een BvL en BvI. Hierbij ontbreekt het aantonen van een voor de beoogde operatie voldoende technisch in orde zijnde drone (afhankelijk van de beoogde operatie een eenvoudige grond inspectie i.c.m. opbouwend testprogramma, bijna volledige technische keuring of extra zware technische keuring). In lijn met BvB is aan te raden in de toelichting op te nemen dat de exploitant/beheerder van de testlocatie een procedure in het operationeel handboek opneemt hoe vastgesteld wordt dat de (technische) staat van het luchtvaartuig afdoende is voor een veilige vluchtuitvoer.

In de nota van toelichting is in onderdeel 3 onder veiligheidscertificaat opgenomen dat de aanleg, de inrichting, de uitrusting en het veilig gebruik van het luchtvaartgebied moet zijn opgenomen in het luchthavenbedrijfshandboek waarbij gerefereerd wordt naar de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Het is onduidelijk in hoeverre de regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen (en meer specifiek de paragraaf Deelname aan het luchtverkeer) nog van toepassing is op vluchtuitvoering met drones op testlocaties.

Het is onduidelijk wat de gevolgen van het ontbreken van een ROC, BvL, BvB en BvI zijn tot aansprakelijkheid. Hiervoor wordt aangeraden dit in de nota van toelichting toe te voegen. Daarnaast, door ontbreken BvI en bijbehorende aangebrachte kenmerken wordt aangeraden wel een vorm van registratie toe te passen zodat te allen tijde na te gaan is wie verantwoordelijk voor de drone is (omdat niet gegarandeerd kan worden dat de drone ten alle tijden op het testterrein dan wel binnen het gesloten luchtruim zal blijven).

Tot slot nog enkele opmerkingen op de bijbehorende IAK voor zover deze niet in bovenstaande zijn benoemd:



- In punt 4 onderdeel A genoemde bedoeling dat vluchten van het midden van het terrein worden uitgevoerd is waarschijnlijk te beperkend voor bestaande locaties (en locaties op luchthavens) en kan worden verwijderd omdat het doel van deze bedoeling al wordt bereikt met volgende zinnen waarbij het terrein een strook moet bevatten die niet voor uitvoering van de vluchten gebruikt mag worden.
- In de IAK is in de een na laatste alinea van onderdeel A opgenomen dat in elk geval zal moeten worden geregeld (op te nemen in de RVGLT) dat een luchthaven die als testlocatie wordt gebruikt niet ligt binnen 150 meter horizontaal van aaneengesloten bebouwing, in gebruik zijnde autosnelwegen, in gebruik zijnde autowegen of in gebruik zijnde wegen met een maximale snelheid van 80 kilometer per uur. En voorts niet binnen 50 meter horizontaal van industrie- en havengebieden, kunstwerken en spoorlijnen. Dit wordt niet teruggevonden in de voorgestelde wijzigingen. Daarbij is het onduidelijk hoe de afstandseisen van testlocaties zich verhouden tot de recent gewijzigde aanpassingen voor ROC houders (van 150m naar 25m). Worden deze afstanden losgelaten of wordt voorzien dat deze afstanden ook worden aangepast of blijft de 150 en 50m gehandhaafd? Als dit wordt aangevuld wordt aangeraden om op te nemen dat de afstandseis niet geldt voor objecten met die functie (industrie/haven/spoor/kunstwerk/etc.) binnen het testterrein die onder verantwoordelijkheid van de testlocatie beheerder vallen. Dit omdat er op bestaande testlocaties en luchthavens panden met industriefunctie zijn aangewezen die tevens nodig kunnen zijn voor de testlocatie (of juist (tijdelijk) nodig zullen zijn voor de testen, zoals testen van drones/operaties/sensoren bij spoorwegen en kunstwerken e.d.).
- Volgorde van de vragen in punt 4 onderdeel B impliceert dat vragen d t/m h enkel kijken naar de aspecten uit vraag c terwijl dit (primair) gaat om de antwoorden van vraag b. In feite is vraag c een subvraag van b die nu (om begrijpelijke redenen) expliciet is gemaakt.
- Hoogte beperking tot maximaal 300m in punt 4 onderdeel C is in strijd met zin daarvoor en niet wenselijk omdat het voor bepaalde testen juist veiliger dan wel nodig zal zijn om hoger te vliegen. Uiteraard dient de vlucht binnen het gesloten luchtruim te vallen en hier adequate procedures voor zijn opgesteld.
- Punt 7 laatste zin impliceert dat alles hiermee mogelijk en makkelijker wordt. Dit kan onterechte verwachtingen bij gebruikers opwekken omdat afhankelijk van de locatie niet alles mogelijk zal zijn en er (afhankelijk van de complexiteit) mitigaties nodig zijn die (andere) drempels kunnen opwerpen en kosten met zich mee kunnen brengen.