

Den Haag, 7 mei 2015

Drones van boven de 4 kg zijn veelal meer professioneel van opzet, hebben meer mogelijkheden, zijn een stuk duurder en zijn in staat grotere, zwaardere en duurere camera's mee te voeren.

Het is dus aannemelijk te stellen dat drones van boven de 4 kg dus vaker gebruikt worden door professionele gebruikers en bedrijven die over de benodigde ontheffingen bezitten.

Is het daardoor ook niet aannemelijk te stellen dat juist die groep van recreatieve drone vliegers die nu door de KLPD geïdentificeerd is als zijnde verantwoordelijk voor de meeste incidenten, een groep is die met drones vliegen onder de 4 kg?

Hoe is dat dan te rijmen met het voorstel om juist die groep van drones vliegers, zonder enige vorm van toetsing of brevettering, ook toe te laten tot de commerciële markt en daarmee in feite dezelfde groep van drone vliegers, die nu geïdentificeerd is als zijnde verantwoordelijk voor de meeste incidenten, toegang te verlenen tot een segment waarin tot dusver alleen een veel veiliger opererende groep van gecertificeerde bedrijven hun diensten aanbieden?

De conclusie uit het rapport van de KLPD staat daarmee letterlijk haaks op het nu geplande verruimende beleid met het oog op de wens het aantal incidenten te verminderen en de veiligheid te bevorderen.

Bovendien zal een hierdoor te verwachten toename aan incidenten de gehele professionele beroepsgroep schaden.

Daarbij wordt ook nog een aspect van 'oneerlijke concurrentie' veroorzaakt door het dan ontbreken van een 'level playing field'.

Bedrijven die hoge investeringen gedaan hebben om aan certificering, brevettering, regels, voorschriften en voorwaarden te voldoen voor hun vloot aan drones onder de 4 kg, zullen hun investeringen nooit meer terug verdienen als die markt voor onder de 4 kg vrijgegeven wordt aan spelers die hier niet aan voldaan hebben.

Drones zijn vanwege de snelle technologische ontwikkelingen veelal na 1 tot 1 ½ jaar technisch al verouderd en investeringen in zo'n drone met bijbehorende hoge kosten voor certificering en keuring moeten dus binnen die tijd terugverdiend zijn. Dat zal voor de huidige bedrijven in dit segment door de nieuwe regelgeving onmogelijk worden. Zeker in dit economische klimaat zal een klant straks liever 50 euro betalen voor een kwalitatief wellicht wat minder resultaat aan een willekeurig persoon met een drone, dan 500 euro voor een goed resultaat aan een bedrijf die z'n investeringen procentueel doorberekend in haar offerte.

Ook zullen drone fabrikanten, lees bv. DJI, als deze op EASA richtlijnen gebaseerde regelgeving leidend gaat worden in heel Europa, binnen korte tijd al met drones op de markt komen die de best mogelijke kwaliteit gimbals, camera's en lenzen kunnen voeren tot net geen 4 kg Take-Off gewicht.

Hierdoor zal deze onwenselijke situatie van 'oneerlijke concurrentie' zich verder uitstrekken naar systemen van nu ver boven de 4 kg, die zich nu met de huidige technieken nog net wel boven de goedkopere onder de 4 kg systemen weet te kwalificeren.

De scheiding tussen beroepsmatig en recreatief gebruik zou vanwege al deze punten moeten blijven bestaan v.w.b. de certificering, brevettering en overige vereisten.

Het huidige certificeringstraject en opstellen van een Operations Manual dat nu voorafgaat aan het verkrijgen van alle ontheffingen en straks dus het BVL en ROC, resulteert in het opdoen van de noodzakelijke inzichten en ervaring op luchtvaartgebied die nodig zijn om bewust en veilig te kunnen opereren.

Het proces heeft een lerende werking, bevordert de veiligheid en beschermt daarmee deze dus ook deze branche. Onze beroepsgroep heeft daar dan ook geen bezwaren tegen.

De bezwaren liggen op dit moment bij de TUG, NOTAM, meldingsplichten, etc. waar aan voldaan moet worden voordat er gevlogen mag worden en welke acute inzet van drones onmogelijk maken.

De bezwaren liggen ook bij de voorschriften over minimale afstanden van bebouwing, mensenmenigte, wegen, etc. die de inzet voor allerlei doelen met juist hiervoor uitermate geschikte drones, onmogelijk maken.

Zeker met het oog op de strenge eisen waar de professionele markt aan moet voldoen voordat er gevlogen mag worden en de daarmee gepaard gaande verlaging van risico's, zou verruiming op dit vlak nader bekeken moeten worden.