

Het Drone Netwerk Gemeenten ziet 4 rollen voor gemeenten; van facilitator van bedrijven/economische sectoren die drones als middel willen inzetten; om ze voor overheidstaken zelf in te zetten; maar ook als beschermende rol bij misbruik, overlast en bescherming privacy en woongenot en een ordenende taak, bijv om in het lage luchtruim vluchtroutes, corridors of no-flyzones aan te wijzen/voor te stellen. De gemeente Apeldoorn heeft te maken met de CTR's van Deelen en Teuge. Verder zijn er meerdere no-fly-gebieden en valt een groot deel van de gemeente onder het regiem van Natura 2000.

Enkele maanden eerder is het voorstel "Waddenzee, zonering onbemande luchtvaartuigen" in consultatie geweest. Bedoeling van die wijziging is een verruiming van de mogelijkheden om met drones boven de Waddenzee te vliegen. Het doel van deze wijziging is om vluchten met onbemande luchtvaartuigen boven de Waddenzee in een beperkt aantal gevallen toe te staan.

De Waddenzee is een belangrijk Natura 2000 gebied. In Nederland zijn meer Natura2000 gebieden, waarvan sommige geheel of gedeeltelijk samenvallen met een CTR. Als het vliegen binnen CTR's wordt verruimd ontstaat er samenloop met de regeling Natura 2000 gebieden, waardoor er afhankelijk van het doel wel of niet gevlogen kan worden of er andere specifieke voorwaarden gelden. Kan dit eenduidig geregeld worden? Wij voorzien boven ons grondgebied een lappendekken van no-fly gebieden en gebieden waar wel gevlogen mag worden. Dat maakt het er voor de piloten niet duidelijker op.

Drones bieden waardevolle toepassingen die kunnen bijdragen aan een leefbare stad, zoals medisch transport, het in kaart brengen van gemeentelijke infrastructuur, toezicht en natuurbeheer. Tegelijkertijd brengen drones aanzienlijke risico's met zich mee. Steden als Amsterdam, Rotterdam of Den Haag kennen dronedetectie. Zij stellen vast dat bewoners en bezoekers regelmatig de vliegbeperkingen boven de gemeente negeren, wat resulteert in bijv. tienduizenden dronevluchten per jaar boven die steden.

Deze steden kennen dronedetectie. Apeldoorn heeft dat niet en we hebben geen scherp beeld van het exacte aantal vluchten boven onze gemeente. Wij verwachten dat de voorgestelde Regeling zal leiden tot een verdere toename van het aantal dronevluchten in de stad/gemeente. Deze toename wordt veroorzaakt door de steeds lagere aanschafkosten van drones en de toenemende gebruiksvriendelijkheid. Daarnaast is het aannemelijk dat een grote groep dronebezitters, die nu niet of slechts beperkt vliegen vanwege het vliegverbod, meer gebruik zal maken van de mogelijkheden. Veel dronebezitters ontvangen immers in een CTR automatisch een melding van hun drone-merk dat vliegen daar verboden is, maar kunnen dat bijv. met drones van het merk DJI eenvoudig negeren. Geofencing zou hierbij kunnen helpen, zeker voor de zgn. open categorie.

Geofencing is evenwel een technologische oplossing, die uitgaat van welwillendheid van de drone-piloot. In de internationale context en het perspectief van de weerbare overheid zouden we willen pleiten voor een landelijk dekkend netwerk van dronedetectie. Op die manier is actief monitoren van drone-gebruik -ook ongewenst/niet toegestaan dronegebruik- in een bepaald gebied mogelijk.

Een toename in dronevluchten vergroot de kans op incidenten in drukke gebieden en rond gevoelige infrastructuur. Ook verwachten wij dat het vliegen in woonwijken zal leiden tot meldingen van overlast en privacy-schendingen. Die meldingen komen bij het gemeentebestuur terecht.

In combinatie met het vorige punt is het nu al aanwezig (en in de toekomst naar verwachting groeiende) handhavingstekort een groot zorgpunt. Dat pleit ervoor om niet alleen de politie en de ILT, maar ook de gemeentelijke boa's bevoegd te maken als toezichthouder en handhaver op deze vorm van luchtvaart.

