Aan: Vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: Position paper drone regelgeving

Allereerst dank ik de commissie voor de uitnodiging en gelegenheid om een en ander toe te lichten inzake drones.

Dit beknopt positon paper is beperkt tot de civiele regelgeving voor drones tot 150kg en de impact daarvan op de Defensie operaties. Voor de inzet van militaire drones staat het defensie vrij haar eigen juridische kader aan te geven wel met, voor zover redelijkerwijs mogelijk, inachtneming van de civiele juridische kaders en rekening houdend met de veiligheid van de civiele sector.

Huidige regelgeving

De huidige civiele regelgeving voor drones is tot stand gekomen in afstemming met Defensie. Dit i.h.k.v. de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het luchtruim van de ministers van Defensie en IenW. Hierbij is door Defensie voornamelijk gelet op het borgen van de veilige uitvoering van defensie laagvliegoperaties. Defensie helikopters mogen op een hoogte van 50m vliegen. En in laagvlieggebieden zelfs lager. In beperkte mate geldt dit ook voor politie en trauma helikopters.

Defensie ziet met name vliegveiligheidsrisico's bij het recreatief gebruik van drones. Daar waar in de bemande recreatieve luchtvaart kennis en inzicht in de luchtvaart wordt vereist is dit voor de recreatieve drone gebruiker niet het geval. Om dit hiaat deels te ondervangen is een maximum vlieghoogte voor lichte beroepsmatig gebruikte drones ingesteld van 50m (40m in de laagvlieggebieden). Dit heeft onder andere tot gevolg dat er in voorkomend geval handhavend kan worden opgetreden. Met IenW is afgesproken dat afhankelijk van de uitkomst van een door TNO en NLR uitgevoerd onderzoek naar de reële gevaarzetting van drones en incidentmeldingen de regelgeving nog kan worden aangescherpt. Bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit zijn inmiddels 23 meldingen van drone incidenten bekend, variërend van luchtruimschendingen tot bijna botsingen.

De huidige regelgeving voorziet niet in maatregelen m.b.t. security om de potentiële dreiging van drones te kunnen ondervangen. Er kan maar beperkt handhavend opgetreden worden tegen ongewenste dronevluchten boven defensie terreinen en vitale infrastructuur.

Ook is de bestaande internationale luchtvaart regelgeving vrij star als het gaat om drone vluchten in de nabijheid van gecontroleerde luchthavens. Er kan onvoldoende flexibel worden ingesprongen op nieuwe technologische ontwikkelingen die de veiligheid van overig luchtverkeer kunnen waarborgen. Nationaal kunnen wij niet zonder meer afwijken van de afgesproken internationale standaarden en aanpassing hiervan vergt jaren.

Met betrekking tot drone oefen- en testlocaties biedt Defensie onder voorwaarden de mogelijkheid om gebruik te maken van enkele defensie terreinen. Onder meer worden er eisen gesteld aan de drone operator en er moet sprake zijn van een defensie dan wel maatschappelijk belang. Deze afweging wordt mede bepaald door de plaatselijke commandant in zijn rol als accountable manager van het terrein en de daarop plaatsvindende operaties.

Toekomstige Europese regelgeving

De toekomstige Europese regelgeving voorziet in drie categorieën drones. Dit zijn “open”, “specific” en “certified”. De recreatieve drones vallen onder de open categorie.

In de open categorie wordt het standaard mogelijk om tot 120m hoog te vliegen. Dit valt binnen het bereik waar ook helikopters vliegen. De Europese regelgeving biedt voor zover wij nu kunnen inschatten niet de mogelijkheid om de maximale vlieghoogte voor drones aan te passen. Wel is er de mogelijkheid om drone “no fly” zones in te stellen. Concreet betekent dit dat er, ter bescherming van het overige luchtverkeer, drone “no fly” zones ingesteld zullen worden daar waar het onder de huidige regeling niet noodzakelijk is. Naar onze mening wordt er met name in deze categorie te weinig aandacht besteed aan vliegveiligheidsaspecten in het lage luchtruim beneden 500 voet/150 meter.

Ook in de toekomstige regelgeving is weinig aandacht besteed aan de mogelijkheden van drone vluchten op en rond gecontroleerde luchthavens. De eisen zijn nog steeds dezelfde als die gelden voor bemande luchtvaart en is er vooralsnog geen mogelijkheid om hier onder voorwaarden vanaf te wijken. EASA ziet hiervoor de implementatie van *U-space* als mogelijke oplossing. In het kort: *U-space* voorziet in de volledige integratie van drone activiteiten in het lagere luchtruim. Waarbij met behulp van geavanceerder technologie separatie gewaarborgd blijft tussen drones onderling en drones versus bemande luchtvaart. Volledige realisatie van *U-space* wordt niet vóór 2030 voorzien.

De Europese regelgeving biedt ook kansen. Met name om ook *beyond visual line of sight (BVLOS)* te mogen vliegen. Dit is een noodzakelijke stap in de verdere innovatie van drones. Maar waar het in dit kader nog aan ontbreekt zijn de functionele en technische eisen waar dergelijke drones aan moeten voldoen. Dit moet i.h.k.v. standaardisatie op Europees niveau neergelegd worden.

Ook in de voorgestelde Europese regelgeving zijn er geen nadere bepalingen opgenomen m.b.t. security. Dit blijft een nationale aangelegenheid en zal derhalve de nodige aandacht moeten krijgen.

Tot slot

Drones is een voorbeeld van disruptieve technologie die zich sneller ontwikkeld dan de regelgeving kan bijhouden. Daarbij maken de drone operators gebruik van het luchtruim dat gedeeld moet worden met de overige luchtvaart. Hierbij wordt de huidige luchtvaart wet- en regelgeving als te beperkend ervaren. Men moet echter niet vergeten dat de strenge (internationale) luchtvaartregelgeving zich heeft ontwikkeld aan de hand van incidenten en ongevallen. Vliegveiligheid en veiligheidsbewustzijn zijn hierin sinds jaar en dag belangrijke pijlers. Het zijn met name deze aspecten die nog verder ontwikkeld kunnen worden binnen de drone community.

Maj. J.H Hazes
Sr. Beleidsmedewerker Luchtruim
Militaire Luchtvaart Autoriteit