

Inspectie Leefomgeving en Transport

Bijdrage ILT aan Rondetafelgesprek VC I&W over drones – 8 maart 2018

Allereerst mede namens mijn collega's bij de ILT onze dank en waardering voor uw uitnodiging en uw belangstelling voor het onderwerp 'drones'.

Wat is het huidige (nationale) en toekomstige (Europese) juridische en regelgevende kader voor het gebruik van drones, o.a. in relatie tot veiligheid (safety/security), handhaving en privacy ?

ILT Luchtvaart is nauw betrokken bij de uitvoering en handhaving van de – nu nog Nederlandse – regels voor het gebruik van op afstand bestuurd vliegtuigen (drones). Die regels zijn te onderscheiden in die voor

- Drones (0 – 25 kg) uitsluitend voor sport, recreatie of luchtvaartvertoning
 - o Hiervan zijn er zo'n 100.000 in gebruik in Nederland¹
 - o Regeling modelvliegen – dus geen individuele vergunningen of ontheffingen;
- Drones (0-1-4-25-150 kg) die beroepsmatig worden gebruikt
 - o Hiervan zijn er zo'n 1500 in gebruik in Nederland²
 - o Wet luchtvaart, 4 Besluiten en diverse regelingen waaronder de Regeling op afstand bestuurd vliegtuigen, waarin de eisen voor diverse vergunningen zijn opgenomen.

Uit de overzichten die ILT/ABL periodiek uitgeeft³ van aan drones gerelateerde en bij ILT of politie gemelde incidenten en zo mogelijk daaruit te leren lessen, blijkt o.a. dat gemelde incidenten met derden vooral een relatie hebben met recreatief gebruikte drones. Een logische verklaring kan zijn dat deze groep zich onvoldoende bewust is van de risico's. Men realiseert zich bijvoorbeeld niet dat 'even kijken hoe hoog hij kan' tot een botsing met een verkeersvliegtuig kan leiden⁴. Men realiseert zich ook niet dat '2 kg drone' net zo goed door het dak valt als '2 kg baksteen'.

Uit vragen en meldingen merken wij een toenemende alertheid op van burgers die zich zorgen maken over safety + security + privacy als drones bij hun huizen of bedrijven vliegen. Die zorgen zijn o.i. meestal terecht ! De regels verbieden het (recreatief of beroepsmatig) gebruik van een drone boven een gebied met aaneengesloten bebouwing en mensenmenigten. Mensen denken graag dat hun eigen tuin of straat daarop een uitzondering is. Dat is niet het geval.

Met de introductie van Europese regels wordt het er niet eenvoudiger op, noch voor de overheden, noch voor de sector. Voor beide groepen is 'kennis' het toverwoord, wellicht in combinatie met 'techniek'. ILT bereidt zich voor op de overstap van nationale naar Europese regelgeving in 2019 en investeert daarin fors: training van inspecteurs, ICT- ondersteuning voor adequate meldingen (declarations), verschuiving van vergunningverlening naar toezicht, blijvende aandacht voor voorlichting / preventie. (Snelle) duidelijkheid over de Nederlandse invulling van alle elementen die de EC over laat aan de nationale autoriteiten is daarbij van belang. Daarbij gaat het vooral over veiligheidsbuffers tussen drones en 'derden', zowel in de lucht als op de grond.

ILT stelt zich pro-actief op bij de ontwikkeling van meer mogelijkheden voor de beroepsmatige drone-gebruiker, zoals met het uitwerken van een *standaard scenario* voor het beroepsmatig vliegen met een drone in de niet verboden 'buitenrand' van enkele plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden⁵. Daarmee wordt het (in dit voorbeeld) duidelijk onder welke

¹ Bosatlas voor de veiligheid

² Schatting ILT

³ De informatiebladen van 2015, 2016 en 2017 staan onder drones 'documenten' op www.ilent.nl

⁴ Echte botsingen zijn gelukkig zeldzaam, maar meldingen van bijna-botsingen blijven komen en zijn indicatoren van risico (ijsbergtheorie)

⁵ CTR Schiphol, Rotterdam, Groningen, Maastricht/Aken, Niederrhein/Weeze – hier gelden wel Europese luchtverkeersregels, zoals minimum zicht, vliegplan, 2-zijdig radiocontact, verkrijgen klaring - ook voor drones!

condities het verantwoord is om ontheffing te verlenen om daar zonder Mode S SSR transponder te vliegen. Voor de methodiek gebruiken wij de concept Europese normering.

ILT geeft maandelijks *voorlichting* aan mensen die een bedrijfsmatige toepassing van drones overwegen. Daarbij blijkt dat het economische perspectief vaak flink tegen valt. Samen met EZ heeft ILT de veelgebruikte *regelhulp drones* ontwikkeld en houdt deze bij.

ILT probeert het *toezicht* op drones af te stemmen en optimaliseert de *samenwerking* met andere toezichthouders zoals de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA), de Nationale Eenheid (politie) en de Dienst Telecom (EZ). Overleg met sectorpartijen en luchtverkeersdiensten hoort daar uiteraard bij.

ILT heeft sinds 1 juli 2015 voor drones vergunningen uitgegeven:

- ruim 1250 bewijzen van inschrijving (PH-1AA etc)
- ruim 1000 speciaal-bewijzen van luchtwaardigheid of ontheffing daarvoor
- ruim 60 vergunningen ROC6 met goedgekeurd handboek, opgeleide vlieger(s) en goedgekeurde drone(s) met massa t/m 150 kg
- ruim 550 vergunningen ROC light7 met ongeveer 800 ontheffingen voor het gebruik van een niet gekeurde drone met massa t/m 4 kg door een vlieger zonder RPA-L in een organisatie zonder goedgekeurd handboek
- 2 bedrijfserkenningen voor het verrichten van technische keuringen
- 4 geregistreerde drone-vliegscholen
- ruim 360 drone vliegbewijzen (RPA-L)
- 1 drone testcentrum met voor anderen beperkt luchtruim
- 1 drone-payload testfaciliteit op luchthaven met voor anderen beperkt luchtruim
- Scala van ontheffingen voor bijzondere projecten met drones richting de internationale fase 2 (boven bebouwing en mensen), fase 3 (buiten zichtafstand - BVLOS) en fase 4 (geïntegreerd).

⁶ ROC: RPAS Operator Certificate

⁷ ROC-light: Informele benaming voor vergunning in combinatie met ontheffing voor niet beschikken over drone vliegbewijs RPA-L en niet beschikken over speciaal-bewijs van luchtwaardigheid voor het beperkt gebruik van een drone met een maximale massa niet groter dan 4 kg.