

Reactie Internetconsultatie – Aanpassing Wet Luchtvaart

Als voormalig modelbouwpijlott/instructeur/examinator en drone operator en sinds 2020 recreatief gebrevetteerd GA-piloot volg ik de ontwikkelingen van ons Nederlands luchtruim op de voet. Dit wegens het zorgvuldig en veilig te kunnen beoefenen van de voor mij, en tevens vele anderen, de vliegsport in haar vele facetten. Er zijn recent een aantal voorstellen gedaan in de nieuwe Wet Luchtvaart die mij en mijn collega's toch wel enige zorgen baren.

Artikel 5.11 – vervallen van het woord “tijdelijk”

Het overgaan van de TGB naar GB in de lijn Zwolle – Meppel, actief van 1-9-2025 t/m 1-9-2026 op 4 dagen van 24 per week. Dit betekent dus dat van de huidige situatie met een variabel gebruik een permanent karakter toegekend gaat worden. Nu weet ik vanuit mijn contacten in de drone branche dat de wens er is om te gaan testen, maar om dit gebied permanent dicht te “gooien” voor tests lijkt mij enigszins overtrokken. Een alternatief is het inrichten van U-Space, een extra luchtruimclassificatie naast de reeds bestaande G, E en F – airspace's, waar VFR gevlogen wordt. In deze laatste airspace's wordt met Visual Flight Rules (het eerder genoemde VFR) gevlogen, wat onder andere het gedrag “See and Avoid” behelst.

Nu snap ik dat bij BVLOS vliegen er geen *line of sight* gehandhaafd kan worden, dus de veiligheid wordt via het vervallen van het Tijdelijke karakter van de TGB gegarandeerd door eenvoudig het bewuste deel van het luchtruim te sluiten voor anderen. Nu is het ook mogelijk om dit op een andere manier op te lossen, zoals het principe *Be Seen And Avoid* toe te passen, m.n. het integreren van een electronic conspicuity device, een soort transponder. Momenteel zijn er ook een aantal aanbieders die een service hebben die soortgelijk is aan een internet gebaseerde vorm van *conspicuity*, zoals de (Nederlandse) firma Safesky, die Mode-S, ADS-L, Fanet, FLARM en nog vele andere systemen bundelt tot een gegevensstroom die via simpele apps binnen te halen is. Er is zelfs al een complete suite voor BVLOS-drones, die momenteel live is bij Noorwegen Medical Drones en Zweden, o.a. de Zweedse Politie. Safesky is ook in onderhandeling met de Europese Commissie via het SESAR 3 programma. Referentie Safesky: <https://www.safesky.app/application>

TGB/GB's zouden slechts ingesteld moeten worden om testen uit te voeren t.b.v. de ontwikkeling van electronic conspicuity devices en unmanned automatic air traffic control en andere gewenste/noodzakelijke tijdelijke instelling van gebieden met beperkingen zoals evenementen.

De CAA in het Verenigd Koninkrijk heeft tussen oktober 2020 en maart 2024 een stimulerings- en sponsorprogramma uitgevoerd voor vliegers van lichte vliegtuigen, die geen reguliere ATC transponder mee kunnen voeren of waarvoor het zeer onpraktisch is. Deze vliegers konden met een korting tot 50% (maximaal £ 250,-) een EC device op basis van ADS-B in/out aan te schaaen (voorbeeld: SkyEcho II). Het doel was om in ongecontroleerd luchtruim de algemene veiligheid en situational awareness te verhogen en om botsingen te voorkomen. Dit staat beschreven in CAP 1391.

Referentie CAP 1391 Electronic conspicuity devices:
<https://www.caa.co.uk/publication/download/15607>

Uiteraard ben ik bekend met de commerciële druk van het ontwikkelen van drone systemen voor medical, handhaving, logistiek en dergelijke, maar voor het zover is lijkt het mij buiten proportie om delen van het luchtruim permanent te sluiten. Dit sluiten brengt nog een andere problematiek mee. Een TGB of GB kan makkelijk overvlogen worden, maar wat als er zich een ongeplande situatie voor doet? Er zijn GA vliegtuigen die de GB moeten doorkruisen in geval van; een motorstoring bij (lichte) sportvliegtuigen en paramotors, wegvallen thermiek voor zweefvliegers en paragliders, het maken

van een (nood)landing voor ballonvaarders. Hoe wordt de veiligheid van deze deelnemers gewaarborgd?