

Aan: De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Datum: 29-mei-2015

Betreft: beleidvoornemen mini drone

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

Hier mis ik een grote groep partijen die nu geen gebruik willen maken van Drones omdat de voorgenomen regelgeving van 1 juli 2015 vanuit de ivoren toren is bedacht en derhalve niet werkt.

Te veel administratieve lasten, onzinnige eisen en beperkingen met foutieve aannames gebaseerd op angst voor het onbekende en doemdenken als uitgangspunt. Er is niets gedaan met onderbouwde argumenten van betrokken partijen !

Hieronder enkele sectoren die graag gebruik willen maken van drones maar dit nu niet kunnen.

Bouw en vastgoed, gemeenten, provincie en rijks overheid, boerenbedrijven, ingenieursbureaus, onderhoudstechnici, telecombedrijven, energie bedrijven, beveiliging, Bosbouw, Waterschappen, zelfstandige ondernemers, nieuwe start ups in diverse incubator programma's enz. enz.

Wanneer de voorgenomen regelgeving op 1 juli ongewijzigd wordt ingevoerd zal dit de innovatie zeer nadelig beïnvloeden. Er verdwijnen nu al bedrijven naar het buitenland omdat daar werkbare regelgeving is. Innovatie, kennis en groeimogelijkheden door nieuwe toepassingen en kruisbestuiving van technieken komen in Nederland letterlijk niet van de grond.

Unmanned Aviation Solutions BV (UAS BV), is derhalve zeer blij dat de overheid notie heeft genomen van de "Riga declaration" en daar beleid op aan het maken is. Dit voortschrijdend inzicht zou nu al in de voorgenomen regelgeving van 1 juli zou moeten worden doorgevoerd om deze werkbaar te maken.

- De voorgestelde 50 meter afstand van gebouwen en infrastructuur zou voor professionals nu standaard moeten mogen.
- Medische keuring laten vervallen, dit voegt niets toe, bemande microlicht vliegers mogen tenslotte ook volstaan met een eigen verklaring.
- NOTAM plicht laten vervallen dit is vervuiling van het luchtvaart systeem met veel vluchten op lage hoogte ver van bemande luchtvaart. Men kan volstaan met: er vliegen onbemande luchtvaartuigen in het lagere luchtruim FIR Amsterdam. (legaal en illegaal overigens dit is een vaststaand feit en zal niet veranderen door wel of niet invoeren van regels)
- Aerial work voor Drones mogelijk maken net als voor bemande piloten met en niet verplicht een KLM achtige operator organisatie laten oprichten voor iedere professionele gebruiker van onbemande luchtvaartuigen.

Voor wat betreft de voorgenomen mini drone regeling de volgende opmerkingen:

- Het invoeren van een open categorie moet gepaard gaan met goede voorlichting.
- Dit begint bij de leverancier van de systemen, Folder of sticker in de doos met 10 punten uitleg wat er mag, wat niet, en waar je nadere informatie kan vinden.
- Een workshop achtige introductie in de drone wereld zou in 1 dag veel mensen op weg helpen om veilig te vliegen.
- Simpele toetsing van kennis door middel van internet examen. (BASIS kennis 10 punten plan)

- Registratie van gebruikers zou een middel kunnen zijn om mensen de juiste informatie op te kunnen sturen. Houd wel in het achterhoofd dat zelfbouw hiermee niet in kaart wordt gebracht.
- Vereenvoudiging van de vrijgave van relevante luchtvaart informatie. Dit kan worden bereikt door b.v. de informatie op de luchtvaartkaart via het PDOK portaal vrij te geven. Met open data wordt het mogelijk tegen lage kosten goede informatie te bieden waardoor ook de open categorie zonder luchtvaart kennis de verboden gebieden kan vermijden. CTR's gesloten gebieden, laagvliegroutes etc.
- **Denk in mogelijkheden en kansen voor Nederland.** Niet uitgaan van het slechte in de mens. Kwaadwillende mensen houd je niet tegen door iets te verbieden.
- Zorg voor regelgeving die mensen logisch vinden, waar men zich aan wil houden omdat er draagvlak voor is.
- Ga niet uit van een strikte gewichtsklasse maar ga uit van risico denken, gewicht kan een onderdeel zijn van deze gedachte maar snelheid, materiaal en omgevingsfactoren zijn mogelijk belangrijker.
- TNO heeft reeds veel berekeningen gemaakt op het gebied van veiligheid in diverse sectoren. Deze kennis zou gebruikt moeten worden om onderbouwd een inschatting te maken van de risico's die samenhangen met het vliegen met onbemande luchtvaartuigen.
- Accepteer dat er ook met een drone iets mis kan gaan en dat hij neerstort. De kans dat dit gebeurd is relatief groot. De gevolgen zijn in 99.99% van de gevallen zo klein dat het risico verwaarloosbaar is. Er zijn 100.000^{de} drone systemen verkocht in Nederland deze vliegen door ongetrainde hobbyisten en veroorzaken slechts enkele incidenten, met geen noemenswaardige gevolgen. De bemande luchtvaart is jaarlijks verantwoordelijk voor vele doden en gewonden. De exponent hiervan zijn de 1 motor vliegtuigen, veelal recreatief. Toch laten we als samenleving deze gevaarlijke hobby bestaan. Dit is geaccepteerd als ingecalculerd risico. Proportionaliteit is voor maken van goede regelgeving voor drones het toverwoord. Voor de bedrijven en zeker ook voor de hobbyisten.
- Om goed zicht te houden/krijgen op ongevallen zal een goed laagdrempelig registratie systeem moeten worden ingevoerd toegespitst op drone vliegers. Dus niet de standaard luchtvaart formulieren die voor veel mensen abracadabra informatie bevatten. Een mogelijke oplossing kan worden gevonden in een digitale applicatie via een smartphone omgeving.

Kort samengevat:

- 1) Goed voornemen open categorie maar wel met randvoorwaarden bij invoering.
- 2) Voortschrijdend inzicht gelijk benutten en regelgeving 1 juli 2015 ten goede wijzigen.
- 3) Denk in kansen voor Nederland.

Het effect is een ontsluiting van de markt, als er goede regelgeving wordt ingevoerd.

Hoogachtend,

W.C.L. Broeders

Namens Unmanned Aviation Solutions B.V.

