



## Euro Drone Group

**Datum** : 6 maart 2018

**Betreft** : Ronde Tafel Gesprek Drones

Op 2 november 2017 j.l. hebben vier ROC-gecertificeerde RPAS-operators besloten om hun kennis, kunde en apparatuur te bundelen in de Euro Drone Group:

- Air-Vision, John Dummer, medeoprichter van DARPAS,
- RPAS-Services, Rudy Muller;
- EagleDrone, Jan Theeven;
- Euro Drone Inspections, Rik Bijl.

Door deze bundeling kan de groep potentiële klanten beter bedienen qua RPAS-applicaties/ oplossingen en concurrerende prijzen aanbieden. Al jarenlang ondervindt de groep problemen, met name in wet- en regelgeving en inspectie/handhaving hierop, die een gezonde bedrijfsvoering belemmeren. Het komt bijna dagelijks voor dat wij Nee moeten verkopen omdat wij onze duurbetaalde licenties niet in gevaar willen brengen door illegale praktijken. Helaas zien we ook veelvuldig dat deze opdrachten dan toch uitgevoerd worden door "niet-gecertificeerde" personen/ bedrijven. Onze punten van kritiek op de huidige situatie worden hierna kort verwoord.

### Operations Manual (OM)

Inspectiedienst Leefomgeving en Transport (IL&T) eist van **iedere** ROC-operator dat er een z.g. Operations Manual (OM) opgesteld wordt met daarin de standaardprocedures, bijzondere verrichtingen en de bijbehorende risicoanalyses en mitigerende maatregelen. Sommige operators laten deze OM, tegen betaling, door anderen schrijven, ook zijn er operators die pogen om dit zelf te doen. Weer anderen kopiëren en plakken delen tekst van collega operators. Een inspectie aan een hoogspanningsmast is volgens ons namelijk Operator-onafhankelijk als het gaat om risico's en de daarbij behorende mitigerende maatregelen.

Door het ontbreken van een door IL&T opgestelde en goedgekeurde template ontstaat er een wildgroei aan variaties in OM's waardoor er onnodig veel werk ontstaat aan twee kanten, nl. bij IL&T voor controle en goedkeuring en bij de Operator om de rectificaties door te voeren die IL&T voorschrijft. Het moge duidelijk zijn dat de huidige vertragingen bij IL&T mede hierdoor veroorzaakt worden.

### Control Regions (CTR's)

Control Region, vaak afgekort tot CTR, wordt in de luchtvaart gebruikt als naam voor een gebied rondom een luchthaven. Dit luchtruim wordt door de luchtverkeersleiding beheerd vanuit de verkeerstoren. In Nederland zijn er op dit moment twee type CTR's, nl. Militaire en Civiele. Het vreemde is dat voor beide verschillende regels gelden voor professionele RPAS-operaties door ROC-operators binnen deze CTR's:

- Militaire CTR's
  - RPAS Vluchten aanmelden via eenvoudig standaardformulier;
  - Op de dag van de vlucht telefonisch aan- en afmelden bij de desbetreffende toren;
  - In principe tijdslot van Sunrise (SR) tot Sunset (SS);
  - Geen transponder verplichting
  - Geen verschil tussen binnenste ring (<5600 m van Airport Reference Point ARP) en buitenste ring;
  - Maximale hoogte in overleg met verkeersleiding tot maximaal 400 ft (120m)
- Civiele CTR's (Schiphol - Rotterdam-The Hague - Maastricht-Aachen en Groningen-Eelde)
  - RPAS Vluchten aanmelden via Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) procedure;
  - Verplicht tweezijdig radiooverkeer met de toren, middels goedgekeurde radio en minimaal 11 meter hoge mast;
  - Radio Telefonie (RT) brevet en Language Proficiency Endorsement toets (LPE);
  - Verplicht goedgekeurde Mode-S transponder;
  - Beperkt tijdslot;
  - **Alleen** in de buitenste ring van de CTR (>5600 m van Airport Reference Point ARP);
  - Maximale hoogte is 45 meter.





### Als voorbeeld:

Eindhoven Airport is formeel een Militair vliegveld (militaire CTR) maar er vertrekken dagelijks meer burgerluchtvaartuigen dan vanaf Maastricht-Aachen Airport (civiele CTR) onder controle van LVNL. Nabij Eindhoven Airport vliegen met een RPAS is **absoluut geen** probleem maar bij Maastricht-Aachen Airport **eigenlijk onmogelijk**. Dit is voor potentiële opdrachtgevers onbegrijpelijk; beide zijn luchthavens met burgerluchtvaartuigen met luchtruim en verkeersleiding. Vergelijk het met het hebben van een Nederlands autorijbewijs waarmee je wel in Brabant mag rijden maar niet in overige provincies.

### Overige beperkingen

- Niet vliegen boven aaneengesloten bebouwing;
  - Euro Drone Inspections heeft verzoek gehad om de Domtoren in Utrecht in beeld te brengen in verband met de grootschalige renovatie. Maatschappelijk belang en noodzaak waren aanwezig daar er stukken steen uit de toren vallen. Gemeente en Provincie Utrecht hadden alle medewerking verleend waaronder het afzetten van het gehele gebied rondom de Domtoren gedurende de vluchten. Inzet van RPAS zou sneller, veiliger en goedkoper zijn geweest dan het alternatief. IL&T zag echter geen mogelijkheid om het vliegen boven aaneengesloten bebouwing te ontheffen.
- Niet verder dan 500 meter van de Pilot in Command;
  - EagleDrone voert regelmatig multispectrale inspecties uit van agrarische gebieden. Het mogelijk duidelijk zijn dat de 500 meter grens veelvuldige, onnodige verplaatsingen tot gevolg heeft.
- Niet autonoom vliegen;
  - RPAS Services levert o.a. apparatuur die autonoom vliegen gaat ondersteunen zoals transponders, ADS-B grondstations etc. Dit moet wel getest kunnen worden in de praktijk.
- Niet vliegen buiten UDP (Uniform Daylight Period)
  - Air-Vision krijgt regelmatig aanvragen van filmproducenten om hun producties te voorzien van opnames gemaakt met RPAS ook in de avond- en nachturen.

### Euregionale verschillen

De naam Euro Drone Group geeft al aan dat wij veelvuldig opereren in de Euregio. Tot ieders verbazing verschillen de wet- en regelgeving met betrekking tot het professioneel gebruik van RPAS enorm tussen de drie landen België, Duitsland en Nederland.

Om slechts een drietal punten te benoemen:

- België kent het begrip Homologatie van RPAS, anderen niet,
- In Duitsland wordt het Nederlandse en Belgische RPAS-brevet erkent, terwijl België en Nederland alleen hun eigen brevet accepteren.
- Het vliegen over mensenmenigten is verboden. In Nederland bestaat een mensenmenigte uit meer dan 12 personen in België is dat 15.

Wederom een vergelijk:

Een KLM Toestel met PH-registratie mag met een Nederlandse bemanning met CPL van Amsterdam naar Brussel vliegen en daar landen en weer terugvliegen naar Amsterdam.

Een Nederlandse RPAS met Nederlandse PH-registratie, met Europese verzekering mag met Nederlandse piloten met Nederlandse RPA-L licentie **NIET** vliegen in België. Dit geldt andersom ook voor Belgen in Nederland.

### Conclusie :

- ROC-operators weten wel degelijk waar ze mee bezig zijn en veiligheid staat ook bij ons voorop!
- Uit recent onderzoek van DCRO, branchevereniging van ROC operators, blijkt dat er tijdens duizenden vluchten nog nooit sprake is geweest van een zg. Fly-Away, iets wat bij de hobbyist vrij vaak voorkomt door ondeskundigheid.
- ROC-operators ervaren dagelijks "concurrentievervalsing" door ROC-Light en "Illegale" operators waardoor een winstgevendende bedrijfsvoering in het gedrang komt.

