



Amsterdam Drone Week

Vraag en Antwoord Sessie

B – Uitvoering regelgeving:
Omzetting vergunningen/
registratie (ILT)

1 juli 2021

Let op: aan het einde van de presentatie treft u antwoorden op de vragen die via chat zijn gesteld.





Programma

- Rol van de ILT
- Regelgeving
- Van Nationaal naar Europees
- Vragen & Antwoorden





Rol van de ILT

Missie

De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Taken

- Toezicht & handhaving
- Vergunningverlening
- Signalering
- Informeren en voorlichten

Teams binnen ILT

- VV Drone Operaties
- VV Opleidingsinstellingen
- VV Techniek
- VV Luchthavens
- VV Luchtruim
- Toezicht ANSP's
- Toezicht Drone Operaties
- Luchtvaartuigregister

Andere partijen

- DGLM
- Ministerie van Defensie
- Landelijke Eenheid
- EASA & EC
- JARUS
- ICAO



RoI ILT

Contact met de ILT

Contact via vragenformulier

Heeft u een vraag over de producten of diensten van de Inspectie Leefomgeving en Transport? Neem dan contact met ons op met het [vragenformulier](#).

Bel ons

U kunt ons ook bellen op 088 - 489 00 00. We zijn telefonisch bereikbaar op werkdagen van 8.30 tot 17.00 uur.

Website

www.ilent.nl





RoI ILT

Communicatie over drones

Ambitie



- Website algemeen
- Communicatieplan RDW/ILT/DGLM
- Vervolg ADW vraag & antwoordsessie in september
- Mailings
- Leidraad
- Webinars
- Expertgroep Drones
- Rol van de Branchevereniging





REGELGEVING

EU Verordeningen

- EU 2018/1139 – Basisverordening
- EU 2019/947 – Operaties UAS
- EU 2019/945 – Technische eisen UAS
- EU 932/2012 - SERA Standardised European Rules of the Air

Nationaal

- Wet luchtvaart, Luchtvaartwet
- Besluit vluchtuitvoering
- Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de luchtvaart
- Besluit luchtverkeer 2014
- Regeling op afstand bestuurd luchtvaartuigen
- Regeling onbemande luchtvaartuigen
- Regeling zonering onbemande luchtvaartuigen
- Regeling inschrijving Nederlandse burgerluchtvaartuigen
- Regeling opleidingsinstellingen voor luchtvaardenden 2001
- Beleidsregeling micro- en mini- drones



REGELGEVING

Staatsluchtvaartactiviteiten

Artikel 2, derde lid, onder a) van de Basisverordening

De Europese regels zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen en hun motoren, propellers, onderdelen en niet-geïnstalleerde apparatuur en apparatuur om een luchtvaartuig op afstand te bedienen, terwijl ze worden ingezet voor militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-, grenscontrole-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten of diensten onder het toezicht en de verantwoordelijkheid van een lidstaat, die in het algemeen belang worden verricht door of uit naam van een orgaan waaraan overheidsbevoegdheden zijn verleend, en het personeel en de organisaties die betrokken zijn bij de activiteiten en diensten die worden verricht door deze luchtvaartuigen.



Van Nationaal naar Europees

EU Verordening 2019/947:

Regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen

Artikel 21

Aanpassing van vergunningen, verklaringen en certificaten

1. Aan UAS-exploitanten afgegeven vergunningen, vaardigheidscertificaten van piloten op afstand en verklaringen van UAS-exploitanten of gelijkwaardige documenten, afgegeven op basis van nationale wetgeving, blijven geldig tot 1 januari 2022.
2. Vóór 1 januari 2022 moeten de lidstaten hun bestaande vaardigheidscertificaten van piloten op afstand en hun vergunningen of verklaringen UAS-exploitanten, of gelijkwaardige documenten, omzetten, met inbegrip van die welke tot die datum zijn afgegeven, overeenkomstig deze verordening.
3. Onverminderd artikel 14 mogen UAS-vluchtuitvoeringen in het kader van modelluchtvaartuigclubs en -verenigingen blijven plaatsvinden overeenkomstig nationale regels en zonder dat een vergunning overeenkomstig artikel 16 vereist is, tot 1 januari 2023.



RPA-L

Vragen & Antwoorden – RPA-L

- Hoe worden RPA-L licenties omgezet en wanneer?
- Door wie word de licenties omgezet naar de Europese versie en zijn hier kosten aan verbonden?
- Wat gebeurt er met de RPA-L bewijzen? Worden deze ingeruild voor de belachelijk goedkopere en veel minder voorstellende open categorie? Of komt men deze categorie tegemoet met een bewijs dat in de hogere categorie, boven open categorie, terecht komt. Als ik namelijk een open categorie krijg voor mijn RPA-L mag ik niet meer voor een ROC vliegen. Ik krijg als het ware een stepdiploma voor mijn vrachtwagen rijbewijs terug. Hoop dat hier eens duidelijkheid op komt, maar ook actie!"
- Waardering ROC / RPA-L
- Welke status krijgt het RPA-L brevet na 1-1-2022?





RPA-L

Komt u in aanmerking voor omzetting?

- U komt in aanmerking als houder van een geldig RPA-L brevet. Als uw RPA-L op 31 december 2020 geldig was, **of later geldig geworden is**, dan voldoet u aan dit criterium. Ook als de vervaldatum in 2021 ligt; **én**,
- U beschikt over het originele theorie-examencertificaat zoals is afgegeven door een daartoe erkende opleidingsinstelling (bespoedigt de omzetting)

Wat krijgt u terug?

Uw nationale RPA-L brevet, zal *in ieder geval* worden omgezet naar een EU Vliegvaardigheidsbewijs A1-A3 almede A2. Categorie specifiek volgt later in de presentatie.

Wanneer?

Aanvragen tot omzetting van een RPA-L naar een vliegbewijs voor de open categorie kunt u naar verwachting indienen vanaf eind juli. (RDW/NLR)



Hoe?

1. U dient uw aanvraag in via een webformulier. Adres wordt later gedeeld.
2. Hier treft u een document met opfrisinformatie en een document met specifieke aanvullende theorie die het verschil tussen de oorspronkelijke nationale leerdoelen en de Europese leerdoelen voor het vliegvaardigheidsbewijs open A2 invult.
3. Middels het invullen van het webformulier completeert u de aanvraag.
4. Wanneer uw aanvraag tot omzetting is geaccepteerd en verwerkt ontvangt u een e-mail met een unieke link om uw vliegvaardigheidsbewijs bij RDW aan te vragen.

Kosten?

De omzetting is hoogstwaarschijnlijk kosteloos. Na het ontvangen van de links om uw vliegvaardigheidsbewijs bij RDW aan te vragen zullen naar verwachting de reguliere aanvraagkosten in rekening worden gebracht. Hiervoor zal in het najaar een cashback mogelijkheid geboden worden.

Tot wanneer?

Het webformulier (met goed leesbare digitale kopieën) dient uiterlijk **31 oktober 2021** te zijn ontvangen.

Note:

Na het omzetten is het beperkt mogelijk gebruik te maken van de oorspronkelijke privileges.



RPA-L

Wat krijgt u terug?

Daarnaast heeft uw RPA-L waarde in de categorie SPECIFIEK. Zie OSO's #09, OSO #15 and OSO #22 en enkele andere aspecten gerelateerd aan de competentie van de piloot op afstand. Deze staan in OSO's #7, # 16 en #19. Er is echter geen vliegbewijs nodig in de categorie specifiek. Binnen EASA en in het overleg tussen de lidstaten onderling heeft dit de aandacht. De behoefte hieraan is duidelijk.

REMOTE CREW COMPETENCIES		Level of integrity		
		Low	Medium	High
OSO #09, OSO #15 and OSO #22	Criteria	The competency-based, theoretical and practical training is adequate for the operation ¹ and ensures knowledge of: (a) the UAS Regulation; (b) airspace operating principles; (c) airmanship and aviation safety; (d) human performance limitations; (e) meteorology; (f) navigation/charts; (g) the UAS; and (h) operating procedures.		
	Comments	¹ The distinction between a low, a medium and a high level of robustness for this criterion is achieved through the level of assurance (see table below).		

REMOTE CREW COMPETENCIES		Level of assurance		
		Low	Medium	High
OSO #09, OSO #15 and OSO #22	Criteria	Training is self-declared (with evidence available).	(a) Training syllabus is available. (b) The UAS operator provides competency-based, theoretical and practical training.	A competent third party: (a) validates the training syllabus; and (b) verifies the remote crew competencies.
	Comments	N/A	N/A	N/A





RPA-L

Wat krijgt u terug?

De Europese eisen moeten worden afgezet tegen de Nationale eisen. Het verschil moet nog worden 'ingevuld'. Afhankelijk van het risicoprofiel van de door u voorgenomen operatie kunt u op verschillende manieren moeten aantonen dat u voldoet aan de nieuwe eisen.

Regeling op afstand bestuurde luchtvaartuigen

Geldend van 31-12-2020 t/m heden

Bijlage 1. behorend bij artikel 3

1. Introductie

Eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring voor het verkrijgen van een RPA-L met de daarbij horende algemene bevoegdverklaringen en bijzondere bevoegdverklaringen.

Daar waar nodig zijn specifieke leerdoelen voor besturing van vliegtuig, helikopter of andere luchtvaartuigen expliciet aangegeven. De overige leerdoelen zijn generiek van toepassing op RPA's. Bij de toepassing van de leerdoelen wordt de specifiek voor de desbetreffende configuratie benodigde kennis aangeboden.

De eisen opgenomen onder de volgende onderdelen zijn afhankelijk van de categorie luchtvaartuig:

- RPAS algemene kennis (onderdeel 2)
- Vluchtprincipes (onderdeel 3)
- Vliegprestaties en vluchtvoorbereiding (onderdeel 4)

Bij de omzetting van het ROC naar een exploitatievergunning zal hier ook rekening mee worden gehouden. Uw RPA-L blijft voorlopig dus basiswaarde behouden voor de categorie specifiek.

Wat exact de basiswaarde is en wat u eventueel nog moet doen om te voldoen aan de Europese regels en de voorwaarden van de exploitatievergunning wordt in oktober van dit jaar bekendgemaakt.

Bewaar uw RPA-L dus goed!

LET OP: alleen VLOS





ROC-light

Vragen & Antwoorden – ROC Light

- Door wie wordt de licenties (ROC-Light) omgezet naar de Europese versie en zijn hier kosten aan verbonden?
- "Er zijn leden die wel met goed gevolg het ROC light examen hebben gedaan maar niet het ROC light hebben aangevraagd bij IL&T. Bestaat er voor deze groep nog een kans om dit te laten omzetten naar een EU bewijs?"
- "Wanneer worden de ROC-light certificaten omgezet naar de nieuwe categorieën wat als je een roc-light heb maar nu ook al ingeschreven staat met een exploitantnummer"
- "Hoe gaat het proces van omzetting van ROC-light naar A2 eruit zien?
Vanaf welk moment kunnen ROC-light houders beginnen met de conversie en tegen welke kosten?"





ROC-light

Komt u in aanmerking voor omzetting?

- U komt in aanmerking als houder van een geldig ROC-light ontheffing (uw ROC-light is geldig als dat op 31 december 2020 het geval was); **én**,
- U beschikt over het originele theorie-examencertificaat zoals is afgegeven door een daartoe erkende opleidingsinstelling (bespoedigt de omzetting) en is dus alleen mogelijk voor ROC-light gerelateerd aan het gebruik van minidrones (t/m 4 kg). (niet micro t/m 1 kg)

Wat krijgt u terug?

Uw nationale ROC-Light ontheffing, zal worden omgezet naar een EU Vliegvaardigheidsbewijs Open A1-A3 alsmede A2.

Wanneer?

Aanvragen tot omzetting van een ROC-Light ontheffing kunt u naar verwachting indienen vanaf eind juli. (RDW/NLR)





ROC-light

Hoe?

1. U dient uw aanvraag in via een webformulier. Adres wordt later gedeeld.
2. Hier treft u een document met opfrisinformatie en een document met specifieke aanvullende theorie die het verschil tussen de oorspronkelijke nationale leerdoelen en de Europese leerdoelen voor het vliegvaardigheidsbewijs open A2 invult.
3. Middels het invullen van het webformulier completeert u de aanvraag.
4. Wanneer uw aanvraag tot omzetting is geaccepteerd en verwerkt ontvangt u een e-mail met een unieke link om uw vliegvaardigheidsbewijs bij RDW aan te vragen.

Kosten?

De omzetting is hoogstwaarschijnlijk kosteloos. Na het ontvangen van de links om uw vliegvaardigheidsbewijs bij RDW aan te vragen zullen naar verwachting de reguliere aanvraagkosten in rekening worden gebracht. Hiervoor zal in het najaar een cashback mogelijkheid geboden worden.

Tot wanneer?

Het webformulier (met goed leesbare digitale kopieën) dient uiterlijk **31 oktober 2021** te zijn ontvangen.

Note:

Na het omzetten is het beperkt mogelijk gebruik te maken van de oorspronkelijke privileges.





ROC-light

"Er zijn leden die wel met goed gevolg het ROC light examen hebben gedaan maar niet het ROC light hebben aangevraagd bij IL&T. Bestaat er voor deze groep nog een kans om dit te laten omzetten naar een EU bewijs?"

Zoals eerder gesteld, u komt in aanmerking voor een omzetting als houder van een **geldig ROC-light ontheffing** zoals is afgegeven door ILT

"Wanneer worden de ROC-light certificaten omgezet naar de nieuwe categorieën? Wat als je een roc-light hebt maar nu ook al ingeschreven staat met een exploitantnummer?"

Het feit dat u als Exploitant bij de RDW geregistreerd bent, geeft voor nu nog geen belemmering om onder de ROC-Light ontheffing te blijven vliegen tot het einde van de overgangsperiode. Na de omzetting wel, tenzij u een activiteit uitvoert dat wordt gekenmerkt als staatsoperatie. In dat geval blijft voorlopig de Regeling op afstand bestuurd vliegtuigen van toepassing.



RT

Vragen & Antwoorden – RT Bevoegdheid

Hoe kan de radio telefonie bevoegdheid behouden worden nu er geen aantekening op RPA-L meer mogelijk is?

Er wordt intern en met het beleidsdepartement gesproken over de mogelijkheden. Wellicht dat er een apart certificaat voor RT komt. Aan te raden is om de certificaten die u krijgt nadat u geslaagd bent voor de diverse examens goed te bewaren.

Hoe is de nieuwe procedure voor radiocommunicatie voor drone operatie zonder PH registratie?

Er wordt intern en met het beleidsdepartement en LVNL gesproken over de mogelijkheden.

Bewaar uw RPA-L dus goed!





ROC

Vragen & Antwoorden – ROC

Hoe worden de ROC-Vergunningen omgezet?

"Wanneer krijgen we wat te horen wat en hoe er gaat veranderen voor de huidige ROC houders? En wat gaat dat allemaal kosten. Zijn de kosten zo hoog dat er weer een aantal operators de handdoek in de ring moeten gooien?"

Hoe gaat het proces van omzetting van volledige ROC naar het EU stelsel eruit zien? Op welke manier worden de huidige privileges omgezet naar het nieuwe stelsel? Welke stappen dienen ROC-houders te doorlopen? Wat zijn de verwachte kosten?

“Waardering ROC / RPA-L”?

Moeten wij de teksten van de operations manuals zelf verwijderen/toevoegen/aanpassen?





ROC

Hoe worden de ROC-Vergunningen omgezet?

										
25 kg MTOM	Privileges, voorschriften & beperkingen nationaal zonder ontheffing	Grondslag Privileges & beperkingen	Privileges nationaal met ontheffing	Grondslag Ontheffing	Open categorie 947	Grondslag Privileges & beperkingen	Overgangsbepaling	Grondslag overgangsbepaling	Specifiek 947, privileges, voorschriften & beperkingen	Grondslag
	VLOS	Art 13, lid 1, Roabl	BVLOS tbv testen in gesegregeerd luchtruim	Via art 5.5, lid 3, Wet luchtvaart, ontheffingen van bepalingen art 13, Roabl	Behoort tot klasse volgens 945 (dus CE-keur?)	Art 4, lid 1, onder a) 947	UAS op de markt < 1 jan 2023 hoeven niet (nooit) te voldoen aan 945 voor ops in; • A1 voor MTOM < 250 gram • A3 voor MTOM < 25 kg	Art 20, 947	Indien niet kan worden voldaan aan de eisen in de OPEN categorie (zie links)	Art 5, lid 1, 947
			> 120 meter AGL	Art 14, lid 2			UAS zijn vrijgesteld van 945 tot 1 jan 2023 voor ops; • A1 < MTOM 500 gram • < MTOM 2 kg op afstand van minstens 50 meter van mensen • < MTOM 25 kg, redelijkerwijs niet boven niet betrokken personen & op minstens 150 meter van 'aaneengesloten bebouwing'	Art 22, 947	Niet boven bijeenkomsten van mensen	Art 5, lid 1, onder b), i, 947
	RPA niet verder dan 500 meter van piloot of waarnemer (incl EVLOS)	Art 13, lid 2, Roabl	Tot mensenmenigten, maar niet erboven	Art 15, lid 5, Roabl	< 25 kg	Art 4, lid 1, onder b) 947			Geen mensen vervoeren	Art 5, lid 1, onder b), ii, 947
	Niet hoger dan 120 meter	Art 14, lid 1, Roabl	Boven aaneengesloten bebouwing	Art 15, lid 5, Roabl	Veilige afstand van mensen en niet boven bijeenkomsten van mensen	Art 4, lid 1, onder c) 947			Geen vervoer gevaarlijke stoffen, zodanig dat het bij ongevallen kan leiden tot een groot risico voor derden (let op andere bepalingen in W&R)	Art 5, lid 1, onder b), iii, 947
	> 25 meter van mensenmenigten	Art 15, lid 2, Roabl	Tot in gebruik zijnde auto(snel)wegen maar niet erboven	Art 15, lid 5, Roabl	VLOS (behalve beperkt in follow me mode)	Art 4, lid 1, onder d) 947			Voor regels tav luchtwaardigheid wordt verwezen naar art 58 van de basisverordening. Dit is de grondslag voor 945 en via art 40 van 945 wordt weer doorverwezen naar 947 vwb ops in categorie SPECIFIEK. Art 11 (AMC = SORA) is bepalend. (risk based)	Art 10, 947
	> 25 meter van aaneengesloten bebouwing	Art 15, lid 2, Roabl	Boven aut(snel)wegen	Art 15, lid 5, Roabl	Niet hoger dan 120 meter	Art 4, lid 1, onder e) 947				
	> 25 meter in gebruik zijnde auto(snel)wegen	Art 15, lid 2, Roabl	Binnen 25 meter van kunstwerken	Art 15, lid 5, Roabl	Tijdens de vlucht worden geen gevaarlijke goederen vervoerd	Art 4, lid 1, onder f) 947				
	> 25 meter van kunstwerken	Art 15, lid 2, Roabl			Tijdens de vlucht laat het geen materiaal vallen	Art 4, lid 1, onder f) 947				
	Het gebied waarboven de operatie wordt uitgevoerd wordt vrijgehouden van personen niet betrokken bij de vlucht	Bijlage 6, Roabl								
	Afwerpen stoffen of voorwerpen beperkt mogelijk	Art 10, lid 2, Besluit luchtvaart 2014 & Regeling verwijderen van voorwerpen								
	Vervoer gevaarlijke stoffen aan regels gebonden, maar indirect niet toegestaan omdat dit operationele aspect door geen enkele operator is meegenomen in de veiligheidsanalyse dat als onderdeel van het handboek moet zijn goedgekeurd.	Titel 6.5 Wet luchtvaart Bijlage 6, Roabl en art 11, lid 1, Roabl								



het EU privilege, de beperking of het voorschrift komt overeen met huidige nationale regels voor ROC-houders



het EU privilege, de beperking of het voorschrift komt **NIE**T overeen met huidige nationale regels voor ROC-houders

- het EU privilege, de beperking of het voorschrift komt overeen met huidige nationale regels voor ROC-houders
- het EU privilege, de beperking of het voorschrift komt **NIE**t overeen met huidige nationale regels voor ROC-houders





ROC

Hoe worden de ROC-Vergunningen omgezet?

SAIL determination				
	Residual ARC			
Final GRC	a	b	c	d
≤2	I	II	IV	VI
3	II	II	IV	VI
4	III	III	IV	VI
5	IV	IV	IV	VI
6	V	V	V	VI
7	VI	VI	VI	VI
>7	Category C operation			



ROC

Hoe worden de ROC-Vergunningen omgezet?

Operational Authorisation	
1. AUTHORITY RELEASING THE AUTHORISATION	
1.1 State of the UAS operator	
1.2 Issuing authority	
1.3 Contact person	
Name	
Telephone	
Email	
2. UAS operator data	
2.1 UAS operator registration number	
2.2 UAS operator name	
2.3 Operational point of contact	
Name	
Telephone	
Fax	
Email	
2.4 Authorisation number	
3. Data of authorised UAS	
3.1 Manufacturer	3.2 Model
3.3 Type certificate (TC) (if required)	
3.4 Serial number or UA registration mark (for certified UAS)	
3.5 Certificate of airworthiness (CofA) (if required)	
3.6 Noise certificate (if required)	
3.7 Requirements for continuing airworthiness	
4. Limitations and conditions for the UAS operation	
4.1 Authorised location(s)	
4.2 Authorised airspace risk level	
4.3 Operational limitations	
4.4 Mitigation measures	
4.5 Remote pilot competency	
4.6 Competency of other staff essential for the safety of the UAS operation	
4.7 Records to be kept	
4.8 Type of events to be reported to the competent authority according to Regulation (EU) No 376/2014	
4.9 Expiry date	
The..... (2.2) is authorised to conduct UAS operations with the UA defined in Section 3 and according to the conditions and limitations defined in Section 4 if it complies with this authorisation, as well as with Annex IX to Regulation (EU) 2018/1139 and its implementing rules.	
Date, signature and stamp	

UAS.SPEC.040 Issuing of an operational authorisation

Regulation (EU) 2020/639

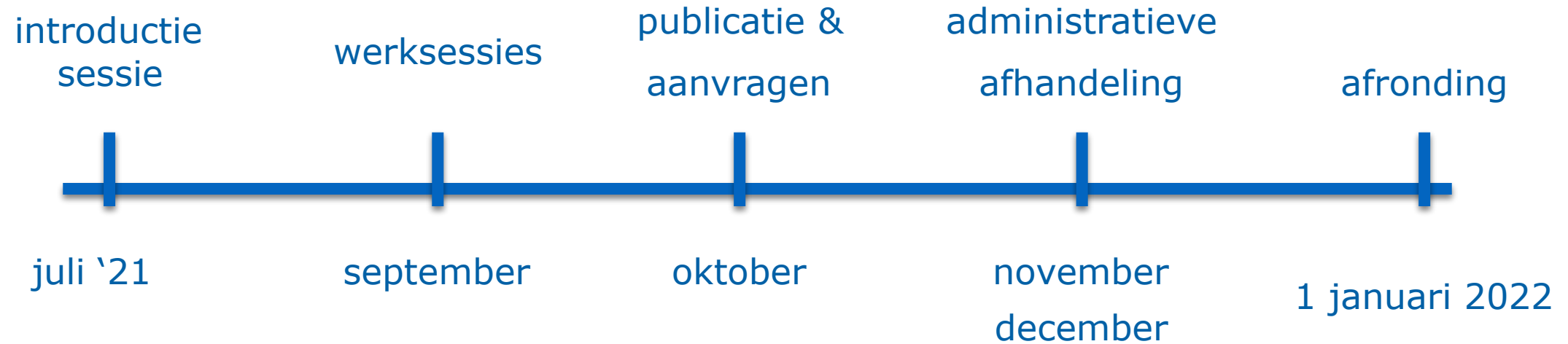
- (1) When receiving an application in accordance with point [UAS.SPEC.030](#), the competent authority shall issue, without undue delay, an operational authorisation in accordance with [Article 12](#) when it concludes that the operation meets the following conditions:
 - (a) all information in accordance with point (3) of point [UAS.SPEC.030](#) is provided;
 - (b) a procedure is in place for coordination with the relevant service provider for the airspace if the entire operation, or part of it, is to be conducted in controlled airspace.
- (2) The competent authority shall specify in the operational authorisation the exact scope of the authorisation in accordance with [Article 12](#).





ROC

Hoe worden de ROC-Vergunningen omgezet?





ROC

Hoe worden de ROC-Vergunningen omgezet?

Moeten wij de teksten van de operations manuals zelf verwijderen/toevoegen/aanpassen?



- Resultaat van de aankomende werksessies zal zijn een set van instructies voor de ROC-houders en een set van instructies voor de inspecteurs.
- De omzetting moet overeenkomstig de Europese regels. Dat betekent onder andere dat uw handboek zal moeten worden aangepast. Omdat het uw handboek is, zult u dat moeten aanpassen.
- Samen met de branchevereniging(en) zullen we zoveel mogelijk informatie ter beschikking stellen om de eisen zo duidelijk mogelijk te maken.



STS/PDRA

Vragen & Antwoorden – STS / PDRA

En wat gaat er gebeuren met de EASA standaardscenario's STS-01 en STS-02, nu dat het erop lijkt dat er voorlopig geen drones met een C5 of C6 label komen?

Welke PDRA's verwacht de ILT beschikbaar te gaan stellen?





STS/PDRA

En wat gaat er gebeuren met de EASA standaardscenario's STS-01 en STS-02, nu dat het erop lijkt dat er voorlopig geen drones met een C5 of C6 label komen?

EASA STS's zullen worden uitgesteld tot december 2023. Dit onder andere vanwege het gebrek aan duidelijke standaards voor CE-markering in klasse C5 en C6.

CE





Welke PDRA's verwacht de ILT beschikbaar te gaan stellen?

- 1. In verband met de omzetting*
- 2. Toekomstige PDRA's*

Expertgroep Drones

DARPAS
TU-Delft
KNVvL
DCRO
DGLM
LVNL
RWS
MLA
DFA
NLR
ILT

EINDE





CHAT

Intakegesprekken

- *Een intakegesprek bij aanvragen klinkt goed. Kunnen we dat nu al aanvragen als we met een SORA aanvraag bezig zijn? Ik zou heel graag met jullie afstemmen voordat ik de aanvraag formeel indoen.*
- *Kan ik nu al een intakegesprek aanvragen bij ILT voordat ik mijn SORA aanvraag indien (ik heb nooit ROC gehad)?*

Een intake- of voortgangsgesprek is in principe altijd mogelijk. Het gesprek kan u helpen om een goede aanvraag in te dienen voor het product dat aansluit bij uw behoefte.

Onze beperkte capaciteit is echter wel een uitdaging. Dat betekent dat we heel efficiënt en effectief te werk moeten gaan. Ook moeten we ons beperken tot het geven van informatie die u redelijkerwijs niet op andere wijze kunt verkrijgen en het moet direct gerelateerd zijn aan een product van de ILT.

Om u in bredere zin beter te informeren werken wij ondertussen aan de verbetering van onze website en online webinars (bv SORA) en andere online informatiemodules. Deze mag u in het derde kwartaal van ons verwachten.





CHAT

Expertgroep

Wordt de expertgroep drones opgenomen in de Dutch Drone Council waar vanmiddag over is gesproken?

De Expertgroep Drones is een platform voor vakinhoudelijk overleg tussen de toezichthouder(s) en de sector. Het platform is primair een middel om implementatie en implicatie van wet- en regelgeving te bespreken, zodanig dat bestaande regels effectief en werkbaar kunnen worden toegepast. Bij dit overleg worden partijen bijgestaan door experts.

Vanwege de positie van de ILT als toezichthouder voor de burgerluchtvaart zal de ILT in goed overleg met de sector de regie voeren. Samenwerking met belanghebbenden buiten de expertgroep en andere overlegorganen is belangrijk, maar ook het hebben van een eigen agenda die past bij de taken en verantwoordelijkheden van de toezichthouders.





CHAT

Je geeft aan dat jullie verplicht zijn om de vergunningen voor 31/12 dit jaar allemaal om te zetten. Dat is al best wel snel. Mijn vraag is gaat dat lukken?

Ja, dat gaat lukken.





CHAT

RPA-L

- *als de vervaldatum in 2021 ligt hoeft er dus niet verlengd te worden?*
- *Wat gebeurt er met de RPA-Ls die in 2021 behaald worden?*
- *Welke privileges van RPA-L zullen niet meer geldig zijn na omzetting? Idealiter zouden we het hele jaar gebruik maken van de RPA-L privileges zoals onder ons ROC.*

Er zijn twee regimes van toepassing op het ROC(-light), het RPA-L en het speciaal-BvL.

1. In de Europese regels (artikel 21, eerste lid, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947) is vastgelegd dat nationale vergunningen geldig blijven tot 1 januari 2022. Omdat deze verordening van toepassing is geworden op 31 december 2020 geldt dit voor alle vergunningen die toen geldig waren of sindsdien geldig zijn geworden.
In artikel 15, derde lid, van de Regeling **onbemande** luchtvaartuigen staat dat de Regeling **op afstand bestuurd** luchtvaartuigen (Roabl) op deze categorie nog van toepassing is totdat omzetting een feit is waarbij de kanttekening dat artikel 4 'overruled' wordt door de inhoud van artikel 21, eerste lid, van (EU) 2019/947)
2. De Nationale regels (Roabl) waren, zijn en blijven (voorlopig) van toepassing op drone, piloot en organisatie indien betrokken bij activiteiten zoals beschreven in artikel 2, derde lid, van de basisverordening (EU) 2018/1139. Dit zijn militaire, douane-, politie-, opsporings- en reddings-, brandbestrijdings-grenscontrole-, kustbewakings- of soortgelijke activiteiten onder verantwoordelijkheid van een lidstaat (staatsluchtvaartoperaties).
Alle bepalingen in de Roabl betreffende het RPA-L blijven van toepassing, inclusief geldigheid en verlenging. De overgangsbepalingen in (EU) 2019/947 zijn niet van toepassing.

zie
volgende
slide





CHAT

RPA-L



- Roabl was, is en blijft voorlopig van toepassing op staatsluchtvaartoperaties, inclusief geldigheid en verlenging van het RPA-L

- Uw nationale RPA-L blijft geldig tot 1/1/2022

Na omzetting van het ROC is de Roabl niet meer van toepassing op activiteiten anders dan staatsluchtvaartoperaties. Het RPA-L blijft alleen voor die activiteiten noodzakelijk.





CHAT

Mijn organisatie vliegt niet commercieel, maar we hebben wel een ROC. Hoe zit het dan?

Uw organisatie behoudt het ROC voor 'staatsluchtvaartactiviteiten' en u kunt in aanmerking komen voor een exploitatievergunning onder de Europese regels, indien u dit wenst. De exploitatievergunning is alleen niet geldig voor activiteiten die niet worden gekenmerkt als 'staatsluchtvaartoperaties' volgens artikel 2, derde lid, van de basisverordening.

- a) Het RPA-L van uw piloten blijft geldig tot 1 januari 2022 voor de uitvoering van activiteiten die niet als staatluchtvaartoperaties zijn gekenmerkt.
- b) Voor de uitvoering van staatsluchtvaartoperaties blijft het RPA-L geldig zoals vermeld op het document. De regels omtrent geldigheid en verlenging in de Roabl blijven (vooralsnog) ongewijzigd.

Het is alsof uw piloten 2 RPA-L's hebben. De geldigheid en bruikbaarheid hangt af van het soort activiteit. (don't shoot the messenger)





CHAT

Radiotelefonie

Blijft het noodzakelijk om met een RT-operator in de CTR vd civiele luchthavens te kunnen vliegen? Kan het niet terug zoals bij de militairen gebruikelijk is en vroeger ook bij de civiele luchthaven?

Vooralsnog en in beginsel wel. De regels zoals vastgelegd in de Standardised European Rules of the AIR (SERA) zijn van toepassing. Hierin is '*continuous air-ground voice communication*' verplicht gesteld in klasse C en D. Het is gebruikelijk hiervoor de luchtvaartradio te gebruiken en als u een luchtvaartradio gebruikt dan moet u beschikken over een radiotelefoniebevoegdheid.

Voor militaire CTR's zijn afwijkende procedures geaccepteerd. Voor civiele CTR's worden afwijkende procedures onderzocht.





CHAT

Kunnen modelvliegclubs en bedrijven met een eigen testveld in de CTR (zoals wij) vanaf 1 januari 2022 daar gebruik van blijven maken?

Het gebruik van het luchtruim en de hieraan gerelateerde nationale en Europese luchtverkeersregels vallen buiten de reikwijdte van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/947. Voor u veranderen 'alleen' de basisregels voor de exploitatie van drones.

Het beleid ten aanzien van bijzonder gebruik van locaties binnen de CTR is de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (DGLM). Voor hieraan gerelateerde vergunningen of ontheffingen graag contact met ILT VV-Luchtruim.





CHAT

Wanneer kan dan bijvoorbeeld een aanvraag worden ingediend voor PDRA-S01, PDRA-S02, PDRA-G01 of PDRA-G02?

U kunt nu aanvragen indienen voor een exploitatievergunning op basis van de door EASA gepubliceerde PDRA's

Hoe realistisch is het om operationele restrictie als mitigatie voor de ARC te gebruiken en wordt dit dan gezien als het aanvragen van een TRA?

We erkennen de uitdagingen die hier liggen. Echt voer voor inhoudelijk overleg met de sector. SORA typeert operationele restricties als een maatregel die onder controle staat van de operator. Waar vliegt u, hoe vaak vliegt u en wanneer vliegt u? En niet veel meer dan dat.

Een TRA (Temporary Reserved Airspace) is een maatregel die niet onder controle staat van de operator en heeft als maatregel natuurlijk wel waarde in het vaststellen van de ARC, maar niet als operationele restrictie zoals hier bedoeld.



EINDE VAN CHAT VRAGEN

