



Beslissing op bezwaar Delft Dynamics B.V.

Geachte heer De Jong,

Bij brief van 6 januari 2014, heeft u namens Delft Dynamics B.V. (hierna DD) bezwaar gemaakt naar aanleiding van mijn e-mail van 26 november 2013.

Bij brief van 21 januari 2014 is de ontvangst van het bezwaarschrift aan u bevestigd.

Middels het hoorzittingsformulier heeft u op 2 februari 2014 aangegeven gebruik te willen maken van de mogelijkheid om te worden gehoord in de zin van artikel 7:2 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Per e-mail van 10 maart 2014 is u het pdf-bestand van mijn besluit van 10 maart 2014 gestuurd. Op 11 maart is het besluit van 10 maart per post aan u gestuurd.

Het besluit betrof de afwijzing van een aanvraag voor 2 bijzondere luchtverkeersgebieden (BVG's) voor onbemande helikopters. Bij e-mail van 29 oktober 2013 is aan LVNL advies gevraagd met betrekking tot uw aanvraag. Per e-mail van 21 november 2013 heeft LVNL negatief geadviseerd, dit omdat het met DD gesloten convenant medio 2013 is opgeschort.

Bij brief van 12 maart 2014 heeft u aangegeven dat uw bezwaarschrift van 6 januari 2014 tevens is gericht tegen mijn besluit van 10 maart 2014. Tijdens de hoorzitting op 13 maart 2014 heeft u aangegeven dat uw bezwaar alleen maar nog is gericht tegen mijn besluit van 10 maart 2014 dat per post aan u is gezonden en dat het bezwaar tegen de e-mail van 26 november 2013 is ingetrokken.

Wettelijk kader

Luchtverkeersreglement (hierna LVR)

Arikel 3

1. Onze Minister stelt voor elk luchtverkeersdienstverleningsgebied de luchtverkeersdienstverleningsklasse vast met inachtneming van de volgende indeling:
 - c. klasse C: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan alle vluchten worden luchtverkeersleidingsdiensten verleend; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten en van VFR-vluchten; VFR-vluchten worden gesepareerd van IFR-vluchten en ontvangen luchtverkeersinformatie betreffende andere VFR-vluchten.

Arikel 8

Onze Minister kan ter bescherming van het luchtverkeer ten opzichte van bepaalde soorten luchtverkeer of van bijzondere luchtverkeersactiviteiten, delen van het vluchtinformatiegebied Amsterdam aanwijzen als bijzondere luchtverkeersgebieden; aan deze aanwijzingen kunnen regels worden verbonden.

Regeling modelvliegen (hierna Rmv)

Artikel 1

1. Het is verboden deel te nemen aan het luchtverkeer:
 - a. met een licht onbemand luchtvaartuig als bedoeld in artikel 1a, eerste lid, onderdeel c, van het Luchtverkeersreglement;

Wet luchtvaart (hierna WLV)

Artikel 5.5

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter bescherming van de openbare veiligheid bij het gebruik van het luchtruim, ter bevordering van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer of ter bescherming van personen of zaken aan boord van het luchtvaartuig of op het aardoppervlak regels worden gesteld aan deelnemers van het luchtverkeer.



2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen voorts regels worden gesteld betreffende:
 - a. de uitvoering van vluchten;
 - b. de met betrekking tot de uitvoering van vluchten te verstrekken inlichtingen;
 - c. de communicatie tussen deelnemers aan het luchtverkeer onderling en met de instanties en organisaties belast met het verlenen van luchtverkeersdiensten;
 - d. de in en ten behoeve van het luchtverkeer te gebruiken tekens en seinen;
 - e. het gebruik van het luchtruim anders dan door luchtverkeer; en
 - f. gedrag van het verkeer op een luchthaven.
3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing of vrijstelling verlenen van het bepaalde bij of krachtens het eerste en tweede lid, mede met inachtneming van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer. Aan de ontheffing of vrijstelling kunnen voorschriften of beperkingen worden verbonden. Het is verboden in strijd met die voorschriften of beperkingen te handelen.
4. De kosten die samenhangen met het in behandeling nemen van de aanvraag en de afgifte van de in het derde lid bedoelde ontheffing of een wijziging daarvan, worden ten laste gebracht van de aanvrager.
5. De bedragen ter vergoeding van de kosten worden vastgesteld bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.

Bezwaar

In uw bezwaarschrift geeft u het volgende aan:

DD bestaat al in de vorm van een B.V. sinds 2006 en heeft zijn eerste convenant al op 13 februari 2007 met LVNL afgesloten. Daarvoor was DD een eenmanszaak en gerelateerd aan de TU Delft. De eerste toestemming van LVNL om gebruik te mogen maken van de CTR dateert van 20 april 2005. Het vigerende convenant met LVNL is medio 2013 opgeschort zodat de bedrijfsvoering in de problemen kwam en er demonstraties van de helikopters alleen maar nog mogelijk zijn, door incidenteel gebruik te mogen maken van een dislocatie van een concurrerend bedrijf in Puttershoek.

Het bezwaar is mede gericht tegen het onderscheid dat gemaakt wordt tussen het vliegen met modelvliegtuigen (wordt gedaan door amateurs) en het beroepsmatig vliegen met onbemande vliegtuigen. Tot de laatste groep hoort DD. Het convenant is opgeschort, maar leden van een modelvliegclub in de Rotterdam CTR mogen wel vliegen. Dit terwijl een modelvlieger veelal niet deskundig is opgeleid en feitelijk aan hem door de minister geen eisen worden gesteld. DD beschikt weliswaar nog niet over een bedrijfsontheffing, maar de vliegers beschikken al wel over een theoriecertificaat en DD ontwikkelt een bedrijfshandboek. Tweezijdig radiocontact met de toren van Rotterdam is nog niet goed mogelijk door gebrek aan een grondstation met een zendvergunning van Telecom en aan piloten met de bevoegdverklaring RT. Wel kan men bereikbaar zijn via een exclusieve telefoon. Daarom heeft DD een voorkeur voor de bereikbaarheid via een exclusieve telefoon.

Overwegingen

Op grond van artikel 5.5, derde lid Wlv kan ik ontheffing verlenen van het verbod van artikel 1a Rmv. Deze ontheffing mag ik alleen verlenen als de veilige, ordelijke en vlotte verloop van het luchtverkeer is gewaarborgd. Om deze reden heb ik uw aanvraag aan LVNL voorgelegd voor advisering. De LVNL heeft negatief geadviseerd omdat het met DD gesloten convenant, waarmee het gebruik van eerdere ontheffingen mogelijk was, tot nader order is opgeschort. Mede aanleiding voor deze opschorting was een incident tijdens een testvlucht van DD waarbij een traumahelikopter over uw testlocatie vloog, zonder dat uw piloot hierover was geïnformeerd door de toren van Rotterdam. Ik heb de afwijzing van mijn verzoek gebaseerd op dit negatieve advies.

De vluchten die u beroepsmatig in het door u gewenste BVG conform uw aanvraag wilt uitvoeren met de helikopters, zijn vluchten die onder klasse C van artikel 3, eerste lid onder c) van het LVR vallen, de zogenaamde VFR-vluchten. Hieraan dient LVLN conform laatst aangehaalde bepaling diensten te verlenen als ik een ontheffing van het verbod van artikel 1a Rmv verleen. Deze bepaling maakt dat ik mijn afwijzing niet op het negatief advies van LVNL mocht baseren. Ik heb uw aanvraag conform artikel 5.5, derde lid Wlv getoetst en kom tot de conclusie dat ik uw aanvraag tot ontheffing van het verbod kan honoreren onder voorschriften en beperkingen die ter bescherming van het veilige, ordelijke en vlotte verloop van de luchtverkeer dienen.

Ook het feit dat DD voorkeur geeft aan de vereiste bereikbaarheid via een exclusieve telefoon hoewel



LVNL voorkeur heeft aan tweezijdig radiocontact maakt niet dat ik tot een ander oordeel kom. Dit om de volgende reden. Normaliter verstrekt LVNL luchtverkeersinformatie via het in het luchtruim met de klasse C verplichte 2-zijdige radiocontact. Alternatieve manieren om te communiceren met luchtverkeer betekenen een afwijking van de standaard werkprocedures. Wanneer er sprake is van verschillende RPAS-operators op verschillende locaties kan dat ten koste gaan van een efficiënte dienstverlening. Gezien het feit dat het hier gaat om 1 RPAS-operator op één vaste locatie die hier ook al vele jaren met instemming van LVNL actief was, is het redelijk om van LVNL te verwachten dat men in staat is om operationele maatregelen te treffen die het veilig en verantwoord mogelijk maken om ander luchtverkeer zo nodig te informeren over vluchten van DD en anderzijds ook DD te informeren over ander luchtverkeer in hun directe omgeving.

Ik heb uw verzoek een BVG voor een jaar in te stellen niet gehonoreerd. Dit om de volgende reden.

LVNL is in overleg met de Luchtverkeerscommissie (LVC) om afspraken te maken over de manier waarop met RPAS in delen van door LVNL beheerde CTR's kan worden gevlogen. De LVC verwacht bij monde van de secretaris dat deze maatregelen uiterlijk 1 september 2014 kunnen worden gehanteerd.

Beslissing

Gezien het vorenstaande verklaar ik uw bezwaar gegrond. Ik herroep mijn beslissing van 10 maart 2014 en overweeg met betrekking tot uw aanvraag als volgt:

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;
Gelezen het verzoek van Delft Dynamics B.V., ontvangen op 5 maart 2014, contactpersoon de heer B. Langendoen, tel.: 015 7111009, e-mail: j.k.langendoen@delftdynamics.nl;

Gezien het gegeven dat:

- lichte onbemande luchtvaartuigen (UAS) volgens artikel 20 van het Luchtverkeersreglement voorrang moeten verlenen aan al het andere luchtverkeer; dat dit mogelijk is door binnen zichtafstand van de piloot te blijven en naast de piloot nog een waarnemer te verplichten;
- uitvoerende regelgeving in ontwikkeling is en internationaal overeenstemming bestaat over de uitgangspunten voor beroepsmatig gebruik van UAS op veilige afstand van mensenmenigten en gebouwen;
- het verboden is om beroepsmatig deel te nemen aan het luchtverkeer met een UAS, tenzij hiervoor ontheffing is verleend;
- Delft Dynamics B.V. voldoende kennis en ervaring heeft om op verantwoorde wijze vluchten uit te voeren met zijn UAS;
- de piloten van Delft Dynamics B.V. beschikken over een door EuroUSC afgegeven BNUC-S-theoriecertificaat;
- Delft Dynamics B.V. beschikt over een bedrijfshandboek dat weliswaar nog in ontwikkeling is, maar al wel alle essentiële procedures bevat die nodig zijn om veilig te kunnen werken met een UAS;
- Delft Dynamics B.V. vanaf 2005 op een vaste locatie in de Rotterdam CTR testvluchten heeft uitgevoerd;
- de testlocatie buiten de 5 km-zone van de luchthaven Rotterdam ligt;
- deze beschikking wordt ingetrokken op het moment dat er structureel afspraken zijn ontwikkeld voor het toelaten van vluchten met een UAS in de civiele CTR's;
- het bezwaar van Delft Dynamics, gedateerd 7 januari 2014 en de toevoegingen gedaan tijdens de hoorzitting op 13 maart 2014, tegen de afwijzing van de mogelijkheid gebruik te maken van het testveld, door HJZ ILT gegrond is verklaard;

Gelet op de artikelen 2.1, vierde lid, 3.21 en 5.5, derde lid, van de Wet luchtvaart en op artikel 8 van het LVR;

En besluit als volgt:

Artikel 1

1. Aan Delft Dynamics B.V. wordt ontheffing verleend van de verbodsbepalingen van de artikelen 3.8, eerste lid, en 3.19a, eerste lid, van de Wet luchtvaart en van de verbodsbepaling van artikel 1, eerste lid, onderdeel a, van de Regeling modelvliegen om beroepsmatig deel te nemen aan het luchtverkeer met een UAS, type RH4 Spyder, zonder registratie en RH2 Stern, met nationaliteits- en inschrijvingskenmerk PH-1BO, en zonder dat de luchtvaartuigen zijn voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid en geluidscertificaat.
2. Aan de navolgende medewerkers van Delft Dynamics B.V. wordt ontheffing verleend van het verbod, genoemd in artikel 2.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart, voor het beroepsmatig maken



van (test)vluchten met de in het eerste lid genoemde UAS, zonder in het bezit te zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid:

- a. de heer B. Langendoen;
- b. de heer E. Rath;
- c. de heer G. Voorsluijs.

3. Delft Dynamics B.V. fungeert bij de voorbereiding en uitvoering van de vluchten als exploitant van de in het eerste lid genoemde UAS.

Artikel 2

Ter bescherming van het luchtverkeer ten opzichte van bijzondere luchtverkeersactiviteiten tijdens (test)vluchten van een UAS wordt als bijzonder luchtverkeersgebied (BVG) aangewezen het gebied BVG Delft Dynamics, begrensd door een cirkel met een straal van 50 meter (0,03 zeemijl) met als middelpunt 51°59'34"N – 004°23'08"E, vanaf de grond tot een hoogte van 45 meter (150 ft AGL) boven de grond of het water.

Artikel 3

In de BVG Delft Dynamics gelden de volgende regels:

- a. de BVG Delft Dynamics is verboden voor al het luchtverkeer met uitzondering van:
 - de UAS van Delft Dynamics B.V.;
 - HEMS-, SAR- en politievluchten;
- b. er is geen tweezijdig radio contact vereist, maar wel een exclusief contact met LVNL via een beschikbare telefoon;
- c. er is geen vliegplan vereist;
- d. er is geen transponder vereist.

Artikel 4

Delft Dynamics B.V. mag vluchten met de in artikel 1, eerste lid, genoemde UAS uitvoeren in het BVG Delft Dynamics onder de volgende voorschriften en beperkingen:

- a. De vluchten vinden plaats in het gebied gevormd door een halve cirkel, ten zuiden van de middellijn die parallel loopt aan de Molengraaffsingel, met middelpunt 51°59'34"N – 004°23'08"E, met een straal van 50 meter (0,03 zeemijl), vanaf de grond tot maximaal 45 meter (150 ft AGL) boven de grond of het water;
- b. Delft Dynamics B.V. mag vluchten uitvoeren in het BVG op de volgende tijden:
 - op werkdagen tussen 07.00 uur en 18.30 uur lokale tijd;
 - in het weekend en op officiële feestdagen van 07.30 uur tot 16.30 uur lokale tijd.
- c. Delft Dynamics B.V. zorgt tijdens de vlucht voor een telefoonverbinding die alleen wordt gebruikt voor communicatie met operationele helpdesk LVNL of de plaatselijke luchtverkeersleiding van luchthaven Rotterdam;
- d. Delft Dynamics B.V. meldt activiteiten binnen het BVG 24 uur van tevoren aan de operationele helpdesk LVNL (tel.: 020 406 2201) onder vermelding van het telefoonnummer waarop Delft Dynamics B.V. tijdens de vlucht bereikbaar is;
- e. de vluchten vinden plaats gedurende de daglichtperiode zoals gepubliceerd in het AIP Netherlands GEN2.7;
- f. de vluchten worden uitgevoerd bij een vliegzicht van ten minste 5 kilometer en ten minste 300 meter verticale afstand van bewolking;
- g. de vluchten mogen niet plaatsvinden boven mensenmenigten, constructies, bewoonde gebouwen, vaertuigen of voertuigen;
- h. de horizontale afstand tussen het onbemande luchtvaartuig en mensen constructies, gebouwen, vaertuigen en voertuigen bedraagt ten minste 150 meter;
- i. constructies en gebouwen die onder zeggenschap vallen van de operator mogen binnen 150 meter worden benaderd onder voorwaarde dat het luchtvaartuig op minstens 150 meter van vaertuigen, voertuigen en mensen blijft;
- j. de UAS blijft binnen het gezichtsveld/Visual Line of Sight (hierna te noemen: VLOS) van de piloot;
- k. Delft Dynamics B.V. zorgt ervoor dat de piloot altijd direct de koers en hoogte van het luchtvaartuig kan wijzigen, ook als bij normale vluchtuitvoering geen sprake is van manuele besturing van het onbemande luchtvaartuig;
- l. Delft Dynamics B.V. wijst voor de desbetreffende vlucht een gezagvoerder aan onder wiens verantwoordelijkheid de vlucht wordt uitgevoerd; vóór de vlucht neemt de gezagvoerder kennis van alle gegevens en inlichtingen die voor de uitvoering van de vlucht van belang kunnen zijn;
- m. Delft Dynamics B.V. wijst naast de gezagvoerder en/of piloot voor de desbetreffende vlucht een waarnemer aan; het is de taak van de waarnemer om de gezagvoerder te voorzien van informatie



over de omgeving en de daarmee samenhangende botsingsrisico's en zo nodig daaromtrent instructies te geven;

- n. Verzekering
 - 1°. Delft Dynamics B.V. is verzekerd voor aansprakelijkheid bij ongevallen al dan niet resulterend in schade of letsel ten aanzien van derden;
 - 2°. Delft Dynamics B.V. voldoet ten minste aan de verzekeringseisen zoals deze zijn vastgelegd in Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004, betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen;
- o. Delft Dynamics B.V. stelt voor iedere vlucht ten minste één veilige positie voor het onbemande luchtvaartuig vast voor die gevallen waarbij de communicatie tussen het onbemande luchtvaartuig en het externe besturingsstation wordt verbroken;
- p. Delft Dynamics B.V. stelt voor iedere vlucht een plan vast waaruit in ieder geval volgt dat de risico's worden gemitigeerd van een mogelijke botsing met overig luchtverkeer dan wel mensenmenigten en gebouwen op de grond;
- q. voorvalmeldingen
 - 1°. Delft Dynamics B.V. meldt voorvallen en ernstige incidenten binnen 72 uur aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen van de Inspectie Leefomgeving en Transport ingevolge de Regeling melding voorvallen in de burgerluchtvaart; zie www.ilent.nl onder 'luchtvaartvoorval melden' en www.ais-netherlands.nl voor AIC-B 02/10;
 - 2°. ongevallen (= met gewonde(n) of dode(n)) moeten (na de hulpverleningsoproep) direct worden gemeld aan:
 - a. de OVV via 0800 MELDOVV of 0800 6353 688, en
 - b. de crisiscoördinator van ILT: 070 456 3434;
 - 3°. incidenten worden binnen Delft Dynamics B.V. geadministreerd en beoordeeld en het management bekijkt of deze moeten leiden tot verbeteringen van de bedrijfsvoering, in ieder geval wanneer de incidenten betrekking hebben op de vluchttuitvoering;
- r. Delft Dynamics B.V. draagt ervoor zorg dat iedere geplande vluchttuitvoering op een terrein aangewezen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik wordt gemeld bij de Inspectie via een e-mail aan meldingtug@ilent.nl; ingevolge artikel 35, derde lid, van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen meldt de houder van de ontheffing ten minste 24 uur vóór de dag waarop het terrein zal worden gebruikt, dit voornemen schriftelijk of per e-mail aan de minister en de burgemeester van de gemeente waarin het desbetreffende terrein ligt; de melding aan de minister kan worden gedaan middels de melding aan de inspectie;
- s. het is de verantwoordelijkheid van Delft Dynamics B.V. dat voldoende voor de vluchttuitvoering met dit luchtvaartuig opgeleid, gekwalificeerd en vakkundig personeel wordt ingezet bij de lichte UAS-vluchttuitvoering;
- t. personeel dat gemoeid is met de vluchtvoorbereiding of -uitvoering van het lichte UAS werkt niet met het systeem indien er sprake is van een omstandigheid waarbij vermoeidheid of een gevoel van niet fit zijn een gevaar voor de luchtwaardigheid of de vlucht zou kunnen opleveren;
- u. aanwijzingen van de Operationele Helpdesk LVNL of de plaatselijke Luchtverkeersleiding Rotterdam (inclusief het eventueel beëindigen van de activiteit in het BVG) worden door Delft Dynamics B.V. opgevolgd.

Artikel 5

Het handelen in strijd met deze beschikking is een strafbaar feit.

Artikel 6

Deze beschikking treedt in werking veertien dagen na dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt op 1 september 2014.

*DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE SENIOR INSPECTEUR ILT/VERGUNNINGEN,
G. Kruiswijk*

Indien u zich niet met deze beslissing kunt verenigen, is het mogelijk om beroep in te stellen conform de bijgevoegde clausule.

Beroep

Indien u zich niet met bovenstaande beslissing kunt verenigen, dan kunt u binnen zes weken, na ingang van de dag na die waarop de beslissing is bekendgemaakt/verzonden, beroep instellen bij de rechtbank Den Haag, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag.



Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- 1) de naam en het adres van de indiener;
- 2) de dagtekening;
- 3) vermelding van de datum en het nummer of kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- 4) een opgave van de redenen waarom u zich niet met het besluit kunt verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift een fotokopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van het beroepschrift wordt een bedrag aan griffie geheven. De griffier van de betrokken rechtbank wijst de indiener van het beroepschrift op het verschuldigd zijn van het griffierecht en geeft daarbij aan op welke wijze het verschuldigde griffierecht moet worden voldaan.

Voorts wijs ik u erop dat u de Voorzieningenrechter van voornoemde rechtbank kunt verzoeken een voorlopige voorziening te treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.