"Belgische regels voor drones zijn te strikt"

Twee jaar na de invoering van de wetgeving rond drones, vraagt de sector al een bijsturing. “De Belgische regels zijn te strikt. We staan twee jaar achter op onze buurlanden”, klinkt het. De Vlaamse dronescluster EUKA werkte samen met de Confederatie Bouw, transportorganisatie Febetra, Boerenbond en de Beroepsvereniging van Bewakingsondernemingen (BVBO) een beleidsadvies met concrete business cases uit. De huidige regels zijn volgens hen te streng omdat ze vanuit het perspectief van de luchtvaart uitgewerkt zijn.

8 MEI 2018 – LAATSTE UPDATE 14 SEPTEMBER 2020 14:45

Lees meer over:
technologie

Twee jaar na de invoering van de wetgeving rond drones, vraagt de sector al een bijsturing. “De Belgische regels zijn te strikt. We staan twee jaar achter op onze buurlanden”, klinkt het. De Vlaamse dronescluster EUKA werkte samen met de Confederatie Bouw, transportorganisatie Febetra, Boerenbond en de Beroepsvereniging van Bewakingsondernemingen (BVBO) een beleidsadvies met concrete business cases uit. De huidige regels zijn volgens hen te streng omdat ze vanuit het perspectief van de luchtvaart uitgewerkt zijn.

"Een drone is niet altijd een vliegtuig. Als je bijvoorbeeld de vliegwetgeving gaat toepassen voor een drone die een veld besproeit, dan kom je er nooit. Dan wordt het gigantisch complex", zegt Mark Vanlook, manager dronecluster bij EUKA. De organisatie vraagt dat een drone eerder als een werktuig of hulpmiddel beschouwd wordt, bijvoorbeeld boven een werf, akker of bedrijfssite. De initiatiefnemers denken aan verschillende toepassingen.

Zo kan een drone bijvoorbeeld dienen als transportmiddel op een werf of er inspecties uitvoeren. De landbouw ziet onder meer toepassingen in de vaststelling van schade, besproeien en bemesten, als vogelverschrikker, enz. De bewakings- en beveiligingssector denkt naast bedrijfsbewaking bijvoorbeeld ook aan observatie van incidenten of het verkeer. De logistiek ziet toepassingen om snelwegparkings te bewaken, drones voor dringend medisch vervoer van bijvoorbeeld medicijnen of een drone met defibrillator ('AED-drone'), cargodrones voor moeilijk te bereiken gebieden, enz. Het algemeen leveren van pakjes is nog niet meteen een beoogde toepassing.

De initiatiefnemers vragen een aanpassing van het koninklijk besluit dat vliegen tot 150 meter mogelijk moet maken (90 meter nu) of vliegen buiten het gezichtsveld (met een piloot). Ook voor automatische en autonome vluchten en flexibele vliegzones willen ze de reglementering versoepeld zien. Ook het slepen van een lading moet mogelijk worden, want nu mag een drone enkel een camera aan boord hebben. “EUKA heeft een zeer nauw contact met het kabinet van federaal minister van Mobiliteit François Bellot”, zegt Kevin Logist van de organisatie. “Binnenkort moet een nieuwe ontmoeting volgen over de beleidsadviezen.”

De wetgeving is momenteel niet geharmoniseerd in Europa. Tegen 2019 zou Europa dat rond moeten hebben, maar EUKA wil met de adviezen niet langer wachte. "Andere landen doen dit ook, we wachten al drie jaar op Europa", aldus Vanlook. Hij vraagt dit jaar nog de nodige wijzigingen. "België zit nu in de staart van het peloton qua flexibiliteit", klinkt het. De aanpassingen moeten vermijden dat België een concurrentiehandicap opbouwt en investeringen misloopt.

België telt zowat 500 dronepiloten, onder wie 50 tot 100 als broodwinning.

Bron: Belga

Beeld: Robin Reynders

VILT vzw

Koning Albert II Laan 35
1000 Brussel
Belgium

Contact

T • 0473 59 41 39
M • info@vilt.be

Volg ons op:

screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our twitter page: https://twitter.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/
screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws

---

© 2024 VILT vzw, all rights reserved |
Privacy policy
Copyright
Cookie Policy

Webdesign by Code d'Or