

## Onbemand is onbemind


**Trends** - 05 Mar. 2015  
 Pagina 44

*Ook in België staan drone-ondernemers te popelen om de vleugels uit te slaan. Helaas, ze mogen niet. Een koninklijk besluit dat hen de ruimte moet geven, laat op zich wachten.*

Met een groot evenement op 21 april wil het startende kenniscentrum EUKA de Belgische drone-industrie op de kaart zetten. Tussen de twee mijnschachten van C-mine in Genk zal een ruim publiek zich vergapen aan de huzarenstukjes van onbemande vliegtuigjes als de Cametron van het Esat-laboratorium van de KU Leuven, of de Argus-one van Argus Vision. Een reeks ondernemers zal uitleggen wat zij met drones willen doen, of al doen.

Ondertussen werken de investeringsmaatschappij LRM en de stad Sint-Truiden aan een DronePort op het oude vliegveld van Brustem tussen de Haspengouwse fruitbomen. LRM startte er al tien jaar geleden een kmo-zone. Acht hectare is gereserveerd voor luchtvaartactiviteiten. LRM nam in 2011 de drie kilometer lange startbaan over van Defensie en stapte vorig jaar in Limburg Regional Airport (LRA), de exploitatiemaatschappij van de hobbyluchtvaart in Brustem. Stijn Bijmens, algemeen directeur van LRM, wil vooral geen 'me-too'-regionale luchthaven op Brustem. "Onze opdracht is nieuwe economische activiteiten te ontwikkelen in toekomstgerichte sectoren. Drones en zelfrijdende auto's zullen de wereld veranderen. Starters kunnen daarin nog het verschil maken", zegt hij.

Op de nieuwe DronePort, waar nu nog sportvliegtuigjes in roestige hangars staan, plant Bijmens al zeker een incubator. Dat is een kweekplek voor starters zoals LRM al eerder opzette voor biotech (BioVille in Diepenbeek), energie (IncubaThor in Waterschei), Cleantech (Greenville in Houthalen-Helchteren), en ICT en digitale media (Corda in Hasselt). "Er komt een opleiding voor dronebestuurders en een certificatiecentrum voor drones. We ontwikkelen dat met partners en de stad Sint-Truiden", zegt Bijmens. Een budget wil hij nog niet geven. "Eerst een realistisch economisch plan. Daarna middelen. Niet omgekeerd." Dat Brustem een landingsbaan heeft, moet een uniek verkoopargument worden.

Zijn operationele partner in LRA is JK Invest van Jacques 'Jack' Waldeyer en Kris Van den Bergh, die een klein fortuin hebben verdiend door in 2004 de Sabena Flight Academy over te nemen van de curatoren en die vier jaar later te verkopen aan het Canadese CAE. JK Invest startte daarna onder meer Aviovision, dat de vluchtinformatie en handboeken van de piloten vervangt door een iPad-applicatie.

Peter Dedrij, een industrieel ingenieur elektronica met een pilotendiploma en een master in management, is sinds Nieuwjaar de business development manager voor DronePort. Voordien werkte hij acht jaar bij Microsoft, waarvan bijna drie jaar als directeur van het Microsoft Innovation Center Vlaanderen in Kortrijk en Genk. Hij is aangesteld door de stad Sint-Truiden met middelen van SALK, het Strategisch Actie-programma Limburg in het Kwadraat. "Het doel is 300 jobs te creëren", zegt Dedrij.

DronePort werkt in de eerste plaats rond onbemande luchtvaartuigen of Unmanned Aerial Vehicles (UAV), die vanop afstand worden bestuurd, Remotely Piloted Aircraft Systems of RPAS in het jargon. Dat is iets anders dan de volledig autonoom vliegende toestelletjes waarmee bijvoorbeeld Amazon zijn zendingen wil bezorgen. Dat laatste is "futuristisch", vindt Mark Vanlook, de voormalige CEO van de Limburgse websitebouwer AnaXis die de initiatiefnemer is van European UAV-Drone Knowledge Area (EUKA). Deze piepjonge Hasseltse vzw organiseert de Drone Convention 2015. EUKA wil alle partijen in de drone-industrie samenbrengen in een gespecialiseerd kennisinstituut, nog het beste te vergelijken met het Gentse interuniversitaire onderzoekscentrum iMinds. Het gaat dan om onderzoekers en opleidingsinstellingen, hard- en softwarefabrikanten, consultants en dienstenverstrekkers, gebruikers, sectororganisaties en de overheid (zie kader Ecosysteem in wording). "Wij willen een Europees verhaal worden. Of we dat waarmaken, zien we nog wel", zegt Vanlook.

De Europese Commissie noemde drones vorig jaar "een nieuw tijdperk in de luchtvaart". Nochtans verbiedt het Verdrag van Chicago uit 1944 over de internationale burgerluchtvaart vliegen zonder piloot. Dat kan alleen als de bevoegde nationale autoriteiten een bijzondere vergunning afleveren. Wie bezig is met drones, moet dus in elke lidstaat van de EU een afzonderlijke vergunning vragen. Dat is geen ideale situatie. "Zonder Europese normen komt er geen echte Europese markt", voorspelde de Commissie. In oktober heeft ze een openbare consultatie afgesloten. Zij werkt nu aan een effectenrapport. "In de herfst mag je wetgevende voorstellen verwachten", klinkt het bij de persdienst van commissaris voor Transport Violeta Bulc. Die moeten daarna nog door het Europees Parlement en de Europese Raad. Doel van de Commissie is "de juridische onzekerheden weg te nemen die de ontwikkeling van de Europese markt hinderen". Tegelijk moeten de veiligheid en de privacy van de burger verzekerd blijven.

Sommige landen hebben al eigen regelgeving ingevoerd en zo hun RPAS-industrie de wind in de zeilen gegeven. In Frankrijk zijn onbemande vliegtuigjes al sinds april 2012 wettelijk geregeld. Minder dan drie jaar later zijn er al ongeveer 1200 exploitanten, volgens Bloomberg. Delta Drone uit Grenoble en Parrot uit Parijs, de populairste Europese fabrikant van consumentendrones, staan op de beurs. Zweden en Groot-Brittannië groeiden gelijkaardig nadat ze een wettelijke regeling hadden uitgewerkt. Japan spurte al in 2005 naar 14.000 uitbaters van drones na een regeling voor gebruik in de landbouw, noteert de Europese Commissie in een rapport.

Ondertussen verpieteren de Belgische RPAS-ondernemers. "Wij wachten op de wetgeving, spijtig genoeg", zegt Emmanuel Delcon van Symbiosys, een ontwikkelaar van drones voor de politie, brandweer en civiele bescherming. "UAV's moeten hier nog dezelfde regels volgen als Airbussen. Commerciële exploitatie mag niet, wel testen en wetenschappelijk onderzoek", zegt Koen Meuleman, voorzitter van BeUAS, de Belgische belangenvereniging voor onbemande luchtvaart. BeUAS heeft 130 leden en vertegenwoordigt 800 mensen die met drones bezig zijn, volgens Meuleman.

Er zijn al bekende Belgische namen in drones, zoals het Gentse Gatewing, dat al in 2008 een vergunning kreeg om boven de Watersportbaan zijn 2 kilogram lichte drones voor landmeting te testen. Gatewing, dat volgens zijn recentste jaarrekening een verlies van 4,2 miljoen had opgestapeld, werd begin 2012 door de Californische gps-specialist Trimble overgenomen. In Luik is er Flying-

Cam, het bedrijf van Emmanuel Prévinaire, dat vorig jaar voor zijn 25 kilo zware Flying-Cam 3.0 Sarah een Scientific & Engineering Award won. Fotografen en videobedrijven hebben de drone-industrie op gang getrokken. "Je kan geen journaal meer zien zonder dat er beelden inzitten die met drones zijn opgenomen", verzekert Meuleman.

Nu komen er meer toepassingen. Maes Hoogwerkers uit Pulle, een specialist in extreme hoogteklassen, heeft in januari Aetos Drones opgericht. "Wij willen met de drones inspecties doen. Aansluitend kunnen wij dan met onze hoogwerkers en mobiele torenkranen ook de herstellingen bieden", zegt projectleidster Lieve Van Gijssel. Zij is een van de vier operatoren die bij het Britse EuroUSC de nodige licenties heeft gehaald om met RPAS te mogen werken. Toepassingen zijn onder meer controles van zonnepanelen, windmolenparken en hoogspanningsmasten en -lijnen. Drones inzetten voor inspectie is aanzienlijk goedkoper dan met een gesofistikeerde hoogwerker. "In Groot-Brittannië worden ze al courant ingezet voor de inspectie van affakkelinstallaties. Als je dat met drones doet, kan je gewoon doorwerken. Ook Elia en Fluxys (netwerkbeheerders voor elektriciteit en gas, nvr) bekijken de mogelijkheden van drones", verzekert Meuleman.

BeUAS werd in 2012 opgericht om de sector te vertegenwoordigen en als onderhandelingspartner op te treden voor de betrokken overheden. Dat zijn het directoraat-generaal Luchtvaart bij de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, het ministerie van Landsverdediging, het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol, dat instaat voor de veiligheid van het luchtverkeer, en ten slotte het kabinet van minister van Mobiliteit Jacqueline Galant, die ook Belgocontrol onder zich heeft. Ook de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten mengt zich in het debat. Want als er een drone voor iemands slaapkamerraam hangt, krijgt de lokale politie het eerste telefoontje.

Eind 2013 had BeUAS met het directoraat-generaal Luchtvaart en het toenmalige kabinet-Wathelet-Fonck een omvattend koninklijk besluit uitgewerkt. Dat botste op bezwaren van Landsverdediging en Belgocontrol. Ook een fel afgezwakt ontwerp raakte niet goedgekeurd voor de verkiezingen. BeUAS vond het ook maar goed als eerste stap. "Drones mochten enkel binnen gezichtsbereik, in ongecontroleerd luchtruim en niet hoger dan 60 meter. Nochtans heb je minimum 100 meter nodig voor landmeter- en kaarttoepassingen", zegt Meuleman.

Het kernwoord is 'ongecontroleerd'. Belgocontrol houdt toezicht over het luchtruim tot een hoogte van 1,4 kilometer in de buurt van luchthavens. De gecontroleerde zone van Zaventem strekt zich uit tot voorbij Leuven, Brussel en Mechelen. Hetzelfde geldt voor de zones rond de luchthavens van Antwerpen, Oostende, Luik en Charleroi. "Tel daar het militaire luchtruim bij en ongeveer twee derde van België is volgens het jongste KB-ontwerp verboden zone voor drones. Ze zijn te klein om zichtbaar te zijn op hun radarscherm, en dus vindt Belgocontrol dat het in die zone niet verantwoordelijk kan zijn voor de luchtveiligheid als er drones rondvliegen", zegt Meuleman. Vliegtuigen mogen in principe niet lager komen dan 120 meter, maar er zijn uitzonderingen, bijvoorbeeld voor politiehelikopters. En in de Ardennen oefent de luchtmacht in bepaalde zones op hoogtes tot 100 meter.

Gezichtsbereik is een ander heikel punt. "In de stad kan je geen helikoptertjes laten rondvliegen zonder oogcontact. We willen geen risico's nemen. Maar als je in Limburg ziektes wil opsporen in boomgaarden, zal dat ook buiten het gezichtsveld gebeuren. Toestellen voor kartering vliegen bijna altijd buiten line of sight." Een nieuwe regelgeving moet ook met deze toepassingen rekening houden, vindt BeUAS. Volgens Meuleman is er veel mogelijk mits er een goede coördinatie is tussen de betrokken partijen.

Het kabinet van minister van Mobiliteit Jacqueline Galant houdt zich op de vlakte. "We werken aan een koninklijk besluit", verzekert haar woordvoerder Jasper Pillen. "Een timing geven we niet, maar we willen dat dit dossier vooruitgaat. Momenteel is vliegen met een drone verboden. Het directoraat-generaal Luchtvaart maakt uitzonderingen voor sommige vluchten."

Precies daar ziet Stijn Bijmens een kans. "Je zou Brustem een specifiek statuut kunnen geven, zoals een koepel waarin getest kan worden. Start-ups krijgen dan een omgeving waar ze hoger dan 60 meter kunnen", oppert hij.

Dat zou een struikelblok wegnemen, maar niet voor de financiering. "Een businessplan maken is moeilijk als je niet weet wat je wettelijk zal mogen doen", zegt Mark Vanlook. Hij ziet nog een tweede probleem voor de prille drone-ondernemers: "Waar start je? Als hardwarebouwer? In het consumentensegment is vandaag geld te rapen, maar je loopt al achter op China en andere goedkope producenten. Als applicatiebouwer dan? Welke zijn de killer apps? Dat is niet vanzelfsprekend."

De ironie is dat er essentieel geen verschil is tussen drones voor professionals en die voor consumenten. De Parrot Bebop (500 euro) of de Phantom 2 van de Chinese fabrikant DJI (600 euro) vliegen honderden meters hoog en halen 50 km per uur. Parrot verduubelde vorig jaar zijn omzet uit drones tot 83 miljoen euro. Elke maand worden in België meer dan 1000 drones verkocht aan amateurs, schat Vanlook. De gevolgen laten zich raden. Op Youtube toont het filmpje Antwerpia FPV 25 minuten knappe drone-opnames van Antwerpen, pal in de vliegroutes van Deurne.

Professionele drone-uitbaters moeten toezien hoe amateurs zich illegaal uitleven, terwijl zijzelf te horen krijgen dat zij geen drones mogen gebruiken om de Ronde van Frankrijk in België te filmen. Meuleman: "Dronebedrijven in Groot-Brittannië verdienen ondertussen al geld. Wanneer de markt hier opengaat, staan die klaar."

BRUNO LEIJNSE

Copyright © 2016 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden