



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 213

van **AN CHRISTIAENS**

datum: 9 januari 2017

aan **PHILIPPE MUYTERS**

VLAAMS MINISTER VAN WERK, ECONOMIE, INNOVATIE EN SPORT

Pakjesleveringen met drones - Juridische obstakels

In onze buurlanden experimenteren pakjesdiensten met drones om leveringen te verzorgen. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek geeft aan dat dit in Vlaanderen nog toekomstmuziek is. Reden is de Belgische wetgeving, zo maakt onderzoek duidelijk. Hoewel ook de technologie ter zake nog stappen te zetten heeft.

1. Wat zijn de juridische tekortkomingen om dergelijke pakjesleveringen mogelijk te maken?
2. In welke zin kan de Vlaamse minister van Economie en Innovatie tegemoetkomen aan de wetgevende noden opdat het juridisch zou toegestaan zijn om via drones pakjes te leveren?
3. Wat onderneemt het VIL op dit moment om dit in de toekomst mogelijk te maken? Welke stappen werden al gezet?

ANTWOORD

op vraag nr. 213 van 9 januari 2017

van **AN CHRISTIAENS**

1. Sinds 25 april 2016 is de nieuwe Belgische wetgeving van kracht rond het vliegen met op afstand bestuurdde luchtvaartuigen, zijnde drones. De wet laat het autonoom vliegen niet toe. Autonoom vliegen is echter een noodzaak om pakjesleveringen met drones mogelijk te maken. Het autonoom vliegen is ook in de andere EU-landen wettelijk niet mogelijk. De Europese Commissie dringt aan op een geharmoniseerde aanpak van de regelgeving rond vliegerobots en werkt aan een verordening
2. Het beleveren van pakjes via drones is in Vlaanderen geen issue. Vlaanderen als regio is te dicht bevolkt om met drones pakjes te laten leveren. Dit wordt ook bevestigd in een recente studie van McKinsey 'Parcel Delivery – the future of last mile' (sept 2016) waar aangegeven wordt dat pakjesvervoer met drones een toepassing is die vooral zijn belang kan hebben voor moeilijk bereikbare en dun bevolkte gebieden.

Vanuit de logistieke sector is er wel interesse voor drone toepassingen voor het ondersteunen van bedrijventerreininspecties en het inventariseren van materialen/voorraden op binnen- en buitenlocaties. Focus van het VIL project lag dan ook op deze logistieke toepassingen en niet op last mile delivery. Om deze logistieke toepassingen mogelijk te maken is een aanpassing van het KB van 10 april 2016 met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim noodzakelijk.

3. Het VIL pleit niet voor het leveren van pakjes via drones, wel is een aanpassing nodig van de regelgeving om logistieke toepassingen voor bedrijventerreinen en magazijnen mogelijk te maken. Dit wordt opgenomen door de Belgische drone sectorvereniging BeUAS. Indien de mogelijkheden om autonoom te navigeren toenemen en de technologie meer rijp wordt, dan zullen hieruit positieve business cases ontstaan die door het VIL in een vervolgproject kunnen opgenomen worden.