

Drones: van speeltjes tot werkinstrument en dataleverancier

Maar weinig nieuwe technologieën werden de voorbije jaren zo fel gehypet als de drone. De tuigen veroverden het militaire luchtruim als koele killers, ze werden het favoriete werkinstrument van filmmakers of luchtfotografen en ontpopten zich tot het nieuwste speeltje van menige brave huisvader. Toch ligt het grootste potentieel van de drone elders, als veilige en relatief goedkope leverancier van uiterst nauwkeurige data voor de meest uiteenlopende sectoren.

DRONES IN CIJFERS

- Volgens de meest recente cijfers (2019) zijn er in België **2336 drones** geregistreerd.
- De wereldwijde dronemarkt zal tegen 2025 zowat **25 miljard euro** waard zijn. (Bron: Nestor Research, VS)
- Die wereldwijde dronemarkt groeit jaarlijks met **18 procent**.
- Agoria becijfert de jaarlijkse commerciële waarde van de Belgische dronemarkt op **400 miljoen euro**



Vier tot acht propellers, een gps-antenne, een rist camera's die stuk voor stuk 360°-beelden kunnen schieten, een printplaat en enkele batterijen. Droog aan de haak goed voor een gewicht van zowat 10 kilo, desnoods zelfs probleemloos onder de arm mee te nemen. In essentie is een drone niet veel meer dan een bijzonder flexibele vliegende camera, waarmee je meteen ook heel relevante data kan verzamelen op bijzonder lastig toegankelijke plaatsen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inspecties van koeltorens, hoogspanningsmasten of windmolens.

Tegelijk laten drones ons ook toe om via heel veel beelden ook een schat aan overzichtsddata te verzamelen, bijvoorbeeld van een grote bouwsite of een industriële werf. Ook almaar meer politiediensten zetten nu drones in, bijvoorbeeld om een ongevalsscène achteraf beter in kaart te brengen – waarbij de drone de klassieke schets vervangt – of om een massamanifestatie beter in de gaten te kunnen houden.

Drones, meer dan een nichetoepassing

Het idee dat de inzet van drones toch nog vooral beperkt blijft tot heel welbepaalde sectoren of nichetoepassingen, houdt evenwel geen steek meer, stelt Kris Van den Bergh. De gewezen lijnpiloot en luchtvaartondernemer staat sinds kort aan het hoofd van DronePort, op een boogscheut van het stadscentrum van Sint-Truiden. Een oude militaire luchthaven is hier sinds eind 2018 omgetoverd tot een business-incubator voor innovatieve drone-toepassingen. Startups uit de sector vinden er, naast kantoor- en vergaderinfrastructuur, ook voldoende testruimte, een oude landingsbaan en een handvol hangars en ateliers terug. Voor Van den Bergh is er geen twijfel mogelijk: het bedrijfsleven is anno 2020 zonder meer vragende partij voor de ontwikkeling van innovatieve drone-toepassingen. “Los van het militaire gebruik en van de hobby-drones, die allebei al wat langer de wind in de zeilen hadden, is dit nog een heel jonge sector. De jongste vier, vijf jaar is het evenwel behoorlijk snel gegaan, en als het op de inzet van drones in een B2B-context aankomt, staan we nu echt wel aan het begin van een revolutie. Daarin kan Limburg, met dank aan deze infrastructuur, wereldwijd een toonaangevende rol spelen.”

De eerste hype is nu echt wel voorbij, vindt Van den Bergh, en de echte businessontwikkelingen zitten in een forse stroomversnelling. “De vraag die we ons de voorbije jaren moesten stellen om de hype te kunnen overstijgen, was heel eenvoudig: wat moet zo’n drone kunnen om hem te kunnen inzetten in een B2B-context? En wat moet je dan zoal onder die drone hangen qua apparatuur? Vandaag zitten we in een stadium waarbij er haast wekelijks wel een nieuwe toepassing opduikt. De technologie daarvoor is nu beschikbaar, gaande van de besturingssoftware voor het toestel zelf over zeer geavanceerde camera’s tot de gps. En in een aantal sectoren, zoals de bouw- of de veiligheidssector, denken echt alle grote spelers vandaag heel hard na over het potentieel van drones. De evangelisatiefase zijn we daar intussen dus echt wel gepasseerd. Op korte termijn zullen drones in steeds meer industriële sectoren fundamenteel deel uitmaken van de business.”

De drone-markt kende ook de voorbije jaren al een explosieve groei. Als consumentenspeeltje, maar net zo goed voor allerlei andere toepassingen, waardoor je

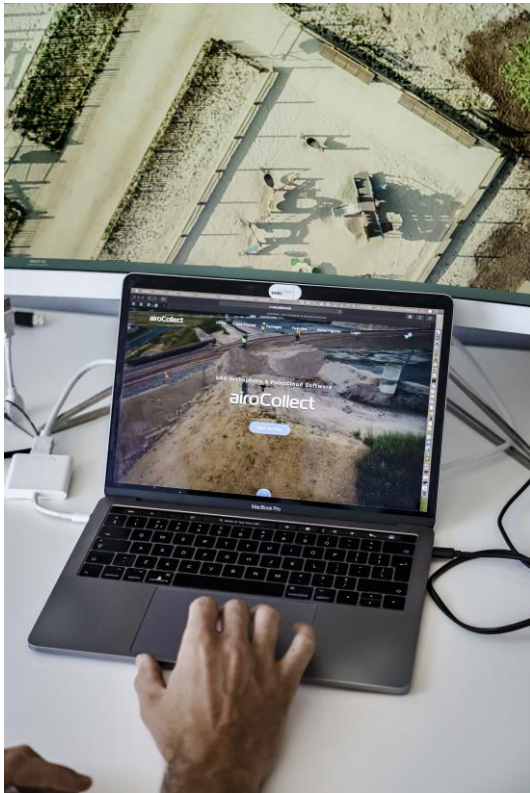
gerust over een lichte hype kon praten. De drone leek het nieuwe manusje-van-alles: je kan er pizza's mee vervoeren, maar in sommige wereldsteden worden de tuigen net zo goed ingezet om bloedstalen sneller te vervoeren. Drones worden ook almaar vaker in één adem genoemd met het pakjesvervoer, dat boomt dankzij de razendsnelle groei van de e-handel. Vooral met het oog op de zogenaamde *last mile* – het transport van bijvoorbeeld een postkantoor of een groot regionaal distributiecentrum tot bij de eindklant – lijken drones een mogelijk alternatief voor het vervoer over de weg. Of dat hoge verwachtingspatroon anno 2020 al gerechtvaardigd is, is nog maar de vraag. Dergelijke drones moeten immers ook overal kunnen landen, dus ook in een heel dicht bebouwde stadsomgeving of op plaatsen waar pakweg bomen of elektriciteitsdraden een stevige spelbreker kunnen zijn. Bovendien werpt ook de strenge regelgeving rond het commerciële gebruik van drones in het open luchtruim voorlopig nog flink wat roet in het eten. “Die markt is nog heel jong en ook nog heel onrijp in mijn ogen,” klinkt het bij Jan Leysens. “Op termijn zie ik wel degelijk potentieel, maar ik vermoed dat het toch eerder bedrijven genre Amazon of Google zullen zijn die hier voor de technologische doorbraak zullen moeten zorgen. Enkele pakjes of zelfs enkele honderden pakjes netjes afleveren met een drone, dat lukt ongetwijfeld, maar het wordt een heel ander verhaal als je er dagelijks honderdduizenden moet versturen in alle mogelijke omstandigheden.”

“Drones zijn manusjes-van-alles: je kan er pizza's mee vervoeren, maar ze transporteren net zo goed bloedstalen.”

Data

Betrouwbare data: in zowat alle mogelijke sectoren zijn ze vandaag dé bouwstenen waar bedrijfsprocessen op draaien. Met dank aan de versnelde doorbraak van artificiële intelligentie. Steeds vaker ontpoppen drones zich tot hofleverancier van dat soort data, waardoor ze dus ook bijdragen aan de optimalisatie en versnelling van heel wat bedrijfsprocessen. “Toen drones nog een hype waren, gingen bedrijven volop op zoek naar mogelijk interessante *proofs of concept*. Daarbij stond de vraag centraal of zo'n drone ook voldoende potentieel had om opgeschaald te worden en vervolgens zo efficiënt mogelijk te worden ingezet in hun dagdagelijkse business,” blikt Jan Leysens terug. Hij is industrieel ingenieur en intussen ook medezaakvoerder van Airobot, een startup die vijf jaar geleden het levenslicht zag. Het bedrijf verhuisde onlangs naar DronePort en werkt nu vooral in opdracht van grote bouwbedrijven, politie- en brandweerdiensten. Leysens geeft het voorbeeld van een grote bouwwerf van een baggerbedrijf. “Als je op zo'n werf aan grondverzet of grondophoging moet doen, moet

je natuurlijk ook kunnen berekenen hoeveel vrachtwagens grond er precies moeten worden aan- of afgevoerd. Hiervoor moet het baggerbedrijf dan heel regelmatig, soms zelfs dagelijks, een soort status van het terrein opmaken. Traditioneel werd dit soort berekeningen toevertrouwd aan een landmeter. Die liep daarvoor dan een hele dag op de werf rond met een stok, en moest daar vervolgens een aantal vaste punten opmeten. Zetten we daarvoor een drone in, dan is die klus veel sneller en doorgaans ook een stuk nauwkeuriger geklaard. De drone vliegt dagelijks in een bepaald patroon over de werf, en neemt daarbij honderden foto's. Achteraf worden al die foto's softwarematig samengebracht en vertaald in een 3D-model van de bewuste werf. De voordelen zijn legio: drones die zo'n bouwterrein overvliegen zijn in de eerste plaats een veiliger oplossing. Daarnaast gaat het natuurlijk ook een stuk sneller."



De speciale hyperspectrale camera's waarmee drones worden uitgerust, hebben overigens nog veel meer in hun mars dan enkel maar het schieten van massaal veel en uiterst gedetailleerde beelden. In tegenstelling tot een klassieke camera zien zij ook een veel rijker kleurspectrum. In die extra dimensie zit ook heel veel informatie verstopt die in tal van sectoren een grote toegevoegde waarde kan hebben. Zo kunnen dergelijke camera's er landbouwgewassen uit pikken die nood hebben aan water of zuurstof, of onderscheiden ze beginstadia van roest of betonrot.

Hierdoor zijn ze – gemonteerd onder een drone – ook uitermate geschikt voor de snelle kwaliteitscontrole van moeilijk toegankelijke bouwwerken of installaties. "In de meest uiteenlopende industrietakken buigen specialisten zich op dit moment over de inzet van hun drones om meer én sneller data te vergaren en zo ook allerlei bedrijfsprocessen te verbeteren," bevestigt Kris Van den Bergh. "Denk bijvoorbeeld aan de politie, die drones niet enkel kan inzetten om luchtopnames te maken van pakweg grote betogingen of verkeerscongesties, maar die ze ook zou kunnen gebruiken om aan nummerplaatherkenning te doen. Maar drones kunnen op termijn net zo goed de taak

van parkeerwachters overnemen, omdat ze op uiterst snelle en efficiënte wijze wagens kunnen identificeren waarvoor geen parkeergeld betaald is.”

“Camera’s gemonteerd onder een drone zijn uitermate geschikt voor de snelle kwaliteitscontrole van moeilijk toegankelijke bouwwerken of installaties.”

Botsingpreventie

In een nieuwe markt die nog volop op zoek is naar consolidatie en werkbare businessmodellen, is het voor starters vaak lastig om de juiste keuzes te maken. Toen Airobot in 2015 het levenslicht zag, legde het bedrijfje zich aanvankelijk vooral toe op nieuwe technologie die moest beletten dat drones in botsing kwamen met vaste constructies of gebouwen. Het botste daarbij zelf op de onzekerheden van de nog ietwat zoekende en onrijpe nieuwe markt. “In 2015 was de markt voor inspecties via drones nog haast onbestaande, eigenlijk kwamen we dus te vroeg met onze technologie,” blikt Leyssens terug. “Daarom hebben we ons eerst gefocust op die botsingpreventie, zodat drones uitgerust met camera’s niet langer pardoos tegen pakweg een koeltoren zouden aanvliegen. Vervolgens zijn we ons stilaan meer gaan toeleggen op de ontwikkeling van kaarttechnologie, waar onder meer vanuit de bouwsector en de landbouw groeiende belangstelling was.” Die zogenaamde *mapping-technologie* zit nu stevig in de lift. Enerzijds gaat het om vluchten op relatief grote hoogte om alle mogelijke kaartdata te verzamelen, anderzijds gaat het om inspectievluchten. Daarbij vliegt de drone bijvoorbeeld tot vlakbij een windmolen of hoogspanningsmast, om zoveel mogelijk detailfoto’s te nemen. In beide gevallen kunnen drones voor een ware efficiëntiesprong zorgen. Sommige gigantische werven moeten immers tot driemaal per week in kaart worden gebracht om de evolutie van de werkzaamheden perfect te kunnen inschatten.

Met het oog op die snelheids- en efficiëntiewinst bouwen bedrijven in almaar meer sectoren nu stilaan ook zelf een eigen drone-afdeling uit. Voor de technologie en verwerkingssoftware gaan ze elders aankloppen. “De *mapping*-markt is daarin al een stukje rijper dan de inspectiemarkt. Vaak heeft dit ook met de complexe regelgeving te maken,” weet Leyssens. “Als het om inspecties gaat, moeten mensen bijvoorbeeld vaak nog de feitelijke vaststellingen doen. Daarnaast komen drones van die inspectievluchten ook terug met massaal veel foto’s, waaruit je dan achteraf uiteraard nog de echt relevante data moet distilleren. Op dat vlak is er nog flink wat werk aan de winkel.”

Piloten

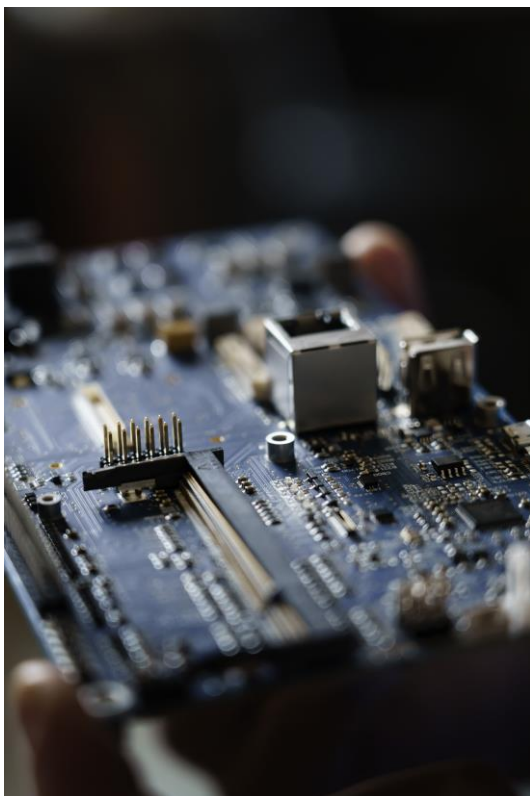
Wil je vandaag een drone de lucht insturen, dan moet die wettelijk nog altijd aangestuurd worden door een piloot, die het toestel ook altijd moet kunnen blijven waarnemen. Puur technologisch kunnen drones nochtans gewoon al vooraf worden geprogrammeerd, waarbij de piloot enkel moet overnemen in het geval er iets misloopt. Hierdoor dienen er zich voor het gebruik van drones die data moeten verzamelen op maat van specifieke bedrijven of sectoren ook tal van nieuwe mogelijkheden aan. Tot voor kort waren piloten immers de échte experts: zij wisten hoe ze een mapping-vlucht moesten uitvoeren, zij wisten hoe ze relevante data konden verzamelen. “Dit was een zwak punt naar de brede opschaling toe, omdat bedrijven zo natuurlijk ook afhingen van de expertise van die piloten,” geeft Leyssens aan. “Mede hierdoor nam de vraag naar automatisering de voorbije jaren dus sterk toe. Een bedrijf als Airobot biedt nu zowel oplossingen aan voor bedrijven die sporadisch metingen moeten uitvoeren, als voor bedrijven die dagelijks gestandaardiseerd met drones werken. Dankzij onze technologie hebben we intussen al een stevige stap in de goede richting gezet: de piloot moet nu bij wijze van spreken enkel nog de drone uit zijn koffer halen, kijken of alles veilig is en het toestel vervolgens de lucht insturen. Op 1 januari wordt er nieuwe Europese wetgeving van kracht, die het in principe ook mogelijk moet maken om drones volledig autonoom te laten opereren.”

“Tot voor kort waren piloten de échte experts: zij wisten hoe ze een mapping-vlucht moesten uitvoeren, zij wisten hoe ze relevante data konden verzamelen.”



Als drones de status van hype min of meer ontgroeid zijn, dan is dit in grote mate ook te danken aan de wijze waarop startups zoals Airobot de voorbije jaren naar de technologie keken die de inzet van drones schaalbaar moest maken. En daarvoor was het ontstaan van een lokaal ecosysteem – waarbinnen gespecialiseerde startups en bedrijven van buitenaf elkaar kunnen voeden met ideeën en nieuwe technologie – ronduit cruciaal. Oorspronkelijk bracht de Limburgse startup add-ons op de markt die in drones moesten worden ingebouwd. Vanuit de vaststelling dat ze daarbij al te vaak tegen de gebreken van de bestaande drones zelf opbotsten – bijvoorbeeld een weinig gebruiksvriendelijke interface – besloten de oprichters het enkele jaren terug over een andere boeg te gooien. Ze ontwikkelden zelf een gloednieuw moederbord, dat voortaan het hart en de hersenen van de drone vormt. Daarbij vertrokken ze van die ene essentiële vraag: wat was nu de ideale architectuur voor zo'n B2B-drone? Hoe konden ze dat tuig volledig autonoom laten vliegen én het tegelijk ook de meest uiteenlopende opdrachten met een zo hoog mogelijke precisiegraad te laten uitvoeren? “Je hangt er bij wijze van spreken vier motoren en enkele armen aan, en je hebt een drone,” klinkt het bij Kristof Beenders. Hij stampte Airobot in 2015 mee uit de grond, maar kreeg de liefde voor alles wat vliegt al met de paplepel ingegeven. Zijn vader is lijnpiloot, hijzelf volgde een opleiding als ingenieur en ontwikkelde met zijn eerste bedrijfje ooit nog software voor luchthavens. Toen de drone enkele jaren geleden aan een steile opmars begon, was zijn interesse meteen gewekt.

“Ik beseftte al snel dat drones op zich te weinig toegevoegde waarde zouden bieden voor het bedrijfsleven. De grootste toegevoegde waarde zit vooral in de uitermate nauwkeurige data die ze kunnen aanleveren. In die technologiepoot zit wat mij betreft dan ook de grootste waarde van ons bedrijf: deze markt staat vandaag nog maar in de kinderschoenen, maar dankzij dit moederbord kunnen we nu met de markt mee evolueren naar een volledig automatisch systeem.” In de ontwikkeling van het bewuste moederbord kroop ruim drie jaar onderzoek. Airobot maakte daarvoor dankbaar gebruik van de ervaring die het zelf had opgedaan bij de ontwikkeling van de eigen add-ons, maar ging ook aankloppen bij een aantal gespecialiseerde bedrijven uit de omgeving. Een drone programmeren voor een bepaald vluchtpatroon is op zich immers relatief eenvoudig. Dat toestel ook leren om te anticiperen en waar nodig ook in te spelen op alles wat fout kan gaan tijdens een vlucht, is al een heel ander paar mouwen.



Beenders: “Dit is niet zomaar een Chinese plaat, dit is wat mij betreft Intel-niveau. We hebben hiervoor dankbaar gebruikgemaakt van de verzamelde luchtvaart-expertise die hier de voorbije jaren stelselmatig is opgebouwd. In het verleden wrong het schoentje vaak bij de fysieke integratie van een bepaalde add-on in een drone. Denk aan allerlei kabeltjes en stekkertjes die voor een aantal puur fysieke beperkingen zorgden. Daar hebben we nu komaf mee gemaakt, doordat alles voortaan netjes geïntegreerd zit op één printplaat.

Bovendien hebben we die plaat ook zo ontworpen dat ze kan denken als een echte piloot: verschillende elektronische circuits zorgen voor het vliegen, de navigatie en de communicatie.” De jonge ingenieur klinkt dan ook behoorlijk resoluut: dit soort technologie – waarbij soft- en hardware door eenzelfde bedrijf worden aangeleverd – is wereldtop. Enerzijds omdat de softwaretoepassing van de printplaat heel generiek is en dus op heel veel verschillende types drones kan worden ingezet, waardoor er zich op termijn ook een breed scala aan industriële toepassingen opent. Anderzijds – en vooral – omwille van de bijzonder performante sensoren. Die laten de drone niet enkel toe om

in alle mogelijke patronen te vliegen, de ingebouwde gps zorgt er ook voor dat achteraf van elke foto tot op de centimeter nauwkeurig kan worden bepaald waar hij genomen is. Die dataset gaat vervolgens via de cloud naar de server van de klant, waarna de software alle foto's als het ware aan elkaar kleeft tot één groot beeld. Dit kan zowel in 2D als in 3D, en bovendien kan deze foto ook naadloos ingepast worden in een landkaart.”

Het prijskaartje voor al dat fraais? Reken op 1500 tot 25.000 euro voor de drone zelf. Daar komt dan nog eens de software bovenop, goed voor nog eens 4000 tot 10.000 euro. “De prijzen voor een professionele oplossing starten vanaf zo'n 5500 euro, en kunnen oplopen tot 35.000 euro voor een op maat gemaakt, volledig geautomatiseerd systeem. Met onze technologie sluiten we naadloos aan bij de evolutie van een markt die stilaan meer gaat consolideren,” klinkt het nog. “De speeltijd is stilaan over, en eindgebruikers gaan nu echt op zoek naar pasklaar bruikbare oplossingen. Een bouwbedrijf of een politiedienst wil niet langer eerst een softwarepakket kopen om vervolgens ook nog eens op zoek te moeten gaan naar de meest geschikte drone daarvoor. Zij zijn enkel geïnteresseerd in de data die zo'n gesofisticeerd toestel hen kan bezorgen. En dus leveren wij hen zowel de hardware als de data aan.” Daar waar het tot vandaag vooral bouwbedrijven en politiediensten zijn die een beroep doen op drone-mapping, staat het in de sterren geschreven dat in de toekomst ook tal van andere sectoren dit potentieel van drones zullen ontdekken. De landbouwsector bijvoorbeeld, waar drones de gezondheid van bepaalde gewassen zouden kunnen monitoren. In functie daarvan zouden landbouwers dan kunnen beslissen waar en wanneer er meer geïrrigeerd moet worden, of waar extra bemesting nodig is.

“Het staat in de sterren geschreven dat in de toekomst ook tal van andere sectoren – de landbouwsector, bijvoorbeeld – dit potentieel van drones zullen ontdekken.”

Artificiële intelligentie

Omdat het soort data en de interpretatie daarvan uiteraard sterk sectorgebonden zijn, verwachten beide Airobot-oprichters dat er in de nabije toekomst een belangrijke nieuwe markt zal ontstaan. Parallel met de ontwikkeling van artificiële intelligentie op maat. Of een drone nu over een ongeval, een groot bouwproject of een landbouwgebied vliegt: de basistechnologie voor de datacollectie verandert daarbij niet wezenlijk. De differentiatie komt pas nadien, wanneer er uit de verzamelde data ook bepaalde conclusies moeten worden getrokken. Kristof Beenders: “Ik verwacht dan ook dat wij in de toekomst steeds vaker op zoek zullen moeten gaan naar partners die

ons kunnen helpen bij de data-interpretatie. Artificiële intelligentie is hot vandaag, maar staat of valt natuurlijk met de beschikbaarheid van geschikte data. Net omdat de potentiële markt hiervoor wereldwijd ook zo groot is, moeten we ook helemaal geen schrik hebben van mogelijke concurrenten, hoe dun die vandaag ook nog gezaaid liggen. Ik denk dat we de volgende jaren vooral een trend richting meer specialisatie zullen zien. Daarin kan Vlaanderen een betekenisvolle rol opnemen, net omdat we hier toch wel wat bedrijven zitten hebben die flink wat expertise hebben in de luchtvaartsector. Het is heel typisch voor een onrijpe, nieuwe markt dat iedereen in een beginstadium alles wil doen en aanbieden. Wij hebben nu twee specifieke niches gevonden – enerzijds de ontwikkeling van de elektronica om een drone volledig automatisch te laten vliegen, anderzijds de behandeling van drone-data in de cloud – en ik zie in die markten nog heel veel potentieel. Maar de ontwikkeling van een breder lokaal ecosysteem – waartoe DronePort een eerste aanzet wil zijn – kan op termijn ook tot tal van nieuwe bedrijven in deze sector leiden.”



Nu is een initiatief als DronePort uiteraard niet uniek, maar het reikt volgens Kris Van den Bergh wél de juiste bouwstenen aan voor de bouw van zo'n ecosysteem. Concreet: een cluster van bedrijven die elkaar kunnen voeden in een omgeving en infrastructuur die hen toelaat om innovatieve concepten en technologieën meteen ook uit te testen. “De combinatie van een landingsbaan, ateliers, kantoorruimte én een stimulerend wettelijk kader vormen onze *unique selling position*. Je kan hier werken, vergaderen en alle mogelijke types drones testen zonder al te veel wettelijke

beperkingen. Vergelijk het met de ontwikkeling van een nieuwe auto: die moet op een gegeven ogenblik ook het testcircuit op. Eerlijk? Ik denk dat wij hier vandaag in Europa het verst staan in onze combinatie van enerzijds de infrastructuur en anderzijds het wettelijke testkader op de grond en in de lucht.”

Kristof Beenders zit op eenzelfde lijn. “Om het bedrijfsleven een volledige oplossing te kunnen bieden, heb je ook de verschillende onderdelen van de waardeketen nodig,” weet hij. “Gaande van iemand die de drones zelf bouwt over de softwareontwikkeling en piloten tot het onderhoud. Het feit dat alles hier verzameld zit, stimuleert ook de onderlinge kruisbestuiving. Het gaat zoveel sneller als verschillende bedrijven hun stukje van de waardeketen weloverwogen kunnen kiezen en tegelijk rond één technologie kunnen samenwerken. Bovendien zitten we hier ook vlakbij het Europese beslissingscentrum Brussel, waardoor we ook bijzonder goed geconnecteerd zijn met de rest van de wereld. Wereldwijd zijn er nog wel enkele andere vergelijkbare *droneports* – niet zelden ook omgebouwde militaire luchthavens – maar die liggen doorgaans heel erg afgelegen.”

Een van de grootste struikelblokken voor de verdere groei van de sector lijkt vandaag nog altijd het wat onduidelijke en snel versnipperde wettelijke kader te zijn. Begin 2021 mag er dan al een uniform Europese reglementering voor het vliegen met drones aankomen, ook dan zal het wellicht nog enkele jaren duren alvorens alle lidstaten die ook daadwerkelijk gaan implementeren. In de meeste landen kan je vandaag niet zomaar beslissen om pakjes te transporteren met een drone, en voorlopig blijft de inzet ervan door het bedrijfsleven dan ook behoorlijk beperkt. “In pakweg een havengebied of op een industrieterrein kan je in België vandaag al perfect met drones werken, op basis van de bestaande wetgeving,” geeft Van den Bergh aan. De nieuwe Europese wetgeving zal vooral mikken op een meer uniforme aanvraagprocedure voor de vergunningen en gelijkaardige voorwaarden voor het gebruik van drones. Dat is een goede zaak, de regels voor het internationale vliegverkeer zijn decennia geleden ook zo ontstaan. Los daarvan zullen er natuurlijk ook altijd nieuwe prototypes en toepassingen getest moeten worden. Het is onze rol om bedrijven uit de sector de kans te geven zich verder te ontwikkelen, nieuwe prototypes en technologieën uit te werken en te ontwikkelen. Daarvoor hebben ze nood aan testzones waar er plaats is voor onderzoek en ontwikkeling, en die business moeten wij faciliteren. DronePort en het ecosysteem daarrond bestaat nog geen twee jaar, maar binnen drie tot vijf jaar moet Limburg uitgroeid zijn tot een van de Europese hotspots op vlak van drone-technologie.”