

L.S.

Met betrekking tot de voorgestelde Regeling Modelvliegen en de door u gegeven toelichting wil ik het volgende opmerken.

De toelichting

Onder de kop “**Doelgroepen die door de regeling worden geraakt**” wordt een onvolledige opsomming gegeven. Met name de groep modelvliegers (niet noodzakelijkerwijs drone vliegers) die buiten modelvliegterreinen vliegen. Dit zijn niet alleen zogenaamde wildvliegers, maar ook vliegers die in groepsverband gebruik willen maken van faciliteiten die op modelvliegvelden niet aanwezig zijn, zoals bijvoorbeeld watervliegen of vrije vlucht.

Onder de kop “**Doel van de consultatie**” wordt gesteld dat deze plaats vindt om gebruikers van drones te informeren. Uit het voorgaande mag blijken dat wel degelijk ook modelvliegers door deze regelgeving ernstig geraakt worden.

Onder de kop “Op welke onderdelen van de regeling wordt een reactie gevraagd”

Worden een aantal voor de modelvliegsport essentiële wijzigingen buiten beschouwing gelaten, waaronder de wijzigingen van de artikelen 2.

De concept Regeling Modelvliegen

Met betrekking tot **artikel 1** is niet duidelijk volgens welke procedure een verklaring van geen bezwaar van de gemeente kan worden verkregen, noch op welke wijze de gebruiker hiervan mededeling moet doen aan de Inspecteur Generaal, noch voor welke periode na inwerkingtreding van de regeling een overgangsregeling van kracht is.

Met betrekking tot **artikel 2a en 2c (beperking van de vliegafstand tot 100m en -hoogte tot 50m)** is volslagen onduidelijk op welke wijze dit ten opzichte van de huidige regeling bijdraagt aan het verhogen van de veiligheid van het luchtverkeer. Met het huidige artikel 2h (oud) waarin een maximale vlieghoogte van 120m is toegestaan, is voldoende gewaarborgd dat geen vermenging met mandragend vliegverkeer plaats vindt. Door de voorgestelde begrenzings worden de modelvliegers die hetzij structureel, hetzij incidenteel buiten modelvliegterreinen hun sport beoefenen op een zinloze manier ernstig beperkt.

Uit de brief van de Staatsecretaris aan de tweede kamer d.d. 22 april 2016, kenmerk IENM/BSK-2016/87606 komt duidelijk naar voren dat met name de veiligheid bij het gebruik van recreatieve drones een van de hoofdmotieven is voor het aanscherpen van de Regeling Modelvliegen. Een tweede motief is harmonisering met de Regeling Minidrones omdat zo schrijft de staatssecretaris:

Nu mag bijvoorbeeld een recreatieve dronegebruiker dichterbij bebouwing, mensenmenigten en wegen vliegen dan de professionele gebruiker. [.....]

Uit veiligheidsoogpunt wil ik snel met regels komen om een einde aan deze ongelijkheid te maken.[.....] Deze aanscherping houdt ondermeer in dat de recreatieve dronegebruikers straks tot maximaal 50 meter hoog mag vliegen, maximaal 100 meter ver mag vliegen en 50 meter afstand van bebouwing, mensenmenigten en wegen moet houden, zoals ook in de Regeling minidrones zal worden vastgesteld.

Met betrekking tot de minimale afstand tot mensenmassa's, aaneengesloten bebouwing autosnelwegen e.d. is deze maatregel op grond van veiligheid zeker te overwegen. Daarmee is het door de staatssecretaris genoemde verschil in gevaarzetting tussen Regeling Modelvliegen en de Regeling Minidrones volledig geëlimineerd. Het is een ernstige misvatting te denken dat het verlagen van de maximale hoogte van 120 meter naar 50 meter en het begrenzen van de afstand op 100 meter bijdraagt aan het verhogen van de veiligheid. Noch de incidenten in april en mei 2016 op Schiphol, noch de incidenten rond traumaheli's en dergelijke zijn hiermee te voorkomen, want ook op grond van de "oude" Regeling Modelvliegen zijn deze incidenten een overtreding van de wet. Om die reden is er geen enkel motief voor aanscherping van de regelgeving met betrekking tot de vlieghoogte en -afstand.

Zo er op dit punt al sprake zou moeten zijn van harmonisatie tussen de Regeling Modelvliegen en de Regeling Minidrones, dan zou de voorkeur uit moeten gaan naar het aanpassen van de Regeling minidrones. Immers, deze regeling betreft alleen multirotor toestellen. Daarbij komt dat de Regeling Modelvliegen niet alleen de oudste regeling is, maar aangezien deze betrekking heeft op motorvliegtuigen, zweefvliegtuigen, helikopters én multirotor toestellen ook de meest omvattende.

Met **artikel 2g (minimale afstand tot mensenmenigtes, aaneengesloten bebouwing, snelwegen e.d.)** wordt er aan voorbijgegaan dat 15-20% van de huidige modelvliegterreinen, overwegend met de vereiste vergunningen niet (kunnen) voldoen aan het hier gestelde en het voor een groot aantal van deze modelvliegvelden onmogelijk is een ander terrein te verwerven. Het is noodzakelijk hiervoor een overgangs- en een dispensatieregeling op te nemen.

Met betrekking tot het vervallen van de **artikelen 2c (een hoogtemeter hoeft niet te worden gebruikt) en 2m de (regels voor de navigatie- en telecommunicatie-installaties waarmee een luchtvaartuig voor het uitvoeren van een VFR-vlucht is uitgerust, gelden niet.)** het volgende:

Bij het laten vervallen van dit artikel wordt er aan voorbijgegaan dat modelvliegtuigen niet standaard zijn uitgerust, dan wel niet uitgerust kunnen worden, met op afstand af te lezen navigatieapparatuur. Handhaven van deze artikelen, of het in de regeling opnemen van artikelen met eenzelfde strekking, is uiterst wenselijk.

FPV Drone racen

Impliciet in de voorliggende regeling is er een verbod op FPV vliegen. Aangezien ongebreideld FPV vliegen met multicopters buiten modelvliegterreinen de oorzaak is van het ontstaan van gevaarlijke situaties en incidenten is een verbod hierop zeer acceptabel.

Naast deze onbeteugelde vorm van FPV vliegen heeft FPV racen, ook wel drone racen genoemd, zich inmiddels mondiaal tot een wedstrijdvorm ontwikkeld die door de FAI/CIAM wordt ondersteund als de wedstrijdklasse F3U. Nederlandse vliegers zijn hierin redelijk succesvol en hebben in deze klasse bij de 2016 World Drone Prix in Dubai (de eerste wedstrijd op wereldniveau) in een veld van meer dan 30 teams de 4^e plaats behaald.

Inmiddels is deze wedstrijdvorm zich verder gaan ontwikkelen en geven de vooruitzichten aan dat komende jaren formele Europese- en Wereld kampioenschappen gehouden gaan worden, waaraan ook Nederlandse teams zouden kunnen deelnemen.

Het FPV racen vindt plaats conform de FAI sportingcode Section 4 FPV Racing Rules. Hierin is onder andere voorgeschreven dat het racegebied niet groter mag zijn dan 180 x 100 meter. Ook aan de drones worden eisen gesteld. Zo mag een racedrone niet zwaarder wegen dan 1 kg en zijn er grenzen gesteld aan de afmetingen. Tijdens de race wordt er op een maximale hoogte van ongeveer 2,5 meter door poorten en over obstakels gevlogen. Vliegen hoger dan 10 meter komt bij droneracen niet voor.

Voor de verdere ontwikkeling van de modelvliegsport is het zeer wenselijk, zo niet noodzakelijk, dat binnen de kaders van de Regeling Modelvliegen droneracen mogelijk wordt. Dit zou kunnen door in een separaat artikel, FPV vliegen onder gecontroleerde condities en binnen strikte voorwaarden mogelijk te maken.

Met vriendelijke groet,
Rob Buijs
Zwanenkamp 1109
3607NM Maarssen