

M.H.,

Ik wil graag mijn zienswijze met betrekking tot de voorgenomen wijzigingen voor de bepalingen ten aanzien van het vliegen met drones en modelvliegtuigen bekend maken.

Mijn eerste indruk is dat de regels onnodig streng zijn, en alleen die gebruikers treffen die zich aan de regels houden. Omdat drones vrij verkrijgbaar zijn, en de kopers geen enkele verplichten lijken te hebben om kennis te nemen van de regelgeving is er wildgroei ontstaan, met daardoor een toegenomen kans op ongevallen. Dit los je niet op door, op zich goede en redelijke regels, strenger te maken. De nu bekendgemaakte voorgenomen regelgeving is veel strenger dan wat bekend is van de mogelijk toekomstige Europese regelgeving voor het gebruik van drones. Onredelijk strenge regels maken de drempel om de regelgeving te negeren alleen maar lager. Hierdoor zouden ook de nu nog gerespecteerde regels mogelijk slechter nageleefd kunnen gaan worden. De onwetenden en de kwaadwillenden, die nu, al dan niet opzettelijk, de problemen met drones veroorzaken worden niet aangezet tot ander gedrag door de voorgestelde regels. Zeker niet als zij er toch geen weet van hebben. Er zou dus meer voorlichting over de bestaand regels moeten komen, bijvoorbeeld door een verplichte bijsluiters bij de aanschaf van een drone. En meer over de regels bij verkopers. Want dat is vaak het eerste aanspreekpunt als men een drone aanschaft.

Daarnaast valt mij op dat er voor beroepsmatige, geregistreerde, gebruikers (ROC(-L)) vaak de zelfde regels gelden als voor recreanten. Dit terwijl de ook de ROC(-L) gebruikers van Drones vooraf aan moeten tonen kennis van zaken en vliegvaardigheid te hebben. Dat ROC-L restricties met zich mee brengt ten opzichte van "zwaar" zakelijk gebruik is logische, maar om de ROC(L) geen enkel voordeel ten opzichte van recreanten te bieden lijkt mij niet logisch. Aan de ROC(L) worden eisen gesteld, het lijkt mij dat hier extra bevoegdheden tegenover zouden kunnen staan.

Een drone kan een handig "gereedschap" zijn, bijvoorbeeld voor inspecties, voor makelaars, dakdekkers, beheerders en andere beroepsgroepen die gebouwen visueel inspecteren. Dit kan maar zeer beperkt met de voorgestelde minimum afstand van 50 meter. Een moderne, GPS gestabiliseerde drone, laat nauwkeurige besturing toe. Daarnaast is de drone(piloot) verplicht WA verzekerd, en stel ik mij voor dat de eigenaar of beheerder/bewoner van een object baat alleen maar toestemming moet geven voordat er op een kleinere afstand van een object gevlogen kan worden.

Een drone kan ook een goed inspectiemiddel voor grotere landoppervlakten zijn, bijvoorbeeld voor agrariërs. Dan is de beperking tot 100 meter horizontaal mogelijk aan de krappe kant.

In reactie op het voorstel tot wijziging van Artikel II, onderdeel B (gewijzigd artikel 2, eerste lid, onderdeel h) en artikel III, onderdeel C 2 Uitvoeringsverordening (EU) nr. 923/2012 van de Commissie van 26 september 2012 tot vaststelling van gemeenschappelijke luchtverkeersregels en operationele bepalingen betreffende luchtvaartnavigatiediensten en -procedures en tot wijziging van uitvoeringsverordening (EU) nr. 1035/2011 en verordeningen (EG) nr. 1265/2007, (EG) nr. 1794/2006, (EG) nr. 730/2006, (EG) nr. 1033/2006 en (EU) nr. 255/2010 (PbEU 2012, L281). Het oude onderdeel h, aanhef en onder sub 1 stelde vluchten binnen 3 km van een ongecontroleerde luchthaven afhankelijk van de instemming van de exploitant van de luchthaven. Met onderdeel B, sub 6 wordt geregeld dat het niet is toegestaan te vliegen met een modelvliegtuig binnen een afstand van 3 km van ongecontroleerde luchthavens. De reden hiervoor is dat het gebruik van drones rond deze luchthavens niet veilig is vanwege de interferentie met stijgende en landende

luchtvaartuigen. Indien de ongecontroleerde luchthaven een luchthaven betreft die nu juist is bestemd voor de uitvoering van vluchten met modelluchtvaartuigen, geldt dit verbod uiteraard niet, voor zover de modelluchtvaartuigen opstijgen van en landen op deze luchthaven.

Wil ik graag het volgende opmerken:

(ik heb ongecontroleerde luchthaven hier afgekort tot OL, en waar ik drone schrijf bedoel ik ook andere bestuurbare model vliegtuigen/hefschroefvliegtuigen). Met zeilvliegen bedoel ik zowel het vliegen met de klassieke deltavlieger (vast zeilvliegtuig) als vliegen met een zeilzweefscherm (parapente).

Bij O.L's mocht volgens de oude regeling MET TOESTEMMING van de exploitant met drones gevlogen worden. Dit wordt nu gewijzigd in een totaalverbod om te vliegen binnen 3 km van het centrum van de OL's.

Dit lijkt mij onredelijk, omdat:

Een deel van de OL's (bijvoorbeeld liervelden voor hanggliders en parapentes) maar een heel klein deel van de tijd daadwerkelijk gebruikt wordt, als er geen luchtverkeer is zal er ook geen interferentie tussen drones en ander luchtverkeer zijn.

De exploitant voorwaarden aan de te verlenen toestemming kan verbinden, zoals een verbod om met drones te vliegen als de OL als zodanig in gebruik is.

De kring van 3 km om OL's is wel erg ruim, nu drones nog maar 50 meter hoog mogen vliegen. Een glijhoek van 1:10 is extreem gunstig voor bv. Een zeilvliegscherm Op meer dan 500 meter van de landingplaats is een ontmoeting in de lucht dus al vrijwel uitgesloten.

OL's zijn voor zeilvliegers en zweefvliegtuigen vaak maar bij een beperkt aantal windrichtingen bruikbaar. Dit draagt er toe bij dat ze maar een klein deel van de tijd gebruikt kunnen worden.

Gezien de lage bezettingsgraad van de bedoelde ongecontroleerde luchthavens is op andere plaatsen de kans op een aanvaring tussen een modelvliegtuig of een drone en een (landende) luchtballon niet veel kleiner dan de kans op een confrontatie tussen een zeilvlieger en een drone. Ik hoop niet dat de kans op interferentie tussen een drone en een (landende) luchtballon aanleiding is om het vliegen met drones/bestuurde modelvliegtuigen geheel te verbieden.

De regel dat drones ALTIJD voorrang aan andere luchtvaartuigen moeten geven, in combinatie met een maximale vlieghoogte van 50 meter, en de regel dat de bestuurder de drone ALTIJD in zicht moet houden, eventueel aangevuld met selectieve verboden / onthouden van toestemming van de beheerder van de OL tot gebruik van het luchtruim rondom de OL, eventueel in combinatie met een verplichte tweede uitkijk, zoals in andere laagvlieg gebieden, lijkt mij voldoende garantie om ongewenste ontmoetingen, en de ongevallen die deze tot gevolg kunnen hebben, te voorkomen.

Het geheel niet meer mogen gebruiken van het luchtruim rondom de ongecontroleerde luchthavens tbv. zeilvliegers geeft mijns inziens een onredelijk grote beperking aan de gebruikers van vooral drones omdat:

Deze velden vaak zo gelegen zijn dat er geen directe bebouwing is, en er dus zonder hinder aan derden gevlogen zou kunnen worden, terwijl deze plaatsen wel goed bereikbaar zijn.

Daarnaast wordt er, ten opzichte van het daadwerkelijk gebruik, een erg grote cirkel om deze luchthavens vrij gehouden. Het is onwaarschijnlijk dat de bedoelde gebruikers daar ooit zullen komen. Het lijkt mij onredelijk dat andere "luchtvaart recreanten" (in dit geval de bestuurders van drones) daar ook niet onder voorwaarden zouden mogen vliegen. Voor commerciële gebruikers van drones is dit nog onredelijker. Zij worden hierdoor in hun beroep belemmerd.

Ook als er een voor zeilvliegers niet passeerbare zone (aaneengesloten bebouwing, grote wateroppervlakte) is, blijft het verbod om met drones te vliegen daarachter van kracht.

Volgens de wettelijke omschrijving heeft een zeilvlieglocatie een diameter van 2.000 meter. (1 km straal) Indien het totale vliegverbod met drones rond OL's t.t.v. Zeilvliegen toch gehandhaafd dient te blijven lijkt het mij niet onredelijk om de straal van de cirkel van 3 naar 1,5 km terug te brengen. Dit geeft al een vermindering tot een kwart van ruimte waar niet gevlogen mag worden.

Daarnaast lijkt het mij onredelijk dat commercieel vliegen rond een (op dat oment niet gebruikte) O.L. verboden zou moeten zijn, omdat hiermee recreanten de beroepsuitoefening van diegenen die een Drone als gereedschap kunnen gebruiken in de weg staan. Uit oogpunt van veiligheid is dit zoals eerder betoogd niet altijd nodig, en zou tenminste beperkt moeten zijn tot die uren dat een O.L. daadwerkelijk in gebruik is. Omdat voor sommige O.L.'s al een tijdbeperking in de gebruiksvoorwaarden staat (vaak buiten "werktijden") lijkt mij dit goed te realiseren.

Het verbieden vna het vliegen met drones rond O.L.'s zou er zelfs toe kunnen leiden dat agrariers die nu hun land beschikbaar stellen als O.L., maar die zelf met een drone willen vliegen, bijvoorbeeld om gewassen te controleren om die reden de toestemming voor gebruik als O.L. mogelijk om deze reden ooit in zullen trekken. Dit hindert zeilvliegers meer in het uitoefenen van hun hobby dan het mede gebruik van het luchtruim, in overleg, met drone vliegers.

Met excuses voor eventuele langdradigheid, ik ben niet zo goed in formele formuleringen.

Ik vertrouw er op dat ik met mijn zienswijze een positieve bijdrage aan besluitvorming ten behoeve van een breed gedragen, en daardoor goed naleefbare, regelgeving kan leveren.

Hoogachtend

Wim van der Zwan

W. van der Zwan BV  
Zuideinde 49  
2421 AB NIEUWKOOP  
T 0172 574200  
[wim@vanderzwan.nl](mailto:wim@vanderzwan.nl)

(zelf sinds kort drone piloot en voormalig zeilvlieger)