



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp

Dellaertlaan 61
1171 KZ Badhoevedorp
T 020 449 8585
www.vnv.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum: 22 mei 2017
Ons kenmerk:
Uw kenmerk:
Betreft: **Internetconsultatie aanpassing Regeling Modelvliegen en Regeling op afstand bestuurd
luchtvaartuigen**
Blad: 1 van 2

L.S.

Hieronder vindt u de reactie van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) in het kader van de internetconsultatie voor wijzigingen in de Regeling Modelvliegen en andere verwante regelgeving.

De aanscherping van de regels voor recreatief drone gebruik wordt door de VNV goed ontvangen. De disbalans tussen de beroepsmatige (mini-drone regeling) en recreatief drone-operaties voor wat betreft operationele limieten in hoogte en afstand (buiten de aangewezen en bekende terreinen) wordt hiermede terecht opgeheven en daarmee het risico op incidenten met de bemande luchtvaart wellicht kleiner, aangezien het gros van de incidenten door de (onbewuste) recreatieve vlieger veroorzaakt worden. Daarbij stipt de VNV wel aan dat slechts aanscherping van de operationele regels niet voldoende is. Strikte handhaving, duidelijke en constante bekenmaking (bewustwordingscampagne) van regels en het opnemen van verplichte kennis-eisen dienen eveneens onderdelen te zijn teneinde het risico op incidenten te verkleinen.

De aanscherping zal weinig nut hebben als duidelijke bekendmaking (bewustwordingscampagne) en handhaving achterblijven. Het is maar de vraag of de burgers kennis zullen nemen van de nieuwe regels. Datzelfde geldt voor de handhavers, nog afgezien van het feit dat het zeer moeilijk is in te schatten is of de drone binnen de nieuwe beperkingen blijft. Tevens bevat de Regeling Modelvliegen termen die een gemiddelde burger niet kan uitleggen, zoals luchtruim klasse G, ongecontroleerde luchthavens, laag-vlieggebied, etc.. De VNV pleit dan ook voor het opstellen van competentie-eisen, zoals dat ook het geval is bij de mini-droneregeling. EASA is inderdaad bezig met het opstellen van regels voor drones, echter onduidelijk blijft wanneer deze EASA-regeling van kracht wordt en of er wel competentie-eisen zullen komen voor deze risicogroep. Het uitblijven van wettelijk verplichte technische beperkingen, in hoogte en laterale vlak (geo-fencing), het ontbreken van gebruikersvriendelijke elektronische ondersteuningsapplicaties (navigatie/drone app) en registratie/identificatie maken die kennis-eisen nog meer noodzakelijk. Er gelden strenge operationele limieten én kennis-eisen voor de mini-drones (commercieel) tot 4 kg, terwijl voor de recreatieve drones met een limiet van 25 kg wettelijke competenties ontbreken. Het handhaven op een verplicht vliegbrevet/diploma/vaardigheidsbewijs (of wellicht lidmaatschap van de KNVvL) is bovendien ook makkelijker en efficiënter. Het draagt tevens bij aan de bewustwording van mensen dat het vliegen met drones gevaren met zich meebrengt, waarbij een bepaalde verantwoordelijkheid hoort. Met andere woorden, de VNV blijft voorstander van het opnemen van verplichte competentie-eisen, vergelijkbaar met de mini-droneregeling.

Het verzekeringsaspect is niet meegenomen en dus niet verplicht in de Regeling Modelvliegen, terwijl in de mini-droneregeling dit wel expliciet is vermeld. Niet duidelijk voor de VNV is of een standaard (niet verplichte) WA-verzekering voldoende is om alle schade (inclusief verstoringen met de bemande luchtvaart) te dekken.

In die nieuwe Regeling Modelvliegen wordt nu duidelijk een afstand vermeld waar buiten de drone moet blijven van bv. gebouwen, mensenmenigte en ongecontroleerde luchthavens artikel 2 onderdeel g). De VNV juicht deze expliciete regel toe. Echter, HEMS-operaties (Helikopter Emergency Medical Service) worden meestal uitgevoerd op niet vaste landingsplaatsen. Van belang is dat drones niet in de buurt komen bij plaatsen waar een traumahelikopter aanwezig is voor hulpverlening. De VNV pleit dan ook voor de vermelding van een veilige afstand tot zulke gebieden om de traumahelikopter vrij baan te geven en niet gestoord te worden door drones die aanwezig zijn voor bijvoorbeeld nieuwsgraving. Deze toevoeging zou ook van toepassing zijn in de Regeling op afstand bestuurbare luchtvaartuigen.

Ten aanzien van de wijzigingen in de Regeling op afstand bestuurbare luchtvaartuigen het volgende:

Artikel 10, vierde en vijfde lid zijn vervallen, inhoudende dat de NOTAM-plicht en berichtgeving aan de burgemeester zijn vervallen voor alle beroepsmatige vluchten. De NOTOM-plicht voor de huidige drone-operaties waren inderdaad systeem vervuilend en van weinig nut. Hoewel de meeste drones nu niet zwaarder zijn dan 25 kg is de Regeling voor op afstand bestuurde vliegtuigen bedoeld voor drones tot 150 kg. Er is een scheiding in gewicht te vinden in deze Regeling, namelijk lichter dan 4 kg, lichter dan 25 kg en de rest tot 150 kg (zie klasse-bevoegdheden). Was het de bedoeling om de NOTAM-plicht te laten vervallen voor alle drones, dus ook tot 150 kg? De VNV gaat mee om deze verplichting te laten vervallen voor alle drones onder de 25 kg, maar twijfelt of dit ook voor drones tot 150 kilo moet gaan gelden, aangezien er nog weinig ervaring is met drones boven de 25kg.

In de Regeling modelvliegen is voor de zogenaamde laagvlieg-gebieden opgenomen een maximale vlieghoogte van 40 meter, mits te allen tijde aan de voorwaarde voldaan wordt van de aanwezigheid van een waarnemer/observeerder, die meekijkt om de vlieger te kunnen waarschuwen voor andere (bemande) luchtvaartuigen (art. 2 lid 3 c (nieuw)). Echter, bij de mini-drone regeling (art. 10 lid 1 b) ontbreekt deze voorwaarde. De aanwezigheid van competentie-eisen bij de mini-drone regeling kan de waarnemingsvereiste volgens de VNV niet vervangen. Vanwege het ontbreken van het maken van een verplichte risico assessment in de mini-droneregeling zou aanwezigheid van een (getrainde) waarnemer/observeerder ook verplicht moeten zijn. Verder brengt dit overeenstemming in beide regelingen; dit was ook het uitgangspunt.

Art. 15a lid 3 (nieuw) van de Regeling op afstand bestuurde vliegtuigen spreekt over "luchthaven geheel of gedeeltelijk is bestemd voor het opstijgen en landen van op afstand bestuurde luchtvaartuigen en.....". Omdat luchthavens bestemd voor van op afstand bestuurde luchtvaartuigen (modelvliegen en beroepsmatig) volgens de VNV (nog) niet bestaan moet dit waarschijnlijk zijn "luchthavens voor.....landen van modelluchtvaartuigen" (zie Regeling burgerluchthavens). Gerefereerd wordt daarbij naar de (nieuwe) toevoeging aan de Regeling burgerluchthavens die is gemaakt voor luchthavens voor de laatstgenoemde vliegtuigen (art. 18 lid 1 g nieuw) en niet voor op afstand bestuurde luchtvaartuigen.

Tot slot, nu in het kader van het in overeenstemming brengen van de mini-drone regeling met de regeling voor het recreatieve drone gebruik, waarbij er wijzigingen komen in de Regeling op afstand bestuurbare luchtvaartuigen, kan wellicht art. 13 lid 2 aangepast worden. Deze regel kan namelijk verkeerd geïnterpreteerd worden. Door gebruik van verschillende waarnemers kan een VFR-vlucht uitgevoerd worden over een oneindige afstand in plaats van maximaal 500 meter vanaf de bestuurder.

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers
Afd. Vliegtechnische Zaken

mr. J.J. Aenmey
lid bestuursafdeling vliegtechnische zaken

Ons kenmerk:

Blad: 3 van 3