

Aan: KNVvL, afdeling Modelvliegsport, Voorzitter KNVvL Commissie Instructie en Veiligheid (CIV), Richard Branderhorst, CIV@modelvliegsport.nl
Kopie aan: Internetconsultatie-pagina Aanpassing Regeling Modelvliegen (https://www.internetconsultatie.nl/aanpassing_regeling_modelvliegen); Leden van MVC Otto Lilienthal
Van: Modelvliegclub Otto Lilienthal, voorzitter Arjan van der Meer, voorzitter@mvc-otto.nl
Datum: 28 mei 2017

Betreft: reactie op nieuwe Regeling Modelvliegen

Geachte voorzitter van de KNVvL Commissie Instructie en Veiligheid,

In vervolg op je verzoek om een reactie op de nieuwe Regeling Modelvliegen, stuur ik u hierbij de gebundelde zorgen en een daaruit resulterend voorstel van de leden van MVC Otto Lilienthal. Daarom wil ik u vragen om deze reactie het gewicht van 39 modelvliegers te geven.

Inleiding

Modelvliegclub Otto Lilienthal (MVC Otto) is een club opgericht in 1977, met op dit moment 39 leden. MVC Otto legt zich toe op het bouwen en vliegen met model(elektro)zweefvliegtuigen met vaste vleugels. Onze leden vliegen met hun toestellen zowel puur recreatief als in competitie, waarbij enkele leden deelnemen aan het Nederlands Kampioenschap F5J. Enkele leden ontwikkelen, bouwen, vliegen en racen met multicopters.

Vanuit dat brede perspectief heeft MVC Otto de nieuwe Regeling Modelvliegen bekeken en biedt u hierbij haar zorgen, kanttekeningen en een voorstel tot aanpassing van de Regeling aan.

Wij erkennen daarbij de uitdagingen waarvoor de wetgever zich gesteld ziet door de opkomst van multicopters, 'drones', de laagdrempelige beschikbaarheid daarvan en gevaarlijke situaties die daardoor ontstaan, en de noodzaak dat tenminste beheersbaar te maken.

Onze reactie is bedoeld om de wetgever te helpen een antwoord, dat ook recht doet aan het veiligheidsbewustzijn en de bijbehorende staat van dienst van onze leden, op die uitdaging te vinden.

Zorgen en kanttekeningen

Positief is dat de nieuwe Regeling Modelvliegen het vliegen met model(zweef)vliegtuigen in Nederland nog steeds mogelijk maakt, zij het alleen op "erkende modelluchtvaartterreinen".

En daar zit onze *eerste zorg*, want aan welke criteria moet een terrein dan voldoen, wie zijn de erkennende instanties en hebben die voldoende belang om zich in te spannen om een terrein te erkennen? Veel vliegterreinen van modelvliegclubs zijn gedoogd. Ook al vliegt men er al tientallen jaren zonder een enkel incident, veel gemeentes geven om talloze andere redenen geen officiële toestemming of erkenning en zien geen noodzaak om het in het bestemmingsplan op te nemen.

In het verlengde daarvan plaatsen wij volgende kanttekeningen:

- a. Regelmatig worden er (inter)nationale wedstrijden onder de vlag van de KNVvL georganiseerd, als onderdeel van Nederlandse, Europese en Wereldkampioenschappen in uiteenlopende klassen. Deze vinden vaak plaats op niet-reguliere modelvliegvelden. Voor die wedstrijden is vaak een ruimer veld nodig, voor het accommoderen van het groter aantal deelnemers en publiek dan gebruikelijk op een modelvliegclub.
- b. Een niet-regulier modelvliegveld kan ook nodig zijn omdat de wedstrijd-discipline gebonden is aan geografische kenmerken, bv. bij hellingzweven. In Nederland zijn die kenmerken langs de kust te vinden. De regeling zou hiermee rekening moeten houden, bv. in de vorm van een (tijdelijke) erkenning of ontheffing voor dergelijke wedstrijden, eventueel onder voorwaarden zoals 'mits georganiseerd door een bij de KNVvL-erkende modelvliegclub' of 'mits georganiseerd

onder auspiciën van de KNVvL'. De richting waarin dezelfde Europese regelgeving zich beweegt leidt ertoe dat de mogelijkheden om te hellingvliegen ook in andere Europese landen sterk beperkt dan wel geheel onmogelijk wordt. Behalve dat op die richting dezelfde zorgen en kanttekeningen gelden als op de nieuwe Regeling, pleit het er ook voor dat de Nederlandse nieuwe Regeling hellingvliegen mogelijk houdt.

- c. De discipline 'watervliegen' maakt gebruik van water zoals plassen, meertjes en vijvers, en dit zijn geen modelvliegterrein zoals die door de andere disciplines worden gebruikt. Gevolg van de nieuwe Regeling is dat leden met een watervliegtuig dus nergens meer kunnen vliegen. Dat staat niet in verhouding tot het oordeelkundig en veiligheidsbewust gedrag van de vliegers in deze discipline; hoeveel incidenten zijn er met watervliegtuigen geweest in de periode waarin de 'drone'-incidenten zijn genoteerd die aanleiding zijn voor het nieuwe Reglement?

Onze *tweede zorg* betreft de vlieghoogte-restricties buiten de 'erkende modelvliegterreinen'. Uit de aard van onze model(elektro)zweefvliegtuigen volgt dat het vinden en gebruiken van thermiek om hoogte te winnen en daarmee langere vluchten te realiseren de intrigerende, sportieve en ontspannende uitdaging is. Thermiek is warme lucht die over het land én omhoog beweegt, waardoor onze toestellen hoogten van 300m en zichtafstanden van 800m vanaf de vlieger bereiken. De kleine hand geworpen zwevertjes van de discipline F3K maken gebruik van de erg zwakke onderste thermiek-laag en vliegen vaak al bij de worp verder dan 50m. De hoogte- en afstandsrestricties die in de nieuwe Regeling zijn beschreven leiden ertoe dat het vliegen voor het hele spectrum van model(elektro)zweefvliegtuigen feitelijk onmogelijk wordt. Dat gevolg doet geen recht aan het veiligheidsbewustzijn en de bijbehorende staat van dienst van onze leden.

Onze *derde zorg* betreft het handhaven van de nieuwe Regeling. Hoe is de handhaving voorzien? Is dat haalbaar – denk aan deskundigheid, beoordeelbaarheid, weerlegbaarheid en bemensing - met de bestaande en toekomstige handhavings-doelstellingen?

In de bestaande praktijk van modelvliegclubs die bij de KNVvL zijn aangesloten, spreken gebrevetteerde vliegers elkaar aan op onbedoeld gecreëerde gevaarlijk situaties. Van deze 'handhavers' zijn er veel meer – en al opgeleid, betrokken en direct belanghebbend bij veilig vlieggedrag - dan van de beperkte beschikbaarheid van de handhavende politie. Deze 'zelfhandhaving' is succesvol – hoeveel incidenten zijn er met vaste-vleugel-model(elektro)zweefvliegtuigen geweest in de periode waarin de 'drone'-incidenten zijn genoteerd die aanleiding zijn voor het nieuwe Reglement?

Onze *vierde zorg* betreft de vooronderstelling in de nieuwe Regeling, dat met strengere regels incidenten worden voorkomen en daardoor de veiligheidsrisico's van multicopters worden verminderd. Die vooronderstelling is onlogisch omdat de incidenten en veiligheidsrisico's (nagenoeg uitsluitend) worden veroorzaakt door enthousiaste gebruikers, die zich niet bewust zijn van veiligheidsrisico's of wet- en regelgeving dan wel menen dat die niet op hen van toepassing is. Door het aanscherpen van het bestaande reglement ontstaat dat bewustzijn niet, noch zal dat in significante mate leiden tot het inzicht dat de wet- en regelgeving ook op hen van toepassing is. Dezelfde redenering geldt voor terreurdaden met de 'drones'; aangescherpte regelgeving zal die niet voorkomen.

Onze *vijfde en laatste zorg* is deze: aannemende dat de beschreven restricties de juiste zijn om de ervaren veiligheidsrisico's van multicopters te beperken, dan hebben ze een disproportioneel effect op onze leden en op die van andere model(zweef)vliegclubs. Een grote groep oordeelkundige straffen voor onoordeelkundig gebruik door een geheel nieuwe categorie gebruikers, kan en mag het effect van de nieuwe Regeling niet zijn.

Tenslotte

Vaste vleugel model(elektro)zweefvliegtuigen hebben meer ruimte nodig om te starten en landen en vergen begeleiding en opleiding van ervaren vliegers om überhaupt 'heelhuids te kunnen starten en landen. Daardoor zijn het besef van risico's en elkaar daarop aanspreken goed ingebed bij de vliegers in deze disciplines.

Drones daarentegen zijn zo vergaand geautomatiseerd, dat zij eenvoudig starten en landen vanaf een achtertuin of parkeerplaats; er is geen noodzaak tot onder begeleiding leren vliegen. Gecombineerd met de laagdrempelige aanschaf van drones (lage prijs, enorm aanbod, veel verkoop punten) zijn het besef van risico's en elkaar daarop aanspreken helemaal niet vanzelfsprekend bij de drone-vliegers.

Gevolg hiervan is dat er sprake is van sterk uiteenlopende risicoprofielen bij model(elektro)-zweefvliegtuigen met vaste vleugels en bij drones.

Voorstel

Op basis van deze zorgen stellen wij het volgende aan de wetgever voor, met betrekking tot model(elektro)zweefvliegtuigen met vaste vleugels:

- Onderken dat er verschillende risicoprofielen zijn bij de verschillende soorten op-afstand-bestuurde-(model)vliegtuigen;
- Voeg in een nieuwe Regeling alleen passende maatregelen op de (nieuwe) grootste risicoprofielen toe;
- Stel alleen aanvullende eisen als die ook in de praktijk te handhaven zijn; houd deze regels simpel en algemeen – dan kunnen misdragers aangepakt worden, en blijven de vliegers die het goed (willen) doen behouden;
- Zet in op bewustwording van veiligheidsrisico's en van wet- en regelgeving bij tenminste de gebruikersgroepen met de hoogste risicoprofielen. Denk hierbij aan een publiekscampagne, (verplichte) informatie bij aankoop, een 'drone-certificaat' vergelijkbaar met de KNVvL-brevetten die onze vaste-vleugel-vliegers moeten halen om zelfstandig te mogen vliegen en dat voorwaarde is voor Wettelijke Aansprakelijkheids (WA)-dekking.
- Sta het vliegen met de bestaande hoogterestricties toe op terreinen buiten de 'gewone' modelvliegvelden, door er voorwaarden aan te stellen, aanvullend aan de bestaande wet- en regelgeving, bijvoorbeeld:
 - o Minimaal twee gebrevetteerde vliegers, waarbij er één doorlopend uitkijk houdt, of een evenement georganiseerd door een bij de KNVvL-erkende modelvliegclub of onder auspiciën van de KNVvL;
 - o Toestemming van de eigenaar bij vliegen vanaf particulier terrein;
- Laat het spoor van 'erkende modelvliegterreinen' los;
- Sta hellingvliegen toe op geschikte plaatsen langs de Nederlandse kust, en betrek de deskundigheid van de KNVvL bij het bepalen van die plaatsen;
- Onderken de kennis, kunde en het belang van de KNVvL(-leden), en betrek die bij de formulering en de verspreiding van de nieuwe Regeling;

Met vriendelijke groet,

Namens de leden van MVC Otto Lilienthal
Arjan van der Meer
Voorzitter