

Het voorstel tot regelgeving voor het gebruik van drones is een zeer negatief signaal richting de professionals en hobbyisten.

Het doel waarvoor de regelgeving is opgezet heeft geen enkel effect, behalve het belasten van personen met regelgeving, een negatief effect op de innovatie, werkgelegenheid en plezier binnen de modelvliegwereld.

De regelgeving is opgezet naar toenemende aantallen meldingen van “drones” (multicopters) in en nabij vliegvelden. Hiervan is slechts incidenteel bewezen is dat het ook daadwerkelijk een (burger)drone was. In die gevallen dat het wel bekend is, heeft de piloot zich niet verdiept in wet- en regelgeving en zal dus een verscherping van de regelgeving op hen geen effect hebben.

Daarentegen kan rustig gesteld worden dat geen enkel incident geregistreerd is met een modelvliegtuig de afgelopen decennia. Ik ken sowieso geen incidenten omtrent geluid, privacy of milieu.

Daarom is mijn voorstel:

Beperking multicopters conform voorstel huidige regeling modelvliegen, met verruiming van de afstanden tot 125m verticaal en horizontaal “line of sight” indien (met behoud van overige beperkingen zoals vliegen nabij CTR-gebieden, gebouwen enz) :

- het een modelvliegtuig betreft (een modelvliegtuig is in staat een natuurlijke glijvlucht te maken zonder mechanische aandrijving zoals elektro- of brandstofmotoren. Een “drone” (als bedoeld: multicopter) kan dat niet.
- Hobby/ niet-commercieel: De piloot/bestuurder een online test heeft afgelegd van de kennis op het gebied van de regelgeving en basis vliegkennis (zoals een theoretisch examen) en dit op locatie kan aantonen. Dit kan een eenvoudige tool zijn, waarbij de piloot/bestuurder een uitgeprint exemplaar bij zich draagt. Dat is tevens goed handhaafbaar.
- Commercieel: de piloot is in bezit van een ROC-light brevet.

Motivatie:

Ik behoor ook tot de "wildvliegers". Dat wil zeggen: ik heb overeenstemming met de grondeigenaar en met de gemeente om op bepaalde plekken te mogen vliegen maar behoor niet tot een formeel opgerichte vereniging.

Deze optie zou met de huidige regelgeving volledig teniet gedaan worden en is de modelvliegerij automatisch verplicht om bij een formele vliegvereniging te vliegen (veelal ver weg), wat de aanwas van nieuwe modelvliegers inperkt.

Tevens is het leuk om met het modelvliegtuig te gaan “hellingzweven”: bijvoorbeeld langs een dijk of duin. Dat zou met de voorgestelde regelgeving ook niet meer kunnen aangezien het geen aangewezen vliegveld is. De gevaren zijn er niet of nauwelijks: het is even “gevaarlijk” als een vlieger op het strand.

Daarnaast is het vreemd dat de professionals met een ROC-light nog beperkter zijn in de mogelijkheden dan de hobbyisten en sterk in hun mogelijkheden worden beperkt.

Afstanden:

De genoemde afstand (50 meter hoog, 100 meter horizontaal) is veel te weinig om op redelijke wijze te kunnen vliegen met een modelvliegtuig. Praktisch gezien:

Veelal heb je als (model)vlieger veel spullen meegenomen. Daarom wordt vaak met de auto naar een vliegplek gereden en vanaf die lokatie gevlogen.

Er blijft op die manier echter maar een zéér beperkt vlieg-gebied over: effectief horizontaal vliegooppervlakte van ca. 75x50m. Immers: het is immers ook verplicht minimaal 50 meter van de weg af te blijven.

Deze afstanden zijn voor een modelvliegtuig niet realistisch. Die ruimte is gewoon te klein om op legale wijze "leuk" te kunnen vliegen.

De hoogte begint ook sterke parten te spelen indien gebruik wordt van een model-zweefvliegtuig dat gebruik maakt van thermiek. Dat is op de geringe hoogte van 50meter onvoldoende aanwezig en dus onmogelijk.

Op een lokatie met de voorgestelde afmetingen (50m verticaal/100m horizontaal) kan wel prima een drone-race gegeven worden. Dit is een sport die sterk in opkomst is. Daarvoor is FPV echter vereist.

Het zou toch jammer zijn als dat in Nederland niet meer zou kunnen door regelgeving! Dan missen we daarmee de "internationale boot".

Techniek (GPS):

In toenemende mate wordt er vertrouwd op de techniek van de apparatuur. GPS is daarvan een voorbeeld.

Het lijkt mij echter niet juist om hierop regelgeving te baseren. Immers: race-drones maken geen gebruik van GPS en willen dat ook niet (beperking van de vliegsnelheid en gewicht). Maar het is ook zo dat er bij GPS-gestuurde apparatuur sprake kan zijn van een "fly away" indien er wat plaatsvindt met het GPS signaal. Voorbeeld hiervan is de correctie die uitgevoerd is door het Amerikaanse leger op het GPS-sigitaal op "9-11", om verdere incidenten te voorkomen.

Tevens is het dan vrij "bijzonder" te noemen dat de Nederlandse wetgeving uitgevoerd moet worden door buitenlandse bedrijven (zoals bijv geofencing van Schiphol door DJI).

Het lijkt menig modelvlieger weldegelijk zinvol om de "cowboys" te reguleren naar waarde. Hieronder versta ik personen met een drone (in de vorm van een multicopter) die zonder enige kennis de drone kilometers ver laten vliegen en uitsluitend vertrouwen op de techniek. Deze maken de vluchten enkel voor de mooie beelden: boven steden, (snel)wegen, vliegvelden, etc. Hier is eigenlijk iedereen het over eens dat deze geweerd moeten worden.

Enkele positieve ervaringen die teniet worden gedaan door de regelgeving:

Afgelopen hemelvaart nog een plaatselijke vliegshow gegeven als hobbyist op uitnodiging. Veel geïnteresseerde dagjes mensen gezien en er is geen kwaad woord gevallen. Wel applaus tijdens de vluchten.

Er kwam nog een ooievaar cirkelen in de dezelfde thermiekbel kwam vliegen als waar ik op dat moment met mijn zweefvliegtuig vloog. Die bleken elkaar geheel niet te verstoren.

Bij de vliegshow was ook een roofvogelshow aanwezig. Ook deze roofvogels hadden geen aandacht voor de modelvliegtuigen en aanwezige drones.

De schaapjes in het weiland waren alleen nieuwsgierig wanneer ze eindelijk eten kregen.