

Samenvatting commentaar op de nieuwe regeling.

Vooropgesteld deel ik mede dat ik blij ben dat er eindelijk iets gaat veranderen aan de huidige situatie van willekeur en onduidelijkheid in het verlenen van ontheffingen op grond van informatie van niet erkende opleidingsinstanties. Maar ondanks dit vindt ik het nu uitbrengen en willen implementeren van nieuwe regels getuigen van weinig respect voor uw collega ambtenaren van het Ministerie van Veiligheid & Justitie. Deze zijn op dit moment druk bezig om een allesomvattend onderzoek te verrichten om “inzicht te verkrijgen in de implicaties van het gebruik van onbemande luchtvaartuigen voor wetgeving en beleid.” (WODC-onderzoek naar onbemande vliegtuigen, kenmerk 496415) Naar mijn mening dient u sowieso te wachten tot dit onderzoek gereed is, al was het alleen al om te voorkomen dat over een jaar alles weer veranderd en bedrijven onnodig hebben geïnvesteerd in het voldoen van absurd zware wet en regelgeving.

Het argument dat dit onder druk van ICAO of de EASA geschied zijn niet valide aangezien de wetgever al sinds 2012 de kans heeft iets deugdelijks te implementeren en het tot nu toe heeft nagelaten. Nu komt er een allesomvattend onderzoek en wordt er ineens met grote haast nieuwe regelgeving doorgedrukt. Ook het argument dat het huidige beleid van het verstrekken van ontheffingen moet stoppen is ook geen reden om nu grote haast te maken waarbij de zorgvuldigheid uit het oog wordt verloren.

Dit voorstel heeft zelfs de schijn in zich als ware het dat door het wijzigen van vele kleine artikelen in meerdere besluiten men het overzicht bewust bemoeilijkt om op voorhand minder weerstand te generen. Waardoor de uiteindelijk aanvaarding in “ongewijzigde vorm” zeker gesteld kan worden. Men had ook kunnen kiezen voor een duidelijke, concrete en begrijpelijke wetgeving door het uitgeven van een apart nieuw besluit voor deze doelgroep. Ook de intenties die genoemd worden in de toelichting maar niet terug komen in de wettekst dragen bij aan de onduidelijkheid “waar zit je nu straks aan vast”?

Ook wordt de intentie gewekt dat men de Nederlandse RPAS operator geschikt wil maken voor de internationale markt echter er wordt op geen enkel wijze getracht om regelgeving in lijn met buurlanden zoals Duitsland, Frankrijk of Groot Brittannië waar minder stringente regelgeving heeft geleid tot een reële groei van het aantal RPAS operators, in tegenstelling tot Nederland waar deze beroepsgroep een kwijnend bestaan heeft.

In tegenstelling tot de strategie die de Europese Commissie uitdraagt over het gebruik van RPAS is dit voorstel buitengewoon disproportioneel, gebaseerd op institutioneel wantrouwen naar de RPAS gebruikers en ademt het onwil van de beleidsmakers uit om ook maar enigszins zich te verdiepen in de werkelijkheid maar zich krampachtig vast te houden aan bestaande en niet toepasbare wetgeving uit de bemande luchtvaart.

Dit blijkt uit het volgende:

- Institutioneel wantrouwen voor het gedrag en de professionaliteit van de RPAS vlieger zoals beschreven in de toelichting, (citaat): *Dit betekent dat er langer op en rond dezelfde plek zal worden gevlogen, dat de randen van het gebied waarbinnen mag worden gevlogen vaker zullen worden opgezocht en dat ondanks minder geschikte meteorologische omstandigheden geprobeerd zal worden om te vliegen. Voornoemde aspecten betekenen een toename van risico voor de veiligheid van derde partijen.*) Dit standpunt wordt op geen enkele wijze onderbouwd met feiten. Uit de laatste jaarverslagen van de ILenT blijkt ook niet dat dit een terechte aanname is.
- Het introduceren van een ROC, (RPAS operator certificate) waarbij vanwege de term “Operator” deze een op een wordt gelijkgesteld met een Air Operator’s Certificate bestemd voor een grote luchtvaartmaatschappij. Gevolg hiervan, buitenproportionele eisen aan een klein bedrijf om een lijvig “Operationeel Handboek “ (OM) inclusief een Veiligheid Management Systeem (VMS) boekwerk te produceren. waarin word ingegaan op de structuur van de organisatie, de standaard werkmethode, het uit te voeren luchtwerk, de wijze waarop een veiligheidsmanagementsysteem is ingevoerd in de organisatie en de verschillende procedures die worden gevolgd in de voorbereiding van en de uitvoering van de vlucht. Argument hiervoor is ook dat dan minder strenge eisen kunnen worden gesteld aan de

daadwerkelijke bedienaar van de RPAS en aan het luchtvaartuig zelf. Dit wordt echter weer gelogenstraft door alle verdere eisen die toch aan de bedienaar en het luchtvaartuig worden gesteld. Uiteindelijk leidt dit tot een dik boekwerk dat meer in de kast staat als gebruikt gaat worden, oftewel papieren veiligheid die niet bijdraagt tot werkelijke veiligheid.

- Het op kunstmatige wijze, onderscheid maken tussen een modelvliegtuig en een commercieel RPAS terwijl over exact hetzelfde type luchtvaartuig wordt gesproken. En hierna aan de een (RPAS) extreme eisen en beperkingen stellen (TUG, ROC, Medisch,) terwijl de ander niet of nauwelijks beperkt wordt in zijn bewegingen.
Consequentie hiervan? Men denkt wel twee maal na om in aanmerking te komen voor een ROC, ondanks de (loze) handhavingsdreigementen. Uiteindelijk zal een groot deel zich blijven onttrekken aan het regiem en in de illegaliteit blijven met als gevolg een veel grotere bedreiging voor de vliegveiligheid. Voor de handhavers de bijna onmogelijke taak om aan te tonen dat de “overtreder” zijn modelluchtvaartuig voor commerciële doeleinden heeft gebruikt. Met het risico dat men de zaak verliest en kan opdraaien voor de vele proceskosten.
- In stand houden van het TUG regiem, waardoor een groot deel van het Nederlandse grondgebied op voorhand (natura 2000, EHS gebieden) al is uitgesloten van het werken met RPAS. Dit terwijl de TUG nooit bedoelt is voor dit type luchtvaartuig wat moge blijken uit de onwil van meerdere provincies(Brabant) om überhaupt een TUG ontheffing af te geven. Tweede consequentie is het maximale aantal vluchten dat per TUG wordt toegestaan waardoor op voorhand het aantal vluchten al gemaximaliseerd is, hierdoor is bijna geen verdien model te realiseren met een positief resultaat.
- Geen onderscheid in lichte (< 25 kg) en zwaardere systemen met de daarbij behorende lichter of zwaardere eisen; Waardoor er geen enkele nuancering is voor het gebruik van kleine / lichte systemen. Dit in tegenstelling tot de Nederlandse Defensie organisatie die dit onderscheid wel maakt waarom is hier verschil tussen de ene en de andere wetgever in het Nederlandse luchtruim.
- Disproportionele medische eisen, waardoor een groot deel van de toekomstige gebruikers op voorhand al wordt uitgesloten met als enig argument het niet voorhanden hebben op dit moment van lichtere eisen. Het gaat hier om de medische eis op het niveau van een “luchtverkeersleider” en dit ligt zo ver af van de daadwerkelijke reële eisen.
Vergelijk van dit voorstel met het vliegen met een Micro Light Aeroplane (MLA) Hiermee gaat een MLA vlieger zelf de lucht in met een niet gecertificeerd toestel dat tot 495 kg kan wegen. Deze MLA vlieger is veel meer afhankelijk van zijn eigen reflexen vliegt hoger en verder maar mag dit al met 16 jaar (i.p.v. 18 voor de nieuwe regeling) en mag zichzelf medisch geschikt verklaren d.m.v. een “eigen verklaring”.
- Het op voorhand in ruimte en tijd beperken van de vliegmogelijkheden. Van de bepaling alleen onder VFR condities en alleen bij daglicht kan niet worden afgeweken. Behoudens bij niet gewenste “Ontheffingen” zal er dus nooit bij duisternis gevlogen mogen worden. Waaronder geen extra bevoegdheid om VLOS bij duisternis te mogen vliegen?
In vergelijking met de modelluchtvaartuig worden er ook hier weer extra beperkingen ingebouwd zoals het verbod boven wegen, waterwegen en spoorlijnen te vliegen. Ook voor de beperking in hoogte, 150 meter t.o.v. 300 meter voor de modelluchtvaart, wordt geen steekhouden argument genoemd.
- Insteken op “grotere” bedrijven met meerdere vliegers en het voor de “kleintjes” categorisch onmogelijk te maken ooit een erkenning te krijgen door zwaar in te steken op het ROC met de daar bijbehorende eisen voor een lijvig OM en VMS. In de kosten berekening wordt hier al rekening mee gehouden.