

Consultatie ontwerpbesluit RPA's
Reactie Delft Dynamics B.V.
Contact: Boris Langendoen.
Molengraaffsingel 12-14
2629 JD Delft

Wij hebben hieronder per wijziging en besluit onze feedback genoteerd.

Besluit bewijzen van bevoegdheid

In de toelichting bij dit deel wordt gesproken over 2 categorieën 'vliegtuig' en 'helikopter', en even daaronder over 'RPAS algemene kennis'.

Maar er zijn aanzienlijke technische en operationele verschillen tussen conventionele helikopters en multikopters. Die beide behandelen in een opleiding maakt het opleiding traject misschien langer dan nodig. Een van de twee niet behandelen en er wel een bevoegdheid voor afgeven is misschien onverstandig. Wellicht is een categorie 'multikopter' gewenst?

Besluit luchtvaartuigen

In artikel 5 wordt een lid ingevoegd, waardoor de minister een type certificaat kan afgeven. Houdt dat in dat alleen een type - gecertificeerd RPA luchtwaardig is?

In de toelichting in het ontwerpbesluit wordt een 'Speciaal-BvL' genoemd, artikel 7, maar dan wordt via de wet luchtvaart 3.13 en een AMvB naar een (aanvullend) type certificaat verwezen.

In de andere toelichting (Toelichting op voorgenomen Regeling op afstand bestuurbare luchtvoertuigen, 22 mei 2014) staat onder "paragraaf 2, luchtwaardigheids-eisen" een rijtje eisen aan de documentatie en een keuring t.b.v. een speciaal-BvL, maar geen verwijzing naar een type certificaat. Dat lijkt weer op de nu bestaande situatie waarbij de meeste RPA's een 'Individual Design & Construction Assessment' doorlopen.

Het is lastig in te schatten hoe dit artikel gaat uitpakken. Wij interpreteren het zo dat een speciaal-BvL o.g.v artikel 7 met eisen aan de documentatie + keuring de methode gaat worden om luchtwaardigheid aan te tonen.

Besluit burgerluchthavens.

Waarom RPA's onder een bepaalde grens (<25 kg ligt voor de hand, maar <5kg kan ook of bijvoorbeeld een geluidsgrens) niet in artikel 20? Misschien met de eis erbij dat de piloot dan moet checken dat hij niet boven Natura2000, Ecologische Hoofd Structuur en stiltegebieden vliegt?

De impact van de TUG-eis is aanzienlijk op de operatie, voornamelijk in het aantal uren dat nodig is voor een vliegplan en de doorlooptijd. Daar komt bij dat via deze weg vaak de gemeenten ook geïnformeerd moeten worden, wat weer extra uren vraagt. In onze ervaring gaat in deze stap vaak meer dan de helft van het aantal uren voor het vliegplan zitten.

Toelichting - Administratieve lasten.

De lasten die worden ingeschat gaan over de aanvraag zelf, maar...

Een operationeel handboek, veiligheids-management systeem, onderhoudsboeken enzoverder moeten ook worden opgesteld. De daarvoor noodzakelijke manuren, en de kosten die door de keurings-instantie gevraagd worden zijn een aantal orden groter dan de aangegeven 3000 euro.