

Reactie consultatie regels onbemande luchtvaartuigen

Wednesday, 04 November 2020 18:45

L.S.,

De voorgestelde regels leiden tot substantiële beperking van de vliegmogelijkheden, tot hogere kosten en tot meer bureaucratie, terwijl ze niet bijdragen aan het hoofddoel van de regelgeving, namelijk de waarborging van veilig vliegen. Dit betreft in het bijzonder de volgende regels:

Hoofdstuk 2, artikel 6 - Afstand tot spoorlijnen, wegen en kunstwerken

Waarom geldt voor snelwegen, 80-km wegen en kunstwerken een verbod om binnen 75 meter afstand te vliegen terwijl in de huidige situatie voor de open categorie A1 en in de toekomst voor de vergelijkbare categorie C1 slechts geldt dat niet boven mensen gevlogen mag worden? Het zou betekenen dat een weg met gesloten auto's of een betonnen kunstwerk kwetsbaarder is dan een onbeschermde persoon of dat mensen minder belangrijk geacht worden dan objecten. Door de opleidingseisen die gesteld gaan worden aan bestuurders van onbemande luchtvaartuigen mag worden aangenomen dat bestuurders in de toekomst bekwaam zijn dan in het verleden. Het zou daarom voor de hand liggen het gebied waar gevlogen mag worden eerder te verruimen dan te beperken. Ook is onduidelijk waarom deze regel in Nederland moet gelden terwijl hij niet in de Europese regelgeving is opgenomen en voor zover mij bekend in geen enkel ander land wordt toegepast. Een belangrijk doel van de nieuwe regelgeving is harmonisatie binnen de EU. Wegen en kunstwerken zijn in Nederland niet zodanig anders dan in andere EU-landen dat dit extra regels rechtvaardigt.

Hoofdstuk 2, artikel 7 - beperkingen luchtverkeer binnen civiele en militaire luchtverkeersleidingsgebieden

Het verbod om binnen CTR's te vliegen is onnodig ruim. Bijvoorbeeld in de regio Eindhoven betekent dit dat door de vorm van de Eindhoven en Volkel CTR in sommige richtingen op meer dan 20 km van het vliegveld niet gevlogen mag worden, dat is tot achter Helmond en Schijndel. Een vliegtuig dat op die afstand onder de 120 meter hoogte komt heeft grotere problemen dan een rondvliegende drone! Bij een normale rate of climb of descent van 3 graden (5%) is een naderend of vertrekkend vliegtuig buiten een straal van ca. 2.5 km van de baan boven 120 m. In de UK is de minimale afstand tot een vliegveld 5 km, in de USA 5 miles. Een dergelijke afstand is ook in Nederland redelijk en veilig. Niet alleen is de voorgestelde regel een bron van frustratie voor drone-bestuurders, het zal er ook toe leiden dat drone-bestuurders minder bereid zullen zijn zich aan in hun ogen zinloze regels te houden. Als dit ertoe leidt dat alle regels minder serieus genomen worden zal het uiteindelijk betekenen dat de situatie zelfs minder veilig wordt.

Hoofdstuk 3, artikel 9 - Inschrijving

In het voorstel moet de registratie jaarlijks vernieuwd worden, waar substantiële kosten aan verbonden zijn. Waarom moet een droneregistratie jaarlijks verlengd worden terwijl veel belangrijker documenten als rijbewijzen en paspoorten tien jaar geldig zijn. Een drone-registratie zal over een periode van tien jaar ca. EUR 250 kosten, ongeveer drie maal zoveel als een paspoort!

Hoofdstuk 4. Wijziging andere regelgeving

Waarom kunnen alleen professionele opleidingsinstituten tegen significante kosten opleidingen verzorgen? Veel modelvliegtuig- en drone-verenigingen hebben jarenlange ervaring in het opleiden van hun leden en kunnen dit op een kwalitatief hoog niveau doen? Ook dit soort verenigingen zouden de mogelijkheid moeten krijgen de status van opleider te verwerven als zij over de juiste kennis en kunde beschikken.

Met vriendelijke groet,

Jan van Bekkum

+31 6 5378 6832

Jan.vanBekkkum@gmail.com