

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de Internetconsultatie "Regels voor onbemande luchtvaartuigen (drones) en uitvoering Europese Verordeningen". Ik vlieg hobbymatig voor de ontspanning met modelvliegtuigen, hoofdzakelijk bij een modelvliegclub, maar een enkele keer ook op buitenlocaties. E.e.a. met toestellen zonder flight-controller, op een manier die alleen voor geoefende piloten te vliegen is.

- De opleidingen en examens lijken toegespitst te gaan worden op het typische gebruik van drones, niet op het typische gebruik van (klassieke) modelvliegtuigen. Komt er vanuit de overheid een mogelijkheid om online een test af te nemen met als resultaat een bewijs van kennis? Ik ben bang dat er dadelijk alleen maar commerciële instanties zijn waar e.e.a. afgenomen kan worden, met als gevolg dat er vrij hoge kosten mee gemoeid zullen zijn omdat ze het puur als verdienmodel gaan zien over de rug van de hobbyist.

- De registratie voor een exploitantenummer via de RDW lijkt daarnaast ook een verdienmodel te worden als dat 21 euro eenmalig (per 5 jaar) en 11 euro jaarlijks gaat kosten, wat krijgen we daar voor terug vraag ik me dan natuurlijk af... Als men hoofdzakelijk bij een club vliegt, maar toch de mogelijkheid wil hebben om heel soms op een andere (niet zijnde een club) locatie te kunnen vliegen, dan ziet het er naar uit dat men zelf een exploitantenummer moet aanvragen, maar als dit heel erg weinig voorkomt dan is dat natuurlijk relatief duur voor wat het oplevert (ik zie al 65 euro minimaal, eenmalig 21 plus 4 keer 11 euro, als het al niet 5 keer 11 euro is)...

- Daarnaast is het de vraag wat een modelvlieger allemaal moet registreren, wetende dat de meeste modelvliegers meerdere modelvliegtuigen in zijn of haar bezit heeft. Wat is het idee van de registratie die in of op het toestel aangebracht dient te worden, wetende dat gewicht om omvang een belangrijke beperkende factor zijn?

- In het document "EU regeling CELEX 32019R0947 NL TXT" staat het volgende over modelluchtvaartuigen:

*"(27) Modelluchtvaartuigen worden als UAS beschouwd, maar gezien het goede veiligheidsniveau van vluchten met modelluchtvaartuigen in clubs en verenigingen moet een naadloze overgang van de verschillende nationale systemen naar het nieuwe regelgevingskader van de Unie mogelijk zijn, zodat de clubs en verenigingen van modelluchtvaartuigen hun activiteiten kunnen voortzetten, daarbij ook rekening houdende met de bestaande goede praktijken in de lidstaten.*

*(28) Gezien het goede veiligheidsniveau van luchtvaartuigen in klasse C4, zoals bepaald in de bijlage bij deze verordening, moeten risicoarme vluchtuitvoeringen met deze luchtvaartuigen worden toegestaan in de categorie "open". Dergelijke luchtvaartuigen, die vaak door exploitanten van modelluchtvaartuigen worden gebruikt, zijn relatief eenvoudig in vergelijking met andere klassen van onbemande luchtvaartuigen en moeten derhalve niet aan onevenredige technische eisen worden onderworpen."*

Ik hoop dat dat betekent dat er geen overmatige Nederlandse eisen aan gesteld zullen gaan worden, wetende dat onze modellen totaal niet te vergelijken zijn met drones van fabrikanten zoals bijvoorbeeld DJI, e.a..

- Sommige vliegactiviteiten kunnen niet vanaf een club gedaan worden en zijn alleen vanaf locaties mogelijk die nu niet als modelvlieglocaties geregistreerd staan, denk o.a. aan: vliegen vanaf water en hellingzweven. Vaak zijn dat gedeelde locaties waar ook andere (lucht)sporten of activiteiten worden ontplooid. Dan is het kunnen vastleggen van zulke locaties als toegestane locaties wel een vereiste... Hiermee bedoel ik niet dat er uitsluitend model gevlogen mag worden, maar als locatie waar dat

toegestaan is als de omstandigheden dat toestaan. Voor mensen die wedstrijden doen bijvoorbeeld geldt ook dat ze wel moeten kunnen oefenen, dus dat betekent dat ze ook op andere momenten dan de wedstrijddag (of dagen) er gebruik van zouden kunnen moeten maken.

- De huidige gewicht-klasse is tot maximaal 25 kg, dat zou met de nieuwe Nederlandse wetgeving naar 20 kg zakken. Voor die 5 kg extra lijken de eisen veel zwaarder te zijn... Wie met kisten van maximaal 25 kg vliegt staat dan wellicht voor een veel duurere (aanvullende) verzekering? Als we dit vergelijken met een bemande zwever van 500 kg dan staat e.e.a. totaal niet in verhouding. In het document "EU regeling CELEX 32019R0947 NL TXT" houdt men bovendien die 25 kg aan. Waarom zou de Nederlandse wetgeving op dit gebied strenger moeten zijn dan de Europese?

- De leeftijdsgrens van 16 jaar moet omlaag naar een leeftijd van 12 jaar wat mij betreft, met begeleiding of supervisie van een volwassene moet het ook voor deze lagere leeftijd mogelijk zijn om te genieten van onze mooie hobby. Bij onze modelvliegclub hebben we leden die 12 jaar zijn en die genieten heel erg van onze hobby, iets dat gewoon mogelijk zou moeten blijven!

- De afstand tot wegen is verhoogd naar 150 meter, betekent dit dat als je club op minder dan deze afstand tot een weg zit dat die daar dan eigenlijk niet meer kan zitten? Dit gaat voor grote problemen leiden. Er zijn al niet zo heel veel geschikte vlieglocaties meer in Nederland en het verhogen van de afstand tot wegen, maakt het probleem alleen maar groter. Voor een ervaren modelvlieger is het geen probleem om ook op kortere afstand tot een weg een veilige situatie te behouden, simpelweg omdat de clubregels het vliegen boven de weg bijna nooit toestaan.

In de EU regelgeving meldt men wel een afstand van 150 meter tot bepaalde zones, maar niet dat men ten alle tijden deze afstand tot een weg zou moeten behouden. Deze verzwaaring van de regels is m.i. overmatig. Een drone is niet persé veiliger bij een weg dan een modelvliegtuig, er zijn genoeg gevallen bekend waarbij een (Politie) drone vele kilometers verderop teruggevonden werd midden in de stad op de rijbaan...

- Artikel 7 vermeldt dat het niet is toegestaan om met een onbemand toestel te vliegen binnen een CTR, dat was altijd al zo, alleen staat er niet bij of er nog steeds een uitzondering mogelijk is om door middel van een convenant met een modelvliegclub binnen een CTR te zitten (en daar dus te vliegen). Zou dit niet meer mogelijk zijn onder de nieuwe regelgeving dan betekent dat het einde van een aantal clubs in Nederland omdat het vinden van een alternatieve vlieglocatie niet eenvoudig of zelfs onmogelijk is. Zeker ook omdat een CTR over het algemeen een zeer groot gebied omvat...

- Ik vraag me echt af wat het doel is dat de wetgever wil bereiken met de nieuwe regelgeving, de wetgeving is de laatste jaren alleen maar strenger geworden en nu is dat weer zo. Als er geen handhaving is dan faalt de wetgeving wederom. Er was niets mis met de wetgeving van een aantal jaar terug, overall 300 meter hoogte tenzij anders aangeduid, maar het is verziekt door mensen die een drone kochten, zich niet op de hoogte stelden van de regels en vervolgens op plaatsen gingen vliegen waar dat niet was toegestaan of de maximale vlieghoogte die werd omschreven door de winkel iets te letterlijk namen en vervolgens boven de wolken zaten. Waren ze goed geïnformeerd dan was dat veel minder voorgekomen. Ik hoop niet dat er sprake is van een verborgen agenda om de onderste luchtlagen vrij te maken van ongecontroleerd vliegverkeer om het dan vervolgens over een aantal jaren commercieel te kunnen exploiteren... Als modelvliegen niet het probleem is, waarom worden modelvliegers dan zo zwaar geraakt?