

De situatie zoals momenteel gecreëerd door de Europese overheid is een poging een situatie te controleren die zich lastig laat controleren. Met de komst van eenvoudig te opereren 'drones', multicopters van bv DJI, maar zeer zeker ook de opkomst van vele andere goedkope merken drones, en de populariteit onder niet geïnformeerde, niet getrainde burgers ontstond een grote angst over veiligheid bij de (europese) wetgever.

Dit resulteerde in een moeilijk traject van regeltjes, en in dit geheel werd volledig voorbijgegaan aan een hele grote groep onbemande luchtvaart deelnemers, de modelvliegers.

Pas na enkele jaren, met de oprichting van de EMFU, werd EASA en de EU zich bewust van deze groep onbemande luchtvaart, die al vele tientallen jaren, zelfs van ver voor de tweede wereldoorlog, op zeer veilige en verantwoorde wijze deze discipline beoefend.

Ondertussen is de Europese wetgeving doorgevoerd (EU-uitvoeringsverordening 2019/947), met als opdracht aan overheden van lidstaten om hun eigen regelgeving in te voeren. Hierin werd een ruime speelruimte geboden.

Het heeft de Nederlandse wetgever behaagd om niet te kiezen voor de simpele, danwel logische oplossing!

Men had de optie om het zelfregulerende karakter van de modelvliegers intact te laten. In Zwitserland is dit bv het geval.

De wetgever heeft ook bepaald dat iedere modelvliegende hobbyist, ook de geregistreerde vereniging vlieger, een exploitant is, waarbij een nummer dient te worden geregistreerd.

En ipv van het betrekken van een vertegenwoordigende entiteit, zoals bv de KNNvL, besloot met dit over te laten aan een overheids instelling (RDW), en voor deze "service" €23,- te rekenen.

Daarnaast dient dit ieder jaar "verlengd" te worden voor een schamele €13, de exercitie bestaat uit inloggen via digID, en meteen door te klikken naar iDeal. Een bijkans volledig geautomatiseerd process, en een leuk melkkoetje.

Het nut van dit 'exploitant'nummer voor modelvliegers, veelal hobbyisten die in verenigingsverband op vaste lokaties opereren, het is slecht duidelijk voor enkele ambtenaren...

Nu gaan we nog een grote stap verder, de wetgever wil in kaart hebben waar de modelvliegvelden zich bevinden.

Op zich een redelijke vraag, helemaal omdat er met de dreiging van (wederom) drone-operators in U-space.

Een duidelijke scheiding van luchtruim is vereist tussen modelvlieglocaties en U-space. Het afgesproken stuk luchtruim, cirkel met een straal van een halve mijl, en een hoogte van 300m (1000ft) AGL is afdoende.

Maar in dit process, waarbij bestaande regelgeving (regeling Modelvliegen) zich al vele tientallen jaren effectief heeft bewezen, waarbij incidenten absoluut verwaarloosbaar blijken, komt de wetgever op de proppen met een vergunningen system, en daaraan gekoppeld een eis voor verregaande administratie (handbook) en, uiteraard, het hoge prijskaartje voor deze "service".

Het getuigd van zeer beperkt inzicht in de discipline Modelvliegen, en het extreme hoge zelfregulerende karakter, en daarmee veiligheid, van de deelnemers, want de gemiddelde modelvlieger is zich terdege bewust dat het niet slechts 'speelgoed' is, maar serieuze onbemande

luchtvaart.

Luchtvaart op kleinere schaal, maar met risico's, en deze risico's zijn middels interne opleiding, reglementen, en opereren in verenigingsverband, afgedekt.

De befaamde incidenten van een drone tussen de landende 747's hebben geen enkele binding of vergelijk met het opereren van modelvliegtuigen op modelvliegvelden.

Een simple centrale registratie van modelvliegterreinen was ruimschoots afdoende geweest om inzicht te krijgen, de stelling dat een vergunning en handbook situatie de veiligheid verder zou vergroten, of anderszins bevorderen is een drogreden, het voegt niets anders toe dan heel veel bureaucratie, heel veel kosten (€495 is heel veel in een vereniging van 25 leden die €30 betalen om door een bevriende boer het veldje te huren en onderhouden), en met als uiteindelijk resultaat een wassen neus.

Verenigingen staan onder druk. In allerlei disciplines staan verenigingen onder druk vanwege overheids bemoeienissen, regelgeving, toenemende kosten, en, mede vanwege toenemende regeldruk, een gebrek aan vrijwilligers. Deze nieuwe situatie, met een papierwinkel aan vergunning aanvraag, de hoge kosten, en vooral de frustratie dat er gepoogd wordt iets op te lossen wat in de eerste plaats al helemaal geen probleem was op modelvlieglokaties (onveiligheid in luchtruim en omgeving), hetgeen weer te herleiden is aan een structureel gebrek aan inzicht hoe modelvliegverenigingen opereren (en waarschijnlijk een overschatting van de eigen belangrijkheid als wetgever), het is allemaal geen bijdrage voor modelvliegverenigingen.

Vaak wordt verwezen naar de Europese wetgeving als 'oorzaak', maar I&W en IL&T kiezen niet voor de logische en simple oplossingen, maar kiezen ervoor een zwaar en duur vergunningstelsel op te tuigen.

Samenvattend, er is zeer zeker nut in een centrale registratie van modelvliegvelden.

Bestaande regelgeving (vlieggebied, vlieghoogte tot 300m AGL, opleiding, etc, etc.), het heeft zich al vele tientallen jaren bewezen (vele vliegclubs bestaan al 50 jaar...), een hoge mate van verantwoordelijkheid, zelfregulering en daarmee een zeer veilige operatie.

Deze veiligheid wordt eigenlijk alleen bedreigd door U-space (commerciële autonome vliegende toestellen dwars door 'ons' luchtruim), en dat is het gedeelte waar wij, modelvliegend Nederland, van de overheid medewerking en bescherming verwachten.

En daarin voorziet een duur vergunningstelsel en een bureaucratische papierwinkel als handboeken absoluut niet. Naast de overlast voor alle verenigingen, hun vrijwillige besturen en de leden, creëert het meer complexiteit en draagt het niet bij aan enigerlei oplossing.

Ben Jansen  
Almere