

Privacy

De voorstellen maken het mogelijk om binnen zekere grenzen in de buurt van gebouwen te vliegen.

Wat is mis in de regeling (en wat ik verwacht dat weerstand en 'gedoe' gaat opleveren) is het waarborgen van privacy, omdat 'beelden vanuit de lucht' zaken zichtbaar kunnen maken die anders niet zichtbaar zouden zijn. Denk aan 'over een gesloten muur heen kijken' met een drone. Het is niet onze soort van nieuws, maar ik denk daarbij dan aan bekende Nederlanders vs. de roddelpers.

Ik begrijp dat het moeilijk is om in regelgeving vast te leggen wat 'schending van privacy is'; en dat is natuurlijk al grotendeels vastgelegd in de diverse wetsartikelen die aspecten van privacy regelen. Maar ik zou het logischer vinden als de maximale hoogte van 50 meter juist wordt vervangen door een minimale hoogte van 50 meter (en een andere waarde voor maximaal, bijvoorbeeld de oude 120 meter grens).

Op die manier wordt 'door een raam naar binnen kijken' bij de meeste bebouwing al een stuk minder makkelijk. Immers: als ik 50 meter van een gebouw moet blijven maar een goede camera en lens op mijn drone heb zitten, zou ik binnen de voorgestelde regelgeving 'max 50 meter hoog' zo in het horizontale vlak naar binnen kunnen kijken in een pand. Als ik hoger dan 50 meter moet vliegen, kan ik (vaak) niet naar binnen kijken.

Horizontaal vlak

In de regeling wordt gesproken over een afstand van 100 meter tussen de operator en de drone. Met name voor journalistiek gebruik levert dat teveel beperkingen op.

Het is te verwachten dat nieuwsmedia overzichtsshots willen maken van zaken als grote branden op een industrie terrein, de verkeerschaos op een volledig afgesloten snelweg na een ongeluk en dergelijke.

In de praktijk willen de hulpdiensten om begrijpelijke redenen een zekere vrije werkruimte. Bij een groot incident (zoals de brand) is die werkruimte cirkel al gauw diezelfde 100 meter groot; ook met een perskaart. Dat zou betekenen dat het onmogelijk wordt om nieuwsbeelden te maken.

In de praktijk kan ik me ook voorstellen dat deze regel moeilijk te handhaven is. Als ik beeld maak van een brand, is het voor handhavers haast onmogelijk om te bepalen of ik binnen of buiten die 100 meter cirkel vlieg. Mijn beelden 'achteraf' laten mij als operator ook niet zien. Het wordt ook niet vastgelegd waar ik sta (op dat moment hebben de diverse diensten het al druk genoeg). Een eventuele sanctie is dus makkelijk aan te vechten in de rechtszaal, want gebaseerd op schattingen van de afstand etcetera.

Juist de eerder genoemde verhoging van de minimale vlieghoogte gekoppeld aan de eis om de drone in het zicht te houden zijn m.i. reëler. De drone operator heeft een financiële drang om zijn drone weer veilig terug te krijgen (al is het maar om de beelden van de geheugenkaart af te kunnen halen) en dat beperkt de actieradius van de drone. Doordat de drone tussen de 50 en 100 meter hoog vliegt, is die op grotere afstand in het zicht te houden. Het is voor een handhaver ook makkelijk om naast de drone operator te gaan staan en te vragen 'wijs me eens aan waar hij vliegt' - dat is wel (en snel) te controleren.

Industrie- en havengebieden

In de regeling wordt gesproken over 'industrie- en havengebieden' maar dit begrip is m.i. te ruim.

Achterliggende gedachte zal het neerstorten van een drone op bijvoorbeeld een petrochemische installatie zijn. Maar wat is 'een industrie gebied' ? Is dat een verzameling autodealers in een buitenwijk van Den Haag (Forepark) ? Veel mensen noemen dat ook 'een industriegebied'.

En wat is er mis met beelden van de binnenkomst van de cruiseliner Queen Elisabeth 2 die de Rotterdamse haven binnenloopt ? Een drone die naast het schip vliegt, zal bij problemen juist minder schade kunnen aanrichten dan een drone die in bewoond gebied neerkomt (want: komt nu in het water terecht); maar formeel gezien zou de dronepiloot hiervoor bekeurd kunnen worden 'want havengebied'.

Ander voorbeeld: een houtbewerkingsbedrijf op een industriegebied of een steenfabriek in de uiterwaarden zouden als 'industriegebied' kunnen worden betiteld, maar zijn toch geen risico objecten om omheen te vliegen.

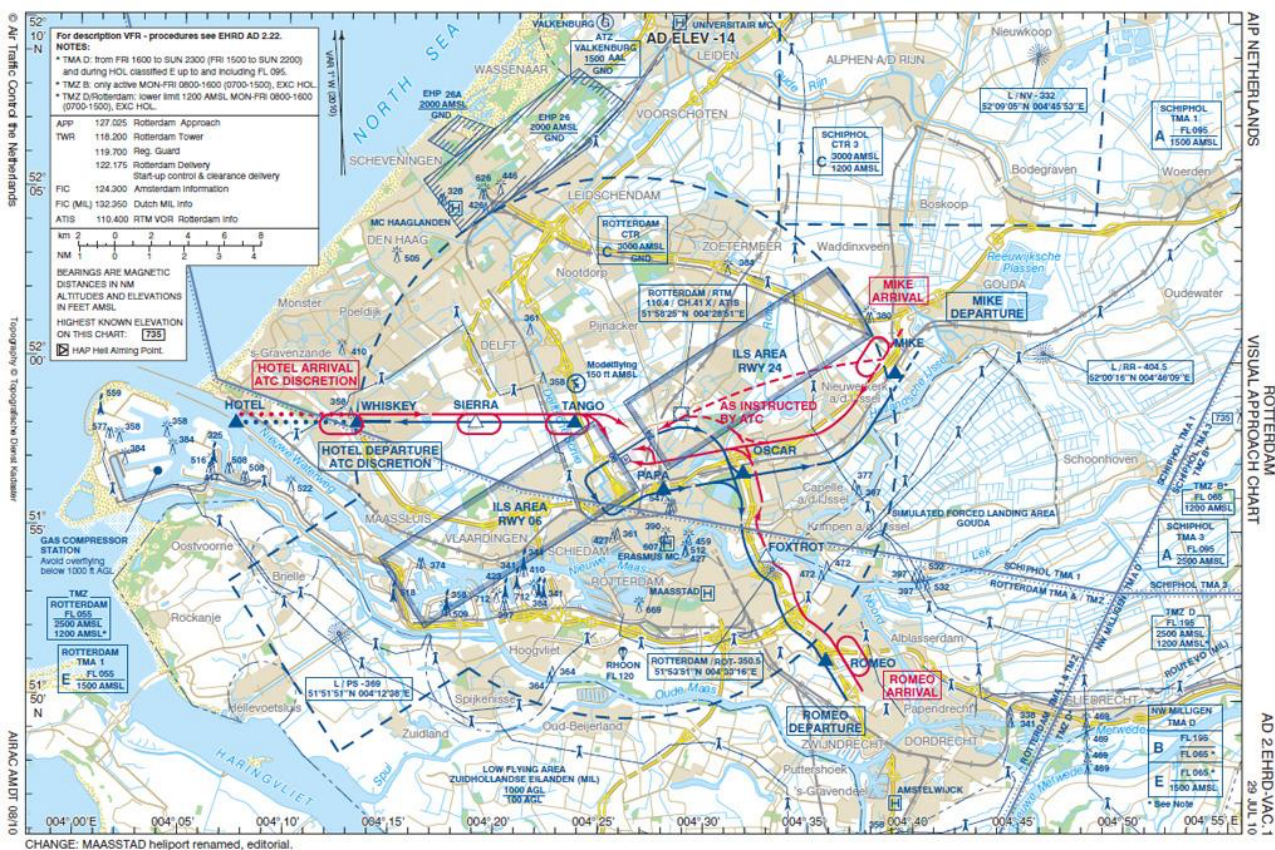
CTR

In de voorstellen wordt gesproken over 'niet binnen CTR'. Deze eis is m.i. onredelijk, zeker in relatie met de eis 'niet hoger dan'.

De grens van 'binnen een straal van 5 kilometer van een luchthaven' zal iedereen vrede mee hebben. Maar niet 50 c.q.100 meter hoog mogen vliegen in de regio Den Haag, omdat vliegveld Rotterdam op 15 kilometer afstand ligt, is moeilijker uit te leggen.

Zeker omdat er in de CTR woonflats staan (hoek Rodelaan/Bernhardlaan Voorburg) die 70 meter (20 etages) hoog zijn, gemeten vanaf het maaiveld. Op het Rijswijkseplein Den Haag staat 'het Strijkijzer'; een woonflat van 42 verdiepingen en 135 meter hoog.

In Rotterdam staat o.a. het Delftse Poort gebouw (het 'Nationale Nederlanden gebouw') van ook 41 verdiepingen en 151 meter hoog. De toren van de Nieuwe Kerk in Delft is 109 meter hoog.



Sportvliegtuigen en zweefvliegers moeten buiten de bebouwde kom een minimale hoogte aanhouden van 500 voet (zeg: 150 meter) boven land. Boven bebouwing is dat 1000 voet (ongeveer 300 meter) boven het hoogste punt (kerktoren etc.).

Ook binnen een CTR als Rotterdam zou er dus voldoende verticale ruimte moeten zijn om veilig met een drone te vliegen, zonder daarbij verkeer als sportvliegers en zweefvliegtuigen tegen te komen.

In de regeling 'kabel ballonnen en vliegers' wordt de CTR beperking niet opgelegd; terwijl de grens 'niet binnen een cirkel van 5 kilometer rond een luchthaven' daar wel wordt gebruikt. Dit is m.i. een reëlere regeling.

Met vriendelijke groeten,

René Hendriks
rene@regio15.nl