

Internetconsultatie Veiligheidsregelgeving drones

Commercieel vs hobbymatig

Ik merk alleen al op aan eerdere reacties in deze consultatie op dat sommige personen welke op basis van de huidige regelgeving geïnvesteerd hebben om ontheffing te kunnen krijgen voor commercieel gebruik zich gedupeerd voelen en graag het onderscheid tussen de professional en hobbyist willen behouden. Frappant dat ik dergelijke opmerkingen zelfs tegenkom van personen waarvan ik weet dat ze als hobbyist zijn begonnen en zelfs ook huidige regels overtreden hebben.

Hun gat in de markt als beginnend professional vervalt voor een deel als het iedereen vrijgesteld is om met een drone luchtopnames te maken.

De scheiding in commercieel en hobbymatig drone gebruik lijkt me onlogische criteria voor wetgeving. Wat dat betreft lijkt me aanpassing van de huidige regels wel op zijn plaats. De veiligheid in het luchtruim en daaronder lijkt me voornamelijk van belang en de factoren die dat beïnvloeden moeten leidend zijn voor de nieuwe regels. Bij certificering of opleidingseisen moet men wel bewust zijn dat RPAS of mini-drones niet vergelijkbaar zijn aan de bestaande luchtvaart. De verkeerswetenwet is ook immers niet meer gebaseerd op paard en wagen.

Voorstel gewichtsklasse en afstand

Naar mijn mening zijn de criteria voor gewicht en afstanden in het voorstel niet in juiste verhouding.

Een drone zoals de DJI Inspire 1 weegt ongeveer 3kg, en haalt een snelheid van 22m/s. De impact die dit kan uitoefenen bij een onbedoelde vrije val lijken behoorlijk. Volgens de omschrijving van een minidrone (tot 4kg) zou dit een relatief klein risico leveren. Ik heb daar m'n twijfels over.

Een maximum hoogte en afstand kan het risico verlagen, maar het lijkt me logischer om de gewichtsklassen anders te verdelen.

Wellicht is de groep tot 150kg ook te groot om onder 1 noemer te laten vallen.

De huidige meest verkochte drones halen snelheden tussen 10 en 20 m/s. Het bereik van de besturingen reikt tot zo'n 2km voor wat betreft besturing en 700 tot 1000m voor wat betreft video-beeld.

De veilig toelaatbare vliegafstand tot de bestuurder zou hier mede door bepaald moeten worden in combinatie met het luchtruim wat direct is te overzien.

Het voorstel zoals in het concept van de EASA van (VLOS) 500m lijkt me dan juist reëel.

Een afstand van 100m is binnen enkele seconden bereikt met een drone die snelheden van 20m/s kan vliegen. De ruimte waar en überhaupt mag vliegen (buiten aaneengesloten bebouwing) levert een grotere afstand dan ook weinig meer risico op zolang er "visual line of sight" (VLOS) is. Een perceel in het buitengebied is vaak veel groter en zou men in deze categorie ongehinderd door de regelgeving overheen moeten kunnen vliegen.

De maximum hoogte van 50m is ook zeer beperkt terwijl juist daarboven de

vrije ruimte ontstaat zonder obstakels (masten, bomen, windmolens). Ook overlast van geluid voor mens/dier neemt juist boven die hoogte juist beduidend af is mijn ervaring. De hoogte waar de overige luchtvaart zich afspeelt is in het grootste deel van Nederland boven de 150m. Wat dat betreft lijkt me het voorstel van het concept van EASA ook logisch.

Gevolgen invoering

De regels zoals in dit concept leid er mijnzins toe dat er meer vrijheid komt om een drone te gebruiken (commerciële drone-gebruikers kunnen nml. ook prima werken met drones onder de 4kg), alleen zal de beperking in afstand veelvuldig worden overschreden aangezien de handhaving hierop niet kan/zal uitgevoerd worden.

Het zelfde zie je met de huidige regelgeving al gebeuren mbt het niet vliegen buiten daglichtperiode en boven aaneengesloten bebouwing.

G.Kannekens
Klundert