

Vraag 1

Constate veranderingen van wetten en regels (nationaal en EU) op het gebied van luchtwaardigheid, onderhoudspersoneel en piloten bevoegdheden (Flight crew licensing en opleiding), Part medical. Het perspectief is de kleine luchtvaart en dan met name zweefvliegen.

Het zweefvliegen zelf verandert al zolang als het bestaat niet. De natuurwetten die het vliegen mogelijk maken veranderen niet. De vaardigheden die nodig zijn om te vliegen en de opleiding is al jaren uitgekristalliseerd. Toch slaagt de overheid erin om met continue veranderende regels de zweefvliegers en hun clubs op veel kosten te jagen met steeds nieuwe wettelijke eisen, procedures, handboeken. De introductie van EASA regelgeving voor continuïteit airworthiness (momenteel EU 1321/2014) heeft geleid tot de invoering van MG CAMO (met bijna jaarlijks veranderingen van de wet sinds de introductie in 2010). Sinds kort moesten we van MG-CAMO naar een CAO. Dit heeft ons en andere organisaties zeeën van tijd gekost en bakken met geld. Het nuttig effect is NUL. Hetzelfde geldt voor opleiding van zweefvliegers. Dit was perfect en stabiel geregeld totdat EASA zich er mee ging bemoeien. Nu moeten we voldoen aan S-FCL (flight crew licensing) en een DTO of ATO hebben. Een formeel beschreven opleidingsorganisatie met handboeken, veiligheidsmanagers, databases enz. Veel werk veel kosten, nuttig effect is NUL (de opleiding is niet sneller, beter, goedkoper, de veiligheid is niet groter er gebeuren niet minder ongelukken). Idem opleiding van onderhoudspersoneel. Dat heeft jaren geklungel opgeleverd door gebrek aan voortgang in Brussel en Keulen, terwijl de Nederlandse overheid er naar zit te kijken en afwacht. De huidige regelgeving voor PART 66 L onderhoudspersoneel is nauwelijks droog en EASA is al weer bezig met nieuwe regelgeving die de zaak weer moeilijker maakt.

Verder wil ik aandacht vragen voor kosten die overheidsorganisaties doorberekenen voor "dienstverlening". Het is de overheid die allerlei documenten en vergunningen verplicht. Het is de overheid die ze uitgeeft en de overheid die de prijs bepaalt. Mafia vinden we niet goed, maar ik beleef dit als een vorm van staatsmafia. Het argument dat kosten die de overheid maakt betaald moeten worden is op valide. Maar dat wil niet zeggen dat je niet kosten efficiënt kan werken. Voorbeeld: Een auto overschrijven naar een andere eigenaar kost een paar tientjes en is in een dag geregeld. Probeer dat eens met een zweefvliegtuig (of naar het buitenland). Waarom betaal ik 180 euro voor een technicus licentie (een vodge papier) en circa 50 euro voor een paspoort of rijbewijs. Waarom betaal ik 93 euro per jaar voor een zendmachtiging bij Agentschap telecom? Zulke hoge bedragen kunnen alleen maar door het monopoly dat de overheid voor haarzelf geregeld heeft en inefficiëntie (zonder concurrentie kan je raak rekenen).

Vraag 2

ILenT, Het ministerie in Den Haag, EASA, LBA (Luftfahrt Bundesamt), DAEC (Deutsche Aeroclub), EGU (European Gliding Union), EAS (European Airports), Vlaamse Zweefvliegliga.

MERK OP: Als een belanghebbende of een organisatie vragen hebben over de interpretatie van wetten en regels kan je nergens terecht. EASA verwijst je naar de Nationale Competente Autoriteit. Deze (ILT) zegt dat ze geen rol hebben bij uitleg. ILT speelt alleen "de aardige politieagent" en schrijft "bonnetjes" uit als ze iemand vinden die de wet niet goed toepast of niet begrijpt. Dat heeft niets te maken met leren en verbeteren, maar alleen met bestraffen.

ILT bv probeert op haar website informatie te verstrekken aan luchtvaardenden. Maar de website en voorbeelden van ILT voldoen niet aan de voorschriften en wetten. Ik heb al een paar keer meegemaakt dat ILT mij hooghartig voorschrijft bepaalde formulieren te gebruiken, die dan gewoon niet aangepast zijn aan actuele EU voorschriften (die men al maanden zag aankomen).

Vraag 3

Eigenlijk het hele EU bouwwerk rondom luchtvaartregelgeving en de nationale regelgeving (teveel, te complex, instabiel en niet afgestemd op mijn achterban)

Basic regulation

Continuing airworthiness (EU) 1321/2014 PART M, MG, Part 66, ML, CAO

Initial airworthiness, bv. CS.STAN

Sailplane rulebook (samenvatting uit de 10000 pagina's EASA teksten)

Regeling erkenningen Luchtvaart,

Regeling Nationale veiligheidsvoorschriften luchtvaart

Nationale tarievenregeling

EASA tarievenregeling

Vraag 4

Verplichte omzetting van PART MG naar CAO

Verplichte invoering van PART FCL met als gevolg ATO en DTO regelgeving

Invoering van PART 66 L1 en L2 technici met niet passende exameneisen en het compleet ontbreken van studiemateriaal. Het systeem bij Part 66 wijkt ook compleet af van PART FCL (totaal willekeurig langs elkaar werken in Keulen en Brussel). Als een MBO/HBO zo te werk zou gaan werden ze terplekke afgeschoten door de onderwijs inspectie of NVAO. En dan is er bovendien alweer een wijziging in de maak voor de Part 66 L technici in de vorm van NPA 2020-12

Niet werkende ervaringseis voor onderhoudspersoneel bij zweefvliegclubs. Daar is gedurende 10 jaar tegen geageerd (nog luistert EASA niet). Uiteindelijk hebben België en omdat de Belgen de moet hadden ook Nederland en daarna Duitsland met een z.g. ALTMOC een uitweg geboden (maar EASA is het er niet mee eens. Hallo EASA ophouden met mokken en problemen oplossen zou ik willen zeggen).

Vraag 5

Mijn probleem met de overheid en haar ambtenaren in Brussel, Keulen, Den Haag en Amsterdam is vrij simpel. Er werken op al die departementen en bij al die overheidsorganisaties goed opgeleide en slimme mensen. Men heeft hart voor zijn werk en voor de publieke zaak. Maar het heeft er ook de

schijn van dat men burgers niet vertrouwt (alles moet in wetten en regels vastgelegd worden), alles moet in nietszeggende vinklijstjes (zodat de overheid zich in elk geval kan indekken tegen wat voor vorm van aansprakelijkheid dan ook. De cultuur bij ambtelijke organisaties lijkt te zijn dat men steeds meer wetten maakt (de toeslagenaffaire en aardgasaffaire oorzaken zijn geen toeval maar lijkt in alle overheidsorganisaties ingebakken). Als er eenmaal een wet is, dan is die heilig (want het staat in de wet). Dat iets in een wet staat, wil niet zeggen dat het daarom goed is. Een wet is bedacht door mensen. Die mensen kunnen het totaal fout hebben. Als overheid moet je dan een open mind hebben. Als burgers zich melden dat een wet of regel of voorschrift niet werkt of niet deugt, dan hebben die burgers misschien wel gelijk. Dan heb je als overheid de taak om te luisteren en bij te sturen (en dan snel, niet 10 jaar processen!). Bij het maken van wetten vragen ambtenaren zich (onvoldoende) niet af of het nodig is (is er een maatschappelijk belang? Men vraagt zich niet af of er een probleem is, dat opgelost moet worden. Er is geen onderbouwing van kosten/ baten. De bedachte wetten en regels worden niet vooraf getest en uitgeprobeerd. Het zijn vaak bureauoplossingen, die bedacht lijken door een individu zonder inhoudelijke kennis. De oplossing worden bedacht zonder contact met de burger of haar belangen organisaties. Als er al contact is met vertegenwoordigers van b.v. de zweefvliegerij dan is dat meer voor de Bühne, want uiteindelijk doet de overheid gewoon waar ze zin in heeft. Bezwaar maken heeft geen zin (ILT keurt haar eigen vlees). De weg naar de rechter is voor een burger of een groepje burgers geen echte optie (kost jaren tijd, bakken geld en levert enorm veel frustratie op). Het is logisch dat burgers het opgeven. Merk op dat heel veel regelingen nauwelijks democratisch getoetst worden. Die worden door vak ambtenaren onder elkaar besproken, opgesteld en ingevoerd.

De overheid zou er goed aan doen te leren van het gedachtegoed van "LEAN" levert een handeling, maatregel wet iets op (added value) of is er alleen sprake van toegenomen lasten (added cost).

KNVVl Afdeling Zweefvliegen

Commissie Technische Zaken

E.Veldhuizen:

Voorzitter CTZ

Manager airworthiness review staff NL.CAO.4403

[KNVVl | Vlieg mee!](#)

[De KNVVl Commissie Technische Zaken \(zweefportaal.nl\)](#)