

Aan Kiwa
t.a.v. de heer Paul Ras
Per e-mail: Paul.Ras@kiwa.com

ref: Uw verzoek 2 november 2023
betr: **Consultatie van de tarieven 2024**

Lelystad, 20 november 2023

Geachte heer Ras, beste Paul,

In antwoord op uw verzoek geven wij u in overweging de organisatie van brevet uitgifte volledig te herzien. Enerzijds zijn de tarieven buitensporig hoog en anderzijds is het serviceniveau regelmatig ver onder de maat, voornamelijk t.a.v. doorlooptijden.

Elk jaar geven wij hetzelfde commentaar op de hoogte van de prijs van brevet uitgifte, die zowel in nationaal verband t.o.v. gelijksoortige documenten als in internationaal opzicht t.o.v. identiek dezelfde documenten, buitensporig is.

Wij zijn van mening dat Kiwa zich moet beperken tot het zijn van Register. Nu Kiwa meent, al dan niet ingegeven door aansturing vanuit ILT, allerlei andere werkzaamheden te moeten verrichten bij brevet uitgifte, ligt daar de sleutel voor verbetering.

De initiële uitgifte van een brevet zou een zuiver administratieve aangelegenheid moeten en kunnen zijn: immers de examiner heeft vastgesteld dat kandidaat geschikt is. Daar kan Kiwa niets aan toe of af doen. De examiner kan alle gegevens in de registers van Kiwa invoeren. Allerelei checks op correcte invoer en persoonsgegevens zijn tegenwoordig eenvoudig te automatiseren, bijvoorbeeld met DigID. Heruitgifte van een geldig brevet is geheel zonder tussenkomst van een persoon te organiseren: dat is immers slechts het uitprinten van gearchiveerde gegevens die met regelmaat door examinatoren en/of vlieg instructeurs in de registers van Kiwa worden ingevoerd en die dus per definitie altijd actuele gegevens bevatten. Zodra EASA dat toestaat is een papieren brevet al helemaal niet meer nodig en kan elke inspecteur altijd en overal de geldigheid van een privilege toetsen.

Door bovenstaande is tevens het tweede probleem (onacceptabele doorlooptijden) opgelost, er is immers veel minder menselijke interventie. De stelling dat Kiwa veel werk moet verrichten aan brevet uitgifte, begrijpen wij oprecht niet. Een examiner of instructeur heeft vastgesteld dat een kandidaat aan alle voorwaarden voldoet om het luchtruim te kiezen. En pas bij uitgifte van het bewijs van vaardigheid (niet de vaardigheid zelf dus) controleren of aan alle vereisten is voldaan, is sowieso de verkeerde volgorde. Mocht ILT hiermee niet instemmen, dan geven wij u in overweging dat een Inspectie slechts bij verdenking van een onregelmatigheid leidt tot een 100%-controle. Dat iemand kan en mag vliegen wordt met regelmaat door een bevoegde examiner of instructeur plus een bevoegde medicus bepaald. Vervolgens kan ILT (en of LuPo) besluiten tot inspectie en bij gebleken overtredingen overgaan tot handhaving. De huidige werkwijze impliceert dat Kiwa (ILT) altijd van een onregelmatigheid uit gaat. Er zijn inmiddels meerdere dossiers bij de Overheid die aantonen dat dit ontspoorde.

Ten laatste: stel een acceptabel tarief vast dat bij het betreffende product past en ga daarvandaan terugrekenen hoe e.e.a. georganiseerd moet worden zoals elk bedrijf doet. Dat is diametraal tegenover de gang van zaken bij Kiwa (ILT) waarbij organisatiekosten als gegeven worden beschouwd en dat dus de tarieven daarboven moeten liggen. Een gezonde concurrentie zou hierbij verhelderend werken.

Ter illustratie van de brede onvrede sluiten wij een bericht in van 2016 dat qua toonzetting niet de onze is, maar inhoudelijk geheel in lijn met onze opvattingen.

Vertrouwend dat er (eindelijk) eens iets gedaan wordt met onze consultatie,

Met vriendelijke groet,

*) zoals u bekend is, hebben wij beroep aangetekend bij de bestuursrechter tegen deze onterechte voorwaarde bij heruitgifte

Kiwa, een drama!

6 april 2016

In deze blog ga ik het niet hebben over de slinkse wijze, waarop Kiwa de licentie kreeg van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Neen, ik wil het hebben over de uiterst onprofessionele werkwijze van Kiwa.

Als voorbeeld.

Twee maanden voor het verlopen van mijn brevet ATPL, stuurde ik de nodige papieren in voor voor een vernieuwing van het brevetdocument ATPL. Blijkbaar was alles in orde waarop ik van Kiwa een rekening ontving van € 73,81, welke ik voldaan heb, wachten dus op het brevet. Helaas er kwam geen brevet, neen, de ellende begon toen pas. Volgens Kiwa was mijn aantekening PPL verlopen. Klopt! Beide aeroclubs waar ik lid van ben in Frankrijk, hadden hun Cessna 172 in groot onderhoud, dus kon ik geen testje doen. Volgens Kiwa betrof het daardoor geen verlenging maar hernieuwde afgifte van de bevoegdverklaring SEP(land) en dat kostte € 125,84 voor hetzelfde papiertje.

Ik moest bovendien een complete profcheck doen. Ook gedaan, papieren ingestuurd, fout, 8 pagina's moesten in het Engels. Weer ingestuurd, weer fout, moest in het Engels op een Nederlands formulier. Voor de derde keer ingestuurd.

Ook verlangde Kiwa een ATO verklaring dat de vliegclub opleidingen mag geven. Dat de instructeur gerechtigd was om training te geven en profcheck af te nemen. Zelfs zijn brevet en medische bewijs. Dan een verklaring dat ik voldeed volgens de ATO, aan hernieuwde uitreiking. Tot drie maal toe ingestuurd omdat het woordje hernieuwde ontbrak. Plotseling mocht het nu in het Frans.

Vervolgens weer een andere eis, ik moest ook een profcheck doen op een 135 kg lichter vliegtuigje voor MLA. Wachten op beter weer en ook gedaan, op NL formulier in het Engels ingestuurd. Fout, profcheck moest in NL worden afgenomen. Leve Europa en Internationaal erkende instructeurs. Puur getreiter door Kiwa, meer niet. Waarom vertelde Kiwa dit niet vooraf? Voor de MLA aantekening ben ik afgehaakt.

Twee weken later een Frans brevet ontvangen. In Frankrijk zijn ze luchtvaartminnend en professioneel. In Frankrijk is Airbus een groot succes, in Nederland is Fokker failliet.

In Frankrijk is het eenmaal examen doen, 80 euro betalen en een levenslang geldig brevet zonder verdere kosten. Zo kan het ook!

Maar van Kiwa was ik nog niet af. Ze gaven aan dat mijn levenslang geldige Radiotelefonie zou worden afgenomen. Ik vroeg een voor beroep vatbare beslissing, die ontving ik en kreeg ik zowaar een paar dagen de tijd om in beroep te gaan. Uitstel aangevraagd en kreeg een week extra voor mijn bezwaar. Vervolgens diende ik het bezwaar in en kreeg doodleuk te horen dat ik geen bezwaar kon maken!

Eindelijk kreeg ik een brevet thuis gestuurd. Daar bleek dat mijn 46 jaar geleden verstreekte RT aantekening inderdaad was afgenomen. Geen Engels examen afgelegd, zei Kiwa mij. Vreemd, ik heb het RT-examen in 1970 in het Engels afgelegd. Ik heb in het verleden 5 type ratings gehaald, alles in het Engels, uit 1 meter hoge stapel Engelse boekwerken. Wanneer ik daarmee niet bewezen heb dat ik wel een beetje Engels spreek, dan zijn alle typeratings ten onrechte verstrekt. Helaas, Kiwa was niet voor rede vatbaar. In hun eigen papieren staat dat rekening gehouden zal worden met iemands ervaring

(19.000 vlieguren). Niet dus.

Moet ik even denken aan een oude blog, veiligheid of treiterbeleid. Dus treiterbeleid. Dat krijg je als een bedrijf door een bedenkelijke aanbesteding een contract krijgt. Ook leuk om te vermelden dat ik in de twaalf weken dat mijn brevetverlenging heeft geduurd te maken heb gehad met meer dan tien personen en zovelen nieuwe eisen. Meer dan honderd e-mails, over efficiëntie gesproken!

Dan de kosten.

Kiwa is het duurst van heel Europa, dat is in vliegend Nederland genoegzaam bekend, tot grote ergernis.

Een leerlingvlieger, die vaak alles moet lenen voor zijn opleiding, die baantjes heeft dag en nacht om het allemaal bij elkaar te sprokkelen, die leerlingvlieger wordt volledig door Kiwa uitgeperst. Een leerling vlieger betaalt tot en met

de ATPL circa 2000 euro, alleen maar voor het papiertje. In Griekenland kost dit slechts 100 euro. Nog een voorbeeld: in Frankrijk kost een MLA-vliegbrevet eenmalig 80 euro en is levenslang geldig. Geef mij maar weer de oude, vertrouwde Rijksluchtvaartdienst, ging altijd goed en gesmeerd. Waarom moest dat naar KIWA?