



Rapport

Datum: 24 juni 2002

Rapportnummer: 2002/193

Klacht

Verzoekster klaagt erover dat de examencommissie voor privévliegbewijzen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het antwoord op een vraag in het theorie-examen vleugelvliegtuigen, dat haar zoon op 10 april 2001 heeft afgelegd, heeft foutgerekend, omdat volgens de examencommissie decimalen in een getal kunnen worden aangegeven door middel van zowel een punt als een komma.

Beoordeling

1. Op 10 april 2001 legde verzoeksters zoon examen af voor het vak vleugelvliegtuigen behorende bij het theorie-examen privévlieger (fixed wing) oude stijl. Hij zakte voor dit examen.

Verzoekster klaagt over de beoordeling van de examencommissie voor privévliegbewijzen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot één vraag. Daarbij ging het om het volgende.

Eén van de examenvragen betrof de multiplechoicevraag hoeveel het gewicht van 1 m³ lucht nabij het aardoppervlak ongeveer bedraagt. De examenkandidaat kon kiezen uit de volgende antwoorden:

A. 1.225 kg.

B. 1.5 kg.

C. 800 gr.

D. 12.3 gr.

Volgens de examencommissie was het juiste antwoord, antwoord A. Verzoeksters zoon had dit antwoord echter niet als het juiste antwoord aangekruist. Verzoekster betoogde dat met 1.225 kg 1225 kilogram werd bedoeld. De juiste hoeveelheid gewicht was echter 1225 gram, zodat het juiste antwoord er niet bijstond. Alleen getallen boven de 999 worden met een punt geschreven, aldus verzoekster. Decimalen dienen met een komma te worden aangegeven.

Volgens de examencommissie konden decimalen echter ook met een punt worden aangegeven.

2. De Minister van Verkeer en Waterstaat achtte verzoeksters klacht niet gegrond. Antwoord A was volgens haar het juiste antwoord. De betekenis van 1.225 kg was hier één kilogram en tweehonderdvijfentwintig gram.

De Minister stelde zich op het standpunt dat getallen op het gebied van de luchtvaart in de Nederlandse wet- en regelgeving worden geschreven zowel met punten als met komma's maar ook zonder punten of komma's. Het gebruik van punten om decimalen aan te geven is voorts internationaal.

Tot slot merkte de Minister op dat indien een kandidaat zou weten dat het gewicht van 1 m³ lucht nabij het aardoppervlak ongeveer één kilogram en tweehonderdvijfentwintig gram bedraagt, deze kandidaat antwoord A als het juiste had kunnen herkennen. Bovendien had uit de schrijfwijze van antwoord B afgeleid kunnen worden dat bij antwoord A geen sprake was van een getal groter dan 999.

3. Verzoeksters stelling dat slechts getallen groter dan 999 met een punt mogen worden geschreven, is niet juist. Een dergelijke algemene regel bestaat niet. Of de cijfers achter een punt in een getal decimalen zijn of niet, hangt af van de context. Indien men "1.225 kg" los van de context beschouwt, kan verzoeksters lezing dat hiermee eenduizendentweehonderdvijfentwintig kilogram wordt bedoeld, juist zijn. Echter hier is dit antwoord in een reeks vermeld van onder meer "1.5 kg." en "12.3 gr.". In de benadering van verzoekster zouden met de aanduidingen "1.5 " en "12.3" echter geen begrijpelijke getallen worden weergegeven.

Op grond van het geheel der antwoorden, in onderlinge samenhang gezien, kan in dit geval voldoende duidelijk zijn dat met "1.225 kg." eenduizendentweehonderdvijfentwintig gram werd bedoeld.

De onderzochte gedraging is dientengevolge behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de examencommissie voor privévliegbewijzen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, is niet gegrond.

Onderzoek

Op 22 oktober 2001 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw H. te Voorburg, met een klacht over een gedraging van de examencommissie voor privévliegbewijzen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht

betrekking hebben.

Tijdens het onderzoek kregen de Minister van Verkeer en Waterstaat en verzoekster de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De reactie van de Minister van Verkeer en Waterstaat gaf aanleiding het verslag op een enkel punt aan te vullen.

Verzoekster gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Op 10 april 2001 legde verzoeksters zoon examen af voor het vak vleugelvliegtuigen behorende bij het theorie-examen privévlieger (fixed wing) oude stijl.

Bij brief van 26 april 2001 deelde de voorzitter van de examencommissie voor privévliegbewijzen hem namens de Minister van Verkeer en Waterstaat mee dat hij was gezakt voor dit examen.

2. Op grond van artikel 27 van het Examenreglement voor luchtvaardenden (zie Achtergrond) tekende verzoeksters zoon op 3 mei 2001 schriftelijk bezwaar aan. Het bezwaarschrift houdt het volgende in:

“...Naar aanleiding van het theorie-examen privé-vlieger oude stijl op 10 april 2001 teken ik, (verzoeksters zoon; N.o.), bezwaar aan tegen de volgende vraag in het onderdeel vleugelvliegtuigen:

Hoeveel weegt 1m³ lucht bij de grond?

In het antwoord werden punten gebruikt i.p.v. komma's zoals 1.225 kg i.p.v. 1,225 kg. Volgens het theorieboek (...) staat (...) bij basiskennis en overlappende onderwerpen dat 1 m³ lucht 1225 gram weegt. Daar ik op school geleerd heb, wanneer je een getal door 10, 100 of 1000 deelt er komma's staan. Punten geven aan wanneer het getal groter dan 999 is. Aangezien er hier punten in het antwoord stonden, was het onmogelijk om het goede antwoord te geven...”

3. Bij brief van 24 augustus 2001 deelde de voorzitter van de examencommissie voor privévliegbewijzen de beslissing op het bezwaarschrift mee. De beslissing luidt als volgt:

“...In uw bezwaarschrift geeft u aan het niet eens te zijn met vraag 12 van het (...) examen.

(...)

De examens worden samengesteld aan de hand van de door de Minister van Verkeer en Waterstaat in 1960 vastgestelde kenniseisen zoals deze zijn vermeld in bijlage 2/89 behorende bij de Regeling kennis, bedrevenheid en ervaring voor bewijzen van bevoegdheid en bevoegdverklaringen (via de Luchtvaart Voorschriften deel 2023.a). Alle in het examen gestelde vragen zijn in overeenstemming met de voor het examen geldende kenniseisen.

Ingaande op de vraag waartegen u bezwaar meent te moeten maken het volgende:

Vraag 12

Het gebruik van punten om decimalen aan te geven is internationaal. U stelt dat punten slechts worden gebruikt in getallen indien deze groter dan 999 zijn. Uw argument dat door het ontbreken van komma's het onmogelijk was om het goede antwoord te geven mist elke grond. Immers antwoord B gaf als mogelijkheid 1.5 kg; dit is de schrijfwijze voor 1½ kg. In uw optiek zou hier dus 1500 kg mee bedoeld worden welk getal echter aangegeven zou moeten worden door 1.500 kg.

Het bezwaar is ongegrond...”

B. Standpunt verzoekster

Het standpunt van verzoekster staat samengevat weergegeven onder Klacht. Haar verzoekschrift houdt voorts nog onder meer het volgende in:

“Het enige waar mijn echtgenoot en ik bezwaar tegen aantekenen is de uitspraak van het bezwaarschrift d.d. 24 augustus, dat het gebruik van komma's en punten voor het aangeven van decimalen **internationaal** is. Dit verbaast ons, aangezien de leerstof uit een Nederlands leerboek afkomstig is en het een Nederlands examen betreft.

Mijn minderjarige zoon was op het moment van bezwaar indienen 16 jaar en heeft zowel op de basisschool als op de middelbare school, waar hij nu nog op zit, in Nederland geleerd dat je punten gebruikt voor duizendtallen en komma's om decimalen aan te geven.

Volgens de Examencommissie is het schrijven van **1.225 kg** hetzelfde als **1,225 kg**. Het bevreedt ons dat er altijd grote nauwkeurigheid geëist wordt in de luchtvaart en dat de Examencommissie er zo luchtig over denkt.

Wanneer het examen internationaal is begrijpen wij niet waarom dat wanneer onze zoon examen doet in het buitenland, b.v. Amerika dat brevet door de Rijksluchtvaartdienst niet erkend wordt.

Wij hebben het nare gevoel dat de Examencommissie het niet prettig vindt om door een 16-jarige op de vingers te worden getikt.

Mijn zoon heeft reeds meerdere personen en instructeurs op zijn vliegschool benaderd met dit probleem en iedereen geeft hem gelijk. Alleen de Examencommissie blijft halsstarrig, aangezien zij een fout hebben gemaakt met de vertaling van de examenvraag, die uit een internationale databank afkomstig is.”

C. Standpunt Minister van Verkeer en Waterstaat

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat reageerde bij brief van 13 februari 2002 onder meer als volgt op de klacht:

“De betreffende vraag is tijdens het examen van 10 april 2001 als volgt gesteld:

“Vraag 12 Het gewicht van 1 m³ lucht nabij het aardoppervlak is ongeveer:

A. 1.225 kg.

B. 1.5 kg.

C. 800 gr.

D. 12.3 gr.”

Het juiste antwoord is A, namelijk 1 kilogram en 225 gram.

(Verzoeksters zoon; N.o.) geeft in het bezwaarschrift van 3 mei 2001 aan dat volgens het door hem gebruikte studiemateriaal het gewicht van een kilogram lucht 1225 gram bedraagt.

(Verzoeksters zoon; N.o.) voert aan dat het onmogelijk was om het goede antwoord te geven. Dit daar in Nederland punten in getallen slechts gebruikt worden om getallen groter dan 999 aan te geven, althans leesbaarder te maken.

(Verzoeksters zoon; N.o.) heeft antwoord A blijkbaar gelezen als duizenttweehonderdvijfentwintig kilogram.

In de Nederlandse wet- en regelgeving op het gebied van de luchtvaart worden getallen zowel met punten als met komma's maar ook zonder punten of komma's geschreven. Van alle drie de mogelijkheden is een voorbeeld bijgevoegd, waarbij in de Regeling

valschermspringen zelfs twee schrijfwijzen gebruikt worden (zie hierna, onder 2.; N.o.).

Daarnaast is in de beslissing van 24 augustus 2001 op het bezwaarschrift terecht aangegeven dat het gebruik van punten om decimalen aan te geven internationaal is. Bijgevoegd zijn twee pagina's van Annex 8 van het Verdrag van Chicago - waarbij ook Nederland is aangesloten - betreffende de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen, op beide pagina's worden de in Annex 8 gebruikte definities aangegeven, hierbij worden de getallen inderdaad met punten geschreven (zie hierna, onder 2.; N.o.).

Geconcludeerd dient te worden dat de schrijfwijze van antwoord A, namelijk 1.225 kg. niet fout is, dat de beslissing van 24 augustus 2001 een redelijke is en dat er geen reden is om deze beslissing te herzien.

(...)

Hierbij dient opgemerkt te worden dat indien een kandidaat zou weten dat het gewicht van 1 m³ lucht nabij het aardoppervlak ongeveer 1 kilogram en 225 gram bedraagt, deze kandidaat antwoord A als het juiste had kunnen herkennen. Bovendien had uit de schrijfwijze van antwoord B afgeleid kunnen worden dat bij antwoord A geen sprake zou zijn van een getal groter dan 999.”

2. De in de brief van 13 februari 2002 van de Minister van Verkeer en Waterstaat genoemde bijlagen houden onder meer het volgende in.

a. Regelingen valschermspringen (Regeling van 22 december 1993, Staatscourant 1993, 250)

“De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;

Gelet op artikel 15, tweede lid, van het Luchtverkeersreglement (Stb. 1992, 697);

Besluit:

Art. 1 Algemeen

(...)

d. valschermspringgebied: een kolom luchtruimte in de vorm van een cilinder met een straal van 3.7 km (2nm) rond het middelpunt van het doelgebied en een hoogte gelijk aan de maximale voorgenomen springhoogte.

(...)

Art. 4

(...)

3. Voor het incidenteel gebruik van een valschermspringgebied dat geheel of ten dele is gelegen binnen een afstand van 3.7 km (2nm) van de grens van een niet gecontroleerd luchtvaartterrein moet toestemming zijn verkregen van de betrokken havenmeester.

(...)

Art. 6

(..)

2. Tijdens de valsprong moet:

(...)

b. tenminste 1,5 km horizontaal van de wolken worden gebleven.”

b. Vaststelling eisen inzake kennis, bedrevenheid en ervaring voor bewijzen van bevoegdheid als beroeps- en verkeersvlieger (Regeling van 23 december 1987, Staatscourant 1987, 253)

“De directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst,

(...)

Besluit:

(...)

Art. 2 Intrekking

De eisen inzake kennis, van de navolgende Bijlagen worden ingetrokken:

(...)

6 - Vliegbewijs B3-hefschroefvliegtuig niet zwaarder dan 2000 kg.”

c. Annex 8 van het Verdrag van Chicago

“When the following terms are used in the Standards for the Airworthiness of Aircraft, they have the following meanings:

(...)

Standard atmosphere. An atmosphere defined as follows:

(...)

b) the physical constants are:

- Sea level mean molar mass:

(...) $28.9644 \times 10^{-3} \text{ kg mol}^{-1}$

- Sea level atmospheric pressure:

(...) 1013.250 hPa

- Sea level temperature:

(...)

288.15 K

- sea level atmospheric density:

(...) 1.2250 kg m^{-3} ."

D. Reactie verzoekster

Bij brief van 5 maart 2002 reageerde verzoekster onder meer als volgt op de hiervóór onder **C.** weergegeven brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat:

"In het examenreglement voor luchtvaarders uit de "Staatscourant 1999, nr. 185" staat in § 2, artikel 9, lid 3: "De examens worden afgenomen in de Nederlandse taal danwel, op verzoek van de kandidaat in de Engelse taal."

Het examenreglement verwijst nergens naar het Verdrag van Chicago.

Noch in het theorieboek noch in het examenreglement voor luchtvaarders staat aangegeven dat in de Nederlandse wet- en regelgeving op het gebied van de luchtvaart getallen zowel met punten als met komma's maar ook zonder punten of komma's geschreven worden."

E. REACTIE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

De Minister van Verkeer en Waterstaat reageerde bij brief van 2 mei 2002. De Minister bracht hierin geen nieuwe standpunten naar voren.

Achtergrond

Examenreglement voor luchtvaardenden (Staatscourant 1999, nr. 185)

Artikel 9, derde lid:

“De examens worden afgenomen in de Nederlandse taal dan wel, op verzoek van de kandidaat, in de Engelse taal.”

Artikel 27, eerste lid:

“Indien de kandidaat het niet eens is met de uitslag van het theorie-examen kan deze schriftelijk bezwaar aantekenen bij de minister binnen 14 dagen na dagtekening van de resultaatbrief.”