



Rapport

Datum: 19 juni 1998

Rapportnummer: 1998/238

KLACHT Op 4 december 1997 ontving de Nationale ombudsman een op 24 november 1997 gedateerd verzoekschrift van de heer M. te Boskoop met een klacht over een gedraging van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Omdat zijn verzoek niet voldeed aan het kenbaarheidsvereiste als neergelegd in artikel 12, tweede lid, van de Wet Nationale ombudsman, werd zijn verzoekschrift, op 7 januari 1998, doorgezonden naar de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bij brief van 18 februari 1998 richtte verzoeker zich opnieuw tot de Nationale ombudsman. Hij wees er in deze brief op dat hij geen enkele reactie had ontvangen op de brief die was doorgezonden naar de Minister. Naar aanleiding hiervan werd naar de desbetreffende gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoeker verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoeker, die bij brief van 3 oktober 1997 een aantal vragen heeft voorgelegd aan de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, klaagt over de inhoud van het antwoord dat deze directeur-generaal hem op 21 november 1997 gaf. Daarnaast klaagt verzoeker erover dat de directeur-generaal niet binnen een redelijke termijn op zijn brief van 3 oktober 1997 heeft gereageerd.

ACHTERGRONDRegeling Toezicht Luchtvaart (AMvB van 22 januari 1959, Stb. 67) Artikel 45, eerste lid:

"De examens ter verkrijging van de in deze regeling genoemde bewijzen van bevoegdheid en de in deze regeling aangeduide

bevoegdheidverklaringen worden afgelegd voor een of meer door Onze Minister in te stellen examencommissie(s)." Artikel 52, eerste lid:

"De examencommissie bestaat uit leden, die telkens voor de tijd van ten hoogste twee jaren op voordracht van de directeur-generaal door Onze Minister worden benoemd. Bij die benoeming worden tevens uit deze leden de voorzitter en de plv. voorzitter(s) aangewezen." Artikel 54:

"1. Door de directeur-generaal wordt, de voorzitter van de examencommissie gehoord, een examenreglement opgesteld.

2. In dit reglement moeten ten minste bepalingen worden opgenomen omtrent de organisatie van de commissie, het rooster, de duur van het schriftelijke en mondelinge gedeelte van elk examenvak, de vaststelling van de examenopgaven voor het schriftelijk gedeelte, de groepen van vakken waarin het examen kan worden afgelegd, de geheimhouding, het toezicht op het schriftelijk examen, de oproep en aanmelding van de examinandus, het aantal examinatoren, de ordemaatregelen tijdens het examen, de beoordeling van het afgelegde examen, de vaststelling van eindcijfers van elk examenvak, de vrijstelling en uitsluiting van het mondelinge gedeelte van het examen, kennisgeving van de uitslag, herexamens, alsmede regelingen met betrekking tot het afnemen van de praktische examens." In de Regeling Toezicht Luchtvaart noch in enige andere wettelijke regeling is aangegeven aan welke eisen leden van een examencommissie dienen te voldoen.

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd de Minister van Verkeer en Waterstaat verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te zenden van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Daarbij werden de Minister enkele specifieke vragen gesteld. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Zowel verzoeker als de Minister liet weten zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. **BEVINDINGEN** De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

1. De feiten

1.1. In september 1997 vond in Wenen, Oostenrijk, een bijeenkomst plaats van de JAA (Joint Aviation Authorities) Committee on Flight Crew Licensing (FCL). In het verslag van de JAA Committee van deze bijeenkomst is het volgende gesteld:

"...It was agreed that no age limit for Flight Examiners in non-commercial air transport operations should be required under JAR (Joint Aviation Requirements; N.o.) FCL, but the right of states was recognised to impose national regulations on age if they considered it necessary..." In het JAR-FCL verslag van deze bijeenkomst is in dit verband het volgende opgenomen:

" The IAOPA (International Aircraft Owners and Pilots Organisation; N.o.) working paper on a maximum age for flight examiners employed in General Aviation was discussed at length. There is no age limit for GA pilots in either the JAA or ICAO or in fact the FAA. Netherlands pushed hard to have a mandatory age limit of 65 years for even PPL examiners in JAR-FCL, but fortunately the FCL Committee did not accept this. After much discussion it was agreed by a small majority, that no age limit for GA pilots would be continued within JAA, but limits may be introduced for examiners at the discretion of the national authorities..."

1.2. Bij brief van 3 oktober 1997 richtte verzoeker zich tot de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst. Hij schreef hem het volgende:

"...Sinds 1975 maak ik deel uit van de RLD-examencommissie voor privé-vlieger en die voor beroepsvliegbewijzen. Het is mij bekend dat Uw dienst voor voordracht tot herbenoeming als lid van die commissies de voorwaarde stelt dat de 65-jarige leeftijd nog niet is bereikt. Uit de correspondentie tussen Uw dienst en AOPA NETHERLANDS blijkt dat Uw dienst deze leeftijds-limitatie baseert op intern beleid, gericht op "een zo evenwichtig mogelijke samenstelling van de examencommissie een adequaat middel ter bevordering van de instroom van jonge examinatoren". Aangezien deze regel wellicht ook op mij zal worden toegepast (in juli jl. bereikte ik de 65-jarige leeftijd), overweeg ik tegen een daaromtrent ten aanzien van mij te nemen beslissing beroep aan te tekenen waarbij leeftijdsdiscriminatie de kern van het verhaal zal zijn. Ondanks aandringen van Uw dienst in de JAR-FCL-bijeenkomst in september jl. te Wenen zagen de deelnemende staten af van overname van een dergelijke leeftijdsbeperking in de Europese regelgeving. Gaarne verneem ik dan ook op welke wettelijke of verdragsbepalingen de hiervoor bedoelde beperking is gebaseerd. Hopelijk zal Uw uitleg hieromtrent tijdrovende beroepsprocedures

kunnen voorkomen. (...) Mijn lidmaatschap van de examencommissie loopt per 31 december af. Jongere collega-examinatoren ontvingen reeds een uitnodiging om zich opnieuw voor benoeming beschikbaar te stellen, om welke reden ik U verzoek mij binnen 14 dagen Uw bevindingen mede te delen..."

1.3. Op 8 oktober 1997 stelde een lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal aan de Minister van Verkeer en Waterstaat de volgende vragen:

"...1. Geldt er een leeftijdsgrens van 65 jaar voor leden van de Examencommissie voor Beroepsvliegbewijzen en voor leden van de Examencommissie Privévliegbewijzen? Zo ja, wat is de reden voor deze grens? Welke wettelijke regeling ligt hieraan ten grondslag?

2. Gelden er vergelijkbare leeftijdsgrenzen voor examinatoren in de sectoren weg, water en spoor? Zo neen, waarom is daar niet voor gekozen?

3. Gelden er vergelijkbare leeftijdsgrenzen voor examinatoren in dezelfde sector in de ons omringende landen? Zo neen, waarom niet?

4. Is er met de ons omringende landen (via de JAA of anderszins) overleg geweest over de betreffende leeftijdsgrens? Zo ja, wat is hiervan de uitkomst? Wat is de Nederlandse inzet hierbij geweest?

5. Hoe heeft het aantal examinatoren zich de afgelopen 10 jaar ontwikkeld? Was er sprake van een overschot of tekort?..."

1.4. De Minister van Verkeer en Waterstaat beantwoordde deze kamervragen bij brief van 27 oktober 1997 als volgt:

"...

1. Als leeftijdsgrens geldt 65 jaar. Dit heeft de navolgende achtergrond: het beleid inzake de benoeming van examinatoren is onder andere gericht op een zo evenwichtig mogelijke samenstelling van de examencommissie. Dit om de continuïteit en de binding met de sector binnen de examencommissie te waarborgen. De leeftijdsgrens van 65 jaar is een adequaat middel om deze doelstelling te realiseren. Enerzijds bevordert zij de instroom van jonge examinatoren. Anderzijds zijn examinatoren wanneer zij ouder zijn dan 65jaar in de meeste gevallen niet meer in de sector werkzaam.

Dit alles laat natuurlijk onverlet dat de examinatoren zowel wat kennis, bedrevenheid en medische geschiktheid aan bepaalde eisen moeten voldoen. De leeftijdsgrens van 65 jaar voor examinatoren is echter een noodzakelijk middel om een evenwichtige samenstelling van de examencommissie te waarborgen. Er ligt hier geen wettelijke regeling aan ten grondslag.

2. In de sectoren weg, water en spoor zijn vergelijkbare leeftijdsgrenzen:

CBR: hanteert een leeftijdsgrens van 65 jaar, de pensioengerechtigde leeftijd. Indien de organisatie vanwege het wegvallen van specifieke kennis en ervaring toch behoefte heeft aan een verlenging wordt met de betreffende examiner een overeenkomst voor bepaalde tijd (max. 1 jaar) afgesloten. NS: hanteert een leeftijdsgrens van 65 jaar, de pensioengerechtigde leeftijd. DGG: binnen de zeescheepvaart wordt een maximumleeftijd aangehouden van 70 jaar. Deze leeftijdsgrens is opgetrokken naar 70 jaar omdat de examencommissie voor de zeescheepvaart nog maar tot 2003 bestaat. Tot deze periode

wil men alle kennis, bekwaamheid en ervaring behouden. Het aantal examinatoren (nu 74) zal gezien de toekomstige ontwikkelingen niet groter worden.

3. In Duitsland en België gelden geen leeftijdsgrenzen. In Groot-Brittannië daarentegen zijn 4 categorieën:

- voor multi pilot: 60 jaar; - voor examinatoren (vrijwilliger):

&UnknownEntity; single pilot: 65 jaar:

&UnknownEntity; flight instructor: 70 jaar. Groot-Brittannië wil naar een zo jong mogelijk examinatorenkorps en is voornemens voor genoemde categorieën een leeftijdsgrens van 60 jaar te stellen.

4. Via de JAA is onlangs overleg gevoerd over de leeftijdsgrens voor examinatoren. Nederland heeft zijn beleid (zie antwoord 1) ingebracht. Dit voorstel is positief ontvangen en zal naar verwachting door de overige landen worden overgenomen.

5. Het verloop binnen het examinatorenbestand is niet groot. Examinatoren worden telkens voor een periode van twee jaar benoemd door de Minister. Over de ontwikkeling van het bestand gedurende de afgelopen 10jaar ontbreken gegevens. Met betrekking tot overschot/ tekort: bij enkele type-ratings kan worden gesproken van een tekort aan ervaren examinatoren. Dit kan niet worden opgevangen door het verleggen van de leeftijdsgrens. Het is meer het gevolg van het ontbreken van examinatoren met de betreffende type-bevoegdheidsverklaring in het Bewijs van Bevoegdheid. Thans wordt hier (in zich voordoende situaties) in voorzien door het onder voorwaarden inzetten van bevoegde examinatoren vanuit andere JAA-landen. Er is geen sprake van een situatie, dat als gevolg van het ontbreken van voldoende examinatoren geen examens zouden kunnen worden afgenomen. Indien voor de continuïteit van het afnemen van examens daartoe de noodzaak bestaat, vindt in uitzonderingsgevallen benoeming van 65+-examinatoren plaats. Deze benoeming geschiedt in principe voor maximaal 1 jaar, waarbij de noodzaak van jaar tot jaar wordt bezien..."

1.5. De Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst beantwoordde verzoekers brief op 21 november 1997. Hij schreef verzoeker het volgende:

"...Uw brief van 3 oktober jl. heb ik in goede orde ontvangen. Eind vorig jaar heb ik de AOPA geïnformeerd over mijn beleidslijn ter zake. Voorts zijn er op 8 oktober jl. over dit vraagstuk Kamervragen gesteld. De beantwoording ervan door de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft reeds plaatsgevonden en verwoordt helder de door mijn dienst gehanteerde beleidslijn (...). Uw brief geeft mij geen aanleiding van bedoelde beleidslijn af te wijken. Een en ander komt er op neer dat de bevoegdheid om examinatoren te benoemen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat berust. Bij dit benoemingsrecht heeft zij enige mate van discretionaire bevoegdheid. Die beleidsvrijheid is als volgt ingevuld. De leeftijdsgrens voor examinatoren is in beginsel 65 jaar. De achterliggende gedachte daarbij is het bereiken van een zo evenwichtig mogelijke samenstelling van de examencommissie, alsmede het waarborgen van continuïteit en binding met de sector. Met het stellen van bedoelde leeftijdsgrens beoog ik tevens de instroom van jongere examinatoren te bevorderen. In JAA-verband heeft de gedachtenvorming rond het vaststellen van een leeftijdsgrens nog niet geleid tot een concrete norm. De Nederlandse beleidslijn wordt door

diverse JAA-landen positief benaderd. Het ontbreken van een internationaal gemeenschappelijke leeftijdsnorm betekent dat iedere nationale autoriteit bevoegd is om terzake eigen beleid te formuleren. Zo wordt in het Verenigd Koninkrijk wel, maar in bijvoorbeeld Duitsland en België geen leeftijdsgrens gesteld. Uiteraard ga ik er van uit dat eventuele uitkomsten van de internationale gedachtenvorming van invloed kunnen zijn op het tot dan gevoerde beleid in Nederland. Zo nodig wordt het vigerend beleid en regelgeving daarmee in overeenstemming gebracht..."

2. Het standpunt van verzoeker Het standpunt van verzoeker, zoals uiteengezet in zijn brief van 24 november 1997, luidt als volgt:

"... Eerst na 7 weken ontving ik op die brief (verzoekers brief van 3 oktober 1997; N.o.) antwoord. (Bezwaar 1) *Ten aanzien van het antwoord zelve merk ik op dat op de door mij gestelde vragen met betrekking tot een mogelijk wettelijke basis dan wel de op een verdrag berustende basis, geen enkel antwoord werd gegeven.* (Bezwaar 2) Zoals reeds aan anderen werd gedaan, deelde men ook mij mede dat het hier gaat om een beleidslijn berustende op beleidsvrijheid, met als doel het bereiken van een zo evenwichtig mogelijke samenstelling van de examencommissie, alsmede het waarborgen van continuïteit en binding met de sector. *Wanneer men bedenkt dat jaarlijks nauwelijks meer dan drie leden van de examencommissie nog steeds in de sector werkzaam en beantwoordend aan alle benoemingseisen inclusief vliegmedische geschiktheid voor herbenoeming na de 65-jarige leeftijd opteren, dan ontgaat het mij dat dit geringe aantal ouderen tot een onevenwichtige samenstelling van de examencommissie zou leiden.* (Bezwaar 3) *Terecht stelt de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst dat in internationaal verband (Joint Aviation Authorities) de gedachtenvorming nog niet heeft geleid tot een concrete norm. Ter verduidelijking geeft de DG enkele voorbeelden aan door de 'common practice' te beschrijven in Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk. Een totaal overzicht van de praktijk in ALLE deelnemende JAA staten geeft een ander beeld. Daaruit blijkt dat Nederland tezamen met het Verenigd Koninkrijk een grote minderheid vormt.* (Bezwaar 4) Voor het overige verwijst de antwoordbrief in feite naar de beantwoording van kamervragen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Aangezien (het antwoord op de kamervragen) kan worden beschouwd als een onderdeel van de beantwoording merk ik ten aanzien van de beantwoording van de kamervragen op:

Ten aanzien van het 1e antwoord:

Ten aanzien van de omstandigheid als zouden examinatoren na het bereiken van de 65-jarige leeftijd niet meer in de sector werkzaam zijn mag worden gesteld dat de drie examinatoren die momenteel de bewuste leeftijdsgrens aanvechten ALLEN (drie door verzoeker genoemde personen, onder wie hijzelf; N.o.) nog in de sector werkzaam zijn.

(Bezwaar 5) Ten aanzien van het 2e antwoord:

Een vergelijking met examinatoren van het CBR en de NS gaat niet op omdat het daarbij gaat om mensen in een (vast) dienstverband. De situatie is dan ook niet te vergelijken met die van de zonder dienstverband opererende RLD examinatoren. (Bezwaar 6) Ten aanzien van het 3e antwoord:

Ook hier weer wordt slechts de praktijk in een drietal landen weergegeven terwijl een volledige inventarisering van de praktijk in alle betrokken staten een geheel ander beeld laat zien. (Bezwaar 7) Ten aanzien van het 4e antwoord:

Uit een verslag met betrekking tot het internationaal overleg dat van 1 t/m 4 september j.l. in Wenen plaatsvond, blijkt dat Nederland alle mogelijke moeite heeft gedaan om de 65jaar-grens in Europees verband ingevoerd te krijgen. Dit lukte niet, waarop op aandrang van de Nederlandse afgevaardigde, (...) met een krappe meerderheid werd besloten dat iedere staat het recht zou hebben naar eigen inzicht al dan niet een leeftijdsgrens vast te stellen. Dit werpt een geheel ander licht op de zaak dan het antwoord van de Minister inhoudt. (Bezwaar 8) Met betrekking tot antwoord nummer 5:

In dit antwoord wordt voorbijgegaan aan het feit dat, bij invoering van de Europese JAA standards, bijna geen instructeursexamens kunnen worden afgenomen omdat slechts een miniem aantal examinatoren recente praktische ervaring hebben in het opleiden van vlieg-instructeurs zoals door de JAA wordt vereist. (De eerder genoemde drie examinatoren waaronder ondergetekende hebben op dit terrein juist een grote ervaring) Uit dit laatste antwoord blijkt dat wanneer noodzakelijk van de leeftijdsgrens kan worden afgeweken; dit nu lijkt erg veel op een willekeurige benadering. (Bezwaar 9) Het komt mij voor dat de Rijksluchtvaartdienst door een samenweefsel van verdichtsels tracht een basis te vinden voor pure leeftijdsdiscriminatie zonder dat dit gebaseerd is op wet of verdrag..."

3. Het standpunt van de Minister

De Minister van Verkeer en Waterstaat reageerde in het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman als volgt op verzoekers klacht:

"...Met betrekking tot het eerste klachtonderdeel ga ik onderstaand uit van de bezwaren die (verzoeker; N.o.) in zijn schrijven van 24 november 1997 naar voren brengt. Bezwaar 1: De beantwoording van de brief door de Rijksluchtvaartdienst heeft langer geduurd dan gebruikelijk is. Afstemming met de door mij te beantwoorden kamervragen (ontvangen 9 oktober 1997) met betrekking tot onderhavig onderwerp is hiervan de oorzaak. Bezwaar 2: Zoals uit het antwoord op de brief van (verzoeker; N.o.) van 21 november 1997 als ook uit de beantwoording van de kamervragen (beantwoord 27 oktober 1997) moge blijken, berust het stellen van een leeftijdsgrens aan examinatoren op enige wettelijke noch op een verdragsrechtelijke bepaling. Deze vloeit uit de discretionaire bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bezwaar 3:

De achterliggende gedachte bij het stellen van een leeftijdsgrens is reeds verwoord in het antwoord op de brief van (verzoeker; N.o.) van 21 november 1997. Hierbij gaat het niet zozeer om het aantal examinatoren dat na het bereiken van de 65-jarige leeftijd voor herbenoeming opteert maar veeleer om de evenwichtige samenstelling in samenhang met de behoefte aan examinatoren en de doorstroming van jonge examinatoren op grond waarvan de continuïteit en binding met de sector wordt gewaarborgd. Bezwaar 4: Zoals in mijn antwoord van 21 november 1997 als ook in de beantwoording van de kamervragen is aangegeven is het stellen van een leeftijdsgrens voor examinatoren in de Joint Aviation Requirements Flight Crew Licensing (JAR-FCL) door de bij de Joint

Aviation Authorities (JAA) aangesloten landen niet noodzakelijk geoordeeld, maar is het recht erkend om terzake nationale regels te stellen (...). Aan dit recht is om meergenoemde redenen door mij invulling gegeven. Dat Nederland tezamen met het Verenigd Koninkrijk in dit opzicht een grote minderheid vormt doet hieraan niet af. Bezwaar 5:

Niet ontkend kan worden, dat er incidenteel nog personen in de sector actief zijn die de leeftijdsgrens van 65 jaar zijn gepasseerd. Dit staat echter het stellen van een leeftijdsgrens in zijn algemeenheid op basis van genoemde achterliggende gedachte niet in de weg. Bezwaar 6:

Dezerzijds is geen vergelijking getrokken met de benoeming van examinatoren bij het CBR en NS. In antwoord op de (kamer)vragen (...) (vraag 3) is de feitelijke situatie bij het CBR en de NS weergegeven. Het hanteren van leeftijdsgrenzen, zoals bijvoorbeeld de pensioengerechtigde leeftijden zoals bij het CBR en NS, is op zichzelf genomen niet ongebruikelijk en leidt niet per definitie tot leeftijdsdiscriminatie. Over mijn beweegredenen om leeftijdsgrenzen aan examinatoren te stellen is (verzoeker; N.o.) middels een afschrift van mijn antwoorden op de kamervragen geïnformeerd. De gestelde grenzen acht ik niet arbitrair. Bezwaar 7:

Zie het antwoord op bezwaar 4. Bezwaar 8:

Onderhavige materie is binnen de JAA-FCL Committee aan de orde geweest. De FCL-Comitee ondersteunt het Nederlandse standpunt om op nationaal niveau een leeftijdsgrens te stellen. De Committee heeft ermee ingestemd dat er onder JAR-FCL geen leeftijdsgrens behoeft te worden vastgesteld, maar dat het recht van de JAA landen wordt erkend om nationale regels terzake vast te stellen indien zij dit noodzakelijk achten. Vanuit juridisch oogpunt is dit van beperkte betekenis, aangezien bij het ontbreken van een expliciet verbod van de zijde van de JAA, nationale autoriteiten zonder meer bevoegd zijn om nationale regels vast te stellen. Bezwaar 9:

Indien noodzakelijk kan op basis van de discretionaire bevoegdheid worden afgeweken van de leeftijdsgrens. Dit laat het hanteren van een algemene leeftijdsgrens onverlet. Van een willekeurige benadering is dan ook geen sprake. Ten aanzien van het instellen van de leeftijdsgrens merk ik tenslotte op, dat hieraan geen andere gedachtengang ten grondslag ligt, dan hiervoor reeds is omschreven. Het voorgaande geeft de gronden aan waarop mijn beleid inzake de gehanteerde leeftijdsgrens berust. De grief van (verzoeker; N.o.) kan ik in dit verband niet begrijpen. Met betrekking tot klachtonderdeel 2 bericht ik u dat (verzoeker; N.o.) naar aanleiding van zijn brief van 3 oktober 1997 geen ontvangstbevestiging, behandelingsbericht of tussenbericht heeft ontvangen. Ik ben mij ervan bewust dat de dienst hierin gebreke is geweest..."

4. De reactie van verzoeker

Verzoeker reageerde als volgt op het standpunt van de Minister, zoals weergegeven onder 3:

"...a. Het komt mij voor dat de Minister van Verkeer en Waterstaat welhaast habitueel vertraagd reageert op brieven en klachten. De reactie van de Minister op mijn "bezwaar 1" is vreemd; de kamervragen werden op 27 oktober 1997 beantwoord, mijn brief pas op 21 november. Op mijn door U aan de Minister toegezonden bezwaarschrift werd in het geheel

niet gereageerd (...). b. Het beroep van de Minister op "discretionaire bevoegdheid" is mijns inziens onjuist omdat het hier gaat om een beleid dat indruist tegen het grondwettelijk verbod van discriminatie. Het bereiken van een evenwichtige samenstelling van een examencommissie, het enig overblijvend argument van bedoelde Minister, is immers niet van een zo zwaar wegende aard dat daartoe discriminatie geoorloofd zou zijn. Bovendien is het stellen van een leeftijdsgrens geen geschikt middel om te komen tot een "evenwichtige samenstelling" van examencommissies; door een grotere leeftijdsverspreiding wordt, statistisch gezien, alleen maar een grotere evenwichtigheid bereikt. c. In de beantwoording van mijn bezwaren 4 en 7 gaat de Minister voorbij aan mijn opmerking dat (vergelijking met; N.o.) de in de andere Europese staten gevestigde leeftijdsgrenzen in de beantwoording van gestelde kamervragen mank gaat zolang niet de praktijk in ALLE Europese staten wordt weergegeven. Voor mij blijft de vraag centraal staan of hier al dan niet sprake is van ongeoorloofde leeftijdsdiscriminatie terwijl mijn bezwaren tegen de bijna beledigende nonchalance van de afhandeling van deze zaak niet zijn weggenomen..."

BEOORDELING

1. Ten aanzien van de inhoud van de brief van 21 november 1997

1.1. Verzoeker heeft in de eerste plaats geklaagd over de inhoud van de brief van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst van 21 november 1997. Deze brief vormde een antwoord op verzoekers brief van 3 oktober 1997, waarin hij aan de directeur-generaal had laten weten dat hij bezwaar heeft tegen de gehanteerde leeftijdsgrens van 65jaar om voor (her)benoeming als lid van een examencommissie voor vliegbewijzen in aanmerking te komen, en waarin hij hem had gevraagd hem mee te delen op welke wettelijke of verdragsbepaling bedoelde leeftijdsgrens was gebaseerd.

1.2. In zijn antwoord van 21 november 1997 deelde de directeur-generaal mee dat de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd is examinatoren te benoemen en dat de Minister bij dat benoemingsrecht enige mate van discretionaire bevoegdheid toekomt. Op basis van deze bevoegdheid is, zo liet de directeur-generaal weten, voor examinatoren een leeftijdsgrens van 65 jaar vastgesteld. De ratio van het stellen van deze leeftijdsgrens is, zo blijkt uit de brief van de directeur-generaal, gelegen in een streven naar een zo evenwichtig mogelijke samenstelling van de examencommissie, in een streven naar continuïteit en binding met de sector, en in een streven naar instroom van jongere examinatoren. In zijn reactie aan verzoeker verwees de directeur-generaal voorts naar de beantwoording door de Minister van kamervragen over dit onderwerp. Uit deze beantwoording, van 27 oktober 1997, blijkt dat in uitzonderingsgevallen, indien daartoe voor de continuïteit van het afnemen van examens noodzaak bestaat, benoeming van examinatoren van ouder dan 65 jaar mogelijk is. In haar beantwoording van de kamervragen wees de Minister er op dat aan het op dit punt gevoerde beleid niet een wettelijke regeling ten grondslag ligt.

1.3. Volgens verzoeker maakt de Rijksluchtvaartdienst zich door het stellen van bedoelde leeftijdsgrens schuldig aan onwettige leeftijdsdiscriminatie. In dat verband wees hij er onder meer op dat de Minister door het creëren van de mogelijkheid van afwijking van de

gestelde leeftijdsgrens willekeur mogelijk maakt, en dat van de staten die deelnemen aan de Joint Aviation Authorities (JAA) Nederland naast het Verenigd Koninkrijk het enige land is dat een leeftijdsgrens hanteert.

1.4. In het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman benadrukte de Minister onder meer dat de bij JAA aangesloten nationale autoriteiten, bij het ontbreken van een expliciet verbod van de zijde van JAA, bevoegd zijn nationale regels vast te stellen.

Daarnaast herhaalde de Minister de eerder genoemde argumenten voor het hanteren van een leeftijdsgrens. Daarbij merkte zij nog op dat de mogelijkheid om, op basis van een discretionaire bevoegdheid, af te wijken van de gestelde leeftijdsgrens het hanteren van een algemene leeftijdsgrens onverlet laat, en dat daarmee niet sprake is van een willekeurige benadering.

1.5. Op grond van de Regeling Toezicht Luchtvaart is de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd leden te benoemen van de examencommissies voor vliegbewijzen. Wat betreft de eisen waaraan de te benoemen leden dienen te voldoen, zijn noch in deze regeling noch in enige andere wettelijke regeling bepalingen opgenomen. Dit betekent dat de Minister op dit punt beleidsvrijheid toekomt.

1.6. De Minister is ertoe overgegaan om in het kader van de (her)benoeming van leden van de examencommissies de eis te stellen dat de betrokkenen niet ouder zijn dan 65 jaar. Gelet op de door de Minister aangevoerde argumenten moet deze eis niet onredelijk worden geacht. Het enkele feit dat binnen JAA-verband de meeste landen niet een dergelijke leeftijdsgrens hanteren, doet daar niet aan af. De desbetreffende grens past ook in hetgeen momenteel op dit punt in het algemeen in Nederland praktijk is. Voorts is van belang dat de Minister, op grond van de haar toekomende discretionaire bevoegdheid, over de mogelijkheid beschikt om in voorkomende gevallen af te wijken van de gestelde leeftijdsgrens. Op deze wijze kan recht worden gedaan aan het karakter van de desbetreffende beleidsregel.

1.7. Aangezien er geen reden bestaat het op dit punt door de Minister vastgestelde beleid te kritiseren, en aangezien de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst verzoeker in zijn brief van 21 november 1997 op duidelijke wijze heeft geïnformeerd over dit beleid, is de onderzochte gedraging op dit onderdeel behoorlijk.

2. Ten aanzien van de termijn van beantwoording van verzoekers brief

2.1. Verzoeker heeft er in de tweede plaats over geklaagd dat hij pas zeven weken na de verzending van zijn brief van 3 oktober 1997 een antwoord ontving.

2.2. In haar reactie op verzoekers klacht wees de Minister van Verkeer en Waterstaat erop dat de beantwoording van verzoekers brief langer heeft geduurd dan gebruikelijk is. Volgens haar was deze langere behandelingsduur veroorzaakt door afstemming van de beantwoording door de directeur-generaal met de door haar te beantwoorden kamervragen over hetzelfde onderwerp.

2.3. De beantwoording door de Minister van bedoelde kamervragen vond plaats op 27 oktober 1997. Drieëneenhalve week daarna, bij brief van

21 november 1997, beantwoordde de directeur-generaal verzoekers brief van 3 oktober 1997. Een behandelingsduur van zeven weken is weliswaar aan de ruime kant, maar onder de gegeven omstandigheden niet als onredelijk lang aan te merken. In zoverre is de onderzochte gedraging ook op dit onderdeel behoorlijk.

2.4. Gelet op de wenselijk geachte afstemming tussen enerzijds het antwoord van de Minister op de kamervragen en anderzijds het antwoord van de directeur-generaal op verzoekers brief, was het te voorzien dat het niet mogelijk was om verzoekers brief direct na ontvangst af te handelen. In verband daarmee had het op de weg van het Ministerie gelegen om verzoeker een behandelingsbericht te sturen. Het is niet juist dat dit is nagelaten. In zoverre is de onderzochte gedraging op dit onderdeel niet behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, is niet gegrond, behalve voorzover aan verzoeker op zijn brief van 3 oktober 1997 niet een behandelingsbericht is gestuurd; op dit punt is de klacht gegrond.