Examensimulatie

Drone examen A1/A3 - EU dronebewijs Open categorie - oefenvragen en examentraining - Privacy en gegevensbescherming

Quizvds.it

NAAM LEERLING: **DATUM EN TIJD:**

01. Als de besturingsapp zich tijdens de vlucht afsluit, moet de piloot op afstand:

a) de afstandsbediening weggooien.

b) de controle behouden of terugkrijgen en indien nodig landen.

c) zich van de vluchtlocatie verwijderen.

d) de automatische missie zonder controle voortzetten.

02. Het informeren van de gefilmde personen moet:

a) onder alle omstandigheden onmogelijk zijn.

b) worden vervangen door het geluid van de rotoren.

c) duidelijk zijn en passen bij de context wanneer de opname hen betreft.

d) beperkt zijn tot het serienummer van de drone.

03. In subcategorie A3 moet de vluchtuitvoering plaatsvinden:

a) In de onmiddellijke nabijheid van niet-betrokken personen.

b) Boven mensenmenigten.

c) In een gebied waar redelijkerwijs niet te verwachten valt dat niet-betrokken personen in gevaar worden gebracht.

d) In dichtbevolkt gebied, om de berging te vergemakkelijken.

04. Welke uitspraak over luchtruim van klasse E in Nederland is juist?

a) Klasse E is een zuiver militair verboden luchtruim.

b) In klasse E zijn uitsluitend drones toegelaten.

c) Klasse E bestaat niet in het Nederlandse luchtruim.

d) Klasse E is gecontroleerd luchtruim waarin VFR-vluchten zonder klaring zijn toegestaan, en dit komt in Nederland veel voor.

05. Een cascoverzekering die uitsluitend schade aan het UAS zelf dekt

a) is verboden.
b) voldoet aan de voor UAS voorgeschreven verplichte verzekering.
c) is alleen vereist voor vluchten buiten Nederland.
d) voldoet niet aan de voor UAS voorgeschreven verplichte verzekering.

06. Vluchten op het terrein van een luchtvaartterrein zonder luchtverkeersleidingseenheid en zonder vluchtinformatiedienst:

a) Vereisen de toestemming van de exploitant van het luchtvaartterrein.
b) Zijn toegestaan met instemming van de luchtsportvereniging.
c) Vereisen een voorafgaande vergunning van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport).
d) Zijn mogelijk zonder bijzondere toestemming.

07. Bij het maken van beeldopnamen tijdens een privé-evenement is het raadzaam:

a) Alle ruwe opnamen zonder selectie te bewaren.
b) Zonder aankondiging te filmen om natuurlijke beelden te krijgen.
c) De betrokken personen te informeren en de opnamen te beperken tot wat werkelijk noodzakelijk is.
d) De beelden vóór enige controle te publiceren.

08. Een sterretje (asterisk) achter de frequentie-aanduiding van een luchtruim of een radiostation op de Nederlandse ICAO-kaart 1:500.000 (bijv. 119,15*) betekent:

a) dat het bijbehorende radiostation of luchtruim niet permanent (niet doorlopend) in bedrijf is.
b) dat het luchtruim uitsluitend is voorbehouden aan instrumentvluchtverkeer (IFR).
c) dat de frequentie uitsluitend in het Nederlands mag worden gebruikt.
d) dat voor elke landing op het bijbehorende vliegveld een vliegplan moet worden ingediend.

09. Welke bijkomende straf kan de rechter naast de geldboete opleggen bij onrechtmatig gebruik van een onbemand luchtvaartuig?

a) De intrekking van het rijbewijs.
b) Geen, er zijn uitsluitend geldboetes voorzien.
c) De verbeurdverklaring van het luchtvaartuig en de besturingsapparatuur.
d) Een permanent verbod om het nationale grondgebied te verlaten.

10. Om het risico op een schending van de privacy te verkleinen, kan de piloot op afstand:

a) onbeperkt boven privétuinen vliegen.
b) inzoomen op ramen.
c) de kadrering aanpassen en niet-betrokken personen vermijden.
d) de ruwe opnamen online opslaan.

11. Kunnen angsten en zorgen oorzaken van stress zijn?

a) Nee, angstgevoelens hebben niets met stress te maken.
b) Ja, fysieke stress.
c) Ze verbeteren automatisch het besluitvormingsvermogen van de piloot.
d) Ja, psychische stress.

12. In de open categorie mag de maximaal toelaatbare startmassa van een onbemand luchtvaartuig de volgende waarde niet overschrijden:

a) 2 kg.
b) 25 kg.
c) 50 kg.
d) 8 kg.

13. De letter P in het symbool van een luchtvaartterrein betekent:

a) De aanwezigheid van een gevangenis.
b) Dat het luchtvaartterrein slechts tijdelijk bestaat.
c) Dat het luchtvaartterrein voor privégebruik bestemd is.
d) Dat het om een verboden gebied gaat.

14. Voordat een automatische modus wordt gestart, moet worden gecontroleerd:

a) De vliegbaan, de obstakels, de grenzen en de mogelijkheid om de modus af te breken.
b) Of de drone ver van de piloot op afstand verwijderd is.
c) Of de accu bijna leeg is.
d) Of het publiek toekijkt.

15. Het start- en landingsgebied moet zijn:

a) willekeurig gekozen.

b) vrij, stabiel en op afstand van niet-betrokken personen.

c) altijd midden in een mensenmenigte.

d) onder elektriciteitsleidingen om laag te blijven.

16. In subcategorie A1 van de open categorie moet de piloot op afstand met name:

a) Een vaste horizontale afstand van 150 m tot elk woongebied aanhouden.

b) Mensenmenigten overvliegen wanneer de drone licht is.

c) Buiten direct zicht vliegen zodra GNSS beschikbaar is.

d) Het overvliegen van niet-betrokken personen zo veel mogelijk vermijden en nooit boven een mensenmenigte vliegen.

17. De identificatie op afstand (Remote ID) van een UAS dient met name om:

a) De verantwoordelijkheid van de piloot op afstand op te heffen.

b) De exploitant of het luchtvaartuig te identificeren volgens de geldende eisen.

c) De lift te verhogen.

d) De wind te meten.

18. Bij het doorgeven van beelden aan een klant of aan derden moet rekening worden gehouden met:

a) Het beoogde doel en de rechten van de betrokken personen.

b) Uitsluitend het laadniveau van de accu.

c) Uitsluitend de bestandsgrootte.

d) De kleur van het UAS.

19. Vervangt een polis die alleen schade aan de eigen drone dekt, de aansprakelijkheidsverzekering tegenover derden?

a) Ja, altijd.

b) Ja, als de vlucht voor recreatieve doeleinden plaatsvindt.

c) Ja, maar alleen onder 250 g.

d) Nee, een casco-/eigenschadeverzekering is niet hetzelfde als de aansprakelijkheidsverzekering tegenover derden.

20. In luchtruim van klasse G: 1) wordt de luchtverkeersleidingsdienst verleend 2) wordt de luchtverkeersleidingsdienst niet verleend 3) mag een UAS op een hoogte < 30 m zonder bijzondere toestemming vliegen

a) 2 en 3
b) 2
c) 1
d) 1 en 3

21. De afkorting ICAO staat voor:

a) Internationaal bureau voor luchtvaartinformatie.
b) Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organization).
c) Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaartuigen.
d) Internationaal bureau voor luchtverkeersleiding.

22. Van gefocuste aandacht spreekt men wanneer:

a) men zich op één enkele, duidelijk omschreven taak concentreert
b) het besluitvormingsvermogen van de piloot op afstand automatisch verbetert.
c) men zich op meerdere taken tegelijk concentreert
d) men zich op een bepaalde prikkel concentreert

23. Bij een waarschuwing voor een bijna lege accu bestaat het veilige gedrag erin:

a) de waarschuwingen uit te schakelen.
b) hoger te klimmen.
c) de waarschuwing te negeren als het beeld goed is.
d) met voldoende reserve terug te keren of te landen.

24. Mist is gevaarlijk voor een UAS-vlucht omdat deze:

a) de onopvallendheid en daarmee de veiligheid verbetert.
b) het verlies van direct zicht en van visuele referentiepunten kan veroorzaken.
c) het directe zicht niet beïnvloedt.
d) het bereik van de radioverbinding vergroot.

25. De ware heading (true heading) is de richting van de lengteas van het luchtvaartuig ten opzichte van:

a) de ware grondkoers (true track).

b) de magnetische grondkoers (magnetic track).

c) het ware noorden (geografisch noorden).

d) het magnetische noorden.

26. Een checklist vóór de vlucht dient om:

a) de operatie onnodig te vertragen.

b) de opleiding te vervangen.

c) de vlucht in een verboden gebied goed te keuren.

d) het over het hoofd zien van kritieke punten te verminderen.

27. Welke uitspraken over vliegen in FPV-modus (vliegen vanuit immersieperspectief) zijn juist? 1) De voorwaarden voor vliegen binnen direct zicht (VLOS) hebben betrekking op het directe zicht van de piloot op afstand op het UAS 2) Het begrip direct zicht kan worden uitgebreid naar het besturen via een camera 3) Om als vlucht binnen direct zicht te gelden, moet een piloot op afstand op elk moment direct zicht op het UAS hebben 4) Bij een FPV-vlucht kunnen meerdere personen afwisselend de besturing bedienen 5) Op een bepaald moment geldt slechts één persoon als piloot op afstand

a) 1, 2, 4 en 5

b) 1

c) 1, 3, 4 en 5

d) 2, 3, 4 en 5

28. Een niet-betrokken derde is een persoon die:

a) een ander onbemand luchtvaartuig bestuurt.

b) altijd lid van de bemanning is.

c) niet aan de vluchtuitvoering deelneemt en het risico niet heeft aanvaard.

d) het operationeel handboek van het onbemande luchtvaartuig heeft ondertekend.

29. Vergoedt een rechtsbijstandverzekering opgelegde bestuurlijke boetes of strafrechtelijke geldboetes?

a) Deze is alleen vereist voor vluchten buiten Nederland.

b) Ja, altijd

c) Ja, maar alleen bestuurlijke boetes

d) Nee

30. Een niet-bijgewerkte database van geografische UAS-zones kan:

a) Onvolledige of verouderde informatie leveren.

b) De naleving van de regels verbeteren.

c) De drone lichter maken.

d) De NOTAM's vervangen.

31. Het gebruik van softdrugs:

a) Verbetert het concentratievermogen

b) Heeft geen invloed op de veiligheid van de UAS-vluchtuitvoering.

c) Heeft een negatieve invloed op het vermogen om zich op de taak te concentreren

d) Verbetert de prestaties enigszins

32. Is het toegestaan om een UAS met een massa van minder dan 250 gram zonder verzekering te gebruiken?

a) Ja, maar alleen voor hobbyvluchten

b) De verzekering is alleen verplicht als het UAS meer dan 25 kg weegt.

c) Nee, nooit

d) Ja, altijd

33. De variometer van een UAS of van een vliegapp geeft hoofdzakelijk aan:

a) De horizontale afstand tot een obstakel.

b) De nominale spanning van een cel.

c) De magnetische koers.

d) De stijg- of daalsnelheid.

34. Een van zeer grote afstand gemaakte opname van een mensenmenigte waarop geen enkele persoon identificeerbaar is, is over het algemeen:

a) Een set telemetrie-/motorgegevens.
b) Minder gevoelig dan een identificeerbare close-up.
c) Altijd onderworpen aan een vergunning van een autoriteit.
d) Altijd verboden.

35. Het algemeen aanpassingssyndroom (AAS)

a) is altijd onomkeerbaar en leidt tot de dood
b) is een gevolg van een jetlag
c) betreft alleen piloten van bemande luchtvaartuigen.
d) is een stressreactie die in drie fasen verloopt

36. Een geolocatiegegeven (locatiegegeven) dat aan een beeld is gekoppeld, kan:

a) het beeld minder nauwkeurig maken.
b) het portretrecht opheffen.
c) de identificeerbaarheid van een persoon of van een privélocatie vergroten.
d) de toestemming vervangen.

37. Is een gebrek aan situationeel bewustzijn (situation awareness) een van de belangrijkste oorzaken van menselijke fouten?

a) Het betreft alleen piloten van bemande luchtvaartuigen.
b) Onwaar, het is nooit een oorzaak van menselijke fouten
c) Waar
d) Onwaar, het beïnvloedt alleen de positieve stress

38. Een persoonsgegeven is informatie waarmee het mogelijk is:

a) De accuspanning te meten.
b) Uitsluitend de windrichting te kennen.
c) Uitsluitend een drone van klasse C1 te identificeren.
d) Een natuurlijke persoon direct of indirect te identificeren.

39. In de open categorie A1/A3 berust de vliegveiligheid in de eerste plaats op:

a) de kleur van de propellers.

b) alleen de kwaliteit van de camera.

c) de maximumsnelheid van de drone.

d) het behouden van direct visueel contact, het vermijden van personen en de vluchtvoorbereiding.

40. Sterke wind kan de veiligheid verminderen omdat deze:

a) de terugkeer kan verhinderen, de drift kan vergroten en de accu sneller kan ontladen.

b) obstakels verwijdert.

c) het mogelijk maakt om 120 m te overschrijden.

d) de vliegduur altijd verbetert.

41. Bij het vliegen in een contrastarme omgeving, bijvoorbeeld tijdens de schemering:

a) is het moeilijker om de vorm en kleur van objecten te herkennen

b) is het moeilijker om nabije objecten scherp te zien

c) verbetert het besluitvormingsvermogen van de piloot op afstand automatisch.

d) is het moeilijker om verafgelegen objecten scherp te zien

42. Welke voorwaarden gelden voor het vliegen met een UAS binnen direct zicht (VLOS) in een militaire controlezone (CTR)?

a) Informeren van de luchtverkeersleiding bij een vlieghoogte boven 50 m

b) Informeren van de luchtverkeersleiding, ongeacht de vlieghoogte

c) Toestemming van de luchtverkeersleiding bij een vlieghoogte boven 50 m

d) Toestemming van de luchtverkeersleiding, ongeacht de vlieghoogte

43. Op de ICAO-VFR-kaart 1:500 000 staat een controlezone met de aanduiding «CTR D». Welke uitspraak is juist over een controlezone (CTR) in Nederland?

a) Een CTR behoort in Nederland altijd tot luchtruimklasse E en is ongecontroleerd.

b) Een CTR behoort in Nederland altijd tot luchtruimklasse D; het is gecontroleerd luchtruim rond een groter vliegveld en wordt op de kaart roodachtig weergegeven.

c) De aanduiding «D» geeft de baanlengte van het vliegveld in meters aan.

d) Een CTR behoort in Nederland altijd tot luchtruimklasse C.

44. Welke informatie moet vóór de vlucht in de verzekeringspolis worden gecontroleerd?

a) Alleen het merk van de SD-kaart.

b) Alleen het aantal GNSS-satellieten.

c) Dekkingsomvang, verzekerde som, uitsluitingen, geldigheidsduur en toegestaan gebruik.

d) Alleen de kleur van de drone.

45. Welke autoriteit oefent in Nederland het regelgevend toezicht uit op het gebruik van drones?

a) De ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport)

b) De ICAO

c) De EASA

d) De provinciale luchtvaartautoriteit

46. De door de drone verzonden telemetrie kan gevoelig zijn, omdat deze het volgende prijsgeeft:

a) Het aantal examenvragen.

b) De kleur van de propellers.

c) De positie, de vliegroute of de gebruiksgewoonten.

d) Uitsluitend het merk van de oplader.

47. De geografische coördinaten van een vliegveld zijn 45°00'N - 002°56'E. Zijn ligging op de aardbol is:

a) halverwege tussen de evenaar en de noordpool en ten westen van de nulmeridiaan van Greenwich.

b) dichter bij de evenaar dan bij de noordpool en ten oosten van de nulmeridiaan van Greenwich.

c) dichter bij de noordpool dan bij de evenaar en ten westen van de nulmeridiaan van Greenwich.

d) halverwege tussen de evenaar en de noordpool en ten oosten van de nulmeridiaan van Greenwich.

48. De integriteit van het GNSS heeft betrekking op:

a) de beschikbaarheid van de meting

b) de betrouwbaarheid van de meting

c) de snelheid van de meting

d) de nauwkeurigheid van de meting

49. Het principe van minimale rechten (least privilege) betekent:

a) Iedereen het beheerderswachtwoord geven.

b) Elke gebruiker alleen de noodzakelijke toegangsrechten verlenen.

c) Alle accounts verwijderen.

d) Eén enkel account voor iedereen gebruiken.

50. Vanaf wanneer geldt in Nederland de plicht om zich als UAS-exploitant te laten registreren?

a) Pas vanaf een startmassa van 2 kg.

b) Vanaf een startmassa van 250 g of wanneer het UAS een sensor heeft die persoonsgegevens kan vastleggen.

c) Alleen bij toestellen van meer dan 4 kg.

d) Registratie is in Nederland niet vereist.

51. De afkorting SAR betekent:

a) Overleving van de geredden en redding.

b) Radiotelefonische hulpdienst.

c) Luchtvaarthulp voor overlevenden.

d) Opsporings- en reddingsdienst.

52. Het overvliegen van een mensenmenigte in de open categorie is:

a) verboden.

b) toegestaan met een UAS van klasse C1.

c) toegestaan mits de video privé blijft.

d) toegestaan onder 30 m.

53. De aanduiding "TMA Amsterdam C 2000 ft" op de luchtvaartkaart betekent met name:

a) Een verboden gebied met een omvang van 2000 meter.

b) Ongecontroleerd luchtruim, waarvan de bovengrens op 2000 ft ligt.

c) Gecontroleerd luchtruim van klasse C, waarvan de ondergrens op 2000 ft ligt.

d) Een baanlengte van 2000 meter.

54. Een verstoorde radioverbinding voor de besturing kan leiden tot:

a) een nauwkeurigere QNH.

b) een betere vluchtduur.

c) verlies van controle of een onbedoelde stuurinvoer.

d) een betere videokwaliteit.

55. Het platform (apron) is:

a) Het deel van het luchtvaartterrein dat moet worden gebruikt voor starts, landingen en het taxiën op de grond.

b) Wordt ook wel het manoeuvreerterrein genoemd.

c) Het deel van het bewegingsterrein dat dient voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.

d) Het geheel van de parkeer-, tank- en onderhoudsplatformen.

56. Een beeldopname voor uitsluitend privédoeleinden:

a) Heft de regels van de open categorie op.

b) Maakt zorgvuldigheid bij de kadrering overbodig.

c) Staat elke overvlucht van percelen toe.

d) Ontslaat niet van de plicht om de privacy te respecteren.

57. Op een ICAO-kaart stelt een getal dat bij een parachutespringzone hoort, in het algemeen voor:

a) De VHF-frequentie van de zone.

b) De exacte afspronghoogte.

c) Het referentienummer van de parachutespringzone.

d) De maximaal toegestane vlieghoogte voor UAS.

58. Een procedure voor het einde van de vlucht omvat:

a) Het onmiddellijke vertrek zonder controle.

b) Het opladen van een hete accu zonder wachttijd.

c) Het veilig uitschakelen, de controle van het materiaal en het gecontroleerd veiligstellen van de gegevens.

d) Het demonteren van de propellers tijdens de vlucht.

59. Bij abnormaal gedrag dat op GNSS-verstoring wijst, moet de piloot op afstand:

a) boven 120 m klimmen.

b) de missie koste wat het kost voortzetten.

c) alle waarschuwingen uitschakelen.

d) de controle terugwinnen, het risico verminderen en indien nodig landen.

60. Wat zijn de belangrijkste maatregelen om personen en zaken te beschermen? 1) De scheiding van het verkeer van de bemande luchtvaart 2) De coëxistentie met de bemande luchtvaart 3) Het niet overvliegen van niet-betrokken personen op de grond 4) Voorzieningen zoals parachutes

a) 1 en 4

b) 1 en 3

c) 1, 3 en 4

d) 2 en 4

61. Voordat een identificeerbare persoon met een drone wordt gefilmd, moet de piloot op afstand in de eerste plaats:

a) de video pas na het bijsnijden publiceren.

b) uitsluitend controleren of de accu volledig is opgeladen.

c) hoger vliegen zodat de persoon minder zichtbaar is.

d) de privacy van die persoon respecteren en, afhankelijk van de situatie, toestemming verkrijgen of over een rechtsgrondslag beschikken.

62. Van welke parameter hangt de verzekeringspremie van een UAS voornamelijk af?

a) Deze staat vast en wordt bepaald door de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport).

b) Van het aantal vlieguren per jaar.

c) Van de massa (MTOM) van het UAS.

d) Deze is alleen vereist als de piloot beroepsmatig vliegt.

63. De belangrijkste eigenschap van een gyroscoop is:

a) zijn ongevoeligheid voor versnellingen.

b) zijn vaste stand in de ruimte (richtingsvastheid).

c) de volledige afwezigheid van mechanische wrijving.

d) zijn energetische onafhankelijkheid.

64. Welke situatie kan tot problemen met de verzekeringsdekking leiden?

a) Het gebruik van het UAS voor een uitgesloten of niet in de polis vermelde activiteit.
b) Het uitvoeren van gedocumenteerde controles vóór de vlucht.
c) Het naleven van VLOS (direct zichtcontact).
d) Vliegen volgens de handleiding en met inachtneming van de geografische UAS-zones.

65. Het controleren van de instellingen voor de automatische terugkeer vóór een vlucht draagt ook bij aan de beveiliging (security), omdat:

a) het de vlucht onzichtbaar maakt.
b) het de gevolgen van een verbindingsverlies beperkt.
c) het het radiozendvermogen op legale wijze verhoogt.
d) het de piloot op afstand vervangt.

66. Een op de drone aangebrachte QR-code of identificatiecode mag het volgende niet prijsgeven:

a) Onnodige of gevoelige persoonsgegevens.
b) De maximale massa.
c) De draairichting van de propellers.
d) De C-klasse van de drone.

67. Om te voorkomen dat een fout opnieuw optreedt, is het belangrijk:

a) Het verbetert automatisch het besluitvormingsvermogen van de piloot op afstand.
b) De fout te onderzoeken en de oorzaken te achterhalen die eraan ten grondslag lagen
c) De personen te vervangen die de fout hebben veroorzaakt
d) Het onderdeel te vervangen waarvan het defect de schade heeft veroorzaakt

68. Voordat men een drone uitleent, is het raadzaam om:

a) De volledige geheugenkaart mee te geven.
b) De veiligheidsbegrenzingen uit te schakelen.
c) Alle wachtwoorden opgeslagen te laten.
d) Zijn accounts, gegevens en persoonlijke toegangen te wissen of te beveiligen.

69. De piloot op afstand moet vermijden het volgende te publiceren:

a) beelden waarmee een persoon zonder legitieme grondslag kan worden geïdentificeerd.
b) de veiligheidsinstructies.
c) algemene weersinformatie.
d) de klasse van de drone.

70. Het behouden van direct visueel contact betekent dat de piloot op afstand in staat moet zijn:

a) alleen het punt op de kaart te volgen.
b) achter gebouwen te vliegen.
c) de drone te zien en de vliegstand en omgeving ervan in te schatten.
d) alleen het camerabeeld te zien.

Examensimulatie

Drone examen A1/A3 - EU dronebewijs Open categorie - oefenvragen en examentraining - Privacy en gegevensbescherming

Quizvds.it

Antwoordsleutel

Vergelijk je antwoorden met de onderstaande antwoordsleutel en noteer je score!

01: **B**	02: **C**	03: **C**	04: **D**
05: **D**	06: **A**	07: **C**	08: **A**
09: **C**	10: **C**	11: **D**	12: **B**
13: **C**	14: **A**	15: **B**	16: **D**
17: **B**	18: **A**	19: **D**	20: **B**
21: **B**	22: **A**	23: **D**	24: **B**
25: **C**	26: **D**	27: **C**	28: **C**
29: **D**	30: **A**	31: **C**	32: **A**
33: **D**	34: **B**	35: **D**	36: **C**
37: **C**	38: **D**	39: **D**	40: **A**
41: **A**	42: **D**	43: **B**	44: **C**
45: **A**	46: **C**	47: **D**	48: **B**
49: **B**	50: **B**	51: **D**	52: **A**
53: **C**	54: **C**	55: **D**	56: **D**
57: **C**	58: **C**	59: **D**	60: **C**
61: **D**	62: **C**	63: **B**	64: **A**
65: **B**	66: **A**	67: **B**	68: **D**
69: **A**	70: **C**		

Examensimulatie

Drone examen A1/A3 - EU dronebewijs Open categorie - oefenvragen en examentraining - Privacy en gegevensbescherming

Quizvds.it

Antwoordformulier

Gebruik dit formulier om je antwoorden aan te kruisen

01:	02:	03:	04:
05:	06:	07:	08:
09:	10:	11:	12:
13:	14:	15:	16:
17:	18:	19:	20:
21:	22:	23:	24:
25:	26:	27:	28:
29:	30:	31:	32:
33:	34:	35:	36:
37:	38:	39:	40:
41:	42:	43:	44:
45:	46:	47:	48:
49:	50:	51:	52:
53:	54:	55:	56:
57:	58:	59:	60:
61:	62:	63:	64:
65:	66:	67:	68:
69:	70:		