

□ Wouter Schoonman

Voertuigbeheersing

Ook een examen is een vorm van assessment. Immers, na het examen volgt een uitspraak of de kandidaat geacht wordt bepaalde taken of handelingen correct uit te voeren. Iedereen in Nederland die (legaal) motor wil rijden moet een assessment ondergaan. Dit motorrijexamen bestaat uit drie onderdelen: theorie en twee praktijkonderdelen: voertuigbeheersing en verkeersdeelneming. De meeste kandidaten beginnen met het moeilijkste, de voertuigbeheersing, dan de theorie (voor sommigen ook moeilijk) en daarna het praktijkexamen 'in de jungle'.

Examen voertuigbeheersing

Het praktijkexamen voertuigbeheersing voor de motor bestaat uit in totaal twaalf oefeningen, ingedeeld in vier clusters:

1. lopen met de motor en gebruik van de standaard (verplicht);
2. verrichtingen bij lage snelheid (vijf oefeningen);
3. verrichtingen bij hogere snelheid (drie oefeningen);
4. remoefeningen (drie oefeningen).

Uit elk van de clusters 2, 3 en 4 is één oefening verplicht en daarnaast kiest de examiner uit elk cluster nog een oefening. Zie www.cbr.nl.



De kandidaat wordt geacht alle praktijkoefeningen te beheersen. Laten we met een psychometrische bril op kijken naar dit onderdeel van het examen: utiliteit, validiteit, betrouwbaarheid. De eerste vraag is die naar de utiliteit, in dit verband de legitimiteit. Is het te rechtvaardigen dat kandidaat-motorrijders onderworpen worden aan een serie proefjes die moeten demonstreren of een kandidaat het voertuig in voldoende mate beheerst? Dat antwoord lijkt me duidelijk. Een motor is een gevaarlijk apparaat en de samenleving wil niet dat Jan-en-alleman een dergelijk voertuig bestuurt. Dus worden er (examen)eisen gesteld.

De volgende vraag is: hoe is het met de validiteit? In andere woorden: geven de proefjes een valide afspiegeling van de competenties van de kandidaat-motorrijder? Je kunt daarover van mening verschillen, maar de proefjes lijken sterk praktijkgerelateerd. Beheers je de motor op lage en hogere snelheden? De proefjes zelf zal de geslaagde motorrijder waarschijnlijk nooit meer doen, maar goed kunnen remmen, uitwijken, en op een klein oppervlak het apparaat onder controle hebben, lijken geen overdreven eisen. Echter, de omstandigheden waaronder het examen wordt afgenomen kunnen sterk variëren. Het maakt immers veel uit of de proefjes met goed weer of tijdens slechte weersomstandigheden worden afgenomen. Met andere woorden de omstandigheden zijn niet gestandaardiseerd. Dat tast de validiteit behoorlijk aan. En dat brengt ons meteen bij de betrouwbaarheid van dit examenonderdeel.

Het examen wordt afgenomen door één examiner/assessor. Zoals iedereen weet is de menselijke beoordelaar de zwakste schakel bij elk assessment. Met andere woorden: maakt het uit door wie het examen beoordeeld wordt? Deze vraag is moeilijk te beantwoorden. Dergelijke examens worden afgenomen door zeer ervaren assessoren die honderden kandidaten hebben zien worstelen. Maar het is niet duidelijk hoe het zit met bekende beoordelaarsproblemen als strengheid en mildheid. En een assessor is ook maar een mens die onderhevig is aan stemmingen, effecten van vorige kandidaten, en zo zijn er meer dan twintig beoordelaarsfouten. Kortom: hoe betrouwbaar - in psychometrisch opzicht - zijn de assessoren? Kort & goed: een examen voor voertuigbeheersing is een goede zaak, de validiteit lijkt in orde, behalve dat de omstandigheden kunnen verschillen, maar de afhankelijkheid van de assessor blijft het probleem.

Ik ben gezakt voor het onderdeel Voertuigbeheersing. Het ging bijna goed, maar niet goed genoeg. Over twee maanden opnieuw. Over de assessor: een vriendelijke, hulpvaardige man. Aan hem heeft het niet gelegen, en hopelijk krijg ik over twee maanden net zo'n vriendelijke assessor ...

Dr. W. Schoonman is lector Assessment bij Saxion Hogescholen in Enschede en eigenaar van Psy Tech in Den Haag. Ook is hij voorzitter van de NVE.
E-mail: schoonman@psytech.nl