

INTERVIEW MET LYDIA KES, PRACTOR
MBO COLLEGE AIRPORT - ROC VAN
AMSTERDAM - FLEVOLAND

'You are
leading a
global movement!'

Stel je wordt opgeleid tot vliegtuigonderhoudstechnicus. Je haalt je examen omdat je je theorie examens hebt behaald én omdat je precies zoveel uur gesleuteld hebt aan vliegtuigen. Maar is dat echt voldoende voor aankomende onderhoudsmonteurs in een sector waar veiligheid en internationale afstemming zo cruciaal zijn? Moet er niet ook gekeken worden naar gedragselementen en bijvoorbeeld veiligheidsbewustzijn? 'Ja', beaamt practor Lydia Kes, 'en wij doen precies dat. Maar wet- en regelgeving voor training en onderwijs zijn helaas nog niet zover.' **ALY BREEMHAAR**

In de grote hangar van de school staan verschillende vliegtuigtoestellen. Klaar voor het sleutelwerk van aankomende onderhoudsmannen en -vrouwen. In een andere ruimte oefenen stewardessen en stewards in spé met het bedienen van elkaar in prachtige mock-ups. 'Waarom worden deze studenten niet méér getoetst op hun competenties, waarom voornamelijk op basis van bestede tijd en theorie? Dat vind ik gek', zegt Kes.

ONDERWIJS EN ONDERZOEK IN HET PRACTORAAT

Het is de kern van haar practorschap geworden. Al ruim zeven jaar is ze verbonden aan MBO College Airport in Hoofddorp, eerst als opleidingsmanager afdeling vliegtuigonderhoud en sinds 1 januari 2023 als practor. In een practoraat komen onderwijs en onderzoek samen om het onderwijs te verbeteren. In het 'Practoraat Airport & Aviation' van MBO College Airport gaat het om het vakgerichte onderwijs. Is verbetering daarvan nodig en zo ja, hoe? Kes: 'Ja, dat is zeker nodig en op welke manier wordt eigenlijk al aangereikt door ontwikkelingen in de luchtvaart-sector zelf.'

HOW MANY, HOW OFTEN

'Kijk, de eisen voor een aantal opleidingen zijn mondiaal gestandaardiseerd. Op basis van die standaarden

is Europese wetgeving gemaakt en daaraan moeten die opleidingen zich houden. Dat geldt voor piloten, luchtverkeersleiders maar óók voor onderhoudstechnici. En die wetten zijn grotendeels gebaseerd op tijd, de uit te voeren taken en op theorie. Hoeveel vlieguren heb je gemaakt? Hoe lang heb je in een hangar gesleuteld? How many, how often. Dat is allemaal, inclusief de noodzakelijke theoretische kennis, heel gedetailleerd vastgelegd. Ontzettend belangrijk, maar er zijn geen standaarden voor hoe je moet zijn. Hoe competent

'You are leading a global movement!'

Laten zien dat het kan, deden ze bijvoorbeeld op 7 maart dit jaar. Toen hield MBO College Airport een symposium over competentiegericht trainen. Oorspronkelijk opgezet als studiedag voor docenten, maar 'we hebben het breder getrokken', zegt Kes. 'Ook bedrijven, partners van Schiphol en vertegenwoordigers van internationale luchtvaartmaatschappijen waren aanwezig. Uit Japan, Turkije, Zwitserland, Cyprus, Engeland, Griekenland, de Verenigde Staten en Canada. 'You are leading a global movement', zei de Luitenant-Kolonel van de Canadese Luchtmacht. Het mooiste compliment dat ik kreeg sinds ik dit werk doe!'

ben je als het gaat om werken onder tijdsdruk, om samenwerken, hoe is je veiligheidsbewustzijn, hoe communiceer je? Dat soort gedragselementen zijn in onze ogen minstens zo belangrijk voor een duurzame toekomst in de luchtvaart.'

PROEFTUIN ÉN VOORBEELD

Kes vervolgt: 'Ik kwam in een team terecht dat hier ook al over had nagedacht en al andere manieren had gevonden om studenten op te leiden. Door veel meer te kijken naar de volledige ontwikkeling van de student en lesstof meer holistisch aan te bieden. We zagen ook dat de mondiale standaarden aan het veranderen waren. Zo worden er competentie-frameworks ontwikkeld vanuit ICAO (International Civil Aviation Organization) Als practor

'WE ZAGEN DAT MONDIALE STANDAARDEN AAN HET VERANDEREN ZIJN'

heb ik me bij deze ontwikkeling aangesloten - ik ben aangesteld als adviseur en ben lid van het kernteam van de werkgroep van ICAO die deze nieuwe standaarden opstelt. Daarnaast adviseer ik de Europese Luchtvaartautoriteiten over Competency-gerelateerde onderwerpen. Met onze opleidingen proberen wij in te spelen op deze veranderingen. Dus enerzijds omdat we het zelf belangrijk vinden, anderzijds omdat internationale ontwikkelingen ook die kant op gaan. We zijn zo een proeftuin maar óók een voorbeeld. Want niet iedereen is klaar voor deze nieuwe route en sommigen blijven liever bij het oude. 'Dit is de gouden »



standaard', wordt dan gezegd. Maar wij laten zien dat het kán, want wij doen het.'

BALANCEREN TUSSEN DRIE AUTORITEITEN

'Nee, ik denk niet dat wij voor andere mbo-sectoren een voorbeeld zijn', antwoordt Kes lachend als ik dit vraag. 'Als luchtvaartsector lopen we eerder achter. 'Ja duh', zeggen anderen dan, 'dat doen wij al lang!'

**'SOMMIGE
COMPETENTIES
ONTWIKKEL JE PAS NA
DE OPLEIDING'**

En dat is ook niet zo gek. Kes: 'Wij balanceren op dit moment in zekere zin tussen drie autoriteiten in. We hebben te maken met de nieuwe mondiale standaarden in de luchtvaartsector die er aan zitten te komen, daarnaast is er de huidige Europese wetgeving die hier nog niet op is ingericht, en tot slot zijn we ook gewoon een mbo dat moet voldoen aan het Kwalificatiedossier van het

ministerie. En eigenlijk is dat heel fijn. Ook in het buitenland nemen we wel eens proeven van bekwaamheid af en dan zeggen ze daar 'hé, maar dat is mooi, hier zie je eigenlijk gewoon hoe zo'n assessment eruit ziet en hoe die gedragselementen ook worden gedefinieerd en gestandaardiseerd'. We hebben het competency framework naast het Dossier gelegd en hebben kunnen vaststellen wat we al afdekken en waar nog gaten zitten. Soms geven we daar extra lessen voor, soms moet dat in de stage ingevuld worden. En sommige dingen kunnen ook gewoon nog niet omdat je die pas echt leert als je in een bedrijf aan het werk bent. Dus na de opleiding en na de stage.'

CASUS-ONDERWIJS EN COMPETENTIEPASPOORT

'Na de stage zijn studenten vaak erg gegroeid. Ze zijn een half jaar werknemer geweest bij een bedrijf en we willen ze dan meer zelfstandig laten werken. Zo bieden we verschillende soorten opdrachten aan die bepaalde competenties aanspreken. Casus-onderwijs noemen we dat. Bijvoorbeeld in teamverband een bepaald probleem oplossen in een motor. Ze moeten daar zelf uit kiezen

wat ze nodig hebben. Natuurlijk zijn er regelmatig terugkoppelmomenten naar de docent en kunnen studieloopbaanbegeleiders helpen om te bepalen om welke competenties het dan gaat. Ook het competentiepaspoort dat we aan het ontwikkelen zijn, is een belangrijk hulpmiddel. Zo proberen we ze steeds meer zelfstandigheid en verantwoordelijkheid te laten pakken over hun eigen leerweg.'

LEREN IS INDIVIDUEEL

Kes: 'Wat we een paar jaar geleden bij vliegtuigonderhoud hebben ingevoerd is een algemeen basisjaar voor de verschillende opleidingen die deze afdeling aanbiedt. Want wat weten studenten nou als ze 16 of 17 jaar zijn? Zo zou ik ook graag zien dat het onderwijs en ook de toetsing meer individueel verloopt. Heb je drie jaar nodig in plaats van twee? Oké, neem die tijd. Kun je het in één jaar afronden, ook goed. Het gaat om de informatieverwerking door, en de groei van de student.' Kes heeft een Master Neuropsychologie en dat blijkt ook uit haar visie op leren. 'We weten nu zoveel uit de hersenwetenschap, over hoe mensen zich ontwikkelen en leren, over cognitieve psycholo-

gie. We weten dat leren een hele individuele, authentieke en autonome route is en dus voor iedereen anders. De belangrijkste voorspeller van wat iemand leert, is wat iemand al weet en kan. Dus je kunt nooit in het algemeen zeggen, het duurt voor jullie zo lang voordat je dit kunt. Terwijl onze opleidingen wel in een strikte duur gegoten zijn. Ook weer die tijdsfactor. Er zijn docenten die hier helemaal achter staan en die zijn ook echt steunpilaren in het maken van deze omslag. Deze docenten en hun opleidingsmanagers, zijn ook echt nodig om het verschil te kunnen maken. Dat kan ik niet in mijn eentje. Maar niet iedereen omarmt het. Het is ook niet makkelijk en het vraagt veel van je, en dat snap ik ook.'

VAKGERICHT ONDERZOEK: WAT BIJVOORBEELD?

Nog even terug naar het onderzoek vakgericht onderwijs van het practoraat op MBO College Airport. Dat gaat bijvoorbeeld over de vraag hoe mondiaal inzetbare, betrouwbare assessmentmethoden ontwikkeld kunnen worden voor de moeilijk meetbare gedragselementen, zoals communicatie en teamwork en andere dingen die nieuw zijn in het

competentie-framework. Daarvoor zit Kes aan tafel met mensen uit o.a. Nieuw Zeeland, Engeland, Griekenland, België, Duitsland, Canada en de Verenigde Staten. 'Tegelijkertijd doen we op kleinere schaal deelonderzoeken hier op school. Wat betekent bijvoorbeeld het nieuwe, internationaal gestandaardiseerde competentie-framework voor onze stewardessen-opleiding of voor een docent? Hoe anders moet een docent voor de klas staan, feedback geven, formatieve feedback bijvoorbeeld, iets wat nog verdere ontwikkeling nodig heeft. Je evalueert niet meer alleen op basis van cijfers maar je moet veel meer het gesprek voeren met studenten. Ook de student zelf moet meer zelfsturend worden, zoals ik hiervoor ook zei. Begrijpen waar hij naartoe moet en wat hij daarvoor nodig heeft. Dat hangt niet meer alleen af van zijn aantoonbare geïnvesteerde uren of van de aanwijzingen van de docent, maar ook van zijn eigen inschatting van zijn competentieniveau. We hopen hen daar ver in te brengen, want dit past bij een Leven Lang Leren.' ■

ALY BREEMHAAR | BREEMHAAR TEKST



Doel practoraat

Het doel van het 'Practoraat Airport & Aviation' is om bepaalde opleidingen binnen het college meer competentiegericht te maken conform de competentie-frameworks van ICAO. Het practoraat doet hier onderzoek naar en past het toe in de eigen onderwijspraktijk. Het gaat om opleidingen waarvoor de eindbeoordelingen van de student volledig gebaseerd zijn op de nu nog gangbare internationale standaarden: geïnvesteerde tijd en theorie. Maar ook bij andere opleidingen worden elementen uit competency-based opleiden onderzocht en geïmplementeerd. Het Practoraat werkt dan ook nauw samen met gedreven docenten, opleidingsmanagers en stafmedewerkers.

Cijfers

- > MBO College Airport, onderdeel van het ROC van Amsterdam - Flevoland, telt 39 opleidingen van niveau 1 t/m 4 (2 Entree opleidingen, Luchthaven en Logistiek), zowel BOL als BBL. Zie voor een overzicht: www.mbocollegeairport.nl
- > Aantallen studenten: Steward / Stewardess – 1248, Travel & Hospitality – 208, Aviation Operations – 157, Vliegtuigtechniek – 483, Luchthavenbeveiliging – 1249, Airport Facility Services – 306, Logistiek – 637, Entree – 141 (totaal: 4429 studenten, peildatum 28-08-2024)

Bronnen

- > www.practoraten.nl/practoraat-airport-aviation-symposium/
- > www.practoraten.nl/practoraten/airport-en-aviation/
- > www.intobusiness.nu/nieuws/focus-op-veranderingen-op-mbo-college-airport_2.html
- > [linkedin.com/in/lydia-kes-8b232095](https://www.linkedin.com/in/lydia-kes-8b232095)