

Antoon Steverink:

Euregio-Certificaat: Nederlands voor gevorderden

Op zaterdag 19 mei 1990 vond het jaarlijkse examen Nederlands voor gevorderden plaats. De examens werden gehouden in Ahaus en in Duisburg. In totaal namen 41 kandidaten aan de examens deel. Het examen bestond uit een schriftelijk en een mondeling gedeelte.

Bij het schriftelijk gedeelte kwam allereerst het onderdeel tekstbegrip aan de orde, waarbij de kandidaten een aantal vragen over een tekst met volledige zinnen moesten beantwoorden.

Bij de luistervaardigheid, ditmaal een gesprek over de "Amsterdamse School", moesten die kandidaten beoordelen of de inhoud van de gegeven zinnen m.b.t. het beluisterde gesprek juist of onjuist was.

De structuren-woordenschat deel A kende 20 opgaven, waarbij uit de vier opgegeven mogelijkheden er één gekozen moest worden. Bij de structuren-woordenschat deel B moest het ontbrekende woord in een zin worden opgeschreven. Voor de bovengenoemde onderdelen waren steeds 45 minuten beschikbaar.

Het laatste gedeelte van het schriftelijk examen bestond uit het maken van een opstel. De kandidaten hadden de keuze uit 6 titels. De beschikbare tijd hiervoor bedroeg 90 minuten.

Aansluitend vonden 'Su middags de mondelinge examens plaats. De tijdsduur van een mondeling examen was 15 minuten. Daarbij kreeg de kandidaat een tekst voorgelegd met een aantal vragen als leidraad. De voorbereidingstijd was 15 minuten. Eén van deze teksten is in vervolg op dit bericht te lezen.

De vragen over de tekst vormden de basis van het te voeren gesprek, waarbij de examinerator de vrijheid had om ook van de tekst af te wijken en andere thema's aan te snijden om zo een goed inzicht in de spreekvaardigheid van de kandidaat te verkrijgen. Vooraf werd er door de voorzitter van de examinatorencommissie een korte bespreking gehouden, waarbij richtlijnen werden gegeven om zo uniform mogelijk te examineren en te beoordelen. Belangrijkste criteria waren tekstbegrip, spreekvaardigheid en correct spreken.

Over het algemeen kan gezegd worden, dat kandidaten in het directe grensgebied minder semesters ter voorbereiding op het examen nodig hadden dan kandidaten, die verder van de grens wonen. Verder bleek, dat eerst genoemden vlotvaardiger in het spreken van het Nederlands waren.

Ook wel begrijpelijk, daar deze kandidaten regelmatig in contact met Nederlanders kwamen. Ook het feit, dat men de Nederlandse televisie in het grensgebied kan ontvangen is hier niet vreemd aan.

Het was interessant te ervaren, waarom die kandidaten Nederlands leerden. Zo bleek, dat contacten met vrienden of kennissen in Nederland wel tot de belangrijkste redenen behoorden, maar ook het doorbrengen van vakanties in Nederland was een drijfveer. Voor enkele kandidaten was studie in Nederland of de interesse voor land en cultuur een reden om Nederlands te leren.

Vragen over onderstaande tekst:

- 1.) Welke klachten over de stations in kleinere plaatsen worden vaak geuit?
- 2.) Waarom zijn de regionale spoorlijnen belangrijk voor de grotere spoorwegstations en de intercitylijnen?
- 3.) Hoe is het met de ligging van de kleine stations gesteld? Zijn de stations gemakkelijk te bereiken?
- 4.) Waarom kun je beter niet met de fiets of bromfiets naar zo'n station gaan?
- 5.) Welke noodzakelijke verbeteringen zijn toch wel gewenst? Denk daarbij aan de treinen zelf, de perrons en de wachtgelegenheid.
- 6.) Waarom is de NS blij met het onderzoek van de ANWB?

Kleine stations hebben te weinig voorzieningen

HENGELO - Veel kleine NS-stations hebben te weinig voorzieningen. Veelgehoorde klachten zijn: te lage pers-
5 rons, slechte aansluiting op buslijnen, geen telefoon aanwezig, onvoldoende wachtruimte, en te weinig
10 plaats om de (brom)fiets veilig weg te zetten. Dat blijkt uit een rapport van de ANWB, waarvoor 100 kleine
stations onderzocht zijn. De ANWB doet in het gebrui-
15 kersrapport aanbevelingen voor verbetering van deze stations. De Nederlandse Spoorwegen zegden van-
middag toe het rapport se-
20 rieuus te zullen bestuderen.

In Twente en Salland gaat het om de stations van Geerdijk, Vroomshoop, Daarlerveen, Vriezenveen, Hengelo Oost, Delden, Rijssen,
25 Olst, Wijhe, Heino en Dalfsen. Deze stations kampen met dezelfde problemen als andere kleine stations, die vrijwel allemaal buiten de Randstad liggen.

30 „De lijnen waaraan de kleine stations zijn gelegen, vervullen een aan- en afvoerfunctie voor de grotere stations en intercitylijnen, en zijn daarmee voor het hele spoor-
35 wegnet van wezenlijk belang”, aldus de ANWB. De organisatie wijst

erop dat de ligging van de stations de voornaamste oorzaak voor de problemen: „Meestal zijn de klei-
40 ne stations gelegen aan de rand van een plaats, of zelfs ver van de rand van de bebouwde kom. Soms ligt een station letterlijk en figuurlijk in de weilanden.” Daardoor is
45 de bereikbaarheid ook vaak slecht. De loopafstand is voor de reizigers te groot; met de (brom)fiets gaan betekent het risico dat je de fiets bij terugkomst
50 vernield of helemaal niet meer aantreft; de bus rijdt niet op tijd langs het station. Met de auto is het station vaak wel goed bereikbaar, maar de meeste mensen gaan nu
55 juist met de trein omdat ze geen auto ter beschikking hebben.

De ANWB vindt verder dat een station aan een aantal minimumeisen moet voldoen. Zo moet er de
60 gelegenheid zijn een kaartje bij de conducteur te kopen (zonder boete) als dat op het station niet kan. Goede wachtgelegenheid is volgens de ANWB eveneens noodza-
65 kelijk. Perrons moeten - desnoods provisorisch - verhoogd worden. Op sommige kleine stations moeten reizigers halsbrekende toeren uithalen om in of uit de trein te
70 stappen, omdat het perron enkele decimeters onder het trapje ligt. Bij de Nederlandse Spoorwegen kon nog geen commentaar worden gegeven op de inhoud van het rap-
75 port, maar een woordvoerder deelde mee dat de NS blij is met dit onderzoek. „Vooral omdat de ANWB hiermee eindelijk weer
80 eens recht doet aan haar naam Wielrijders Bond. Tot nu toe is ze te vaak een auto-lobby geweest”, aldus de woordvoerder.