

STRUIKELBLOKKEN bij het examen Klein Vaarbewijs

1. Algemeen

Op de website vindt u bij 'Examendocumenten' de bijlage 'Toetsmatrijs' en de bijlage 'Afbakening examens Klein vaarbewijs' alle onderwerpen vinden waarover examenvragen mogen worden gesteld.

In de 'Afbakening' is ook aangegeven wat bij een onderwerp van de kandidaat wordt verlangd: 'kennis' of 'begrip' of 'toepassen'.

De nautische termen (vakjargon) hebben invloed op de leesbaarheid van de vragen.

Zo zullen 'stuurboord en bakboord' nooit worden vervangen door 'rechts en links'. En vaak hebben bepaalde woorden te maken met hoe ze in reglementen worden genoemd: bijvoorbeeld 'opvaart en afvaart' en 'stuurboord op stuurboord'.

Op de website staat een 'Lijst van voorkomende begrippen'. Het zijn uitdrukkingen, die in de binnenvaart (waaronder recreatievaart) worden gebruikt. Die woorden worden ook in examenvragen gebruikt.

In de voorbeeldexamens die op de website te vinden zijn, staan vragen die een voorbeeld zijn van echte examenvragen. Dit zijn de enige voorbeeldvragen die het CBR ter beschikking stelt.

Kijk bij studie over regelgeving ook hoe het staat in de reglementen zelf. Die zijn behalve in diverse boeken, te vinden op internet: www.overheid.nl (> Beleid®elgeving > Wettenbank nationaal).

Als u zoekt op 'Binnenvaartpolitierglement' of 'Rijnvaartpolitierglement' of 'Scheepvaartreglement Westerschelde' krijgt u de officieel geldende tekst.

Dit document behandelt de onderwerpen in de volgorde zoals die staat in de 'Afbakening' en 'Toetsmatrijs'.

2. STRUIKELBLOKKEN

A.3 Andere reglementen dan het Binnenvaartpolitierglement (BPR)

Het valt op dat bij de vragen die worden gesteld over andere reglementen dan het BPR (zie in de 'Afbakening' welke reglementen dat zijn) regelmatig het antwoord wordt gekozen dat juist zou zijn als het over het BPR zou gaan. Soms zijn die regels hetzelfde maar in de meeste gevallen is er verschil.

In de 'Afbakening' staat welke artikelen van het Rijnvaartpolitierglement (RPR) gevraagd kunnen worden.

Wat volgens het RPR (art.1.01m) een 'groot' schip en 'klein' schip is, verschilt met het BPR (art.1.01 A4).

De leeftijd waarop men een schip mag besturen (art.1.09) is in het RPR in sommige gevallen anders dan in het BPR.

De verlichting die een klein schip volgens art.3.13 BPR mag voeren is in het RPR niet in alle gevallen toegestaan.

De vaarregels tussen grote en kleine schepen zijn in het RPR (art.6.02 lid 1) anders dan in het BPR. Dat heeft gevolgen voor een klein schip of het wel of niet moet reageren op een blauw bord met wit flikkerlicht dat wordt getoond door een groot schip (art.6.04 gelet op art.6.02 lid 2 RPR).

Er bestaan wateren waarop een ander reglement dan BPR of RPR of Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW) geldt. In het examen kan worden gevraagd welk ander reglement dat is. Dat hoort bij de examenstof; zie de 'Afbakening' (A.1). Over de inhoud van die andere reglementen wordt niets gevraagd.

A.4 Definities BPR

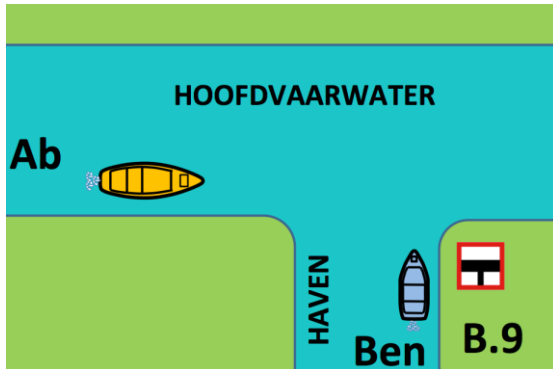
Bij vragen over wat volgens het BPR een 'snelle motorboot' is, valt het op dat kandidaten het verschil met de definitie van 'snel schip' niet altijd weten. Zie art.1.01 A.5° en A17° BPR.

A.6 Verlichting kleine schepen Binnenvaartpolitierglement

Examenvragen over de verlichting die het BPR voorschrijft voor kleine schepen, worden regelmatig fout beantwoord. Hoe het wettelijk moet, staat te lezen in art.3.13 BPR. Ook staan er plaatjes ter illustratie in Bijlage 3 BPR.

A.13 Vaarregels: 'voorrang verlenen of 'medewerking verlangen?

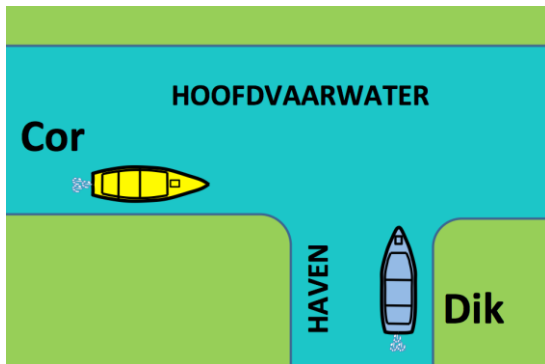
In het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) wordt bij de vaarregels onderscheid gemaakt tussen 'voorrang moeten verlenen' en 'medewerking mogen verlangen'. Het lijkt een puur juridisch onderscheid maar de gevolgen zijn ook dat er een groot verschil is bij de praktische toepassing van de vaarregels.



Hoe zit het?

Situatie Ab - Ben

Volgens art.6.16 lid 8 BPR moet klein motorschip Ben vanwege het geplaatste verkeerstek B.9 voorrang verlenen aan klein motorschip Ab. Art.6.03 lid 4 BPR legt uit wat die voorrang inhoudt: Ben moet zorgen dat Ab helemaal geen last van hem heeft. Een duidelijke regel die maar voor één uitleg vatbaar is. De voorrangplichtige (Ben) lost dit alleen op. Het is duidelijk wie eerst mag, namelijk Ab. Er staat in het BPR bij art.6.16 lid 8: 'In afwijking van lid 1 t/m lid 7'. Dus als teken B.9 niet is geplaatst, geldt er iets anders.



Situatie Cor -Dik

Als teken B.9 niet is geplaatst geldt de 'medewerkingsregel' (tenzij er nadrukkelijk toch een voorrangsregel wordt opgelegd; dat laatste is het geval in lid 3 en lid 5 en in het hierboven behandeld lid 8).

Art.6.16 lid 4 regelt deze casus:

Klein motorschip Dik mag de haven uitvaren en daarbij medewerking verlangen van klein motorschip Cor.

Cor moet die medewerking verlenen.

Art.6.03 lid 6 en 7 leggen uit wat die medewerking inhoudt:

1^e. Cor moet meewerken en als de door Dik veroorzaakte noodzakelijke koerswijziging of snelheidswijziging 'niet plotseling en niet in sterke mate is' keurt het BPR dat goed. Dik gaat dan voor.

2^e. Als Dik de haven uit zou varen waardoor Cor plotseling en in sterke mate koers of snelheid moet wijzigen dan mag Dik dat niet doen. Cor gaat dan voor.

Als er sprake is van een medewerkingsregel moeten beide schepen het samen oplossen. Het is niet meteen duidelijk wie eerst mag.

Tijdens het examen wordt getoetst of de kandidaat weet of er sprake is van een voorrangsregel of van een medewerkingsregel. Als er sprake is van een voorrangsregel moet de kandidaat weten wie voorrang moet verlenen. Als er sprake is van een medewerkingsregel wordt in het examen niet gevraagd welk schip eerst mag.

Dat hangt van de omstandigheden af: onderlinge afstand van de schepen / naderingssnelheid / gemakkelijk of moeilijk manoeuvreerbaar / ruimte om uit te wijken, ook gelet op andere schepen / wel of geen stromend water / hinderlijke wind / e.d.

Bijvoorbeeld: heeft Cor stroom tegen dan kan Cor gemakkelijk meewerken (door vaart te minderen).

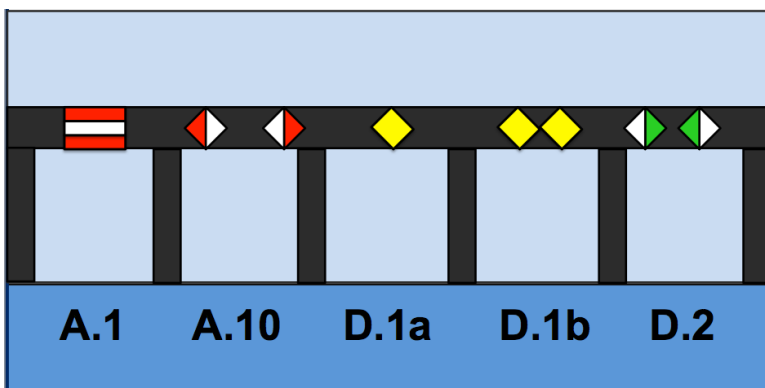
Maar vaart Cor vóórstrom dan moet er sprake zijn van een grote onderlinge afstand wil Dik er nog verantwoord voor langs kunnen. Door het verschil tussen 'voorrang' en 'medewerking' te kennen, weet de kandidaat dat hij/zij in de praktijk bij 'medewerking' extra alert moet zijn.

Naast samenkomsten van een hoofdvaarwater met een nevenvaarwater (of haven; dat komt op hetzelfde neer) zijn er ook samenkomsten van gelijkwaardige vaarwateren. Art.6.16 BPR regelt dat niet. Uit art.6.17 lid 1 BPR blijkt dat het gedrag op zulke samenkomst onder dat artikel valt; de regels van 'koerskruisen'.

A.15 Bruggen

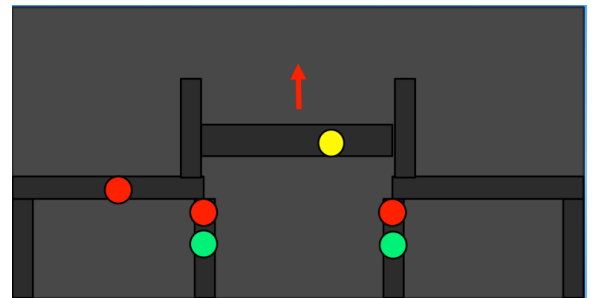
Bij examenvragen over verkeerstekens op bruggen valt het op dat aan bepaalde tekens aan bruggen een verkeerde betekenis wordt toegekend. Kandidaten denken dat men niet door een brugopening mag varen als dat is gemarkeerd met verkeerstekens A.10.

Advies: bestudeer art.6.24 en 6.25 BPR met de betekenis van de bijbehorende tekens A.1, A.10, D.1a, D.1b en D.2.



A.15 Bruggen

Een per 2016 nieuwe BPR-regel bepaalt dat bij 'rood-licht-boven-groen-licht' op een brug, waarbij óók geel licht wordt getoond, alvast mag worden doorgevaren (zodra de brug voor het betreffende schip genoeg omhoog geheven is).



A.16 Varen bij slecht zicht al dan niet op radar

Examenvragen die gaan over de verplichtingen voor kleine schepen voortvloeiend uit art. 6.29 BPR / art. 6.30 RPR worden regelmatig fout beantwoord.

A.19 Kleine schepen

In Bijlage 15 BPR staat een lijst vaarwateren waarop art.9.04 BPR voor kleine schepen specifieke regels stelt, zoals de verplichting zoveel mogelijk de stuurboordzijde van het vaarwater te houden. In lid 2 van dat artikel worden vaarwegen genoemd waar die 'stuurboordwalplicht' niet geldt. Per 1 januari 2016 vallen de rivier Boven-Rijn en Waal ook onder die uitzondering.

Dat is ook aangegeven in het antwoord bij vraag 16 in het Voorbeeldexamen KVB1 (te vinden op onze website). Ook in de 'Afbakening' is dit onderwerp verder uitgediept. In Afbakening A.4 (t.a.v. hfdst. 6 en 9 BPR) en A.5 (t.a.v. vaarregels RPR) is aangegeven dat de kandidaat moet weten dat voor een klein schip geen 'stuurboordwalplicht'

geldt op bepaalde rivieren waar het varen 'met of zonder blauw bord' hoofdregel is (dat zijn enkele BPR-rivieren en alle RPR-rivieren).

B.1 Vuilwatertank

Het is al sinds een paar jaar verboden om vanaf een pleziervaartuig poep en plas ongezuiverd buitenboord te lozen. In het examen KVB1 wordt ook gevraagd naar de gevolgen van dat verbod. Dus hoe in verband met dat lozingsverbod omgegaan moet worden met het gebruik van de WC aan boord. Die vraag wordt regelmatig fout beantwoord.

Volgens een Europese Richtlijn moeten er aansluitmogelijkheden zijn voor een vuilwatertank.

Volgens een nieuwere Europese Richtlijn moet er een vuilwatertank worden geïnstalleerd. Daarmee is het nog niet verplicht om die tank ook daadwerkelijk te gebruiken. Er zijn ook andere oplossingen denkbaar.

Die Europese Richtlijnen gelden slechts voor pleziervaartuigen die in ons land nieuw worden gebouwd of nieuw worden geïmporteerd. Daarom gaan de examenvragen niet uit van de verplichtingen in die richtlijnen.

De kandidaat hoeft die technische eisen dus niet te kennen.

De examenvragen slaan wel op de situatie die verreweg het meest voorkomt: het gebruik van de WC aan boord van een pleziervaartuig dat al lange tijd in gebruik is en dat niet valt onder de regels voor nieuwe pleziervaartuigen.

B.1 Reisvoorbereiding

In de brandstoftank kan water terecht komen bij het bunkeren of ontstaan door condens. Bij het bunkeren kan ook vuil/roest meegeleverd worden. In een stalen tank aan boord kan roest ook ontstaan.

Wanneer een pleziervaartuig langdurig stil ligt of uitsluitend op rustig water (zonder golfslag) wordt gebruikt zal water en vuil/roest, dat in de brandstoftank zit, niet snel in het brandstofsysteem komen.

Het water en het vuil zakt onderin de tank en de brandstoftoevoer naar de motor zit meestal niet helemaal onderin die tank.

Maar als de boot dan zonder extra voorzorgsmaatregelen gebruikt wordt op woelig water zal het bezinksel van water en vuil wel meteen in de brandstoftoevoer naar de motor terechtkomen. Het brandstoffilter zal snel verstopt raken en de motor valt dan stil. Los van het ongemak kan dit ook een gevaarlijke situatie opleveren.

Uit de antwoorden op examenvragen over dit onderwerp blijkt dat men niet altijd weet, welke voorzorgsmaatregelen genomen moeten worden om stilvallen van de motor te voorkomen, respectievelijk wat gedaan moet worden na het stilvallen van de motor om deze weer in bedrijf te krijgen én om tevens te voorkomen dat deze opnieuw stilvalt.

C.8 en C.9 Verkeerstekens

Bij examenvragen over de betekenis van verkeerstekens staat het juiste antwoord, dat te vinden is in Bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), er uiteraard bij.

Het examen richt zich op schippers van kleine schepen en met name bestuurders van snelle motorboten.



Bij teken A.12 (links) mag een motorschip niet verder.

Een bootje dat met een buitenboordmotor vaart is reglementair een (klein) motorschip. Als de schipper de buitenboordmotor stil zet en verder roeit is het geen motorschip en mag het bij teken A.12 wel verder.



ECHTER als teken A.1a (links) is geplaatst mag alleen maar een 'klein schip zonder motor' (b.v. een kano) verder varen. Een bootje met stil gezette buitenboordmotor is niet een 'klein schip zonder motor' en mag bij A.1a dus niet verder.

Een algeheel verbod om verder te varen volgt niet uit teken A.1a maar uit (het bord rechts), of rood licht/rode lichten of rode vlag(gen).



teken A.1



Teken E.21 (links) betekent dat een snelle motorboot daar snel mag varen. Dat betekent NIET dat dan ook een waterskiër mag worden voortgetrokken. Waterskiën mag alleen als teken E.17 (rechts) is geplaatst.



D.4 Waterbeweging

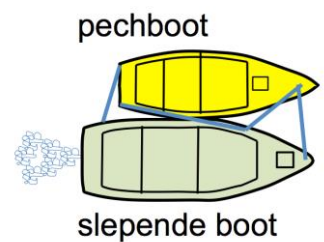
Rondom een varend schip ontstaat een waterbeweging: een boeggolf, een hekgolf, negatieve stroom ('retourstroom') en positieve stroom ('volgstroom'). De effecten daarvan ('zuiging' en 'golfslag') kunnen heftig zijn. Uit de beantwoording van de examenvragen die hierover gaan, blijkt dat kandidaten niet altijd weten welke factoren afhankelijk van het schip en welke factoren afhankelijk van de vaarweg hier wel en geen rol in spelen.

De belangrijkste factoren die bij zuiging een invloed spelen zijn de vaarweg (diepte en breedte), 'natte doorsnede' van het schip (breedte x diepgang) en snelheid van het schip.

Vragen over welke invloed een groot varend schip uitoefent op een klein varend schip scoren niet goed in de examens. De theorie dat twee elkaar ontmoetende schepen zich van elkaar afduwen gaat op wanneer de 'natte doorsnede' en snelheid van beide schepen hetzelfde is. Een varend groot schip heeft meer zuiging dan een varend klein schip. De negatieve stroming (ook wel genoemd 'retourstroom') van grote en kleine schepen onderling kunnen elkaar niet opheffen. 'Groot' overheerst 'klein'. Als het kleine schip dan ook nog de snelheid er uit haalt is het helemaal overgeleverd aan de zuiging van het grote schip. Het grote en kleine schip worden dan bij ontmoeten niet van elkaar afgeduwd! De negatieve stroom van het grote schip veroorzaakt bij het kleine schip een voorwaartse snelheid en ter hoogte van het achterschip van het grote schip wordt het kleine schip daar naar toe getrokken.

D.6 Naast elkaar gekoppeld slepen

Men kan, in plaats van op tros erachter, een ander schip ook langszij vastgemaakt meeslepen. Dat heeft gevolgen voor de manoeuvreerbaarheid.

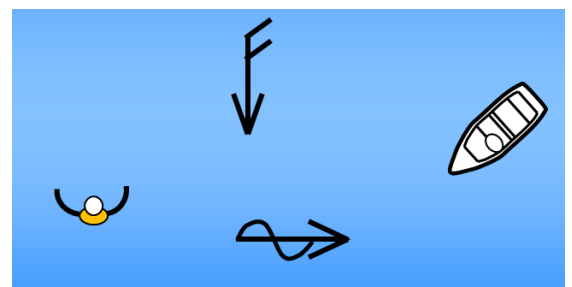


D.6 'Man overboord' op breed stromend water en met wind

De stroom heeft invloed op de drenkeling en op de boot die de drenkeling moet redden.

Ook de wind heeft invloed op de drenkeling en op de boot die de drenkeling moet redden.

Regelmatig wordt verkeerd ingeschat hoe sterk die beide invloeden zijn op de drenkeling en op de boot.



D.7 en D.8 Manoeuvreren

In de praktijk zijn er vaak meer goede manieren om een manoeuvre uit te voeren.

Behalve de vragen met slechts één goed antwoord komen er ook vragen voor waarin meer goede (of meer foute) manieren worden voorgelegd.

Om het begrip te toetsen, worden er in een vraag over zo'n onderwerp twee manieren geschetst, toegelicht met plaatjes. De kandidaat moet een keuze maken welke manier goed uitvoerbaar is of welke manieren goed uitvoerbaar zijn. Het antwoord is niet standaard één manier is goed.

De conclusie kan ook luiden: beide manieren zijn fout.

U kunt op bijgaand plaatje oefenen.

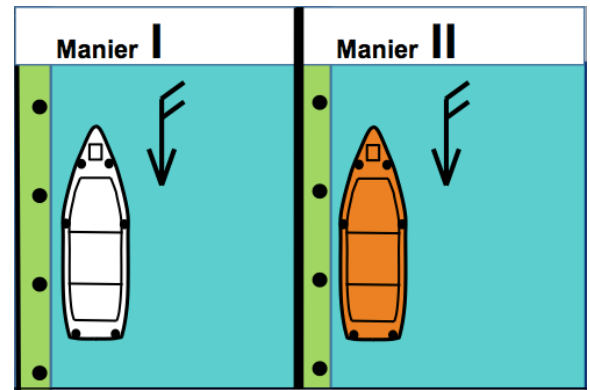
U moet afmeren. De wind komt van voren.

Teken een willekeurige lijn vanaf een bolder aan boord (zwarte stip) naar een willekeurige bolder aan de wal (zwarte stip).

Vraag u af of u met behulp van die lijn met de schroef op vooruit óf de schroef op achteruit het schip zonder schade tegen de wal kunt manoeuvreren. Zo ontdekt u zelf wat wel kan en wat niet kan.

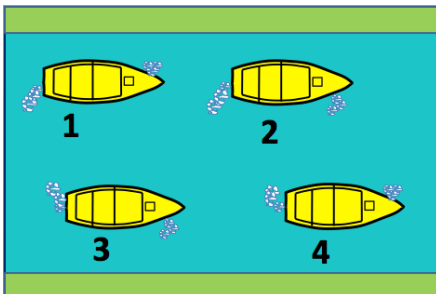
In het plaatje zijn omwille van de duidelijkheid de stootwillen weggelaten.

N.B.: Examenvragen kunnen op diverse manieren van elkaar verschillend zijn, bijvoorbeeld door de wind uit een andere richting te laten komen, in plaats van wind er een stroomrichting in te brengen of wind en stroom allebei weg te laten.



D.9 Manoeuvreren met boegschroef

In de praktijk gebruiken veel motorboten de boegschroef bij het manoeuvreren. Daarom zijn ook hierover vragen in het examen opgenomen. Sommige examenvragen worden ondersteund met een plaatje. Het afgebeelde plaatje hoort bij vraag 40 in het Voorbeeldexamen KVB1 op de website.



In het plaatje is het schroefwater van zowel de boegschroef als van de schroef in het achterschip ingetekend met golfjes. De richting waarheen het voor- of achterschip gaat is tegengesteld aan die golfjes.

Als bij de boegschroef bij voorbeeld golfjes naar bakboord zijn getekend (in het plaatje bij nr.1 en 4) dan gaat het voorschip naar stuurboord. Als het schroefwater bij het achterschip bij voorbeeld door bakboord roer met golfjes in de richting schuin bakboord naar achteren is ingetekend (in het plaatje bij nr.3 en 4) dan gaat het achterschip vooruit en daarbij naar stuurboord. In het plaatje draait schip 1 over stuurboord en draait schip 3 over bakboord. Schip 2 gaat nagenoeg dwars naar bakboord en gaat daarbij iets vooruit. Schip 4 gaat nagenoeg dwars naar stuurboord en gaat daarbij iets vooruit. Door vast te stellen hoe het voorschip en het achterschip zich verplaatsen kan het juiste antwoord worden gevonden op de vraag hoe de verlangde manoeuvre het beste kan worden bereikt.

F.26 Constructies in de kaart

In het examen KVB2 komt een vraag voor waarbij in de kaart van de Waddenzee een constructie moet worden uitgevoerd om de invloed van eb- of vloedstroom vast te stellen. Dat is een zogenaamde 'bovenstroomse koers'. Die vraag wordt regelmatig fout beantwoord.

De opdracht noemt bij de snelheid van het schip en bij de stroomsnelheid altijd 'zoveel mijl per uur'. Op het examenkaartje betekent dat soms dat men met dat aantal mijlen ergens op het land terecht komt, of op een punt voorbij de opgegeven positie. Dat maakt voor de constructie niets uit, maar misschien geeft dit verwarring.

Tip: als gekozen wordt voor de helft van het opgegeven aantal mijlen in een half uur wordt de constructie in de kaart de helft kleiner maar levert wel hetzelfde resultaat op.