

## **1. Onderwerpen in de examenvragen die vaak fout worden beantwoord**

De examencomputer van de VAMEX registreert alle antwoorden die door de kandidaten zijn gegeven. Een vraag die vaak fout wordt beantwoord, wordt door de examencommissie extra kritisch bekeken. Er zijn verschillende oorzaken te bedenken waardoor sommige vragen opvallend vaak fout beantwoord worden:

### **Worden de examenvragen te moeilijk gesteld?**

Uit klachten en uit de reacties op de enquête die de VAMEX regelmatig verspreidt, blijkt dat er nog wel eens kritiek is op de leesbaarheid van de vragen. De examencommissie besteedt hier veel aandacht aan. De examenvragen worden gemaakt op taalniveau B.1.

Externe deskundigen op het gebied van Nederlandse taal hebben de teksten beoordeeld. Daarbij bleek de leesbaarheid mee te vallen maar dat het op detailpunten soms nog beter kan.

De nautische termen (vakjargon) hebben eveneens invloed op de leesbaarheid van de vragen. Dat is niet te voorkomen.

De VAMEX heeft de opdracht om niet alleen op 'kennis' maar ook op 'begrip' te toetsen.

'Begrip' gaat een slag dieper dan 'kennis'. Het vergt inzicht in de materie. Kandidaten die geen ervaring hebben op het water zullen daardoor wat meer moeite hebben om bepaalde examenvragen te begrijpen. Om 'begrip' te toetsen, moet er extra informatie in de inleiding van de vraag worden gegeven. Dat levert in sommige vragen meer tekst op die de kandidaat dan tot zich door moet laten dringen. De examencommissie doet er alles aan om die lange tekst goed leesbaar te houden, onder andere door korte zinnen te maken. Ook wordt er zoveel mogelijk een plaatje toegevoegd ter verduidelijking.

De examencommissie vermijdt zoveel mogelijk 'vakjargon' maar daar valt niet altijd aan te ontkomen. 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'.

Maar het komt ook voor dat weinig kandidaten het goede antwoord kiezen, terwijl een vraag niet veel tekst bevat. Er mankeert volgens deskundigen dan niets aan de vraagstelling en de antwoorden verschillen duidelijk van elkaar. Wat kan dan de oorzaak zijn?

### **Ligt het aan het cursusmateriaal?**

De examencommissie heeft ontdekt dat in sommige cursusboeken fouten staan en dat ook in oefenvragen hier en daar foute antwoorden voorkomen. Hierdoor leren kandidaten de stof verkeerd aan. Het gaat daarbij vaak om de reglementen.

De VAMEX heeft de auteurs en uitgevers, voor zover die zijn te achterhalen, hierop gewezen.

Inmiddels zijn er verbeteringen aangebracht, maar sommige fouten komen helaas ook in nieuwere uitgaven en errata nog voor. De VAMEX adviseert om altijd gebruik te maken van de nieuwste uitgaven en ook dan op eventuele errata te controleren. Maar zelfs dan is er dus geen garantie dat de inhoud klopt en volledig is.

De auteurs en uitgevers zijn daarvoor verantwoordelijk; niet de VAMEX !

### **Staan alle onderwerpen van de examenvragen in de cursusboeken?**

Op de VAMEX-website kunt u de 'Afbakening examens klein vaarbewijs' vinden waarin alle onderwerpen staan waarover examenvragen mogen worden gesteld. Ook vindt u daar het document 'Nieuws over de examenvragen klein vaarbewijs'. Daarin worden onderwerpen vermeld waarover nog niet eerder een vraag in het examen voorkwam. Die nieuwe onderwerpen worden jaarlijks niet eerder dan 1 maart aan de examens toegevoegd. Ze zijn het jaar ervoor, uiterlijk op 1 oktober aangekondigd, zodat uitgevers de tijd hebben hun lesmateriaal daarop aan te passen.

Als uitgevers dat laatste niet doen, is dat de VAMEX niet kwalijk te nemen. Opleiding en examinering zijn strikt gescheiden. De VAMEX mag zich niet bemoeien met opleiden en is uitsluitend verantwoordelijk voor de examenvragen.

### **Zijn oefenvragen een voorbeeld van examenvragen?**

In opdracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu houdt de VAMEX de examenvragen geheim. In de VAMEX-voorbeeldexamens KVB1 en KVB2 die op de VAMEX-website te vinden zijn, staan vragen die een voorbeeld zijn van echte examenvragen. Dit zijn de enige voorbeeldvragen die de VAMEX ter beschikking stelt. Over andere dan deze vragen, vaak oefenvragen genoemd, heeft de VAMEX geen controle dus ook geen oordeel.

De VAMEX toetst niet of de kandidaat dankzij veel oefenen de 'juiste antwoorden' heeft onthouden.

De VAMEX toetst wel of de kandidaat voldoende weet en begrip heeft om veilig te kunnen gaan varen en te blijven varen en zo nodig een veilige ligplaats in kan nemen. Bij een aantal onderwerpen gaat het dus verder dan louter 'weten'. Daar wordt het begrip (= inzicht) getoetst.

Bij een aantal onderwerpen wordt van de kandidaat verlangd bepaalde informatie 'toe te passen'. De kandidaat moet dan, om het juiste antwoord te vinden, conclusies verbinden aan feiten die in de vraagstelling gegeven worden. Dat gaat nog een stukje dieper dan 'begrip'.

Aandachtspunten die belangrijk zijn voor de leefomgeving (milieu) komen ook in het examen voor.

### **Bereidt de kandidaat zich genoeg voor?**

Een kandidaat die zich voorbereidt door alleen te oefenen met oefenvragen heeft daar meestal niet voldoende aan. De VAMEX toetst vooral het 'begrijpen' van de examenstof.

Het uit het hoofd leren van oefenvragen en antwoorden is dan zinloos en zelfs riskant.

Het is toeval als een examenvraag lijkt op een oefenvraag.

De examencommissie maakt meerdere vragen over een onderwerp. Deze vragen lijken vaak op elkaar maar zijn allemaal verschillend. In het examen wordt maar één van die vragen gesteld. De kandidaat die op de gok het antwoord aankruist dat hij/zij heeft onthouden bij een oefenvraag die erop lijkt, loopt grote kans dat dit het foute antwoord is. Ook is het belangrijk te weten dat de antwoorden bij een examenvraag, waaruit het goede antwoord moet worden gekozen, in een examen in een steeds wisselende volgorde staan.

Een kandidaat die de onderwerpen die in de 'Afbakening' staan voldoende heeft geleerd, zal het examen succesvol kunnen afleggen. In de 'Afbakening' is ook aangegeven wat bij een onderwerp van de kandidaat wordt verlangd: 'kennis' of 'begrip' of 'toepassen'.

Als extra ondersteuning bij uw voorbereiding voor het examen worden hieronder de examenonderwerpen bekend gemaakt die vaak fout worden beantwoord.

---

## **2. STRUIKELBLOKKEN**

---

### *2.1. Geplaatst mei 2014.*

#### **Waterbeweging**

Rondom een varend schip ontstaat een waterbeweging: een boeggolf, een hekgolf, negatieve stroom ('retourstroom') en positieve stroom ('volgstroom').

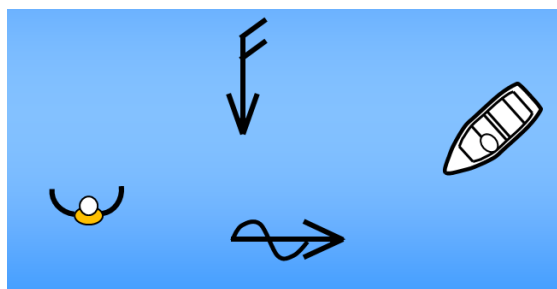
De effecten daarvan ('zuiging' en 'golfslag') kunnen heftig zijn.

Uit de beantwoording van de examenvragen die hierover gaan, blijkt dat kandidaten vaak niet goed weten welke factoren afhankelijk van het schip en welke factoren afhankelijk van de vaarweg hier wel en geen rol in spelen.

---

2.2. Geplaatst juni 2013.

### '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.

Velen schatten verkeerd in hoe sterk die beide invloeden zijn op de drenkeling en op de boot.

2.3. Geplaatst mei 2014.

### Naast elkaar gekoppeld slepen

Men kan, in plaats van op tros erachter, een ander schip ook langs zij vastgemaakt meeslepen.

Dat heeft gevolgen voor de manoeuvreerbaarheid.

Uit de beantwoording van de examenvragen die hierover gaan, blijkt dat velen deze materie niet beheersen.

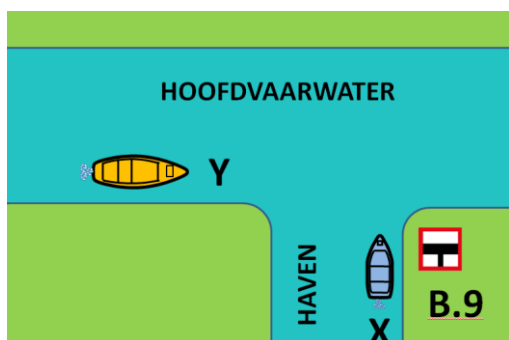
2.4. Geplaatst juni 2013. Herziene tekst mei 2014.

### 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.

Bestaand cursusmateriaal ten behoeve van het klein vaarbewijs is op dit onderwerp soms niet compleet en soms is de tekst in strijd met hetgeen het BPR daarover stelt.



Hoe zit het dan wel?

#### Situatie X-Y

Volgens art.6.16 lid 8 BPR moet klein motorschip X vanwege het geplaatste verkeersteken B.9 voorrang verlenen aan klein motorschip Y.

Art.6.03 lid 4 BPR legt uit wat die voorrang inhoudt: X moet zorgen dat Y helemaal geen last van hem heeft. Een duidelijke regel die maar voor één uitleg vatbaar is.

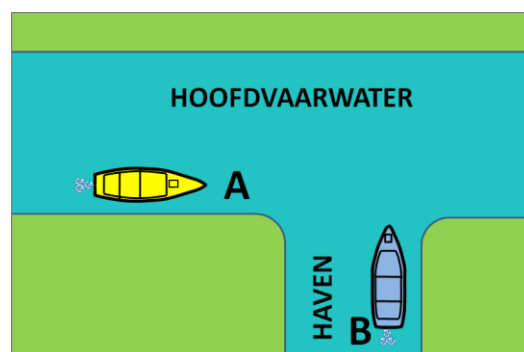
De voorrangplichtige (X) lost dit alleen op.

Het is meteen duidelijk wie eerst mag, namelijk Y.

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 kennelijk iets anders!

**Situatie A-B** Dat klopt. 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 B mag de haven uitvaren en daarbij medewerking verlangen van klein motorschip A. A moet die medewerking verlenen.

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

1<sup>e</sup>. A moet meewerken en als de noodzakelijke koerswijziging of snelheidswijziging van A 'niet plotseling en niet in sterke mate is' keurt het BPR dat goed. B gaat dan voor.

2<sup>e</sup>. Als B de haven uit zou varen en de medewerking die A moet geven komt erop neer dat A wel plotseling én in sterke mate koers óf snelheid moet wijzigen, dan mag B dat niet doen. A gaat dan voor.

Als er sprake is van een medewerkingsregel moeten beide schepen het samen oplossen.

Het is niet meteen duidelijk wie eerst mag.

De examenvragen toetsen 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 immers 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 A stroom tegen dan kan A gemakkelijk meewerken (door vaart te minderen).

Maar vaart A vóórstroom dan moet er sprake zijn van een grote onderlinge afstand wil B 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.

---

## 2.5. Geplaatst mei 2014

### VOLGORDE IN BELANGRIJKHEID VAARREGELS ?

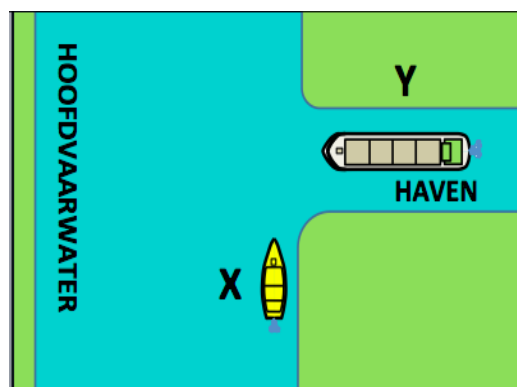
In sommige cursusboeken staan een paar vaarregels onder elkaar opgesomd alsof die altijd in één vaste volgorde gelden. Die volgorde wordt echter niet gesteund door de inhoud van het BPR.

Beweerd wordt:

1. 'hoofdvaarwater gaat voor nevenvaarwater' en pas daarna:
2. 'stuurboordwal gaat vóór' en pas daarna:
3. 'een klein schip wijkt voor een groot schip' en tot slot:
4. 'een snel schip wijkt voor alle andere schepen'.

Alleen al uit volgorde 3 en 4 blijkt dat deze benadering niet klopt.

Volgens art.6.02 BPR moet een snel schip (en dat is volgens art.1.01 A 5<sup>o</sup> groot !) altijd voorrang verlenen aan elk ander schip (dus ook aan een klein schip). Volgens de bovenstaande gesuggereerde volgorde moet een klein schip uitwijken voor een groot schip (dus ook voor 'snel'); zie punt 3. Als dat uitgangspunt wordt gehanteerd klopt de laatst genoemde volgorde (punt 4; 'snel wijkt voor alle andere schepen') niet meer. Immers als 'klein wijkt voor groot' hoeft 'snel' niet meer te wijken voor 'klein'.



### Situatie X-Y

Ten aanzien van de volgorde 'hoofdvaarwater gaat voor nevenvaarwater' wordt het volgende opgemerkt: Volgens het BPR moet aan een schip op het hoofdvaarwater in een enkel geval (zie art.6.16 lid 3, lid 5 en lid 8 BPR) voorrang worden verleend. In alle andere gevallen, zoals hier in situatie X-Y, is er sprake van de 'medewerkingsregel' (art.6.16 lid 2). Wat dat inhoudt, is uitgewerkt in art.6.03 lid 6 en lid 7 BPR.

Zie het onderwerp 'voorrang moeten verlenen' en 'medewerking mogen verlangen' in dit document hiervoor onder punt 2.4.

De bewering 'hoofdvaarwater gaat vóór nevenvaarwater' gaat volgens het BPR in de meeste gevallen niet op. Hier ook niet.

Ten aanzien van de volgorde 'stuurboordwal gaat vóór' wordt het volgende opgemerkt:

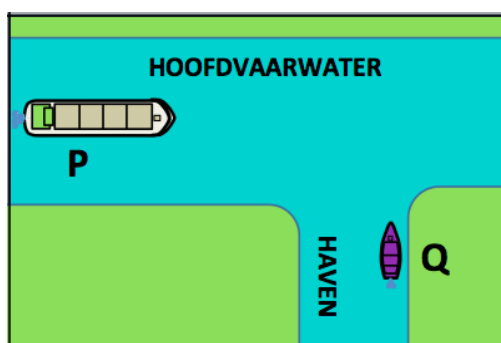
Op het hierboven bij situatie X-Y geplaatste plaatje volgt klein motorschip X de stuurboordzijde van het vaarwater. Volgens de hierboven gesuggereerde volgorde in de vaarregels zou X voor groot motorschip Y gaan, want 'stuurboordwal gaat vóór'.

In het BPR valt dit echter onder art.6.16 lid 2: geen voorrangregel maar een medewerkingsregel.

Schip Y moet bij het uitvaren van de haven rekening houden met alle schepen (groot en klein) op het hoofdvaarwater. Schip X moet meewerken.

De 'stuurboordwalpositie' speelt hier helemaal geen rol.

In art.6.16 speelt de 'stuurboordwalpositie' alleen in lid 5 een rol. Dat gaat over een heel andere situatie.



### Situatie P-Q

Nu is de situatie andersom.

Klein motorschip Q vaart de haven uit.

De regel 'klein wijkt voor groot' zou (volgens de in sommige boeken beweerde volgorde) niet opgaan want eerst moet de daarboven staande regel 'stuurboordwal gaat vóór' worden toegepast.

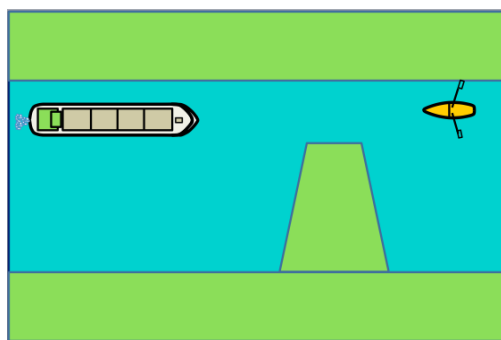
En Q volgt stuurboordwal.....dus.....

Dat zal toch niet waar zijn?

Nee, dat is niet waar!

Art.6.16 lid 3 BPR bepaalt dat klein motorschip Q voorrang moet verlenen aan groot motorschip P.

Hier is sprake van een geval van voorrang. Ook hier gaat de in sommige boeken gesuggereerde volgorde 'stuurboordwal gaat vóór' niet op.



### Situatie bij engte

Nog een geval van 'stuurboordwal gaat vóór'?

Als de volgorde, waar in sommige cursusboeken naar wordt verwezen, waar zou zijn dan zou het grote schip moeten wachten tot het kleine schip door de engte is.

De regels die moeten worden toegepast bij een engte staan in art.6.07 BPR.

In dat artikel is er nergens sprake van dat het voordeel oplevert de stuurboordzijde van het vaarwater aan te houden.

Art.6.07 lid 6 geeft aan dat het kleine schip voorrang moet verlenen aan het grote.

In dit geval doet het er ook niet toe wie de hindernis aan stuurboord heeft. In andere leden van art.6.07 wordt dat wel genoemd. Maar dat gaat dan over andere gevallen.

Er is wel een situatie te bedenken waar de hierboven gesuggereerde 'volgorde in belangrijkheid van vaarregels' toevallig klopt. Er zijn echter veel meer situaties te bedenken waar die volgorde helemaal niet klopt!

Wie de in cursusboeken gesuggereerde 'volgorde in belangrijkheid van vaarregels' volgt, wordt bij veel examenvragen naar een fout antwoord gestuurd.....!

Wij adviseren u het BPR te bestuderen en de 'volgorde in belangrijkheid van vaarregels' die sommige cursusboeken suggereren, te negeren.

## Zit er dan helemaal geen structuur in het BPR?

Jawel, maar heel anders dan in sommige boeken wordt gesuggereerd:

U mag de regel 'een snel schip geeft voorrang aan elk ander schip' (art.6.02) bovenaan zetten. Daar is geen uitzondering op.

Verder zijn in hoofdstuk 6 van het BPR, na de algemene bepalingen (art.6.01 t/m 6.03), drie 'clusters' (zie ook art.6.01) van vaarregels te ontdekken:

**A.** Naderen op tegengestelde koersen (art.6.04 t/m 6.08 BPR).

**B.** Oplopen en voorbijlopen (art.6.09 t/m 6.11 BPR).

**C.** Alles wat tussen A en B in zit: 'koerskruisen', te verdelen in

- 'zuivere' koerskruissituaties (art.6.17 BPR)

- 'oneigenlijke' koerskruissituaties, zoals keren (art.6.13 BPR), wegvaren (art.6.14 BPR), samenkomst hoofdvaarwater met nevenvaarwater/haven (art.6.16 BPR) en veerponten (art.6.23 BPR)

Bij al die gevallen (A of B of C) kan het van belang zijn

- of er tegenstroom of vóórstroom wordt gevaren
- of een schip groot is of klein
- of een schip stuurboordwal vaart
- of er aan stuurboordzijde een hindernis of binnenbocht is
- of een zeilschip over stuurboordboeg of over bakboordboeg zeilt
- of een klein schip een klein motorschip is of een klein zeilschip of door spierkracht wordt voortbewogen

De volgorde hierboven is *willekeurig*.

In elk lid van een artikel van het BPR staat aangegeven of zo'n omstandigheid een rol speelt.

Als in een regel van het BPR staat 'schip' dan betreft dat grote en kleine schepen.

Helemaal onderaan staat het 'bovenmaats zeegaand schip'. Volgens art.10.08 BPR moet elk schip voorrang verlenen aan zo'n schip dat vanwege z'n diepgang of lengte slechts op een bepaalde plaats in het vaarwater kan varen. Ook hier is geen uitzondering op.

---

*Geplaatst mei 2014*

## 2.6. Verlichting kleine schepen Binnenvaartpolitiereglement

Enkele examenvragen over de verlichting die het BPR voorschrijft voor kleine schepen, worden opvallend vaak fout beantwoord. Hoe het wettelijk moet, staat te lezen in art.3.13 BPR.

Het betreft hier vaak goed leesbare vragen waarvan de tekst heel kort en heel duidelijk is. Bovendien is er een plaatje bijgevoegd.

---

*Geplaatst november 2013*

## 2.7. Andere reglementen dan het Binnenvaartpolitiereglement

Het valt op dat bij de vragen die worden gesteld over andere reglementen dan het BPR (zie in de 'Afbakening' welke reglementen dat zijn) vaak 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!

Het lijkt erop dat veel kandidaten zich niet verdiepen in die andere reglementen maar gokken dat het wel net zo zal zijn als in het BPR.

Om het juiste antwoord op de vragen bij deze reglementen te kunnen kiezen moet de kandidaat, behalve het BPR, ook die andere reglementen bestuderen.

## 2.8. Manoeuvreren

Bij vragen over manoeuvreren, met name aankomen, afvaren, meren en ontmeren, ging men er jarenlang van uit dat er slechts één manier goed gerekend kon worden. De vragen waren zo opgesteld dat alle foute antwoorden manieren beschreven die niet goed uitvoerbaar waren. Dan bleef er maar één goed antwoord over. Er werd bijvoorbeeld gevraagd welke tros het eerst moest worden uitgegeven en vastgezet bij een bepaalde manier van aankomen met stroom of wind.

De deskundigen verschilden terecht wel eens van mening of die methode nu echt de enige juiste methode was.

In de praktijk zijn er vaak meer goede manieren om een manoeuvre uit te voeren. De laatste jaren zijn de examens daarop dan ook aangepast.

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

Om het begrip bij de kandidaten 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 meer: standaard één manier goed.

De conclusie kan ook luiden: beide manieren zijn fout!

U kunt op bijgaand plaatje oefenen.

U moet afmeren.

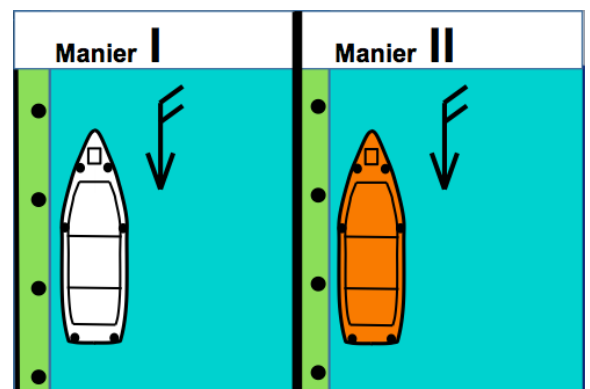
De wind komt van voren.

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.

Het is wel nodig dat u enig inzicht in manoeuvreren heeft. Als dat ontbreekt, kan een goede docent of een ervaren watersporter u mogelijk verder helpen.



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.

## 2.9 Trosbehandeling in sluisen

Als een klein schip in een sluis omhoog of omlaag geschut wordt kan men vaak de lijnen los in de hand houden. Maar er zijn omstandigheden denkbaar dat het nodig is de lijn een paar slagen om een bolder of om een kikker aan dek te leggen omdat de krachten zo groot worden dat dit niet met de hand op te vangen is. En er zijn ook omstandigheden denkbaar dat het helemaal geen kwaad kan de tros aan boord op de bolder of kikker vast te maken.

Kortom: het hangt helemaal van de omstandigheden af hoe men met de lijnen moet handelen.

Het is dus NIET zo dat bij het schutten een lijn ALTIJD in de hand gehouden moet worden.

Uit de beantwoording van de examenvragen blijkt dat die laatste opvatting heerst.

---

*Geplaatst juni 2015*

## **2.10 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 opvallend vaak 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 raakt men daardoor in de war?

Hint: 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.

---

*Geplaatst juni 2015*

## **2.11 Vuilwatertank**

Het is al sinds een paar jaar verboden om vanaf een pleziervaartuig poep en plas buitenboord te lozen. Sinds kort wordt in het examen KVB1 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 opvallend vaak 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 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.

---

*Geplaatst juni 2015*

## **2.12 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 heel veel kandidaten niet weten welke voorzorgsmaatregelen genomen moeten worden om stilvallen van de motor te voorkomen respectievelijk wat ze moeten doen na het stilvallen van de motor om deze weer in bedrijf te krijgen én tevens te voorkomen dat deze opnieuw stilvalt.

---

*Geplaatst juni 2015*

### **2.13 Geleidelichten**

Geleidelichten, ook wel genoemd lichtenlijnen, bestaan uit een laag licht en op een afstand daarachter een hoog licht. Het lage en hoge licht gaan tegelijk aan en uit. Op die manier kan een bepaalde richting worden gemarkeerd. Als vanaf een schip het lage en hoge licht recht onder elkaar te zien is, bevindt het zich op die lichtenlijn. In hydrografische kaarten van de '1800-serie' zijn lichtenlijnen aangeduid; ze komen daarbij ook vaak voor in 'vaarbewijs-1' gebied.

Een lichtenlijn kan ook als hulpmiddel worden gebruikt om veilig een haven binnen te varen.

In een van de cursusboeken is de uitleg van deze geleidelichten veel te summier. Er wordt slechts aangegeven dat ze een hulpmiddel zijn bij het binnenvaren van havens (dat kan dus het geval zijn) omdat ze de haveningang 'verlichten'. Dat laatste is ONZIN !! De haveningang wordt verlicht door een rood vast licht en een groen vast licht.

---

*Geplaatst juni 2015*

### **2.14 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 vaak fout beantwoord.