

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.

Bij steeds meer examenvragen moet de kandidaat iets kunnen 'toepassen'. Het onderwerp wordt dan in een bepaalde situatie gezet en bevraagd.

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'.

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

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. Deze klacht wordt ook vaak geuit in de antwoorden op de VAMEX-enquête die gehouden wordt onder de geëxamineerde kandidaten.

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.

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.

Aanvulling december 2016

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 die onderwerpen worden inmiddels gemiddeld door 77% van de kandidaten goed beantwoord.

Vragen over welke invloed een groot varend schip uitoefent op een klein varend schip scoren slecht.

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. Dit wordt door slechts 21% van de kandidaten goed beantwoord.

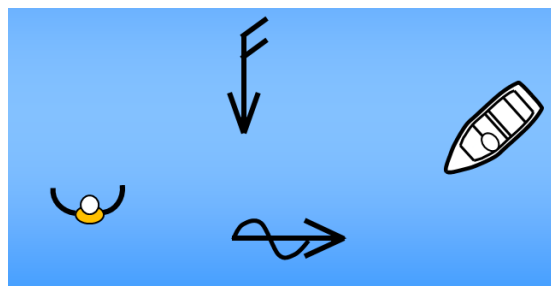
2.2. Geplaatst juni 2013.

'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.



Aanvulling december 2016

Deze vragen worden in 2016 in het algemeen (gemiddeld 72%) goed beantwoord.

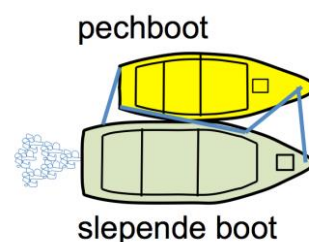
2.3. Geplaatst mei 2014.

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.

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



Aanvulling december 2016

Deze vragen worden in 2016 in gemiddeld slechts 54% goed beantwoord. Bijna de helft van de kandidaten blijkt nog steeds niet te kunnen aangeven, als een boot met pech opzij wordt gesleept, wat er gebeurt, indien b.v. een bocht gestuurd wordt of achteruit geslagen wordt.

2.4. Geplaatst juni 2013. Herziene tekst mei 2014.

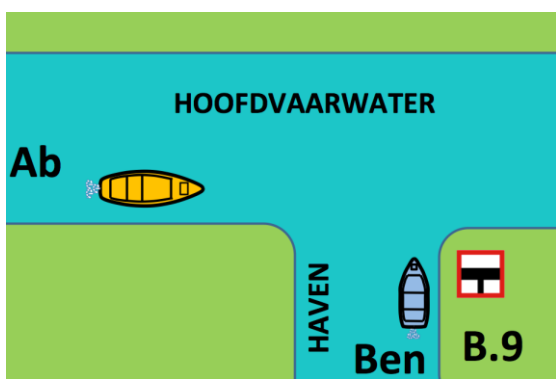
VAARREGELS: 'VOORRANG VERLENEN' of 'MEDEWERKING VERLANGEN'?

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?

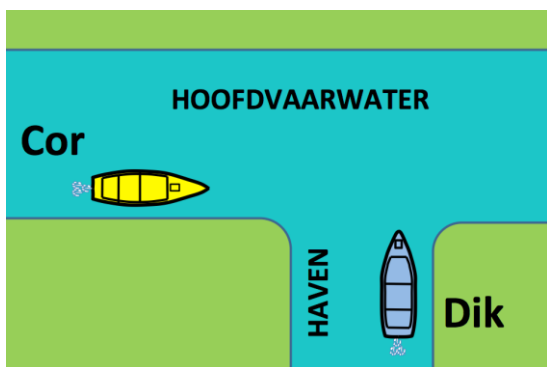


Situatie Ab - Ben

Volgens art.6.16 lid 8 BPR moet klein motorschip Ben vanwege het geplaatste verkeersteken 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 meteen duidelijk wie eerst mag, namelijk Ab.



Situatie Cor - Dik

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 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 noodzakelijke koerswijziging of snelheidswijziging veroorzaakt door Dik 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 en de medewerking die Cor moet geven komt erop neer dat Cor wel plotseling én in sterke mate koers óf 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.

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 Cor stroom tegen dan kan Cor gemakkelijk meewerken (door vaart te minderen).
Maar vaart Cor vóórstroom 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.

Aanvulling oktober 2015

De examenvragen waarin moet worden gekozen tussen 'voorrang' of 'medewerking' werden in 2013 gemiddeld door 37% van de kandidaten goed beantwoord. In 2014 was dat gemiddeld door 56% van de kandidaten. In 2015 (tot nog toe) is dat percentage 62%. Er wordt dus kennelijk beter op dit onderwerp gestudeerd.

Aanvulling december 2016

In 2016 (tot nog toe) is het percentage goed beantwoorde vragen over dit onderwerp op 62 gebleven.

Aanvulling december 2016

Naast samenkomsten van een hoofdvaarwater met een nevenvaartwater (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'.
De examenvragen over dit onderwerp worden voor gemiddeld 60% goed beantwoord.

2.5. Geplaatst mei 2014 / herziene tekst december 2016

VOLGORDE IN BELANGRIJKHEID VAARREGELS ?

2.5.1. In een enkel cursusboek stonden vaarregels onder elkaar opgesomd alsof die altijd in één vaste volgorde gelden. Mogelijk is dat in bepaalde lesstof nog het geval (VAMEX kent niet al het cursusmateriaal). Die veronderstelde volgorde wordt echter niet gesteund door de inhoud van het BPR.

Beweerd wordt:

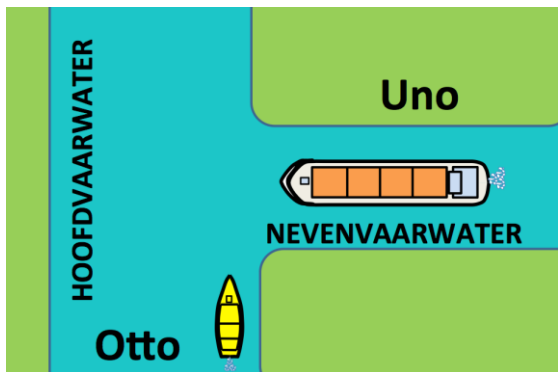
'Als regel 1 niet opgaat, bekijk je of regel 2 van toepassing is, en zo verder.'

1. 'een snel schip wijkt voor alle andere schepen'.
2. 'oploper verleent voorrang, opgelopen schip verleent medewerking'.
3. 'niet stuurboordzijde verleent voorrang aan stuurboordzijde'
4. 'klein verleent voorrang aan groot'
5. 'nevenvaarwater kan medewerking verlangen van hoofdvaarwater'
6. 'motor verleent voorrang aan spierkracht verleent voorrang aan zeil'

Commentaar op deze beweerde volgorde:

Art.6.09 en 6.10 BPR regelen het op- en voorbijlopen (regel 2). Er wordt in die artikelen niet gesproken over 'voorrang' maar over 'medewerking'. Lees in punt 2.4. hiervoor wat het verschil is.

‘Stuurboordwal-positie’ (regel 3) versus ‘klein-groot’ (regel 4) - versus ‘hoofdvaarwater-nevenvaarwater/haven’ (regel 5):



Situatie Otto- Uno

Groot schip Uno vaart midden in de havenmond. Klein schip Otto vaart ‘stuurboordwal’.

Volgens de hierboven veronderstelde volgorde zou Uno voorrang moeten verlenen aan Otto want regel 3 zou van toepassing zijn en dus zou regel 4 of regel 5 niet meer aan bod komen.

Die opvatting is in strijd met het BPR!

In het BPR wordt deze casus geregeld in art.6.16 lid 2: het grote schip mag bij het uitvaren van de haven ‘medewerking verlangen’ van elk ander (groot of klein) schip. Het andere schip moet medewerking verlenen.

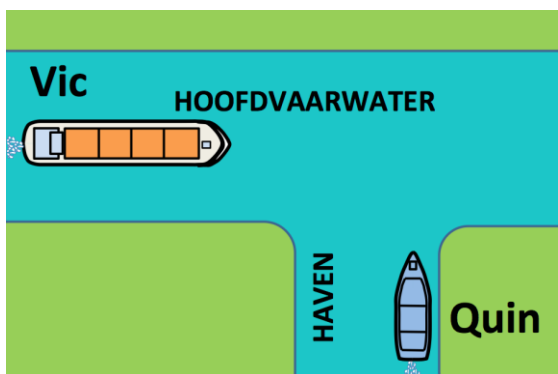
Vergelijk de situatie Cor – Dik bij punt 2.4.

Zou klein schip Otto iets meer naar het midden getekend worden dan zou, als volgens de voorgestelde volgorde wordt geredeneerd, regel 4 opgaan: klein Otto zou voorrang moeten verlenen aan groot Uno.

Echter, zoals hier al aangegeven, geldt art.6.16 lid 2.

In de tekst van art.6.16 lid 2 komt het woord ‘voorrang’ niet voor en het woord ‘klein’ ook niet.

Situatie Vic - Quin



Nu is de situatie andersom.

Klein motorschip Quin vaart de haven uit en houdt daarbij stuurboordwal.

Groot motorschip Vic vaart midden in het hoofdvaarwater. Als de in een enkel boek beweerde volgorde van vaarregels wordt toegepast zou de conclusie zijn dat groot motorschip Vic, varende op het hoofdvaarwater, voorrang zou moeten verlenen aan uitvarend klein motorschip Quin dat stuurboordwal vaart. Het BPR maakt hier korte metten mee. Zie art.6.16 lid 3: een klein schip dat een haven verlaat moet voorrang verlenen aan een groot schip op het hoofdvaarwater.

De ‘stuurboordwalpositie’ van Quin (en hierboven bij Otto) speelt helemaal geen rol.

In art.6.16 speelt de ‘stuurboordwalpositie’ alleen in lid 5 een rol maar dat gaat over een heel andere situatie.

Er is wel een situatie te bedenken waar de gesuggereerde ‘volgorde in belangrijkheid van vaarregels’ toevallig klopt.

Er zijn echter veel meer situaties te bedenken waar die volgorde helemaal niet klopt!

De in een enkel cursusboek gesuggereerde ‘volgorde in belangrijkheid van vaarregels’, stuurt bij veel examenvragen de kandidaat naar een fout antwoord!

Wij adviseren u het BPR te bestuderen en de ‘volgorde in belangrijkheid van vaarregels’, die in een enkel cursusboek stond (en misschien in sommige lesmateriaal nog wel wordt beweerd?), te negeren.

2.5.2. Welke structuur zit er dan wel in de vaarregels van het BPR?

Ten eerste mag u het 'bovenmaats zeegaand schip' bovenaan zetten. 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.

Ten tweede 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 lid 1a,b,c,d) van vaarregels te ontdekken:

- A. Voorbijvaren op tegengestelde koersen (zeg maar 'ontmoeten'; 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:
 - '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)
 - 'zuivere' koerskruissituaties (art.6.17 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 van de omstandigheden 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.

Ten derde staat helemaal onderaan de regel dat 'een snel schip geeft voorrang aan elk ander schip' (art.6.02). Daar 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.

Aanvulling december 2016

In 2016 (tot nog toe) gaf van de kandidaten bij deze vragen gemiddeld 60% (met een bandbreedte van 30% tot 80%) het juiste antwoord. Er zijn een paar examenvragen die verlichting laten zien zoals die in de praktijk vaak (maar in strijd met het BPR!) wordt gevoerd. Bij die vragen wordt vaker een fout antwoord dan het goede antwoord gekozen.

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.

Aanvulling oktober 2015

Ondanks bovenstaande waarschuwing worden sommige vragen over het Rijnvaartpolitierglement (RPR) nog heel vaak (twee op de drie!) fout beantwoord.

In de 'Afbakening' staat welke artikelen van het RPR kunnen worden bevraagd.

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

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).

Advies: zoek de bijbehorende artikelen van RPR en BPR op en leg ze naast elkaar en bestudeer ze. Ga niet alleen af op hetgeen in cursusboeken staat. In sommige uitgaven is deze stof zeer summier op zelfs fout beschreven.

Aanvulling december 2016

Er lijkt een verbetering plaats te vinden. In 2016 (tot nog toe) gaf gemiddeld 65% van de kandidaten bij deze vragen (met een bandbreedte van 36% tot 90%) het juiste antwoord. Bij de vaarregels van het RPR wordt in het algemeen iets beter gescoord dan bij de overige RPR-onderwerpen.

Aanvulling september 2017

Er bestaan wateren waarop een ander reglement dan BPR of RPR of SRW geldt. In het examen kan worden gevraagd welk ander reglement dat is. Dat hoort bij de examenstof; zie de 'Afbakening'. Over de inhoud van die reglementen wordt niets gevraagd. Uit klachten blijkt dat velen zich hebben laten wijsmaken dat men helemaal niets van die andere reglementen hoeft te weten. Dat is dus niet waar; men moet weten waar ze gelden.

Geplaatst november 2013

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.

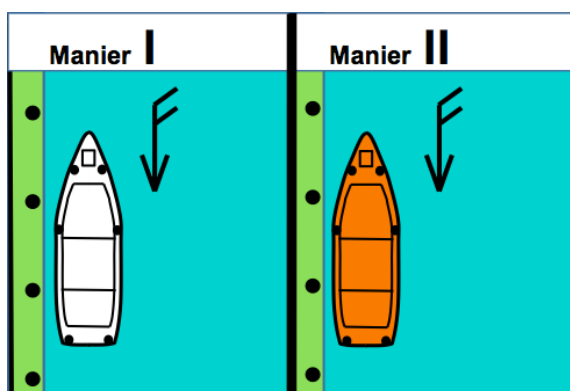
De kandidaat moet een keuze maken welke manier goed uitvoerbaar is of welke manieren goed uitvoerbaar zijn.

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.

Aanvulling december 2016

Er lijkt een verbetering plaats te vinden. In 2016 (tot nog toe) gaven gemiddeld 64% van de kandidaten bij deze vragen het juiste antwoord.

Geplaatst juni 2015

2.9 Trosbehandeling in sluizen

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.

Aanvulling december 2016

In 2016 (tot nog toe) gaf gemiddeld 66% van de kandidaten bij deze vragen het juiste antwoord.

Als het water heel wild de sluis ingelaten wordt is het onmogelijk een lijn los in de hand te houden.

Dan moet de lijn tenminste een slag om een bolder gelegd worden. Het uiteinde van de lijn kan dan wel in de hand gehouden worden. Vieren van een één slag om een bolder gelegde lijn gaat gemakkelijk. Doorhalen gaat, als er b.v. door wild stromend water spanning op de lijn staat, moeilijker.

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.

Aanvulling december 2016

Zie vraag 26 in het Voorbeeldexamen KVB2. De 'foutmarge' in dit type vraag is verruimd van 2 naar 3 graden. Dan leidt een onnauwkeurige uitwerking vaker toch nog tot een goed gerekend antwoord.

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.

Aanvulling december 2016

In 2016 (tot nog toe) gaf gemiddeld 59% van de kandidaten bij deze vragen het juiste antwoord.

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.

Aanvulling december 2016

In 2016 (tot nog toe) gaf gemiddeld 29% van de kandidaten bij deze vragen het juiste antwoord.

2.13 Geleidelichten *(vervallen per december 2016)*

Dit onderwerp vormt (gelet op het percentage goed gegeven antwoorden) geen struikelblok meer.

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.

Geplaatst oktober 2015

2.15. 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.

Het is in dat kader verontrustend te constateren dat over 2015 bij vragen over de verkeerstekens



A.13 en A.18



slechts 36 resp. 37 % van de kandidaten het volgens het BPR juiste antwoord weet aan te vinken!!
Over heel 2014 was dat nog 44 resp. 43%.

Aanvulling december 2016

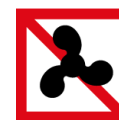
In 2016 (tot nog toe) gaf gemiddeld 44% (teken A.13) resp. 41% (teken A.18) resp. 40% (teken A.18 gecombineerd met A.20) van de kandidaten bij deze vragen het juiste antwoord. Bij vragen over teken A.20 'sec' wordt in 87% van de gevallen het goede antwoord gegeven.



Aanvulling september 2017

Een bootje dat met een buitenboordmotor vaart is reglementair een (klein) motorschip.

Bij teken A.12 (rechts) mag een motorschip niet verder. 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. Uit de analyses van de vragen blijkt slechts een derde deel van de kandidaten dat te weten. Een bootje met stil gezette buitenboordmotor is niet een 'klein schip zonder motor' en mag

bij A.1a dus niet verder. De meeste kandidaten denken dat bij teken A.1a niemand verder mag varen. Dat is niet waar; een algeheel verbod om verder te varen volgt niet uit teken A.1a maar uit teken A.1 (het bord rechts, of rood licht/rode lichten of rode vlaggen)).



Aanvulling maart 2019



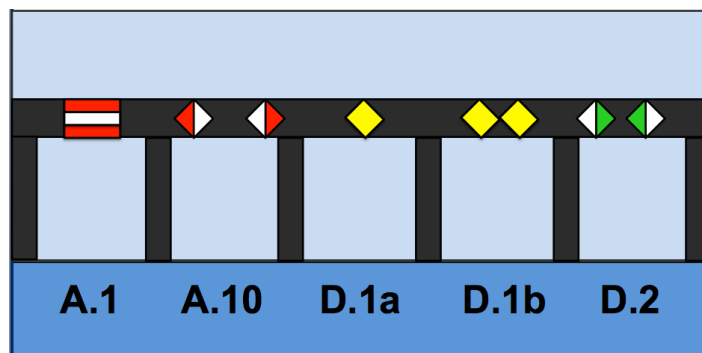
Teken E.21 (links) betekent dat een snelle motorboot daar snel mag varen. Dat betekent NIET dat dan ook een waterskiër mag worden voortgetrokken. In 2018 dacht 52% van de kandidaten dat waterskiën bij teken E.21 wel mag. Waterskiën mag als teken E.17 (rechts) is geplaatst.



Aanvulling april 2017

Bij examenvragen over verkeerstekens op bruggen valt het op dat bepaalde tekens aan bruggen een verkeerde betekenis wordt toegekend.

Maar liefst 75% van de kandidaten denkt 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.



Bij vragen die opvallend vaak fout worden beantwoord kijkt de Examencommissie kritisch of de vraagstelling, het juiste antwoord en de afleiders met foute antwoorden kloppen; zo ook hier. Er is niets mis mee. Iemand die de betekenis van de verkeerstekens heeft bestudeerd is in staat het juiste antwoord er uit te pikken. Iemand die niet heeft gestudeerd gokt vaak op een ander antwoord dat 'wel aardig van toepassing lijkt'. In elk examen KVB1 zitten twee vragen (elk 2 punten) over verkeerstekens. Door beter te studeren valt hier winst te behalen.

Aanvulling april 2017

Er is discussie ontstaan over het begrip 'hoogteschaal' of 'omgekeerde peilschaal'. VAMEX heeft besloten verkeersteken G.5.1. Bijlage 7 BPR alleen maar aan te duiden als 'hoogteschaal' en niet als 'omgekeerde peilschaal'.



Geplaatst december 2016

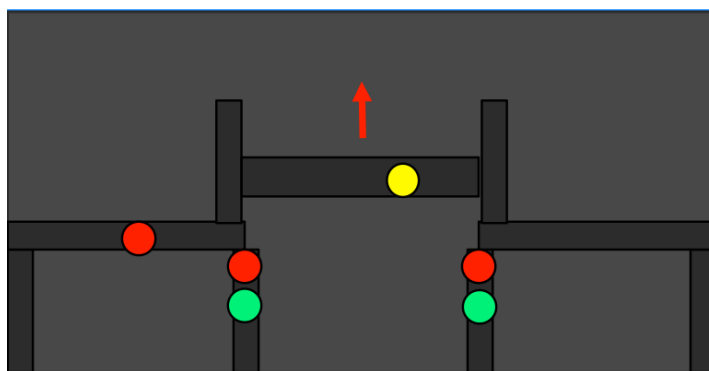
2.16. Wijziging BPR

Het BPR is per 1 januari 2016 op een paar belangrijke onderwerpen gewijzigd. VAMEX heeft hiervan tijdig melding gemaakt in het document 'Nieuws over onderwerpen in de vragen van de examens KVB' (te vinden bij de downloads op onze website).

Inmiddels is gebleken dat deze wijzigingen niet zijn doorgedrongen bij het grootste deel van de examenkandidaten. Bij voorbeeld de vraag over 'een plaats in het vaarwater' op de drukst bevaren rivier in ons land, de Waal, wordt door slechts 31% van de kandidaten goed beantwoord. Voorheen moest een klein schip daar de stuurboordzijde van het vaarwater houden. Per 1 januari 2016 is dat niet meer verplicht.

Dat is ook al aangegeven in het antwoord bij vraag 16 in het Voorbeeldexamen KVB1 (te vinden bij de downloads op onze website). Ook in de 'Afbakening' (te vinden bij de downloads op onze website) is dit onderwerp onlangs 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).

Een nieuwe BPR-regel bepaalt dat bij 'rood-licht-boven-groen-licht' op een brug, waarbij óók geel licht wordt getoond, alvast mag worden doorgevaren (als de brug voor het betreffende schip genoeg omhoog geheven is). Vragen hierover worden door slechts 25% van de kandidaten goed beantwoord.



Geplaatst november 2017

2.17. Definities BPR

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

2.18. Manoeuvreren met boegschroef

In de praktijk gebruiken veel motorboten de boegschroef bij het manoeuvreren. Daarom zijn ook hierover vragen in het examen opgenomen. In 2018 weet gemiddeld zo'n 57% van de kandidaten het goede antwoord te geven op die examenvragen. Dat is een magere score die de laatste jaren niet hoger komt te liggen. Het lijkt erop dat velen bij deze vragen het juiste antwoord gokken.

Sommige examenvragen worden ondersteund met een plaatje. Het hier afgebeelde plaatje hoort bij vraag 40 in ons Voorbeeldexamen KVB1 op de website.

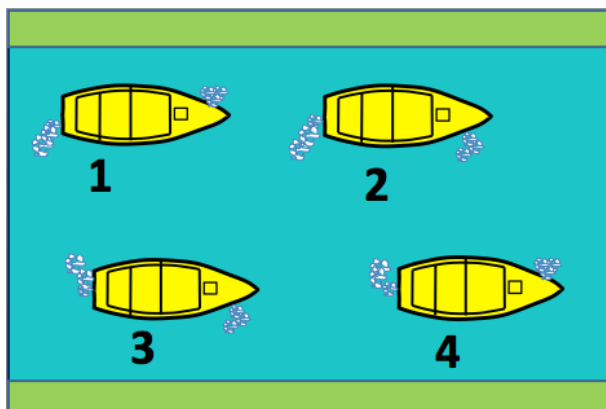
In het plaatje is het schroefwater van zowel de boegschroef als van de schroef in het achterschip ingetekend met golfjes. De richting waarheen het voor- of achterschip gaat is tegengesteld aan die golfjes.

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.



Wij adviseren u ook de andere documenten onder de 'downloads' op www.vamex.nl te raadplegen. Kijk bij de studie over regelgeving ook hoe het er staat in de reglementen zelf. Die zijn, behalve in diverse boeken, te vinden op internet:

www.overheid.nl (> [Beleid®elgeving](#) > [Wettenbank nationaal](#)).

Als u daar zoekt op 'Binnenvaartpolitierglement' of 'Rijnvaartpolitierglement' of 'Scheepvaartreglement Westerschelde' krijgt u de officieel geldende tekst. De cursusboeken geven vaak een eigen vertaalslag. Dat leest wel gemakkelijker maar kan ook verkeerd worden uitgelegd.