

Les 1 gratis vaarbewijs 1

Om terug te gaan naar de vragenlijst druk op onderstaande link

<https://zeenavigatie.nl/lessen/vaarbewijs-1-les-1/>

Voorwoord

Het Internationaal Vaarbewijs

Dit heb je nodig wanneer je met een boot in het buitenland gaat varen. Soms geldt dit ook voor schepen waarvoor hier in Nederland geen vaarbewijs vereist is. Vaar je in het buitenland zorg dan ook dat je een eigendomsbewijs aan boord hebt. Sinds 2010 heb je automatisch recht op het internationale vaarbewijs (International Certificate of Competence), wanneer je in het bezit bent van het kleine vaarbewijs. Heb je een vaarbewijs dat is afgegeven voor 2020, dan kan je het nieuwe vaarbewijs van het ICC. aanvragen bij het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen). In sommige landen is het ook vereist dat je een BTW verklaring en een verzekeringsbewijs voor aansprakelijkheid kunt tonen dus denk daar ook om.

Het Rijn Sportpatent

In Duitsland op de Rijn varende met een schip langer dan 15 meter heb je het Rijn Sportpatent nodig. Onder de 15 meter is een klein vaarbewijs voldoende.

Het Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen

In het buitenland moet je aan kunnen tonen de eigenaar van het schip te zijn en daarvoor heb je een ICP nodig. Hierin staat de beschrijving van het schip samen met de aanwezige apparatuur vermeld. In combinatie met de gegevens van de eigenaar vormen zij dan één geheel. Een andere gewaarborgde registratie is om uw schip in het binnenscheepenregister in te schrijven voor de Europese binnenwateren of het Zeescheepenregister voor zeegaande jachten over de hele wereld. Men ontvangt in het laatste geval de z.g. zeebrief. Deze documenten zijn internationaal erkend en kunnen je een hele hoop problemen met de douane in het buitenland besparen. Je zult het scheepseigendom eerst bij

het kadaster moeten registreren. Pas daarna kan de inschrijving in het binnenschepenregister, hetzij de zeebrief, gerealiseerd worden. Dit brengt wel kosten met zich mee, maar die staan niet in verhouding tot de kosten die je jezelf moet getroosten om de problemen op te lossen die je door een ijverige douanier kan krijgen. Alle benodigde formulieren hiertoe, kun je via het internet downloaden.

Enkele scheepstermen die aan boord van toepassing zijn

Om anderen duidelijk te maken wat je bedoelt aan boord is het nodig dat je de taal die aan boord gebruikt wordt enigszins kent. Begrippen zoals bak- en stuurboord, driften, ankerop gaan, zijn termen die je uiteindelijk duidelijk moeten worden, naarmate je in de watersport langer meeloopt. Bevindt je jezelf in een schip, dan ben je aan boord. Sta je met het gezicht naar voren dan is rechts van het schip stuurboord en links bakboord. De voorzijde noemt men de boeg, de achterzijde het hek. Boeggolven worden veroorzaakt aan de voorzijde door de boeg en hekgolven zijn de golven aan de achterkant. Bij jachten is veelal een reling aangebracht, waarvan zowel het voorste als het achterste deel uit buiswerk bestaat. Aan de voorzijde noemt men dit de preekstoel en aan de achterzijde het hekwerk of achterpreekstoel. Aan boord van een schip ga je niet naar bed, maar te kooi. Bevinden deze slaapruiden zich achterin, dan spreekt men van hondenkooien. Een puts is een emmer met een touwtje eraan om water te scheppen. Dit alles is nog slechts een klein gedeelte uit het woordenboek van de ervaren watersporter, doch geen zorgen, gaandeweg raak je er vanzelf mee vertrouwd naarmate je verblijf op het water toeneemt.

De voorrangsregels op het water

Let op! Na de animatie moet u opnieuw inloggen. Vind je dat een bezwaar ga verder met de tekst hieronder

Animatie

[Klik hier](#)

Vorrangsregels bepalen wie het recht van de weg heeft. Dit betekent niet dat je in het geval van voorrang hebben, het recht hebt om op een aanvaring aan te sturen. In geval dat er een aanvaring dreigt, word je gedwongen van dit recht af te zien om de aanvaring te voorkomen. Laten we eens beginnen met eerst de hoofdvoorrangregels door te nemen.

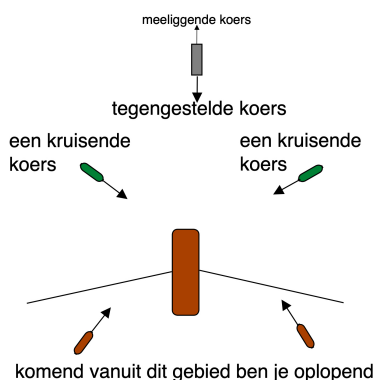
De hoofdvoorrangsregels

1. Kleine vaartuigen wijken voor grote schepen
2. Snelle motorboten wijken voor alle andere schepen.
3. Schepen die de stuurboordzijde van het vaarwater houden hebben voorrang en mogen niet in hun koers gehinderd worden. Dit betekent ook dat kleine schepen, die de stuurboordwal houden, niet door grote schepen gehinderd mogen worden. Een beperking hierop is dat grote schepen medewerking van kleine schepen mogen verlangen tijdens het keren of het in- of uitvaren van havens hetzij tijdens het in- of uitvaren van betonde nevenvaarwateren. Ook veerponten die reeds het water kruisen hebben voorrang op kleine schepen. Alleen wanneer zij nog van de meerplaats moeten vertrekken, mogen zij de kleine schepen niet hinderen. Let echter wel goed op wanneer je een pont nadert, want in de praktijk kunnen zij soms plotseling van wal steken, ook al ben je dichtbij.

Drie manieren waarop schepen elkaar kunnen naderen

1. Men nadert elkaar op tegengestelde koers
2. Men nadert elkaar van opzij (kruisende koers)
3. men haalt het andere schip in (oplopen)

Maar waar ligt de grens tussen oplopen of van opzij naderen?



De wet zegt dat wanneer je een schip nadert onder een hoek die groter is dan 2 streken achterlijker dan dwars, dan bevind je jezelf in de sector van het witte heklicht van het schip en ben je een oploper. 's Nachts is dit geen enkel probleem, omdat men het witte heklicht ziet en men direct weet dat men de oploper is. Overdag kan men behoorlijk twijfelen, wanneer men op de grens zit. Is er twijfel, tussen deze twee mogelijkheden, dan handel je alsof je de oploper bent en neemt de uitwijkplicht op je.

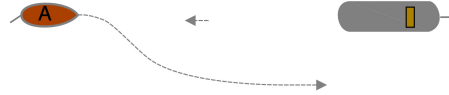
Het elkaar naderen op een tegengestelde koers



Indien twee motorschepen elkaar op een tegengestelde koers naderen,

dienen beide schepen naar rechts uit te wijken. Dit geldt voor zowel grote als kleine schepen onderling.

Wanneer een klein schip een groot schip op tegengestelde koers nadert, dan wijkt alleen het kleine schip.



Elkaar naderen bij een kruisende koers

Bij kruisende koersen heeft het schip dat van rechts komt voorrang. Dit geldt zowel voor grote schepen onderling als voor de kleine motorvaartuigen onderling. Bij een ontmoeting van een groot vaartuig met een klein vaartuig wijkt natuurlijk het kleine vaartuig.

Het kan voorkomen dat het schip (dat de plicht heeft om uit te wijken) je niet of te laat opmerkt, waardoor je zelf maar besluit uit te wijken om de aanvaring te voorkomen. In dat geval moet je er voor waken niet naar bakboord te draaien, wanneer je van rechts komt. Men neemt zo mogelijk de veilige draai naar stuurboord. Heeft men die mogelijkheid niet dan verminder je de snelheid tot het gevaar geweken is.

Oplopen (inhalen) van een ander schip

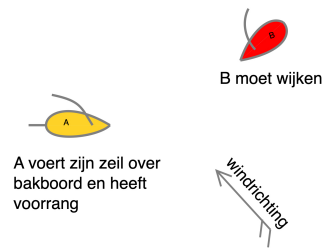
De ander oplopen mag aan beide zijden, maar dan alleen als degene die de ander oploopt dit zonder gevaar kan laten verlopen. Dit betekent dat wanneer je gaat oplopen je de ander niet in gevaar mag brengen of mag dwingen tot het aanzetten van manoeuvres om aanvaringen te voorkomen. Heb je kenbaar gemaakt dat je gaat oplopen, dan dient de ander mee te werken aan het slagen van de manoeuvre door de actie zo snel mogelijk te laten verlopen. Desnoods wordt vaart geminderd om dit te realiseren. Het is ook belangrijk dat je de omgeving goed in je opneemt om te kijken of alles normaal verloopt en dat er geen gevaar dreigt tijdens deze actie.

De regels voor kleine schepen onderling

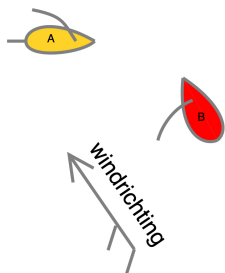
Hier maakt men verschil tussen een klein zeilschip en een klein motorschip. Het kleine zeilschip is beperkt manoeuvreerbaar en heeft daarom voorrang op het kleine motorschip. Heeft het kleine zeilschip zijn motor bijstaan, dan valt hij weer onder de categorie kleine motorschepen en verdwijnt zijn recht op voorrang. Hij dient dit kenbaar te maken door in het zijstag een kleine langwerpige driehoek te voeren met de punt naar onderen gericht. Wat betreft geroeide bootjes die hebben slechts voorrang op kleine motorschepen.

De uitwijkregels voor kleine zeilschepen onderling

- a) Een zeilschip dat zijn zeil over bakboord uit heeft staan krijgt voorrang op een schip dat zijn zeil over stuurboord heeft uit staan



Zeilschip A heeft voorrang



Zeilschip B bevindt zich aan de kant waar de wind vandaan komt (loefzijde) en moet uitwijken

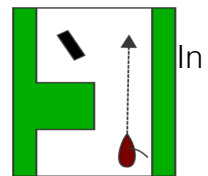
- b) Voeren beide schepen hun zeil over dezelfde kant, dan moet het zeilschip dat zich aan de loefzijde (zijde waar de wind vandaan komt) van de ander bevindt (in dit geval B) wijken voor het schip dat zich aan zijn lijzijde bevindt (zijde waarheen de wind gaat)

Regels voor grote zeilschepen onderling

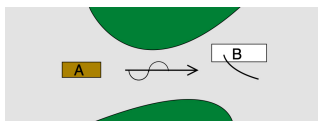
Hiervoor gelden dezelfde uitwijkregels als bij de kleine zeilschepen

Versmallingen in het vaarwater

Zit er een versmalling in het vaarwater, dan kan het voorkomen dat twee schepen elkaar daar niet kunnen passeren. dat geval heeft het schip dat de versmalling aan zijn stuurboordzijde heeft de plicht om te wachten tot de tegenligger gepasseerd is.



Alleen wanneer zeilschepen de versmalling in een rechte lijn, met gebruik van hun zeil, kunnen passeren (zij hebben dit dan bezeild), hebben ze voorrang op dit motorschip dat het obstakel aan zijn zijde heeft. *Kunnen zij dit niet dan vervalt hun recht en krijgt het motorschip voorrang.* Ingeval twee zeilschepen van beide kanten het bezeild hebben, heeft het zeilschip dat zijn zeil over bakboord voert, het recht van de weg.



Op stromend water geldt dat met de stroom meevarende schepen (A) altijd voorrang hebben.

Lees onderstaande reglementen rustig door. De vragenlijsten in de 4 lessen maakt je vanzelf vertrouwd met deze reglementen

Welke reglementen vallen onder de Nederlandse wet en waar zijn die op de binnenwateren van toepassing?

Op zee langs de Nederlandse kust geldt het zeeaanvaringsreglement. Op onze binnenwateren zijn ook nog wat andere reglementen van toepassing. De reden is dat enkele vaarwaters van onze buurlanden aansluiten op onze wateren en daar wat afwijkende regels van toepassing zijn. Dit maakt een uniformering noodzakelijk. Het Binnenvaart Politie Reglement ook wel afgekort het BPR genoemd, bestrijkt het grootste deel van onze binnenwateren en die worden op het onderstaande kaartje in blauw aangegeven. Daarbij geven de andere kleuren aan op welke gebieden de afwijkende reglementen toegepast worden. Varend op deze binnenwateren zijn zowel een groot als een klein schip verplicht het daar geldende reglement aan boord

te hebben. De leeftijd van de bestuurder of de soort van het bootje (op de zeilplank na) vormen hierop geen uitzondering. Het gebruik van een digitale versie aan boord is toegestaan onder de voorwaarde dat deze op ieder gewenst moment geraadpleegd kan worden. Met andere woorden: Je zal dit eerst moeten downloaden naar een mobiel apparaat. Het raadplegen via het internet valt niet onder deze voorwaarde omdat



daarvoor een internetverbinding vereist is.
doe je samen (rijkswaterstaat)

Afbeelding overgenomen van Varen

Let op:

- Het Binnenvaartpolitiereglement

Dit reglement is het belangrijkste van allemaal en bevat de bepalingen die bedoeld zijn om aanvaringen op onze openbare wateren die voor scheepvaart open staan te voorkomen.

- Het Rijnvaartpolitiereglement

Dit internationale reglement is tot stand gekomen door overleg tussen de rijnsoeverstaten. Het bevat bepalingen die gelden op de Rijn, Waal, Lek en het Pannerdens Kanaal.

- Het Scheepvaartreglement Westerschelde

Dit is een gemeenschappelijke regeling tussen België en Nederland, die bepalingen bevat voor de toegang tot het havengebied van Antwerpen en bevat daarom veel overeenkomsten met het zeeaanvaringsreglement.

- Het Zeeaanvaringsreglement

Op open zee is dit reglement internationaal van toepassing. In Nederland is dit reglement op de Eemsmonding van toepassing.

Wat is een schip en welke scheepstypen vallen onder de wet?

1°. schip: elk vaartuig dat gebruikt of geschikt is om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water;

2°. motorschip: schip dat mechanisch voortbewogen wordt

3°. groot schip: Schepen die langer zijn dan 20 meter hetzij beroepsvaart die kleiner zijn dan 20 meter die dit d,m,v, een geel ruitvormig bord moeten aangeven

4°. klein schip: schip waarvan de lengte minder dan 20 m bedraagt, waartoe als lengte wordt aangemerkt de afstand tussen de voor- en achterkant van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak mee te tellen.

De uitzonderingen zijn:

a) een schip dat een groot schip sleept, assisteert, duwt of langs zij vastgemaakt meevoert;

- b) een passagiersschip;
- c) een veerpont
- d) een vissersschip;
- e) een duwbak;

5°. snel schip: groot motorschip, dat met een snelheid van meer dan **40 km** per uur ten opzichte van het water kan varen;

6°. passagiersschip: schip dat **meer dan 12** passagiers mag vervoeren;

7°. zeegaand schip: groot schip dat, nadat het van zee is gekomen dan wel voordat het naar zee vertrekt, deelneemt aan de scheepvaart op het binnenwater

8°. bovenmaats schip: schip dat door de bevoegde autoriteit is aangewezen als behorende tot de categorie van schepen, die in hun manoeuvreerbaarheid beperkt zijn. Dit komt doordat zij ten gevolge van hun diepgang of hun lengte gebonden zijn aan een bepaald gedeelte van de vaarweg;

9°. duwboot: motorschip dat deel uitmaakt van een duwstel en daarbij dient tot het voortbewegen en het aansturen van de geduwde vaartuigen

10°. duwbak: schip dat is gebouwd of in het bijzonder geschikt is om te worden geduwd;

11°. zeeschipbak: duwbak die is gebouwd om aan boord van een zeeschip te kunnen worden vervoerd en om als geduwde bak over de binnenvaartwegen te kunnen varen;

12°. drijvend werktuig: schip voorzien van werktuigen, die zijn bestemd om op vaarwegen of in havens te worden gebruikt;

13°. vissersschip: schip dat vist met netten, lijnen, sleepnetten of ander vistuig, die de manoeuvreerbaarheid beperken;

14°. veerpont: schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken, en dat door de bevoegde autoriteit als veerpont is aangemerkt

15°. zeilschip: schip dat **uitsluitend** door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen. (Denk erom: een schip dat onder zeil vaart en tegelijkertijd zijn mechanische middelen tot voortbeweging gebruikt is een motorschip)

16°. zeilplank: klein zeilschip voorzien van een vrij bewegende zeiltuigage, die is gemonteerd op een in alle richtingen draaibare mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund

17°. snelle motorboot: klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, sneller dan 20 km per uur **door** het water varen kan

18°. waterscooter: snelle motorboot gebouwd of ingericht om door een of meer personen skiënd door of over het water te worden voortbewogen

De soorten van samenstellen

De wet maakt ook onderscheid in de soorten van samenstellen van motorschepen. Dit zijn schepen of drijvende inrichtingen die door één of meer trossen verbonden zijn, waarbij één of twee motorschepen dienen voor het voortbewegen of het sturen van deze combinatie.

Voorbeelden zijn:

Sleep: Eén of meer motorboten die één of meer schepen achter zich aan slepen of deze helpen sturen

duwstel: hecht samenstel van een of meer boten waarvan er tenminste één is geplaatst achter de geduwde boten

Wat valt onder goed zeemanschap? (Alg. Reglement van Politie)

1. Een schipper moet zijn vaartuig 100 meter voor de brug kunnen stoppen.
2. Het vermijden van hinderlijke golfslag in de nabijheid van kwetsbare oevers, haveningangen, veeponten of afgemeerde jachten
3. Bij het schutten in sluizen gaat de beroepsvaart voor
4. Bij doorvaart van een brug moeten de zeilen gestreken zijn (In de praktijk is het strijken van de fok voldoende)
5. Alleen op de zeilen een brug passeren is eveneens verboden
6. Schepen die moeten wachten voor een brug of sluis dienen op de daarvoor bestemde palen af te meren
7. Een schip dat aan een aanlegplaats ligt, dient toe te staan dat een ander naast hem afmeert en zonodig assistentie te verlenen om dit goed te laten verlopen. (mits ze jou geen schade kunnen berokkenen, anders niet toestaan)
8. Beschadiging van kunstwerken of geconstateerde vervuiling, dienen direct bij de bevoegde autoriteiten gemeld te worden.
9. Geef ruimte aan de beroepsvaart wanneer deze wil keren, vertrekken of een haven willen in- of uitvaren. Grote schepen mogen hier zelfs aanspraak op maken of medewerking van je verlangen.

10. Niet vlak voor de varende beroepsvaart gaan varen vanwege de dode hoek.
11. Indien je van achter door een beroepsvaartuig genaderd wordt, ga dan zoveel mogelijk rechts varen.
12. Blijf op lange trajecten niet continue naast elkaar varen
13. Bij sluizen en bruggen volg je de aanwijzingen van de sluismeester op, ook al worden deze aanwijzingen tegenwoordig wegens besparingen via de intercom op afstand gegeven.
14. Tijdens het wachten voor bruggen of sluizen niet in het vaarwater gaan laveren (dit is het heen en weer kruisen over het vaarwater). Maak vast aan de daarvoor bestemde afmeerplaatsen en wacht op uw beurt. Moet je toch in het vaarwater wachten, blijf dan zoveel mogelijk rechts in het vaarwater.
15. Zodra het rood/groene licht getoond wordt, nader de brug dan zo dicht mogelijk om deze snel te kunnen passeren.
16. Bij de sluizen gaat eerst de beroepsvaart naar binnen.
17. Komt de wind van achter, maak dan eerst achter vast
18. In de sluizen nooit de meertouwen aan de boot en de sluiswand vastmaken, maar in de hand houden.
19. Voorkom hinderlijke waterbeweging in de buurt van havens of schepen die gemeerd liggen, golven die een haven binnenlopen, kunnen niet meer weg en laten de hele haven dansen).
20. Tijdens het schutten zet je de motor af.

Het niet mogen innemen van een lig- of ankerplaats

- Op plaatsen waar een aanmeer- of ankerverbod geldt
- Daar waar er een hinderlijke engte in de vaarweg ontstaat
- Op de ligplaatsen die aan de beroepsvaart zijn toegewezen
- Onder hoogspanningslijnen
- Op keerplaatsen voor grote schepen
- In de vaargeul of voor haveningangen

Wat is een snelle motorboot en wanneer mag je daar eigenlijk mee varen?

Voor snelle motorboten gelden aparte regels: Snelle motorboten zijn kleine schepen die sneller dan 20 km/uur door het water kunnen varen. Bij punt 5 van de eerder beschreven scheepstypen kent de wet ook het begrip snel schip, maar dat is een groot motorschip dat sneller dan 40 km/uur kan varen, zoals b.v. de draagvleugelboten.

De bestuurder van een snelle motorboot moet wettelijk over een klein vaarbewijs beschikken. Daarnaast moet de boot nog een aantal extra voorzieningen hebben om de veiligheid te waarborgen.

1. Een verplichte registratie bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer te (registratiebewijs dient aan boord te zijn).
2. Snel varen mag je alleen op plaatsen waar de wetgever dit toestaat en veelal worden deze plaatsen gemarkeerd door gele boeien.
3. De boot moet voorzien zijn van een dodemansknop
4. Alle aanwezigen in de boot dienen een deugdelijk reddingvest te dragen.
5. De minimum leeftijd van de bestuurder van een snelle motorboot is 18 jaar plus dat hij zich tijdens het skiën moet laten bijstaan door een medeopvarende van 15 jaar.

Wanneer mag je met een klein schip varen?

De vereiste leeftijd voor bestuurders van kleine schepen

1. De bestuurder van een klein schip korter dan 20 meter dient de leeftijd van 16 jaar te hebben
2. Bedraagt de lengte van het motorbootje niet meer dan 7 meter en kan dit niet sneller dan 13 km/uur varen, dan dient de bestuurder minstens 12 jaar oud te zijn.

De kentekens van kleine schepen zijn

1. De naam van het schip moet aan de buitenzijde zichtbaar zijn.
2. Naam en woonplaats van de eigenaar moeten aan de binnen of buitenzijde van het schip geplaatst zijn.

Uitzonderingen hierop zijn roeiboten en zeilschepen kleiner dan 7 meter en uiteraard ook de snelle motorboten, omdat deze reeds een registratie hebben.

De scheepvaartverkeerswet

Deze heeft als doel het scheepvaartverkeer over de vaarwegen goed te laten verlopen en zorg te dragen voor het voorkomen van schade op de vaarweg en het onderhoud ervan.

Waar geldt het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) en welke verschillen zijn er ten opzichte van het BPR?

Dit. reglement is van toepassing op de Boven- en Nederrijn, de Lek, de Waal en het Pannerdens Kanaal en op alle daaraan grenzende havens, losplaatsen en recreatieplassen. Kleine bootjes hebben in dit reglement wat

minder rechten als in het BPR en het hebben van een reglement aan boord is hier ook niet verplicht.

1. Scheepjes kleiner dan 7 meter moeten een heklicht, de boordlichten en een toplicht voeren (in het BPR is dit alleen een wit rondom schijnend lichtje en een tweede licht tonen als er een ander schip nadert).
2. Kleine schepen zijn niet verplicht om de stuurboordwal te houden als er een groot vaartuig nadert dat het blauwe bord met een wit schitterlicht toont. (Verstandig is het wel om aan het verzoek om stuurboord op stuurboord te passeren te voldoen)
3. In het BPR hebben met de stroom meevarende schepen voorrang op tegen de stroom invarende schepen. In het RPR hebben grote tegenstroom varende schepen voorrang.
4. In het BPR moet de leeftijd van een bestuurder van een klein motorbootje dat kleiner dan 7 meter meter is en niet sneller dan 13 km/uur varen kan 12 jaar zijn. In het RPR is dit 16 jaar. Voor kleine zeilschepen wordt er überhaupt geen leeftijdsgrens gesteld.
5. Het is voor kleine schepen verboden om een mistsein te geven.
6. Het is voor kleine schepen zelfs verboden in de mist te varen
7. Vaart een klein bijbootje alleen, dan hoeft dit geen licht te voeren. Bij nadering van een ander vaartuig moet wel een wit licht getoond worden.
8. Op sommige wateren moeten kleine zeiljachten een gebruiksklare motor hebben bijstaan (art. 9.04 BPR) dit wordt in het RPR niet voorgeschreven maar op de wateren waar dit RPR geldt is dit wel verstandig.

Wat betekent het begrip 'medewerking verlangen' ?

Dit artikel is waarschijnlijk in het leven geroepen om degenen die de weg opeisen een beetje in te dammen. Het komt erop neer dat je volgens goed zeemanschap moet afwijken van de reglementen. Stel nu eens dat de reglementen geen oplossing bieden en dat je op een splitsing van gelijke vaarwaters elkaar een beetje in de weg vaart. Dan betekent dit dat je jezelf als een gentleman gedragen moet door de ander die de meeste hinder heeft te ontlasten. Het blijft in de praktijk in bepaalde situaties soms wel een lastig begrip dus blijf maar beleefd, een vriendelijk knikje kan er vast wel vanaf.

Tot slot: Hoewel stuurboordwal varen niet overal verplicht is blijft het toch raadzaam om deze wal aan te houden en zeker bij slecht zicht wordt je geacht dit zoveel mogelijk te doen. Het regelmatig achterom blijven kijken naar de overige vaart is ook heel belangrijk om een veilige vaart te voeren. Op sommige wateren waar het BPR geldt is het zelfs verboden om de bakboordzijde van het water aan te houden (zie bijlage 15a BPR) en op andere wateren heeft men weer juist de verplichting om de stuurboordwal te houden zoals b.v. op het Prinses Margrietkanaal. Let daarom goed op de vaarweg-bewijzing langs de kant van de vaarweg.

Vergeet niet de animatiefilm te bekijken voordat je de vragenlijst doorneemt.

Om terug te gaan naar de vragenlijst druk op onderstaande link

<https://zeenavigatie.nl/lessen/vaarbewijs-1-les-1/>