Toelichting Veiligheidslijst (OSR Cat. III met reddingsvlot) Versie 2026-2027

WOORD VOORAF

De doelstelling van de Scheveningen500 is om met zoveel mogelijk boten een mooie, sportieve en vooral veilige tocht te varen naar een zuidelijke bestemming die ongeveer tussen de 350 en 500 mijl afstand van Scheveningen ligt. In 2027 is deze bestemming wederom **Roscoff** in Noord-Bretagne. Dit kan zowel in wedstrijdverband, als in een toertocht. De organisatie wil de drempel voor iedereen zo laag mogelijk maken en zorgen dat ook minder ervaren deelnemers gebruik kunnen maken van de voordelen van een georganiseerde tocht. Daarbij staat genieten van het zeilen, gezelligheid en lekker eten en drinken voorop. Dit alles met een sportief tintje en dus voor de liefhebbers ook in wedstrijdverband. Helaas wordt het al gauw een stuk minder leuk gezellig als de veiligheid niet in orde is. Daarom besteden we hier extra aandacht aan en gelden de Offshore Special Regulations (OSR) 2026-2027 Monohull – Category 3 with Liferaft.

Om de toegankelijkheid te vergroten, hebben we een praktische toelichting gemaakt bij deze veiligheidslijst. We hopen hiermee de leesbaarheid van de officiële lijst te vergroten door de veiligheidseisen toe te lichten, met als doel om de drempel tot meedoen aan de Scheveningen500 te verlagen. De organisatie is altijd bereid om vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven. Neem hiervoor contact op wedstrijdcommissaris@zeilrace-rally.nl

Dit document is bedoeld als service naar de (potentiële) deelnemers en neemt de lezer per sectie mee door de veiligheidslijst. De officiële tekst van veiligheidseisen (zoals bepaald door World Sailing WS_Offshore_Special-Regulations_2026-2027_v2_wcover_Effective1Jan2027-1.pdf – zie ook de wedstrijddocumenten op Manage2Sail) is in geval van strijdigheid of onduidelijkheid echter altijd leidend.

Sectie 1 - Definities

Hierin vindt je de officiële definities en verduidelijking van termen. Indien je twijfelt over iets, kunt je het hier opzoeken.

Sectie 2 – Algemene toepassingen

Hier staat de definitie wanneer een race onder categorie 3 valt: Races op open water, waarvan het grootste deel relatief beschermd is dicht bij de kust. Omdat de route nog relatief beschermd is door het Engelse eiland, met weinig oceaan deining, en een groot deel langs de Nederlandse, Belgische, mogelijk Engelse en Franse kust zal voeren, valt deze race in categorie 3. Dat wil echter niet uitsluiten dat de omstandigheden langs de hele route uitdagend kunnen zijn.

Een belangrijk punt hier is, dat alle veiligheidsmiddelen zoals voorgeschreven natuurlijk goed moeten werken. Ook dienen ze geschikt te zijn voor het doel waarvoor ze gebruikt moeten worden. Een zwemband van de Bart Smit kan dus niet als vervangende hoefijzerboei worden gebruikt.

Zware dingen moeten goed vastgemaakt of geïnstalleerd zijn.

Sectie 3 – Structurele eisen, stabiliteit en vaste inrichting

Boten dienen zeewaardig te zijn en de mast dient met zalingen en een vaste voorstag omhoog gehouden worden. Ook moet de boot waterdicht zijn en eventuele openingen dienen gesloten te kunnen worden, ook het toegangsluik tot de kajuit. Wellicht een open deur, maar feitelijk moet de boot dus gewoon goed op orde zijn. Ook al is dit subjectief, de algemene indruk van de boot is hierin belangrijk.

Indien de boot aan de grond is gelopen, wordt verwacht dat de schipper zijn boot goed controleert. Vooral belangrijk is het om te kijken of de kiel nog wel veilig is. Tevens geldt dat binnen twee jaar voor het evenement (dus na 12 juli 2025) **een beoordeling van de kiel en roer** moeten zijn uitgevoerd door een voldoende gekwalificeerd persoon. Indien je zelf over voldoende technische kennis beschikt en jezelf gekwalificeerd acht, kun je bij categorie 3 de beoordeling zelf doen. Wel is het van belang dat je een document kunt overleggen waarin staat wat je gecontroleerd en geconstateerd hebt en wanneer deze beoordeling heeft plaatsgevonden. Een voorbeeldformulier vind je in het OSR document, appendix L. Gebruik dit alsjeblieft.

De boot moet tenminste CE keurmerk categorie B hebben. Indien het een oudere boot betreft, die nog geen CE keurmerk heeft gekregen, dien je aan te kunnen tonen, dat je schip aan de stabiliteitseisen voldoet. Als je een ORC of IRC meetbrief hebt, dan staat daar de “stability index” op vermeld. Heb je geen meetbrief (SW of toertocht), dan heeft de ontwerper of werf

deze gegevens vaak nog wel voorhanden. Eventueel kun je op www.sailboatdata.com de gegevens van je boot ook opzoeken. Bij de meeste modellen staat daar ook het kantelmoment opgenomen. Indien dat ook niet daar beschikbaar is, kun je de Angle of Vanishing Stability (AVS), ofwel de hoek waarbij de boot zichtzelf niet meer recht kan richten bij benadering zelf uitrekenen:

$$AVS = 110 + 400/(SSV - 10)$$

waarbij SSV wordt berekend als:

$$SSV = \frac{Breedte^2}{Ballast\ Ratio * Diepgang * \left(\frac{leeggewicht}{1025}\right)^{\frac{1}{3}}}$$

Ballast Ratio is het gewicht van de kiel gedeeld door het gehele gewicht van de boot.

Gebruik metrische eenheden, dus gewicht in kilogram en Breedte en diepte in meters.

Voor categorie 3 moet de AVS **minimaal 95 graden** zijn.

Er is tevens bepaald dat boten (jonger dan bouwjaar 1994) altijd twee uitgangen moeten hebben en de minimale afmetingen zijn gegeven. Over het algemeen hebben praktisch alle boten een luik voor de mast, dat naast de kajuitingang als vluchtroute kan fungeren en groot genoeg is.

Andere raampjes en luiken, die niet groot genoeg zijn om als (nood)uitgang te fungeren moeten kunnen worden afgesloten en een sticker hebben waarop staat “not to be opened at sea” (of gewoon in het Nederlands als de hele crew Nederlands spreekt).

Verder kent het document enkele specificaties met betrekking tot de kuip. De voornaamste is dat deze voldoende zelflozend is . Een open spiegel is natuurlijk altijd zelflozend, maar dan is het wel belangrijk dat de ingang naar de kajuit een opstaande rand (“brugdek”) heeft die voldoende hoog is om water buiten te houden (en goed afsluitbaar is – zie hiervoor).

Alle huiddoorvoeren onder de waterlijn dienen geschikte afsluiters te hebben. De afsluiters dienen een goede werking te hebben.

De mastvoet moet uiteraard goed vast zitten – aan de kiel of de mastvoethouder op dek.

De boot moet rondom een zeereling hebben, die permanent geïnstalleerd is en tenminste 60 cm boven dek zitten (bovenste draad). De middelste draad minimaal op 23 cm. De opening

tussen twee draden mag maximaal 38 cm zijn, behalve bij boten van voor 1993 – daar mag het 56 cm zijn. Voor kleinere boten geldt een uitzondering en mag er met een enkele reling gevaren worden, maar deze boten vallen doorgaans onder de ondergrens van de Scheveningen500. De zeereling dient van voldoende dikte te zijn (zie de tabel in de veiligheidslijst). Is die dikker dan 5 mm. dan zit u altijd goed. Tenzij de zeereling van HMPE core (braid on braid) is, dan dient de dikte 7 mm. te zijn.

Het is verstandig om een stalen zeereling met dyneema or HMPE vast te zetten, dat snel doorgesneden kan worden in het geval dat een slachtoffer die overboord is geslagen weer aan boord moet worden genomen.

Indien de boot een open preekstoel heeft, mag de ruimte tussen de preekstoel en de voorstag maximaal 36 cm. zijn.

De boot moet zijn uitgerust met een voldoende hoge voetrail vanaf de mast naar voren. Hoewel geen vereiste, is het verstandig om de voetrail van antislip materiaal te voorzien.

Verder moet de boot een vast toilet hebben (of een emmer die vastgezet kan worden) en dienen er vaste slaapplaatsen te zijn. Bovendien dient er een permanent geïnstalleerde kookfaciliteit te zijn, waarbij de brandstoftoevoer (gas, diesel, etc.) af te sluiten is. Een losse spiritusbrander is dus niet afdoende. Blijven we bij de voorzieningen: er dient tevens een vaste watertank voor drinkwater te zijn, die met een permanent geïnstalleerde pomp/kraan gebruikt kan worden. De capaciteit moet voldoende zijn voor voldoende drinkwater per dag voor alle opvarenden voor de duur van de tocht. Daarnaast moet er een noodvoorziening zijn met tenminste 2liter water per opvarende per dag in aparte daarvoor geschikte afgesloten tank(s), jerrycan(s) of flessen. Men moet zich binnen aan voldoende handgrepen kunnen vasthouden om ook bij zware zeegang veilig door de kajuit te kunnen bewegen.

Er moeten twee sterke putsen/putsemmers aan boord zijn, elk voorzien van een stevig handvat met een touw en een capaciteit van tenminste 9 liter. Een emmer van de bouwmarkt met een stukje koord voldoet dus niet. De boot moet beschikken over één permanent geïnstalleerde handbediende bilgepomp. Deze bilgepomp moet te bedienen zijn terwijl de boot verder afgesloten is (dus vanuit de kuip). De afvoer moet vast gemonteerd zijn en mag niet in de kuip uitkomen, maar direct overboord. Indien de hendel(s) om de bilgepomp te bedienen verwijderbaar zijn, moeten deze gezekerd zijn met een touwtje.

De boot moet een vast kompas hebben, dat permanent geïnstalleerd is. Deze dient gekalibreerd te zijn en voorzien zijn van een deviatietabel. Het verplichte tweede kompas mag ook een elektronisch kompas, handkompas of peilkompas zijn.

Er moeten tenminste twee vallen in de mast zijn ingeschoren die elk de mogelijkheid bieden om een zeil te hijsen. De zeilen moeten ook te strijken zijn, zonder dat een persoon de mast in hoeft.

De navigatieverlichting moet geschikt zijn om lichten te voeren zoals voorgeschreven in de IRPCAS/COLREG regelgeving, die zichtbaar zijn ook als de zeilen gehesen zijn. Dit behelst dus tenminste:

- Een driekleurentoplicht indien er onder zeil gevaren wordt (zonder motor in werking, stroomdraaien betekent dus wel nog deze verlichting)
- Een wit heklicht en een rood (bb) en groen (sb) boeglicht, aangevuld met een stoomlicht voor als er (deels) op de motor gevaren wordt (dus ook motor-zeilend)
- Een rond schijnend wit toplicht voor als er geankerd wordt (om een tij af te wachten of in nood).

De reserveverlichting dient bovenstaande lampen volledig te kunnen vervangen, en een eigen stroomvoorziening te hebben. Indien er geen led-verlichting geinstalleerd is, dienen er voldoende reservelampjes aan boord te zijn.

De motor dient correct geïnstalleerd te zijn en geschikt voor de boot en haar gebruik. Een 2.5 pk buitenboordmotortje aan de spiegel van een 10 ton zware boot voldoet dus niet. Deze motor moet tenminste in staat zijn om de boot met een snelheid (in knopen) van 1,8 keer de wortel van de waterlijnlengte (in m.) voor te bewegen. In de praktijk komt dit doorgaans neer op 5 knopen of meer. Verder dient de motor natuurlijk te allen tijde veilig te zijn tijdens gebruik, met een goede installatie van uitlaat, brandstoftoevoer, koeling, accu en brandstoftank. Ook dient deze zwaar weer te kunnen doorstaan. Indien er een generator aan boord is, gelden dezelfde eisen als aan de motor.

Alle brandstoftanks dienen stevig te zijn (dus geen zak, zoals je wel eens ziet bij watertanks) en een aparte afsluiter te hebben. Er dient voldoende brandstof aan boord te zijn om veilig de tocht te kunnen varen, maar tenminste genoeg om de boot gedurende 5 uur met bovenstaande minimale snelheid voor te kunnen bewegen.

Accu’s van na 2011 dienen dicht te zijn (dus geen open lood-accus die bijgevuld moeten worden). AGM of gel voldoet prima.

Indien er een elektrische motor ingebouwd is, dient er voldoende accu capaciteit te zijn om gedurende 5 uur met de eerder genoemde minimum snelheid op deze motor te kunnen varen. Indien de motor enkel elektrisch gestart kan worden, dient er een aparte startaccu aanwezig te zijn.

Elke boot dient een vaste radio-installatie te hebben, die als het een VHF -marifoon is, tenminste op 25W kan zenden. Indien deze na 2015 is geïnstalleerd moet hij ook geschikt zijn voor het gebruik van DSC en DSC-calls en positie rapporten kunnen ontvangen. Indien dit het geval is, moet de MMSI correct zijn ingevoerd en dient hij gekoppeld te zijn aan een GPS om distress alert calls te kunnen uitzenden. Let op: er moet dan dus ook iemand met Marcom-B of Engels Short Range-certificaat aan boord te zijn.

De antenne en kabel mogen niet meer dan 40% verlies hebben. De SWR moet dus lager zijn dan 4,4:1. Indien de antenne in de mast gemonteerd is, moet er ook een reserveantenne met aparte kabel aan boord zijn.

In elke grabag (zie ook het volgende hoofdstuk) dient een waterdichte handheld marifoon te zitten, die ook gebruikt kan worden als backup om weerberichten te ontvangen. Deze moet met een minimaal vermogen van 5 Watt te kunnen zenden.

Ook dient elke boot te zijn uitgerust met een AIS-transponder. Let op: deze moet zenden en niet alleen AIS kunnen ontvangen. Indien de antenne gedeeld wordt met de VHF moet er een low-loss splitter zijn geïnstalleerd. Indien deze een eigen antenne heeft mag ook hier het verlies niet groter zijn dan 40%. Deze antenne moet tenminste op 3m. boven de waterlijn geïnstalleerd te zijn.

De boot moet verder een GPS hebben.

Sectie 4 – Uitrusting

Indien de boot geen zeilnummers heeft, of indien er geen zeil wordt gevoerd met daarin het nummer, moet elke boot een andere manier hebben om haar (zeil)nummer te kunnen tonen. Over het algemeen heeft men hiervoor dit nummer op een aparte (stevig plastic) doek gemaakt. Groot genoeg om van een afstand leesbaar te zijn.

Een zacht-houten plug met een geschikte maat dient bij elke huiddoorvoer aanwezig te zijn. Het is goed gebruik om deze aan de slang vast te tapen

Over beide zijden van het dek moet een stevige looplijn bevestigd zijn, waar de bemanning zich met de lifeline aan vast kan klikken als de kuip verlaten wordt. Ook moeten er voldoende vaste punten zijn waaraan tenminste twee derde van de bemanning, wanneer ze zich in de kuip bevinden, zich aan vast kan klikken, zonder dat ze zich aan de looplijn vast hoeven te klikken. Deze ogen zijn onder andere bij de helmstok of stuurstand gemonteerd.

Naast elke kookinstallatie moet een branddeken aanwezig zijn. Er dienen tenminste 2 brandblussers aan boord te zijn van tenminste 2 kg. poeder of het equivalent hiervan. Op verschillende goed bereikbare plekken van de boot gemonteerd.

Elke boot moet ook twee geschikte ankers aan boord hebben, met een voldoende combinatie van ketting, loodlijn en/of gewone lijn. El anker moet zo klaar liggen dat deze binnen 5 minuten uitgezet of gepresenteerd kan worden.

Ook moet er een sterk zoeklicht zijn waarmee een MOB gezocht kan worden en om te kunen seinen ter voorkoming van aanvaringen. Voor de boten in de dualhanded klasse geldt dat een zaklamp/zoeklicht van tenminste 400 Lumen vanuit de kuip te bereiken en bedienen is.

Er moet er een EHBO-set aanwezig zijn, geschikt voor de verwachte condities en de hoeveelheid crew.

Een misthoorn en een voldoende grote radarreflector zijn ook verplicht. Ook dienen de juiste navigatiekaarten aan boord te zijn – niet enkel elektronisch, alsmede uitrusting om posities te plotten, (Bretonse plotter, passer, potlood).

Een boot moet duidelijk zichtbaar in de kajuit een plaatje of overzicht hebben waar welke nooduitrusting zich aan boord bevind.

Ook zijn een log en dieptemeter verplicht aan boord.

Een noodstuurinrichting is ook verplicht, die direct aan de roeras bevestigd kan worden. Dit geldt niet als er met een vaste onbeekbare metalen helmstok gestuurd wordt, of wanneer er twee onafhankelijke stuursystemen zijn. De schipper dient een manier te hebben om met een geblokkeerd roer ook nog te kunnen sturen.

Er moeten voldoende gereedschap en reserveonderdelen aan boord zijn om voorkomende problemen op te lossen of te repareren. Belangrijk is ook dat er een tool aan boord is om snel het staand want te kunnen verwijderen indien de mast overboord gaat: een grote betonschaar, of accuslijpmachine. In het geval van ROD rigging (getrokken solide RVS wanten), is een betonschaar vaak niet afdoende.

De naam van de boot dient op diverse drijvende zaken, zoals boeien en de grabbag, aangebracht te zijn. Bovendien dient hierop reflecterend materiaal te zitten, zodat 's nachts een MOB sneller teruggevonden kan worden met behulp van het zoeklicht (zie hiervoor).

De grabbag dient in een zeer opvallende kleur (geel of oranje) te zijn uitgevoerd en te drijven. Ook moeten er een touw en haak aan vast zitten. In de grabbag zitten verder (naast de reserve VHF marifoon van hiervoor):

- Een waterdichte (IP67) zaklamp van tenminste 400 lumen en indien van toepassing, reserve batterijen en lampen.
- 3 hand flares (handstakellichten)
- Waterdicht flitslicht – dit mag ook de zaklamp zijn als die deze mogelijkheid heeft
- Een mes
- Een fluit

Boten die dual handed varen dienen een GPS aan boord te hebben en op een dusdanige plaats, dat een MOB positie vanuit de kuip opgeslagen kan worden zonder dat benedendeks gegaan moet worden. Ook dient deze automatisch de MOB-positie aan te geven.

Elke boot heeft tenminste één reddingsboei aan boord, met daaraan bevestigd een licht dat vanzelf aangaat, een fluitje en een zeeanker (drogue), voldoende om de boei op zijn plaats te houden in het water. Deze dient binnen het bereik van de stuurman te zijn. Indien het een opblaasbare boei betreft, dient deze getest en geservicet te zijn conform voorschrift. Verder moet er een reddings(werp-)lijn aanwezig zijn van tussen de 15 en 25 meter, die vast zit aan de boot, van tenminste 6 mm. dikte. Ook deze dient gemakkelijk vanuit de kuip bereikbaar te zijn. Let op: deze 'sok' is niet bedoeld om een bemanningslid aan boord te hijsen. Daarvoor is de lijn niet sterk genoeg.Daartoe dient een derde redmiddel:, een reddingsboei met een drijvende lijn van tenminste 36 meter, die tenminste sterk genoeg is om een bemanningslid weer terug aan boord te hijsen. Deze dient aan de reling gemonteerd te zijn.

Wellicht ouderwets, maar formeel moet er nog noodvuurwerk aan boord zijn. De led-varianten zijn nog niet goedgekeurd. Er dienen tenminste 2 oranje drijvende rookpotten en 4 rode hand flares aan boord te zijn. Uiteraard binnen de datum en in goede staat.

Aan dek moet tevens een sterk scherp mes gemonteerd zijn, dat snel vanuit de kuip of vanaf het dek bereikbaar is. Het lemmet dient goed beschermd en veilig te zijn. Plekken waar deze vaak

gemonteerd zitten, zijn onder de neerhouder (vang), onder de helmstok, of bij/aan de stuurstand.

Elke boot moet een stormfok aan boord hebben, die specifiek voor dat doel is gemaakt en geschikt is voor de boot. Indien het grootzeil niet tenminste 40% of meer van de voorlijklengte gereefd kan worden, moet er ook een staysail aan boord zijn (bij een derde rif hoeft dit staysail dus over het algemeen niet). Beiden (of enkel de fok indien voldoende gereefd kan worden) dienen in een fel oranje kleur uitgevoerd te zijn. De specificaties waar deze zeilen aan moeten voldoen zijn duidelijk opgenomen in de veiligheidslijst.

Sectie 5 – Persoonlijke uitrusting

Voor elk bemanningslid moet er een reddingsvest aan boord zijn, dat tenminste aan de volgende eisen voldoet:

- Drijfvermogen van 150N of meer
- Een beenband, zodat deze niet omhoog over het hoofd kan schieten
- Een noodlicht
- Een sprayhood
- Een fluitje
- Een harnas waaraan de drenkeling omhoog gehesen kan worden (tip: het is handig om aan het harnas ook een drijvende lijn met lus te bevestigen, waarmee een drenkeling naar de boot toegetrokken kan worden.
- Reflecterend materiaal

Het reddingsvest moet voorzien zijn van de naam van de boot of opvarende in duidelijke letters. Het vest moet regelmatig onderhouden en gecontroleerd zijn op luchtdichtheid.

Er dient tenminste één reserve gascilinder aan boord te zijn, geschikt voor het type reddingsvest. Indien er verschillende types aan boord zijn (30 of 60 gram, Hammar of zouttablet, etc.) dient voor elk type er tenminste een reservesetje aanwezig te zijn.

Lifelines mogen niet langer zijn dan 2 meter en moeten haken hebben, die vanzelf geborgd worden bij loslaten. Bovendien moet er een een overload-indicator aanwezig zijn (om aan te geven dat de lijn na te grote belasting niet meer veilig is). Indien de lijn langer is dan 1m, moet er een middelste ”tussen”haak aanzitten op niet meer dan 1m van elk uiteinde, ook weer met

een zelfborgende haak. Dit is dan een driepuntslijn zodat de drager altijd aan twee punten vastzit als er omgeklikt moet worden.

Let op dat we voor de Scheveningen500 ook nog vereisen dat indien dual handed gevaren wordt, beide opvarenden te allen tijde wanneer zij bovendek zijn een AIS-PLB bij zich dragen.

Sectie 6 – Training

Indien er dual handed gevaren wordt, dient tenminste één van de opvarenden tenminste binnen 5 jaar voor de start een training gedaan te hebben die de volgende onderwerpen behandelt (OPST training):

- Hulp verlenen aan andere boten
- Persoonlijke veiligheidsuitrusting, theorie en praktijk
- Onderhoud van veiligheidsmiddelen
- Voorkomen van brand en brandbestrijding
- Voorkomen van MOB en de MOB weer binnenhalen
- Onderkoeling, koudeshock en verdrinking
- Gezondheid van de bemanning
- Zeeweerberichten
- Stormtechnieken
- Stormzeilen
- Voorkomen en beheersbaar houden van schade
- SAR
- Noodvuurwerk, theorie en praktijk
    - Noodcommunicatie, theorie en praktijk
    - Reddingsvlot en verlaten van het schip, theorie en praktijk

De bemanning dient tenminste elk jaar met elkaar geoefend te hebben op het terughalen van een MOB en het verlaten van het schip in geval van nood.

Tenminste twee opvarenden (ook bij dual handed), dienen bekend te zijn met EHBO en het inroepen van hulp, specifiek gericht op letsel dat op zee kan voorkomen. Let op dat we voor de Scheveningen500 apart nog eisen dat tenminste één opvarende hiervoor ook een formele training heeft gevolgd.

Ter afsluiting

We hopen natuurlijk dat niemand het nodig gaat hebben, maar indien uw boot en (persoonlijke) uitrusting aan deze eisen voldoen is de tocht naar de officiële standaarden zo veilig mogelijk. Dit betekent natuurlijk niet dat er niets meer kan gebeuren. Te allen tijde is het belangrijk om zelf voorzichtig en oplettend te zijn. De schipper is altijd verantwoordelijk en we verwachten dat deelnemers elkaar aanspreken op onveilig gedrag. Zo komt hopelijk iedereen behouden aan op onze bestemming!

Allemaal een goede en veilige vaart gewenst!