

UITRUSTINGSLIJST / VEILIGHEIDSLIJST KUSTZEILERS 2025**Vaargebied categorie 1: Oceaan**

Open oceaan

*Voorbeeld: Atlantische Oceaan, Azoren***Vaargebied categorie 2: Open Zee**

Meerdaagse tochten of wedstrijden over open en meest onbeschermde zeegebieden en meer dan 10 mijl uit de kust en waarbij een grote mate van zelfredzaamheid van het jacht en bemanning wordt vereist.

*Voorbeelden: Noordelijke Noordzee, het Kanaal***Vaargebied categorie 3: Kustwater**

Tochten over open, redelijk beschermde zeegebieden, en waar ook 's nachts wordt doorgevaren, maar waar binnen afzienbare tijd hulp kan worden verwacht.

*Voorbeelden: Zuidelijke Noordzee, Nederlandse kustwateren, Wadden.***Vaargebied categorie 4: Beschut water**

Tochten van korte duur, binnen 10 mijl uit de kust waarbij hoofdzakelijk of voor een groot deel in daglicht wordt gevaren.

Voorbeelden: Randmeren, IJsselmeer, Grevelingen

V = Verplicht A = Advies S = Ter beoordeling van de schipper

Vaargebied categorie

		Cat. 4 Beschut	Cat. 3 Kust	Cat. 2 Zee	Cat. 1 Oceaan
1	Algemeen, ontwerp, sterkte, stabiliteit, waterdichtheid Ontwerpcategorie (Recreational Craft Directive (RCD))				
1.1	Cat C	V			
1.2	Cat B		V		
1.3	Cat A			V	V
	REFERENTIE Offshore Special Regulations				
2	Vorstuwingsmiddelen en zeilen				
2.1	Bulletalie of inrichting ter voorkoming van klapgijp	A	V	V	V
2.2	Noodreparatiemateriaal t.b.v. zeilen en tuigage	A	A	V	V
2.3	Reefinrichting 3de rif, of verkleining opp. van minstens 40%	A	A	V	V
2.4	Stormfok	A	A	A	A
2.5	Trysail (apart te voeren)			A	A
2.6	Aparte startaccu of handstart middelen startkabel	A	V	V	V
3	Ankeren en slepen				
3.1	Ankergerie met kettingvoorloop of verzwaarde lijn	V	V	V	V
3.2	Tweede anker		V	V	V
3.3	Sleeplijn	A	A	V	V
3.4	Zeeanker of drogue				V
4	Pompen en hoosmiddelen				
4.1	Handbilgепomp buiten	V	V	V	V
4.2	Zachthouten pluggen voor alle huiddoorvoeren	V	V	V	V
4.3	Twee putsen met lijn	V	V	V	V
4.4	Elektrische bilgепomp(en)	V	V	V	V
4.5	Bilgепomp hanbediend vanuit de kajuit met alle luiken gesloten			V	V

		Cat. 4 Beschu	Cat. 3 Kust	Cat. 2 Zee	Cat. 1 Oceaan
5	Middelen om op te vallen en signalen te geven				
5.1	Radar reflector (zie toelichting)	V	V	V	V
5.2	Reglementaire navigatielichten (Boordlichten)	V	V	V	V
5.3	Reserve(lampen) voor navigatieverlichting (bv. Lalizas flexy noodverlichtingsset) of driekleuren toplicht			V	V
5.3	Reglementaire dagmerken (zwarte ankerbal, zwarte kegel)	V	V	V	V
5.4	Misthoorn en/of bel	V	V	V	V
5.5	Sterk zoeklicht (bijvoorbeeld LED zoeklicht op batterijen.)	V	V	V	V
5.6	AIS-B Transponder	A	A	V	V
6	Nood- en lichtsignalen				
6.1	LED flares. 2 st	V	V	V	V
6.2	Drijvend rooksignaal oranje 2 st	V	V	V	V
6.3	Pyro handflares 2 st			V	V
6.4	406 MHz EPIRB	A	V	V	V
7	Brandblusmiddelen				
7.1	Blusdeken nabij kombuis	V	V	V	V
7.2	Schuim- of poederblusser 2 kg, 2 stuks	V	V	V	V
8	Persoonlijke veiligheidsmiddelen				
8.1	Lifelines voor iedere opvarende (aan beide zijden te openen)	V	V	V	V
8.2	Reddingvest minimaal 150 N met kruisband voor iedere opvarende	V	V		
8.3	Reddingvest tenminste 150 N voor iedere opvarende met kruisband, licht en sprayhood			V	V
8.4	AIS PLB voor elke opvarende	S	S	A	A
8.5	PLB met AIS en epirob functie			alt 8.4	alt 8.4
9	Reddingsvlot				
9.1	Reddingsvlot (ISO 9650) voor gehele bemanning binnen keuringstermijn		V	V	
9.2	Grabbag met essentiële inhoud			V	V
10	MOB equipment				
10.1	Reddingsboei met boeilicht (onder handbereik)	V	V	V	V
10.2	Werplijn			V	V
10.3	MOB recovery systeem of equivalent (= boei met werplijn)	V	V	V	V
10.4	Zwemtrap die vanuit het water bereikbaar of uitklapbaar is	V	V	V	V
10.5	Reflecterend materiaal op alle reddingsmiddelen en kleding	V	V	V	V
10.6	Naam van het jacht op alle reddingsmiddelen	V	V	V	V
10.7	Joon met vlag en licht (bij voorkeur LED)	A	V	V	V
11	Radio en zendapparatuur (zie ook toelichting)				
11.1	DSC Marifoon (1 - 25 watt)	V	V	V	V
11.2	Noodantenne voor Marifoon	A	V	V	V
11.3	Waterdichte handmarifoon (Handheld VHF)	A	V	V	V
11.4	Apparatuur voor ontvangst van weer-informatie			A	V

		Cat. 4 Beschut	Cat. 3 Kust	Cat. 2 Zee	Cat. 1 Oceaan
11.5	Satelliet telefoon			A	V
12	Navigatie middelen				
12.1	Kaarten, pilots, stromingsdiagrammen en getijdetabellen van het vaargebied (bv Reeds)	V	V	V	V
12.2	Stuurkompas met verlichting	V	V	V	V
12.3	Dieptemeter	V	V	V	V
12.4	Verrekijker	V	V	V	V
12.5	Handpeilkompas	A	V	V	V
12.6	Log met mijlenteller	A	V	V	V
12.7	Passer, potlood, parallel lineaal, gradenboog	A	A	V	V
12.8	Barometer of barograaf	A	A	V	V
12.9	Plotter met AIS weergave	A	V	V	V
13	EHBO				
13.1	EHBO verbandkist, geschikt voor het vaargebied.	V	V	V	V
14	Diversen				
14.1	Reservedelen voor de motor en de elektrische installatie	V	V	V	V
14.2	Sterk scherp mes nabij kajuitingang en/of bij de mast	V	V	V	V
14.3	Zware betonschaar en/of ijzerzaag of electr doorslijper om verstaging te verwijderen	V	V	V	V
14.4	Reglementen (COLREG),Reeds aanbevolen	V	V	V	V
14.5	Logboek	V	V	V	V
14.8	Noodhelmstok of noodstuurinrichting i.g.v. stuurwiel.	A	V	V	V
14.9	Gereedschap	A	V	V	V
14.10	overzichtskaartje met locatie van relevante zaken aan boord	A	A	V	V
14.11	MayDay Noodprocedure	A	A	V	V
14.12	Middelen om in de mast te klimmen of te laten hijsen		A	V	V
15	Training - Grondige kennis van:				
15.1	Navigatie, BVA en SOLAS, stroming en getijden.	A	A	V	V
15.2	SAR organisatie en methoden	A	A	V	V
15.3	Brandpreventie en brandbestrijding	A	A	V	V
15.4	Onderhoud en reparatie van oa motor en veiligheidsmiddelen	A	A	V	V
15.5	Zwaarweertechnieken, crew routines en stormzeilen (Coles Zwaarweer zeilen)	A	A	V	V
15.6	MOB preventie, recovery	A	A	V	V
15.7	EHBO en onderkoeling	A	A	V	V
15.8	Weervooruitzicht interpreteren	A	A	V	V
15.9	Gebruik van communicatiesystemen (VHF, GMDSS, satcomms)	A	A	V	V

TOELICHTING OP DE LIJST MET VEILIGHEIDSUITRUSTING

1 Algemeen, ontwerp, sterkte, stabiliteit, waterdichtheid

Dit hoofdstuk is in zijn geheel vervangen door gebruik te maken van de internationaal erkende ontwerp categorie A, B of C.

Daarin zitten normen en eisen besloten die de stabiliteit en zeewaardigheid van het schip waarborgen.

2 Voorstuwingsmiddelen en zeilen

2.1 Bulletalie

De bulletalie ter voorkoming van een klapgijp dient zo mogelijk permanent te zijn gemonteerd, zodat deze ook tijdens ruw weer eenvoudig en snel strak gezet kan worden, maar ook onder spanning gelost kan worden vanuit de kuip. Alternatief is een z.g. giekrem.

2.4 Stormfok

Is nu aanbevolen, omdat bij schepen zonder kotterslag het gebruik van alternatieven omstreeden is.

Voor een stormvoorzail dient een deugdelijke schootvoering inclusief dekbeslag aanwezig te zijn. De stormfok moet onafhankelijk van het voorstag profiel aangebracht kunnen worden.

Bij voorkeur is de kleur van stormzeilen fluo-oranje.

2.5 Trysail

Met betrekking tot de gebruikte mast- en giekrolreefinstallaties is dit item slechts een aanbeveling.

2.6 startaccu

De motor moet kunnen worden gestart met een afzonderlijke startaccu.

3 Ankeren en slepen

3.2 Tweede anker

Het tweede anker dient gelijkwaardig te zijn in 'holding capacity' met het hoofdanke.

3.3 Sleeplijn

Sleeplijn van bij voorkeur polypropyleen, tenminste 12mm doorsnee en tenminste 30 meter lang.

3.4 Sleepanker

Het gebruik van een sleepanker of drogue is niet ongevaarlijk en vereist beslist grondige kennis en kunde

4 Pompen en hoosmiddelen

4.1 en 4.4 Lenspompen

Lenspompen mogen niet in de kuip lozen tenzij de kuip achter een open verbinding heeft met de zee. Lenspompen mogen niet verbonden zijn met de kuipafvoeren en moeten bediend kunnen worden met alle kuipbanken, luiken en kajuitingangen gesloten, om te voorkomen dat overkomende zeeën de boot weer doen vollopen. Tenzij vast gemonteerd, moet elke pomphandel geborgd zijn met een lijn, om overboord slaan te voorkomen.

4.5 Bilgepomp handbediend vanuit de kajuit met alle luiken gesloten

Capaciteit 100 l/minuut hoeft niet vast ingebouwd te zijn. (Bijvoorbeeld zoals beschreven in de drietand van maart 2025.)

5 Middelen om op te vallen en signalen te geven

5.1 Radarreflector.

Er moet een adequate radarreflector zijn geïnstalleerd. Buisreflectoren zijn niet geaccepteerd i.v.m. zeer slechte performance.

Zie ook <https://tinyurl.com/radreflec>

5.2 Navigatieverlichting

In overeenstemming met nationale of internationale reglementen. Zij mogen niet worden afgeschermd door zeilen of door het hellen van het jacht, en niet worden aangebracht beneden dekhoogte. Een driekleurenlicht in de top van de mast wordt sterk aanbevolen en is verplicht voor deelnemers aan de 24-uursrace.

5.3 Reserve(lampen) voor navigatieverlichting

Reserve(lampen) voor navigatieverlichting voor zover toepasbaar. Alternatief zou de Lalizas flexy noodverlichting set op batterij kunnen zijn. (brandduur 12 uur)

5.5 Zoeklicht en schijnwerpers

Waterdichte zaklamp (Maglite, Fenix P30 o.i.d.) met reservebatterijen en -lampjes. Aanvullend een hoge intensiteit schijnwerper op het boordnet. Daarnaast wordt een of meerdere extra (drijvende) zaklantaarns aanbevolen, voor onmiddellijk gebruik vanuit de kuip in geval van man over boord. Hoofdbandlampjes met LED's worden ook sterk aanbevolen.

5.6 AIS Transponder

Een AIS transponder is een systeem om AIS-informatie (positie, koers, snelheid) van je eigen schip zichtbaar voor omliggende schepen te maken en van andere omliggende schepen te ontvangen, vermits zij ook een ais systeem hebben. Bij voorkeur SOTDMA.

6. Nood- en lichtsignalen

6.3 406MHz EPIRB

Een PLB met EPIRB-functie is niet een geaccepteerd alternatief.

7 Brandblusmiddelen

7.2 Brandblussers

Tenminste 2 recent gekeurde brandblussers van 2 kg. Te bevestigen op goed toegankelijke plaatsen en voor onmiddellijk gebruik gereed. Aanbevolen wordt voor ieder afsluitbaar compartiment aan boord een aparte brandblusser. Voor grotere schepen daarnaast nog een 6 kg blusser, of een vast gemonteerd brandblussysteem in de motorruimte aanbevolen.

8 Persoonlijke veiligheidsmiddelen

8.1 Veiligheidsgordels en lifelines

Veiligheidsgordel (harnas) met een lifeline van maximaal 2 meter, maar bij voorkeur ca. 1 meter. De lijn dient aan beide zijden te zijn voorzien van een makkelijk te openen sluiting. Het veiligheidsharnas kan worden gecombineerd met het reddingsvest of het zeilpak, maar te

allen tijde moet worden voorkomen dat het harnas omhoog kruipt. De enige goede oplossing is om het te combineren met een kruisband. Aanbevolen wordt looplijnen over dek zoveel mogelijk naar het midden van het schip (bv de mastvoet) te leiden. De kans op over de railing gaan is dan minimaal.

8.3 Licht of flitslicht op zwemvest

Zelf activerende lichten of flitslichten op een zwemvest. Een vast licht wordt in hoge deining beter gezien. Een flitslicht is feller maar is in zeegang vaak lastiger te zien. Recent ook te verkrijgen als fel wit LED flitslicht.

8.4 AIS PLB voor elke opvarende

Een AIS PLB voor elke opvarende wordt aanbevolen. Dit noodbaken rapporteert uitsluitend per AIS en is bedoeld voor directe redding vanuit het eigen schip.

8.5 PLB met AIS en EPIRB-functie

Dit Persoonlijk Locatie Baken zendt noodsignaal via de satelliet naar de kustwacht en heeft zijn eigen MMSI nummer (dus NIET van het schip). Het blijft de positie uitzenden, maar hou rekening met responstijden van uren.

In geval van onbedoelde activering dient de noodmelding ONMIDDELLIJK bij de kustwacht gecancelled te worden

9 Reddingsvlot

9.1 Reddingsvlot

Het reddingsvlot dient geschikt te zijn voor het aantal opvarenden.

Het vlot moet binnen de keuringstermijn vallen die daarvoor door de fabrikant wordt aanbevolen. Uitvoering: volgens de SOLAS voorschriften.

9.2 Grabbag of vluchttas

Om mee te nemen in het reddingsvlot. Via internet zijn goede voorbeelden te vinden.

10 MOB equipment

10.1 Reddingboeien met boeilichten

Aanbevolen wordt twee reddingboeien aan beide zijden van de hekreling onder direct bereik van de wachtsman of stuurman. De boeien moeten zijn voorzien van reflecterend materiaal en de naam van het jacht. Ze moeten met een kort lijntje verbonden worden met de zelf ontbrandende boeilicht(en). Ze moeten met één handbeweging over boord kunnen worden gezet.

10.3 MOB recovery systeem (bijv. Lifesling)

Onafhankelijk van de reddingsboei een Lifesling systeem (of een equivalent systeem) met een drijvende en niet kinkende lijn met daaraan reddingboei die met één handbeweging overboord gezet kan worden. In 2017 is uitgebreid geoefend met het Catch&Lift systeem, dat in de praktijk het mogelijk maakt voor 1 persoon aan boord om een drenkeling weer aan boord te krijgen.

10.7 Joon

De joon dient tenminste 2 meter boven het wateroppervlak uit te steken en voorzien zijn van een helder gekleurde vlag en een zelf ontbrandend licht of flitslicht.

Het is aan de schipper om te beslissen of deze joon aan een van de reddingsboeien wordt vastgemaakt of dat deze zelfstandig overboord gezet kan worden. Het overboord werpen dient zo snel mogelijk te kunnen gebeuren zonder dat er lijntjes etc. hoeven te worden losgemaakt of dat er iets in de knoop kan komen.

11 Radio en zendapparatuur

11.1 t/m 11.3 Marifoon

De VHF zendontvanger moet een vermogen hebben van 1 en 25 Watt voorzien zijn van een masttopantenne met bijpassende kabel en waterdichte connectoren. Een noodantenne moet aanwezig zijn. Daarnaast wordt een waterdichte handmarifoon sterk aanbevolen voor in de vluchttaas.

11.4 Apparatuur voor ontvangst van weerinformatie

Naast de traditionele weersverwachtingen van de BBC etc. zijn er steeds meer manieren om meerdaagse weersverwachtingen en weerinformatie aan boord te krijgen. Het is aan de schipper om een keuze te maken uit de hiervoor beschikbare apparatuur en systemen.

12 Navigatie middelen

12.1 Kaarten

Recente papieren zeekaarten en pilots betreffende het te bevaren gebied en direct aangrenzende gebieden. Conventionele navigatie-hulpmiddelen t.b.v. het maken van een gegist bestek op deze kaarten dienen aan boord zijn. Elektronische kaarten zijn erg nuttig en handig, maar papieren back-ups dienen te allen tijde aan boord te zijn. Voor wat betreft reglementen (COLREG), getij- en stroominformatie, havenplattegronden etc. is het beste om een actuele almanak (bijv. 'Reeds') aan boord te hebben.

14 Diversen

14.10 kaartje met locatie van relevante zaken

Een overzicht van waar relevante zaken zich bevinden. Te denken valt aan veiligheidsmiddelen, gasinstallatie, huiddoorvoeren, noodreparatie spullen, gereedschap etc.

15 Training en ervaring

De Kustzeilers hebben er van afgezien om verplichte trainingseisen te stellen aan de deelnemers aan de wedstrijden en tochten. Dat betekent niet dat je onvoorbereid aan elke tocht kunt meedoen. In de inleiding hebben wij er op gewezen dat de schipper/ eigenaar verantwoordelijk is voor de ervaring van de bemanning en die verantwoordelijkheid geldt natuurlijk ook voor zijn eigen zeewaardigheid. Stelregels zijn 'vergroot je ervaring stapsgewijs', 'maak mijlen' en 'oefen met mooi weer wat met slecht weer nodig is'. Haal het examen Theoretische Kustnavigatie (TKN) en je marifoonbevoegdheid, Marcom-B of A. Maak gebruik van de ervaring van anderen. Vaar eerst eens als bemanning mee naar Engeland en ervaar hoe het is om 's nachts de scheepvaart en de betonning te herkennen. Ga dan met je eigen schip en neem een ervaren bemanningslid mee. Vaar op vakantie eerst met mooi weer eens een nachtje door, breid dat langzaam uit en ontdek een favoriet wachtschema. Zo maak je de aaneengesloten mijlen en bouw je de ervaring op die nodig is om met vertrouwen aan bijvoorbeeld de Noordzeedriehoek mee te doen. Meerdaagse trajecten op vakantie brengen onvermijdelijk verschillende weersomstandigheden mee en dwingen je daar adequaat op te reageren. Trakteer jezelf en je bemanningsleden op de cursus 'Get Wet', een unieke ervaring. Ga dan eens oefenen op het IJsselmeer om een boei of drenkeling uit het water te halen.

Test je bemanning en je schip eens vrijwillig met harde wind. Volg een radarcursus en bouw ervaring met radar op bij goed zicht. Anker op het IJsselmeer. Aan jou om goed voorbereid aan de tochten en wedstrijden mee te doen.

Last but not least: onderschat niet het belang van een goede fysieke conditie!

MAN OVER BOORD

Het is belangrijk om te voorkomen dat na een MOB meer problemen gaan ontstaan. Direct gaan bijliggen geeft rust in de boot. Bovendien is dit een goede uitgangspositie om de drenkeling weer op te pikken en dé gelegenheid om de talloze andere dingen die moeten worden ondernomen te overzien.

Elke opsomming van acties die moeten worden ondernomen, houdt onbedoeld een vorm van hiërarchie in en er kan nu juist geen volgorde worden aangegeven. Er bestaat geen eerst dit en dan dat, want alles moet zo snel mogelijk en dan ook nog tegelijkertijd worden gedaan.

Hoogstens valt er een driedeling aan te brengen in aandachtsgebieden:

De drenkeling

Los van de aandacht voor het varen moet alle aandacht gericht zijn op de drenkeling. Als het kan moet hem nageroepen worden: "ZWEM!". Een drenkeling moet in beweging komen, hij/zij moet wat doen. Door de schrik en het contact met koud water kunnen denk- en reactievermogen uitgeschakeld zijn. Ook moet alles wat kan drijven toegeworpen worden. De joon blijkt daarbij een prima hulpmiddel om hem/haar te kunnen blijven lokaliseren. Na terugvinden van de MOB komt het probleem (hoog vrijboord!) om hem vast te pakken en weer aan dek te krijgen. Natte, koude, vermoeide handen helpen daarbij niet. Aanbevolen is om met een lijn of beter nog een 'sling' de drenkeling vast te nemen. Dan hoeft hij/zij 'alleen nog maar' aan boord. Een Catch & Lift systeem biedt beide mogelijkheden.

Voor het aan boord krijgen zijn afhankelijk van de boot hiervoor diverse mogelijkheden: talie aan de giek, met een val vanuit de mast lieren, los trapje langs zij, tot een speciaal ophijszeil aan toe. Er is van alles voor in de handel en zelf kan je misschien ook wel wat maken. Onderschat het probleem echter niet. Denk de situatie serieus door, bespreek e.e.a. met de opvarenden en oefen!

Zie voor instructieve filmpjes en de flyer over het ophijsen van de MOB de Kustzeilers website voor en informatie over de koud-water-schok: rnli.org/safety/respect-the-water

De boot

Terugvaren moet gebeuren zonder dat zeilbediening en sturen veel aandacht opeisen. En de zeilen mogen eenmaal terug ook niet hinderen bij het manoeuvreren. Bovendien moet de boot absoluut stilliggen tijdens het eerste contact met de drenkeling. Ingewikkelde zeilmanoeuvres (onder stress) geven kans op extra problemen door zwaaiende giek, slaande schoten etc. Het gevaar is dan dat het ene ongeval kan leiden tot een cumulatie van problemen.

Ervaring leert dat dit het allerbeste gaat door de grootschoot snaarstrak te trekken. Het voorzeil hetzelfde, na overstag is de boot in feite bijgelegd. De boot zal dan min of meer halve wind verlijeren richting drenkeling. Door de schroef wat voor of achteruit te schakelen valt er nog wat te mikken. Eenmaal bij de drenkeling aangekomen moet de schroef natuurlijk in zijn vrij staan. Ongeveer midscheeps aan de lijzijde is het vrijboord op zijn laagst, dus daar brengen we de boot bij de drenkeling.

Contact maken met de MOB over de spiegel heeft grote nadelen. Ten eerste zijn de beweging-