

## Bachelor Assignment “Strategic options for Dutch sea sailing schools

A study about the actors, trends and developments in the sea sailing market, and the influence of these trends on Dutch sea sailing schools



### **Author**

Maarten Smit  
S1092286  
Rijssen  
Schoolstraat 46  
7461 EH

### **Tutors**

Drs. P. (Patrick) Blik  
Second examiner: Ir. J.W.L. van Benthem  
Practical supervisor: Wilko Braam

### **University**

University of Twente  
Management &  
Bachelor Bedrijfskunde  
2012/2013

## **Abstract**

The aim of this research is to provide insiders of the sea sailing industry with an overview of the market. Recent developments in this market have raised questions among insiders. The development that Dutch sea sailing schools are offering RYA training courses can be seen as an inducement for this research. The owner of Neptunamor was curious about the effect of this development and therefore wanted an overview of the market and dynamics within this market.

In order to get an insight of the market I started with some interviews. These interviews were conducted with people who had operated within this market. Based on these interviews and through extensive desk research I was able to get an impression of the market and the dynamics within this market. This information was used as an input to the first analysis. In order to present a comprehensive picture of the sea sailing market, I looked at the market at three different levels. An outside-in approach was used, which meant I analysed the macro environment, meso environment and micro environment.

The eventually aim of this research is to provide owners of Dutch sea sailing schools with a report they could use as a guide by developing their strategy. In order to be able to do this I needed an insight of how insiders of the market viewed the dynamics in the market. This would help by determining the impact these dynamics could have on the market. A research was conducted among competitors at which questions were formulated about the market, dynamics, and possible impacts they dynamics could have.

The results of this questionnaire enabled me to appraise dynamics and to serve the goal of this research.

## **Preface**

This assignment is the result of the research that I have conducted to finish the Bachelor Business Administration at the University of Twente. On behalf of Neptunamor Water sports training centre and sea sailing school I conducted a research about the strategic capabilities of Dutch sea sailing schools. This report gives an overview of the market of sea sailing and trends and developments in the market are described. This report should be a base owners of Dutch sea sailing schools could use by determining their Strategy.

Writing this report was hard work, but looking back it was an interesting and instructive journey. I would like to thank the people that provided me with information and advice during the course of this assignment. Special thanks goes out to Wilko Braam, owner of Neptunamor, who introduced me to the world of sailing, provided me with information, and was always willing to help. Last but not least, thanks to my supervisor at the University of Twente, Patrick Bliet, for his useful feedback and his support during this project period.

Maarten Smit

Enschede, July 2013

## **Table of Contents**

### **1. Introduction**

#### **1. Introduction**

1.1.1 History of sailing and sailing training courses	6
1.1.2 Dutch sea sailing schools	7
1.2 Research problem	7
1.3 Research objective	8
1.4 Research questions	8
1.5 Outline of the research	8
<b><u>2. Theory</u></b>	<b>10</b>
2.1 Strategy; an outline	10
2.2 Defining strategy	11
2.3 Environment; outside-in	11
2.3.1 Macro environment	12
2.3.2 Meso environment	13
2.3.3 Micro environment	13
2.4 Strategic options	14
<b><u>3. Methodology</u></b>	<b>16</b>
3.1 Research Design	16
3.2 Sample Design	17
3.2.1 The Netherlands	17
3.3.2 Selected sea sailing schools	18
3.3 Focus on Competition	18
3.4 Non probability sampling	18
3.5 Data collection	18
3.5.1 Desk research	19
3.5.2 Interviews	19
3.5.3 Questionnaire	20
<b><u>H4 Analysis</u></b>	<b>22</b>
4.1 Macro Analysis	22
4.1.1 Political	22
4.1.2 Economical	23
4.1.3 Sociocultural	24
4.1.4 Technological	25
4.1.5 Environmental	26
4.1.6 Legal	27
4.2 Meso Analysis	28
4.2.1 Suppliers	28
4.2.2 Competiton	28
4.2.3 Substitutes	29
4.2.4 New entrants	30

4.2.5 Buyers	30
4.3 Results Questionnaire	30
4.4 Outline of the results	33
4.4.1 Political	33
4.4.2 Economical	34
4.4.3 Sociocultural	34
4.4.4 Technological	34
4.4.5 Environmental	34
4.4.6 Legal	35
<u>5. Conclusions and recommendation</u>	36
6.1 Results	36
6.2 Recommendations for Dutch sea sailing schools	38
6.3 Limitations and direction for future research	39
<u>6. References</u>	41
Appendix A; An overview of class associations	44
Appendix B; An overview of ISAF MNAs per continent	44
Appendix C; Qualification criteria for CWO training locations	45
Appendix D; Questionnaire and results	47
Appendix E; Interview questions	53
Appendix F; Interview A	54
Appendix G; Interview B	65
Appendix H; Interview C	72

## **1 Introduction**

### **1.1.1 History of sailing and sailing education**

For hundreds of years, wind was the only main energy source helping man to cover long distances

over the seas. The sailing history reveals that it has played a major role in the developments of civilization. Sailing increased not only mobility and capacity for fishing, but also made progress in trade for mankind. From the Middle Ages onward, major advances have occurred in sailing technology. There have been for example improvements in sails, masts and navigation techniques. The industrial revolution led to further developments and new modern design. In the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> century, a new trend seemed to emerge in the sailing industry: sailing for pleasure, rather than transportation, exploration or warfare. During the 17<sup>th</sup> century the sport of sailing seems to have originated in Holland. From there on it was introduced into England and eventually spread to the American colonies. Then, as now, it was common for sport sailors to join together for social and recreational purposes in groups known as yacht clubs. The world's first such club was founded (1720) at Cork, Ireland.

Before 1870 individual yacht clubs developed their own set of racing rules of which each was the sole arbiter in interpreting and applying them. While the popularity of racing against other clubs grew, so did the confusion and frustration on the race course. In Britain, there were several attempts to develop a uniform set of rules and in 1881 British leading Yachting clubs joined the Yacht Racing Association (YRA) and agreed on and developed a set of rules for British waters.

There was still confusion over the different measurement standards that were being used in Europe, North America and Britain, which meant yachts from different countries could not compete on equal terms. Major Brooke Heckstall-Smith, secretary of the Yacht Racing Association, wrote to the Yacht Club de France expressing the need to devise an international rule of measurement for racing yachts that was acceptable to all European countries. As a result, an international conference on yacht measurement was held in London in January and June 1906. The attendees formed the International Yacht Racing Union and adopted a common code of yacht racing rules based on that of the YRA. At that time the IYRU comprised of the yachting authorities of Austria-Hungary, Denmark, Finland, France, Germany, Great Britain, Holland and Belgium, Italy, Norway, Spain, Sweden, and Switzerland. In 1960 a totally universal code of racing rules was agreed and implemented.

The first half of the 20<sup>th</sup> century experienced the peak age of yachting as a luxury sport for affluent people. More and more people were discovering their passion for sailing and sailing enthusiasts from all over the world got involved with the sport on any level of interest. There are countless sailing schools now, operating across the globe and sailing has never been more popular than it is today.

As the interest in sailing grew, the sport was developing and sailing races were being held, the need for rules and regulations grew, as also the need and interest for training courses. People that were getting interested in sailing, wanted to learn it. Sailing training courses were developed and national training systems were established. The Dutch training scheme for example was founded in 1947, in co-operation with the national authority (KNWV) and the national tourist organisation (ANWB). The training courses took place at a few recognised sailing schools and some sailing clubs. Also in other countries training systems were established. An important advantage of the Dutch system is that hundreds of different local certification systems have disappeared. This increases the value of the CWO certification system and resulted in a clear and strong national certification system.

The International Sailing Federation which was established in 1907 as the International Yacht Racing

Union (IYRU) has changed to the International Sailing Federation (ISAF) in 1996. The ISAF is officially recognised by the International Olympic Committee as the governing authority for sailing worldwide. The ISAF currently consist of 139 member nations and there are 108 ISAF International recognized and classic Yacht Classes. Many of these member nations have their own national training programmes and education structures. In order to structure such training programmes the ISAF has developed a National Learn to Sail Training Programme (LSTP), a set of “how to” guidelines to help Member National Authorities (MNAs) in setting up and developing national training programmes (NTP) for a couple of disciplines. NTPs can be audited and mapped to internationally recognized ‘best practice’ guidelines and if national training programmes meet the requirements of the LSTP, they get an accreditation from the ISAF. However the discipline sea sailing has not been taken up in this programme.

### 1.1.2 Dutch sailing schools

Owners of Dutch sailing schools perceive some dynamics in the Dutch sea sailing market and they are curious about the development of these dynamics and the impact they can have on their strategy. Strategy is described by Mintzberg and McHugh (1985) as the pattern in the stream of decisions and activities. In order to determine their future strategy, owners of Dutch sailing schools need an overview of the market and dynamics in the external environment.

One of the dynamics in the Dutch sea sailing market is that some Dutch sailing schools have chosen to connect to the RYA and to offer RYA training courses. Most of the Dutch sailing schools follow the training structure of the CWO (Committee Water Sports Education). This commission was developed by the Dutch tourist organization (ANWB), The HISWA (Dutch association for trade and industry in water sports), and the Royal Netherlands Yachting Union, which is the national authority that is representative for and enables water sports in the Netherlands. The CWO was established with the goal to deliver a uniform training system for water sports training courses in the Netherlands. Most of the countries have such an authority that is representative for water sports in their country. Royal Yachting Association is for example the authority for Great Britain and is the national body for all forms of boating and water sports in the countries.

One of the sea sailing schools that faces uncertainties about which strategy to follow is Neptunamor. To serve the purpose of this research I will execute a SWOT analysis, in order to show the impact of dynamics on the strategy of a sea sailing school. The aim of this study is to investigate the market of sea sailing and to provide Dutch sea sailing schools with a framework they can use as an aid to determine strategic decisions for the future. I will conclude my study with some recommendations for Dutch sea sailing schools about how they can react on the dynamics in the external environment.

## 1. 2 Research problem

The history of sailing, as was set out in paragraph 1.1, showed that international regulations and racing rules have been implemented and this has been important for the development of the sport. However when it comes to sail training programmes and certification systems, there are no international systems and standards. The ISAF has developed a set of “how to” guidelines in order to help member national authorities in setting up and developing national sail training programmes. The ISAF National Learn to Sail Training Programme (LSTP) and accompanying accreditation system embraces the following disciplines: dinghy, keelboat, windsurf, multihull, kiteboard, yacht and safety/coach boat. This seems to be a first attempt from the ISAF towards an internationally recognized training structure and certification system. However the discipline sea sailing is not part of this programme. Insiders of the sea sailing market wonder if similar developments can be expected in their market. By determining their strategy Dutch sea sailing schools must take into account dynamics in the market. Therefore Dutch sea sailing schools need an overview of the

market.

### 1.3 Research objective

There is a need among insiders of the sea sailing industry to get an overview of the dynamics in the sea sailing market. Recent developments, such as a raising interest in RYA training systems among Dutch sea sailing schools raises questions among these insiders. Owners of Dutch sailing schools are not certain about the impact of possible trends and developments in the market and are insecure about which strategy to follow. Kong (2008) described strategy as the balance of actions and choices between internal capabilities and the external environment of an organization. The purpose of this study is to give an insight into the external environment and to describe what the impact can be on Dutch sea sailing schools. This research should provide owners of Dutch sea sailing schools a base they could use by determining their strategies.

### 1.4 Research questions

The research problem and the objectives which are formulated in the previous parts of this introduction have led to the following research question:

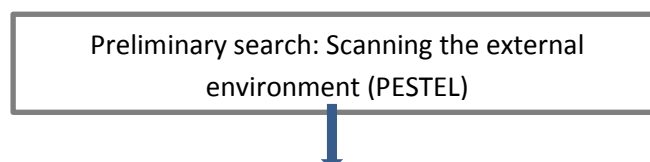
**What are strategic options for Dutch sea sailing schools, with respect to the environment, market situation, trends/developments and the company's strategic capability?**

In order to answer the main research question answers on the following sub-questions are needed:

- What external environmental factors have an impact on the market?
- What is the current market situation?
- What are dynamics in the market and what will be the impact of these dynamics on Dutch sea sailing schools?
- What are strategic capabilities for Neptunamor, based on both the external environment and on internal capabilities?
- What are strategic options for Dutch sea sailing schools?

### 1.5 Outline of the research

The model below gives an overview of the research. The research will start with a PESTEL analysis in order to give an insight into the external environment and the PESTEL factors will help also to map possible trends/developments. The next step will be a five forces analysis, which will give an insight into the current market situation and the actors that are operating in the direct environment of sea sailing schools. After this preliminary phase I will do a questionnaire among Dutch sea sailing schools in order to find out how they view certain trends/developments and to find out how they would react to them. I will use these insights to do a SWOT analysis for the company Neptunamor. In the final part I will come with strategic capabilities for Dutch sea sailing schools as a group and I will use the previous analyses as input to this part.





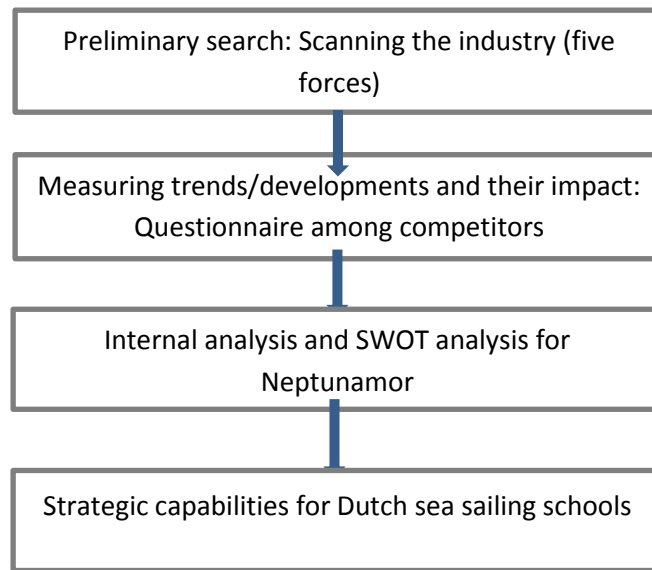


Figure 1: Outline of the research

## 2. Theory

In this chapter an overview will be given of the literature that is relevant for this study. The theoretical framework is formed on the components mentioned in the research question, i.e. strategy, environment, competitors, trends/developments and the company's strategic capability. First an outline is given of strategy and the development of business strategy literature. Secondly the

environment and trends/development are outlined. Thirdly the competitor focus is explained, before I will come to strategic options.

## 2.1 strategy; an outline

The word strategy has its roots in the Greek verb 'stratego', with the meaning to "plan the destruction of one's enemies through effective use of resources", mostly connected with political or military contexts (Bracker, 1980, p. 219). With the developments after World War II in terms of increased competition due to acceleration of market changes and the growing rate of science and technology application, strategy rose in importance for business (Bracker, 1980)

Business strategy has been subject of research at least since the beginning of the 20<sup>th</sup> century in terms of looking for answers on the question why some outperform others on a persistent level (Barney & Arikan, 2001). After Selznick introduced the idea of analysing an organization's internal state and external expectations, the research about sustained competitive advantage changed considerably. The concept introduced by Selznick was the later well-known SWOT (strengths, weaknesses, opportunities and threats) analysis. (Kong, 2008), Chandler (1962) introduced the concept of a long-term coordinated strategy as basis for competitive superiority requiring direction and structure of the company.

In 1971, Andrews advanced the field by defining strategy as the balance of actions and choices between internal capabilities and the external environment of an organization (Kon, 2008, p. 283). However the SWOT-analysis is a framework that is still used today, the theory of strategy developed further and lead to a division of scientific research (Kong, 2008). According to Hofer and Schendel (1978) there were three major areas of disagreement between researchers at that time. Among researchers there was divergence about the scope of the concept strategy. Another disaccord was about which components could be found within strategy and whether the formulation process of strategy belonged to the field of strategy (Hofer & Schendel, 1978)

Bracker (1980) summarized commonalities between major writers in this field and found two streams. The first stream of business strategy was related to an environmental or situational analysis in order to position a company's position in the market place and has later been labelled as 'industrial organization' (IO). Concentration was here on firms environmental factors as key determinants of organizational performance. The second steam was related to a firm's resources and the utilization of these resources (Bracker, 1980). Organizational resources and competences were seen as underlying cause for success. This direction was coined in the 1980s as the 'resource based view' (RBV) (Kong, 2008).

Another research stream within business strategy developed in the mid-1970's. While most theories are said to look at what firms do, the 'strategy process perspective' looks at how firms compete over time (Hedman & Kalling, 2003). Researchers like Mintzberg (1978) and Quinn (1978) were concentrating on how firms were creating favourable market positions and competitive advantages over time, including the concept of the emergent strategy. This perspective relied on two main assumptions. The first one is the acknowledgement of a bounded rationality of the individuals acting within and for the organization. The second assumption relates to a pluralistic view on the organizational unit (Cahkravarthy & Doz, 1992).

Apart from the above mentioned major theories in strategy research, some other streams developed. Mintzberg and Lampel (1999) presented the different research streams in their article. They stated at that time that the strategy literature could be divided into the so called 'ten schools of thought', including the IO, RBV and the strategy process perspective. The ten schools can be divided into three main categories: three prescriptive, six descriptive and one half prescriptive and half descriptive research stream. In order to advance research and help management in applying strategy it is suggested to combine all schools within one framework. Although it could be argued that the IO and RBV streams might fit within the prescriptive schools, a more defined incorporation of those major theories is missing within the ten schools of thought (Barney, 2001; Conner, 1991).

## **2.2 Defining strategy**

A clear one single definition on what is a strategy and what a strategy consists of has not been found. Theories of several theorists were summarized by Bracker (1980). Bracker defined strategy based on a summary of chronologic analysis of strategy definitions as environmental or situational analysis in order to determine the firms position, followed by consequent utilization of the companies resources to attain a certain goal. Mintzberg and McHugh (1985) converge the essence of many definitions in their concept of strategy as the pattern in the stream of decisions and activities. In this research I will take into account both environmental and companies resources, as also dynamics in the industry. Heldman and Kalling (2003) conclude that the field of strategy is fragmented and apart from the three dominant fields (e.g. IO, RBV and process view) there are many subfields which are developing in different directions. Nevertheless, the authors argue that it is possible to integrate the relevant components within one framework. Such integration will be applied in this paper. To serve the goal of this research, the focus will be on the external environment, but I will also attend internal and strategic capabilities.

## **2.3 Environment; Outside-in**

In order to get a complete insight of the market of sea sailing I will use an approach from the outside to the inside. As presented in the picture I will use the three levels of analysis as were described by Dopfer et. al (2004) and apply these on the market of sea sailing. First of all I will do a macro-level analysis. After I conducted a macro analysis, I will proceed by scanning the meso environment, and finally I will come to a micro-level analysis. In the next paragraphs I will explain the different research levels of analysis.

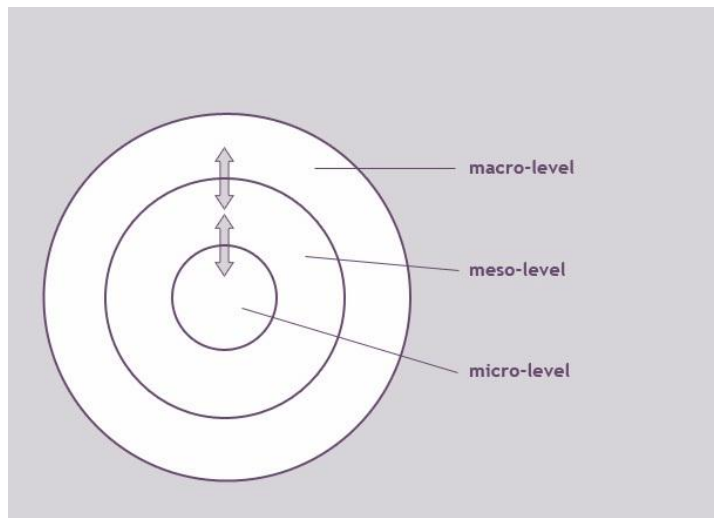


Figure 2: Environmental layers

### 2.3.1 Macro Environment

The macro level analysis can be seen as an audit of environmental influences. The aim of the macro environmental analysis is to identify which macro environmental influences are likely to affect the market of sailing education.

Ball (2006), Daft (2006), Johnson (2008) made distinctions in the definition of environment and its influence it has on the organization. Ball (2006) makes the distinction in domestic, foreign and international environments. Daft (2006) divided environment in a general environment, a task environment and an internal environment.

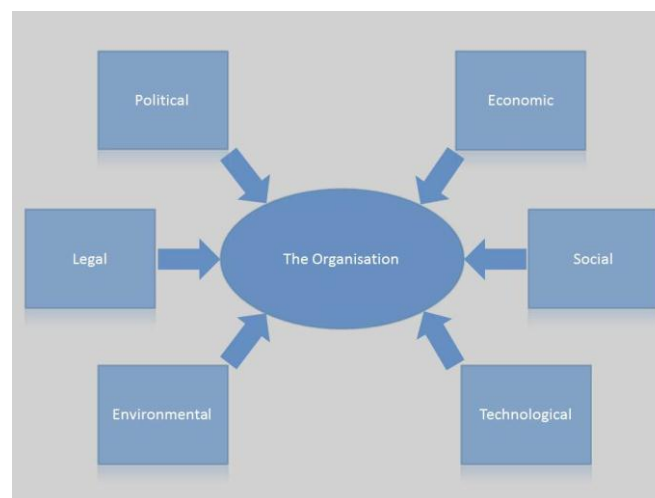


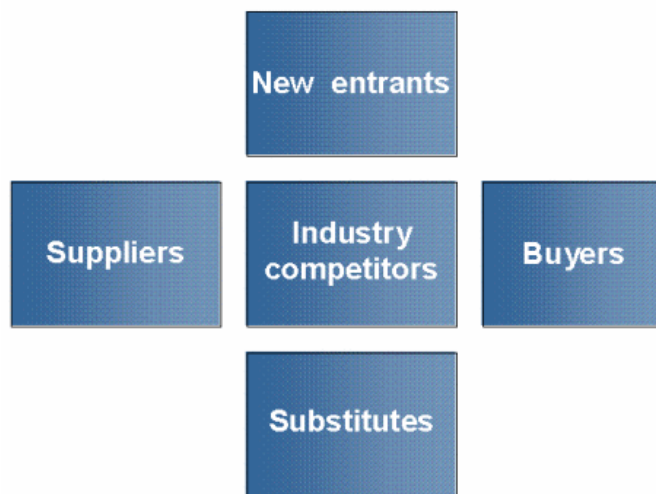
Figure 3: PESTEL framework

The macro-environment is the highest-level layer. As discussed it consists of broad environmental factors that impact to a greater or lesser extent on almost all organizations. This PESTEL analysis provides the broad data from which to identify key drivers of change. These key drivers can be used to construct scenarios of possible futures. Scenarios consider how strategies might need to change depending on the different ways in which the business environment might change (Johnson, 2008). I will use the PESTEL framework in this research, because it provides a comprehensive picture of external factors and trends/developments could be mapped according to these categories.

### 2.3.2 Meso Environment

The meso environment is the setting between the macro and micro opportunities, and covers a certain sector. The meso level constitutes factors that influence a company's direct environment. I will use Porter's five forces analysis for scanning the sector sea sailing. Porter (1979) identifies five forces in the marketplace in order to analyse and evaluate a classification for an industry. These five competitive forces which drive competition within an industry are: new entrants, suppliers, buyers, substitutive products and inter industry rivalry among existing firms.

Figure 4: Components of the five forces model



### 2.3.3 Micro environment

Micro analysis is the smallest unit of analysis in social sciences. At the micro-level the unit of analysis are individuals or a small group of individuals. In this research I will take Dutch sea sailing schools as unit of analysis. One of these Dutch sea sailing schools is Neptunamor. In order to get an insight into the effects of trends/developments in the market on the strategic capabilities of Dutch sea sailing schools, I will execute a Swot Analysis for Neptunamor. SWOT summarises the strengths, weaknesses, opportunities and threats likely to impact on strategic development (Johnson et al, 2011). SWOT Analysis is used to identify in a systematic way the strengths and weaknesses of a plan, idea or organization, identifies causes and these factors can offer a good insight in strategy, meaning and mapping of a plan, and provide a basis for what decisions can be made and whether these decisions are appropriate for the company.



figure 5: SWOT model

In order to get an insight into strengths and weaknesses of Neptunamor an internal analysis is needed. In this study I will use the 7S model of Mc Kinsey to do an internal analysis of Neptunamor. According to Waterman et al. (1980) organizations can be characterized by the seven elements of the model. The model was first published in the articles "Structure is Not Organization" (1980) and in the books "The Art of Japanese Management" (1981) and "In Search of Excellence" (1982). The figure below shows the 7 elements of the 7-S model as was described by Waterman et al.

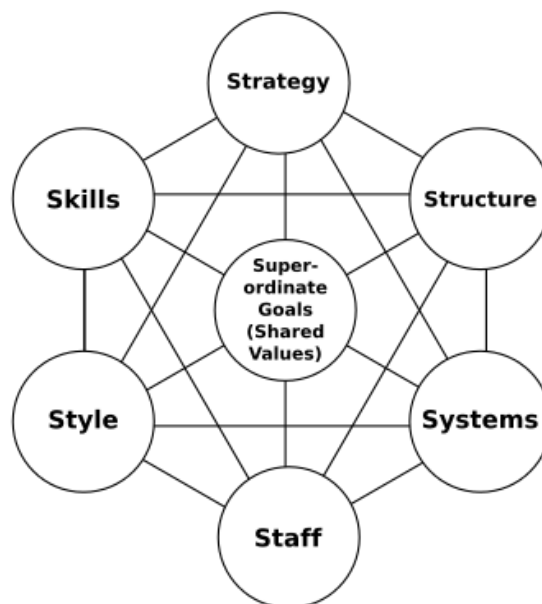


Figure 6: Scheme of the 7-S Model (Waterman et al., 1980)

## 2.4 Strategic options

Uyterhoeven, Ackerman, and Rosenblum (1973) suggest that an organization's capability resides along three resource dimensions. Criteria for assessing these dimensions derive from both the firm's "own strategic profile" and certain "environmental dimensions". In contrast, Ansoff (1965) and Hofer and Schendel (1978) offer more detailed models. They suggest that an organization's

capabilities stem from within five resource areas: financial, physical, human, organizational, and technological. Chamberlain (1968) differs from these scholars in not assuming that an organization's capability for strategic action is confined to resources that it owns and controls. Instead, its capability is embodied in evolving networks of interdependence both within the firm and between the firm and aspects of its environment.

In 1971, Andrews stated that strategy could be seen as the balance of actions and choices between internal capabilities and the external environment of an organization (Kong, 2008, p.283). In this research I will look both at the environment as also to the internal capabilities of sea sailing schools. A SWOT analysis will help by providing an insight of the impact of the external environment on the strategic options of a sea sailing school, by looking at strengths, weaknesses, opportunities and threats of this company.

### **H3 Methodology**

This chapter sets out the methodology used in this research. A description will be given of the instruments used, data gathering and the way of analysis. First of all the instruments used will be outlined. Secondly the method of analysis will be explained and in the final part of this chapter the data collection methods are explained.

#### **3.1 Research design**

In chapter 1.5 a first brief outline of the report was given. In this paragraph the outline of this research will be explained further.

The research design of this paper is based on exploratory research. The aim of an exploratory research is to find out what is happening and seeking new insights (Saunders et al., 2007). The aim of this research is to find out what is happening in the segment sea sailing and what the effects will be of dynamics in the market on Dutch sea sailing schools. Through conversations and interviews with insiders of the sea sailing industry, it became clear that there are some dynamics in the market and that there is a need among owners of sea sailing schools to get an overview of these developments. In order to serve owners of Dutch sea sailing schools, the following main research question will be answered in this research:

**What are strategic options for Dutch sea sailing schools, with respect to the environment, market situation, trends/developments and the company's strategic capability?**

Some supporting research questions are composed which will give answers on the different components that are part of the main research question. The first supporting research question will give an insight into the external environment of the sea sailing market. To be able to answer this first research question a scan of the external environment is required. A PESTEL analysis will be used as the instrument to give an insight into the macro environmental factors that are of influence on the market of sea sailing and on Dutch sea sailing schools. The PESTEL factors will be used throughout the research and trends/developments will be categorized according to these factors later on in the research.

The second part of the research will answer the second supporting research question about what the current market situation is. Because the research is about the sea sailing market, it is important to get an overview of the market and the parties that are operating in this market and/or have an influence on it. The instrument that will be used here is Porter's five forces analysis.

The focus in the third part of this research will be on competitors. A questionnaire has been composed, which is responded by several Dutch sea sailing schools. The answers on this questionnaire give an insight into how Dutch sea sailings schools look at dynamics in the market and this will help by setting out strategically options for Dutch sea sailing schools. The data gathered in the first and second part of this research were used to compose the questions. This will be further explained in t 3.5.2



The fourth part of the research will be a SWOT analysis for the company Neptunamor. As input to the SWOT analysis the results of research will be used. The PESTEL analysis and five forces analysis have given an insight into the external environment, and the results on the questionnaire showed how dynamics are viewed by competitors. These results gave me an insight into the effects the dynamics in the market can have and helped me by describing the external factors (opportunities and threats) of the SWOT analysis. In order to give a comprehensive overview of the most important opportunities and threats for Neptunamor, I looked for each PESTEL factor at dynamics in the sea sailing market and questioned myself if it would be an opportunity or threat for Neptunamor. The opportunity (offering RYA training courses) stems for example from the development that there seems to be a growing interest in the technology the RYA offers. For the opportunities/threats I also looked at the internal situation of Neptunamor and what opportunities/threats are of Neptunamor's internal situation. The internal part of the SWOT analysis concerns the internal factors strengths and weaknesses. In order to be able to describe the strengths and weaknesses of the company, an internal analysis of Neptunamor is executed, based on the 7S model. The strengths mentioned are factors that differentiate Neptunamor from competition. Weaknesses mentioned are factors that have a negative influence on Neptunamor's competitive position. The weakness (CWO sea sailing certificates are not internationally recognized) means for example that people who want an internationally recognized certificate may choose for a sea sailing schools that offers RYA certificates.

In the final part of this research I will answer the main research question and set out some strategic options for Dutch sea sailing schools. As input to this final part the previous parts of this research will be used. The different analyses have given an insight into the different components of the main research question and on the basis of the results of these analyses I will be able to say something about strategic capabilities of Dutch sea sailing schools as a group.

### 3.2 sample design

The market of sea sailing is very comprehensive with many parties operating in it. To give an indication, the International Sailing Federation (ISAF) has over 130 Member National Authorities. This means that in more than 130 countries throughout the world there is a national governing body for the sport of sailing that are connected to the ISAF. The ISAF has developed a National Learn to Sail Training Programme, that set international standards, for many sailing disciplines. However the discipline sea sailing has not been part of this programme.

This National Learn to Sail Training Programme is an example of one of the dynamics in the sailing market. Owners of sea sailing schools want to get an overview of these dynamics in the market, in order to be able to adapt to these dynamics. In this research it will not be possible to look at all owners of sea sailing schools worldwide. Therefore I made the choice to focus on Dutch sea sailing schools. This focus will enable me to show what the effects will be of dynamics in the market on the group of Dutch sea sailing schools. I looked at a group of Dutch sea sailing schools that are comparative in the services they offer, so it will be possible to set out some strategic options for this group of sea sailing schools.

#### 3.2.1 The Netherlands

The Netherlands has a worldwide reputation as a sailing country. Results on the Olympic Games and on World Championships show that the Netherlands is a prominent country in the sport of sailing in

different disciplines. Besides the elite sports tour sailing is an activity that is practiced by many Dutch people. In the Netherlands there is a branch organization established 'the Committee Water Sports Education' with the aim to develop a uniform training system for water sports training courses in the Netherlands. In 2011 the Dutch training programme was accredited by the ISAF as recognized. Although the Dutch training program meets the internationally best practice guidelines that are set by the ISAF, it seems to be a trend in the Netherlands that Dutch sea sailing schools choose to offer RYA training courses. Especially in the discipline sea sailing we see parties that choose for RYA training courses. Some of these sea sailing schools are entirely focused on the RYA structure, while there are also parties that offer both CWO and RYA training courses and/or are organizing both CWO and RYA examinations. In order to investigate how Dutch sea sailing schools face trends/developments in the market, I have picked some of the Dutch sea sailing schools and analysed through a questionnaire and interviews how they face and will cope with these trends/developments.

### **3.2.2 Selected sea sailing schools**

By choosing the sea sailing schools for this research I looked at sea sailing schools that are comparative to Neptunamor in terms of the service they offer. The sea sailing schools that responded the questionnaire are:

- Neptunamor
- Zeezeilschool Scheveningen
- De zeezeilers van Marken
- Tip Top Sailing
- Zeilschool Hoorn
- De Zeeuwse Zeezeilers.

### **3.3 Focus on competition**

The aim of this research is to serve Neptunamor and the CWO connected sea sailing schools as a group and give recommendations about strategic capabilities. The CWO connected sea sailing schools are the parties that form the discipline sea sailing within the CWO and are to a certain extent mutually dependent. A decision from one or several parties has an influence on the other parties within the group. If for example several sea sailing schools choose to offer no longer CWO training courses, this would have consequence for the other CWO connected sea sailing schools. Therefore the focus in this study will be on competition. In order to be able to give recommendations about the Dutch sea sailing schools as a group, I need to know how parties within this group face dynamics in the market. In total there are 14 sailing schools that are offering the discipline sea sailing and are connected to the CWO. From these 14 sea sailing schools I selected 6 sea sailing schools. All of the selected sea sailing schools are mainly focused on the discipline sea sailing. This will help to generalize the recommendations about Neptunamor towards the CWO connected sea sailing schools as a group.

### **3.4 Non probability sampling**

When selecting samples out of large quantities, random probability sampling is advised in order to increase generalizability. Because I choose six units of analysis out of a larger population random probability sampling includes the risk of selecting similar cases, which would not be representative for the population. I made the choice to use Purposive Sampling, which is described by Saunders et

al. (2007) as a technique where researchers may use his or her judgement to select cases that will best facilitate to answer the research question and to meet the objectives of the research. To meet the purpose of this research I focused on Dutch sea sailing schools that are connected to the CWO and comparable to each other. From the selected group six participated in the questionnaire.

### 3.5 Data collection

As already mentioned the basis of this research is exploratory. To get the information needed as input for this research multiple sources of information were used. Multiple data sources are used, i.e. triangulation, in order to obtain more reliable results (Eisenhardt, 1989). In this paragraph I will describe the different methods that are used.

#### 3.5.1 Desk Research

Desk research is according to Verschuren (1984, p. 169) characterized by the use of existing material (literature, secondary data, statistical material), no direct link with the research subject and the use of material from another perspective than which it was in first case used for.

Desk research is seen as a relatively fast way to gather useful information. Yin (1994) mentioned some strengths of desk research:

- Stable: Information can be reviewed repeatedly
- Unobtrusive: Not created as a result of the case
- Exact: Information contains exact names, references and details of an event
- Broad coverage: Long span of time, many events and many settings.

Yin (1994) mentions also some weaknesses of Desk research:

- Retrievability: Can be low
- Biased selectivity: If collection of information is incomplete selectivity is seen as a threat for validity
- Reporting bias: Reflects bias of author
- Access: May be deliberately blocked

A lot of the information used for this research is obtained through desk research. Desk research has proven to be a useful way of doing preliminary research. As an outsider of sailing I used desk research as a way to obtain information for the preliminary search. Especially on the internet a lot of suitable information is available. Some websites I used a lot and who were very useful are:

- The website of the CWO.
- The website of the RYA.
- The website of the ISAF.
- The websites of the selected sea sailing schools

For the Internal analyses of Neptunamor a very useful source of information was a business plan made by the owner. Because this contains confidential information, this business plan will not be added.

#### 3.5.2 Interviews

Interviews are one of the most important sources of information (Yin, 1984, p. 83). Interviews can provide valuable insights and offers the potential to focus directly on the topics you want to study. Weaknesses of interviews are response bias or bias due to poor constructed interviews. In

comparison with fixed process it has the advantage that a flexible way of interviewing is possible. This flexibility enables the researcher to re-design the questions throughout the process of interviewing (Babbie, 2007, p. 305-306) and has a positive sphere because it seems to be more a conversation than an interview.

In this research interviews have appeared to be a very valuable source of information. Whereas desk research was mainly used as a tool for scanning the broader market, Interviews with insiders were very useful to get inside information and have contributed to get insights in what is going on in the market. The Interviews held have proven to be also an efficient way to get additional information on some themes at which the information obtained through desk research was deficient.

For this research I selected some people for interviews with knowledge of the market and who could look relatively autonomous to the market. Below a job

- Interviewee 1: has been active for decades in the sailing industry. This interviewee is an experienced sailor who has experienced the growth and development of sailing training structures as an insider. Interviewee 1 has also been active for the CWO, so he knows the organization. I used this interview mainly to get information about the sea sailing market.
- Interviewee 2: has been active for the CWO as Secretary General. During his task as Secretary General this interviewee has implemented a new standard training scheme based on competence driven education, in over hundred sailing clubs/schools. Interviewee 2 also organized the recognition of the CWO training scheme by the international sailing federation (ISAF). I used this interview to get information about the sea sailing market.
- Interviewee 3: A former owner of a sea sailing school. He currently runs a yacht service company. Interviewee 3 has practical experience in both boat technique and sailing. In this interview I talked mainly about strategically options and the influence of trends/developments on these options.

### 3.5.3 Questionnaire

A Questionnaire is used to measure how different sea sailing schools (competitors) view dynamics in the market and if these dynamics could be seen as trends/developments. There are also some questions about how the respondents face certain dynamics. Through both multiple choice and open questions data is gathered. I used the information obtained through desk research and interviews as input to the questionnaire. The PESTEL analysis has given an insight into which external factors are of influence in the market. The PESTEL analysis showed for example that the ISAF is the international authority in sailing and that the ISAF has developed a National Learn to Sail Training Programme for many disciplines, however not for the discipline sea sailing. In the questionnaire the respondents were asked about why they think the discipline sea sailing has not been part of the Programme (Question 5 Appendix D: Waarom is naar uw mening de discipline zeezeilen nog niet opgenomen in dit accreditatie programma? Licht uw antwoordt toe). Another development the PESTEL Analysis showed was that Dutch sea sailing schools are providing RYA training courses. In the questionnaire questions were composed about why Dutch sea sailing schools would choose for RYA training courses (Question 10 Appendix D: Waarom kiezen zee zeilscholen er volgens u voor om RYA trainingen aan te bieden?) and the likelihood their sailing school would offer RYA training courses in the future. Based on this information I was able to draft questions that are relevant to the respondents. By drafting the questionnaire I made use of Babbie (2007). The questions are

structured according to the PESTEL factors and the results will be discussed per PESTEL factor. About some questions there were none or just a couple of questions drafted, because the preliminary search made clear there were no or just limited dynamics in these fields.

## 4 Analysis

In this paragraph I will describe the external environmental factors that have an influence on the market of sailing and especially on the discipline sea sailing. I will use the PESTEL factors to give an oversight of what factors are influencing this market. In this paragraph the first research question “what external environmental factors have an influence on the market” will be answered. Later on in this research I will look at possible effects of some of these trends/developments.

### 4.1 Macro Analysis

#### 4.1.1 Political

There are different political forces that have an influence in, or are influencing parties on the market of sailing training courses. International authorities, national authorities and branch organizations are examples of influencing parties. First of all I want to discuss the different authorities, before I go into the political situation.

The International Sailing Federation (ISAF) is the controlling authority for the sport of sailing in all its forms throughout the world. The ISAF is the world governing body for the sport of sailing and is officially recognized by the International Olympic Committee (IOC). According to their official website, ISAF is responsible for: the promotion of the sport internationally, managing sailing at the Olympic Games, developing the Racing Rules of Sailing and regulations for all sailing competitions, the training of judges, umpires and other administrators, the development of the sport around the world and representing the sailors in all matters concerning the sport. Later on in this paragraph I will go deeper into the political influence of the ISAF.

Besides the ISAF there are some other international parties. There are six continental associations: African Sailing Confederation (ASCON), Asian Sailing Federation (ASAF), European Sailing Federation (EUROSAF), Oceania Sailing Federation (OSAF), South American Sailing Confederation (SASC). These associations operate as coordinating body's for their members in a certain geographical area, but according to interviewees the influence of these continental associations is very limited. Therefore I will not outline these parties further during this research.

Member National Authorities (MNAs) are the principle members of the ISAF and are responsible for the decision making process that governs the sailing world. MNAs are the national governing bodies for the sport of sailing around the world. These national governing bodies have the task to support, coordinate and advance the sport of sailing in their countries. As national governing bodies these are the parties that are responsible for national sail training courses and accessory certification systems. In some countries like the Netherlands a special branch organization is created, that on behalf of the national authority has been entrusted for the certification system of sailing courses. The Committee Water Sports Education (CWO) is the branch organization that deals with the quality of sailing courses in the Netherlands. The CWO has the goal to deliver a uniform certification system for water sports training courses. However not all suppliers of sail training courses are allowed to issue these certificates. The national governing bodies set requirements training locations must meet, before they are allowed to follow their structure and issue their certificates.

As mentioned the Member National Authorities are the national governing bodies of the ISAF and are responsible for the decision making. Member National Authorities are grouped into twenty-eight regional groups. A representative of each group is part of the ISAF council which comprises further

the President, seven Vice-Presidents, two Officers of Honour (non-voting), representatives of the Offshore Committee, ISAF Classes Committee, Athlete's Commission and a Women's Representative. The ISAF council appoints committees for all sorts of areas like racing rules, events and executive. The subject training courses is part of the committee Youth & Development. Decision-making within national authorities goes in consultation with its connected members.

As is described in Aliber et al. (1999) a powerful force drives the world toward a converging commonality, and that force is technology. The result is the emergence of global markets for standardized consumer products on a previously unimagined scale of magnitude. It looks like the ISAF is trying to undertake attempts to set international standards in sailing. The ISAF is trying to set guidelines for National Training Programmes (NTP). Therefore the ISAF established the National Learn to Sail Training Programmes (LSTP), which is a set of "how to" guidelines to help Member National Authorities in setting up and developing a national training programme for sailing in the following discipline: dinghy, keelboat, windsurf, multihull, kiteboard, yacht and safety/coach boat. ISAF MNAs with an established National Training Programme for sailing can apply for ISAF recognized training. National authorities can be accredited by the ISAF if they succeed an audit at which is controlled if the training programme and training locations meet the guidelines. If a national authority is accredited it means that the training programme is internationally recognized for the above mentioned disciplines and therefore training awards (certifications) have an international value to those they are awarded to, both student and coaches. This means for example that coaches and instructors can work at sailing schools all over the world. Until now the following national authorities have been accredited: Royal Yachting Association (GBR), Royal Netherlands Yachting Union (NL), South African Sailing (RSA), Fédération Française de Voile (FRA), Ministry of Sports Affairs Oman (OMA), Austrian Sailing Federation (AUT), Real Federacion Espanola de Vela (ESP). One of the disciplines that has not been part of the accredited disciplines is sea sailing. As part of the factor technology, more will be told about the national training programmes.

Not all disciplines are part of the accreditation programme. The discipline sea sailing is for example not included. According to the interviewees the ISAF wishes to incorporate also the discipline sea sailing and the ISAF has been trying to incorporate it, but there are parties in this segment that blockade this. The RYA is according to the interviewees a party that blockades this. They see the RYA training system as the leading system worldwide, especially when it comes to sea sailing. When we look at the size and the range of the RYA, it becomes clear that the RYA is an influential party in the world of sailing. Worldwide there are over 2500 training locations in 44 countries connected to the RYA. The influence of the RYA seems to grow further, especially for the discipline sea sailing. The number of training locations in the Netherlands that is offering RYA training courses is growing. In the Netherlands there are currently 6 training locations that are offering RYA training courses, 4 of these training locations are sea sailing schools. Through interviews and case studies it became clear that other Dutch sea sailing schools are anticipating and/or undertake actions in order to be able to offer RYA training courses. It seems to be a trend that Dutch sea sailing schools choose to offer RYA training courses.

#### **4.1.2 Economical**

The economic recession we are currently in is a tumultuous and significant topic. The whole society experiences the consequences and therefore we must discuss it here. Figures that were presented by

the Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis (CPB) underline that the Dutch society faces the negative effects of the recession. Over the first quartile of 2013 the Dutch economy declined by 1.7%. Over the years 2009/2010 and 2010/2011 the purchasing power of people in the Netherlands has declined. The expectation is that until at least 2017 the economic growth will be low, so the impact will last at least some more years.

What the effects of the recession on the market of sea sailing will be is not clear. Results of the Central Statistical Office (CBS) show us that during the period 2006-2009 both the total number of customers as the average number of customers in sailing- and surf schools has grown. Over the last couple of years there were no figures published about the number of customers in sailing, so I am not able to say if this trend has continued. However in general it can be expected that the consequences of such a recession are negative. Key indicators as the economic growth and purchasing power underline this.

As expected, insiders of the sailing industry face negative effects of the economic recession. As a result of the recession almost none ships are being sold and ship building manufacturers face hard times because of this. However the negative effects for suppliers of sea sailing training courses seem to be limited. Through conversations and interviews it became clear that a large amount of the customers that take part in sea sailing training courses and/or cruises are people of the upper part of society. Therefore it is expected that the negative effects of the economic recession for sea sailing schools are limited. A remarkably development that was described during the interviews is that there has been a growth of the number of sea sailing schools since the beginning of the economic recession. Apparently this is a group of people that can start offering this service despite of the economic recession. More about the sociocultural backgrounds will be explained as part of the factor sociocultural.

#### **4.1.3 Sociocultural**

From the 1940s until now there has been an enormous growth of the number of sailing schools. Such a growth of the supply of sail training courses seems to be only possible if the demand towards sail training courses has grown fast. Apparently the interest into sailing has grown, as also the need for sail training courses. This becomes clear when we look at the rising number of certificates that are being issued by the CWO. It seems to be a development that many people with an interest in sea sailing choose nowadays to follow sea sailing training courses before they start sailing.

If this development will continue is not clear at this moment. Demographics of the customers and potential customers can be of influence. The number of inhabitants in the Netherlands has grown rapidly the last couple of decades, but seems to stagnate the last few years. The number of inhabitants is currently about 17 million. When we look at the demographic characteristics of the inhabitants it becomes clear that the Dutch population is ageing. The population in the group 40-65 years of age is about six million people. Figures of the Central Statistical Office (CBS) show that this group and also the group of people between 65-80 years of age and the people above the age of 80 has grown the last couple of years.

Demographics of customers and potential customers are something sea sailing schools have to take account of. According to the website of the CWO a minimum age of 16 is required before someone



may start with the CWO certificate sea sailing I. For the other certificates in this discipline even an age of 18 or 21 is required. This doesn't mean that people below 18 years old are not active in sea sailing. We all know the story of the 13 year old Dutch girl Laura Dekker, who sailed around the world a couple of years ago. However this age limit has consequences for suppliers of sea sailing training courses, because the group of potential customers is limited. According to the interviewees a large amount of the people that is participating in sea sailing training courses is in the group 40-65 years of age. Based on the figures about demographics, we can state that on the short term the group of potential customers will remain constant or will even rise. However on the longer term the group of potential customers may decline. This may have its effect on the demand for sea sailing training courses.

As was described under the economic factor in this analysis a remarkably trend is the growth of the number of sea sailing schools since the start of the economic recession. According to the interviewees these new entrants are particularly self-employed sailors who have a boat, and may have an instructor certificate, who want to do something with their extra spare time they have because of the economic recession. Apparently there is a group of people who have an instructor certificate, but are not active as instructor. This group can be seen as potential competitors, but on the other hand these people can be hired by existing sea sailing schools as (part-time) instructors.

#### 4.1.4 Technological

According to Daft (2006), the technological dimension includes the scientific and technological advancements in a specific industry as well as in society at large. In recent years, this dimension has created massive and far reaching changes for organizations in all industries. Emerging generic technologies seem set to make a revolutionary impact on the economy and society.

When we look at technological developments in sailing, we can state that there have been major developments over the past centuries. In the beginning only limited distances could be travelled by sailing ships, and they were mainly used to fish. Technological improvements of materials such as sails, masts and navigation techniques have enabled us to develop sailing ships, and to train people that are able to travel around the world on a sailing ship. Especially in the racing events we see major technological developments. Participants in events as for example the Volvo Ocean Race are fighting against each other a race inside a race about who has the best technology. Technological developments in equipment and materials have had also its influences on sea sailing training courses. Not only the ships and training materials are of higher quality now, but also training structures and methods have been developed. A recent development in the supply of theoretical training courses is the offering of online theoretical training courses. Methods have been developed that enable people to follow theoretical courses online.

When we look at the methods used for sail training courses, we see that there have been developments in training structures. National sailing authorities have established and developed national training programmes, in order to guarantee a certain level of quality. National authorities have set standards in order to guarantee a certain level of quality. Parties that want to supply sail training courses and associated certificates must meet conditions that were set by the national sailing authority. Differences between national training programmes are mainly location specific, as will be described in the next part. A clear difference as was described by the interviewees between

the Dutch national training programme and training programmes of foreign authorities is that we make in the Netherlands a strict difference between tour sailing and regatta sailing, while in other countries they do this to a much lesser extent. Another difference is the impact of sailing associations. In the Netherlands there are many sailing schools, while in countries such as Germany, Belgium and France the focus is much more on sailing associations.

A recent development in sail training courses is the ISAF National Learn to Sail Training Programme (LSTP), as was described under the factor political. The ISAF recognized training accreditation provides a framework against which an NTP can be audited and mapped to internationally best practice guidelines. The process is based on the programme contents of the ISAF Learn to Sail Training Programme (LSTP), which is not intended to be a totally prescriptive or exclusive list of items to be considered by an MNA, just the core of what would need to be demonstrated during the ISAF audit and practised by the National Sail Training programme to reach a required minimum international standard. In order to help countries by meeting the international standards and develop the national training programme, the ISAF offers a training scholarship to develop additional skills for coaches and programme managers at which they learn how to develop and run a National Sail Training Programme.

These initiatives from the ISAF could be seen as attempts to develop one international training and certification structure for different sailing disciplines. However national training programmes have developed over the years and this has helped to improve the quality of sailing training courses, it is clear that one international training and certification system would provide advantages for everyone with an interest in sailing.

#### **4.1.5 Environmental**

The geographical location is of influence on sailing. Without water it is surely not possible to sail. When we look at suppliers of sail training courses, we can conclude that the geographical location is decisive for the supply of sail training courses. When we look for example at the supply of sail training courses in the United Kingdom we see that a large amount of the supply consists of sea sail training courses. This seems to be logical as the United Kingdom is surrounded by seas. In the Netherlands there are large inland waters and a large amount of sail training locations are offering substitutive disciplines that can be practiced on these inland waters.

Geographical characteristics require that in certain areas specific skills are required. According to the interviewees geographical characteristics influences sail training courses, and the main differences between different national training programmes are location specific. Important parts of CWO exams are for example to manoeuvre on low water and mooring to scaffolding and boxes, while the focus in the English national programme is on other skills such as mooring to buoys (moorings) in sea. These differences in focus can be attributed to geographical characteristics and how is responded to these characteristic by for example how harbours in a country are arranged. The impact of geographical characteristics has not only its impact on national training programmes, but also within countries sailing schools who follow the same training structure can have a different focus because of geographical characteristics.

Environmental issues become more and more important worldwide. Worldwide we see companies

with developed Corporate Responsibility Strategies (CSR). This has also its influence on sailing. It is expected now of sailing schools that they take care of the environment. This becomes clear when we look on the website of the ISAF, where an item is published about ISAF and the environment. The ISAF has developed environment guidelines which they aim to provide sailors, race organizers, race officials, any other person interested in the world of sailing, the necessary information to raise awareness, educate and help reduce the environmental impact from sailing.

#### 4.1.6 Legal

In the Netherlands a boat license is required for fast motor-boats or pleasure crafts that have a length beyond 15 metres. As a fast motor-boat is considered a small motor-boat that can sail faster than 20 kilometres an hour, with a length under 20 metres. A license can be obtained by passing an exam. In inland waters in the Netherlands there are special inland water police regulations, in which you can find for example navigation rules and road signs on the water. The inland water police regulations are applied to all inland waters in the Netherlands, apart from the Rhine and branches of the Rhine. For the Rhine there are special Rhine police regulations. To sail on certain inland waters in different countries, different certificates and/or licenses are required. In general we can state that for sea sailing there are no specific regulations.

For sea sailing there are no specific regulations. It is not obliged to have a certificate when you are about to sail on the sea. However it is not obliged, many people decide to follow training courses before they start sea sailing. In the Netherlands a course theoretical coastal navigation is offered, which is a voluntary obtainable certificate that explains someone has theoretically carried out extensive work in navigating on European coastal waters. The certificate is an official document and is issued by the Royal Netherlands Yachting Union. The course theoretical coastal navigation is a mandatory part of the CWO certificates III and IV in the discipline sea sailing. In some countries it is however obliged to have a certificate of competence to get access to services such as yacht charter. An International Certificate of Competence (ICC) is a certificate which may be issued to anyone who has successfully completed certain national boating licenses or has successfully passed an examination to prove the necessary competence for pleasure craft operation.

The process of globalization has its impact on legislation worldwide. Authorities as the European Union (EU) and the United Nations (UN) are trying to set out and introduce international accepted regulations. Some specialised organizations are created in order to coordinate and create international standards in a certain area. An example of such an organization is the International Maritime Organization (IMO), an organization that coordinates governmental functions in the shipping industry, improvements of maritime safety and control of water pollution.

When we look at the discipline sea sailing, the limited amount of regulations is salient. Changes in the legislation concerning sailing on the sea could have major impacts on the market. Imagine for example what the effects will be of an obligation of a certain certificate, before one is allowed to sail on the sea. This would give a rise to the number of participants in sea sailing training courses. However, according to the interviewees there have been no striking changes in this area the last few decades and it isn't expected that this will occur in the short term.

## 4.2 Meso Analysis

Before we can talk about the market of sea sailing, we must define what the market of sea sailing entails and what parties are active in this market. I will explain the market of sea sailing with the aid of the five forces analysis developed by Porter (1979). The five forces determine the profitability of an industry. These five competitive forces which drive competition within an industry are described in this paragraph.

### 4.2.1 suppliers

When we talk about sailing as an activity, we can consider manufacturers, boating rental shops, but also empires and officials etc. as suppliers to the sport. These parties are all delivering services. However, because I am interested here in suppliers of sail training courses, I will focus here at parties that are actually providing these training courses.

By looking at the suppliers of sea sailing schools, it is important that we first look at the services the sea sailing schools are offering. The supply of sea sailing school Neptunamor consists for example of practical sea sailing courses, which are provided by the sea sailing school in Lauwersoog and a training centre in Enschede where theoretical courses, workshops and lectures about different topics are given. Before I will come to this, I will first look at practical sea sailing courses.

For the practical sea sailing courses, Neptunamor is connected to the CWO. The CWO is a partnership of the Dutch Tourist organization (ANWB), The Royal Netherlands Yachting Union, and the HISWA (The Dutch union for trade and industry in the area of water sports and ship building). The CWO is established with the aim to arrange and develop a uniform certification system for voluntary sailing courses, and wants to guarantee the quality of sailing courses. The CWO-system consists of several training programmes with corresponding certificates. Through an achievement of uniformity concerning certification requirements the CWO tries to get the certification process on one national level. So the CWO is an important party in the sea sailing industry when it comes to practical sail training courses and is therefore an important supplier. Other national authorities such as the RYA deliver comparable services. In the Netherlands the national authority, The Royal Netherlands Yachting Union, provides services such as regatta sailing and classes. Also instructors who are leading the training courses can be seen as suppliers.

Another service sea sailing schools are offering are theoretical courses. For these theoretical courses sea sailing schools make use of course books and/or course instructors. The publishers of these books and the course instructors are suppliers in this perspective.

### 4.2.2 Competition

The number of sailing schools has grown rapidly the last decades. As was described by the interviewees, the number of sailing schools in the Netherlands has grown from 3 in the 40s to over 150 now. Also the number of associations has grown rapidly. The self-employed providers are difficult to map, but the supply of such parties is growing, especially in the discipline sea sailing.

First of all I want to discuss the domestic competition here. According to the website of the CWO, there are 82 sailing schools and 144 associations connected to the CWO. 14 of these sailing schools are offering training courses for the discipline sea sailing, whereas 11 of these sea sailing schools are competent to train instructors. Besides sailing schools and associations that are connected to the

CWO, there are Dutch sailing schools and sailing associations that offer sailing education courses, but are not connected to the CWO. They choose to determine their own structure. As described and estimated by the interviewees, the number of sailing schools and associations that can be classified into this group is at least as big as the group that is connected to the CWO. Another group has chosen to follow an alternative training structure. As described in the PESTEL analysis it seems to be a recent trend that Dutch sailing schools choose for RYA training courses. According to the official website of the RYA, there are currently six training locations in the Netherlands that are offering RYA training courses. Three of these are offering the discipline sea sailing and operate fully according to the RYA structure. One sea sailing school follows both the CWO and the RYA training structure.

Until now we have just discussed competition in the Netherlands. However sailing is an activity that is practiced worldwide. The ISAF counts 139 Member National Authorities (MNAs), sailing competitions and events are organised all over the world and at these events we see participants from all over the world. Also sail training courses are offered all over the world. Most training locations follow the training and certification structure that is set by the nation authority, but also in other countries there are training locations that choose to follow another structure. As was described in the PESTEL analysis there are worldwide 2500 RYA training locations in 44 countries. Because of globalization and the high level of prosperity among a high amount of the world, people are not restricted to the supply of sailing training courses in their own country, and therefore choose for example to go on a sailing vacation. Thereby it is possible that they make use of foreign training locations and training programmes. We can state that the competitive rivalry in the sailing market has grown. On a national level the number of suppliers has grown significantly and in a global world competition is not restricted to borders.

#### 4.2.3 Substitutes

When we approach sea sailing as a leisure activity, we could see all forms of leisure activities as substitutes. However it will not be relevant for this paper to mention all these different forms of activities. Therefore I will look here at substitutes within the area of water sports, and especially in the area of sailing. First of all I will describe the different disciplines that are alternatives and therefore substitutes for sea sailing. Secondly I will describe alternative sail training structures.

According to the website of the International Sailing Federation the following sailing classes (disciplines) can be distinguished: centreboard, keelboat, multihull, boards, Yacht, Offshore, and radio sailing. These classes are divided into multiple disciplines. For each such a discipline there is a class association that regulates and organizes events for the relevant class. An overview of all these classes can be found in Appendix A.

Until now we have mentioned substitutes for the discipline sea sailing. However because we're looking from the perspective of Dutch sea sailing schools, I will also look at substitutes for CWO training courses in this paragraph. According to the official website of the ISAF the ISAF currently has 139 Member National Authorities. An overview of all the Member National Authorities can be found in appendix B. MNAs are the governing bodies for the sport of sailing in their countries and one of their tasks is to structure national sail training courses and certification systems. Most of these MNA's have their own National Training Programme. As was described in the PESTEL analysis seven Member National Authorities have been accredited by the ISAF. According to the interviewees a group of MNA's is developing their National Training Programme in order to get an accreditation, so

the expectation is that the number of accredited MNA's will grow. This accreditation process can be seen as an attempt of the ISAF towards an international system and international recognized certifications. Eventually this can lead to one international certification structure and so one substitute for all different training and certification systems. However as long as the discipline sea sailing is not part of this accreditation programme, substitutive training programmes and certification structures will remain.

#### **4.2.4 New entrants**

As was mentioned already under competition, the number of sailing schools in the Netherlands has grown rapidly the last decades. New entrants of sailing education training courses can be different type of suppliers and of different sizes. There are almost no barriers to entry. In fact everybody with a boat can offer training courses, however entrants that want to connect to authorities such as the CWO must meet the requirements that are set by such regulating bodies. An overview of requirements that are set by the CWO can be found in appendix C

the number of suppliers of sea sailing training courses has grown the last couple of years, despite negative influences such as the economic recession, as was described in the PESTEL analysis. Mentioned developments as a growing number of issued certificates, and a group of people with an instructor certificate, in combination with low barriers to entry are tendencies of the market that make it attractive for new entrants.

#### **4.2.5 Buyers**

Buyers can be all parties that are interested in sailing and who want to learn it. According to the main services that are offered by sea sailing schools, we can roughly divide buyers into two groups: buyers that participate only in training courses with the aim to develop own sailing abilities, and buyers that participate in instructor training courses with the aim to achieve a certain certification level. Some sea sailing schools are offering additional services such as yacht charter, delivery and supply of materials.

The impact buyers can have on the supply of sail training courses may not be underestimated. The wishes of the buyers can have serious consequences for the sea sailing schools. If the buyers are more interested in substitutive training structures such as RYA training courses and certifications, sailing schools shall anticipate to this and offer these courses and/or issue these certificates. We can state here that the influence of buyers on the supply of sailing schools is eminent.

### **4.3 Results Questionnaire**

In this part I will show and describe the results of the questionnaire that was conducted. The trends/developments were categorized according to the PESTEL factors and in this chapter I will describe the results per PESTEL factor. First of all I want to present the results of the questionnaire. These can be found in table 1. After that I explain per PESTEL factor the results of the questionnaire.

Categorie	Antwoord	Frequentie
<b>Political</b>		
Zeezeilschool erkend door?		
	CWO	5
	RYA	0
	Zowel CWO als RYA	1
	Anders, namelijk...	0
Kans op verdere internationalisatie van disciplines die deel uitmaken van NTP programma?		
	Zeer waarschijnlijk	5
	Tamelijk waarschijnlijk	0
	Tamelijk onwaarschijnlijk	1
	Helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk	0
Waarom discipline zeezeilen geen onderdeel NTP Programma ISAF?		
	Rol RYA	2
	Zeezeilen kleine discipline	2
	Anders, ...	2
Kans dat nationale autoriteiten zich willen confirmeren aan ISAF voor discipline zeezeilen?		
	Zeer waarschijnlijk	2
	Tamelijk waarschijnlijk	2
	Tamelijk onwaarschijnlijk	1
	Helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk	-
*ISAF aangewezen partij om internationalisering van discipline zeezeilen te realiseren?		
	ja	3
	ISAF en Europese regelgeving	1
	Europese regelgeving	1
	Anders,...	-
* Voordelen/nadelen van één internationale diplomastructuur voor discipline zeezeilen?		
	<b>Voordelen</b>	
	Uniformiteit	1
	praktisch	3
	<b>Nadelen</b>	
	Structuur statisch	1
	Niet realistisch	2
RYA leidende systeem in discipline sea sailing?		
	ja	3
	Meest bekende	2
	Nee	1
*Verwachting voor aantal Nederlandse zee zeilscholen dat RYA cursussen aanbiedt?		
	Dit aantal zal toenemen	2
	Dit aantal zal gelijk blijven	1
	Dit aantal zal afnemen	2
	Anders, namelijk	1

Aannemelijk dat Nederlandse zee zeilscholen andere buitenlandse systemen dan RYA systeem gaan hanteren?		
	Nee	5
	Anders,...	1
*Kans dat zee zeilschool waarvoor u actief bent in de toekomst wel RYA cursussen of andere buitenlandse systemen aanbiedt?		
	Zeer waarschijnlijk	1
	Tamelijk waarschijnlijk	1
	Tamelijk onwaarschijnlijk	-
	Helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk	3
*Schatting over totstandkoming van 1 internationale diplomastructuur voor discipline		
	Ja, binnen nu en 5 jaar	1
	Ja, binnen nu en 10 jaar	2
	Ja, binnen nu en 20 jaar	-
	Nee, die komt er niet	1
	Anders, namelijk	2
*Kans dat zee zeilschool waarvoor u actief bent internationale diplomastructuur zal volgen, indien deze er komt?		
	Dit aantal zal toenemen	2
	Zeer waarschijnlijk	4
	Tamelijk waarschijnlijk	1
	Tamelijk onwaarschijnlijk	-
	Helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk	-
<b>Economic</b>		
*Wat is van toepassing op het aantal klanten voor de zeilschool waarvoor u actief bent?		
	Sterk toegenomen	-
	toegenomen	2
	Neutral gebleven	3
	afgenomen	-
	Sterk afgenomen	-
<b>Sociocultural</b>		
Is het een trend dat mensen er tegenwoordig sneller voor kiezen om een opleiding te volgen?		
	ja	5
	nee	-
	Anders, namelijk...	1
<b>Technological</b>		
**Waarin verschilt het CWO het meest van buitenlandse trainingsprogramma's zoals het RYA? Verdeel 100 punten over de antwoordmogelijkheden.		
	nadruk op specifieke omgevingskenmerken	195
	opleidingsstructuur	125
	Instructeurs	70
	Nadruk op toerzeilen	40
	Lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden	170



	Total points distributed	600
<b>Technological</b>		
**Waarom kiezen zee zeilscholen er voor om RYA trainingen aan te bieden? Verdeel 100 punten over de antwoordmogelijkheden		
	RYA geniet internationaal meer erkenning	308
	Toenemende vraag klanten naar een RYA diploma	55
	RYA cursussen zijn qua product beter	26
	RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod	46
	Ontevreden over CWO	65
	Total points distributed	500

Table 1: Results of the questionnaire	
* Total might deviate from 6, because some respondents were not able to answer all questions, at some questions more answers could be given.	
* Total might deviate from 6, because some respondents were not able to answer all questions, at some questions more answers could be given.	
Questions marked	are open ended answers. For complete answers I will refer to appendix D

#### 4.4 Outline of the results

##### 4.4.1 Political

The respondents of the questionnaire were all Dutch sea sailing schools that are connected to the CWO. One of the respondents is both connected to the CWO as to the RYA.

The results show us that most of the respondents think it is likely that Five of the respondents think it is very likely there will be a further internationalization of the following disciplines: dinghy, keelboat, kiteboard, yacht, and safety/coach boat, the disciplines that are part of the National Learn to Sail Training Programme of the ISAF. As reasons why the discipline sea sailing is not yet part of the National Learn to Sail Training Programme of the ISAF the RYA and the extent of the discipline sea sailing were designated as the main reasons by the respondents. At the question if national authorities would be willing to confirm to the ISAF for the discipline sea sailing, the answers match reasonably. Most of the respondents think this is at least very likely.

As the results, that were described above, show, there are some barriers in the sea sailing market. At the question if the ISAF is the party that can realise an internationalization of the discipline sea sailing, half of the respondents denoted the ISAF as the authority that should undertake the initiative to establish an international system for the discipline sea sailing. Another way mentioned was via European legislation.

Half of the respondents see advantages of an international system for the discipline sea sailing. Advantages mentioned are uniformity of certificates, improvement of quality, and some practical reasons by activities such as boat rental. The other half of the respondents thinks an international certification structure is not realistic question the usefulness of such a system.

During the first part of this research and during the interviews I got the impression that the RYA system is the most used and most well-known system in the industry. The answers provided by the

respondents confirm this and half of the respondents see the RYA system as the leading system for the discipline sea sailing. The other respondents admit the RYA system is the most well-known system, but they don't agree it is the leading system.

Another impression I got after the first part of this research was that the number of sea sailing schools that is offering RYA training courses was rising. However at the question if the respondents think the number of Dutch sea sailing schools that offers RYA course will rise, the answers were diverse. A disadvantage mentioned of the RYA system is that it is fairly costly. At the question what they think the change is whether the concerning sea sailing school will offer RYA training courses in the future, or if the supply of RYA training courses will rise, half of the respondents think it is unlikely.

The respondents were asked what their estimation is about how long it will take before an international certification structure is introduced. The results show that half of the respondents think it is unlikely this will happen. However the answers show that if an international certification structure will be introduced, it is likely that Dutch sea sailing schools will adapt this system.

#### **4.4.2 Economical**

At the question what happened with the number of customers at the sea sailing schools after 2009 none of the respondents has denoted a decrease of the number of customers after 2009. The answers give the indication that the number of customers at sea sailing schools stayed at least neutral. This seems to be a remarkable development as we are in an economic recession. However in the PESTEL analysis was mentioned that numbers of the Central Statistical Office (CBS) show a growth of the number of customers in sailing- and surf schools.

#### **4.4.3 Sociocultural**

It seems to be a trend that the amount of people who are about to sail on the sea and who choose to follow a training course first is growing. This was classified by the interviewees as a trend. At the question if they see this also as a trend, almost all respondents gave a positive answer, so the classification of the interviewees is recognized by the respondents.

#### **4.4.4 Technological**

According to the respondents the main differences between the CWO training system and training system of foreign national authorities such as the RYA are emphasis on specific environmental characteristics. The respondents were asked to distribute 100 points to the answers. Six respondents answered this question, so in total 500 points were distributed. Emphasis on specific environmental characteristics was mentioned as the main difference. Second was the materials used and quality requirements of the materials used. At the question why Dutch sea sailing schools choose to offer RYA training courses, the main reason mentioned was the RYA is more recognised internationally. Second was dissatisfied about the CWO,

#### **4.4.5 Environmental**

The influence of geographical characteristics became clear in the above mentioned question about the differences between the CWO system and other systems such as the RYA training system. The main reason mentioned by the respondents was the emphasis on specific environmental characteristics.

#### 4.4.6 Legal

In the PESTEL analysis was described that there are some inland water police regulations and in different countries different certificates are required, but when it comes to sea sailing it is salient that there are almost no regulations. The interviewees describe that it seems to be a trend that boat rental shops in some countries are asking for sailing certificates, before someone is allowed to rent a boat. However these are no legal regulations. The interviewees see no indications that there will be legal changes for sea sailing on the short term.

## 5 Conclusions and strategic recommendations

In this final section, the impact of the external environment, current market situation, and dynamics in the market on Dutch sea sailing schools will be discussed. All the information obtained during this research will be used as input to this final chapter. Based on the conclusions drawn in this part I will set out some recommendations about how Dutch sea sailing schools could adapt their strategy to this. In paragraph 6.2 I will give recommendations for Neptunamor, based on the SWOT analysis, and in paragraph 6.3 I will set out some recommendations for Dutch sea sailing schools as a group.

### 5.1 Results

External environmental factors and dynamics have their impact on the market and so on Dutch sea sailing schools. There are several dynamics in the market that could have influences on the strategy of Dutch sea sailing schools. One thing that can be concluded is that the RYA is an influential party in the sea sailing market and this influence seems to grow in the Dutch sea sailing market as sailing schools choose to connect to the RYA and offer RYA training courses. Both the respondents of the questionnaire as also the interviewees denoted the RYA as the main reason why the discipline sea sailing is not part of the ISAF National Learn to Sail Training Programme. Through this programme the ISAF tries to set international standards and the ISAF gives accreditations to national authorities that meet these requirements. Insiders see the ISAF as the party that should fulfil the pioneering role towards a more international system. Some think a change in European legislation is necessary to realise this.

All respondents think that there will be a further internationalization of the sailing disciplines that are already part of the National Learn to Sail Training Programme of the ISAF. This can be expected having regard to the fact that several national authorities are in a trajectory for getting an accreditation and the fact that there is a growing number of participants in a master class in which they are learnt how to run and develop a national training programme, as was described by the interviewees. At the question if national authorities would be willing to confirm to the ISAF for the discipline sea sailing the answers were diverse. I think this corresponds to reality as there are in reality also parties who see advantages of an international system, whereas a party as the RYA sees mainly negative aspects. The RYA was described by all interviewees as a commercial organization which states that their training structure is the best in industry and that other parties should adapt to their standards. The RYA is experiencing the commercial benefits of the international expansion and I regard it as unlikely they are willing to commit to the ISAF. However there are many parties who believe the process of internationalization for sailing will develop, it can be questioned if this would also happen for the discipline sea sailing. Both respondents and interviewees see advantages of an international certification system, and some think an international system will be established. Others think it is not realistic to expect this. It may not be realistic to expect one international certification and training structure will be established, as training programmes are suited to environmental characteristics. More likely is to realise a mutual recognition, which can be indicated by an ISAF mark, as is the case for the disciplines that are part of the National Learn to Sail Training Programme. It is obvious that collaboration of the ISAF and national authorities is necessary, and it is not expected this will happen in the short term. One respondent mentions the different forms of government of different national authorities as a reason why they will not recognize each other's certifications. Further research is required to confirm this.

There are currently three sea sailing schools in the Netherlands that are fully connected to the RYA and one sea sailing school is both offering CWO and RYA training courses. None of the respondents thinks it is likely that Dutch sea sailing schools will choose for other training structures than the RYA. The fact that CWO sailing schools are allowed to connect to the RYA and offer their training courses is salient. It is mentioned in the requirements a sailing school must meet in order to connect to the CWO, that such a party is fully connected to the CWO, and that alternative training structures are not allowed. However, apparently the CWO admits a sea sailing school offers both CWO and RYA training courses. A reason can be that they are afraid of losing members if they stay to the rules, as was described by the interviewees.

If the number of sea sailing schools that offers RYA training courses will grow can be questioned. Some respondents think this number will grow, whereas other parties think this will stay neutral or even decline. Salient is that one respondent thinks that the number of sea sailing schools that offers RYA courses will stay neutral, whereas this party answers that it is very likely that the concerning school will offer RYA training courses in the future. One of the other respondents answered fairly likely on the question about the possibility that the concerning sea sailing school would offer RYA courses in the future, whereas the other respondents saw it as unlikely. During the research and especially during interviews it became clear to me that there is at least one party that is seriously considering to offer RYA training courses. Some instructors of this sea sailing school are in the process of getting RYA certificates and this CWO sea sailing school is already offering an opportunity to do an RYA examination twice a year. These are indications that this party might choose to connect to the RYA. Thereby the impact on other parties within the CWO discipline should be considered. If the biggest and most influential parties within this group choose to connect to the RYA this could have an influence on the other sea sailing schools, but also to a wider extent for the discipline sea sailing within the CWO. Apparently there are reasons why sailing schools choose to connect to the RYA. The CWO can go in consultation with their members, and maybe collaborate with them in order to meet the desires of their members.

The economic recession should not be underestimated and has also its influence on the sailing market. However some parties have been hit by it, the negative effects on sea sailing schools seems to be limited. None of the respondents saw a decrease of the number of customers over the last couple of years. According to the interviewees there has been a rise of the number of suppliers of sail training courses since the start of the economic recession, which were mainly self-employed instructors or enthusiasts who own a boat. These new entrants could be seen as a threat, but they may offer also opportunities to collaborate with.

During the interviews the growing impact of the English language was mentioned as a reason why the RYA system has a profound and growing impact in the world of sailing. In a globalizing world this is something we should take into account and it is understandable that a main reason why an English system is the leading system here is because it is the number 1 language in the world. The respondents denoted the reason that the RYA is the best recognized system worldwide as the main reason why Dutch sea sailing schools choose to offer RYA training courses. Also a growing demand of customers for an RYA certification was mentioned as a reason. Apparently customers value an internationally recognized certificate. Salient was that the respondent of the sailing school that is offering already RYA training courses saw the structure of the training courses as the main difference

between the CWO system and RYA system, whereas the other parties hardly recognizes this as a difference. Also during the interviews I noticed that people who had worked within RYA training courses value the product that is offered as higher and say there are differences in structure between the systems. Many insiders mentioned the high safety requirements that are set by the RYA as a characteristic for the RYA system. This is a reason why it is expensive and unattractive for sailing schools to connect to the RYA.

As was described in the PESTEL analysis environmental issues are of growing importance in all sorts of industries. Also it is expected from sea sailing schools to take care of the environment and to contribute to the sustainability of our living and sailing environment. However the impacts of such developments are not clear, and because a further description will not contribute to the aim of this research, this factor will not be discussed further here.

According to the interviewees changes in legislation could have major impacts on sea sailing schools. Imagine what the effects will be on the number of customers if it is obliged by government that everyone that wants to sail should have a certain certification. However such changes are not expected on the short term, I will not discuss this here further.

## 5.2 Recommendations for Dutch sea sailing schools

For the owners of Dutch sea sailing schools there are a few recommendations:

- Find out who the new entrants on the market are. These entrants can be a threat when they try to reach the same group of customers, but these new entrants can also be seen as parties to cooperate with. They can for example be hired as instructors
- Choose for training materials that are in comparison with materials customers will use when they make use of services as yacht service.
- Find out what the effects will be of other sea sailing schools who are offering RYA training courses or who are about to. Will customers choose for this alternative instead of a CWO training course at your sailing school.
- An option that can be considered is to connect to the RYA. This will take both time and money, and it should be questioned if the advantages are higher than the costs. Thereby an appraisal should be made of a possible implementation of an international certification structure and the time it will take to realise it. When you invest a large amount of money now in connecting to the RYA and in a few years all certificates and training structures are equalized it would possibly not be worth it.
- An option that can be considered is to start a lobby. Almost all insiders I have spoken to or obtained information from see advantages of an internationally recognized discipline. These parties can collaborate and start a lobby together with the CWO. The CWO can lobby with other national authorities and maybe with the ISAF in order to investigate if it is possible to get international standards within the discipline sea sailing and mutual recognition of different certification and training structures.
- Many insiders see advantages of an international certification system. These parties can collaborate to start a lobby for an internationalization of the discipline sea sailing.
- The CWO

#### 6.4 Limitations and Direction for further research

This section presents issues regarding the limitations of the research which should be taken into consideration, and recommendations for further research.

This research was conducted with the aim to provide insiders of the sea sailing market with a report they could use by determining their strategy. Concerning the exploratory nature of this research, one of the limitations is that the research was focused on a selection of CWO connected sea sailing schools. To get a complete overview of all sea sailing schools in the market, the questionnaire should be answered by respondents of all these sailing schools.

The Dutch sea sailing schools and therefore the generalizability may be limited. Generalizing to other leisure activities would be difficult because of the specific situation of the market. Dutch Sailing schools in other disciplines may face some of the same dilemmas and opportunities, but there will be also parts of the research with a limited generalizability for Dutch sea sailing schools. An example is that other disciplines are part of the ISAF National Learn to Sail Training Programme, and therefore are in a somewhat different situation. The same will yield for sea sailing schools in other countries, however I believe that insiders in other of the sea sailing market worldwide will face and recognize a lot of the things that are describe in this research.

Secondly something that should be considered is that the information in this report may be incomplete. Through using well known and comprehensive models I have tried to minimize this. In the analyses of the external environment the PESTEL factors and these factors were used later again in order to describe trends/developments in the market. I believe this has helped to deliver a synoptic and complete analysis of the market.

Another limitation that should be mentioned here is the completeness of information and the quality of the information obtained. In order to get inside information I conducted interviews with people who have been active in the market and/or are still active in the market. Thereby I selected people with inside knowledge and who seemed to be relatively autonomous of the dynamics in the market. However it should be considered that because of the limited amount of interviewees and selection of people not all information obtained is complete. Some of the respondents were not able to answer all questions completely. I made use of triangulation, i.e. data triangulation in order to obtain more reliable and complete information.

Although, while these limitations are recognized, it is argued that this study makes a valuable contribution to many parties.

This research provides insiders of the market with an overview of the current market situation and the influence of macro environmental factors on the market. Based on this information a questionnaire was composed in which employees of several CWO connected sea sailing schools was asked how they looked at dynamics in the market. This gives an insight in if certain dynamics are viewed as trends/developments in the market and how other sea sailing schools will react to these trends. The findings of this research could help Dutch sea sailing schools by determining their strategies.

As mentioned the findings could also be generalized to other sailing disciplines and leisure activities to a certain extent. However in order to provide insiders of other leisure activity segments additional research could be necessary as a part of the findings in this research are specific for the segment. Therefore additional research in other branches can be advised before findings are applied to other leisure activity segments.

The findings of this research could also be interesting to other parties such as the CWO and the ISAF. The research gives an overview of the dynamics in the market and the questionnaire provides the CWO with insights about what the viewpoints of their members are on dynamics in the market. For the ISAF it could be interesting to see that insiders see advantages of international standards and unification of national certification structures. This research could be a reason to do further research or to undertake actions.

Before they use the findings of this research as a guidebook by determining their strategy, owners of Dutch sea sailing schools must realize that not all findings could be generalized to all sea sailing schools, as some findings should be adapted to the specific characteristics of that concerning sailing school. A possibility for the concerning parties is to execute a SWOT analysis in which the findings are applied to the internal capabilities of a company. Other possibilities for future research are to investigate the viewpoints of other stakeholders in the market such as buyers. That would give a more complete overview of the market. One of the interviewees mentioned the different forms of government as reasons why national authorities will not recognize each other's certifications. Additional research about this is necessary.



## 7 References

- Aliber, R. Z., Click, R. W. (1999) Readings in International Business: A Decision Approach. *MIT Press Cambridge* (third printing).
- Babbie, E. (2007). *The Practice of Social Research*. (Twelfth Edition): Wadsworth
- Ball, D. M. (2006). *International Business: The Challenge of Global Competition*. New York: McGraw Hill.
- Barney, J. B., & Arikan, A. M. (2001). The resource-based view: Origins and implications. *The Blackwell handbook of strategic management*, 124–188.
- Barney, J. B. (2001). Resource-based theories of competitive advantage: A ten-year retrospective on the resource-based view. *Journal of Management*, 27(6), 643-650.
- Bracker, J. (1980). The Historical Development of the Strategic Management Concept.
- Chakravarthy, B. S., & Doz, Y. (1992). Strategy process research: Focusing on corporate self-renewal.
- Chandler, A. (1962). D., 1962, *Strategy and Structure: chapters in the history of the industrial enterprise*. Cambridge/Mass.
- Conner, K. R. (1991). A Historical Comparison of Resource-Based Theory and Five Schools of Thought Within Industrial Organization Economics: Do We Have a New Theory of the Firm? *Journal of Management*, 17(1), 121–154.
- Daft, R. (2006). *The new era of management*. Mason, Ohio, United States: Thomson C
- Johnson, G., Whittington, R., Scholes, K., Pyle, S. (2011) *Exploring strategy: text & cases*. Financial Times Prentice Hall
- Johnson, G., Scholes, K. & Whittington R. (2008). *Exploring corporate strategy*. Essex, V.K.: Pearson Education Limited.
- Johnson, G., Whittington, R. (2011) *Exploring Strategy: Text & Cases*, (ninth edition)
- Kong, E. (2008). The development of strategic management in the non-profit context: Intellectual capital in social service non-profit organizations. *International Journal of Management Reviews*, 10(3), 281–299.

Hedman, J., & Kalling, T. (2003). The business model concept: theoretical underpinnings and empirical illustrations. *European Journal of Information Systems*, 12(1), 49–59.

Mintzberg, H. & Waters, J.A. (1985). Of Strategies, Deliberate and Emergent. *Strategic Management Journal*, Vol. 6. 257-272 (1985)

Mintzberg, H. (1978). Patterns in strategy formation. *Management science*, 934–948.

Mintzberg, Henry, & Lampel, J. (1999). Reflecting on the Strategy Process. *SSRN eLibrary*.

Verschuren, P., Doorewaard, H. (1984). *Het ontwerpen van een onderzoek; Uitgeverij Lemma*, 1984, ISBN 90 5189 546 1

Porter, M. (1979). How competitive forces shape strategy. *Harvard Business Review*, 57(2).

Quinn, J. B. (1978). Strategic Change:“ Logical Incrementalism.”. *Sloan management review*, 20(1), 7-19.

K. Dopfer, J. Foster, J. Potts (2004). “Micro-meso-macro”, *Journal of Evolutionary Economics*, Springer-Verlag 2004, Vol. 14 Issue 3, p263-279

Saunders, M, Lewis, P, & Thornhill, A (2007). Research methods for business students (4th ed.) Essex: Pearson Education Limited

*Strategic Management Journal*, 13(S1), 5–14.

*The Academy of Management Review*, 5(2), 219–224

Waterman R. Jr., Peters, T. and Phillips, J.R. (1980). Structure Is Not Organization, in *Business Horizons*, 23,3 June 1980. 14-26

Yin, R. K. (1994). Case study research: Design and methods(2nd ed.). Newbury Park, CA: Sage.

## Websites

<http://www.sailing.org/documents/regulations/isafregulations/index.php>

<http://www.sailing.org/tools/documents/CONSTITUTION2013Website-%5B14440%5D.pdf>

[http://www.dsv.org/uploads/media/DSV-Grundgesetz\\_Stand\\_Feb.\\_2012.pdf](http://www.dsv.org/uploads/media/DSV-Grundgesetz_Stand_Feb._2012.pdf)

<http://www.infoplease.com/encyclopedia/sports/sailing-history-sport-sailing.html#ixzz2TLsyNu4G>

[http://www.sailing.org/about/isaf/how\\_does\\_it\\_work.php](http://www.sailing.org/about/isaf/how_does_it_work.php)

[http://www.cwo.info/documenten/index.php?title=CWOjaarboek\\_2013/Wat\\_is\\_de\\_CWO%3F#Missie](http://www.cwo.info/documenten/index.php?title=CWOjaarboek_2013/Wat_is_de_CWO%3F#Missie)

<http://www.infoplease.com/encyclopedia/sports/sailing-history-sport-sailing.html#ixzz2TLsyNu4G>

<http://www.cpb.nl/en/data>

<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81171NED&D1=1-3,8-13,15-17&D2=0-1&D3=%28I-11%29-I&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>

<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=70258ned&LA=NL>

<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=71015ned&D1=0&D2=0-18&D3=a&HD=080523-1745&HDR=T,G2&STB=G1>

<http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37296ned&D1=a&D2=0,10,20,30,40,50,60,%28I-1%29,I&HD=130605-0924&HDR=G1&STB=T>

## Appendix A; An overview of class associations

Classes	
Centreboard	29er, 29er XX, 420, 470, 49er, 49er FX, 505 B14, Byte, Cadet, Contender, Enterprise, Europe, Finn, Fireball, Flying Dutchman, Flying Junior, GP14, International 14, Laser, Laser 4.7, Laser II, Laser Radial, Laser Vago, Lightning, Mirror, Moth, Musto Performance Skiff, O'pen BIC, OK Dinghy, Optimist, RS 100, RS 500, RS FEVA, RS Tera, Snipe, Splash, Sunfish, Tasar, Toper, Vaurien, Zoom8
Keelboat	12 Metre, 2.4 Metre, 5.5 Metre, 6 Metre, 8 Metre, Hansa 2.3, Hansa 303, Hansa Liberty, Dragon, Etchells, Flying Fifteen, H-Boat, IOD, J/22, J/24, J/80, Melges 20, Melges 24, Melges 32, Micro, Platu 25, RC44, SB20, Shark, Soling, Sonar, Star, Tempest, Yngling
Multihull	A-Catamaran, Dart 18, Formula 16, Formula 18, Hobie 14, Hobie 16, Hobie 17, Hobie 18, Hobie Dragon, Hobie Tiger, Hobie Wildcat, Nacra 17, Nacra Infusion, SL 16, Topcat K1, Tornado, Viper
Boards	Formula Experience, Formula Windsurfing, Funboard, Kiteboarding, Kona, Mistral, Neil Pryde RS:One, Neil Pryde RS:X, Raceboard, Speed Windsurfing, Techno 293
Yacht	Class 40, Farr 30, Farr 40, International Maxi Association, J/11, Open 60 Monohull, Soto 40, Swan 45, Swan 60, TP52, X-35, X-41
Offshore	
Radio Sailing	Marblehead, One Mere, RC A Class, Ten Rater

## Appendix B; An overview of ISAF MNAs per continent

Continent	MNAs
Europe	Andorra, Armenia, Austria, Belarus, Belgium, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Macedonia (FYRo), Georgia, Germany, Great Britain, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Israel, Italy, Kosovo, Latvia, Liechtenstein, Lithuania, Luxembourg, Malta, Moldova, Monaco, Montenegro, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russia, San Marino, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, Ukraine
North America & Caribbean	Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda, British Virgin Islands, Canada, Cayman Islands,

	Cuba, Dominican Republic, El Salvador, Grenada, Guatemala, Jamaica, Antilles Netherlands, Puerto Rico, St Lucia, Trinidad and Tobago, US Virgin Islands, USA
Central & South America	Argentina, Belize, Brazil, Chile, Columbia, Ecuador, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, Venezuela
Africa	Algeria, Angola, Botswana, Djibouti, Egypt, Kenya, Libya, Madagascar, Mauritius, Morocco, Mozambique, Namibia, Nigeria, Senegal, Seychelles, South Africa, Sudan, Tanzania, Tunisia, Uganda, Zimbabwe
Asia	Azerbaijan, Bahrain, China PR, Chinese Taipei, Hong Kong, India, Indonesia, Iran, Japan, Kazakhstan, Korea, Korea DPR, Kuwait, Kyrgyzstan, Lebanon, Malaysia, Myanmar, Oman, Pakistan, Palestine, Philippines, Qatar, Saudi Arabia, Singapore, Sri Lanka, Thailand, United Arab Emirates, Vietnam
Oceania	American Samoa, Australia, Cook Islands, Fiji, Guam, New Zealand, Papua New Guinea, Samoa, Soloman Islands, Tahiti, Vanuatu

### **Appendix C; Qualification criteria for CWO training locations**

Before a traings location can be classified as a CWO recognized training location, the traing location must meet some requirements. According to the annual report (Jaarboek 2012), the organization must:

- Be Registered at the chamber of commerce
- Have taken out a liability insurance
- At least exist one year, or reveal its continuity on another way
- Have a training location that is always controllable. When having mobile training locations, the mobile CWO location is responsible themselves for providing their training location.
- Submit a statement of behavior
- Use instructors that are CWO qualified
- Meet the CWO-ratio's

Participation of a training location is based on a voluntray choice. It is expected from a CWO recognized training location that it abides to all agreements as shown in the cooperation. Besides the above mentioned audit criteria, a CWO training location must continue to meet a number of requirements.

- At a training location the person that is responsible for the daily management of the CWO training courses within a certain CWO discipline must at least possess a CWO instructor 3 certification.
- Instructors at the CWO training location must at least possess a CWO instructor 2 certification. Depending on the level of the students a higher instructor level can be necessary

- If CWO staff training (training of instructors) courses are provided, these training courses must meet the CWO guidelines that are mentioned in the annual report and the Handbook "training courses of the CWO".
- CWO training locations are responsible for the suitability and safety of the disciplines of instruction. The requirements the materials must meet are described in the Handbook training courses
- All participants in a CWO training course must be provided by the training location with a CWO progress record at the end of the training course. In a CWO progress record the requirements which one has met are being signed. If a participant meets all requirements that are listed on a progress state, a training location must provide directly and without additional costs the concerning CWO certificate instead of the progress state.
- The issue of other than CWO certificates, passports or progress records is only allowed if for the certain disciplines also the CWO certification structure is offered, or if for the certain discipline no CWO certification structure exists.
- Leaflets, advertisements and/or websites from a CWO training location must be veracious and should contain information about the CWO system.
- The committee water sports education endorses the conduct from the NOC\*NSF for the prevention of sexual harassment and obligates its affiliated training locations to endorse and handle these.

#### Appendix D; Questionnaire and results

	<p>1. Wat is van toepassing voor de betreffende zee zeilschool?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CWO erkend</li> <li>- RYA erkend</li> <li>- Zowel CWO als RYA erkend</li> <li>- anders, namelijk.....</li> </ul>
Respondent A	CWO erkend
Respondent B	CWO erkend
Respondent C	CWO erkend
Respondent D	Zowel CWO als RYA erkend
Respondent E	CWO erkend
Respondent F	CWO erkend
	<p>2. Het aantal uitgegeven CWO diploma's is de afgelopen jaren gestegen. Ziet u het als een trend dat mensen die gaan zeezeilen er tegenwoordig eerder voor kiezen om een opleiding te volgen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ja</li> <li>- nee</li> <li>- anders, namelijk.....</li> </ul>
Respondent A	Ja
Respondent B	Ja
Respondent C	Ja
Respondent D	Niet lang genoeg zeezeilinstructeur om trend te kunnen waarnemen
Respondent E	ja

Respondent F	ja
	<p>3. Cijfers van het CBS toonden een stijging van het aantal klanten voor zeil en surfscholen over de periode 2006-2009. Wat is van toepassing op het aantal klanten voor de zeilschool waarvoor u actief bent? Aantal klanten is de afgelopen jaren (vanaf circa 2009):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sterk toegenomen</li> <li>- toegenomen</li> <li>- neutraal gebleven</li> <li>- afgenomen</li> <li>- sterk afgenomen</li> </ul>
Respondent A	Toegenomen
Respondent B	Neutraal gebleven
Respondent C	Neutraal gebleven
Respondent D	-
Respondent E	Toegenomen
Respondent F	Neutraal gebleven
	<p>4. ISAF heeft een National Learn to Sail Training Programme ontwikkeld, a set of "how to" guidelines om members te helpen om een national training programme (NTP) op te zetten en te ontwikkelen voor zeilen in de volgende disciplines: dinghy, kielboot, windsurfen, kiteboard, yacht and safety / coach boat. Landen die voldoen aan de eisen ontvangen een accreditatie (internationale erkenning). Hoe groot acht u de kans dat dit proces van internationalisering voor genoemde disciplines verder zal toenemen?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zeer waarschijnlijk</li> <li>- tamelijk waarschijnlijk</li> <li>- tamelijk onwaarschijnlijk</li> <li>- helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk</li> </ul>
Respondent A	Zeer waarschijnlijk
Respondent B	Tamelijk waarschijnlijk
Respondent C	Zeer waarschijnlijk
Respondent D	Tamelijk waarschijnlijk
Respondent E	Tamelijk onwaarschijnlijk
Respondent F	Tamelijk waarschijnlijk
	<p>5. Waarom is naar uw mening de discipline zee zeilen nog niet opgenomen in dit accreditatie programma? Licht uw antwoord toe</p>
Respondent A	Belangen verstrengeling
Respondent B	Tegenwerking RYA
Respondent C	Dat moet nog gaan gebeuren, Tip Top Sailing is bereid het certificatie traject in te gaan. Waarschijnlijk omdat het een kleine discipline is.
Respondent D	Wellicht vanwege de grote rol die RYA heeft binnen het (internationale) zeezeilen
Respondent E	Hier gaat het CWO over en niet de individuele (zee)zeilschool
Respondent F	Zeezeilen is een nogal kleine discipline. Er zijn wel veel bedrijven die zo iets aanbieden, maar in de meeste gevallen gaat het niet om een opleiding maar om meevaren (kostendrukking). Er zijn er maar weinig erkend en dat maakt het niet eenvoudig
	<p>6. Hoe groot acht u de kans dat nationale autoriteiten (CWO, RYA, .. enz.) welwillend zijn zich voor de discipline zee zeilen ook te confirmeren aan het ISAF?</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zeer waarschijnlijk</li> <li>- tamelijk waarschijnlijk</li> <li>- tamelijk onwaarschijnlijk</li> <li>- helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk</li> </ul>
Respondent A	Tamelijk waarschijnlijk
Respondent B	Tamelijk onwaarschijnlijk
Respondent C	Zeer waarschijnlijk
Respondent D	-
Respondent E	Zeer waarschijnlijk
Respondent F	Tamelijk waarschijnlijk
	7. Is naar uw mening de ISAF de aangewezen partij om een internationalisering van de discipline zee zeilen te realiseren? Zo niet, welke partijen zouden er volgens u een rol spelen? Licht uw antwoord toe
Respondent A	Ja, in nauw overleg met de grootste nationale autoriteiten
Respondent B	ISAF en Europese regelgeving
Respondent C	Ja
Respondent D	-
Respondent E	Ja, dat is zelfs al het geval. Het ISAF is internationaal bekend en erkend. Dit in tegenstelling tot het RYA dat wel bekend maar niet erkend is. Dit hebben we ervaren in Amerika en Azië.
Respondent F	Naar mijn idee zou dat een Europese aangelegenheid moeten worden
	8. Wat zouden volgens u de voordelen/nadelen zijn van één internationale diplomastructuur voor de discipline zee zeilen?
Respondent A	Uniformiteit van diploma's, geen dubbele methodiek, kwaliteitsverbetering
Respondent B	Als instructeur kan ik dan verder weg, wat in verhouding erg weinig gebeurt
Respondent C	Bij het huren van boeter, charter varen, en andere zaken gelijke diploma's over alle landen
Respondent D	De structuur wordt zeer statisch, bovendien wordt er een extra internationale laag gecreëerd voor opleiders etc. Het CWO of RYA leidt haar eigen opleiders op, die vervolgens het kader daaronder weer aansturen. Wanneer er een internationale diplomastructuur ontstaat, wordt een extra laag boven de nationale laag ingevoerd, wat wellicht zorgt voor extra bureaucratie
Respondent E	Een internationale diplomastructuur is niet realistisch
Respondent F	Standaardisering is op zich natuurlijk een prima zaak, maar er zijn nogal wat verschillen in vaargebieden. Wat moet iemand in Griekenland weten van getijdestromen e.d. Dat is daar onbelangrijk en hier kan je zonder die kennis de zee niet op.
	9. Er zijn momenteel 4 zee zeilscholen in Nederland die RYA cursussen aanbieden. Wat is uw verwachting voor de toekomst wat betreft het aantal Nederlandse zee zeilscholen dat RYA cursussen aanbiedt? <ul style="list-style-type: none"> <li>- dit aantal zal toenemen</li> <li>- dit aantal zal gelijk blijven</li> <li>- dit aantal zal afnemen</li> <li>- anders, namelijk.....</li> </ul>
Respondent A	Dit aantal zal toenemen
Respondent B	Dit aantal zal gelijk blijven
Respondent C	Anders, RYA is tamelijk kostbaar
Respondent D	Dit aantal zal toenemen
Respondent E	Dit aantal afnemen



Respondent F	Dit aantal zal afnemen
	<p>10. Waarom kiezen zee zeilscholen er volgens u voor om RYA trainingen aan te bieden? Verdeel 100 punten over de antwoordmogelijkheden, hoe meer punten, hoe meer de antwoordmogelijkheid een reden is waarom u gebruikt maakt of zou overwegen gebruik te maken van het RYA systeem?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RYA geniet internationaal meer erkenning</li> <li>- toenemende vraag klanten naar een RYA-diploma</li> <li>- RYA cursussen zijn qua product beter</li> <li>- RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod</li> <li>- ontevreden over CWO</li> </ul>
Respondent A	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RYA geniet internationaal meer erkenning (80)</li> <li>- toenemende vraag klanten naar een RYA-diploma (20)</li> <li>- RYA cursussen zijn qua product beter (0)</li> <li>- RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod (0)</li> <li>- ontevreden over CWO (0)</li> </ul>
Respondent B	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RYA geniet internationaal meer erkenning (98)</li> <li>- toenemende vraag klanten naar een RYA-diploma (0)</li> <li>- RYA cursussen zijn qua product beter (1)</li> <li>- RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod (1)</li> <li>- ontevreden over CWO (0)</li> </ul>
Respondent C	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RYA geniet internationaal meer erkenning (50)</li> <li>- toenemende vraag klanten naar een RYA-diploma (15)</li> <li>- RYA cursussen zijn qua product beter (10)</li> <li>- RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod (10)</li> <li>- ontevreden over CWO (15)</li> </ul>
Respondent D	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RYA geniet internationaal meer erkenning (20)</li> <li>- toenemende vraag klanten naar een RYA-diploma (20)</li> <li>- RYA cursussen zijn qua product beter (15)</li> <li>- RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod (35)</li> <li>- ontevreden over CWO (10)</li> </ul>
Respondent E	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RYA geniet internationaal meer erkenning (..)</li> <li>- toenemende vraag klanten naar een RYA-diploma (..)</li> <li>- RYA cursussen zijn qua product beter (..)</li> <li>- RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod (..)</li> <li>- ontevreden over CWO (..)</li> </ul>
Respondent F	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RYA geniet internationaal meer erkenning (60)</li> <li>- toenemende vraag klanten naar een RYA-diploma (0)</li> <li>- RYA cursussen zijn qua product beter (0)</li> <li>- RYA cursussen sluiten beter aan bij ons aanbod (0)</li> <li>- ontevreden over CWO (40)</li> </ul>
	<p>11. Ziet u het RYA-systeem als het leidende systeem in de wereld voor de discipline zee zeilen? Licht uw antwoord toe</p>
Respondent A	Op dit moment wel, maar het zou de algemene ISAF structuur moeten zijn
Respondent B	Ja, maar dat is historisch zo gegroeid
Respondent C	CWO en RYA zijn nagenoeg identiek aan elkaar, RYA kent geen binnenwater dus de kajuit opleiding er ook in betrekken. Kwa ervaring en kennis zijn er geen verschillen, alleen de diploma lijn is eenduidiger. NL is nog verzuild in TKN watersportverbond, Vaarbewijs ANWB Reis en routeplanning CWO. Dat moet allemaal naar een diploma lijn CWO zowel theorie als praktijk op elkaar aansluiten. Het is niet het leidende systeem wel het best bekende. RYA zou net

	als wij hun erkennen ook het CWO moeten erkennen en gelijkstellen.
Respondent D	Ja, bij internationaal schipperen en verzekeren wordt RYA vaak erkend
Respondent E	Het RYA systeem is wel bekend maar niet erkend. Het is een Engels diploma. Wij zijn een varende (zeilende) natie met voldoende kennis en vaardigheden om zeezeilen te praktiseren. Het ISAF dat inmiddels ook het CWO erkend werkt in de praktijk goed.
Respondent F	Nee. Ooit was dat wel zo, maar er heeft nogal wat verwatering plaats gevonden in Engeland. Het is te commercieel geworden. Ik schat de kwaliteit momenteel minder in dan het CWO.
	12. Is het volgens u aannemelijk dat Nederlandse zee zeilscholen andere buitenlandse systemen dan het RYA systeem gaan hanteren? Zo ja, welke en waarom? Licht uw antwoordt kort toe
Respondent A	nee, 2 systemen is al lastig een 3-de vergelijkbaar met RYA is er niet
Respondent B	Nee
Respondent C	Nee, dat denk ik niet
Respondent D	-
Respondent E	Nee, welke buitenlandse systemen behalve het ISAF?
Respondent F	Nee. Er is verder niet zoveel dat OK is.
	13. Hoe groot acht u de kans dat de zee zeilschool waarvoor u actief bent in de toekomst wel RYA cursussen of cursussen van een andere buitenlandse autoriteit aan zal bieden. Indien dit al het geval is, hoe groot acht u de kans dat dit aanbod uitgebreid zal worden?
Respondent A	Helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk
Respondent B	Zeer waarschijnlijk
Respondent C	Tamelijk waarschijnlijk
Respondent D	-
Respondent E	Helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk
Respondent F	Helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk
	14. Waarin verschilt het CWO volgens u het meest van buitenlandse trainingsprogramma's zoals het RYA. Verdeel 100 punten over de antwoordmogelijkheden, hoe meer punten, hoe groter het verschil volgens u is - nadruk op specifieke omgevingskenmerken (zoals varen op Noordzee) - opleidingsstructuur - instructeurs - nadruk op toerzeilen - lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden (veiligheidsvoorschriften)
Respondent A	- nadruk op specifieke omgevingskenmerken (25) - opleidingsstructuur (10) - instructeurs (25) - nadruk op toerzeilen (10) - lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden (30)
Respondent B	- nadruk op specifieke omgevingskenmerken (75) - opleidingsstructuur (0) - instructeurs (0) - nadruk op toerzeilen (0) - lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden (25)
Respondent C	- nadruk op specifieke omgevingskenmerken (10) - opleidingsstructuur (5) - instructeurs (5)

	- nadruk op toerzeilen (10) - lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden (70)
Respondent D	- nadruk op specifieke omgevingskenmerken (10) - opleidingsstructuur (45) - instructeurs (10) - nadruk op toerzeilen (10) - lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden (25)
Respondent E	- nadruk op specifieke omgevingskenmerken (50) - opleidingsstructuur (15) - instructeurs (15) - nadruk op toerzeilen (10) - lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden (10)
Respondent F	- nadruk op specifieke omgevingskenmerken (25) - opleidingsstructuur (50) - instructeurs (15) - nadruk op toerzeilen (0) - lesmateriaal en eisen die hier aan gesteld worden (10)
	15. Wat is uw inschatting over de totstandkoming van 1 internationale diplomastructuur voor de discipline zeezeilen en ziet u dit binnen afzienbare tijd plaatsvinden? - ja, binnen nu en 5 jaar - ja, binnen nu en 10 jaar - ja, binnen nu en 20 jaar - nee, die komt er niet - anders, namelijk.....
Respondent A	Ja, binnen nu en 10 jaar
Respondent B	Ja, binnen nu en 10 jaar
Respondent C	Ja, binnen nu en 5 jaar
Respondent D	anders, -
Respondent E	Anders, een internationale diplomastructuur is niet realistisch
Respondent F	Nee, die komt er niet
	16. Hoe groot acht u de kans dat de zee zeilschool waarvoor u actief bent de internationale diploma structuur zal volgen, indien deze er komt? -zeer waarschijnlijk - tamelijk waarschijnlijk - tamelijk onwaarschijnlijk - helemaal niet zo waarschijnlijk/onwaarschijnlijk
Respondent A	Zeer waarschijnlijk
Respondent B	Tamelijk waarschijnlijk
Respondent C	Zeer waarschijnlijk
Respondent D	-
Respondent E	Zeer waarschijnlijk
Respondent F	Zeer waarschijnlijk

## **Appendix E ; Interview questions**

### **Political**

Er zijn 82 scholen en 144 verenigingen aangesloten bij het CWO. Hoeveel vaarscholen/verenigingen zijn er in NL die zich niet aansluiten bij het CWO?

Waarom kiest een deel van de zeilscholen om zich niet bij het CWO aan te sluiten?

Momenteel zijn er 6 trainingslocaties in Nederland die RYA courses aanbieden. Is dit aantal groeiende?

ISAF heeft een National Learn to Sail Training Programme ontwikkeld, a set of "how to" guidelines om members te helpen om een national training programme (NTP) op te zetten en te ontwikkelen voor zeilen in de volgende disciplines: dinghy, kielboot, windsurfen, kiteboard, yacht and safety / coach boat.

Kan dit gezien worden als een poging van het ISAF om een uniform systeem te ontwikkelen?

Is het de verwachting dat dit ook zal gebeuren voor andere disciplines (zeezeilen)?

Wat is de invloed van het ISAF?

Zijn er nog andere invloedrijke partijen (Eurosaf)?

Waarom is er nog geen uniform systeem ontwikkeld voor alle disciplines?

CWO diploma's worden niet internationaal erkend in het buitenland? Betekent dit dat je met een CWO diploma niet als instructeur aan de gang kunt in het buitenland?

Helpt een erkenning van het ISAF hierbij? Wat is de invloed van een dergelijke erkenning?

### **Economic**

Is het aantal aanbieders van zeilopleidingen groeiende?

Is de concurrentie groot of is er vooral sprake van lokale concurrentie? Neemt dit toe?

Het is moeilijk om zeilscholen die niet aangesloten zijn bij CWO in kaart te brengen. Bent u bekend met aantallen?

Er is een groep zelfstandige ondernemers die cursussen aanbieden. Zijn hierover aantallen bekend?

Hanteren RYA zeilscholen een ander business model dan bijv. CWO zeilscholen?

### **Sociocultural**

Heeft het succes van het RYA systeem domweg te maken met de invloed van de Engelse taal?

### **Technological**

Wat zijn inhoudelijk verschillen tussen het CWO systeem en RYA systeem?

Waarom kiezen Nederlandse zeilscholen ervoor om RYA courses aan te bieden?

Hoe kijkt het CWO aan tegen deze ontwikkelingen? Wat doet het CWO hier tegen?  
Verliest het CWO systeem aan power t.o.v. bijvoorbeeld het RYA systeem?

Wordt het RYA systeem gezien als leidend?

Is het de verwachting dat dit ook gebeurt voor overige disciplines (zee zeilen)?

Nederlandse Watersportverbond heeft een accreditatie ontvangen van de ISAF als recognized training programme. Geeft dit voordelen?

In de voetbalwereld hebben de afgelopen tientallen jaren internationale ontwikkelingen plaatsgevonden, er is bijvoorbeeld een internationaal trainersdiploma's gekomen. Zijn dergelijke ontwikkelingen ook te verwachten voor het zeilen?

### **Environmental**

Hebben ISAF leden vaak een eigen trainingsprogramma?

Komt de inhoud hiervan veelal overeen, of zijn er inhoudelijk verschillen?

Zijn trainingsprogramma's aangepast aan de omgeving?

Wat zijn de ontwikkelingen in andere landen?

### **Legal**

In Nederland is het niet verplicht een diploma te hebben wanneer je op zee wilt zeilen. Hoe is dit in andere landen?

Ook kun je zelfs cursussen en/of tochten organiseren zonder diploma. Hoe zit dit in andere landen?

Is het de verwachting dat dit zal blijven of zal er meer regelgeving komen?

### **Appendix F; Interview A**

V: Welke factoren hebben invloed in de industrie?

Dat zijn de nationale autoriteiten op dit gebied. In Nederland hebben we het watersportverbond en CWO. In Engeland is dit de RYA. In Duitsland het Deutscher Segler Verband. België en Frankrijk hebben ook hun eigen autoriteit en systeem.

V: Kunnen we het RYA-systeem zien als het leidende systeem wereldwijd?

Als je zegt de RYA is een wereldwijd verhaal, denk ik dat je ze iets teveel eer toedeelt. Maar heel even wat chargeren, dan heb je helemaal gelijk. En dan heb je de Franse, de Duitse en de Belgische,

om het hier maar even in onze directe omgeving te houden. Dat ligt qua erkenning ongeveer gelijk. Als je met je Franse diploma's in Franse gebieden komt dan zal je spekkoper zijn. Gezien de Franse loyaliteit en nationaliteit zullen je waarschijnlijk zeggen, die jongens van de RYA kunnen niet eens zeilen. En als je in België komt, daar spreken ze Frans, Nederlands en Engels. Die Belgische diploma's met alle respect stellen niet zoveel voor. En dat is een beetje ook de kwaal waar wij allemaal mee zitten. Je kunt niet beter dan in het Nederlands leren zeilen. En een Duitser die weet weer alles van de theorie, maar kan niet zeilen. Een Belg kan het allebei een beetje, dus helemaal niet. Een Fransman kan alleen vanaf de kust de oceaan opvaren. Een beetje flauw, maar dat is dus een beetje een antwoord op jouw vraag van hoe zit dat met elkaar. Dat is afhankelijk van hoe serieus neem je wat en waar ben je in geïnteresseerd. Dat dat een meerwaarde zal hebben.

V: En het zeezeilen is nog niet erkend door de ISAF?

Dat ligt ook weer wat RYA gevoelig. Dat RYA zegt dat kielboten en dat gebeuren doen wij ook wel wat aan, maar dat is bij hun ook net zo nationaal als bij ons. En natuurlijk als je met een RYA kielboot erkenning naar Canada gaat dan kun je daar ook terecht, maar met mijn CWO met ISAF erkenning ook zo terecht. Mijn huidige bedrijfsleider woont nu in Amerika en is in Amerika dus met zijn CWO papieren bezig om een hele serie van het Amerikaanse gebeuren op te tuigen. Omdat daar een heel stuk achterstand is voor wat betreft zeilen. Daar willen ze alleen maar van u zegt dat ik kan leren zeilen in 5 lessen en dat je een claim krijgt als ze na 5 lessen nog niet kunnen zeilen. Dus daar kunnen ze per definitie na 5 lessen zeilen, want anders krijg je een claim aan je broek. Dat is dus wat anders dan van we gaan u leren zeilen en daar is zo'n traject voor nodig. De een haalt het wel en de ander haalt het niet en als u het niet haalt dan gaan we kijken hoe we verder kunnen. Nou daar zijn ze dus nu druk mee bezig, om te kijken hoe je een bepaalde mentaliteit van u zegt dat u dat levert en als u dat niet levert dan hoeft ik niet te betalen naar van we veronderstellen dat we u dat kunnen leren als er een bepaalde volgorde is van leren. Dat vraagt wat aanpassing

V: En werken ze daar dan ook met diploma's?

Ja, Amerika heeft het wat dat aangaat ook super voor elkaar. Ook als je kijkt qua materialen, daar wordt je angstig van als je ziet wat voor mooie spullen ze daar hebben. En dat is natuurlijk ook het RYA geheim. RYA heeft ontzettend veel materiaal. En waarom? Als ik iets in het Engels schrijf, dan weet je niet hoeveel ik ervan moet drukken en dan kom je nog tekort. En als ik een boekje in het Nederlands schrijf, we hebben destijds bijvoorbeeld in het Nederlands het boekje "de leidraad voor zeilers" uitgegeven en die werd in een oplage van twintigduizend gemaakt. Nou dat was geweldig. En dat jaar in jaar uit weer. Terwijl twintigduizend is in het Engels helemaal niks. Dat is het voordeel van de Engelse taal, maar ook van de grootte van het continent. Ik bedoel Amerika heeft ook geloof ik twee soorten CWO organisaties. Maar dan is Amerika zodanig groot, dat als ze er twintig hebben dan is Amerika nog groot genoeg om overal bijvoorbeeld boeken te verkopen. Dat is de kracht van een RYA, van een Amerikaans systeem en voor een deel natuurlijk ook de kracht van een Frans systeem. Frankrijk is in verhouding veel groter. En dat is ook een beetje de kracht van Duitsland. Je hebt voldoende Duitsers die met een Duits DSV papiertje naar de Middellandse Zee gaan. Daar is al zoveel belang en zoveel PR dat die Duitsers daar grote boten huren. Er is niet een verhuurder die zegt van: DSV dat zegt mij helemaal niks. Die kunnen wel Duits en begrijpen wat DSV is, en los of het wat voorstelt of niet, dat maakt eigenlijk niet zoveel uit. Er moet een bepaalde legalisatie zijn dat die mensen kunnen zeilen. Ja, dat kunnen ze. Ik denk dat het zo simpel is hoor. Want als je die opleidingen naast elkaar legt. Dat zou een volgende vraag kunnen zijn van wat schelen die opleidingen nou van elkaar. Is het een nou zoveel anders dan het andere? Nou dat is het niet, alleen

het is heel erg regio gebonden. Engelsen kunnen niet aanleggen, maar kunnen geweldig op een "mooring" aankomen, want die hebben geen steigers en geen boxen. En wij kunnen geweldig in boxen aanleggen en op stijgers, want wij hebben geen "moorings". In de Middellandse zee kunnen ze geweldig achteruit aanleggen op een ketting. En dat kunnen wij weer minder en oefenen wij ook veel minder, want da komt bij ons niet voor. Als je die drie dingen even naast elkaar zet: In België kun je eigenlijk alleen maar de zee op en heb je nauwelijks binnenwater. Dus wat daar gebeurt aan opleiding, dat is wat zee opleidingen. En als je dan kijkt naar de kust is het nog drie keer niks. En steken ze dertig kilometer over, dan staan ze weer aan de kust in Engeland. Even wat flauw doen, maar zo in die waarde. In Duitsland is men zeer "grondlich" met alles. Daar moet je voor elk iets wat laten zien of iets gedaan hebben. Je kunt niet beter dan met een Duitser over iets theoretisch discussieren, want hij heeft altijd gelijk. Maar ga met hem varen, dan wordt het vaak een wat ander probleem. Die jongens hebben dikke pillen aan theorie en dat weten ze allemaal precies. Dus als je wat wilt leren over theorie, moet je met een Duitser gaan praten. Als je wilt leren zeilen moet je in Nederland komen zeilen.

V: En hoe zit het met het ISAF? Is dat nou een invloedrijke organisatie en hebben grote landen als Engeland en Frankrijk daar meer inspraak ?

Nee, de ISAF heeft per land een vertegenwoordiging. Alleen, je kunt je voorstellen dat een RYA in zijn algemeenheid internationaal dan wat meer doet of wat meer kan sturen. Dus in principe niet, maar in dit geval van het zeezeilen, daarin zegt de RYA van dat willen we even niet, omdat ze bang zijn dat op het moment dat dat gelijkschalig wordt en het ISAF zegt van een RYA instructeur kan net zo goed zeilen als een RYA instructeur. En eigenlijk is dat ook zo. Alleen nu hebben ze nog de voorsprong dat dat nog door niemand is bevestigd. Op het moment dat dat dus op ISAF niveau bevestigd zou worden, en wat in de maak is dat dat op Europees niveau bevestigd zal worden. Nou dan hangen ze ook, of in ieder geval horen diploma's van verschillende landen dan uitwisselbaar te zijn. Hetzelfde zoals je dat zoals je zegt in de voetballerij ook hebt of met universitaire opleidingen.

V: Dat is wel de verwachting dat het zal gaan gebeuren?

Ja, dat is een verplichting die er eigenlijk al ligt. Maar dan moeten allerlei mensen weer handtekeningen zetten en dat duurt soms even.

V: Zou de RYA daar dan bijvoorbeeld in tegenstribbelen?

Nou dat is niet de RYA dan, maar Engeland. En als de RYA genoeg invloed heeft in Engeland dan zouden ze dat kunnen. Maar daar zitten andere belangen bij, dus op het moment dat die gelijkschakeling van diploma's enzo dat is een jarenkwestie. Maar dan zal je nog steeds houden dat als je in Engeland komt dat ze zeggen dat je niet kunt zeilen. Maar dat is in Nederland ook zo als je van de ene zeilschool bij de andere komt. Als ik bij Wilko kom van ik kan zeilen, zal Wilko zeggen laat dat eerst maar even zien. Wilko zal dan zeggen als je dat en dat er nou nog bijleert mag je bij mij komen zeilen.

V: Maar op zo'n diploma staat toch wat je kunt?

Ja, dat staat er ook op, maar dan zegt hij van laat het maar zien. Dan zegt hij van ja dat zeg je wel dat je dat kan, maar laat het maar is zien.

V: Er zijn in Nederland 82 scholen die zijn aangesloten bij het CWO. Zijn er veel zeilscholen die los van het CWO opleidingen aanbieden?

Ik geloof dat er in Nederland wel 170 zeilscholen zijn of iets dergelijks. Dus er zijn er nog wel is een

keer zoveel die niet aangesloten zijn. En de verenigingen dat is nog een groter aantal, dat wel zeilopleidingen aanbied, maar niet aangesloten is.

V: Die partijen willen dan niet aan de eisen van het CWO voldoen?

Dat kan verschillende redenen hebben, om financiële redenen of principiële redenen. En als je geld niet vooraan zet, dan moet je het helemaal achteraan zetten, maar dat is vaak een van de eerste struikelblokken. Je moet een bijdrage leveren en opleidingen organiseren. En soms is het ook niet praktisch. En vaak zijn het ook principiële kwesties van we hebben het altijd zelf gedaan en nu moeten we iets.

V: Dat betekent dan dus wel dat je geen diploma's kunt uitgeven?

Ja, maar daar zijn genoeg opties om dat evengoed wel te kunnen, maar dat moet je even skippen. Maar je hebt helemaal gelijk. Geen CWO erkenning, dan kun je geen diploma's uitgeven. Dan kun je zelf bijvoorbeeld diploma's maken en er zijn genoeg scholen en verenigingen die dat doen.

V: En hoe wordt daar dan bijvoorbeeld in het buitenland tegenaan gekeken?

Nou, daar kijken ze niet tegenaan. Maar daar zal ik me voor jouw onderzoek niet op richten. Beperk je maar tot het CWO, dan heb je waarschijnlijk werk genoeg en dan dat vergelijken met het buitenland. Dat wil je niet zeggen dat je op verenigingen die niet zijn aangesloten bij het CWO geen zeilen kan leren. Maar dan heb je in principe niks. Dan zeg je gewoon van ik kan zeilen, maar als je bij een zeilschool komt zullen die zeggen ga is eerst in die boot zitten. Zoals wij dat hier vroeger deden met verhuren van boten. Dan kwamen ze aan van ik kan zeilen. Nou dan lagen ze bij ons hier in dat haventje en het enige wat je deed was afrekenen. Dan keek je of ze de haven uit konden komen, en als ze de haven niet uit konden komen konden ze ook geen kwaad. Ja zo simpel kun je maken en dan hoef je ook niet tegen ze te zeggen van u krijgt bij deze wind geen boot mee. Het CWO doel is ook wat je de mensen leert. Het doel moet bereikt worden, het moet veilig zijn en de mensen moeten blijven leven. Als dat bereikt is eigenlijk je norm voor het niveau wat je wilt behalen is goed. En dat kan 1 t/m 4 zijn of 4+ zelfs en elke keer wordt dat doel wat scherper. Maar elke keer als je dat doel haalt, het veilig doet, de mensen blijven leven en je op de plek bent waar je wilt zijn is het in principe goed. En in Engeland is het doel dus niet anders. Daar willen ze allemaal aan die mooring aanleggen. En als je dat hebt bereikt en alle mensen zijn blijven leven zegt die instructeur dat heb je goed gedaan. En wij doen eigenlijk niet anders.

V: Er zijn bepaalde zeilscholen in Nederland die toch kiezen om RYA cursussen aan te bieden?

Ja, we zeiden net al van zet je de financiën onderin of bovenin, want dat is puur commercieel.

V: RYA is gewoon commerciëler?

Nee niet direct, maar om maar een voorbeeld te noemen. Als ik de zee zeilschool Scheveningen zie, die hebben heel veel buitenlandse gasten en klanten. Er wonen in de Randstad veel meer buitenlanders en ze doen heel veel met het ruimtevaartlaboratorium in Noordwijk. Daar hebben ze nogal wat klanten van en dat is allemaal Engels. Het ruimtevaartlaboratorium heeft wereldwijd voorzieningen of afspraken met jachthavens of verhuurderijen dat wanneer je een RYA diploma hebt, kun je daar voor heel weinig schepen huren en aan activiteiten meedoen. Dat Skyraf heeft enorm veel nautische activiteiten en dus ja dan is het ook logisch dat je daar dus een RYA diploma haalt. Maar is niet een duidelijk verschil. Wij kunnen de hele RYA lijn opleiden en dat kunnen ze in Scheveningen ook, maar dat moet beoordeeld worden door een Engelsman. Er zijn hier een of twee mensen in Nederland die dat ook mogen en gaandeweg zullen er daarvan wel meer komen, maar je



moet dus iemand inhuren om dat diploma te kunnen uitgeven. Dat is een van de dingen waarvan je kunt zeggen dat zou je niet willen moeten, want je wilt het op je vaarschool in z'n totaliteit kunnen doen.

V: In principe geeft het RYA dus net als het CWO aan zeilscholen de vrijheid om een opleidingstraject in te richten, maar uiteindelijk moet het examen afgenomen worden door een RYA erkende examinerator?

Ja, dus je biedt hier opleiding aan en je laat dat beoordelen door een bevoegde examinerator, of je gaat naar Engeland om zelf zo'n cursus te volgen. Dat is ook wat er gebeurt nu bij ons bij de zeezeilers van Marken. Er is er een die in Engeland een cursus van 2 weken gaat volgen en eentje die zelfs een cursus van geloof ik 3 maanden zal doen. Zo iemand komt dus met zijn volledige CWO erkenning daar binnen, maar daar zeggen ze dus van jij kunt niks en begin maar onderin. Die begint daar dus en die komt er als "Ocean Master" uit. Dat is dus een beetje Amerikaans, want ze garanderen hem dat hij na die drie maanden Ocean Master is.

V: Maar dan is hij dus nog geen instructeur?

Ja, Ocean Master plus instructeur. En daar betaal je dan zo'n 10.000 euro voor.

(Wilko) Dan is dat goedkoper geworden. Ik heb er ook wel is naar geïnformeerd en heb bedragen gehoord van rond de 30000 euro.

Ik weet niet of het goedkoper is geworden, maar het is in ieder geval een fortuin wat je ervoor moet betalen. Je komt daar dus met kant en klare papieren, maar je moet onderin beginnen omdat ze zeggen we willen jou in de hele lijn zeg maar optuigen. En dat is een beetje wat ik bedoelde dus. Vergelijk het CWO en de RYA en het Belgische zeilverbond, het Duitse Segelverband en de Franse zeilclub. Zie dat als 5 verschillende zeilscholen en kom dan weer even terug naar Nederland en als ik van Nederland van zeilschool A naar zeilschool B gaat dan zeggen ze van het is hartstikke leuk dat je bij ons komt zeilen. Maar doe toch die paasweek mee, want dan kun je zien hoe wij het hier doen en kun je nog wat leren over hoe het hier gaat. Om maar een voorbeeld te noemen, wij hebben hier heel veel bruggen en er moet heel veel "geboomt" worden. Als er dan een instructeur komt die zegt ik wil hier instructeur worden, dan zal je vragen waar hij het zeilen heeft geleerd. Aan het Veerse gat. Ok, ooit een zeilboom in je hand gehad? Dat heeft hij nog nooit gebruikt, dus als hij dan ons wil zeilen moet hij weten hoe een vaarboom te gebruiken en weten hoe de bruggen werken, terwijl hij een volledig gekwalificeerd diploma heeft.

V: Dus in feite zegt een diploma nog niet alles?

Nee, maar ik denk dat een voetbaltrainer dat ook niet kan. Die wordt aangenomen en zal zich goed moeten verdiepen in de club en Spaans moeten leren als hij in Spanje aan het werk gaat wil hij een andere club kunnen trainen. Die vaardigheden haalt hij van te voren op door een cursus, of hij gaat eerst is als hulptrainer werken. Om maar een vergelijking te trekken. Ik denk dat je dat zo simpelweg zou kunnen stellen.

V: Verwacht u dat het beeld over tien jaar hetzelfde zal zijn?

Dit is in ieder geval in Nederland al zolang als de zeilscholen bestaan. Het is begonnen hier in Nederland met vier zeilscholen, drie zelfs maar.

V: Dus het aantal is enorm gegroeid. Is dat iets van de laatste jaren?

Nee, dat is al wel even. Deze drie, dan heb je het dus over de jaren veertig. Geloof me, als je van Zuid Holland naar de Kaag ging, dan kon je hoofdinstructeur zijn, maar je kon niet zeilen. En als je van de Kaag naar Friesland kwam, dan kon je ik weet niet wat allemaal kunnen, maar je kon absoluut niet zeilen en je kon hier helemaal onderaan beginnen. Dan praat je dus over de jaren veertig. En eigenlijk is het nu nog hetzelfde, het is wel iets genuanceerder geworden door het CWO, toen had je alleen maar ANWB diploma's. Dus iemand kwam hier met zijn ANWB diploma naar Friesland en dan werd hem gezegd van jo, ga leren zeilen. En voor een stukje is het nog hetzelfde. Als ik een instructeur 4 krijg vanuit het Zuiden, dan zal ik best aannemen dat hij zal kunnen zeilen, maar dan nog zou ik hem die specifieke dingen willen leren die hier nodig zijn. Als je het RYA met het CWO verschil ziet qua zee zeilen, dan is het vooral een locatie specifiek ding. Wij hechten veel waarde aan manoeuvreren op bijvoorbeeld laag vaarwater. Terwijl je zou kunnen zeggen dat heeft weinig met zee zeilen te maken. Binnen de examens bij ons zijn dat de belangrijkste onderdelen. 24 uur rechtuit varen naar Engeland is niet zo moeilijk, maar dan kom je in die haven en dan wordt het ineens klein en eng. Nou daar hebben die Engelsen dus die boeien voor neergelegd, even chargeren. En hier kom je in drukke en nauwe havens. Nou daar zijn die Engelsen dus veel minder in gespecialiseerd.

V: In de voetbalwereld zie je dat er de laatste jaren toch wel veel veranderd is. Dat is in het zeilen niet zo?

De UEFA speelt daar natuurlijk een belangrijke rol in. Maar de UEFA heeft veel meer geld en impact dan bijvoorbeeld het ISAF. De ISAF heeft daar weinig power in. In dat opzicht kan een UEFA dus veel meer.

V: De ISAF heeft wel een aantal "how to" richtlijnen opgezet om National Training Programs te structuren. Kun je dit zien als een poging van het ISAF om meer uniformiteit aan te brengen? Nou ja, de ISAF is tweeledig natuurlijk. Daarin is Nederland ook best wel uniek ook. En daarmee leg je ook gelijk het probleem boven tafel. In Nederland is elke zeilschool eigenlijk een individueel bondje. In het buitenland is men veel meer gericht op verenigingen waarin lesgegeven wordt. In België en Duitsland zijn er veel minder zeilscholen. In Frankrijk heb je bijvoorbeeld ook veel zeilscholen, maar die zijn vaak zo groot en weer verbonden aan het verbond. En het type schip is vaak ook veel meer verbonden aan het wedstrijdschip. Het grote onderscheid dat wij hier maken tussen toerzeilen en wedstrijdzeilen, heb je in het buitenland veel minder. In het buitenland proberen ze veel meer zo hard om drie boeien heen te varen, terwijl wij het hier ook leuk vinden om er een dag over te doen om van A naar B te varen. Van A naar B varen is een heel andere sport dan zo hard mogelijk om een boei varen.

V: In Nederland moet je ook een speciaal diploma halen als je wedstrijd zeilers op wilt leiden? Ja, dat is een ander diploma.

V: En in het buitenland zal dit 1 diploma zijn?

Nou ja, die kans is in ieder geval groter. Maar een wedstrijdtrainer kan je exact vertellen hoe je hard kunt varen, maar kan geen les geven. Dus die kan je wel leren om harder te varen. Heel algemeen een wedstrijdzeiler kan heel hard varen, maar aanleggen kunnen ze niet. Een instructeur zal minder hard kunnen zeilen, maar kan het je wel uitleggen, dus het waarom een boot beweegt bijvoorbeeld.

V: Eigenlijk probeert het ISAF enige structuur aan te brengen, maar de landen schenken hier niet

zoveel aandacht aan of vinden het niet zo belangrijk wat de ISAF daarvan vindt?

Jawel, maar de ISAF is denk ik nog een vrij jonge organisatie en ze zijn ook bezig met het geven van erkenningen aan landen. De landen willen wel een ISAF herkenning hebben. Wat hier nu gebeurd is dat ze de hele opleidingslijn van de zeilscholen herkend hebben. Daarin zijn we het tweede land, wereldwijd die die ISAF herkenning heeft. Het enige is dat die herkenning is opgehangen aan het watersportverbond. Een CWO organisatie kent eigenlijk het buitenland niet. Die kent gewoon de nationale watersport. In het buitenland is het een soortgelijke organisatie als het watersportverbond en heb je niet een aparte organisatie als het CWO. In de reglementen van het ISAF staat dat zij alleen zaken doen met de nationale watersportclub, dus wil het CWO iets kunnen, moeten zij kijken of zij zelf zo'n erkenning kunnen krijgen. Dan kan het watersportverbond met zijn wedstrijdtrainers aan de gang en daar dus iets mee doen, en het CWO kan zeggen wij gaan de richting van het recreatieve en varen op.

V: Een voorwaarde is dat een organisatie die in aanmerking wil komen voor een accreditatie de nationale autoriteit is op het gebied van watersport, geloof ik?

Dat klopt, maar dat zou het CWO kunnen worden, alleen dat is weer een hoop gedoe en kost waarschijnlijk weer veel geld en de vraag is of het CWO dat wil.

V: Met een universitair diploma kun je tegenwoordig ook in andere landen werken. Een aantal jaren geleden zag je hier weinig buitenlandse studenten, terwijl het aantal uitwisselingen nu enorm is toegenomen. Zou dat een trend kunnen zijn, dat ook in de zeilwereld uitwisseling van bijvoorbeeld instructeurs zal doormaken?

Daar geeft het veel meer mogelijkheden om ergens anders te gaan kijken, o.a. door globalisering. Een zeilinstructeur is voordat hij het niveau heeft bereikt dat hij bij een andere zeilschool kan gaan kijken al bijna aan het eind van zijn carrière. Jij studeert ook niet om met je vijfentwintigste weer wat anders te gaan doen. Dat is een heel ander iets. Ook daar komt het financiële aspect weer om de hoek kijken. Ik bedoel ik kan zo voor de ISAF ergens heen. Die hebben vast wel een klus voor mij, maar dan moet ik mijn eigen reiskosten en verblijf betalen en misschien ook nog wel om daar ergens te zijn. Bij studies zit daar vaak een deel subsidie in. Het gebeurt wel, maar vaak dan als je al de carrière hebt.

V: (Wilko) Zou Quintin (instructeur) met zijn instructeurs diploma's bijvoorbeeld in Amerika aan de slag kunnen?

Ja, dat denk ik wel. Zeker met dat ISAF verhaal nu en ik denk ook wel dat het gebeurt.

V: (Wilko) Een andere trend is wel dat steeds meer mensen beroepsmatig dat fulltime doen, vooral in het RYA systeem?

Nou, dat is ook maar marginaal. Degene die bijvoorbeeld een eigen boot hebben en denken van hoe kan ik daar in de Cariben wat mee doen. Nou, dan begin ik een zeezeilschool. Dan maak je een website en je meld je ergens aan. Via een reisbureau regel je dan de reizen en je betreft een boekingskantoor. Een van onze instructeurs bijvoorbeeld heeft een groot schip en die vaart daarmee de wereld rond, met hele kleine stoppen. Die ligt een maand of 3 a 4 in de Cariben en dan vaart hij weer om Afrika heen. Dat wordt voor een stuk via de zeezeilers geboekt en voor een deel door hem zelf geboekt en het enige dat hij heeft is een website en thats it. Soms heeft hij de boot vol en soms

heeft hij niemand. Een andere instructeur doet in feite hetzelfde. Die vaart dan die zuidpoolroutes en noordpoolroutes, Groenland, Antarctica route, precies hetzelfde verhaal.

V: Dat zijn een soort zelfstandige ondernemers?

Ja, die hebben of één boot en die willen daar wat mee doen. Ik neem even jou (Wilko) als voorbeeld, want ergens ben jij ook op die manier begonnen, van ik heb een boot en ik wil een zee zeilschool doen, jij doet het wat consequenter nog, maar er zijn er zat die zeggen in de zomermaanden van hartstikke leuk drie weken met vier cursisten. Dan doe ik ook nog met minder cursisten dan al die zee zeilscholen doen, want die varen wel met zes man. Dat is best een stuk wildgroei zeg maar aan de zee zeilscholen. En wat betreft instructie, als ik met iemand mee vaar die kan zeilen, dan kan ik ook wel mee zeilen, maar het is nog steeds geen instructeur.

V: In principe zijn die soort ontwikkelingen niet goed voor een CWO systeem. Als mensen buiten het CWO cursussen aanbieden?

Ja, maar dat houd je in ieder geval in Nederland niet tegen. Ik weet niet hoe dat in het buitenland zit.

V: (Wilko) Ik vraag me wel is af. In Nederland heb je een aantal partijen die het professioneel doen, dan heb je een aantal partijen die er een beetje tussenin zitten en dan heb je nog een groep die los van iets allerlei dingen doet. En als je dan in Engeland komt, daar heb je ook wel van die los-vast schippers allerlei dingen doen, maar als je daar op een beurs komt zie je allerlei tentjes van allerlei typen zeilscholen, sommige zijn zelfs multinational en daar zit een hele organisatie achter. Dat heb je in Nederland toch veel minder?

In het buitenland zijn die dingen ook veel groter. Ik ben een aantal jaren geleden op een ISAF excursie naar Frankrijk geweest en hebben daar een aantal Franse zeilscholen bezocht. Daar zijn we op een aantal scholen geweest waar ze 's ochtends tweehonderd cursisten hadden. Daar wordt tussen de middag alles gespoeld en gedroogd in grote droogkamers en 's middags waren er weer tweehonderdvijftig cursisten, en dat niet één dag in de week, maar vijf dagen in de week, niet twee maanden, maar zeven maanden. En daar lagen dus voor al die cursisten een tig aantal opticiens en een tig aantal zwaardbootjes. Dat was echt van 's ochtends 9 tot 12 en dan iedereen van het water af en dan 's middags van 12 tot 1 werden alle pakken gespoeld en gedroogd en om half 2 hing alles weer klaar voor de volgende sessie. Dat was niet bij één zeilschool, maar we zijn er wel bij tien geweest en dat was dan alleen nog maar het gebied rondom Bordeaux. In Frankrijk was dat rond die tijd gewoon staatsaangelegenheid. Je moest perse leren skiën op een Franse school en ook leren zeilen, dus daar zat een stuk subsidie in. Nou dan moet je hier is voor subsidie komen. Nou wil ik niet zeggen dat je altijd blij moet zijn met subsidie, maar dan is het ook niet zo raar dat je dat soort grote bedrijven krijgt, als je dat aantallen hebt. Ja dat heb je in Engeland, dat heb je in Amerika voor een deel ook, maar ook voor een deel niet hoor, want ik ken een zeilschool daar werken ze gewoon met vijf kajuitbootjes.

V: Is het in Engeland ook een verplichting om een zeilopleiding te doen?

Weet ik niet en er kan in Frankrijk inmiddels ook wel een hoop veranderd zijn. En dan ben ik heel benieuwd of het met die vaarscholen nog zo is. Dus dat weet ik niet, maar toentertijd was het een verplichting. 's Winters ging je een aantal dagen met de klas skiën, want je moest kunnen skiën en 's zomers ging je een aantal dagen zeilen. Maar dat is altijd kijken naar het groene gras van de burens en

wij hebben ons eigen gras hier te maaien en ja dan heb je met een aantal dingen te maken. Moet je daar blij mee zijn of moet je daar niet blij mee zijn. En over het algemeen ben ik er best wel blij mee.

V: Denkt u wel dat het CWO systeem stand zal houden?

Ik denk het wel

V: Het zal geen trend zijn dat steeds meer Nederlandse scholen kiezen voor RYA cursussen?

Nee, dat zeker niet. Want het binnenwater gebeuren heeft er helemaal niets mee van doen. Het gaat alleen om twee of drie zee zeilscholen die daar in geïnteresseerd zijn en die daar iets in doen. Of een enkelvoudig iemand die toevallig z'n RYA Yachtmaster heeft en een mooie boot en die zegt van ik doe dat voor vier weken of een oud instructeur die dat gaat optuigen. En voor een stukje zijn dat gewoon concurrenten, concullega's en je kunt er lelijk tegen doen of je kunt er niet lelijk tegen doen, maar ze zijn er gewoon.

V: (Wilko) Maar stel nu dat het ISAF zegt de instructeursdiploma's zijn gelijkwaardig voor het zeezeilen, dus elke zeezeilschool zou op dat moment kunnen kiezen voor CWO of RYA?

Maar dat kun je nu toch ook kiezen. Er is niets dat je tegen houdt. Voor mij is het nu een drempel dat als je daar naar toe gaat om die diploma's te halen mijn bedrijf drie maanden stil ligt en ik hoor bedragen van twintigduizend a dertigduizend pond. Zoveel hoeft het niet te kosten om een RYA zeilschool te zijn. Jij kunt nu zo RYA opleiding doen. Alleen als het goed is moet je de hele cursus in het Engels doen. Dat is al voor een hele hoop mensen een grote barrière.

Dus Wilko mag zo een RYA cursus aanbieden?

Ja, dan huur je een examiner in die een examen beoordeelt

V: En je moet dan zorgen dat je cursus aansluit bij waar die examinatoren op beoordelen?

Ja, het is best een heel programma en een hele andere drill. Als ik alleen al de veiligheids drill zie die ze doen elke ochtend. Wij doen dat ook, maar wij lopen eenmalig in de week het hele spul langs en dan laat je iedereen alles zien. En als ik dat in het RYA systeem zie, daar gebeurt het elke dag en daar wordt elke dag gekeken of de reling nog vast zit en wordt weer naar de verstaging gekeken. Een heel ritueel is dat en dat wordt aangemeld en afgemeld. Het hele ritueel dat je daar heel consequent moet doen en wat ook heel consequent gedaan wordt. Of het zo consequent gedaan wordt weer ik niet, maar de keren dat ik dit mee maak, omdat ik of op een RYA training kom of op een RYA zeilschool kom waar ze CWO lessen geven. Die CWO lessen zijn dan al wat meer gespits in het RYA veiligheidsstramien. Daarvan kun je je afvragen, hetzelfde is een beetje met de Duitsers, van moet het zo strak of doen wij het misschien wat te los. Nou, waarschijnlijk zal de waarheid wel ergens in het midden liggen, maar om elke dag te kijken of de pluggen nog vast zitten onder aan de afsluiter vind ik flauwekul. Dan streef je dus je doel voorbij, maar zij zeggen dat moet zodanige routine zijn dat als er wat gebeurt, moet het er helemaal in zitten.

V: De waarde van diploma's zou toch stijgen als een organisatie als de ISAF zegt van we trekken alles gelijk?

Ja, maar dan vinden wij dus dat dat niet zo nauwkeurig hoeft. Dat is ook niet een taak van de ISAF en de ISAF zal dat ook nooit doen. Daar zouden we ook heel snel klaar mee zijn. Engeland moet opleiden zoals Engeland vindt dat ze moeten opleiden. En als jij op z'n Engels wilt opleiden, moet je dat doen

zoals de RYA dat doet. Als wij hier vinden dat we het op onze CWO manier moeten doen en vinden dat we hier hele veilige zeezeilers kunnen leveren. En wanneer een organisatie niet kan aantonen met statistieken dat als er wat gebeurt zijn het altijd Hollanders, en dat komt omdat die CWO opleiding geen zak voorstelt. Maar er vergaan net zoveel Engelsen als Nederlanders als Duitsers als Fransen of Belgen en als er wat gebeurt is vaak achteraf de oorzaak wel vast te stellen. Als wij bereid zouden zijn te vinden dat een CWO erkende opleiding of een CWO instructeur gelijkwaardig is, op enkele specifieke dingen na, zoals het iets minder geoefend zijn op het aanleggen op een mooring en dat een Engelsman minder vaardigheden heeft op het aanleggen in een box, en dat een Duitser op niet stromend water in de Oostzee een andere ervaring zal hebben dan dat hij hier op de Noordzee gaat varen, en dat een Engelsman heel goed door de branding kan varen en dat een Belg geweldig goed met druk zeevaartverkeer kan omgaan, want er is niet een haven waar hij niet een hele serie Ferry's tegen komt en op het kanaal komt hij allerlei dwars gaand verkeer tegen. Daar zijn die jongens helemaal op geënt en daar zijn ze super in. Daar is een Nederlander misschien wat slordiger in. Als we dat dus van elkaar zouden erkennen en zeggen van de vaardigheden zijn gelijk, alleen er zitten wat specifieke extra dingen in als je op dat gebied wilt gaan varen. Dat is niet anders dan als ik op de Waddenzee gevaren heb en ik kom de Noordzee op, dan kom ik een aantal andere dingen tegen, dus moet ik me daar op voorbereiden. Dat is hetzelfde als wat ik met die trainer noem die nog nooit Spaans heeft gesproken en dan uitgenodigd wordt om in Spanje trainer te worden, die zal in ieder geval een beetje Engels of Spaans moeten leren.

V: Of je neemt een tolk?

Ja precies, dus als ik van de Waddenzee naar de Noordzee ga, neem ik of een schipper mee die weet hoe dat water eruit ziet en dan na drie keer zegt van ik kan die taal spreken, dus sodemieter maar op want ik kan het nu alleen.

V: (Wilko) Als Maarten nu bijvoorbeeld met zijn diploma master Business Administration bijvoorbeeld in het buitenland gaat werken zijn er ook nuances, maar zijn diploma wordt wel erkend. In dat wereldje hebben toch wel veranderingen plaats gevonden de laatste jaren. In het zeilen is dat niet het geval?

Ja, ik denk dat we daar niet aan toe zijn. In Nederland in ieder geval in het school zeilen is er internationaal kennelijk geen probleem. We kunnen Olympische spelen organiseren en dan zeilen we allemaal om drie boeien heen, maar zo gauw we het over opleidingen hebben verketteren we elkaar. Dus dan we vinden dat de een niet kan zeilen en de ander weet niet hoe het theoretisch in elkaar zit. Dat is gewoon land specifiek. Als je daar nu van uitgaat dat je kennelijk met heel veel theorie en weinig zeilkennis kun je kennelijk heel veilig op de Noordzee varen en met veel zeilkennis en weinig theorie kun je dat ook. Waarom zouden we dan vinden dat je dat gelijk moet trekken. Kennelijk heb je met beide de vaardigheden om daar te overleven.

V: (Wilko) Ik zie toch die trend in de universitaire wereld. Toen ik daar zat had je met dat doctorale traject te maken. Je had eigen onderzoekers die allemaal onderzoek deden. Er waren hele grote verschillen tussen landen. Nu is de diplomering gelijk gesteld en de betiteling. Ik heb het idee dat het daar toch allemaal meer gelijk is gesteld. In het wereldje van het voetbal is dat ook zo en de vraag is eigenlijk wat gaat er met dat proces gebeuren in de zeilwereld. Zo is ook een beetje de opdracht ontstaan. De begeleider van Maarten heeft bij mij die TKN cursus gedaan en die zei ik ga een RYA cursus doen en niet bij het CWO. Toen ontstond een beetje de discussie van waarom ga jij een RYA

cursus doen. Toen bleek dat we het allebei niet helemaal wisten en hij kwam met het idee om daar is een opdracht voor uit te schrijven.

Dat lijkt opzich heel zinnig, maar dan is de vraag wat wil je uiteindelijk ontdekken. En als je dan zegt, verwacht je dat er over tien jaar ontwikkelingen hebben plaatsgevonden denk ik dat als het eenzelfde tegenstand zal houden, en dat heeft er mede mee te maken dat een universiteit toch meer een landelijk iets en wordt op een wat andere manier aangestuurd als een particuliere zeilschool. Als we allemaal gesponsord zouden door de Nederlandse regering, zou de Nederlandse regering veel meer in te brengen hebben bij het CWO. In de tijd dat we allemaal ANWB vaarscholen waren, had de ANWB wat meer in te brengen. Als de ANWB dan had gezegd we gaan allemaal volgens de RYA regels en de ANWB zorgde dat we voor driekwart vol zaten met ANWB boekingen, dan wil je wel. Kijk, het CWO levert best wat boekingen op, maar het is niet zo dat de CWO zorgt dat ik voor tachtig procent vol zit, dus als ik geen CWO zou zijn dat ik niet zou kunnen bestaan, want dan zouden die andere (circa 80 scholen) overige vaarscholen geen bestaansrecht hebben. Blijkbaar kun je zonder het CWO ook prima zeilles geven.

V: Het CWO is een samenwerkingsverband van o.a. de HISWA, ANWB?

Het CWO is de stichting en daar zit dus de HISWA in, de ANWB en het watersportverbond. Er is zelfs sprake dat de ANWB eruit gaat en het zou helemaal niet gek zijn als op den duur het watersportverbond er ook uit gaat. Als dat ISAF verhaal bijvoorbeeld in het CWO geïmplementeerd zal gaan worden, dan moet je helemaal niet raar op kijken dat ze eruit gaan, om maar iets te noemen.

V: Het ISAF verhaal in het CWO?

Ja, op het moment dat het CWO een ISAF-herkenning zou kunnen krijgen, naast het watersportverbond, dan zou het helemaal niet raar zijn.

V: Dan zou het watersportverbond meer op de wedstrijdsport gericht zijn?

Ja en dan kunnen ze hun eigen broek ophouden, voor zover ze dat lukt en dan kunnen ze hun eigen dingen weer doen en hoeven ze niet dit en dat. Maar dat is alleen maar even gissen hoor. Dat zou best een ontwikkeling kunnen zijn in de toekomst.

V: Wij hadden een beetje het idee dat er in de zeilwereld allerlei veranderingen plaatsvonden.

Misschien is dat wel iets dat we een beetje moeten nuanceren?

Als je het hebt over het CWO systeem en het RYA systeem, dat zijn in principe zeil filosofieën op basis waarvan je mensen wilt leren zeilen. Daarvan zeg ik, wat het dan ook waard mag zijn, dat scheelt helemaal niks, op een aantal specifieke dingen na. Als je het dan hebt over de wereldwijde verspreiding, kom ik waar ik ook ter wereld kom is het RYA wereldwijd verspreid. De Engelsen zijn daar al jaren mee bezig, doen dit goed en hebben daar een enorme voorsprong in. Ook waarschijnlijk omdat je daar in het Engels zaken doet. Wij hebben daar ook nooit op geënt. Als je als CWO meer erkend wil worden is de enige manier waarschijnlijk als de ISAF een trend zal kunnen worden dat je ISAF diploma's moet halen. Maar dan is de RYA zo sterk, daar gaat de ISAF nooit overheen, tenminste als daar niet op de een of andere manier een gigantische hoeveelheid geld komt. En dat zou je alleen

krijgen als de ISAF zou zeggen er komt één ISAF diploma, met misschien een RYA stempel of een CWO stempel. Dat zou een ontwikkeling kunnen zijn.

V: (Wilko) Het zou ook nog kunnen zijn dat de regelgeving omtrent zeilen aangescherpt wordt. Het zou best een verwachting kunnen zijn dat iedereen die op zee wil zeilen een ISAF diploma moet hebben?

Dat is hier in Nederland ook wel een beetje de discussie. In het binnenland moet je een vaarbewijs hebben, wat dat ook mag voorstellen, en zo gauw als je je bootje vanaf het strand de zee in doet, heb je niks nodig. Daar is binnen Nederland best wel sprake van, maar dat is iets nationaals.

V: Ik had meer een beeld van de markt dat er een aantal invloedrijke partijen zouden zijn die de structuur van zeilopleidingen zouden bepalen. De Engelsen hebben bijvoorbeeld het RYA-systeem en misschien dat de Fransen een soortgelijk systeem hebben?

Franse diploma's hebben bijvoorbeeld best in Franstalige delen van de wereld zijn waarde. Dat ligt ook best tegen het Engelse systeem aan. In die zin zijn de Fransen redelijk Engels, of de Engelsen redelijk Frans, dat is maar net hoe je het bekijkt. Maar dat heeft ook domweg met de Engelse taal te maken en de globalisering dat het Engelse systeem meer verspreid is. Van het CWO is dat ook nooit echt de insteek geweest om het internationaal te verspreiden. Als je als Nederlander bijvoorbeeld in Griekenland, Frankrijk of wat dan ook komt mag je daar zeilen. Je mag daar als instructeur best zeilles geven. Er zullen waarschijnlijk alleen weinig mensen zijn die het CWO kennen. Op de diploma's staat wel in het Engels en vaak Frans en Duits wat het inhoudt, dus dat zal wel goed komen.

V: Op die diploma's staat ook een ISAF stempel?

Ja, dat staat er vaak wel op. Maar vaak kennen ze het ISAF ook niet. Bij zeilscholen mag je dat nog wel verwachten, maar een verhuurder zal waarschijnlijk het ISAF niet kennen. De RYA kennen ze waarschijnlijk dan weer wel. Alleen de RYA is qua organisatie ook nauwelijks met het CWO te vergelijken. Het CWO bestaat uit een vijfköppig bestuur, een tweehöufig secretariaat en een hele hoop vrijwilligers. Het RYA bestuur is vele malen groter.

## **Appendix G; Interview B**

V: De RYA heeft veel invloed in de ISAF?

A: Ja, de RYA was ook de eerste die in het opleidingssysteem gekwalificeerd was door de ISAF. Nederland was daarin het tweede land. De Fransen wilden bijvoorbeeld niet aansluiten omdat de RYA teveel macht had, dus het zijn ook politieke spelletjes die gespeeld worden om daar bij te komen.

V: Hoe moet je dat zien die erkenning, is dat een bevestiging dat je aan bepaalde kwaliteitseisen voldoet, of hoe moet ik dat zien? ISAF omschrijft het zelf als "how to" guidelines om een trainingsprogramma op te zetten.

A: Ze hebben een accreditatielijst met daarop een heleboel eisen. Daar hoeft je niet meteen allemaal aan te voldoen. Wij hebben het bijvoorbeeld in 2010 behaald en dit jaar vind er een hercontrole plaats en dan moeten die punten die toen niet voldoende waren verbeterd zijn. Wij hadden drie punten waarop we nog niet voldeden en daar moeten we dit jaar aan voldoen. Ik ben benieuwd of daar überhaupt iets mee gebeurd is, maar dat even terzijde. Je krijgt steeds om de drie jaar een hercontrole.



V: Dat kun je zien als een poging van het ISAF om een internationaal systeem op te zetten?

A: Ja, dat is het. Je kan als het goed is nu met je CWO instructeurspas naar Engeland, Zuid-Afrika of andere aangesloten landen gaan en kun je daar les geven. Op de pas staat ook een ISAF level 2 instructor.

V: Met dat pasje kun je dan alleen in die landen aan het werk die ook zelf zo'n erkenning hebben?

A: Ja, want ISAF heeft gewoon gezegd van dat niveau bij jullie is dat niveau bij ons. Ik geloof dat niveau 2 bij ons niks is bij de ISAF, dus als je CWO instructeur 2 hebt, ben je dus nog geen ISAF instructeur. Heb je niveau 3, dan ben je pas ISAF instructeur.

V: Ik heb twee weken geleden ongeveer een interview gehad met Jan Cees Kossen en die vertelde dat het de bedoeling is dat het erkend wordt nu die kwalificaties er zijn, maar dat als je bij een zeilschool in Engeland aankomt met je CWO diploma ze zullen zeggen van volg eerst nog maar is een RYA opleiding?

A: Euh, iedere zeilschool heeft het recht om mensen eerst te bekijken voordat ze die mensen laten werken bij hun. Dat is net als een aannameprocedure als je bij een ander bedrijf begint. Dus ja dat klopt, Jan Cees heeft gelijk daarin. Als je bij een Engelse zeilschool komt zullen ze zeggen laat eerst maar even zien wat je kunt. Is het goed, dan kun je aan de slag en is het niet goed dan zal er nog wat moeten gebeuren. In Engeland varen ze bijna altijd op zee en moet je heel goed kunnen motor manoeuvreren. In Nederland als je les geeft heb je kleine motorbootjes en dat heb je na vijf minuten onder de knie, tenminste als je al kan zeilen. Alleen in Engeland heb je stromend water en vragen ze altijd dat stukje extra, power boating noemen ze het geloof ik

V: Maar ze kunnen niet jou verplichten om alsnog die RYA opleidingen te volgen, omdat je in principe aan kunt tonen dat je dat niveau hebt?

A: Nee, ik ben in Engeland geweest bij een zeilschool en die zeiden van we willen eerst even zien dat je het kan en daarna kon ik daar gewoon aan de slag. Dat heb ik gedaan in het kader van de uitwisseling met een zeilschool die ik inmiddels ook al kende. En die zeiden wat mij betreft kan je aan de slag.

V: En dat zal dus ook in bijvoorbeeld Zuid-Afrika zijn of Spanje, omdat zij ook dezelfde erkenning hebben?

A: Ja, die BOB Holden die in Zuid-Afrika zit heeft zelfs mensen van het CIOS in Heerenveen, die een watersportopleiding doen gevraagd of zij daar wilden komen lesgeven. Dus het werkt, maar in welke mate weet ik niet. De RYA en Engelsen sowieso zijn vrij conservatief en vinden alles wat zij zelf hebben het beste. Maarja, dat recht behouden ze.

V: Werkt de RYA de ISAF daar ook in tegen dat zij een internationaal systeem in het leven willen roepen?

A: Ja, ze houden heel hard tegen dat het zee zeilen erin komt.

V: Dat is ook een van de disciplines waarvoor die erkenning nog niet geldt he?

A: Nee, open bootjes zeg maar, daar geldt het voor en grote boten daar geldt het gewoon nog niet voor. Dus de jachten en het zee zeilen. Zij hebben gewoon zo'n krachtig product en dat hebben ze internationaal. Zij hebben zeilscholen in Portugal, Nederland, Frankrijk etc. en zij zeggen ons systeem is het beste en als je dat internationaal een ander systeem in het leven roept, sluiten wij niet aan.

V: Ben jij met zee zeilen bezig geweest in Engeland?

A: Nee,

V: Dus voor de discipline zee zeilen zou je wel een opleiding moeten volgen om daar aan het werk te kunnen?

A: Ja, nou ik hoef niet perse een opleiding te volgen, maar ik moet examen doen. En als ik dat examen niet haal dan mag ik niks. Er zijn ook een aantal instructeurs in Nederland geweest die twee dagen les gevolgd hebben, hebben examen hebben gedaan en toen waren zij RYA instructeur. Dus dat kan.

V: In Nederland zijn er ook nog een behoorlijk aantal zeilscholen die los van het CWO opereren. Er zijn 82 scholen aangesloten en volgens Jan Cees waren er nog wel eens zoveel die dat niet doen. Waarom zouden zij daar voor kiezen?

A: Om bij het CWO aan te kunnen sluiten, moet je aan een hele boel eisen kunnen voldoen en dat kost gewoon een hele hoop geld. Dus er zijn gewoon een aantal zeilscholen waar het CWO tegen zegt, doe maar niet. Jullie organiseren hele leuke kampen en hebben hele leuke lessen, maar jullie krijgen het niet voor elkaar om aan deze eisen te voldoen. Of ze zijn te klein of hebben steeds variërende instructeurs die ze dan moeten opleiden, maar hebben geen opleider. Sommige zeilscholen zijn maar vijf weken operatief per jaar. Voor deze zeilscholen heeft het gewoon geen zin. En daar kun je ook prima les krijgen. Maar dan is het gewoon een te grote administratieve last om bij het CWO aan te sluiten

V: Je kunt daar wel gewoon een diploma krijgen om aan te tonen wat je kunt?

A: Geen CWO diploma. Je krijgt waarschijnlijk een diploma van de zeilschool zelf.

V: En dat wordt natuurlijk niet erkend bij andere zeilscholen?

A: Nee. Als je zegt van ik kan dit allemaal. Een zeilschool moet altijd kijken als ze een diploma uitgeven of die persoon weer aan die eisen voldoet. Het kan ook na een jaar weer allemaal weg zijn. En dat recht heeft een zeilschool en dat moeten ze zelfs.

V: In principe mag je zo de zee op toch hier in Nederland. Je hoeft daarvoor geen diploma te hebben?

A: Nee hoor, je hoeft helemaal niks te hebben. Je mag zo de oceaan oversteken als je dat wilt.

V: Er is wel een TKN diploma, dat je moet hebben voor een bepaalde lengte van de boot?

A: Ja, ik geloof dat het 10,5 meter is, maar verplicht is het nog steeds niet volgens mij. Volgens mij moet je een vaarbewijs hebben voor een boot vanaf 15 meter, binnen Nederland. Maar op zee weet ik eigenlijk niet.

V: En in het buitenland is dat hetzelfde?

A: Op de Rijn heb je een bepaald patent nodig om daar te mogen varen en zo heb je voor allerlei papertjes die je op binnenwater, meren, rivieren nodig hebt.

V: Is de ISAF dan niet machtig genoeg om bijvoorbeeld in heel Europa de regels gelijk te stellen?

A: De vraag is of je dat moet willen. Als je dat wilt, zal je ok heel veel mensen tegen houden om de zee op te gaan. ISAF wil dat er zo veel mogelijk gevaren wordt, en het liefst veilig. En net als het CWO, dat bestaat uit de ANWB, de HISWA en het watersportverbond, die willen meer veiligheid op

het water voor zoveel mogelijk mensen. Die zullen nooit zeggen je mag niet zeilen, of je mag niet varen. Ze willen juist dat er heel veel mensen gaan varen. Dat is heel politiek en dat ligt heel gevoelig.

V: Dan is er ook nog zo iets als het EUROSaf, een Europese organisatie waar zeilanden zich bij aan kunnen sluiten. Ben je daar mee bekend?

A: Nee, daar ben ik niet bekend mee.

V: Is er de laatste jaren een grote groei geweest van het aantal zeilscholen en verenigingen?

A: Toen de crisis begon, heb ik heel veel zee zeilscholen en kajuitzeilscholen zien starten. Mensen met een boot die geen baan meer hebben en denken dat ze geld kunnen verdienen met hun boot. Die markt groeide toen heel snel.

V: Er zijn er 14 geloof ik binnen het CWO die zee zeilen aanbieden geloof ik?

A: Dat zijn er wel veel meer dan een aantal jaar geleden. Dus ja die groei zie je wel. Binnen verenigingen gaat die groei niet zo snel.

V: Zijn er in Engeland veelal grotere zeilscholen?

A: Ik ken de markt in Engeland niet zo goed, maar ik weet wel dat er een aantal hele grote zeilscholen zijn daar.

V: Het idee bestaat een beetje bij mijn opdrachtgever dat men in Engeland veel commerciëler te werk gaat en dat de zeilscholen veel groter zijn. Gaat het er daar anders aan toe dan in Nederland?

A: Daar gaat het er sowieso heel anders aan toe dan in Nederland ja. Daar hebben ze veel kleinere zeeschepen en daar doen ze dagjes cursussen, maar ook rond de wereld tochten. Dat pakken ze groots en goed aan. Maar ik weet niet wat daar betaald wordt voor een cursus.

V: Inhoudelijk schelen de opleidingen niet veel, als je de RYA en het CWO naast elkaar zou leggen? Als je naar de eisen kijkt lijkt het heel veel op elkaar. Hoe de opleidingen inhoudelijk in elkaar zitten weet ik niet, maar de eisen zijn bijna identiek.

A: Ik heb begrepen dat er wat verschillen zijn in bepaalde technieken die je leert. In Nederland leer je veelal aan te leggen op steigers en in boxen en in Engeland zijn dat veelal boeien (moorings). Daar zitten wat verschillen in?

We varen natuurlijk hier heel veel op kleine meertjes en plassen en wij leggen op onze cursussen niet de nadruk op hard zeilen, maar juist op veilig. Omdat we veel op die kleine meertjes zitten. Wij leggen ook wel veel de nadruk op aanleggen, terwijl in Engeland meer de nadruk ligt op snelheid, maar minder op bijvoorbeeld aanleggen. Daar varen ze weer het strand op en in Nederland heb je heel veel steigertjes bijvoorbeeld.

V: Volgens Jan Cees bestond er een beetje een scheiding tussen het watersportverbond dat zich meer richt op het wedstrijdzeilen en het CWO dat zich meer richt op pleziervaart. Hij zag het wel gebeuren dat het CWO op den duur zelf een erkenning van het ISAF zou krijgen?

A: Het watersportverbond heeft officieel de ISAF erkenning, maar die hebben het behaald met CWO opleidingen. Het CWO bestaat uit die drie partijen, waarvan het watersportverbond er één is. De ISAF kan alleen de nationale autoriteit op het gebied van zeilen erkennen, en dat is het

watersportverbond, dus die kunnen alleen die erkenning krijgen. Maar het watersportverbond zorgt er weer voor dat de opleidingen voor instructeurs ondergebracht zijn bij het CWO, dus eigenlijk heeft het CWO de erkenning gekregen op naam van het watersportverbond. Wij zijn alleen maar bij CWO zeilscholen geweest voor die erkenning, ook bij één vereniging, maar daar werd dan CWO les gegeven. Dus die heeft geen wedstrijdtraining gezien of iets. Het kan dus niet dat het CWO erkend zal worden. Het watersportverbond is erkend, net als in Duitsland de nationale bond erkend zal worden.

V: Daar zijn ook andere opleidingen voor, als je wedstrijdzeilers op wilt leiden?

A: Ja, dan ben je geen instructeur, maar dan ben je trainer. Er zijn wel wat dwarsverbanden tussen instructeur en trainer. Als je instructeur 4 bent, kun je heel snel doorstromen naar trainer 3 bijvoorbeeld. Dat is ook zo als je instructeur wilt worden in een andere discipline. Dan hoef je niet eerst onderaan te beginnen.

V: RYA cursussen worden in 44 landen aangeboden. Heeft dat te maken met de invloed van de Engelse taal?

A: De RYA cursussen voor open bootjes mogen ze in alle talen geven. Alleen het zee zeilen moet gegeven worden in het Engels. Dus ook in Portugal wordt dan lesgegeven in het Engels officieel. Dat gebeurt niet, en in Nederland gebeurt het ook niet. Maar officieel zou het moeten. Ik denk niet zozeer dat het met de taal te maken heeft, maar meer met het product dat ze hebben. Het wordt gewoon wereldwijd herkend.

A: Dat is meer dan het CWO natuurlijk?

V: Ja, het CWO is een Nederlands productje en dat is heel klein.

V: Hoe kijken ze in Amerika bijvoorbeeld aan tegen een CWO diploma. Als je daar aankomt met een CWO diploma en aan de slag wilt als instructeur?

A: Geen idee, er staan vertalingen van de CWO diploma's op internet, dus ik denk dat als je daar mee aankomt wel kan aantonen dat je kan zeilen, maar ik weet bijvoorbeeld dat als je met je CWO diploma naar Griekenland gaat, je gewoon een boot mee krijgt, of Kroatië.

V: Je ziet dat Nederlandse zeilscholen ook kiezen voor RYA cursussen. Zal dat aantal groeien de komende jaren?

A: Dat vind ik niet heel opmerkelijk. Ik heb wel is gezegd en daarover ook contact gehad met de RYA, laten we in Nederland een RYA kantoor starten, alleen voor de zee zeilafdeling. Dan hoef je niet meer continu met Engeland te schakelen en hoeft er niemand over te komen om examens af te nemen en je te laten controleren. Het kost gewoon €1000 om je te laten controleren en dat moet ieder jaar. Ik heb gezegd, laten we als CWO zijnde zee zeilen niet meer doen en laten we gewoon een RYA kantoor erbij doen, bij het CWO, en gewoon alles via het RYA doen. Alleen de RYA stelt zulke hoge eisen aan vooral schepen, die uitrustingslijst is zo enorm, dat heel veel zee zeilscholen zeggen houdt het alsjeblieft bij het CWO.

V: Zou het ook kunnen gebeuren dat een grote zeilschool uit Engeland zegt, ik koop een zeilschool in Nederland op. Komt dat wel is voor?

A: Ik heb het nog niet meegemaakt, maar het zal me niks verbazen.

V: Het zal jou niet verbazen als het zee zeilen bij het CWO verdwijnt?

A: Als de veiligheid voor schepen omhoog gaat, en dat gebeurt al want schepen moeten al aan steeds meer eisen voldoen. Als de wetgeving daar ook nog in zou voor veranderen voor zeegaande schepen met cursisten. Dan ben je dus eigenlijk aan het charteren. Als die eisen uiteindelijk bijna gelijk worden gesteld met RYA eisen, denk ik dat het CWO voor het zee zeilen verdwijnt, of het ISAF moet zee zeilen als diploma gaan erkennen en als dan RYA hetzelfde is als het CWO, zie ik nog wel een kans. Maar anders niet. Nu kost die RYA gewoon zoveel meer geld en is het voor veel zeilscholen gewoon veel te duur. Of je moet dan aan het merkje RYA zoveel meerwaarde zien en je cursussen zoveel duurder maken. Dat is een beetje de afweging.

V: Als er voor het zee zeilen een internationaal systeem zal komen, zal het richting het RYA systeem gaan?

A: Ja, dat vermoed ik wel. Ik denk dat de RYA dan zoveel invloed heeft dat ze dan inderdaad gewoon zorgen dat die eisen bijna gelijk zijn.

V: Jij bent zoals ik van Wilko heb begrepen bij het ISAF in Engeland geweest. Hoe kijken zij daar tegenaan?

A: Die zouden het heel graag willen. Ik ben voor dat wij aangesloten waren in Engeland geweest bij het ISAF om daarover te praten en te kijken hoe dat ging met zo'n erkenning. Dat was geloof ik in Maart en in Mei hadden wij een accreditatie. Die man kwam kijken en zei gewoon van het is in orde op een paar aandachtspunten na.

V: De landen zelf moeten bij de ISAF aangeven we zijn er klaar voor en kom hier is heen om te controleren?

A: Ja, of landen zeggen kom hier is heen en geef is aan wat er nog moet verbeteren. Ik was daar en zei kom maar langs en kijk maar hoe ver we zijn. We moesten een aantal dingen vertalen in het Engels, zodat ze konden lezen en zien wat we aan het doen waren. Daarna hebben ze het heel veel instructeurs gesproken op verschillende plekken.

V: En dan kijken ze alleen naar CWO zeilscholen he?

A: Ja, ook wel verenigingen, maar alleen maar met CWO lessen

V: Daar hebben ze ook geen belang bij, dat andere zeilscholen zich aansluiten bij een CWO?

A: Je geeft een bepaalde garantie af dat het een bepaald niveau heeft, die zeilschool of zeil lessen. Als je dat niet kan garanderen, moet je ze ook niet binnen je systeem willen.

V: Dan zou dus eigenlijk op internationaal niveau door regeringen bepaald moeten worden dat als je de zee op wilt je een ISAF diploma moet hebben?

A: Ja, in Nederland is dat de ANWB, die zijn door het ministerie aangewezen om de regels te behalen op het water en op de weg, en de minister kan regels aanpassen of wijzigen.

V: Hebben er de laatste jaren al veranderingen plaatsgevonden op dat gebied?

A: Er zijn wel wat kleine aanpassingen geweest, maar echt grote veranderingen heb ik niet meegemaakt.

V: Dat zijn wel veranderingen die een grote impact kunnen hebben op de markt natuurlijk?

A: Ja, we hebben het er wel is over gehad dat een vaarbewijs echt verplicht zou moeten worden voor iedereen. Dat is ook nog niet. Je kan gewoon nog steeds een boot huren en er op weg varen.

V: Een internationale erkenning zou natuurlijk wel meer waarde geven aan diploma's? In de voetballerij hebben bijvoorbeeld wel veranderingen plaatsgevonden. Een UEFA trainersdiploma wordt bijvoorbeeld gewoon internationaal erkend. Zijn dergelijke veranderingen ook in het zeilen te verwachten?

A: Ja, de UEFA controleert wel al die eisen, maar je krijgt gewoon een UEFA diploma. Het zou mooi zijn als dat ook in het zeilen zou gebeuren. Ik ben toen naar een conferentie geweest in Athene voor het zeilen om erover te praten hoe onze accreditatie was gegaan en toen hebben we wel een lobby gestart om het zee zeilen internationaal erkend te maken. Veel landen stemden daar mee in, maar de Engelsen waren daar nog niet helemaal voor.

V: Stemmen daar dan ook landen mee in die zelf nog niet een accreditatie hebben ontvangen?

A: Ja, en de Fransen zijn daar heel fel in. Die vinden de RYA veel te sterk en veel te invloed hebben op de ISAF, dus die zouden dat ook graag willen. Qua systeem lijken ze veel op elkaar, maar worden hebben niet zo'n grote invloed.

V: Worden daar door het ISAF ook evenementen voor georganiseerd om dergelijke zaken te bespreken?

A: Er is jaarlijks een ISAF conferentie en dan worden alle dingen besproken. Youth & Development, waar opleidingen onder valt, heeft een eigen vergadering een hele week lang en daar komen allerlei thema's aan bod. Daar heb ik toen ook besproken over die accreditatie. Dat gaat over wedstrijdzeilen, jureren en allerlei kleine dingetjes.

V: Binnen het zeilen kunnen we het RYA systeem zien als het leidende systeem?

A: Ja, dat klopt.

V: Er zijn nu zeven landen die een accreditatie hebben ontvangen van het ISAF. Hebben andere landen dan ook een eigen trainingsprogramma?

A: Ja, buiten die zeven landen zitten heel veel landen in een traject. Zuid-Afrika heeft bijvoorbeeld vier jaar in een traject gezeten voor ze een accreditatie kregen. Thailand zit bijvoorbeeld nu ook in het traject om uiteindelijk aangesloten te worden. Het zullen ongetwijfeld nog meer landen zijn.

V: Is dat ook de bedoeling van het ISAF om steeds meer landen een erkenning te geven?

A: Ja, ISAF zou het liefst direct alle landen er binnen willen, maar het moet natuurlijk wel kwalitatief in orde zijn.

V: En dan het liefst ook voor alle disciplines?

A: Ja, maar het moet wel kwalitatief zijn en er moet een structuur zijn. Het moet niet één persoon zijn die toevallig goed training kan geven, maar het moet aangestuurd worden vanuit de nationale autoriteit dat er instructeurs opgeleid worden.

V: Het ISAF biedt ook trainingen aan om mensen op te leiden die een nationaal trainingsprogramma

kunnen opzetten en aansturen?

A: Ja, dat doen ze in Engeland. Een soort master class achtig iets, waar ze die mensen klaarstomen voor hun eigen land. Ze begonnen met 4 deelnemers in de eerste ronde, daarna een stuk of tien en het zullen er nu ongetwijfeld nog veel meer zijn.

V: Er zijn dus wel veel landen mee bezig ook?

A: Er zijn wel veel landen mee bezig ja, meer dan zeven, maar ik kan niet precies zeggen hoeveel.

V: Het zijn misschien toch eerste ontwikkelingen naar een internationaal systeem?

A: Ja, kijk wij waren het tweede land in de wereld in 2010, nu ben je drie jaar later en heb je er al zeven. Dat is eigenlijk al een best grote groei. Als daar de komende jaren nog een stuk of tien bijkomen maak je grote sprongen.

V: Kunnen die partijen die niet samen gaan werken tegen het RYA systeem?

A: Het RYA systeem is ook een van de, maar ik denk wel dat je als eerste binnen die groep moet lobbyen om ook zee zeilen daar binnen te krijgen. Want die groep hebben nu eigenlijk invloed op die erkenning. Als ze er allemaal uitstappen is een ISAF diploma natuurlijk niks meer waard. Die kunnen nu wel druk uitoefenen, maar ik weet niet hoeveel van die zeven landen ook zee zeilen daarbinnen willen hebben überhaupt.

V: Jan Cees had het nog over een groep zelfstandigen die ook cursussen of tochten aanbieden. Hoe groot is die groep?

A: Ja, kijk maar hoe Wilko is begonnen. Die hoefde ook niet meer te werken, had een boot, en dacht daar kan ik wel iets mee gaan doen.

#### **Appendix H; interview G**

V: Een trend die bijvoorbeeld naar voren kwam is dat steeds meer Nederlandse zeilscholen en met name zeezeilscholen ervoor kiezen om RYA cursussen aan te bieden. De zeezeilschool Scheveningen doet dit bijvoorbeeld al en er zijn nog een drietal zeezeilscholen in NL die zich bij RYA hebben aangesloten. Ook de zeezeilers van Marken zijn bijvoorbeeld bezig om aantal instructeurs RYA diploma's te laten halen. Hoe kijkt u hier tegenaan?

Ik zie dit niet als iets van de laatste jaren. Sinds ik een jaar of vier geleden stopte met mijn zeilschool 'het wijde water' is het aantal zee zeilscholen dat RYA cursussen aanbiedt niet gegroeid. Het feit dat een grote zeezeilschool als de zeezeilers van Marken hiermee bezig is had ik niet verwacht. Dat kan wel gevolgen hebben voor de andere Nederlandse zeezeilscholen als zij ervoor zouden kiezen om volledig over te gaan op het RYA systeem. Zij zijn een grote en daarom invloedrijke partij binnen de groep Nederlandse zeezeilscholen.

V: Wanneer Nederlandse zeezeilscholen ervoor kiezen om RYA cursussen aan te bieden, zouden zij er dan goed aan doen om volledig over te gaan op RYA of om zowel CWO als RYA cursussen aan te bieden?

A: Volgens de reglementen van het CWO is het niet toegestaan om naast het CWO andere cursussen aan te bieden. Ik vind dat als je je committeert aan een organisatie als het CWO, je het volgens de regels moet spelen.

V: Waarom doet het CWO hier volgens u niks tegen?

A: Wellicht zijn zij bang om deze leden dan kwijt te raken. Het kwijtraken van grote en invloedrijke partijen kan gevolgen hebben voor

V: De RYA wordt door veel insiders beschreven als een invloedrijke partij binnen het zeilen en met name zeezeilen. Was dat in de tijd dat u ondernemer was ook zo? Is dit gegroeid?

A: De RYA is een grote organisatie met wellicht ook wel mensen binnen het ISAF. In de tijd dat ik ondernemer was waren zij ook een grote partij.

V: In andere disciplines van zeilen zien we dat onder invloed van ISAF een internationalisering plaatsvindt. Ziet u het als een mogelijkheid dat er een internationale diplomastructuur komt voor het zeilen? Hoe is dit voor de discipline zeezeilen?

A: Ik ben niet bekend met het accreditatieprogramma. Er is in het verleden een onderzoek geweest naar de verschillen tussen het CWO en het RYA. De uitkomst van dat onderzoek was dat er in feite weinig verschillen zijn. Ik citeer de onderzoeker: "Er is in feite geen licht tussen te krijgen". Er is ook overleg geweest tussen het CWO en RYA om elkaars systemen te erkennen. Maar de RYA is een overheidsorganisatie en het CWO is een vrijwillige organisatie. De organisatievorm was een belangrijke reden waarom zij elkaars systemen nog niet erkennen.

V: Lobby starten om internationaal systeem te realiseren?

A: Dat is dan meer aan het CWO.

V: Veel respondenten geloven daar wel in. Zou in dat geval de ISAF zoiets in het leven moeten roepen of is het realistischer om te verwachten dat RYA systeem het internationaal gehanteerde systeem zal worden.

A: De nationale autoriteiten als het CWO en RYA zouden elkaars systemen moeten gaan erkennen, maar dat ligt dus moeilijk gezien die verschillen in organisatievorm.

V: Een andere trend lijkt een toename van het aantal zee zeilscholen en zoals omschreven in interviews zijn er recent zelfstandige ondernemers die zeilcursussen of tochten aanbieden. Is samenwerken een optie?

A: Dat kan een optie zijn. Ik heb in de tijd dat ik een zeilschool had ook wel is verzoeken gehad van andere mensen om samen te werken. Ik heb het altijd gezien als een gebrek aan klanten bij deze personen. Omdat zij zelf waarschijnlijk te weinig klanten hadden, wilden zij samenwerken om op die manier te profiteren van mijn klantenbestand. Ik ben er dan ook nooit op ingegaan.

V: Mensen kiezen er tegenwoordig eerder voor om een opleiding te volgen voor zij gaan zee zeilen, ondanks de crisis. Komt dit door het feit dat de mensen die zee zeilen vaak welvarende mensen zijn?

A: Ik vind dat opvallend. In mijn tijd was het niet zo dat ik alleen 'rijke mensen' aan boord kreeg, maar ik had klanten vanuit verschillende lagen van de bevolking. Het waren wel mensen die cursussen konden betalen, maar het is niet zo dat ik alleen ondernemers aan boord kreeg of andere hoogopgeleide mensen.



V: Ik heb van verschillende insiders gehoord dat een belangrijk verschil tussen het CWO en de RYA de kwaliteitseisen aan met name de boten zijn. Is dit een belangrijk verschil?

A: Dat is voor het eerst dat ik dat hoor.