



Van de voorzitter

De kerst, oud- en nieuwjaarsviering liggen weer achter ons en ook de kortste dag hebben we weer gehad. Kortom tijd om weer vooruit te blikken naar het nieuwe watersport seizoen.

Natuurlijk zou het mooi zijn als we deze winter eerst nog even een mooi pak sneeuw en ijs krijgen. Ik heb geen idee of er nog een WSV lid is die een ijszeiler in de schuur heeft liggen, maar dat zou toch machtig mooi zijn op het Slotermeer! In de nieuwsbrief kunt u heel veel lezen over allerlei technische systemen en regels die voor het varen op de Europese wateren nodig zijn. Afhankelijk van de vaarplannen zal er meer of minder verdieping hierin nodig zijn. Ergens lezen we dat de oude gewoonte dat het schipperen van generatie op generatie overging onder druk staat en dat hiermee juist dat beetje extra menselijke ervaring en kennisoverdracht afgenomen is.

Dit geldt denk ik niet alleen voor de beroepsvaart, velen van ons hebben de liefde voor de watersport ook met de paplepel ingegeven gekregen. Belangrijk dat wij als Watersportvereniging ons dan ook richten op de jeugd en waar mogelijk die liefde en ervaring op de volgende generatie overbrengen.

Als Watersportvereniging hebben we hiervoor een prachtige uitgangspositie, ik wil dan ook alle leden vragen om ook hun kinderen/kleinkinderen hiermee eens kennis te laten maken. Op de website kunt u de data voor het jeugdzeilen weer vinden. Iedereen is welkom!

Velen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om de enquête van nov/dec in te vullen. Wij als bestuur gaan ons buigen over de input en kijken in hoeverre we daar in 2026 samen met jullie invulling aan kunnen geven. Voor nu nog even geduld en dan kunnen we weer het water op!

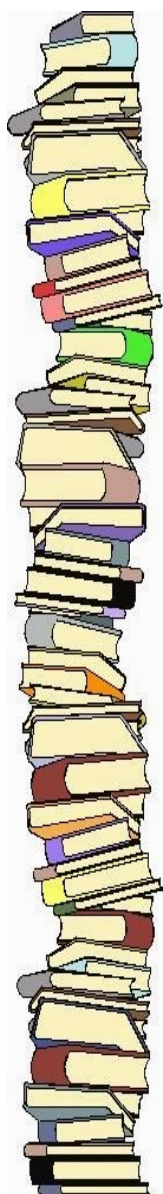
Met vriendelijke groet,
Duco Hoekstra



Uitnodiging Nieuwjaarsborrel 2026

We zijn druk bezig met de voorbereiding van de Nieuwjaarsreceptie op zaterdagmiddag 10 januari 2026. Wij hopen u dan alleen vanaf 17.00 uur te treffen in ons clubhuis 't Roefke om daar het nieuwe jaar in te luiden met Glückwein en oliebollen.

*Heeft u ideeën voor (winter) activiteiten, uitstapjes, lezingen, zelf iets organiseren of om de Activiteitencommissie te ondersteunen neem dan contact op met
Hans van der Meijden 06 - 174 174 79*



INHOUD

- Pag 1 - Van de voorzitter
- Pag 2 - Nieuwjaarsborrel
- Pag 3 - Van de Jeugdcommissie
- Pag 4 - Ledenbeheer
De jarigen in januari
Alg. Ledenvergadering
KNWV contributie
Geplande activiteiten
- Pag 5 - Opgeluimd staat netjes
- Pag 6 - ANWB Water-atlassen
ANWB Wateratmanak
Nieuw lesboek Marifonie en
de nieuwe exameneisen
- Pag 7 - Nieuwe Vaarwijzer voor de
Noordzeekust
- Pag 8 - EGNOS krijgt update
- Pag 9 - Historische Nederlandse
stoomschepen naar de sloep
- Stijgende trend in aanvarin-
gen binnenvaart met kunst
werken
- Pag 10 - Nieuwe VTS voor het kanaal
Gent - Terneuzen
- Pag 11 - Zeeuwen blijven dromen van
een heuse kabelbaan
- LAT wordt ALAT
- Pag 12 - (Nieuw) vaarbewijs en ICC
- Pag 14 - Watersportverbond stapt
definitief uit Stichting CWO

'n Bericht van de

JEUGDCOMMISSIE



Terugblik op het jeugd-zeilseizoen

Onze jeugdleden hebben hun mening gegeven over het afgelopen seizoen, en wat blijkt? Het enthousiasme spat er vanaf! Bijna iedereen omschrijft het zeilen als "leuk" of zelfs "super leuk, kan niet beter". Een prachtig compliment voor al onze vrijwilligers en trainers die dit mogelijk maken.

Hoe vaak willen ze zeilen?

De meeste jeugdleden zouden het liefst 3 tot 4 keer per maand het water op gaan. Er is ook een groep die 1 à 2 keer per maand kiest, wat laat zien dat er behoefte is aan variatie en flexibiliteit.

Interesse in les en wedstrijden

Zeillesen:

Veel jongeren hebben aangegeven dat ze soms of zeker graag les willen volgen.

Wedstrijdtraining:

Hier zien we een gemengd beeld, sommigen staan te popelen, anderen houden het liever recreatief.

Meedoen aan wedstrijden:

Een groot deel zegt "misschien", terwijl een enthousiaste groep "zeker, heel graag!" aangeeft. Dat biedt kansen om laagdrempelig kennis te maken met wedstrijdzeilen.

Populaire dagen en avonden

Vooral de zaterdag, zondag en vrijdagmiddag zijn favoriet. Bij de jeugd van 12+ springen de woensdag en vrijdagavond eruit, met de dinsdagavondwedstrijden als optie voor de echte fanatiekelingen.

Suggesties van onze jeugdleden

De jeugdleden kwamen met waardevolle ideeën, maar drie punten sprongen er uit.

- * Maak meer jeugd enthousiast voor het zeilen.
- * Een Laser Pico voor de jongere jeugd.
- * Ook na de zomervakantie vaker zeilen.

En natuurlijk: "Op dezelfde voet doorgaan!"

Zie pagina 16 voor de enquête uitslag.

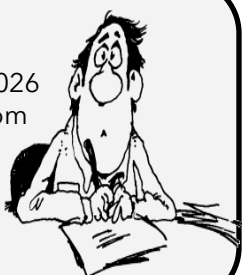
Namens de jeugdcommissie
Kim Punter

De volgende Nieuwsbrief

Verschijnt op 1 februari 2026.

Kopij kunt u inleveren tot 27 jan 2026
via e-mail naar hpk1412@gmail.com

Kopij graag aanleveren als platte tekst, dus zonder tabs of ander opmaak. Foto's graag als jpg of RAW bestand.





Ledenbeheer

Per 31 december j.l. hebben Mieke Koot en Jan & Sjan van der Tol hun lidmaatschap opgezegd. Per 1 januari 2026 telt onze WSV 167 Leden & Begunstigers. Waarvan er 29 jeugdleden / begunstiger zijn.

OPBOUW LEDENBESTAND

1 Erelid
58 KNWV Leden
0 KNWV Jeugd
7 KNWV Gezinsleden
5 KNWV Gezinsleden Jeugd
50 Begunstigers
5 Begunstigers Jeugd
22 Begunstigers Gezinsleden
19 Begunstigers Gezinsleden Jeugd

167 TOTAAL

De jarigen in januari zijn



Co Gunnink, Diet Algra, Poen Groenewegen, Jelle de Boer, Tessa Coppens-Krijgsman, Jikke Zijlstra, Annemarie van Leeuwen, Mark de Koe, Willem van der Pol, Philip Thoms, Mees Louvet en Suze Paques.

De redactie wenst hen allen een prettige dag toe.



Alg. Ledenvergadering

Op 17 april a.s. houden wij onze jaarlijkse ALV. Op deze bijzondere ledenvergadering wordt ook altijd de hoogte van de contributie vastgesteld.

Wat nu al reeds bekend is, is dat de KNWV (het Watersportverbond) haar contributie voor 2026 met ruim 4% heeft verhoogd.

De bijdragen voor 2026 aan het verbond worden;

KNWV Jeugdleden (t/m 17 jaar) € 13,40 per jaar
KNWV Leden (18 jaar en ouder) € 26,75 per jaar
KNWV Gezinsleden (alle leeftijden) € 13,40 per jaar



Geplande Activiteiten

10 jan	Nieuwjaarsreceptie	(Act.Cie)
14 feb	Roefke Rebbel	(Act.Cie)
14 mrt	Excursie Marine Museum Den Helder met aansluitend Roefke Rebbel Opgeven bij Fedde Akkerman	(Act.Cie)
11 april	Roefke Rebbel	(Act.Cie)
14 april	1ste Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
17 april	Algemene Ledenvergadering	
21 april	2de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
?? mei	Australische middag (Zodra de datum en het programma bekend is, wordt u hierover nader geïnformeerd. Houdt de Nieuwsbrief en/of de Website in de gaten)	(Act.Cie)
2 mei	Varen en dineren op het Wad met Jan Rotgans. (minimaal 15 personen, details volgen) Opgeven bij Hans v.d. Meijden	(Act.Cie)
9 mei	Opening watersportseizoen met de Regio Cup wingfoilen	
12 mei	3de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
19 mei	4de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
26 mei	5de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
9 juni	6de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
28 juni	Combi Noord Wedstrijd	(Jeugd Cie)
4 juli		
5 juli	NK Schakel en NK Flits	(Wedstrijd Cie)
6 juli		
1 aug		
t/m	Startschip verhuurd aan de Sneekweek	
6 aug		
8 aug	Bungalow wedstrijden	
18 aug	7de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
25 aug	8ste Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
1 sept	9de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
8 sept	10de Avondwedstrijd	(Wedstrijd Cie)
27 sept	Open Familie Valkendag	

SAVE THE DATE

Opgeruimd staat netjes

Zegt het spreekwoord voor drie verschillende situaties. Ironisch bedoeld toepasselijk in een gezelschap bij het vertrek van lastig persoon of gezelschap. Ook als men blij is dat iemand die niet tot het gezelschap behoort, weer is weggegaan. Wij houden het maar bij de toepassing *als iets keurig netjes is opgeruimd en/of geordend*.

Duco, onze voorzitter en ondergetekende hebben op een druilerig week-end de bekende koe bij de horens gevat, het opberghok in het clubgebouw uitgemest en opnieuw ingericht. Eerst maar alles er uit en in het clubgebouw op de tafels uitgestald. Duco heeft de vloer gedweild en in de tijd dat deze aan het drogen was hebben we alles door onze handen laten gaan. Uit allerlei dozen kwamen ook nog eens dertig ordners tevoorschijn met twintig jaar administratie, bankafschriften en dergelijke. Deze staan nu bij mij in de logeerkamer om uitgezocht te worden. We hebben stapeltjes gemaakt van wat er allemaal zo bij elkaar hoort, Jeugd Cie, Westrijd Cie, Activiteiten Cie, GSM Cie, Secretariaat, Penningmeester en Algemene WSV zaken. Terwijl Duco vuilniszakken aan het vullen was en alles bij elkaar zocht wat naar de gemeentewerf moest, harde verfkwassten, kleverige potjes verf en e.d. (chemisch afval), heb ik 11 opberg-boxen gekocht bij de Blokker. Duco heeft nog mooie sterke kratten op de kop getikt en voorzien van zwenkwieltje en klaar was de klus.



Zie hier het resultaat. De opdracht is nu, zo moet het natuurlijk wel blijven.



Het week-end daarna heeft Duco met zijn vrouw Petra en met Boudien de Jong, Jan Feenstra en Tom Plattel het hele clubhuis van boven tot onder en van binnen en buiten onderhanden genomen. Stofzuigen (niet alleen de vloer maar ook de vloering, het dak en de geluids-dempende panelen), vloer dweilen, toilet schoonmaken, ramen lappen etc, etc.

Een geweldige prestatie

Hans van der Meijden



Het clubgebouw weer helemaal "Spic en Span" en klaar voor de Midwintermaaltijd.

ANWB Water-atlassen



Begin 2025 verschijnen er drie nieuwe ANWB Wateratlassen. Deze nieuwe wateratlassen vervangen alle losse ANWB waterkaarten en bevatten naast duidelijke kaarten ook de belangrijkste gegevens uit de ANWB Water-almanak deel 2. Daarom zal de Water-almanak deel 2 niet meer opnieuw verschijnen. De 2025 editie is geheel uitverkocht.

De nieuwe ANWB Wateratlassen zullen om het jaar verschijnen net als de ANWB Wateralmanak deel 1.



In Nederland is elk kajuitjacht verplicht om de geldende vaarregels aan boord te hebben.

Als u de Wateralmanak Deel 1 van de ANWB aan boord heeft dan voldoet u aan de wet en heeft u in één keer alle vaarregels voor Nederland en België.

De ANWB Wateralmanak 1 bevat de meest actuele vaarreglementen, die men in Nederland en België verplicht aan boord moet hebben.

Verder heeft deze uitgave een schat aan praktische informatie als vaaraanwijzingen, vlagvoering en 'watersport en de wet'.

Tevens is toegevoegd het uittreksel 'Handboek Marifonie in de binnenvaart'. Dit is verplicht aan boord voor schepen uitgerust met marifoon.

- * Alle actuele vaarreglementen voor Nederland en België.
- * Vaartips voor de Nederlandse en Belgische wateren.
- * Praktische informatie als vaaraanwijzingen, vlagvoering en 'watersport en wet'
- * Uittreksel "Handboek Marifonie binnenvaart".

Reglementen voor Nederland:

- * Rijnvaartpolitiereglement (RPR)
- * Binnenvaartpolitiereglement (BPR)
- * Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas (SRGM)
- * Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW)
- * Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE)
- * Internationale Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op zee (BVA)
- * Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ)
- * Handboek voor de marifonie in de binnenvaart

Reglementen voor België:

- * Algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk België.
- * Algemeen Politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren.
- * Scheepvaartreglement Kanaal van Gent naar Terneuzen (SRKGT).
- * Politiereglement van de Beneden Zeeschelde.
- * Scheepvaartreglement van de Beneden Zeeschelde
- * Politie- en Scheepvaartreglement Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust.
- * Handboek voor de marifonie in de binnenvaart

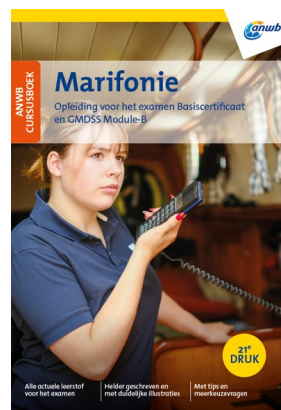
Vaaraanwijzingen:

- * Kanalen en meren
- * Rivieren
- * IJsselmeer
- * Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen
- * Waddenzee
- * Belgische binnenwateren

Nieuw Cursusboek Marifonie en nieuwe exameneisen

De nieuwe opzet en eisen voor de examens bedieningscertificaten voor maritieme communicatie, zoals het Basiscertificaat Marifonie en Marcom-B zijn inmiddels ingegaan.

Op 10 december j.l. is het vernieuwde ANWB Cursusboek voor Marifonie uitgebracht. Dit boek bevat de complete leerstof voor het Basiscertificaat



Marifonie (binnenvaart-marifoon) en het aanvullende examen voor de Module GMDSS-B. Tezamen dus compleet voor het Bedieningscertificaat Marcom-B (zeevaartmarifoon).

Dit uitgebreide cursusboek met heldere uitleg bevat de examenstof voor het Basiscertificaat Marifonie en aanvullende GMDSS voor het certificaat Marcom-B.

Het bevat alle leerstof voor het examen, is helder geschreven met duidelijke illustratie, vele tips en oefenvragen voor het examen.

In Nederland is het bezit van een marifoon aan boord voor de meeste pleziervaartuigen niet verplicht (1), maar als u veilig wilt varen, kunt u eigenlijk niet zonder. Om een marifoon aan boord te mogen installeren is het verplicht u te registreren bij de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (RDI) en om de marifoon te gebruiken moet u een bedieningscertificaat hebben. In veel gevallen kan worden volstaan met het basiscertificaat.

Voor het marifoonexamen in Nederland doet u het theorie-examen bij het CBR op diverse locaties door het hele land, terwijl het praktijk-examen voor Marcom-B/A bij gespecialiseerde, door CBR gecertificeerde opleiders, wordt afgenomen, zoals vaarschool

Albatros ([Vaarschool Albatros](#)) maar kan nu ook via het CBR. U moet dan na het behalen van het certificaat een aanvraagprocedure bij het CBR indienen.

Voor een zogenaamde binnenvaart marifoon op de Europese binnenwateren heeft u voldoende aan het Basiscertificaat Marifonie. De leerstof voor dit examen vindt u in het eerste deel van het Cursusboek.

Om gebruik te kunnen maken van een marifoon in de zogeheten zeevaartuitvoering (op ruim water of op zee) en/of voor het communiceren via het nieuwe wereldwijde systeem voor nood,- spoed- en veiligheidsverkeer is de aanvulling GMDSS verplicht.

Het basiscertificaat plus de module GMDSS geeft u het bedieningscertificaat Marcom-B. Het tweede gedeelte van het Cursusboek bevat de leerstof voor het theoretisch examen voor de GMDSS Module-B.

Het aanvullende examen vereist ook kennis van het nautisch Engels. Daarom bevat dit cursusboek een hoofdstuk met nautisch Engels, zoals vastgelegd door de International Maritime Organisation (IMO). Voor GMDSS en Marcom-B doet u naast een theorieexamen ook nog een praktijkexamen.

Het Basiscertificaat Marifonie is VERPLICHT voor het gebruik van een binnenwatermarifoon, die alleen op laag vermogen kan zenden. Met het basiscertificaat Marifonie mag u ook een AIS Transponder aan boord gebruiken.

Het Marcom-B certificaat bestaat uit het Basiscertificaat aangevuld met de GMDSS Module-B (Global Maritime Distress and Safety System) en is verplicht voor het gebruik van een marifoon in zeevaartuitvoering die op hoog vermogen kan zenden en een marifoon met DSC-faciliteit (Digital Selective Calling).



(1) In Nederland geldt er geen marifoonplicht voor de pleziervaart < 20 m. In België geldt er **WEL** een marifoonplicht. Voor de pleziervaart geldt dit voor schepen langer dan 7 m.

LET OP

Deze plicht geldt ook voor bezoekende schepen vanuit Nederland naar België.

*Gelezen op diversen websites o.a.
Vaarwijzer, ANWB en het CBR*



Nieuwe Vaarwijzer Noordzeekust

Auteur Michiel Scholtes voer de gehele Belgische en Nederlandse Noordzeekust af om de Vaarwijzer voor de Noordzeekust bij te werken. De Vaarwijzer is een praktisch naslagwerk, waarmee schippers de aanloop van een van de havens of zeegaten op verantwoorde wijze kunnen uitvoeren. Michiel

Scholtes beschrijft de bekende havens en routes, waagt zich daarbij vaak buiten de gebaande paden en geeft aanwijzingen en ook zijn eigen ervaringen weer.

De nieuwe editie verscheen onlangs en is nu vanuit voorraad leverbaar. Helemaal bijgewerkt en actueel.

Klik [HIER](#) om te bestellen, Prijs € 38,00

Producent Hollandia, 2025 Herziene 4e druk
Hardcover 208 pagina's in full colour
Nederlandstalig
ISBN/EAN: 9789064108228

Boot Düsseldorf 2026



Van 17 tot en met 25 januari 2026 is Boot Düsseldorf. Bent u van plan om de grootste watersportbeurs ter wereld te bezoeken, bestel dan [HIER](#) uw entreekaarten en kijk voor meer informatie op de website.

**Al ziet men kerk en toren staan
dan is de reis nog niet gedaan...**



Word instructeur bij Optimist on Tour!

Lijkt het je leuk om kinderen kennis te laten maken met watersport en tegelijk deel uit te maken van een gezellig team? Voor komend seizoen zoekt Optimist on Tour enthousiaste instructeurs en wal-crew. Je krijgt de kans om jezelf te ontwikkelen als instructeur en natuurlijk een top tijd te hebben!

Wat verwachten we van je?

- * Je vindt het leuk om kinderen te begeleiden
- * Je bent sociaal en durft op mensen af te stappen voor een praatje.
- * Je kan goed samenwerken in een team.
- * Je bent optimistisch en vrolijk.
- * Je neemt verantwoordelijkheid.
- * Je bent flexibel inzetbaar en vindt het niet erg om hard te werken.
- * Je hebt interesse in watersport

Waar moeten je aan voldoen?

- * Je kan verschillende functies bekleden bij Optimist on Tour. Zo kan je bij de welkomstbalie helpen, kinderen begeleiden in het waterlaboratorium of les geven op het water. Ervaring met lesgeven is een pré, maar geen vereiste. Ons team zorgt voor de nodige begeleiding.
- * Heb je ervaring bij een zeilschool of watersportvereniging dan is dat zeker een pré. Vergeet dit dus niet te vermelden.
- * Verder behoort een VOG bij de sollicitatie procedure (deze wordt vergoed door het Watersportverbond).
- * Je bent minimaal 16 jaar oud.

Wat krijg je ervoor?

- * € 85,00 euro per dag, exclusief reiskosten.
- * De kans om jezelf te ontwikkelen als instructeur.
- * Een top tijd in het team van Optimist on Tour!

Interesse?

Stuur een mailtje naar info@optimistontour.nl met je gegevens en telefoonnummer, een korte motivatie, lesgeef ervaring en eventuele behaalde diploma's.

Uit de KNWV nieuwsbrief

EGNOS krijgt update



EGNOS, European Geostationary Navigation Overlay Service, is een aanvulling op het Amerikaanse GPS-satellietnavigatiesysteem. Veertig grondstations in heel Europa meten GPS-signalen en berekenen de afwijking van deze signalen. Afwijkingen die veroorzaakt worden door de navigatiesatellieten zelf, maar ook door geladen deeltjes in de ionosfeer van onze dampkring. Een snelle computer berekent welke correctie moet plaatsvinden en stuurt dit als aanvullend signaal via een geostationaire communicatiesatelliet naar eindgebruikers. Zo maakt EGNOS het GPS-satellietnavigatie aanzienlijk nauwkeuriger en robuuster.

EGNOS is operationeel sinds 2009. Schepen varen ermee in havens en op drukke waterwegen. Boeren gebruiken het om hun trekkers zonder bestuurder over grote akkers te laten rijden. En vliegtuigen naderen ruim vijfhonderd Europese vliegvelden met behulp van dit systeem. EGNOS speelt een cruciale rol in de navigatie, die voor ons allemaal onmisbaar is.

De komende jaren investeert Europa in innovaties en updates van het systeem. Vanaf 2030 maakt EGNOS niet alleen gebruik meer van GPS-signalen, maar ook van het Europese Galileo navigatiesysteem, vertelt Hélène Gautier van de Europese Commissie. Dit brengt veel nieuwe mogelijkheden met zich mee om de Europese autonomie te versterken, zowel op het land als op het water en in de lucht.

Jean-Christophe Denis van ESA (European Space Agency, de Europese Ruimtevaartorganisatie) neemt alvast een voorschot op de mogelijkheden. Vliegtuigen die volautomatisch landen. Altijd precies en zeker weten waar taxi's of vrachtwagens zijn. Laagvliegende drones volgen. Aandelen- en banktransacties tot op een paar nanoseconden nauwkeurig timen. Maar een van de grootste ontwikkelingen wordt de modernisering van het Europese treinverkeer, voorspelt hij: "In de toekomst kunnen treinen zonder machinist en veel dichter op elkaar rijden, waardoor het Europese spoor beter wordt benut en de kosten voor treinverkeer aanzienlijk zullen dalen."

CGI Netherlands (opgericht in 1976 en is een van de grootste IT- en bedrijfsadviesbureaus ter wereld) bouwde mee aan de eerste versie van EGNOS en hoopt de komende jaren ook bij nieuwe innovaties betrokken te zijn, zeggen Jeroen Derriks en Ahmed Ghazali van CGI: "Nederland moet in de voorhoede blijven meewerken aan deze technologie, want positie- en tijdsbepaling worden steeds belangrijker"

Nationale EGNOS Dag 2025

Op 30 oktober jl. vond de eerste Nationale EGNOS-dag plaats, georganiseerd door het Netherlands Space Office (NSO), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en EUSPA (het EU-agentschap voor ruimtevaart) en het Nederlands Instituut voor Navigatie (NIN). Tijdens de bijeenkomst stonden de mogelijkheden en toepassingen EGNOS centraal.

Vanuit Nederland presenteerde onder andere het NIN (Nederlands Instituut voor Navigatie) over de toepassingsmogelijkheden in de maritieme sector, zoals voor positiebepaling van brugopeningen, geautomatiseerde vaart en de integratie met AIS en andere elektronische navigatiemiddelen. Voor watersporters en beroepsvaart biedt dit mogelijkheden voor nauwkeuriger navigeren, zelfs in gebieden met weinig referentiepunten of bij verminderde zichtbaarheid.

Gelezen in Vaarwijzer nieuws

Historische stoomschepen naar de sloop



Foto: Adri van de Wege

De historische stoomschepen Flandria 20 en Nederlander zijn naar sloopwerf Galloo in Gent gesleept. Pogingen om de zusterschepen, die voorheen C. Bosman en R. van Hasselt heetten, te behouden zijn daarmee mislukt.

Beide stoomschepen werden in 1915 gebouwd als stoomveerboot tussen Enkhuizen en Stavoren. De C. Bosman werd later een opleidingsschip onder de naam Nederlander. Het schip kwam in 1992 in handen van een stichting die het schip wilde restaureren en behouden. Die restauratie zou meerdere jaren duren. Ook zusterschip R. van Hasselt kwam in handen van de stichting. De schepen behoren tot de Nederlandse maritieme geschiedenis, vindt menigeen. Veel Enkhuizers hebben er een persoonlijke band mee. Meer dan een decennium bekommerde de Enkhuizer Henk de Jong zich over de laatste twee geklonken stoom passagiersschepen van Nederland. De Jong: "Die boten hebben mijn voorliefde en dat heeft met mijn verleden te maken. In de vakantie ging ik als jonge man uit Enkhuizen ermee naar familie in Stavoren. Daar heb ik goede herinneringen aan. Het was de verbinding tussen mij en mijn familie."

Bron: Tessa Heerschop (Schuttevaer)

Stijgende trend in aanvaringen binnenvaart met kunstwerken



De aanvaring van de Humadivi met de stuw bij Borg-haren was een van de opmerkelijkste incidenten van afgelopen jaar. Foto ANP

Terwijl de Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) de loop over het aantal aanvaringen in de binnenvaart legt, was het de afgelopen maand weer meerdere keren raak. De zorgwekkende stijging van het aantal aangevaren bruggen en sluisen was ook op het Smarter & Safer Shipping Event onderwerp van gesprek. De veiligheid staat onder druk en wat is de rol van nieuwe technieken als de trackpilot daarin? De cijfers laten zien dat het aantal aanvaringen van de binnenvaart met bruggen en sluisen steeds vaker voorkomt. De OVV kondigde om die reden in juli een onderzoek aan.

"De binnenvaart is veilig, maar de laatste tijd staat die veiligheid wel onder druk", stelde Maurits van der Linde op het Smarter & Safer Shipping Event van Schuttevaer. Van der Linde houdt zich bij Koninklijke Binnenvaart Nederland en Platform Zero Incidents bezig met de veiligheid van de sector. Hij kent de cijfers en ziet de stijgende trend ook. "Er zijn ook meer zware aanvaringen. Grote klappers met grote gevolgen, maar gelukkig nog altijd geen grote getallen."

In 2024 kwam de beroepsvaart 57 keer in aanvaring met infrastructuur, vijf keer meer dan een jaar eerder. Deze maand moesten de sluis bij Schijndel, de Dorkwerderbrug en de Stadsbrug van Weert eraan geloven. In het laatste geval is de oorzaak bekend, die werd aangevaren na een bedienfout.

De algemene trend is het zoeken naar een precieze oorzaak. Van der Linde heeft wel een idee. "De arbeidsmarkt staat onder druk. Als die onder druk staat, weten we, gaat het ten koste van iets anders. Dat is nu kwaliteit en vakmanschap." De opleiding van nieuwe schippers is anders dan vroeger, klinkt het in de zaal. Dat ziet ook Van der Linde: "De eeuwenoude cultuur van vader op zoon, dat is niet meer zo." Maar hij wil ook niet enkel wijzen naar jonge schippers, bovendien is de schuldvraag hier niet van belang. "Schuld en veiligheid gaan slecht samen. Het moet niet gaan over wie het fout heeft gedaan, maar waarom het fout gaat." Op het aantrekken van voldoende gekwalificeerd personeel moet volle bak worden ingezet, stelt Van der Linde.

Een van die nieuwe technieken is de trackpilot. Die wordt door een groot deel van de binnenvaart al omarmd, gezien het feit dat 1500 schepen ermee zijn uitgerust. Maar of het de veiligheid vergroot, daar is niet de hele zaal het mee eens. "Schipper en trackpilots werken los van elkaar goed. Samen gaat het, kan ik na dit jaar wel zeggen, niet goed", vertelde incident-onderzoeker van Transafe Jacquo Theunisse. Het leidde er toe dat de Duitse overheid zich genoodzaakt voelt om regels voor trackpilots te communiceren. In zekere zin zijn het open deuren: alleen iemand die bekend is met de werking van de trackpilot mag ermee varen en de stuurhut mag op geen enkel moment onbezet zijn. Dat Duitsland deze noodzaak voelt is een gevolg van de vele aanvaringen.



De door een op de trackpilot varende schip aangevaren sluisdeuren bij Müden, Duitsland. Foto WSA

Scheepvaartverkeer op de Moezel werd eind vorig jaar flink ontregeld, nadat de sluis bij Müden er uit was gevaren. Later bleek het schip met 12 kilometer per uur, op de trackpilot, vol in de deur gevaren te zijn. Het nadeel van een trackpilot is dat het een lijn goed kan volgen, heel goed zelfs, en dus worden de sluisdeuren goed geraakt. Ook wijst de Duitse overheid op de in 2023 kapot gevaren sluis bij Iffezheim. De Nederlandse overheid komt op korte termijn ook met een brief over het gebruik van trackpilots.

"Veel mensen adoreren de trackpilot", vat CEO van Dari Raymon Berkhout het samen. Binnenvaartrederij Dari zet veel in op automatisering, zo heeft het een eigen bediencentrale voor op afstand bestuurbare schepen. De rederij ziet in de techniek een oplossing voor het personeelstekort. Voor Berkhout is de grote vraag: hoe te wapenen tegen de aanvaringen op een trackpilot. "We proberen het bewustzijn te verhogen. De schipper moet altijd bij de les blijven. Want het kan goed misgaan."

Het is wat Patrick Potgraven, programmamanager Smart Shipping van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de automatiserings-paradox noemt. Hoe meer werk uit handen van de schipper gehaald wordt, hoe moeilijker het is om de schipper er bij te houden. De schipper blijft verantwoordelijk.

De trackpilot is immers enkel en alleen een hulpmiddel.

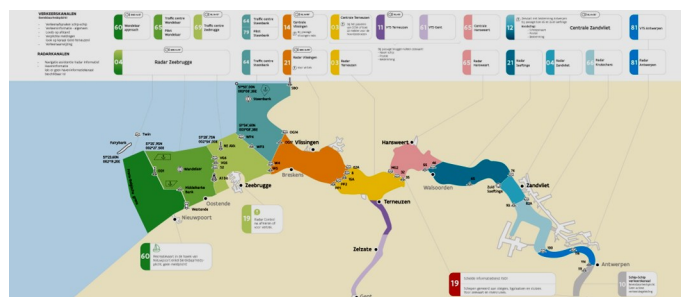
Uit de Schuttevaer december 2025

Nieuw VTS voor Kanaal Gent-Terneuzen



Op 1 december 2025 is in Vlaanderen en Nederland gestart met een nieuwe manier van verkeersbegeleiding op het Kanaal Gent-Terneuzen. De komst van een VTS (Vessel Traffic Service) op dit kanaal is een gevolg van de afspraken tussen de Nederlandse- en Belgische autoriteiten. Maar niet iedereen is het eens met de nieuwe aanpak. In Schuttevaer uit Johnny van IJk een pittig commentaar dat we plaatsen na het bericht over het VTS. Na die reactie plaatsen we het nieuws van de Belgische autoriteit over de marifoonkanalen.

Het Kanaal Gent-Terneuzen is een belangrijke scheepvaartroute. Zee- en binnenvaartschepen en ook de recreatievaart varen hier samen. De opening van de Nieuwe Zeesluis en de komst van de Seine-Schelde verbinding zullen de scheepvaart verder doen toeneemen. Met de invoering van VTS wordt deze druk bevaren route efficiënter en toekomstbestendig. "Die groei vraagt om een andere aanpak van verkeersbegeleiding," zegt Ronald Nomes, Nederlands Permanent Commissaris. "Met VTS maken we de vaart voorspelbaarder en veiliger voor alle gebruikers." De nieuwe verkeersbegeleiding betekent een verschuiving van een reactieve naar een proactieve aanpak. Waar schepen nu vooral zelf informatie opvragen, nemen verkeersleiders straks het initiatief. Vanuit de verkeerscentrales in Terneuzen en Zelzate volgen zij het scheepvaartverkeer via radarschermen en voorzien zij schepen actief van verkeersinformatie en advies via de marifoon. VTS volgt alle schepen nauwgezet op en zorgt voor een actueel en volledig verkeersbeeld. Zo blijft de scheepvaart veilig, ook wanneer grote zeeschepen en binnenvaart elkaar kruisen.



Zie pagina 17 voor een grotere afbeelding

Een belangrijke oproep aan alle gebruikers blijft, meldt U altijd aan op het juiste marifoonkanaal. Voor recreatievaart met een marifoon aan boord geldt een bereikbaarheidsplicht, uitluisterplicht maar geen meldplicht. Een kaart van VHF-sectoren en de bijbehorende procedures zijn te vinden op de website van VTS-Scheldt, zie pagina ?? van deze Nieuwsbrief.

Marifoonkanalen gewijzigd

Havencommunicatie North Sea Port, VHF-kanaal 5. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart heeft, met de invoering van de VTS vanaf maandag 1 december 2025 om 09.00 uur, beslist om de verkeersbegeleiding op het Kanaal Gent-Terneuzen anders in te richten. Hierdoor vervalt voor North Sea Port de mogelijkheid om hun dienstverlening aan te bieden op VHF-kanaal 11.

Vanaf deze datum is onze dienstverlening op het Kanaal Gent-Terneuzen en in de aanpalende havens en dokken op VHF-kanaal 5, en niet langer op VHF-kanaal 11. We raden alle schepen aan om binnen dit havengebied van North Sea Port zo maximaal als mogelijk VHF-kanaal 5 uit te luisteren. We doen er als havenbedrijf alles aan om voor de klanten en gebruikers van onze haven de dienstverlening optimaal te verzekeren.

Havencommunicatie North Sea Port: VHF 5

Verkeerscentrale Zelzate (B)

Roepnaam VTS Gent- VHF 61

vanaf tweekwart richting Gent

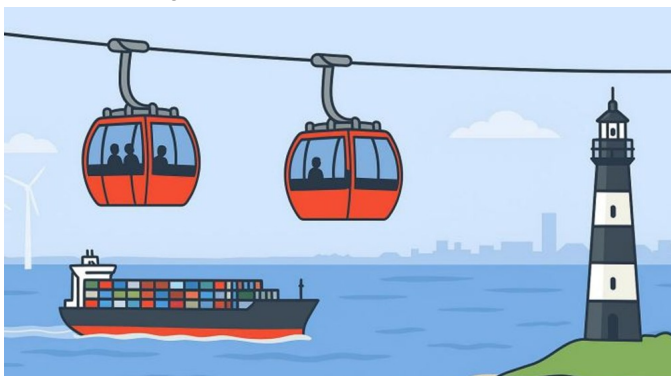
Verkeerscentrale Terneuzen (NL)

Roepnaam VTS Terneuzen - VHF 11

van tweekwart tot de sluisen Terneuzen

Voor u gelezen in de Vaarwijzer

Zeeuwen blijven dromen van kabelbaan



In september presenteerde de Stichting Zeeland Tolvrij het idee van een kabelbaan als alternatief voor de veerdienst tussen Vlissingen en Breskens. In slechts zeven minuten in een gondeltje over de Westerschelde. Het zou goedkoper zijn, elke drie minuten vertrekt er eentje naar de andere kant, en er hoeft geen nieuwe veerboot voor voetgangers en fietsers te komen. Bij een raadsvergadering in het Zeeuwse Sluis konden ze er wel een beetje om gniffelen.

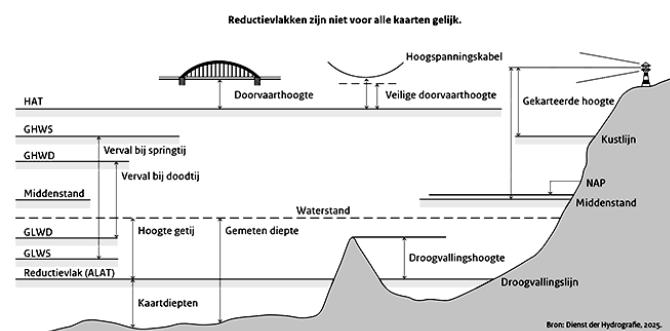
Volgens de stichting is het geen vergezocht idee. "De afgelopen maanden hebben wij ons laten informeren door experts, ingenieurs en vervoersspecialisten. Dat heeft ons een helder beeld gegeven. Een moderne kabelbaan is schoner, sneller, veiliger en veel betrouwbaarder dan het huidige veer," aldus Petra de Boevere van de Stichting Zeeland Tolvrij die kwam inspreken bij de raadsvergadering.

Toekomstdromen, luchtkastelen, ideaalbeelden. Gemeenteraadsleden en gedeputeerden lachen als ze voor het eerst met het idee worden geconfronteerd. Een kabelbaan over de Westerschelde, gondels om forenzen van Vlissingen naar Breskens te brengen. Een week na de presentatie van dit futuristische idee werd het door de Zeeuwse politiek afgeserveerd als een onzinidee. Er werd gedebatteerd over de echte keuze die de provincie Zeeland moet maken want volgend jaar moeten er nieuwe boten worden aangeschaft en hoewel bijna alle partijen overtuigd zijn dat het elektrisch aangedreven veerboten moeten worden, is nog niet duidelijk welke keuze de Provincie Zeeland gaat maken.

De nieuwe schepen moeten in 2029 gaan varen en er is nog discussie over het formaat van de schepen. De provincie denkt nu aan twee grote en twee kleine schepen maar de BBB ziet gevaren. De partij heeft een maritiem deskundige naar de plannen laten kijken en daaruit kwam de conclusie dat kleinere, snellere schepen veel kwetsbaarder zijn en voor de BBB staat veiligheid voorop. Voor deze nieuwe schepen zijn tijdelijk dieselaggregaten nodig aan de wal. Pas als het stroomnet is versterkt, zijn de aggregaten overbodig. De verwachting is dat deze in Vlissingen na ongeveer 1,5 jaar niet meer nodig zullen zijn maar in Breskens kon de noodzakelijke verzwaring van het stroomnet nog wel zo'n vijf jaar op zich laten wachten.

Gelezen in de scheepvaartkrant

Nieuw Approximate Lowest Astronomical Tide



In het Nederlands deel van de Noordzee, de Waddenzee en de Ooster- en Westerschelde wordt per 1 januari 2026 de naamgeving van het referentievlak in nautische producten gewijzigd van (Lowest Astronomical Tide) **LAT** naar (Approximate Lowest Astronomical Tide) **ALAT**. De belangrijkste reden hiervoor is het streven naar uniformiteit van de aanduiding van het referentievlak met de overige Noordzeelanden. Alleen de naam wordt gewijzigd; het referentievlak blijft verder hetzelfde. Zie Pagina 16.



Tegelijkertijd met de bovenstaande bekendmaking verscheen ook de nieuwe 2026 editie van de HP33, de waterstanden en Stromingen. In deze jaarlijkse publicatie staan alle waterstanden en getijdstromen langs de Ned. kust. Compleet met de uurstanden van 17 stations, de getijkrommen en stroomkaarten. De HP33 bevat gegevens voor de Nederlandse kust inclusief de kust van België, de Wester- en Oosterschelde en ook de Waddenzee. De benedenlopen van de rivieren die in open verbinding met de zee staan en waar de invloed van het getij nog merkbaar is zijn ook in de HP33 opgenomen. HP33 kost € 27,50.

Ook de nieuwe Getijtafels voor 2026 van de SDU zijn verschenen en nu te bestellen.

Getijdentafels € 23,00

Klik [HIER](#) om de HP33 te bestellen

Klik [HIER](#) om de Getijdentafels te bestellen

Met de komst van het ICC, was het de bedoeling om een vrijer verkeer te hebben voor iedereen uit de lidstaten. In de praktijk zijn er nog steeds tegenstrijdigheden en onduidelijkheden.



Het International Certificate of Competence (ICC) is niet op één specifieke datum ingevoerd, maar kwam voort uit internationale afspraken (UNECE Resolutie 40 van 1998) en werd in Nederland officieel gekoppeld aan vaarbewijzen die vanaf 1 januari 2010 werden afgegeven.

Hiermee zou het vaarbewijs een internationaal erkend document worden voor de recreatievaart in Europa.



Kaartje met de **landen** die het ICC erkennen

Europa kent vandaag de dag een wirwar aan regels voor de pleziervaart vaarbewijzen. Elk land bepaalt zelf welke schepen een licentie nodig hebben, vanaf welke leeftijd, welke theorie of praktijk vereist is, en of een buitenlands brevet erkend wordt. Die versnippering veroorzaakt vooral problemen wanneer schippers de grens oversteken of een boot willen huren. Een EU-rapport kaart deze situatie aan, en onderzoekt of een vorm van wederzijdse erkenning of harmonisatie mogelijk is.

In Nederland en België is er een relatief strikt en duidelijk systeem, een vaarbewijs is verplicht voor schepen die harder kunnen varen dan 20 km/uur en/of langer zijn dan 15 m. Echter in Nederland is het klein vaarbewijs I en II een theoretische opleiding, er is geen praktijk examen. Het Belgische vaarbewijs (Stuurbrevet) is wat moeilijker te behalen, België combineert namelijk theorie plus een praktijk examen én er is een medische keuring. Het behaalde vaarbewijs is levenslang geldig.

Het Duits vaarbewijs (Sportbootführerschein Binnen of See) is in essentie ook een theorie-examen dat vaak vergezeld gaat van een praktijkcomponent voor bepaalde certificaten. Het is vergelijkbaar met het Nederlandse systeem waar je ook alleen een theorie-examen doet, maar in Duitsland is de praktijk meer geïntegreerd bij de examens. In Duitsland is het vaarbewijs voor recreatievaartuigen vereist voor het besturen van alle vaartuigen met een lengte van minder dan 20 m (exclusief roer en boegspriet) op binnenwateren, uitgerust met een verbrandingsmotoren van meer dan 11,03 kW (15 pk). Voor schepen met een elektromotor geldt meer dan 7,5 kW.

Maar ondanks het hebben van een vaarbewijs ervaren pleziervaart-schippers hinder zodra ze in het buitenland varen of huren. Dat heeft vooral te maken met onduidelijkheden rond erkenning, verschillen in categorieën en verschil van interpretaties door verhuurders en verzekeraars.

Het EU rapport toont namelijk aan dat de International Certificate of Competence (ICC), dat bedoeld was om de mobiliteit te vergemakkelijken, niet overal in de Europese Unie uniform wordt aanvaard. Er zijn nog steeds negen EU-landen die het ICC niet (volledig) erkennen, of zij hanteren nog extra bijkomende voorwaarden. Daardoor ontstaan situaties waarin schippers, hoewel goed opgeleid, toch geconfronteerd worden met extra papierwerk, vertaalvereisten of zelfs

weigeringen om een boot te huren. Vooral mediterrane landen zoals Griekenland, Spanje en Kroatië worden genoemd als voorbeelden waar interpretatie door lokale autoriteiten en verzekeraars vaak doorslaggevend is. Deze inconsistentie beperkt de vrije doorgang die de Europese interne markt eigenlijk zou moeten waarborgen.

Het EU rapport beschrijft drie mogelijke opties.

Optie 1)

Niets doen, waardoor de huidige versnippering blijft bestaan. Daar schiet we weinig mee op: de interne regels zijn al op orde, maar de internationale mobiliteit blijft problematisch.

Optie 2)

Het verplicht EU-breed erkennen van het ICC. Voor de Europese Commissie is dit de meest realistisch haalbare. Lidstaten zouden hun eigen nationale brevetten mogen behouden, maar moeten voortaan elk ICC erkennen. In de praktijk zou dit bijna alle huidige problemen oplossen.

Optie 3)

Een volledig nieuw geharmoniseerd Europees vaarbewijs, klinkt aantrekkelijk, maar blijkt politiek enorm complex. De verschillen tussen landen zijn groot: enkele landen kennen zelfs geen nationale licentieplicht, andere hebben zeer strenge professionele normen. Harmonisatie zou voor vele lidstaten zware wetswijzigingen betekenen, en daarom acht het rapport deze aanpak op korte termijn weinig haalbaar. Maar waarom nog een vaarbewijs uitvinden als het ICC al bestaat en bekend is.

Een verplichte erkenning van het ICC in heel Europa zou de administratieve last voor de pleziervaart schippers verminderen en de recreatieve sector versterken. Bovendien zou het veel van de huidige onzekerheden rond verhuur, verzekeringen en buitenlandse controles wegnemen.

Hieronder de verschillen in Europa:

Duitsland

U moet u een vaarbewijs hebben voor iedere boot met meer dan 15 pk, ongeacht snelheid en lengte.

Italië

U moet u een vaarbewijs hebben voor iedere boot met meer dan 5 pk, ongeacht de snelheid of de lengte. Uitzondering, wanneer u in Italië vaart met een boot die onder de Italiaanse vlag vaart zoals een huurboot die u in Italië heeft gehuurd, dan is het 40 pk in plaats van 5 pk

België

Gelden dezelfde regels als in Nederland.

Frankrijk

U moet een vaarbewijs hebben voor iedere boot met meer dan 6 pk, ongeacht de snelheid of de lengte.

Spanje

U moet een vaarbewijs hebben voor iedere boot met meer dan 6 pk, ongeacht de snelheid of de lengte.

Portugal

Gelden dezelfde regels als in land van herkomst bestuurder. (voor een Nederlander dus onze regels en b.v. voor een Duitser de Duitse regels)

Zwitserland

U moet een vaarbewijs hebben voor iedere boot met meer dan 6 pk, ongeacht de snelheid of de lengte.

Kroatië

U moet altijd een vaarbewijs hebben.

Hongarije

U moet een vaarbewijs hebben voor iedere boot met meer dan 5 pk, ongeacht de snelheid of de lengte.

Zweden

U moet een vaarbewijs hebben voor boten langer dan 12 m, ongeacht het vermogen of de snelheid.

Noorwegen

U moet een vaarbewijs hebben voor iedere boot met meer dan 25 pk en/of langer dan 8 meter.

Griekenland

Voor ieder vaartuig moeten altijd twee personen aan boord zijn die beiden in bezit zijn van een vaarbewijs.

Wilt u het EU rapport lezen, klik dan [HIER](#)

In sommige landen bent u verplicht om aan te kunnen tonen dat uw boot verzekerd is, zorg dat u een bewijs bij u heeft.

In sommige landen, als Italië moet u een, in dit geval Italiaanse vlag en een vlag van land van herkomst hebben.

In sommige landen moet u een ICP (Internationaal Certificaat Pleziervaartuigen) hebben.

Geraadpleegde websites:

www.varen.be

www.vakantie.op.het.water.nl

www.vaarbewijs.nl

www.watersportmanak.nl

www.rijksoverheid.nl

www.sportschiffahrt.de

www.bootspruefung.de

www.oria-marine.com

www.vpf.be

www.belgium.be/nl/mobiliteit/lucht-en_scheepvaart/pleziervaart

Tijdens mijn voorbereiding voor onze vaarvakantie naar Wallonië en Frankrijk de komende zomer, kwam ik allerlei verschillen tegen. Een daarvan is het hierboven gemelde met het ICC. En wat blijkt, hoe meer je leest hoe minder je weet. In de volgende nieuwsbrief een vervolg van mijn reisvoorbereidingsperikelen.

Definitie paardenkracht:

1 pk is het vermogen dat nodig is om 75 kg in 1 sec 1 meter op te tillen De Nederlandse pk is gelijk aan de Duitse PS (Pferdestärke). De Engelse HP (Horsepower) is 1,014 pk - 1 pk is 0,986 HP

Hans van der Meijden

Watersportverbond stapt definitief uit Stichting CWO "Druk HISWA-RECRON op vrijwilligers is buitenproportioneel"



Het Watersportverbond beëindigt op 1 januari 2026 definitief haar verantwoordelijkheden binnen de stichting CWO. Dit betekent dat het CWO secretariaat wordt overgedragen aan HISWA-RECRON. De CWO bestuurders namens het Watersportverbond hebben per direct hun functie neergelegd.

Het kwalificeren van instructeurs wordt niet meer door de CWO uitgevoerd. De medewerkers van het Watersportverbond, die zich de afgelopen jaren hebben ingezet voor de CWO, blijven allen werkzaam voor het Watersportverbond. De bond kiest voor een strategische samenwerking met de vereniging Nationaal Watersportdiploma (NWD), een vereniging van vaarscholen. De door hen ontwikkelde diplomalijn ontsluit het Watersportverbond via de Watersport Academy voor haar aangesloten opleidingslocaties. Dit betekent dat vanaf nu alle opleidingen van het Watersportverbond zijn samengebracht, van eigen vaardigheid tot opleidingen voor instructeur, trainer en official.

Het Watersportverbond heeft 3,5 jaar geleden binnen de CWO-samenwerking nadrukkelijk ingezet op modernisering: op inhoud, op inspraak en op digitalisering van watersportopleidingen. Er is tijd, kennis en geld geïnvesteerd om plezier en veiligheid op het water te vergroten via opleidingen. Dit nam een wending toen een aantal vaarscholen zich losmaakte. Vanaf dat moment is volgens het Watersportverbond er alles aan gedaan om de eenheid te herstellen met een verbeterd besturingsmodel in de stichting en kwaliteitseisen voor opleidingslocaties m.b.t. (sociale)veiligheid.

Volgens het Watersportverbond is afgelopen jaar duidelijk geworden dat HISWA-RECRON en een aantal van haar vaarscholen modernisering tegenhoudt en eigen belang boven eenheid plaatst. "De druk die daarbij is uitgeoefend op personen, vaak vrijwilligers, met juridische procedures is buitenproportioneel en niet in het belang van watersportopleidingen in Nederland." Het Watersportverbond werkt aan de toekomst en wil graag met iedere vaarschool, vereniging of opleidingslocatie samenwerken, zodat nog meer watersporters veilig en met veel plezier zich blijven ontwikkelen op het water. Aldus het Verbond.

Zeilscholen stappen uit CWO en starten Nationaal Watersportdiploma, Tijd voor kwaliteitsimpuls.

Een groep van 9 zeilscholen lanceert het Nationaal Watersportdiploma (NWD). De zeilscholen willen met het NWD een kwaliteitsimpuls geven aan de gehele watersportsector. De zeilscholen waren tot voor kort aangesloten bij de Commissie Watersport Opleidingen (CWO). Daar zijn ze uitgestapt omdat ze van mening zijn dat de CWO niet flexibel en adequaat inspeelt op marktveranderingen en de behoeften van de cursisten. De CWO betreurt de keuze om een nieuw initiatief te starten en hecht waarde aan één breed gedragen diplomeringssysteem van vaaropleidingen in Nederland.

Deze nieuwe diplomalijn biedt het antwoord op de wens voor een overzichtelijke, gespecialiseerde en professionele sector, terwijl er recht wordt gedaan aan de veelzijdigheid binnen het watersportlandschap. Aldus het NWD in een persverklaring. Jeroen Wolthuis, voorzitter van het NWD, benadrukt het belang van deze stap: "Deze lancering markeert de start van een nieuw tijdperk voor vaaropleidingen bij zowel commerciële vaarscholen, als uiteindelijk verenigingen en scoutingclubs. Het NWD is het resultaat van een intensieve samenwerking en de gedeelde visie van de leidende commerciële vaarscholen die merken dat het tijd is voor versnelling in vernieuwing, verdere professionalisering en de lat binnen de watersportopleidingen hoger willen liggen. Waar het diverse watersportlandschap de afgelopen decennia in een "one size fits all" diplomeringsslijn opereerde, stelt het NWD de specialismen van verschillende typen vaarlocaties en kennis centraal. Je hebt immers andere vaardigheden nodig voor het varen van een wedstrijd dan een beginnende zeiler nodig heeft. Concreet zul je zien dat de ontworpen diploma-lijnen hier sterk op inspelen. Een lang gekoesterde wens van verenigingen en vaarscholen gaat nu in invulling.

VOORTOUW

Het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond accrediteert, in eerste instantie voor een jaar, de instructeursopleidingen van de bij het NWD aangesloten locaties. In die periode wordt enerzijds de accreditatie geborgd en gecontroleerd en anderzijds worden sterke punten uitgewisseld en overgenomen.

Arno van Gerven, directeur van het Watersportverbond: "Het Watersportverbond neemt het voortouw in de noodzakelijke vernieuwing van watersportopleidingen in Nederland. Het belang van opleidingen is groot: watersport is nu eenmaal leuker en veiliger als je bekwaam bent. Alle partijen vinden elkaar in het belang van de eenheid en één merknaam voor watersportdiploma's. Dit geeft de kwaliteitsuitstraling die de consument mag verwachten. Zeker in een tak van sport die draait om veiligheid."

Het Watersportverbond is de afgelopen 1,5 jaar samen met het bestuur van de Commissie Watersport Opleidingen en HISWA-RECRON gestart met de vernieuwing onder de noemer CWO 3.0. Het is nog niet gelukt alle vaarscholen mee te nemen en te overtuigen.

Het Watersportverbond trekt zich dit aan en blijft verantwoordelijkheid nemen om te komen tot één breed gedragen systeem. Vanaf 2024 geeft de CWO vernieuwde diploma's uit via het nieuwe registratiesysteem: watersportdiploma.nl. Het Watersportverbond blijft onverminderd samenwerken met HISWA-RECRON en de daarbij aangesloten locaties en bundelt tegelijkertijd de krachten met de nieuwe samenwerkingsorganisatie van commerciële vaarscholen: Nationaal Watersport Diploma (NWD).

Reactie CWO

In een reactie laat de CWO weten kennis te hebben genomen van het besluit van de zeilscholen aangesloten bij het NWD. We vinden het jammer dat dit is gebeurd en denken dat het niet nodig was geweest omdat vernieuwingen en updates ook binnen de CWO nagenoeg afgerond zijn en op korte termijn worden ingevoerd. Dat proces is gaande en laat veelbelovende plannen voor de nabije toekomst zien. Wij gaan daar als grote groep CWO locaties, meer dan 170 stuks, mee door. Het is een bewezen systeem dat al tientallen jaren door de HISWA en het Watersportverbond wordt erkend en dat zorgvuldig de ontwikkelingen in de gaten houdt. De afgesplitste groep is een zeer klein deel (9 locaties) van de gehele zeilschoolmarkt. Desalniettemin wensen we ze veel succes en hopen in de toekomst weer gezamenlijk met elkaar te kunnen optrekken. Veiligheid en plezier op het water blijft bij iedereen de hoogste prioriteit.



**De redactie wenst u allen voor
2026 een behouden vaart**



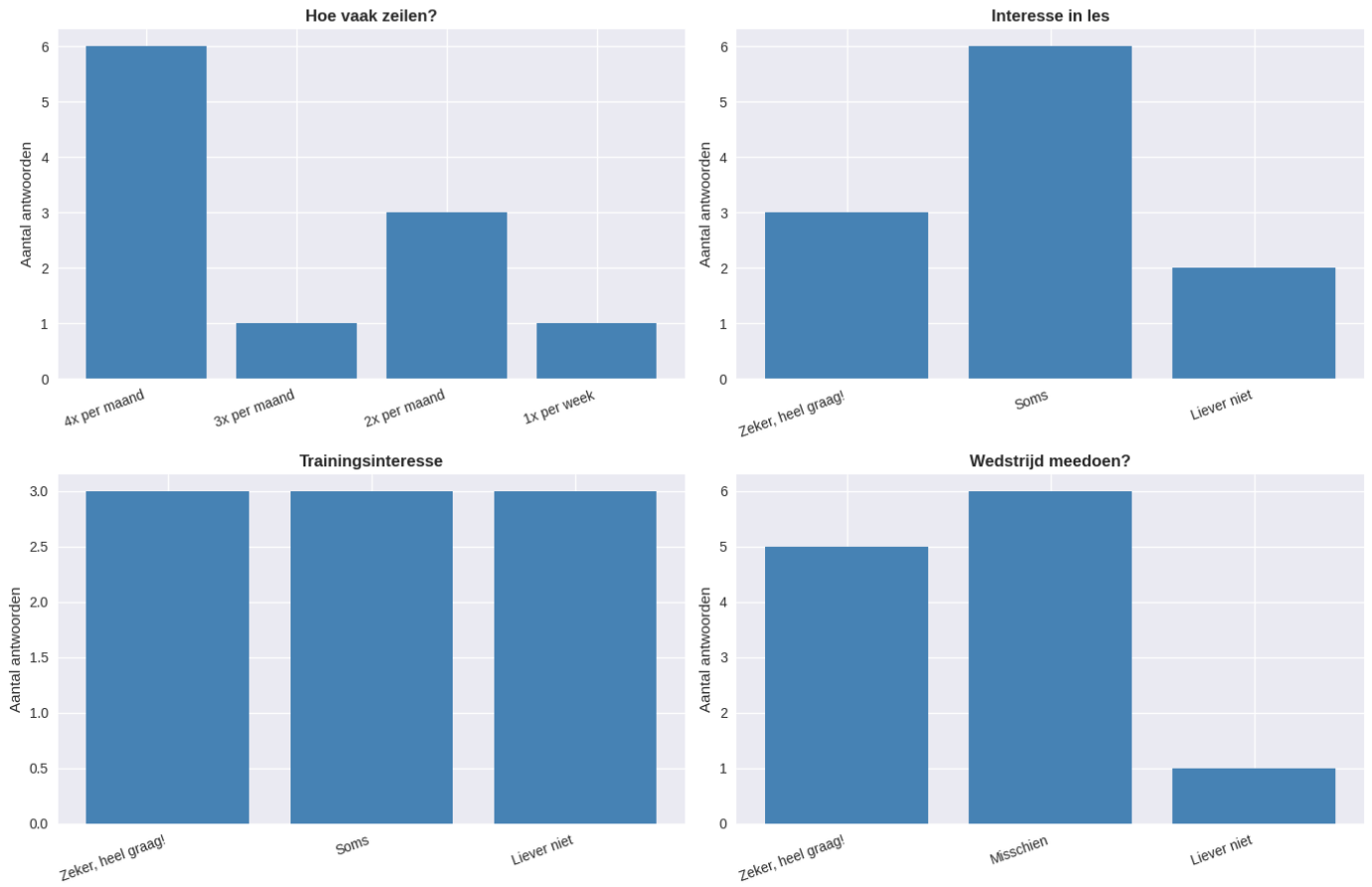
Voor meer informatie over het Nationaal Watersportdiploma en de samenwerking met het Watersportverbond, bezoek dan

www.nationaalwatersportdiploma.nl

Gelezen in watersport online

**Voor het meest actuele verenigingsnieuws surf je naar
www.sleattemermar.nl**

Resultaten Jeugdleden Enquête - Zeilseizoen 2025



Reductievlakken zijn niet voor alle kaarten gelijk.

