

Verslag Werkconferentie Staande Mast Route, tijd voor actie!

21/9/2010 – Hotel Ara, Zwijndrecht- Advies Nautique, ZHBT.

Aanleiding

De Staande Mast Route is een dynamische route die een aantal interessante steden en landschappen in Zuid-Holland met elkaar verbindt. In het boekje 'Toeristisch recreatieve kanskaarten voor de Staande Mast Route' opgesteld door de Stichting NORT Zuid-Holland in 2007, werd voor het eerst gekeken naar ontwikkelingskansen voor deze vaarroute. Tijdens een bijeenkomst over de Staande Mast Route, gehouden in maart 2009 op initiatief van NORT Zuid-Holland, werd de intentie uitgesproken om gezamenlijk het ontwikkelingspotentieel van deze vaarroute beter te benutten. Deze intentie werd breed gedragen door de aanwezige partijen (onder andere provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, gemeenten, brancheorganisaties, Kamers van Koophandel, ondernemers en watersportverenigingen).

Ruim 80% van de aanwezigen gaf aan een toegevoegde waarde in samenwerking te zien tussen betrokken partijen, om de kansen rond de Staande Mast Route te verzilveren. Om met een aantal van deze partijen de wensen en ambities te vertalen naar concrete plannen organiseerden het Zuid-Hollands Bureau (ZHBT) en Advies Nautique op 21 september j.l. de werkconferentie 'Staande Mast Route, tijd voor actie!'.

Aanwezig: voor een overzicht van de aanwezigen tijdens de bijeenkomst, zie 'Bijlage I – Aanwezigenlijst Werkconferentie SMR'.

Programma en doel

Na gesprekken met vele partijen aan de route en het peilen van draagvlak is het tijd geworden voor actie. Het doel van de werkconferentie: een basis leggen voor samenwerking en het bepalen van een strategie om de Staande Mast Route toeristisch recreatief te ontwikkelen. De bijeenkomst bestond uit twee delen: ter inspiratie een *presentatiegedeelte* waarin Advies Nautique, Hiswa en Bureau Urhahn dieper ingingen op de aandachtspunten en kansen rond de SMR, gevolgd door een gezamenlijke *verkenning* van de mogelijkheden voor een concrete samenwerking rond de Staande Mast Route.

Presentaties

De presentaties van Mirjam Gommers (Advies Nautique), Gert Urhahn (Bureau Urhahn), Geert Dijks (HISWA) en Dick Baaij (Advies Nautique) zijn te downloaden op de [website van het Zuid-Hollands Bureau voor Toerisme](#).

Aandachtspunten die naar aanleiding van de presentaties naar voren kwamen:

Advies Nautique, Mirjam Gommers, een introductie.

- De Staande Mast Route is een dynamische route die een belangrijke rol kan spelen als identiteitsdrager voor Zuid-Holland. Voor een groot deel van de route geldt echter een afmeerverbod voor de recreatietoervaart. Daarnaast blijven de voorzieningen voor de recreatietoervaart en de motorpassagiersvaart achter bij de groei in deze sector.
- Voor veel steden aan de route heeft waterrecreatie geen bestaansrecht als beleidsterrein zodat ook de voorzieningen en de gastvrijheid naar de recreatievaart en de chartervaart te wensen over laat.
- Informatievoorziening op de route blijft beperkt tot technische informatie, zoals openingstijden van bruggen en sluzen en de aanwezigheid van havens.
- Het wordt drukker op de route o.a. door transport tussen de Tweede Maasvlakte en de Overslagterminal in Alphen ad Rijn. De nadruk komt steeds meer te liggen op veiligheid. Wat betekent dit voor de recreatievaart? Het verbindende element van het water biedt de Staande

Mast Route de mogelijkheid identiteitsdrager van Zuid-Holland te worden. Daarvoor is samenwerking nodig tussen alle betrokken partijen.

- Advies Nautique heeft de afgelopen maanden een onderzoek gehouden onder de gebruikers van de route. Een aantal resultaten werd tijdens de bijeenkomst gepresenteerd. Voor het gebruikers onderzoek van Advies Nautique, zie presentatie Dick Baaij.

Bureau Urhahn Urban Design, door Gert Urhahn, een expeditie langs de route.

- Om aanleggen en verkennen van het achterland te stimuleren moeten verbindingen tussen stad en water worden aangelegd op het gebied van cultuur (werkgebieden creatieve industrie ah water), natuur (bufferwater ook bruikbaar maken voor recreatie) en service (boerenmarkten v.a. boten op het water e.d./winterstalling en onderhoud). Voor meer info zie presentatie Bureau Urhahn.
- De Staande Mast Route kent vele gebruikers en daardoor vele belangen. Er zijn verschillende allianties nodig om kansrijke projecten uit te voeren. Ook de optie van een 'waterloods/routebeheerder/watersportcoördinator' wordt genoemd. Iemand die het water en het gebied kent en de nodige verbindingen kan leggen.

HISWA Toekomstvisie over de Toekomstvisie Waterrecreatie 2025, door Geert Dijks, hoofd branchebelangen HISWA Vereniging.

- De betekenis van de waterrecreatie zal de komende jaren verder toenemen.
- Waterrecreatie realiseert een jaarlijkse omzet van 3,4 miljard euro, een kwart van het binnenlands- en inkomend toerisme. Omdat waterrecreatie raakt aan vele andere beleidsterreinen wordt de sector gedwongen met een sterke visie te komen. De sector heeft haar ambities verwoord in het Toekomstvisie Waterrecreatie 2025. In dit concept, dat eind dit jaar zal worden vastgesteld en aangeboden aan LNV minister Verburg, staan veiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en verbindingen centraal.
- Momenteel is de sector verdeeld over verschillende ministeries die onderling geen contact hebben over watersport zoals Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Economische Zaken, Volksgezondheid Welzijn en Sport en Verkeer en Waterstaat. De sector valt daardoor tussen wal en schip.
- Er liggen kansen op het gebied van meervoudig ruimtegebruik, samenwerking op de route en een intensivering van publiek private samenwerking.

Opmerkingen n.a.v. presentaties

- Belangrijk voor doorontwikkeling van de SMR is de visie op de ruimtelijke ontwikkeling (vooral van kleinere gemeenten). Deze moet minder conservatief worden. Gemeenten moeten de kansen van de SMR gaan zien en dit meenemen in hun beleid.
- Een mogelijke rol voor de HISWA Vereniging ligt op het gebied van het voorgenomen Coördinatie en Kenniscentrum Waterrecreatie (CKW). Voor de SMR moet zwaar worden ingezet op regie, maar dit is niet de core-business van één van de aanwezige partijen als HISWA, ANWB of Rijkswaterstaat. Het Kenniscentrum kan hier misschien wel iets betekenen.
- Liggen hier mogelijkheden voor integratie met bestaande organisaties als de bestaande Stichting Kenniscentrum Recreatie? De regierol moet echter wel vervuld worden door een partij met 'blauwe' kennis, dus gespecialiseerd in watervraagstukken, niet als onderdeel van algemene recreatie.
- De vraag die centraal staat: Hoe moet de Staande Mast Route als toeristisch product in de markt gezet worden? Het ZHBT is qua promotie ook een optie, zij kunnen promoten via lokale VVV's in Zuid-Holland.

- Hoe kunnen we in Zuid-Holland een voorbeeldtraject realiseren. Er moet een voorbeeldproject komen waardoor andere partijen aan de route ook enthousiast worden of een soort ambassadeur die de partijen kan enthousiasmeren. Bijv. 3 projecten kiezen en vaststellen wie dit oppakt/wie 'pakt' de regie?

Discussie

Aandachtspunten die tijdens de discussie over mogelijke vervolgstappen voor samenwerking naar voren kwamen:

- Relevante projecten uit het buitenland kunnen als voorbeeld dienen. Ko Droogers (ANWB) noemt o.a. Caledonisch kanaal. Ook het Hollands Plassengebied en de samenwerking rond de Friese meren worden genoemd als mogelijk voorbeeld voor een goede samenwerking.
- Op welk niveau dient de samenwerking plaats te vinden? Waarschijnlijk zullen andere provincies ook willen aanhaken, aangezien de SMR niet alleen door ZH komt. Misschien samenwerking met vertegenwoordiging vanuit alle betrokken provincies.
- Als goed voorbeeld van samenwerking in Nederland wordt de Utrechtse Heuvelrug genoemd. Eerst waren hier wel initiatieven door ondernemers, maar vooral kleinschalig. Gemeenten wilden toeristen die geld komen uitgeven. Het totale aanbod was versnipperd, maar door samenwerking rond Utrechtse Heuvelrug nu gebiedsgerichte marketing & promotie. Plan gemaakt door NORT Utrecht. Nu kernteam met ondernemers, gemeenten, provincie. In twee jaar is de achterban erbij betrokken.
- Probleem bij motiveren gemeentes: aantal huidige bezoekers vanaf het water valt tegen, dus niet geïnteresseerd. Frans de Mol (Rijkswaterstaat) stelt voor dat iemand met charisma nodig is (smaakmaker) die partijen kan enthousiasmeren en de boel op gang kan brengen (een watercoördinator?).
- Gert Urhahn noemt als voorbeeld het functioneren van de IBA (Internationale Bau Aufstellung) in Duitsland. Heeft in Noordelijk Ruhrgebied vrijwilligers/stakeholders bij elkaar gezet. Nu organisatie van vier personen die alles aanstuurt.
- Wat betreft mogelijke 'aansturingspartijen' komt SRN ter sprake, maar probleem is dat dit geen marketingorganisatie is, terwijl SMR in de markt gezet moet worden als een unieke route die 'je gevaren moet hebben'
- De discussie breidt zich uit naar de vraag of de promotie van de vaarwegen niet breder opgepakt moet worden (alle vaarwegen), maar dit lijkt niet haalbaar. Klein beginnen en SMR als voorbeeldproject gebruiken lijkt meer kans van slagen te hebben.
- Verwachting is dat gemeenten wel interesse hebben (ondanks de lage opkomst voor deze bijeenkomst), maar dat er met een concreet voorstel gekomen moet worden. Tegenargument is dat er wel voldoende draagvlak moet zijn voor een uitgewerkt voorstel, omdat de gemeenten anders zullen afhaken.
- Er moeten twee belangrijke keuzes gemaakt worden: op welk traject gaan we ons richten (bijv. Vanaf Haarlem? Waar trekken we de grens en wat is nog behapbaar). En kijken waar de aanlegmogelijkheden zijn en die communiceren.
- Het Friese merenproject zou een goed voorbeeld kunnen zijn aldus Rowena van der Maat, Hiswa Vereniging.
- Mirjam Gommers (Advies Nautique) geeft aan dat Noord-Holland in een eerder stadium heeft aangegeven interesse te hebben dit onderwerp gezamenlijk op te pakken.
- Op de vraag wat de rol van provincie Zuid-Holland voor de SMR zou kunnen zijn geeft Sjef Verbaanderd aan dat het nieuwe toeristische beleid in aanmaak is en dat hierin ook een hoofdstuk over watertoerisme zal worden opgenomen. Daar zou SMR in kunnen worden opgenomen. De intentie is er zeker, maar e.e.a. moet nog worden uitgewerkt. Is ook afhankelijk van verkiezingen en financiën. I.v.m. 'provincie nieuwe stijl' is het ook niet de bedoeling dat PZH al teveel eigen inbreng heeft.

- Dick Baaij stelt voor een om een aanzet voor een uitvoeringsprogramma te maken en dat als basis te gebruiken voor de tweede bijeenkomst (gepland voor 28 oktober 2010). Gert Urhahn geeft aan dat moet worden opgepast dat dan geen fantasieprogramma ontstaat, dat gebaseerd is op allerlei aannames. Bij voorkeur moet er een soort van routemanager komen die e.e.a. gaat coördineren.
- Tjeerd Kamphuis (VVV Zuid-Holland Zuid) geeft aan dat er eigenlijk twee trajecten zijn: voorzieningen/technische aangelegenheden en promotie. De toeristische informatie is beschikbaar bij de VVV's en kan gebundeld en ontsloten worden door ZHBT. Promotie kan ZHBT oppakken door gebruik te maken van de al bestaande kanalen van de VVV's . Qua technische verbeteringen/aanlegplaatsen e.d. moeten andere organisaties aan de slag.
- Dick Baaij (Advies Nautique) geeft als voorbeeld Leiden, waar een website is gecreëerd waar alle info is gebundeld en waar men van tevoren kan kijken wat men wil gaan doen.
- Frans de Mol (Rijkswaterstaat) geeft aan dat we de verschillende doelgroepen niet moeten vergeten: niet iedereen zoekt van tevoren op internet of gebruikt mobiel internet op de boot voor actuele info. Combinatie van folders en internet is belangrijk, van tevoren + actuele info.

Samenvatting en vervolg.

De werkconferentie heeft veel input opgeleverd door een actieve houding van de deelnemers. Er zijn voldoende aanknopingspunten naar voren gekomen die de basis zullen vormen voor een vervolgtraject. Het zwaartepunt ligt met name bij infrastructurele voorzieningen voor de recreatietoervaart en de informatievoorziening. Met name op het gebied van marketing en promotie valt veel winst te behalen. Het aanbod is al aanwezig, het gaat er nu om dit aanbod onder de aandacht van de gebruikers te brengen. Met de provinciale en regionale marketing en promotieorganisaties kan alvast een eerste stap gezet worden in de goede richting. Investerings in voorzieningen op de route is een langduriger traject en hiervoor is voldoende draagvlak nodig met name vanuit de betrokken gemeenten. Mogelijk wordt na het voorgenomen onderzoek van de SRN naar het economische rendement van de route duidelijk of deze investeringen zich gaan terugverdienen. Na bilaterale gesprekken met de betrokken partijen zal op 28 oktober (onder voorbehoud) een eerste concrete stap in de goede richting worden gezet.