

**DE MARREKRÍTE**

Genieten van het Friese water en land

# **Toekomstplan 2020**

*Versie: 7 april 2016 - definitief*

## Inhoud

1	Samenvatting.....	4
2	Inleiding.....	7
3	Marrekrite, recreatieschap voor het water en land.....	9
3.1	Beleidskader.....	9
3.2	Huidige rol.....	9
3.3	Toekomst: Zwerven door Fryslân.....	9
4	Visie per programma.....	13
4.1	Programma Bedrijfsvoering.....	13
4.1.1	Beoogd resultaat.....	13
4.1.2	Financieel effect.....	13
4.1.3	Waar staat we nu?.....	13
4.1.4	Waar gaan we heen?.....	16
4.2	Programma Waterrecreatie.....	17
4.2.1	Beoogd resultaat.....	17
4.2.2	Financieel effect.....	17
4.2.3	Waar staan we nu?.....	17
4.2.4	Waar gaan we heen?.....	19
4.3	Programma Landrecreatie.....	27
4.3.1	Beoogd resultaat.....	27
4.3.2	Financieel effect.....	27
4.3.3	Waar staan we nu?.....	27
4.3.4	Waar gaan we heen?.....	34
4.4	Programma Baggeren.....	37
4.4.1	Beoogd Resultaat.....	37
4.4.2	Financieel effect.....	37
4.4.3	Waar staan we nu?.....	37
4.4.4	Waar gaan we heen?.....	38
4.5	Programma Ontwikkelingen.....	39
4.5.1	Beoogd resultaat.....	39
4.5.2	Financieel effect.....	39
4.5.3	Investeren in de toekomst.....	39
4.6	Programma Wimpels, Donateurs & Vrijwilligers.....	40
4.6.1	Beoogd resultaat.....	40

4.6.2	Financieel effect .....	40
4.6.3	Continu verder professionaliseren .....	40

# 1 Samenvatting

Onder de noemer “Zwerven door Fryslân” wordt in voorliggend document een aanzet gegeven om te komen tot een toekomstvisie voor de Marrekrite. Op deze plaats wordt deze aanzet samengevat.

Centraal in de voorliggende visie is het concept “Zwerven” (hoofdstuk 3). Binnen de Marrekrite zien we het unieke Friese landschap met haar afwisselende aanbod aan water, land, dorpen en steden als kernwaarde. Als “mooiste provincie” heeft Fryslân als geen andere regio de kans om toeristen te trekken die vrij zwervend kunnen genieten van al het moois dat er te zien is. Om zorgeloos te kunnen zwerven is er een basisinfrastructuur nodig van voorzieningen (ligplaatsen, knooppunten, e.d.) en juist op dat vlak is de Marrekrite al bijna 60 jaar actief en inmiddels daarmee een vaste waarde.

Binnen de watersport is er een hoop gaande. Als Fryslân haar huidige positie hier kan consolideren, doet zij het bovengemiddeld goed. De grote kansen voor het toerisme in Fryslân liggen vooral op *land* en op het *verbinden van water en land*. In het bijzonder op het vlak van wandelen en fietsen heeft Fryslân nog een hoop terrein te winnen (groeimarkten). Dit betekent vooral dat het “Merk Friesland” verbreed moet worden. Een intensieve samenwerking met Merk Fryslân is daarom cruciaal.

Er is voor gekozen om het visiedocument qua opzet en indeling te laten aansluiten op de systematiek die in de jaarlijkse begrotingen ook wordt gebruikt. Onderstaand wordt per programma puntsgewijs weergegeven wat de belangrijkste aandachtspunten zijn om als Marrekrite vanuit een stabiele en professionele bedrijfsvoering een bijdrage te leveren aan het concept “Zwerven in Fryslân”.

## **Programma Bedrijfsvoering**

- Professionaliseren en formaliseren, zodat forse efficiëntieslagen gemaakt kunnen worden.
- Slanke organisatie; zo nodig experts inhuren op het gebied van financiën, P&O, et cetera.
- Eind 2018 is de interne organisatie in al haar facetten op orde.
- Vanuit de werkgroep Harmonisatie Brug- en Sluisbediening komen tot een uniforme brug- en sluisbediening voor heel Fryslân in 2018, rekening houdend met de wensen behoeften van de gebruikers en de financiële middelen van de deelnemers.
- Middels de werkgroep Handhaving en harmonisatie APV's (platform) onderwerpen als drie dagenregeling, kamperen en camperen onder de aandacht te brengen (bewustwording) bij de deelnemers en andere stakeholders en mogelijk de APV's te harmoniseren met als ultiem doel het naar een hoger niveau van recreatie en toerisme in Fryslân.

## **Programma Waterrecreatie**

### Algemeen

- Stevig inzetten op onderzoek (tellingen, eigen waarnemingen en provinciale monitoringcijfers) naar gebruik van voorzieningen (1) en op toekomst / trends van de watersport in Fryslân in algemene zin (2).
- Zoveel mogelijk aansluiten op fiets- en wandelstructuren.
- Nieuwe plekken realiseren. Waar dat verantwoord is, elders dezelfde meters inleveren door in te korten en zo tevens te sturen op een betere spreiding in Fryslân.
- Zoveel mogelijk locaties behouden, inkorten per locatie.

- Waar mogelijk eigendom van percelen afstoten.
- Damwanden in principe behouden en vervangen door betonnen exemplaren.
- Steigers waar mogelijk vervangen door betonnen damwanden. Dit nadrukkelijk in overleg met terreinbeheerders en rekening houdend met natuurdoelen.
- Aanmeergedrag beïnvloeden (aansluiten en dubbelen).

#### Concrete maatregelen

- Bestaande tuigsteigers niet meer vervangen, uitzonderingen daargelaten.
- Kritisch kijken welke steigers zonder oplopen zouden moeten worden gehandhaafd. Bij behoud zoveel mogelijk met de wal en achterland verbinden.
- Wegens overcapaciteit jaarlijks 30% van de te vervangen meters aanlegvoorziening afslanken, specifieke situaties respecterend.
- Het naar 2018 toe realiseren van in totaal 100 MarBoeien.
- Het realiseren van “palen voor grote schepen” bij minimaal 10% van de vervangingen.
- Jaarlijks minimaal vijf nieuwe kanovoorzieningen realiseren (combineren met damwanden).

### **Programma Landrecreatie**

#### Algemeen

- Behoud huidige kwaliteitsniveau beheer en onderhoud (vijf sterren fietsknooppuntnetwerk).
- Inzetten op uniform provinciaal fietsnetwerk.
- Realiseren provinciedekkend wandelknooppuntnetwerk (witte vlekken).
- (Pro-)actief inspelen op barrièrevorming en infrastructurele projecten.
- Netwerken als basis voor themaroutes.
- Ontwikkelen start- en overstappunten.

#### Concrete maatregelen

- Eind 2016 huidige werkwijze inspectieronde evalueren.
- Vervangen van borden en panelen van het fietsknooppuntnetwerk.
- Verhelpen van de witte vlekken in het wandelnetwerk.
- Opstellen Plan van Aanpak maaibeleid.
- Opstellen kwaliteitsnormen markeringen.
- Afspraken maken met Merk Fryslân over ontwikkeling themaroutes en bieden totaaloverzicht/kaart.
- Uitvoeren Regierol TOP's.

### **Programma Baggeren**

- Vaststellen van een nieuwe Baggerfondsregeling (per 2018).
- Vaststellen wat de meerjaren-baggeropgave is voor de Marrekrite.
- Blijven meeliften met baggerprojecten van derden, vanwege kostenbesparing en efficiency.

### **Programma Ontwikkelingen**

- Via slimme technologie, nieuwe materialen, en dergelijke, werken aan en het continu verbeteren van de organisatie.

### **Programma Wimpel, Donateurs & Vrijwilligers**

- Het verder professionaliseren van de wimpel-administratie.
- Het vergroten van het aantal officiële verkooppunten, zodat een betere spreiding ontstaat.
- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de verkoop van wimpels via de verhuurders van schepen te bewerkstelligen.
- Onderzocht moet worden waar in de organisatie met vrijwilligers kan worden gewerkt en waar dit vanuit een verantwoorde bedrijfsvoering niet meer kan, omdat het aantal vrijwilligers naar verwachting verder zal afnemen.

## 2 Inleiding

Deze visie is opgesteld op verzoek van het dagelijks bestuur én PS Fryslân van de Marrekrite om zo een helder beeld te vormen van de toekomst van de GR. De belangrijkste aanleiding was de vraag: ‘*Wat is de optimale voorraad?*’, of met andere woorden: ‘hoeveel meter aanlegvoorziening van welk type is nodig?’ De vervolgvraag luidt: ‘hoe verhoudt dit zich tot het financiële perspectief?’

Binnen de organisatie werd al enige tijd aan het bovenstaande gewerkt. Parallel hieraan kwam in de loop van 2015 vanuit Provinciale Staten de volgende vraag:

*“De drie fracties [CDA, D’66, VVD] uiten hun zorg over de Marrekrite-begroting in meerjarenperspectief in relatie tot de gastvrije positie die Fryslân nastreeft. Wanneer de Marrekrite te weinig middelen zou hebben om haar onderhoudsopgave te kunnen financieren, verhoudt zich dit niet goed tot de provinciale doelstellingen ten aanzien van Recreatie & Toerisme en beleidskaders als Gastvrij Fryslân.”*

Binnen het speelveld van de Marrekrite is er de laatste jaren veel veranderd en er verandert er nog steeds veel. Het takenpakket is uitgebreid met het domein *Landrecreatie*, het aantal aanlegvoorzieningen is in de loop der jaren fors uitgebreid - terwijl de deelnemersbijdrage juist geslonken is -, voorkeuren binnen de watersport zijn veranderd, et cetera.

Tegelijk speelt de Marrekrite een steeds belangrijker rol bij het op de kaart zetten van Fryslân en zij wil die taak met ambitie uitvoeren. Door deze visie op te stellen wordt het speelveld inzichtelijk en kunnen er weldoordachte keuzes worden gemaakt over bijvoorbeeld taakstelling en middelen. In hoofdstuk 3 wordt geschetst in welk speelveld de Marrekrite opereert, wat hierin haar rol is en welke beelden er bestaan over de toekomst van de recreatie en het toerisme binnen de provincie. Helder is dat hier sterke raakvlakken zijn met het werkveld van partner-organisaties als Merk Fryslân.

Bij de Marrekrite wordt gewerkt met een zestal programma’s. Deze komen terug in de begroting, de jaarstukken en andere documenten, zo ook in dit visiedocument. Het betreft de programma’s:

- 1) Bedrijfsvoering
- 2) Waterrecreatie
- 3) Landrecreatie
- 4) Baggeren
- 5) Ontwikkelingen
- 6) Wimpels, donaties en vrijwilligers

Per programma wordt in hoofdstuk 4 aangegeven wat het beoogde resultaat is, waar we nu staan en waar we naartoe willen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het programma Waterrecreatie binnen deze visie een nogal dominante positie inneemt. Dit is temeer het geval als wordt bedacht dat de grootste kansen voor de toekomst juist op het domein *land* worden gezien. Echter, vanuit de historie voert het domein *water* binnen alle aspecten van de bedrijfsvoering in sterke mate de boventoon. Een groot deel van onze dagelijkse activiteiten heeft nog altijd direct of indirect met onze voorraad ligplaatsen te maken. Ook de begroting hangt voor een belangrijk deel met de ligplaatsen samen en

hier liggen ook de zorgen over onze financiële positie en de vragen hierover vanuit Provinciale Staten.

Dit alles betekent dat de Waterrecreatie als werkgebied de komende tijd de nodige energie zal blijven vragen. Ondertussen realiseren wij ons dat de toekomst misschien wel sterker 'op land' ligt. Al werkend op de domeinen water en land sturen wij dagelijks bovendien op het professionaliseren en optimaliseren van de interne organisatie, want ook daar liggen opgaven. Kortom, er wordt hard gewerkt en op vele borden tegelijk geschaakt.

De voorliggende visie wordt door het Dagelijks Bestuur op donderdag 7 april 2016 voorgelegd aan het Algemeen Bestuur. Wanneer het Algemeen Bestuur instemt met de visie wordt deze toegestuurd aan alle deelnemers in Gemeenschappelijke Regeling "Marrekrite".



## 3 Marrekrite, recreatieschap voor het water en land

### 3.1 Beleidskader

De Marrekrite onderhoudt en beheert ongeveer 40 kilometer aan vrije ligplaatsen in de Friese natuur, zorgt voor afvoer van recreatieafval en onderhoudt boeien en bakens in recreatievaarten. Daarnaast beheert en onderhoudt de Marrekrite het fiets- en wandelknooppuntennetwerk op het land. Het in kaart brengen en actueel houden van alle routes in Fryslân behoort ook tot het werk van de Marrekrite (bronbeheer Routedatabase).

De Marrekrite doet dit werk namens de provincie Fryslân en 19 Friese gemeenten met het doel om een uniforme, toeristische recreatieve infrastructuur op het water en land te bewerkstelligen. Samen met onze 20 deelnemers en nauw betrokken partijen zoals Merk Fryslân, Landschapsbeheer Fryslân, Wetterskip Fryslân, It Fryske Gea, Staatsbosbeheer, en vele anderen, werkt de Marrekrite aan het opschalen en professionaliseren van de recreatie en het toerisme in en naar Fryslân.

### 3.2 Huidige rol

Als Gemeenschappelijke Regeling (GR) voert Recreatieschap Marrekrite op toeristisch-recreatief terrein diverse taken centraal voor de 20 deelnemers uit, die deze partijen anders zelf (individueel) hadden moeten oppakken. Door taken gezamenlijk uit te voeren, kunnen de deelnemers diverse voordelen behalen (efficiency, expertise, kostenbesparing, kwaliteit, uniformiteit).

Op dit moment ziet de Marrekrite dat haar taak ten aanzien van de ‘toeristische basis-infrastructuur’ (BIS) zich verbreedt en verdiept. Naast het onderhoud aan de *voorzieningen op het water*, is de Marrekrite sinds 2012 ook verantwoordelijk voor het *fietsknooppuntensysteem*. Diverse nieuwe deelnemers (gemeenten) sloten zich aan en het draagvlak werd verder vergroot. Een breed Fries recreatieschap was het resultaat, bestuurlijk gesproken een unieke situatie. Van de Friese overheden zijn alleen Ooststellingwerf en de Waddeneilanden geen deelnemers in de GR. Inmiddels is ook de verantwoordelijkheid voor de *wandelnetwerken* bij de Marrekrite gelegd. Ook zijn we verantwoordelijk geworden voor het *routebeheer* in Fryslân. Recent is bovendien besloten dat we ook op land, zoals op het water, *bouw- en aanlegactiviteiten* kunnen ontplooiën: wij kunnen nu ook als projectleider optreden bij het daadwerkelijk aanleggen van nieuwe routestructuren.

### 3.3 Toekomst: Zwerven door Fryslân

Waar ligt vanuit toeristisch perspectief de grootste kans voor Fryslân? Gegeven de verwachtingen over de watersport, opgeteld bij het enorme onbenutte potentieel dat wij laten liggen als “de mooiste provincie van Nederland”, is binnen de Marrekrite de visie ontstaan dat Fryslân haar klassieke “watermerk” zou moeten verbreden. Van een typische watersportprovincie, zouden wij naar ons idee toe moeten werken naar het imago van de provincie met de *mooiste en meest diverse landschappen en wateren, dorpen en steden, waar recreanten op vele manieren kunnen genieten van de schoonheid, rust en ruimte*. In Fryslân kun je nog “vrij zwerven”, of dat nu met een boot of een fiets is, of te paard, te voet of met een camper. Het beeld “Zwerven door Fryslân” dient zich aan als verbindend concept.

In het Plan van Aanpak Toeristische Basis Infrastructuur dat de Marrekrite in de nazomer van 2015 samen met LBF en Merk Fryslân heeft opgesteld, is dit beeld voor het eerst expliciet verwoord. Duidelijk is dat wij het in onze provincie van het landschap moeten hebben, toeristisch en ook economisch. In diverse typische boereengebieden in Engeland, Italië, Duitsland en Oostenrijk speelt dezelfde vraagstelling. Op diverse plekken is men ons al met succes voorgegaan door de toeristische infrastructuur over en tussen de bestaande agrarische structuur te leggen. Gasten kunnen van het landschap genieten en ondernemers – waaronder ook boeren - profiteren via hotels, B&B 's, horeca, en dergelijke van de bestedingen.

### *Landschap als economische kernwaarde*

Kan Fryslân het volhouden “de mooiste provincie” te zijn? Ons landschap is onze kernwaarde en daarin spelen de agrarische bedrijven een belangrijke rol. Dat is hier niet anders dan in de eerdergenoemde zustergebieden elders in Europa. Overal spelen inmiddels allerlei vragen rondom een economische en toekomstbestendige bedrijfsvoering. De wetenschappelijke wereld is op dit punt al enige tijd kritisch en wijst op de prijs die we op termijn moeten betalen voor het moderne agrarische gebruik. Wetenschappers als Theunis Piersma geven al jaren aan dat het landschap verschaalt en dat de biodiversiteit afneemt. Zij redeneren dat wij daarmee onszelf op termijn in de voet schieten en pleiten voor een duurzamer model, waarin kosten niet langer naar de toekomst worden verlegd.

De tijd dat visionairs als Piersma alleen stonden te roepen, is voorbij. De samenleving begint zich te roeren. Nogal opmerkelijk is dat de discussie nu ook openlijk in de agrarische wereld wordt gevoerd. De top van Friesland Campina stelt dat we in het noorden van Nederland voor kwaliteit moeten gaan in plaats van kwantiteit (Versnellingsagenda Noordelijke Melkveehouderij, 26 oktober 15). Een discussie die vooral principieel van aard was, wordt steeds sterker vanuit pragmatiek gevoerd. Kwaliteit wordt als economische factor onderkend en daarmee is er voor de boer als ondernemer winst te behalen. Als agrarische bedrijven duurzamer opereren, is dat goed voor de bedrijfsvoering (a), voor het maatschappelijk draagvlak (b), voor het landschap (c) en daarmee ook voor recreatie en toerisme (d). In het geval van de boerenbedrijven telt de winst zelfs dubbelop, want de kwaliteit van de producten neemt niet alleen toe, zij kunnen via een gemengde bedrijfsvoering meeprofiteren van de toeristische keten. In Italië bestaat hier zelfs een woord voor: *agriturismo*. Er is een gemengde economie ontstaan zoals we die op de Waddeneilanden ook wel zien: de risico's worden gespreid, er ontstaan meer bronnen van inkomsten binnen kleinschaliger boerenbedrijven.

Kortom, *kwaliteit* is het kernbegrip voor de toekomst, vanuit welke hoek je ook bekijkt. Kwaliteit begint in de basis: *een landschap met natuurwaarde* en die natuurwaarde is cruciaal voor onze toeristische propositie. Het goede nieuws is dan ook, dat er in verduurzaming alleen maar kansen voor Fryslân schuilen. Wellicht is het een suggestie om de agrarische bedrijven vanuit de overheden actiever te gaan ondersteunen om de benodigde slagen te maken. Feit is namelijk dat men voorlopig nog wel moet zien te overleven in het bestaande spel, ook als men wel anders zou willen. Wezenlijke veranderingen van systeem kosten tijd en geld en faciliterende maatregelen vanuit de overheden kunnen hierin zeker versnellend werken en daar profiteren we uiteindelijk allemaal van.

### **Wandelen: groeimarkt voor Fryslân**

Volgens het CBS (2012) telt Nederland alleen al 6.6 miljoen actieve wandelaars en die zijn jaarlijks samen goed voor ruim 700 miljoen wandelingen en circa € 1.8 miljard aan bestedingen. Duitsland telt zelfs 40 miljoen actieve wandelaars. Op dit moment komt 8% van de bezoekers aan Fryslân hier om te wandelen. Dat levert 550.000 overnachtingen per jaar op en is goed voor ongeveer € 25 miljoen aan omzet. Bij dit alles moet worden bedacht dat elke € 45.000 omzet, goed is voor 1 extra fte aan werkgelegenheid.

Wat ook interessant is, wandelaars zijn vooral in het voor- en naseizoen actief en dat betekent een flinke seizoensverlenging in aanvulling op de vertrouwde sector, de watersport. Als wij in Fryslân kunnen groeien naar het landelijk gemiddelde aan wandelaars (van 8 naar 11%), gaan we naar een omzet van € 33 miljoen per jaar. De ambitie moet zijn om duidelijk boven het gemiddelde te scoren, dus moeten we gaan ijken op zeker € 50 miljoen per jaar. Als we de Europese markt er ook nog actief bij gaan betrekken, kan dat getal zomaar worden verdubbeld. Alleen de Duitse markt al, is enorm. Is het een idee om te gaan spreken over “the Dutch Lakes”, dat boeren- en merengebied in Noord-Nederland waar je zo mooi kunt *zwerven* (varend, wandelend, fietsend en toerend)?

Kortom, als wij erin slagen Fryslân vanuit de landschappelijke beleving neer te zetten als dé vaar-, wandel-, fiets- en camper-provincie, dan ligt er een enorme economische kans te wachten. Om die kans te verzilveren, kan Fryslân op drie fronten een flinke slag maken, namelijk:

- A. De *fysieke* Infrastructuur: paden, routeborden, en andere hardware;
- B. De *analoge* Infrastructuur: professioneel en eenduidig kaartmateriaal;
- C. De *digitale* Infrastructuur: informatie via het web & promotie van het merk.

Helder is dat de voornaamste taakstelling van de Marrekrite vanouds op domein A ligt (fysiek) en mogelijk ook op domein B (fysiek-analoog). Domein C ligt op het terrein van Merk Fryslân. Hier ligt inhoudelijk gesproken naar ons idee overigens wel de grootste uitdaging (digitaal). Het verbreden van een sterk merk dat Fryslân is, is een complexe operatie, die een forse investering in tijd, kennis en middelen vraagt. Er gaat echter nog een stap aan vooraf. Alle betrokkenen zullen structureel moeten gaan “omdenken”: *de watersport willen we vasthouden, maar nog liever zetten we de deuren open naar nieuwe doelgroepen, binnen maar vooral ook buiten de watersport*. De werkelijke groei is hier immers te verwachten.

### **Beleving van het landschap**

In Fryslân kunnen we het landschap nog beter ontsluiten, zodat onze gasten optimaal kunnen genieten. Voor de Marrekrite betekent dit omdenken dat we nog nauwer moeten gaan samenwerken met partners als Merk Fryslân, ondernemers en brancheorganisaties als de Hiswa en terreinbeheerders als IFG en SBB.

De samenwerking met Merk Fryslân moet sterk worden geïntensiveerd en wellicht zelfs worden geformaliseerd. Immers, binnen de visie zoals die bovenstaand is gedefinieerd, faciliteert de Marrekritemiddelen haar voorzieningen en routestructuren *de beleving van het landschap*, onze kernwaarde. In die zin is de Marrekrite in het hart van het toeristisch product actief en zou zij ook binnen Merk Fryslân moeten borgen dat deze zaken in de vermarkting van onze provincie een prominente en vaste plaats krijgen.

### *Keuzes*

Binnen onze eigen organisatie betekent deze verbrede visie vooral dat we anders moeten gaan kijken naar onze dagelijkse dingen, onze eigen routines en aannames. Als de gasten verlangen dat zij makkelijker naar dorpen en steden toe kunnen gaan, moeten wij dan aan bestaande ligplaatsen vasthouden of kunnen wij bij vervangingen beter naar andere locaties uitzien? En als we de trends in de watersport bekijken, is dan het aloude adagium “meer, meer, meer” nog wel zo opportuun? Het lijkt verstandiger om deze koers te verlaten en beter te luisteren naar wat de gast wil en te proberen om onze voorzieningen hierop af te stemmen. Zouden we ook hier niet voor kwaliteit moeten gaan in plaats van kwantiteit? In het hoofdstuk “Strategische Keuzes Water” gaan we hier uitgebreid op in.

Ook bij de routestructuren is dit van toepassing. Het bepaalt voor een belangrijk deel welke keuzes gemaakt worden bij aanpassingen in de netwerken: rekening houden met beleving van het landschap, verbindingen door dorpen en steden en het ontsluiten van toeristische voorzieningen en ondernemers. Maar ook: waar kan men overstappen van de ene naar de ander modaliteit. Het faciliteren van de toerist en recreant moet voorop staan.

## 4 Visie per programma

### 4.1 Programma Bedrijfsvoering

Het doel van het programma 'Bedrijfsvoering' is, dat de primaire processen binnen de organisatie effectief worden ondersteund en er goed kan worden samengewerkt met deelnemers en bestuur.

#### 4.1.1 Beoogd resultaat

Een eigentijdse en professionele organisatie die transparant, effectief en betrouwbaar optreedt, en die haar unieke Friese charme en draagvlak in de samenleving weet vast te houden.

#### 4.1.2 Financieel effect

De omschreven professionalisering van de organisatie geschiedt zoveel mogelijk met inzet van eigen middelen en mensen. In specifieke gevallen zal er in de begroting ruimte worden gevraagd om bepaalde deelprojecten uit te kunnen voeren. Het effect op de begroting zal uiteindelijk positief zijn: de integrale kosten zullen dalen; er zullen betere resultaten worden behaald met inzet van minder middelen.

#### 4.1.3 Waar staat we nu?

##### *Unieke organisatie*

De Marrekrite bestaat vanaf 1957. In bijna 60 jaar is er een unieke geschiedenis gecreëerd waarin afspraken, regelingen, verhalen, feiten, trots, overtuigingen en emoties sterk met elkaar verweven zijn. De Marrekrite is met geen enkele andere organisatie te vergelijken en dat is mooi, karakteristiek en soms lastig tegelijk. In onze bedrijfsvoering worden wij dagelijks op vele wijzen met dit feit geconfronteerd. Bijna alles dat zich voordoet, vraagt nader onderzoek omdat er vanuit het verleden partijen bij betrokken zijn met ideeën en verwachtingen. In datzelfde spectrum blijken zaken ook niet altijd even goed te zijn geregeld en in heldere afspraken te zijn vastgelegd. Vanuit een efficiënte en professionele bedrijfsvoering bezien, is dit alles geen wenselijke situatie. Met behoud van onze charme en ons draagvlak, zijn wij de organisatie daarom sinds 2012 op alle vlakken aan het professionaliseren. Er is feitelijk geen taak of domein waar we geen inhaalslag te maken hebben, of het nu gaat om de opzet van onze begroting, de interne controle, de aanbesteding van - en controle op werken, het personeelsbeleid, het vrijwilligersbeleid, et cetera.

##### *Werkgroepen*

Vanuit haar adviestaak naar de deelnemers en vanuit het belang om bepaalde zaken integraal te organiseren binnen de provincie, zijn er vanouds werkgroepen en commissies actief onder voorzitterschap van de Marrekrite. Op dit moment betreft het een tweetal commissies:

- De Werkgroep Harmonisatie Brug- & Sluisbediening (Wg HBS)
- De Werkgroep Handhaving & Harmonisatie APV's (Wg HHA)

##### *Werkgroep Harmonisatie Brug- & Sluisbediening*

Deze werkgroep is sinds kort weer actief en heeft een structureel karakter. Een vertegenwoordiging van de deelnemers heeft zitting in de werkgroep. De werkgroep bereidt voorstellen voor die breder kunnen worden getoetst binnen het ambtelijk apparaat van de overige deelnemers, alvorens deze aan het bestuur (DB en AB Marrekrite) voor te leggen.

In het reglement van de Marrekrite is het harmoniseren van de bediening van de bruggen en sluzen als taakveld opgenomen. Niet voor niets draagt het huidige regime de naam “Marrekrite-tijden”. In de laatste jaren vond het overleg over de bedieningstijden echter vooral plaats vanuit en binnen de context van Het Friese MerenProject (FMP). De Marrekrite was wel op de achtergrond actief, maar niet als organisator en initiator van het overleg. Nu het FMP is afgerond, neemt de Marrekrite haar oude rol weer op zich en dragen wij de zorg voor een provinciebreed bedieningsregime en aanverwante onderwerpen.

Het doel is zaken op elkaar af te stemmen en om in 2018 te komen tot een klantgerichter regime dan het huidige, beter aansluitend op de wensen vanuit de watersport en beter rekening houdend met de (financiële) kaders vanuit de deelnemers. Eenduidigheid, eenvoud en uniformiteit zijn belangrijke richtpunten.

Tegelijk moet worden bekeken hoe een aantal nieuwe ontwikkelingen zich verhoudt tot het regime. Hierbij moet worden gedacht aan het afschaffen van het klompgeld, het afschaffen van de middagpauzes en het op afstand bedienbaar maken van bruggen.



*Afbeelding: brugbediening Leeuwarden*

#### **Werkgroep Handhaving & Harmonisatie APV's**

Deze werkgroep is recent ingesteld en heeft een tijdelijk karakter. Een vertegenwoordiging van de deelnemers heeft zitting in de werkgroep. De werkgroep bereidt voorstellen voor die breder kunnen worden getoetst binnen het ambtelijk apparaat van de overige deelnemers, alvorens deze aan het bestuur (DB en AB Marrekrite) voor te leggen.

De Marrekrite biedt met deze werkgroep een platform om onderwerpen als drie dagenregeling, kamperen en camperen onder de aandacht te brengen (bewustwording) bij de deelnemers en andere stakeholders en mogelijk de APV's te harmoniseren met als ultiem doel het naar een hoger niveau brengen van recreatie en toerisme in Fryslân.

De aanleiding voor het instellen van deze werkgroep is meervoudig. Als uitvoeringsorgaan loopt de Marrekrite er tegenaan dat zij zaken namens de deelnemers moet oppakken, dan wel, dat zij op zaken door externe partijen wordt aangesproken, waarbij het niet altijd even helder is hoe de individuele deelnemers de betreffende zaken hebben geregeld. Een concreet voorbeeld is het kamperen op Marrekrite-plekken. Dit is iets dat in de APV's van de gemeenten is geregeld. De gemeenten verschillen echter in de wijze waarop dit in de APV is geregeld, zowel inhoudelijk als in de zin van juridische waterdichtheid. Op een dergelijk domein is het handig om te proberen om te komen tot een provinciale lijn waar alle deelnemers zich in kunnen vinden. Dat is voor alle partijen prettig, zowel voor de gebruikers, de handhavers als voor de deelnemers als bewakers van de kaders.

Het kamperen is een relatief bescheiden en licht onderwerp. Er staan ook zwaardere zaken op het menu, zoals de vraag hoe we de handhaving op de "drie dagenregeling" beter kunnen organiseren. De drie dagenregeling houdt in dat watersporters maximaal drie dagen gratis aan een Marrekrite-ligplaats mogen liggen.

Hier speelt niet zozeer de vraag rondom harmoniseren, want de regeling geldt voor alle Marrekrite-plekken. Hier speelt vooral de kwestie dat de gemeenten formeel moeten handhaven, terwijl de problemen en de klachten logischerwijs bij de Marrekrite binnenkomen. Dit creëert onnodig lange lijnen en is voor de gemeenten vaak een wat minder urgente kwestie, dan het voor ons is. Het lijkt zinnig om de gemeenten te ontzorgen en de Marrekrite het mandaat te geven de handhaving vorm te geven. Dit lijkt eenvoudig gezegd, maar is iets dat goed moet worden voorbereid en worden doorgesproken voor het bestuur zich hierover nader kan buigen.



*Afbeelding: Bord drie dagen aanleggen*

Een heel andere kwestie die zowel uiterst actueel als uiterst gevoelig ligt, betreft niet het langliggen of het kamperen, maar het "camperen". Het is iedereen duidelijk dat het aantal campers vlot groeit en dat ook steeds meer mensen Fryslân met een camper aandoen.

Deze "nieuwe" vorm van toerisme stelt de deelnemers voor een veelheid aan bijzondere uitdagingen. Ten eerste is het duidelijk dat de campers als groep voor Fryslân bijzonder

interessant zijn. Ten tweede claimen vooral campinghouders dat de campers “hun markt” vormen, terwijl dit vanuit de doelgroep zelf niet zo eenduidig wordt ervaren. Veel campers zijn trekkers die ook graag een overnachtingsplek zoeken buiten de geïnstitutionaliseerde plekken om. Men ziet ze bijvoorbeeld veelvuldig staan op de parkeerplaats aan het kanaal bij Oude Schouw, of op de pier bij Holwerd of in het centrum van Leeuwarden. Voor de gemeenten levert dit een divers palet aan vraagstukken op. Er is de kwestie rondom de regelgeving: waar mag men wel vrij overnachten en waar niet? In het verlengde hiervan is de vraag meteen: in hoeverre wordt hierop gehandhaafd? Kan en wil de gemeente handhaven? Tegelijk wil men de campers wel gastvrij behandelen, per camper is er flink wat te besteden en dat komt ten goede aan de Friese samenleving. Op dit moment is er sprake van een verharding van posities als we kijken naar de wijze waarop gemeenten en ondernemers zich in dit dossier opstellen. Vooral de goedkope camperplekken in de stedelijke gebieden, liggen bij de ondernemers erg gevoelig. Inmiddels zijn er gemeenten die door de Autoriteit Consument en Markt) al zijn aangeschreven. De Marrekrite heeft als opdracht gekregen om een platform te zijn voor de discussie over dit onderwerp. Het is de bedoeling om met deze werkgroep – in overleg met juristen, ondernemers en andere betrokkenen – te zoeken naar een werkbaar model waarin alle partijen hun belangen gerespecteerd zien. Voor de Marrekrite is er maar een groot doel en dat is het beste voor Fryslân te bereiken. Op dit domein betekent dat: Fryslân als camperprovincie op de kaart te zetten.

#### 4.1.4 Waar gaan we heen?

Wij beogen onze bedrijfsvoering niet alleen te professionaliseren en te formaliseren, wij proberen ook efficiëntieslagen te maken. Twee goede voorbeelden uit het verleden zijn het aantrekken van een technisch medewerker op het water en de schipper met de Milieuboot. Op papier oogt dit als een uitbreiding van het personeelsbestand, per saldo heeft het aantrekken van beide personen ertoe geleid dat we onze taken goedkoper, adequater en efficiënter kunnen uitvoeren.

Er zijn ook domeinen in de bedrijfsvoering waar een professionaliseringsslag niet zonder de inzet van externe experts kan. Voorbeelden hiervan betreft het reorganiseren van ons reglement, vaststellen van het weerstandsvermogen, het harmoniseren van de APV's. Dergelijke projecten pakken we samen met juristen (van de provincie) of met onze accountant op, wat op korte termijn tot extra kosten leidt. Echter, op de langere duur worden uren bespaard, los van de professionaliseringsslag als doel op zich.

#### *Aandachtspunten*

- Professionaliseren en formaliseren, zodat forse efficiëntieslagen gemaakt kunnen worden.
- Slanke organisatie; zo nodig experts inhuren op het gebied van financiën, P&O, et cetera.
- Eind 2018 is de interne organisatie in al haar facetten op orde.
- Vanuit de werkgroep Harmonisatie Brug- en Sluisbediening komen tot een uniforme brug- en sluisbediening voor heel Fryslân in 2018, rekening houdend met de wensen behoeften van de gebruikers en de financiële middelen van de deelnemers.
- Middels de werkgroep Handhaving en harmonisatie APV's (platform) onderwerpen als drie dagenregeling, kamperen en camperen onder de aandacht te brengen (bewustwording) bij de deelnemers en andere stakeholders en mogelijk de APV's te harmoniseren met als ultiem doel het naar een hoger niveau van recreatie en toerisme in Fryslân.



## 4.2 Programma Waterrecreatie

Onder dit programma vallen alle taken die betrekking hebben op het beheer en onderhoud aangaande de infrastructuur op en om het water. De taken variëren van Dagelijks Onderhoud (DO), Planmatig Onderhoud (PO), Groenbeheer, Recreatieafvalinzameling, Bebakening recreatievaart tot een Uniforme Brug- en Sluisbediening.

### 4.2.1 Beoogd resultaat

Het werken aan een zo optimaal mogelijke voorraad voorzieningen gezien vanuit de reële behoefte van de watersport en dit tegen zo laag mogelijke kosten op de lange termijn.

### 4.2.2 Financieel effect

Als voor de koers wordt gekozen die hieronder voor het Programma Waterrecreatie is uitgewerkt, is het effect op de meerjarenbegroting positief. Eerder begrote tekorten worden voorkomen.

### 4.2.3 Waar staan we nu?

#### *Veranderende omgeving*

De wereld om ons heen staat allesbehalve stil. Wij zien niet alleen op het vlak van de watersport allerlei grote veranderingen, ook de gemeenten hebben te maken met vele ontwikkelingen. Deze zaken dwingen ons tot het expliciet maken van keuzes en een vertaling in een meerjarenperspectief. Voorbeelden van dergelijke externe ontwikkelingen zijn:

- de gemeenten hebben het financieel niet makkelijk en vragen ons te bezuinigen;
- de voorkeuren binnen de watersport veranderen;
- diverse trends in de markt tekenen zich af (eigendom neemt af, aandeel ouderen neemt toe);
- het wordt steeds duidelijker dat er sprake is van overcapaciteit aan voorzieningen;
- er is behoefte aan ontsluiting van de regio's (spreiding);
- innovaties leiden tot heel andere investeringsbehoeften;
- er is behoefte aan verbindingen met fiets- en wandelpaden; et cetera.

In dit gedeelte staan we stil bij diverse kwesties die spelen op "het domein water", namelijk

- de vraag hoe groot de optimale voorraad is;
- de gevolgen van innovaties op het vlak van aanmeerfaciliteiten;
- de kansen die er liggen in nieuwe initiatieven;
- de noodzaak om water en land te verbinden.

Het Planmatig Onderhoud (PO) krijgt in dit stuk relatief veel aandacht, omdat dat het meest kritische proces binnen onze bedrijfsvoering is. Veruit het grootste deel van de begroting hangt hier direct mee samen. Bovendien, in de komende 5 tot 10 jaar zal het grootste deel van onze voorzieningen duurzaam worden vervangen. Het perspectief na deze jaren ziet er volstrekt anders uit dan de situatie binnen de komende jaren en wel in positieve zin.

#### *Verandering van perspectief*

De Marrekrite is als beheerbedrijf vanouds *aanbodgericht*, wij zijn van nature geneigd van binnen naar buiten te kijken. Onze valkuil is dat wij geneigd zijn te denken dat 'wij wel weten wat de watersport wil'. Wij moeten als organisatie juist andersom leren redenen, van buiten naar binnen. Onze focus moet liggen op *de vraag van de gebruiker* op langere termijn. Dus, in plaats van ons bezig

te houden met ons aanbod en met het per se in stand houden van onze *historische voorraad*, moeten we ons afvragen *hoeveel* voorzieningen, van welk *type* we op welke *plekken* nodig hebben om onze tevredenheidscijfers op peil te houden. Binnen de financiële kaders die door de deelnemers worden gesteld, is onze voorraad *optimaal* als deze qua *aard, kwaliteit en omvang aansluit bij wat de watersport wenst*. Een ander dient bovendien op de langere termijn worden gezien en dus is inzicht in de ontwikkeling van de watersport een cruciale dimensie als het gaat om de bepaling van de *optimale voorraad*.

### *Wat weten we van de gebruikers?*

We hebben de afgelopen periode niet stilgezeten als het gaat om het achterhalen van de wensen van de gebruikers. Via diverse methoden<sup>1</sup> is onderzocht – los van de locatie – welk type aanlegplek de watersport het liefste ziet. Hieruit blijkt dat mensen het liefst *direct aan een graslandje liggen* en dat men graag *een verbinding met een fiets- of wandelpad* heeft. Damwanden scoren daarmee het hoogst, zeker als die met het achterland verbonden zijn.

Steigers komen op de tweede plaats. Helder is geworden dat tuigsteigers (met of zonder ophoop) het minst populair zijn. Dat is niet verwonderlijk. Met een klassieke tuigsteiger (zonder walverbinding) kan men niet van de boot af, laat staan het gebied in.

De trend van de afgelopen jaren om natuurlijke oevers te maken in combinatie met tuigsteigers voorzien van ophopen, wordt vanuit de watersport sterk bekritiseerd. Mensen maken hier weinig gebruik van en daarom zijn deze - op zich goedkope voorzieningen - per saldo kostbaar. Het aloude adagium “hoe meer meters, hoe beter” pakt niet per se goed uit. Watersporters verlangen vooral *kwaliteit*.



*Afbeelding: ligplaats in De Alde Feanen*

Als we vanuit de vragen en wensen van watersporters gaan redeneren, dan zullen we beter moeten weten in welke mate onze voorzieningen worden gebruikt. Waar liggen watersporters wel en waar liggen zij niet? Dergelijke vragen hebben wij ons nooit gesteld en dus kennen wij de antwoorden ook niet. Om dergelijke informatie wel te kunnen achterhalen, zullen we moeten investeren in metingen. Naast meten via de app – een moeizaam traject dat tot op heden weinig oplevert – hebben we gedurende Pinksteren 2015 een drietal vliegrondes over de provincie uitgevoerd. Er zijn honderden foto's gemaakt en het aantal boten is geteld. Pinksteren is van oudsher vaak een druk watersportweekend, al hebben weer en wind wel een flinke invloed. Het is daarom gevaarlijk om op basis van slechts deze serie waarnemingen al heel harde conclusies te trekken. Toch is het beeld veelzeggend. Het was op Pinksterzondag (24 mei 2015) droog, maar wel relatief koud. Uitgaande van een

---

<sup>1</sup> Onderzoek 'Gebruik Ligplaatsen' 2013 en 2014, uitgevoerd door de NHL in opdracht van de Marrekrite.

capaciteit van 15 meter per waargenomen boot/schip, werd in totaal ruim 19 kilometer aan aanlegcapaciteit benut. Dit terwijl wij op dit moment over ruim de dubbele capaciteit beschikken (40 kilometer). Op de vrijdag en de zaterdag hieraan voorafgaand was de bezetting respectievelijk slechts 7 kilometer en 14 kilometer. Daarbij zien we op enkele plekken flinke concentraties aan schepen. Een behoorlijk aandeel van de voorzieningen wordt niet of nauwelijks gebruikt. Er is duidelijk voldoende ruimte voor mensen die ergens alleen willen liggen. Vrijwel nergens zien we schepen dubbel liggen.

De *eerste conclusies* die wij op basis van deze waarnemingen trekken zijn:

- in een van oudsher druk weekeinde lijkt de aanmeercapaciteit ruim voldoende, met de kanttekening dat het fris was en dat we het over slechts één weekend hebben;
- bepaalde plekken worden relatief drukbezocht, maar er zijn ook plekken waar nauwelijks schepen afgemeerd liggen.

Dit staft het al langer bestaande idee dat wij over ruim voldoende aanmeerfaciliteiten beschikken. Deze bevindingen sterken ons ook in de gedachte dat de plek en het voorzieningenniveau van grote invloed zijn op het gebruik. Dit is wellicht een open deur, toch is het goed om dit expliciet te onderkennen en als vertrekpunt van ons beleid op te nemen. Het staft ook een eerdere bevinding rondom klachten over ligplaatsen (te hoog gras, te volle containers, et cetera). Het lijkt erop dat 80% van de klachten betrekking heeft op maximaal 20% van onze plekken. Dit zijn belangrijke gegevens. Het maakt dat wij ook in dat opzicht anders kunnen gaan kijken naar onze capaciteit. Als we keuzes maken, dan moeten we in elk geval zorgen dat we het op de 20% populaire plekken goed voor elkaar hebben. Wat je hier doet, is het meest voelbaar.

#### 4.2.4 Waar gaan we heen?

##### *Bestaande meerjarenraming*

*Welke koers zou de Marrekrite(MK) de komende jaren op het domein water moeten varen?*

De Marrekrite beschikte tot nu toe niet over een uitgewerkte visie van waaruit dergelijke vragen beantwoord konden worden. Het belangrijkste document met een lange termijnperspectief waarover wij konden beschikken, was de financiële meerjarenraming. Deze is primair gebaseerd op de theoretisch geschatte vervangingsjaren van de voorzieningen. Als wij de jaarlijkse begroting maakten, was de vervangingsopgave steeds gebaseerd op een achterliggend theoretisch rekenmodel, ingebouwd in onze database met alle voorzieningen. In dit model wordt verondersteld dat bepaalde typen voorzieningen een bepaalde verwachte levensduur hebben. De vervangingsjaren volgen eenvoudig uit het bouwjaar vermeerderd met de verwachte levensduur. In de praktijk blijkt echter dat de ene voorziening veel sneller aan vervanging toe is, dan de andere. Dit is afhankelijk van het materiaalgebruik, de eigenschappen van het water, de ligging, en dergelijke.

De tweede belangrijke aanname in dit meerjarenmodel is altijd geweest, dat wij alles zouden moeten vervangen dat aan vervanging toe is. Vooral deze aanname staat inmiddels sterk ter discussie.

Ieder najaar bekijken wij eerst welke objecten voor het volgende jaar *theoretisch* ter vervanging in het systeem staan. Deze worden allemaal *fysiek* bezocht en onderzocht en dan pas wordt bepaald welke objecten ook *werkelijk* moeten worden aangepakt en welke “nog een jaar kunnen worden doorgeschoven”. Dit “doorschuiven” betekent dat het vervangingsjaar – in afwijking van het theoretische model – handmatig wordt aangepast. Doorgaans schuiven wij met 1 of 2 jaren door, dit om de betreffende objecten wel goed in beeld te houden. De consequentie hiervan is, dat we in een

bepaald jaar niet alleen met de theoretisch te vervangen objecten te maken hebben, maar ook met de objecten die eerder zijn doorgeschoven. Door dit uitstellen besparen we kosten, maar creëren we wel een onderhoudsberg in de jaren die voor ons liggen. Aangezien er met het voortschrijden van de jaren een einde komt aan de mogelijkheden om voorzieningen steeds maar te blijven doorschuiven, komt de berg steeds dichterbij en zal deze feitelijk de komende jaren uiteindelijk wel een keer moeten worden getrotseerd. Pas op het moment van daadwerkelijke vervanging wordt de vraag echt relevant “of er überhaupt wel behoefte is aan de betreffende voorziening”. Immers, als we nieuw gaan bouwen, bouwen we voor een termijn van 50 tot 75 jaar. Dat vraagt om weldoordachte keuzes.

### *De introductie van beton*

De beschikbare inzichten over de voorkeuren die watersporters hebben, hebben ertoe geleid dat wij vooralsnog inzetten op *klassieke steigers* (liefst met walverbindingen), maar nog sterker inzetten op *damwanden*. Niet alleen liggen de gebruikers het liefst aan een damwand (met graslandje), door de innovatie die wij door de introductie van beton hebben gerealiseerd, zijn damwanden op de lange duur financieel ook het meest aantrekkelijk. We schalen op van een levenscyclus van 25 jaar, naar een cyclus van 75 jaar, waarbij praktisch alle dagelijks onderhoud ook nog eens wordt ondervangen.

Wij denken door bovenstaande ontwikkelingen dat we op termijn vooral *groenbeheer* en *baggeren* als kort-cyclische aandachtsvelden overhouden. Wij moeten in Fryslân de komende jaren nog ongeveer twaalf kilometer damwand vervangen (historische voorraad). Als we dat in beton doen, kan de bijdrage van de deelnemers over enkele jaren structureel omlaag. Daarbij doen we de gebruikers ook nog een groot plezier, want zij hechten aan het behoud van damwanden. Stel dat onderzoek in de komende jaren uitwijst, dat de *optimale voorraad* een krimp van de capaciteit toelaat, dan worden de voordelen voor de deelnemers alleen maar groter.

### *Meer MarBoeien*

In 2013 hebben wij de MarBoei gelanceerd. Momenteel liggen er 50 in het water. Wij schatten dat we gemakkelijk door kunnen groeien naar ongeveer 100 stuks in 2018.

De MarBoei heeft vele voordelen, niet alleen nautisch gezien (makkelijke aanleg / privé-plek). Het leggen van boeien betekent tevens het realiseren van aanmeervoorzieningen op een relatief goedkope wijze, tevens geschikt voor grotere schepen. Het realiseren van MarBoeien leidt niet alleen tot forse besparingen qua initiële investeringen, maar ook qua dagelijks onderhoud vormen boeien een interessante optie. Daarnaast dragen de boeien bij aan een snelle, goede en flexibele spreiding van voorzieningen. Het is daarom goed om te zien dat de experimenten met de boeien goed uitpakken en dat de MarBoeien door de watersport goed ontvangen worden.



*Afbeelding: Skûtsje aan MarBoei*

### ***Meerpalen voor grote schepen***

Een innovatie die we momenteel al breed toepassen, is het plaatsen van meerpalen voor grote schepen. De steiger wordt als het ware 10 meter verlengd door op die afstand een zware meerpaal te plaatsen. Dit type voorziening is bedoeld voor grotere schepen (charters, grote woonschepen, skûtsjes). Men legt het schip op het uiteinde van de steiger aan en maakt aan het andere uiteinde aan de meerpaal vast. De mensen kunnen nu wel van boord, maar men gebruikt hiervoor slechts een paar meter steiger, wat steigerruimte vrijlaat voor anderen. Bovendien biedt het grote schepen ligplaatsen die niet zo snel door kleinere schepen worden bezet en dat voorziet in een behoefte. Deze oplossing scheelt per object bovendien de bouwkosten van 10 meter steiger (besparing ongeveer € 4.000 exclusief BTW, na verrekening van de paal).



*Afbeelding: Meerpaal grote schepen*

### ***Geïntegreerde kanovoorzieningen***

Een andere noviteit is het integreren van kanovoorzieningen in damwanden. Feitelijk komt het neer op een verlaging van de damwand aan het uiteinde. Kanoërs kunnen nu van plekken gebruik maken, waar zij eerst nooit aan de wal konden komen. Ook voor zwemmers is het ideaal. Qua kosten is dit ook een aantrekkelijke variant. Het kost de aannemer slechts een klein beetje meerwerk in een object waar hij überhaupt al mee bezig is. In plaats van speciale, relatief dure, losse kanosteigers te bouwen, wordt een robuuste voorziening geïntegreerd in de damwand, die bovendien nauwelijks onderhoud vraagt. Kortom, er zijn vele voordelen verbonden aan deze robuuste – met de Kanobond ontwikkelde - voorziening.



*Afbeelding: damwand met geïntegreerde kanoplek*

### ***Nieuwe plekken, meer verbinden van land en water***

Wij zijn er van overtuigd dat onze *historische voorraad* fors groter is, dan de *optimale voorraad*.

Dat stellend, lijkt het vreemd om te investeren in nieuwe, extra plekken. Toch is het wel verstandig om dat te doen, om een aantal redenen. Ten eerste is het zo dat onze voorzieningen vanouds geconcentreerd liggen in een aantal gebieden (rondom Sneek, Grou, Earnewâld, Gaastmeer, et cetera). Aangezien een steiger of damwand voor de duur van vele jaren gebouwd werd en wordt, moet de vervanging als een bezinningsmoment gelden. Wij moeten dan bezien hoe de voorziening zich verhoudt tot de veranderende omstandigheden. Bij oudere objecten doet zich de vraag voor of deze qua locatie nog wel optimaal aansluiten op de behoeften van de toekomstige gebruikers. Er zijn in de loop van de jaren nieuwe vaarroutes ontstaan, de regio's hebben zich ontwikkeld, de eisen van de watersporters zijn veranderd en mensen varen met andere typen schepen.

Een tweede belangrijk punt in dit verband is dat er in het verleden qua voorzieningen heel bewust is gestuurd op zoveel mogelijk *moeilijk bereikbare plaatsen*. Dit onder meer om langliggen te voorkomen. Veel Marrekrite-plekken zijn daarom niet met fiets- of wandelpaden verbonden. Inmiddels leven we in een andere tijd en klinkt juist de roep om infrastructuren met elkaar te verbinden. Watersporters willen niet alleen varen, maar ook wandelen, fietsen en graag dorpen of steden bezoeken. Dat betekent dat elke vervanging van een steiger of damwand moet worden gezien als *een kans om te verbinden met andere structuren*. Dat kan ertoe leiden dat wij ligplaatsen bij vervanging een stukje zouden moeten verplaatsen om deze aan te sluiten op fiets- en wandelpaden. Soms kan er eenvoudig op netwerken worden aangesloten door een eenvoudig pad aan te leggen, of een bruggetje te bouwen.

Een kans om versneld meer plekken aangesloten te krijgen op fiets- en wandelpaden is door aan te haken op nieuwe initiatieven, die zich voortdurend voordoen. Vanuit onze partners komen er regelmatig vragen om nieuwe plekken te realiseren. Vaak zijn deze plekken juist aan fiets- en wandelpaden gelegen, dan wel, gaat het om plekken die om andere redenen attractief zijn. Wat dergelijke nieuwe initiatieven betreft, is het onze strategie om hierin zoveel mogelijk mee te gaan. Ten eerste leidt dit tot nieuwe plekken met kansen (kwaliteit/spreiding). Ten tweede is het qua investering interessant, omdat er in principe altijd sprake is van cofinanciering vanuit de partners. Daarbij geldt, dat de nieuwe plekken meteen conform onze nieuwe standaarden gebouwd kunnen worden en dus gaat het om locaties waar het verwachte onderhoud gunstig is, in verhouding tot bestaande plekken.

Op korte termijn leidt het meedoen aan nieuwe initiatieven soms tot uitbreiding van de historische voorraad. Dat lijkt gezien de signalen ten aanzien van de benodigde capaciteit, niet nodig. Daarom stellen wij voor om de meters die we nieuw bouwen op nieuwe plekken, te compenseren door elders voorzieningen niet te herbouwen. Uitgaande van een situatie van cofinanciering, levert dit ook nog eens een forse besparing op, zonder dat we meters inleveren.

### **Capaciteit en gedrag**

Wanneer heb je genoeg en wanneer te veel? Dat hangt sterk samen met het gedrag van de gebruiker. In Fryslân ligt men alleen dubbel (langsij) als het echt niet anders kan. Dat betekent in de praktijk alleen op bepaalde plekken en in het hoogseizoen (bijv. eilanden Tsjûkemar), of bij evenementen, zoals het skûtsjesilen. In de rest van Nederland is het heel normaal om dubbel te liggen of in te schikken als een ander hierom vraagt. In Fryslân is dit niet zo normaal.

Met zoveel capaciteit is dubbel-liggen bijna altijd een keuze. Het is daarmee ook een precair punt, want ruimte en vrijheid is een wezenlijk onderdeel van onze gastvrije propositie. Anderzijds moet bedacht worden dat deze luxe veel geld kost. In de praktijk blijkt zelfs dat mensen vaak zo gaan

liggen, dat er net geen ander schip bij kan. Er wordt regelmatig halverwege een steiger afgemeerd in plaats van aan het uiteinde. Dit wordt soms nog versterkt door een bijbootje voor of achter het schip aan de steiger te knopen. Hier maken we in Fryslân zelden een punt van, maar het kost per saldo wel flink wat capaciteit. Bovendien is het weinig gastvrij naar anderen toe. Als Marrekrite krijgen wij hierover – zij het niet vaak - ook opmerkingen van gasten uit de rest van Nederland.

In de discussie over de grootte van optimale capaciteit spelen de verwachtingen en het gedrag van de watersporters een grote rol. Wij moeten ons daarbij goed realiseren dat de impopulariteit van dubbel liggen in Fryslân weleens voort zou kunnen komen uit de algemene gedachte “dat er overal toch meer dan voldoende plek is”. Het lijkt ons goed om de komende jaren beter te gaan communiceren over het goede gebruik van onze voorzieningen, positief ingestoken, vanuit de gedachte van gastvrijheid en goed zeemanschap. Hoe meer mensen zich gastvrij opstellen, hoe leuker het wordt op het water en hoe minder capaciteit er nodig is om iedereen tevreden te stellen en hoe lager per saldo onze kosten zijn.

### ***Beperking van eigendom***

Een voorbeeld van een domein waar het unieke verleden erg goed zichtbaar wordt, juist ook op een fysieke kaart van de provincie, betreft onze eigendommen. De Marrekrite heeft op allerlei plekken in Fryslân kleinere of grotere percelen liggen, waarbij het zelden meteen helder is hoe wij eraan komen. De kaart laat een groot aantal versnipperde stippen zien (schot hagel). Opgeteld gaat het om circa 170 percelen, waarvan een belangrijk deel inmiddels plas-dras achtige oevers betreft. Soms zijn deze percelen voor anderen niet zo interessant, maar er zijn ook voorbeelden dat dit wel het geval is. Boeren hebben soms belang bij het kopen van “een hapje Marrekrite-terrein” in de hoek van hun land, Wetterskip Fryslân zoekt percelen in het kader van KRW, Staatsbosbeheer (SBB) kan aangesloten gebieden realiseren door bezit van ons over te nemen, en dergelijke. Feit is dat we zowel ligplaatsen hebben waarbij het betreffende perceel ons eigendom is, als percelen die wij in bruikleen hebben. Deze percelen zijn doorgaans eigendom van de provincie, de gemeenten of een van de TBO's (SBB, IFG). Er schuilt soms weinig logica in de verdeling van deze eigendommen en in het geval van de Marrekrite kan men zich afvragen wat wij überhaupt met bezit moeten.

Het lijkt ons goed om deze beleidslijn ten aanzien ons bezit door het Marrekritebestuur te laten vaststellen. *Naar ons idee zouden wij ernaar moeten streven om onze percelen zoveel mogelijk te verkopen aan onze partners (provincie, gemeenten, Wetterskip en TBO's) wanneer zij op de betreffende locaties onze burens zijn. Wanneer wij percelen hebben die grenzen aan percelen van boeren, kan het eigendom ook aan deze partijen worden aangeboden. Belangrijk hierbij is dat optimaal gebruik en recht van overpad voor de recreant geborgd blijft.*

Het voordeel van deze lijn is dat wij hiermee middelen genereren, zonder dat dit de uitvoering van onze taken negatief beïnvloedt. Sterker nog, wij worden zelfs van bepaalde verplichtingen ontslagen.

### ***Koers 2020: inzetten op behoefte van de watersport***

Als we de bovenstaande uiteenzettingen samenvatten, volgt hieruit een heldere slotsom: *wat er aan voorzieningen nodig is, moeten we vanuit de behoefte van de gebruikers bezien.*

De tijd van “meer-meer-meer” ligt achter ons. Het lijkt erop dat onze voorraad voorzieningen ruim aan de vraag kan voldoen in de zin van kwantiteit (aantal meters voorziening), maar dat we nog een paar slagen kunnen maken op het vlak van de kwaliteit. Wij kunnen nog beter luisteren naar - en afstemmen op - de behoefte van de watersporters. We kunnen beter sturen op het type

voorzieningen dat men graag ziet, plekken kunnen nog beter via paden worden ontsloten, en dergelijke. Onze voorraad is pas *optimaal* als we niet alleen voldoende meters hebben, gerekend vanuit de behoefte, maar vooral ook, als deze meters in *kwitatieve* zin voldoen aan de wensen van de gebruikers.

Hoewel we over nog meer data willen beschikken om de grootte van deze *optimale voorraad* hard vast te kunnen stellen, zijn wij er van overtuigd dat de huidige *historische voorraad* van 40 kilometer aanlegvoorzieningen te fors is. Dat geldt zeker als we naar de trends in de watersport kijken. Waar ligt het optimum dan binnen enkele jaren? Is 30 kilometer op termijn wellicht ook voldoende? Het exacte antwoord is op dit moment nog niet te geven en dat hoeft ook niet. De Marrekrite werkt namelijk in een jaarcyclus waarin geleidelijkheid de zaak beheersbaar houdt. De verwachting is dat de bulk van de vervangingsopgave zich in de komende zeven jaar voordoet (2016-2022). Door in deze periode jaarlijks steeds 70% van de jaaropgave daadwerkelijk te herbouwen, slanken we de historisch opgebouwde overcapaciteit in geleidelijke, jaarlijkse stappen af naar een nader te bepalen optimum. Die geleidelijkheid maakt de zaak niet alleen beheersbaar, maar maakt ook dat er tussentijds - met het beschikbaar komen van steeds meer gebruikersinformatie - kan worden bijgesteld. We gaan dus van start met een koers op "70%". Dat kan echter gemakkelijk worden bijgesteld als dat nodig is.



*Afbeelding: liggen aan de PR 51*

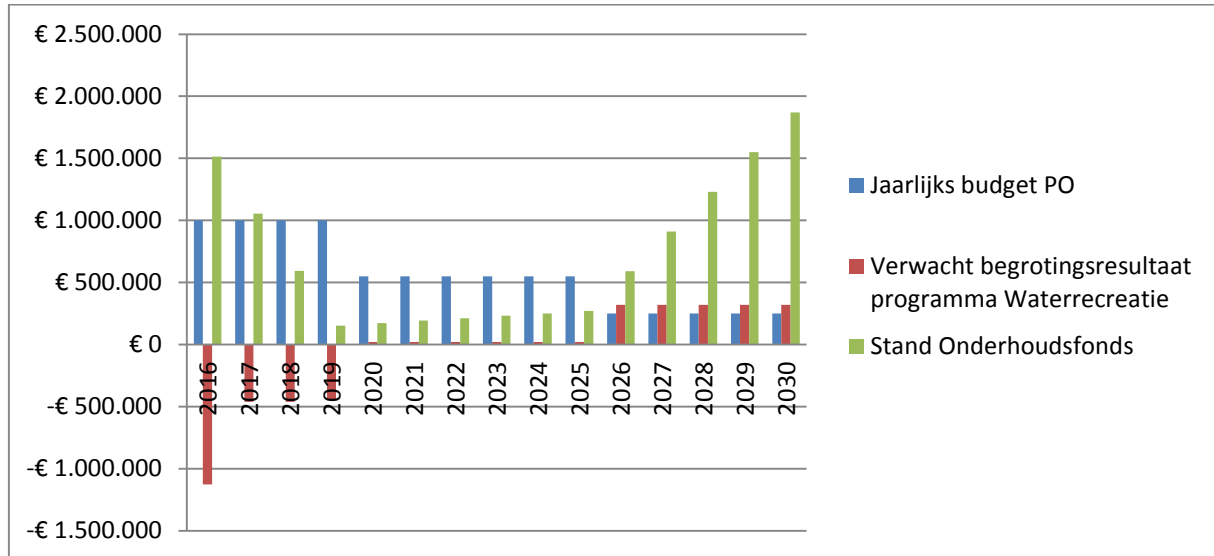
Cruciaal in deze gedoseerde operatie is het streven om alle bestaande plekken in stand te houden en op bepaalde locaties zelfs meer plekken te realiseren. Uit onderzoek blijkt heel duidelijk dat vooral "de Marrekrite-plekjes" als unieke objecten voor de recreanten waarde hebben. Het gaat mensen vooral om de plek met de eigen kwaliteit, niet zozeer om de grootte van de capaciteit op die plek. Dit blijkt keer op keer weer.

In de afgelopen jaren hebben we dit principe van geleidelijk afslanken overigens al stelselmatig toegepast en het blijkt nauwelijks vragen op te roepen. Vooral het feit dat we ons inspannen om alle mooie plekken zoveel mogelijk te behouden, wordt zeer gewaardeerd. Het gaat vooral om *kwaliteit*.

Door gebruik te maken van onze reserves is er in de jaren 2016 – 2019 jaarlijks in totaal € 1 miljoen voor planmatig onderhoud beschikbaar. In de praktijk kan het zijn dat deze budgetten in een bepaald jaar niet volledig gebruikt worden, omdat objecten bijvoorbeeld toch langer blijken mee te gaan, dan theoretisch werd voorspeld. Daarmee groeit de reserve weer even. In de jaren erna kan deze buffer alsnog worden aangewend.



### Stand Onderhoudsfonds in beeld



Bovenstaande tabel geeft het verloop van het Onderhoudsfonds weer indien gewerkt wordt met een vastgesteld budget op het Planmatig Onderhoud en rekening houdend met het te verwachten begrotingsresultaat op het Programma Waterrecreatie. Het Onderhoudsfonds neemt in eerste instantie af, maar blijft steeds een positief saldo schrijven. Ondertussen slanken wij onze voorraad verantwoord en in kleine jaarlijkse stappen met 30% af, terwijl we via kwalitatieve ingrepen de belevingswaarde juist verder omhoog brengen. Deze afslanking is verantwoord omdat er sprake is van overcapaciteit.

De deelnemers profiteren ook van deze optimalisatieslag, want de bijdrage hoeft niet omhoog, wat wel nodig zou zijn als we de gehele huidige (historische) voorraad zouden moeten vervangen. Sterker nog, vanaf 2026 gaat het Onderhoudsfonds weer groeien, wat waarschijnlijk tot een structurele verlaging van de bijdragen zou kunnen leiden.

De sleutel in deze positieve uitkomst is de combinatie van goed kijken naar wat gebruikers echt willen enerzijds en de toepassing van duurzame materialen anderzijds.



Afbeelding: Ligplaats van gerecycled kunststof met walverbinding

### Aandachtspunten

Dit alles leidt tot een aantal keuzes en maatregelen. Als algemene “regel” lijkt het verstandig om de komende jaren bij vervanging gemiddeld 70% van de bestaande lengte aan voorzieningen te herplaatsen. Door nieuwe inzichten kan dit getal van jaar op jaar worden bijgesteld. Op erg geliefde

plekken geldt dit natuurlijk niet. Het behoud van locaties als algemene “beleidsregel” valt goed bij de watersport en waarborgt privacy en afwisseling.

Wij denken daarnaast dat wij veilig als beleidslijn kunnen vaststellen, dat wij de komende jaren alle verrotte tuigsteigers niet meer zouden moeten vervangen (uitzonderingen daargelaten). Tuigsteigers worden slecht gewaardeerd en dus matig gebruikt.

Ook zouden wij kritisch moeten kijken de bestaande capaciteit aan *steigers zonder oplopen*, rekening houdend met zaken als spreiding, uniciteit, en dergelijke. Ook hier zullen uitzonderingen de regel echter bevestigen, waardoor behoud van dergelijke voorzieningen soms goed te verdedigen is.

Een heel wezenlijke beleidsregel is dat we feitelijk geen enkele van de bestaande damwanden zouden moeten opgeven, sterker nog, wij zouden wel toe willen naar een groter aandeel van dit type voorziening. Wij zouden de komende jaren willen bezien of wij – waar dat vanuit het oogpunt van natuurdoelstellingen kan – damwanden kunnen realiseren waar nu steigers staan. Al zouden we slechts 10% van de bestaande steigers door damwanden kunnen vervangen, dan levert dit nog eens op termijn een geweldige extra besparing op. Ten aanzien van de kunststofsteigers moet immers nog blijken of de verwachte levensduur van 50 jaar wordt gehaald. Voor de betonnen damwanden is dat geen vraag. *Kortom, hoe meer betonnen damwanden daar waar het vanuit natuurdoel ook kan of niet botst, hoe beter het is voor de watersport (emotionele waarde) en hoe beter het bovendien is voor onze financiële positie op de lange termijn (rationele waarde).*

#### Samenvatting algemene keuzes en beleidsregels

- a) Stevig blijven inzetten op onderzoek (tellingen, eigen observaties, provinciale monitoringcijfers) naar gebruik van voorzieningen (1) en op toekomst / trends watersport in Fryslân in algemene zin (2).
- b) Zoveel mogelijk aansluiten op fiets- en wandelstructuren.
- c) Nieuwe plekken realiseren; elders dezelfde meters inleveren door inkorten daar waar dat verantwoord is om te zorgen voor optimale spreiding in Fryslân.
- d) Zoveel mogelijk locaties behouden, maar afslanken per locatie.
- e) Waar mogelijk eigendom van percelen afstoten.
- f) Damwanden in principe behouden en vervangen door betonnen exemplaren.
- g) Steigers waar mogelijk vervangen door betonnen damwanden (in overleg met terreinbeheerders en rekening houdend met natuurdoelen).
- h) Aanmeergedrag beïnvloeden (aansluiten en dubbelen).

#### Samenvatting concrete maatregelen

- 1) Bestaande tuigsteigers niet meer vervangen, uitzonderingen daargelaten.
- 2) Kritisch kijken welke steigers zonder oplopen zouden moeten worden gehandhaafd / zoveel mogelijk steigers met de wal en achterland verbinden.
- 3) Wegens overcapaciteit jaarlijks 30% van de te vervangen meters aanlegvoorziening afslanken, specifieke situaties respecterend.
- 4) Het naar 2018 toe realiseren van in totaal 100 MarBoeien.
- 5) Het realiseren van “palen voor grote schepen” bij minimaal 10% van de vervangingen.
- 6) Jaarlijks minimaal vijf nieuwe kanovoorzieningen realiseren (combineren met damwanden).

## 4.3 Programma Landrecreatie

Binnen dit programma valt het beheer en onderhoud van het fietsknooppuntennetwerk, het wandelknooppuntennetwerk, de nieuwe ontwikkelingen t.a.v. de infrastructuur voor de landrecreatie en het coördineren van nieuwe en bestaande routes in Fryslân.

In juni 2014 heeft het Algemeen Bestuur besloten dat de Marrekrite op het land haar taken mag verbreden met de aanleg van routestructuren. Gemeenten en provincie betalen de aanleg van routestructuren op projectbasis, onderhoudskosten worden door gemeenten gedekt en hierover worden bij de aanleg van netwerken al afspraken met de gemeenten gemaakt.

### 4.3.1 Beoogd resultaat

De Marrekrite streeft naar nette en complete netwerken, met een uniforme en professionele uitstraling naar de toerist. Kwalitatief goede routenetwerken voor fietsen en wandelen, vormen een visitekaartje voor Fryslân en bevorderen het toerisme in de provincie. De netwerken bieden de basis voor het optimaal beleven van het landschap en om te zwerven door Fryslân.

### 4.3.2 Financieel effect

De kosten voor het beheer en onderhoud van de landrecreatie worden een op een doorberekend aan de deelnemende gemeenten. Deze kosten zijn – uitgesplitst naar deelnemers - relatief gering. Gezien de verwachting dat de netwerken in de komende jaren nog iets zullen groeien, is een lichte stijging van de kosten te verwachten.

Ook voor een sterkere inzet op de (digitale) ontsluiting van themaroutes zal extra financiering nodig zijn waarover met de betrokken partijen nadere afspraken gemaakt moeten worden.



*Afbeelding: fietsknooppunt*

### 4.3.3 Waar staan we nu?

Op land beheert en onderhoudt de Marrekrite zowel het fietsknooppuntennetwerk als het wandelknooppuntennetwerk. Het beheer en onderhoud betreft de markeringen van de netwerken. De onderliggende padenstructuur wordt door de grondeigenaren onderhouden.

Voor de 19 aangesloten gemeenten gaat het in totaal om 2.758 kilometer fietsnetwerk (740 knooppunten) en 2.311 kilometer wandelnetwerk (980 knooppunten).

In 2016 wordt nog circa 1.245 kilometer wandelnetwerk in de regio Zuidoost gerealiseerd, waarvan 845 kilometer (487 knooppunten) in beheer komt bij de Marrekrite en de overige 400 km beheerd zal worden door Recreatieschap Drenthe.



*Afbeelding: wandelknooppunt*

Namens het Landelijk Fietsplatform beheert de Marrekrite ook de lange afstandsfietsroutes in de provincie (LF-routes). Deze routes lopen synchroon aan het knooppuntnetwerk en beslaan 452 kilometer van het netwerk.

Daarnaast is de Elfstedenroute als fiets-themaroute bewegwijzerd (eveneens synchroon aan de knooppunten). Hiervoor hebben de gemeenten nog tot 2018 een lopend onderhoudscontract met een aannemer. Daarna komt ook deze route in beheer bij De Marrekrite.

De langeafstandswandelroutes van Stichting Wandelnet worden door de stichting zelf onderhouden, net als het Jabikspaad, dat door de Stichting Jabikspaad zelf wordt onderhouden.

De knooppuntnetwerken en de lange afstandsroutes hebben elk hun eigen hoofddoelgroep: het knooppuntnetwerk voor dagrecreanten en de lange afstandsroutes voor de fietsers en wandelaars die graag gedurende meerdaagse, langere afstanden willen rondtrekken.

Het beheer en onderhoud kan worden uitgesplitst in twee delen: *Instandhoudingsbeheer* versus *Ontwikkelingsbeheer*. Het Instandhoudingsbeheer behelst het dagelijks onderhoud aan de netwerken om de kwaliteit op peil te houden. Dit bestaat uit een jaarlijkse inspectieronde en het oplossen van de schademeldingen die jaarrond binnenkomen.

Het Ontwikkelingsbeheer omvat het verder ontwikkelen van de netwerken door nieuwe paden op te nemen in het netwerk of door het aanpassen van trajecten als gevolg van bijvoorbeeld wijzigingen in de loop van paden of wegen.

De Marrekrite heeft voor het onderhoud – via een aanbesteding - een driejarig onderhoudscontract afgesloten met een aannemer, Folkersma Routing en Sign uit Marum. Het contract loopt tot eind 2017. Daarna zal opnieuw bekeken worden hoe we het onderhoud vorm willen geven. De aannemer maakt voor het onderhoud veel gebruik van de diensten van de Sociale Werkvoorziening.

Naast beheer en onderhoud aan de fysieke knooppuntnetwerken, beheert de Marrekrite ook de provinciale Routedatabase. Het streven is om in deze database alle routes van de verschillende modaliteiten (fietsen, wandelen, varen, ruiters/mennen, toeren) op te nemen en vrij beschikbaar te stellen aan derden (via de Provinciale Koepeldatabase).

### **Kwaliteit**

Routenetwerken zijn zo sterk als de zwakste schakel is. Ontbrekende bebording kan de fietser of wandelaar behoorlijk in verwarring brengen. Een gedegen beheer en onderhoud van de netwerken is daarom cruciaal. Sinds 2012, het jaar dat het netwerk in beheer kwam bij De Marrekrite, is de kwaliteit van het netwerk gestegen van drie naar het maximum van vijf sterren. In de tweejaarlijkse *Kwaliteitsmonitor Fietsregio's* heeft het Friese fietsknooppuntnetwerk in 2015 daarmee de hoogste score gekregen van alle netwerken in Nederland. In de monitor wordt de kwaliteit van het netwerk gemeten, maar ook de kwaliteit van de randvoorwaarden die het netwerk aantrekkelijk maken. Als beheerder streeft de Marrekrite ernaar het netwerk op dit hoogste niveau te houden. Fryslân kan zich daarmee profileren als bestemming waar je eindeloos kunt *zwerven door een prachtig landschap van water, natuur en cultuur*.

Naast het op peil houden van het hoge kwaliteitsniveau, wil de Marrekrite de vijf deelregio's omzetten naar één provinciaal fietsknooppuntnetwerk. Dit heeft voordelen voor zowel het beheer, het onderhoud, als de herkenbaarheid van het netwerk voor de fietser.

Behalve voor fietsen ligt er inmiddels ook een praktisch provinciedekkend netwerk van wandelknooppunten. Het netwerk in de regio Zuidoost wordt begin 2016 gerealiseerd. Daarna resten nog enkele 'witte vlekken' welke wij met het plan van aanpak 'Zwerven door Fryslân' willen verhelpen.

Cruciaal is het realiseren van Toeristische Overstappunten (TOP's), plekken waar verschillende modaliteiten samenkomen en die een startpunt vormen waar men "in een netwerk kan stappen".

Mooie netwerken ontzorgen de recreant en trekken gasten naar onze regio. De netwerken hebben het voordeel dat zij niet alleen faciliteren en stimuleren. Aantrekkelijke netwerken leiden de recreant over de mooiste paden en wegen van onze provincie en kunnen dus – en passant - ook worden gebruikt om te spreiden. Kwetsbare gebieden kunnen worden ontzien.

Via de netwerken kunnen we sturen. Dit principe geldt niet alleen voor de verschillende modaliteiten op zich, maar ook voor de onderlinge afstemming tussen de modaliteiten. De Marrekrite wil een betere afstemming bewerkstellingen tussen voorzieningen op water en land. Het moet eenvoudiger worden om over te stappen van de ene modaliteit naar de andere. Dat betekent dat er soms fysiek aanpassingen gedaan moeten worden om bijvoorbeeld ligplaatsen en fietspaden te verbinden.

### **Trends en cijfers**

Onderstaand geven we een aantal kerncijfers weer op het gebied van recreatief fietsen en wandelen.

## Fietsen

- Aantal tochten (minimaal 1 uur) per jaar: 197 miljoen.
- Aantal fietsrecreanten: ruim 8,1 miljoen (49% van de Nederlanders).
- Gebruik van knooppuntnetwerk: 28% van het aantal tochten (51 miljoen tochten).
- Fietsvakantiegangers: 1,5 miljoen Nederlanders (waarvan 1,3 miljoen in eigen land).
- Gebruik LF-routes: 65% van de fietstrektocft fietsers.
- Hoe langer de fietsdagtocht, hoe vaker gebruik gemaakt wordt van knooppuntroutes.
- Bij korte tochten wordt relatief weinig gebruik gemaakt van knooppunten (13%).
- Bij fietsdagtochten tussen de 20 en 50 km is dat percentage al opgelopen tot 34%, en bij fietsdagtochten langer dan 50 km zelfs tot 41%.
- De gemiddelde lengte van een recreatieve fietsdagtocht is 20,6 km.
- 53% van de recreatieve fietsdagtochten is korter dan 20 km.
- De meeste fietsdagtochten (91%) worden vanuit huis gemaakt.
- Bestedingen onderweg: € 500 miljoen.

## Wandelen

- Aantal tochten (minimaal 1 uur) per jaar: 481 miljoen.
- Aantal recreatieve wandelaars: 10,5 miljoen (62% van de Nederlanders).
- LAW (lange afstand) wandelaars (minimaal 3 uur wandelen): 1,2 miljoen.
- Wandelen tijdens vakantie in Nederland: 55% van de Nederlanders (op 1 na meest ondernomen activiteit); 61% van de buitenlandse toerist (meest ondernomen activiteit).
- Aantal wandelingen in Friesland per jaar: 19,2 miljoen.
- Een wandeling duurt gemiddeld 111 minuten (1 uur en 51 min).
- Gemiddeld wandelt men 8,7 km en reist circa 7,6 km om bij het startpunt te komen.
- Wandelingen vinden vaak plaats in de eigen woonomgeving of het bos.
- Een wandeling voor het plezier wordt vaak gecombineerd met een restaurant/terras, winkelen, auto- en/of fietstocht.
- Bestedingen: € 1,3 miljard.
- Bestedingen in Friesland (ex. overnachtingen/kleding): € 34 miljoen.

Bron: CVO/CVTO via Fietsplatform en Wandelnet

Fietsen en wandelen zijn belangrijke vrijetijdsactiviteiten van Nederlanders. Het is laagdrempelig, waardoor een groot percentage van de bevolking minstens een van deze activiteiten beoefent. De fiets- en wandeltochten worden hoofdzakelijk vanuit huis ondernomen.

Wandelaars trekken er vooral op uit voor behoefte aan ontspanning (85%), omdat het goed is voor de gezondheid (66%) en voor natuurbeleving (53%).

Voor fietsers zullen dit vermoedelijk ook belangrijke redenen zijn, maar exacte cijfers zijn op dit gebied niet bekend. Het Fietsplatform verwacht dat de belangstelling voor het recreatieve fietsen verder zal toenemen.

Er is überhaupt sprake van een trend dat de frequentie van buitenrecreatie in Nederland verder toeneemt: in 2015 deed 87% van de Nederlanders aan buitenrecreatie, gemiddeld 92 keer per jaar; in 2013 was dit nog 81 keer (bron: NBTC-NIPO 2015).

Ook in andere landen neemt de belangstelling voor fietsen toe (bron: European Cyclists' Federation). Vooral aangrenzende markten als Duitsland en Vlaanderen worden in dit verband door NBTC Holland Marketing als *interessant* aangemerkt.

### *De omgeving*

De wereld van de routestructuren is letterlijk en figuurlijk in beweging. Niet alleen verandert de markt, maar ook de rol van overheden en nieuwe technologieën hebben hun invloed op het gebruik van routestructuren. Sommige veranderingen bieden kansen, waar andere eerder bedreigend zijn. Waar hebben we op het gebied van landrecreatie zoal mee te maken?

- Bezuinigingen bij gemeenten, ook op aanverwante beleidsterreinen, zoals wegenonderhoud en maaibeheer;
- Levensduur bebording;
- Uniformiteit fietsknooppuntnetwerk;
- Toename van fysieke barrières;
- Trends: Fietsen en Wandelen worden steeds populairder; opkomst ander type fietsen met eigen behoeften: E-bikes, bakfietsen; vergrijzing; aandacht voor gezondheid;
- Behoeftte aan routes in het algemeen en themaroutes in het bijzonder;
- Behoeftte aan overstap- of startpunten.

### *Bezuinigingen*

Steeds meer gemeenten moeten bezuinigen. Dit betekent dat het beheer van de routenetwerken soms ook onderwerp van discussie is. De Marrekrite werkt er permanent en actief aan om de kosten van het onderhoud zo laag mogelijk te houden. Tegelijk streven we naar het hoogste kwaliteitsniveau en dat kan een spanningsveld oproepen. In 2015 is bijvoorbeeld besloten om van twee inspectierondes per jaar, naar één ronde per jaar te gaan. Dit is mede ingegeven door het feit dat de rondes relatief kort na elkaar werden uitgevoerd. Deze ingreep levert een forse kostenbesparing op voor het instandhoudingsbeheer. Omdat de kwaliteit van het netwerk er niet onder mag leiden, wordt deze aanpak goed geëvalueerd met de aannemer.

Gemeenten bezuinigen ook steeds vaker op wegenonderhoud en/of het maaien van bermen. Beide aspecten zijn van groot belang voor de bruikbaarheid en de kwaliteit van de routenetwerken. Een slechte ondergrond kan gevaarlijke situaties opleveren, maar ondermijnt ook de aantrekkelijkheid van het netwerk. Wanneer de bermen niet meer gemaaid worden, heeft dit direct gevolgen voor de zichtbaarheid van de routemarkeringen. Juist in de periode dat het gras het hardst groeit, worden de netwerken het meest intensief gebruikt. Als het gras te hoog staat, zijn de markeringen slecht te zien, waardoor gebruikers niet optimaal gebruik kunnen maken van het netwerk. Knooppuntfietsen of – wandelen wordt dan – ongewild en ongewenst - een speurtocht.

De laatste jaren nemen ook de snelheidsverschillen op fietspaden sterk toe, vooral door de opkomst van de elektrische fiets. Veiligheid en plezier op de fietspaden staan hiermee onder druk. Veel recreatieve fietspaden kunnen de druk(te) op mooie dagen niet goed meer aan. Met de verwachte, verdere toename van het aantal E-bikes zal dit aspect alleen maar voelbaarder worden.

### *Levensduur bebording*

Het fietsknooppuntnetwerk in Fryslân is gerealiseerd in de periode 2002-2006. De bebording staat voor een belangrijk deel al langer dan 10 jaar in het veld, terwijl voor als levensduur voor de borden

10 jaar wordt gehanteerd. Dat betekent dat de bebording van het netwerk inmiddels op steeds meer plekken aan vervanging toe is. De tekst op de borden vervaagt en is daardoor niet meer altijd goed leesbaar.

Het huidige onderhoudsbudget is niet berekend op een vervanging van grotere delen van het netwerk. Dat betekent dat voor de gemeenten in de komende jaren de incidentele vervangingskosten hoger worden of gezocht moet worden naar andere financieringsmogelijkheden. Daarom is het opstellen van kwaliteitsnormen voor de vervanging van bebording noodzakelijk.

### ***Uniform fietsknooppuntnetwerk***

Doordat het fietsknooppuntnetwerk destijds in vijf fases is gerealiseerd, bestaat de bebording in feite uit vijf deelregio's, die elk een eigen biestekst op de bebording hebben, maar ook hun eigen type informatiepaneel (type frames en type kaarten). Een dergelijke versnippering komt een uniforme en professionele uitstraling niet ten goede. Wat belangrijker is, voor de gebruikers kunnen er ook concreet onduidelijkheden in de grensgebieden ontstaan, aangezien de informatiepanelen slechts beperkt informatie geven over de knooppunten in het aangrenzende gebied. Daarmee is het lastig om routes uit te zetten die door meerdere regio's lopen.

De Marrekrite streeft ernaar om te komen tot één Fries fietsroutenetwerk. Hiermee kunnen forse slagen gemaakt worden: het netwerk wordt logischer en overzichtelijker voor de gebruiker en er ontstaat een kostenbesparing in het beheer en onderhoud.

Er is inmiddels een provinciale standaard ontwikkeld voor de infopanelen. In de regio's *noordwest* en *zuidoost Fryslân* staan al frames conform deze provinciale standaard. In de regio's *zuidwest*, *midden* en *noordoost* zouden de bestaande panelen en frames vervangen moeten worden.

### ***Fysieke barrières en infrastructurele projecten***

Fysieke barrières voor fietsers en wandelaars kunnen bestaan uit wegen, spoorwegen en water. Het is belangrijk dat er voldoende overgangen (passages) beschikbaar zijn voor fietsers en wandelaars. In de praktijk worden bij infrastructurele projecten steeds meer overgangen opgeheven, vanwege de veiligheid of vanuit kostenbesparing. Dit beperkt de mogelijkheden voor fietsers en wandelaars en leidt tot ook tot aanpassingen in de routenetwerken. De kwaliteit van de routenetwerken kan hieronder te lijden hebben. In het bijzonder voor wandelaars maakt het veel verschil dat men opeens een paar kilometer wordt omgeleid; vijf kilometer betekent een uur omlopen. Tijdig aandacht vragen voor de routenetwerken bij infrastructurele projecten kan veel problemen voorkomen.

### ***Behoeft aan (thema)routes***

Het ontwikkelen van de knooppuntnetwerken heeft ertoe geleid dat bewegwijzerde (thema-) routes in principe overbodig zijn. Het knooppuntnetwerk is een systeem van punten, waarbinnen iedere gebruiker onbegrensd zijn eigen routes kan samenstellen door punten onderling te verbinden. De knooppuntnetwerken vormen bij uitstek daarom ook de basis om allerlei routes op maat te ontwikkelen, en deze vervolgens aan recreanten aan te bieden: schriftelijk, te downloaden via een site, via een app of als gps-route.

Provinciaal is afgesproken om naast de lange afstandsroutes (LF en LAW), alleen de Elfstedenroute als unieke Friese themaroute als zodanig te bewegwijzieren. Andere themaroutes worden alleen schriftelijk of digitaal aangeboden en dus niet fysiek in het veld, zoals met de Elfstedenroute gebeurt.



De werkelijke kracht van het knooppuntennetwerk ligt besloten in het begrip “route”, de lijn op de kaart waarmee een aantal knooppunten verbonden wordt. Mensen denken vanuit de plek waar zij verblijven in ommetjes en tochtjes en dus denken zij in termen van routes. Een fietser wil graag een middag op pad en wil weten wat dan leuke rondjes er zijn en wat er onderweg allemaal te doen is. Een wandelaar wil graag drie dagen lopen. Wat is dan een leuke route, wat is er onderweg te beleven en waar zijn eet- en slaapmogelijkheden?

Wij kunnen niet anders concluderen dat wij als Fryslân momenteel op het vlak van het professioneel en eenduidig zichtbaar maken van routes nog een flinke slag te slaan hebben. Dit is cruciaal voor het toerisme in de provincie. De Marrekrite is de beheerder van alle fysieke routeinformatie in het veld (borden). De Marrekrite houdt ook – als bronbeheerder - de database bij waarin alle routes in Fryslân staan opgeslagen. De gedachte is altijd geweest dat bijvoorbeeld ondernemers deze routeinformatie vanzelf zouden gaan gebruiken om arrangementen te maken. Echter, dit komt niet van de grond. Weten de belanghebbenden überhaupt wel dat de routeinformatie vrij en beschikbaar is? Weten mogelijke gebruikers wel waar zij moeten zoeken? Bij wie ligt eigenlijk de taak om deze routeinformatie professioneel en eenduidig te ontsluiten?

Helder is dat Merk Fryslân de buitenwereld moet laten zien hoe mooi het is om door Fryslân te zwerven.

De Marrekrite zal de komende jaren optimaal gaan samenwerken met Merk Fryslân, ondernemers, regio-aanjagers (“spinnen”) om routeinformatie optimaal te ontsluiten en arrangementenvorming te bevorderen.



*Afbeelding: Fietsen langs de Noarder Aldewei*

### ***Behoefte aan start- of overstappunten***

Recreanten willen graag weten waar ze het beste kunnen starten met hun fiets- of wandeltocht. TOP's zijn Toeristische Overstap Punten. Het zijn speciaal ingerichte (kleinschalige) parkeerplaatsen in een regio nabij routeknooppunten van bewegwijzerde vaar-, fiets- en wandelroutenetwerken. Bij elke TOP kan men gratis de auto kwijt. Men kan er informatie inwinnen en vaak in de buurt een kop koffiedrinken. Vanuit de TOP wordt de recreant naar de netwerken geleid en hier kan men starten met het gewenste rondje te fietsen, te wandelen of te varen. De TOP's zijn als het ware de poorten van de netwerken en zij maken “makkelijk instappen” mogelijk. Daarom is het realiseren van TOP's geen doel op zich. De TOP's maken het netwerk toegankelijk en bieden comfort en gemak en zijn in die zin een essentieel, onderdeel van de knooppuntennetwerken. Ook hier heeft Fryslân nog een

flinke inhaalslag te maken, vergeleken met een aantal andere gebieden. De Marrekrite neemt hier de regierol op zich.

#### 4.3.4 Waar gaan we heen?

##### *Beheer en onderhoud*

Inspectierondes: Eind 2016 evalueren we of de aanpak met *de jaarlijkse inspectieronde met continu schadeherstel* succesvol is, of dat omwille van de kwaliteit van het netwerk toch weer terug moeten naar twee inspectierondes per jaar.

Slechte paden: Indien wij signalen krijgen over de slechte staat van paden, bespreken wij dat met de betreffende eigenaar en bekijken wij of verbeteringen mogelijk zijn. Indien er geen verbeteringen mogelijk zijn en het traject van ondergeschikt belang is voor de dichtheid van het netwerk, kan het wellicht komen te vervallen. Eerst zal er echter worden bekeken of er goede alternatieven zijn.

Maaien: Op dit moment ontvangen wij van de aannemer nog geen signalen dat de situatie omtrent het maaien van bermen problematisch is, maar we willen wel goed voorbereid zijn en het netwerk goed zichtbaar houden. De Marrekrite gaat het maaibeleid van de wegbeheerders in kaart brengen en aan de hand daarvan een plan van aanpak opstellen, om ook in de toekomst de markeringen goed zichtbaar te houden.

Vervangen borden: Met de aannemer zullen wij normen opstellen wanneer borden tijdens de inspectieronde vervangen moeten worden, dit in verband met het naderende einde van de levensduur van de bebording.

Aanpassing trajecten: Trajecten kunnen worden aangepast op verzoek van gemeenten of bijvoorbeeld dorpsbelangen. Dan gaat het vaak om wensen. Dergelijke verzoeken worden altijd met de betreffende gemeenten besproken en de kosten hiervan een op een aan hen doorberekend. Noodzakelijke wijzigingen komen vaak voort uit infrastructurele werken. Dit wordt hieronder in een aparte paragraaf uitgewerkt.

##### *Uniform fietsknooppuntnetwerk*

Wij beogen wij alle bebording van het fietsknooppunt-netwerk in één keer te vervangen, zodat het netwerk weer lange tijd vooruit kan. Voor dit project dient, in overleg met de gemeenten, nog financiering gezocht te worden. Sinds begin 2015 worden de borden bij schademeldingen al vervangen door borden met een uniforme biestekst (zie paragraaf 'Uniform fietsknooppunt-netwerk'). Deze borden hoeven dan bij een grootschalige vernieuwing niet nogmaals te worden meegenomen. Ook het vervangen van de infopanelen door panelen conform de provinciale standaard is onderdeel van het plan.

Het fietsroutenetwerk wordt aantrekkelijker gemaakt voor de gebruiker, doordat alle infopanelen straks duidelijk de omliggende knooppunten aangeven. Dit geldt voor de panelen aan de randen van de regio's nu niet. Door hier nieuwe borden te plaatsen, ervaart men straks geen grenzen meer tussen regio's. Door heel Fryslân ligt dan één herkenbaar en aantrekkelijk fietsknooppuntnetwerk. Het maken van deze kwaliteitsslag draagt bij aan de versterking van het economisch speerpunt toerisme en recreatie. Het sluit ook aan bij de behoefte binnen het toeristisch-recreatieve beleid aan een meer programmatische aanpak van de toeristisch-recreatieve basisinfrastructuur in Fryslân.

##### *Fysieke barrières en infrastructurele projecten*

De Marrekrite wordt door de afdeling Infraprojecten, Gebiedsinrichting & Natuur van de provincie Fryslân reeds betrokken bij de planvorming rondom nieuwe projecten. Zo kan goed ingespeeld

worden op mogelijke veranderingen. Bij een aantal gemeenten is dit ook het geval, maar nog niet overall. De Marrekrite zal het initiatief nemen om gemeenten te vragen ook reeds in de planvorming contact met ons op te nemen, zodat het behoud van de routenetwerken goed verankerd worden in de plannen.

Parallel hieraan werkt het Ministerie van Economische Zaken aan een signaleringssysteem voor infrastructurele projecten, waarbij initiatiefnemers vroegtijdig moeten nagaan of een project invloed heeft op de routenetwerken, vergelijkbaar met het Klic-meldingssysteem voor kabels en leidingen. Momenteel loopt een pilot rondom Zwolle. Mocht dit systeem doorgang vinden, dan betekent dat een flinke stap vooruit in het rekening houden met de routenetwerken bij infrastructurele werken. Wijzigingen worden altijd besproken met de betrokken gemeenten. Kosten voor noodzakelijke wijzigingen voor het netwerk worden waar mogelijk in rekening gebracht bij de ‘veroorzaker’.

### *Behoeft aan themaroutes*

De Marrekrite pleit voor een nadere discussie over het onderwerp “routes”, gevoed vanuit de beelden over de rollen, taken en verwachtingen die binnen en tussen de diverse betrokken partijen bewust of onbewust bestaan. Helder is dat Fryslân haar routestructuren op dit moment veel te weinig benut, terwijl hier nu juist de focus van de toerist ligt. Met name zal naar de rolverdeling Merk Fryslân- Marrekrite moeten worden gekeken.

Provinciaal is afgesproken dat themaroutes niet bewegwijzerd worden (op de Elfstedenroute na), maar online en offline gepubliceerd worden. De routenetwerken worden hiervoor als basis gebruikt. De provincie stelt dit ook als voorwaarde bij subsidieverlening.

Her en der zijn in de provincie nog bordjes van in onbruik geraakte (ANWB) fietsroutes te vinden. Dit leidt tot verwarring bij fietsers, omdat routes niet meer compleet bewegwijzerd zijn.

De Marrekrite ziet het als haar taak al de gemeenten die het betreft te benaderen en te vragen bordjes van routes die niet meer in gebruik zijn te verwijderen. Deze bordjes zijn gemeentelijk eigendom en daarmee is het verwijderen hiervan een gemeentelijke taak.



*Afbeelding: Elfstedenfietsroute (thema)*

### *Behoeftte aan start- of overstappunten*

In overleg met provincie Fryslân zijn (concept)kaders ontwikkeld om potentiële TOP-locaties aan te toetsen. Locaties die aan de criteria voldoen, kunnen in aanmerking komen voor de status 'Provinciale TOP'. Er wordt dan een provinciaal herkenbare informatiezuil geplaatst en bewegwijzering naar de TOP toe. Ook wordt de TOP vermeld op een portal (via de Koepeldatabase), zodat de recreant digitaal kan zien waar zijn route kan starten.

Om initiatieven te beoordelen, moet er nog een aantal zaken uitgewerkt worden: de toetsingscriteria vaststellen, met Merk Fryslân afstemmen over de informatievoorziening, het vastleggen van het logo en het ontwerp van de informatiezuil. De provincie heeft de Marrekrite gevraagd de regierol voor de TOP's op zich te nemen. Bestuurlijk moet hier nog wel een besluit over worden genomen.

### *Aandachtspunten*

#### Algemeen

- Behoud huidige kwaliteitsniveau beheer en onderhoud (vijf sterren fietsknooppuntnetwerk).
- Inzetten op uniform provinciaal fietsnetwerk.
- Realiseren provinciedekkend wandelknooppuntnetwerk (witte vlekken).
- (Pro-)actief inspelen op barrièrevorming en infrastructurele projecten.
- Netwerken als basis voor themaroutes.
- Ontwikkelen start- en overstappunten.

#### Concrete maatregelen

- Eind 2016 huidige werkwijze inspectieronde evalueren.
- Vervangen van borden en panelen van het fietsknooppuntnetwerk.
- Verhelpen van de witte vlekken in het wandelnetwerk.
- Opstellen Plan van Aanpak maai-beleid.
- Opstellen kwaliteitsnormen markeringen.
- Afspraken maken met Merk Fryslân over ontwikkeling themaroutes en bieden totaaloverzicht/kaart.
- Uitvoeren Regierol TOP's.

## 4.4 Programma Baggeren

Het doel van het programma Baggeren is tweeledig. De deelnemers die aan het Baggerfonds<sup>2</sup> bijdragen, kunnen eens per drie jaar een beroep op het fonds doen (33% van de kosten met een maximum van € 84.000). Daarnaast wordt er geld aan het Baggerfonds onttrokken om 'mee te kunnen liften' met baggerprojecten van derden (veelal de provincie), om zodoende de ligplaatsen bereikbaar te houden. Maximale jaarlijkse deelnemersbijdrage is € 144.417. Dit bedrag wordt al jaren niet meer geïndexeerd.

### 4.4.1 Beoogd Resultaat

Komen tot een nieuwe baggerregeling waarin wordt geanticipeerd op de te verwachten jaarlijkse kosten die voortvloeien uit het op diepte houden van de aanlegvoorzieningen.

### 4.4.2 Financieel effect

De theoretische toekomstige baggeropgave wordt momenteel door een extern bureau vastgesteld. Pas als de rapportage van dit onderzoek beschikbaar is, kan worden berekend wat de effecten meerjarig zullen zijn. Aangezien de Marrekrite met een taakstellend budget werkt, moet de tering naar de nering worden gezet en zal jaarlijks moeten worden geprioriteerd welke opgave met de beschikbare middelen kan worden opgepakt.

### 4.4.3 Waar staan we nu?

Het Baggerfonds – een reeds lang bestaande regeling waarin een gedeelte van de deelnemers participeert - fungeert momenteel voor deze deelnemers als spaarpot, waaruit zij eens in de drie jaar maximaal € 84.000 kunnen 'trekken' ten behoeve van een plaatselijk baggerproject.

Projecten moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen. Het Dagelijks Bestuur doet de toetsing.

Vervolgens wordt er een advies voorgelegd aan het Algemeen Bestuur.

Behalve voor dit doel, wordt het Baggerfonds ook gebruikt om problemen met ondieptes bij Marrekriteplaatsen te verhelpen.

Feit is dat de bestaande Baggerfondsregeling per 31 december 2017 eindigt. Dat betekent dat over de voortzetting van de regeling moet worden nagedacht en dat deze moet worden aangepast aan de eisen van de huidige tijd.



*Afbeelding: baggerschip aan het werk voor Marrekrite*

---

<sup>2</sup> Formeel liep de bijdrageregeling Baggerfonds tot en met 31 december 2015. Op 7 april 2016 neemt het bestuur een besluit over de continuering van bijdrageregeling Baggerfonds tot en met 31 december 2017.

#### 4.4.4 Waar gaan we heen?

Het bestuur buigt zich momenteel over een nieuwe opzet van het Baggerfonds. Doordat de gemeenten geen vaarwegen meer in hun beheer hebben, vervalt ook de bijbehorende taakstelling. Hierdoor lijkt “het op diepte brengen van Marrekriteligplaatsen” het belangrijkste overgebleven doel te zijn bij de continuering van het Baggerfonds. Daarbij geldt bovendien dat dit taakveld door de Marrekrite in het verleden niet planmatig is opgepakt, maar eerder ad hoc: bij zich voordoende problemen werd ingegrepen.

Een onafhankelijk ingenieursbureau is inmiddels bezig om de totale meerjaren-baggeropgave vast te stellen. In de projectopzet wordt rekening gehouden met de bestaande goede samenwerking met de provincie. Hierdoor kan de Marrekrite zoveel mogelijk ‘meeliften’ met baggerprojecten van de provincie (en andere partijen als WF), iets dat veel kosten en tijd scheelt.

#### *Aandachtspunten*

- Vaststellen van een nieuwe Baggerfondsregeling (per 2018).
- Vaststellen wat de meerjaren-baggeropgave is voor de Marrekrite.
- Blijven meeliften met baggerprojecten van derden, vanwege kostenbesparing en efficiency.

## 4.5 Programma Ontwikkelingen

Hieronder vallen alle nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van voorzieningen van de Marrekrite en de infrastructuur voor de water- en landrecreatie. Jaarlijks worden, indien van toepassing, relevante projectvoorstellen ter goedkeuring aan het bestuur voorgelegd. De bedoelde ontwikkelingen hebben tot doel “een verbetering van de infrastructuur op land en/of water”. Het beoogde effect van de ontwikkelingen draagt bij aan het aantrekkelijker maken van Fryslân als provincie voor water- en/of landrecreatie, waardoor het leefklimaat van de inwoners verbetert en er tevens meer toerisme komt.

### 4.5.1 Beoogd resultaat

Het in gang zetten van innovaties, het ontwikkelen van nieuwe locaties, het introduceren van slimme technologie, e.d. met het doel de organisatie professionelere en efficiënter te maken.

### 4.5.2 Financieel effect

Innoveren betekent niet alleen dat de organisatie bij de tijd blijft, uiteindelijk zijn innovaties het belangrijkste instrument om kostenbesparingen te realiseren (minder menskracht, langere levensduur, snellere communicatie, efficiëntere processen, en dergelijke). Alleen al op het vlak van het planmatig onderhoud is helder dat de financiële effecten van innovaties op termijn enorm zijn.

### 4.5.3 Investeren in de toekomst

De Marrekrite ziet het als een opdracht om via slimme technologie, nieuwe materialen, en dergelijke te werken aan het continu verbeteren van de organisatie. Het Programma Ontwikkelingen maakt het mogelijk met nieuwe ontwikkelingen te experimenteren.

Innoveren en professionaliseren is de kern van het organisatie-ontwikkelingstraject dat wij sinds 2013 in gang hebben gezet. Er wordt niet alleen naar praktische zaken als de aanlegvoorzieningen gekeken, maar naar alle facetten van de organisatie, dus ook naar ons onderhoudsbeheersysteem, de (financiële) administratie, de wijze van aanbesteden, de keuzes rondom het doen van zaken in eigen beheer versus het uitbesteden van werk, et cetera.

### *Aandachtspunten*

- Via slimme technologie, nieuwe materialen, en dergelijke, werken aan en het continu verbeteren van de organisatie.

## 4.6 Programma Wimpels, Donateurs & Vrijwilligers

Dit programma behelst alles wat te maken heeft met het verkopen van wimpels en met de donateurs die de Marrekrite extra steunen. Ook de vrijwilligers van de Marrekrite maken deel uit van dit programma, omdat zij veelal betrokken zijn bij de verkoop van wimpels.

### 4.6.1 Beoogd resultaat

Het op peil houden van de wimpelverkoop en het verder professionaliseren van de inzet van vrijwilligers.

### 4.6.2 Financieel effect

Er zijn geen directe voordelen voor de begroting te verwachten. Een samenspel van acties moet voorkomen dat de wimpelopbrengst in de komende jaren gaat dalen.

### 4.6.3 Continu verder professionaliseren

De Marrekritewimpel is een landelijk bekend fenomeen dat oorspronkelijk vanuit de watersport en door vrijwilligers is opgestart. In de loop van de tijd zijn steeds meer zaken die met de wimpelverkoop samenhangen, door vaste medewerkers van de organisatie overgenomen. Gezien het succes van de wimpel was dit onontkoombaar. De financiële risico's werden te groot om deze volledig in handen van vrijwilligers te laten en het benodigde werkpakket werd ook te omvangrijk om alleen door deze vrijwilligers gedragen te kunnen worden.



*Afbeelding: wimpel 2016*

Op dit moment vinden er nog altijd jaarlijkse verbeterlagen plaats op het vlak van de wimpelverkoop. Het verder professionaliseren van de wimpel-administratie is een aspect dat nadrukkelijk aandacht vraagt.

Inmiddels is het ook mogelijk om de wimpel online via onze site te bestellen. Er wordt bovendien gewerkt aan het verder vergroten van het aantal officiële verkooppunten. Daarnaast werken wij aan het vergroten van ons donateursbestand. Donateurs zijn mensen die zich structureel committeren aan het kopen van de wimpel. Voor ons betekent dit een zekere en voorspelbare verkoop van wimpels, die bovendien onafhankelijk is van de inspanningen van de vrijwilligers. Met het ouder worden van onze wimpelverkopers voorzien wij op termijn een afname van het aantal verkochte wimpels, op het moment dat hier geen nieuwe kanalen tegenover worden gezet. Experimenten met het aantrekken van jeugd als verkopers hebben tot nu toe weinig opgeleverd. De vergrijzing onder vrijwilligers blijft daarom voorlopig een zorgpunt.



Een gerelateerd onderwerp, betreft de verkoop van wimpels via de verhuurders van schepen. Op dit moment zien we dat er veelal per huurschip door de verhuurder een wimpel wordt aangeschaft. Het zou zuiverder zijn dat elk nieuw huurgezelschap een Marrekrite-wimpel koopt, maar dit betekent wel een verandering in patronen waar men sinds jaar en dag aan gewend is. De vraag is of de mogelijke baten opwegen tegen de kosten. Het is daarom goed om dit soort zaken nader te bekijken.

Sinds 2015 beschikt de Marrekrite over een eigentijds vrijwilligersbeleid. Via een contract worden de wederzijdse afspraken vastgelegd. Tegelijk is het de kunst de charme van de organisatie te bewaren en mensen te blijven binden om zich in te spannen voor de watersport. Dat is een delicaat proces. Het is niet te ontkennen dat er mensen zijn die moeite hebben met de verzakelijking die voelbaar is. Wij proberen hier zo goed mogelijk mee om te gaan, maar zien ook dat er mensen zijn die ervoor kiezen de werkzaamheden af te ronden.

Er verandert ook wel het nodige. Waar de vrijwilligers in vroeger tijden onmisbaar waren voor de kern van de organisatie, zien wij dat dit in het huidige tijdsgewricht niet meer past. Daarbij neemt de bereidheid van mensen om zich als vrijwilliger in te zetten af. Dit alles betekent dat goed moet worden bekeken waar in de organisatie met vrijwilligers kan worden gewerkt en waar dit vanuit een verantwoorde bedrijfsvoering niet meer kan. De vrijwilligers zijn vanuit die gedachte sinds 2015 eigenlijk alleen nog op twee vlakken actief: als *wimpelverkoper* of als *toezichthouder*.

### **Aandachtspunten**

- Het verder professionaliseren van de wimpel-administratie.
- Het vergroten van het aantal officiële verkooppunten, zodat een betere spreiding ontstaat.
- Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de verkoop van wimpels via de verhuurders van schepen te bewerkstelligen.
- Onderzocht moet worden waar in de organisatie met vrijwilligers kan worden gewerkt en waar dit vanuit een verantwoorde bedrijfsvoering niet meer kan, omdat het aantal vrijwilligers naar verwachting verder zal afnemen.