

Integrale havenvisie Fryslân

31 maart 2026

Samenvatting

Deze havenvisie beschrijft de koers waarlangs de Friese binnenhavens en vaarwegen zich richting 2050 kunnen ontwikkelen tot een verbonden, duurzaam, digitaal, veilig en bereikbaar havensysteem. Het toekomstbeeld voor 2050 vormt daarbij de stip op de horizon: een samenhangend havennetwerk dat een herkenbare en dragende rol vervult in de Friese economie en bijdraagt aan de brede welvaart van Fryslân. Na vaststelling van de visie gaan we de doelen concretiseren richting 2035 in de vorm van uitvoeringsprogramma's.

Huidige situatie; een sterk fundament met onbenut potentieel

Fryslân beschikt over een fijnmazig en historisch gegroeid vaarwegennet, met het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal als dragende structuren voor de beroepsvaart. Dit netwerk verbindt dorpen, steden, bedrijventerreinen en regio's. Verspreid over negen gemeenten liggen 24 watergebonden bedrijventerreinen, samen goed voor circa 1.220 hectare netto terrein en ongeveer 31.000 arbeidsplaatsen. Daarmee vormen de havens een substantieel onderdeel van de Friese economie.

Tegelijkertijd is zichtbaar dat logistieke ketens zich de afgelopen decennia steeds sterker op het wegvervoer hebben gericht en dat de onderlinge samenwerking tussen havens beperkt is gebleven. Een belangrijk deel van de economische en logistieke potentie van het Friese havensysteem blijft daarmee onbenut, terwijl de druk op ruimte, infrastructuur en energie juist toeneemt.

Grote opgaven vragen om richting en samenhang

De Friese havens staan niet op zichzelf, maar maken onderdeel uit van bredere maatschappelijke en economische ontwikkelingen. De energietransitie, de overgang naar een circulaire economie, de woningbouwopgave en de noodzaak om infrastructuur toekomstbestendig te maken vragen om ruimte, bereikbaarheid en samenhang. Tegelijkertijd verandert het goederenvervoer en groeit het belang van duurzame en efficiënte logistiek.

Deze ontwikkelingen maken dat water opnieuw een grotere rol kan en moet krijgen in regionale logistieke ketens: transport over het water waar het kan, over de weg waar het moet.

De koers richting 2050: bouwen aan een samenhangend havennetwerk

Deze havenvisie zet een koers uit waarlangs de Friese binnenhavens en de zeehaven Harlingen zich vanuit de huidige situatie en de opgaven kunnen

ontwikkelen tot een samenhangend havennetwerk.

De ontwikkeling van het havensysteem krijgt daarbij concreet betekenis in de praktijk van ondernemers. Door samenwerking en bundeling van goederenstromen kunnen logistieke ketens efficiënter worden ingericht en wordt vervoer over water een reëel alternatief.

Tegelijk ontstaan kansen om vraagstukken rond energie, ruimte en verduurzaming gezamenlijk op te pakken.

Het toekomstbeeld voor 2050 is dat de Friese havens gezamenlijk:

- meer goederenvervoer over water mogelijk maken, met nadruk op regionale ketens
- watergebonden ruimte zorgvuldig benut en beschermt
- digitaal, veilig en betrouwbaar functioneren
- als netwerk een herkenbare en stevige partner zijn in regionale en (inter)nationale samenwerking
- ondernemers ondersteunen bij het organiseren van logistieke ketens, bundeling van goederenstromen en gezamenlijke energie- en duurzaamheidsopgaven.

Deze visie is geen blauwdruk en geen uitgewerkt programma, maar een koersdocument. Zij geeft richting, benoemt prioriteiten en biedt een gemeenschappelijk vertrekpunt voor verdere samenwerking en uitwerking. Het is een open uitnodiging om samen de komende jaren het havenlandschap verder vorm te geven. De kern van deze visie ligt niet alleen in wat er wordt nagestreefd, maar vooral in hoe betrokken partijen daarin gezamenlijk optrekken. Samenwerking op netwerkniveau is daarbij geen doel op zich, maar een voorwaarde om de aanwezige kansen daadwerkelijk te verzilveren.

Drie koerslijnen: hoe wij dat willen realiseren

Om deze koers richting 2050 daadwerkelijk te kunnen volgen, onderscheidt deze havenvisie drie samenhangende koerslijnen. Deze koerslijnen sluiten aan bij de verschillende rollen, verantwoordelijkheden en instrumenten van betrokken partijen en maken het mogelijk om stap voor stap te bouwen aan een sterker havennetwerk:

1. Ruimtelijke koerslijn – gericht op het zorgvuldig benutten en beschermen van watergebonden ruimte, het versterken van de vaarweginfrastructuur en het maken van gezamenlijke keuzes in ruimtelijke ontwikkeling.
2. Profileringskoerslijn – gericht op het gezamenlijk positioneren van het Friese havennetwerk, het versterken van de lobby richting Rijk en Europa en het vergroten van de investeringskracht van de regio.

3. Operationele koerslijn – gericht op het versterken van dagelijkse samenwerking, professionalisering, digitalisering, veiligheid in de havens zodat de binnenvaart en aanliggende bedrijven beter gefaciliteerd worden.

Deze koerslijnen sluiten aan bij de verschillende rollen van provincie, gemeenten, ondernemers en kennisinstellingen. Zij bouwen voort op bestaande initiatieven, zoals het Haven Netwerk Fryslân en bieden een werkbaar kader voor verdere uitwerking in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma.

Van koers naar beweging

De havenvisie markeert daarmee geen eindpunt, maar een startpunt. De komende jaren wordt bepalend hoe de Friese havens zich ontwikkelen van een verzameling locaties naar een herkenbaar en samenhangend havennetwerk.

De basis is daarvoor aanwezig. De opgave is om deze basis verder te versterken door havens, vaarwegen en betrokken partijen beter met elkaar te verbinden en door gezamenlijk koers te houden richting het toekomstbeeld van 2050.

Samen met partners gaan wij werken aan het uitvoeringsprogramma. Hierin zullen de koerslijnen worden uitgewerkt in concrete acties en activiteiten en komt er meer zicht op fasering en prioritering op korte en middellange termijn.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Inhoudsopgave.....	5
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Leeswijzer	9
2 Beleidskaders, participatie en onderzoek	10
2.1 Beleidskaders.....	10
Provinciale Kaders.....	10
Integrale samenhang.....	12
Nationale kaders	12
Europese kaders	14
2.2 Participatie	15
2.3 Aanvullende onderzoeken.....	15
Behoefteraming ruimtegebruik Friese binnenhavens	15
Samenwerking andere binnenhavenclusters	16
3 Huidige situatie.....	18
3.1 Het Friese haven- en bedrijventerreinlandschap.....	18
3.2 Goederenstromen en logistieke positie.....	20
Lokale stromen.....	21
Regionale stromen, binnen Fryslân.....	21
Nationale stromen: verbinding met andere delen van Nederland	22
Internationale schaal: zeevaart en achterlandfunctie	22
Ontwikkeling.....	23
3.3 Bereikbaarheid en infrastructuur	23
3.4 Veiligheid en ondermijning	24
3.5 Overige bevindingen.....	25
3.6 Kenmerken van het Friese havensysteem.....	28
4 Toekomstbeeld richting 2050	30

4.1	Verbonden – een georganiseerde en invloedrijke partner	31
4.2	Duurzaam – schakel in energie- en grondstofketens.....	34
4.3	Digitaal – een slim en lerend havensysteem.....	35
4.4	Veilig – een betrouwbaar en weerbaar havensysteem	36
4.5	Bereikbaar – robuuste en onderhoudbare infrastructuur	37
5	Van koers naar samenwerking	41
5.1	Samenwerking als sleutel	41
5.2	Koerslijn 1 Ruimtelijke samenhang en programmering	43
5.3	Koerslijn 2 Gezamenlijke profilering en positionering	45
5.4	Koerslijn 3 Operationele optimalisatie	48
6	Van visie naar uitvoering.....	51
	Referenties	52
	Bijlagen	54

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Fryslân staat, net als veel andere regio's, voor een aantal samenhangende maatschappelijke en economische opgaven. De energietransitie, de ontwikkeling naar een circulaire economie, schaarste aan ruimte en personeel en de groeiende druk op infrastructuur vragen om andere manieren van organiseren en samenwerken. Tegelijkertijd groeit het besef dat vervoer en logistiek een toenemende rol spelen in het verduurzamen van de economie.

Fryslân beschikt over een fijnmazig netwerk van binnenhavens en watergebonden bedrijventerreinen. Dit netwerk is historisch gegroeid vanuit lokale economische functies en vormt nog altijd een belangrijke schakel in regionale ketens zoals bouw, landbouw en maritieme maakindustrie. De nabijheid van vaarwegen en havens biedt daarmee een sterke uitgangspositie.

Tegelijkertijd is zichtbaar dat watergebonden potentieel niet overal in gelijke mate wordt en dat logistieke ketens zich in de loop der tijd steeds sterker op wegvervoer hebben gericht. Ook verschilt de wijze waarop havens worden beheerd, ontwikkeld en gepositioneerd. Hierdoor blijven kansen liggen om het havensysteem als geheel sterker te benutten en beter aan te laten sluiten op de opgaven van deze tijd.

Deze constatering vormt de aanleiding voor het opstellen van deze havenvisie. Vanuit haar rol in ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit heeft de provincie Fryslân het initiatief genomen om, samen met gemeenten, bedrijven, kennisinstellingen en andere betrokken partijen, een gezamenlijke richting te bepalen voor verdere ontwikkeling van de Friese havens. Dit komt voort uit de politieke wens zoals deze geuit is in het bestuursakkoord 'Oparbeidzje foar Fryslân' waarin staat dat Gedeputeerde Staten met een Integrale Havenvisie zullen komen. De behandeling en vaststelling van de Startnotitie Integrale Havenvisie in Provinciale Staten op 28 mei 2025 markeerden het formele begin van het proces. De hierbij aangenomen moties en amendementen benoemen het belang van een heldere analyse van het gebruik van havens, de noodzaak van samenwerking, aandacht voor (nautische)veiligheid en ondermijning en de betrokkenheid van gemeenten en andere relevante belanghebbende partijen. Deze aandachtspunten bieden een helder kader waar in de verdere uitwerking van deze visie invulling aan is geven. Het overzicht van aangenomen moties en amendementen is opgenomen in de bijlagen. De reikwijdte van de Havenvisie beperkt zich tot de industriële binnenhavens van Fryslân, gelegen langs het Princes

Margrietkanaal en Van Harinxmakanaal en hun zijtakken en de zee- en binnenhaven van Harlingen.

Deze havenvisie biedt een gezamenlijk vertrekpunt voor keuzes die de komende jaren nodig zijn. Zonder een gedeelde richting bestaat het risico dat ruimtelijke, economische en logistieke ontwikkelingen los van elkaar plaatsvinden en dat kansen om het havensysteem als geheel te versterken onbenut blijven. Daarmee vormt deze havenvisie een stap in het versterken van de rol van havens in de toekomstige ontwikkeling van Fryslân.

1.2 Leeswijzer

Deze havenvisie beschrijft de ontwikkeling van het Friese havensysteem vanuit de huidige situatie naar een gezamenlijk toekomstbeeld en de stappen die nodig zijn om daar te komen.

In **hoofdstuk 1** wordt de aanleiding en achtergrond van deze visie toegelicht.

In **hoofdstuk 2** beschrijven we de beleidscontext en het proces waarmee de visie tot stand is gekomen en welke aanvullende onderzoeken zijn uitgevoerd.

In **hoofdstuk 3** wordt de huidige situatie van het Friese havensysteem beschreven. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de kenmerken van binnenhavens en watergebonden bedrijventerreinen, goederenstromen, bereikbaarheid en relevante maatschappelijke ontwikkelingen.

In **hoofdstuk 4** schetsen we het toekomstbeeld richting 2050. Hierin beschrijven we hoe de Friese havens zich kunnen ontwikkelen tot een verbonden, duurzaam, digitaal, veilig en bereikbaar havensysteem.

In **hoofdstuk 5** wordt, op basis van de huidige situatie en het toekomstbeeld de koers voor de komende jaren uitgewerkt. Dit hoofdstuk beschrijft drie koerslijnen waarlangs de samenwerking tussen overheden, havens, bedrijven en kennisinstellingen verder vorm kan krijgen en welke rollen en verantwoordelijkheden partijen hebben.

Tot slot beschrijft **hoofdstuk 6** de stap van visie naar uitvoering, met een doorkijk naar de verdere uitwerking in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma.

2 Beleidskaders, participatie en onderzoek

2.1 Beleidskaders

Provinciale Kaders

De havenvisie is gestoeld op bestaand provinciaal beleid op het gebied van ruimte, economie, mobiliteit en energie. De havenvisie is daarmee geen op zichzelf staand beleidsstuk en er is geen wettelijke taak voor de Provincie. Het is een inhoudelijke doorvertaling van de reeds eerder vastgestelde beleidskeuzes die samenkomen in deze Integrale Havenvisie.

Provinciale Omgevingsvisie (POVI)

Als overkoepelend ruimtelijk kader geldt de Provinciale Omgevingsvisie. De vigerende visie *‘De Romte Diele’*¹ wordt momenteel geactualiseerd en de nieuwe (ontwerp-)POVI *‘In werkenber Fryslân, klear foar de takomst’*² wordt later in 2026 ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd. Hierin is onze brede welvaart ‘het Friese geluk’ leidend bij de inrichting en benutting van de fysieke leefomgeving.

De POVI positioneert de provincie als partner die bovenlokale opgaven richting geeft en nodigt daarbij gemeenten, ondernemers, kennisinstellingen en maatschappelijke partijen uit om gezamenlijk invulling te geven aan de noodzakelijke transitie. Daarbij wordt onder meer gekeken naar zorgvuldig ruimtegebruik en de clustering van functies, het verduurzamen van mobiliteit en het beter benutten van het water voor goederenvervoer.

Een herkenbaar Fryslân, klaar voor de toekomst, met sterke steden en dorpen in een landschap van wereldklasse.

Beleidsbrief Economie

De havenvisie sluit aan op de vastgestelde economische koers uit de Beleidsbrief Economie 2025 - 2030³. Daarin wordt het versterken van brede welvaart; schoon, gezond en gelukkig, en het duurzaam verdienvermogen van Fryslân uitgewerkt in de **Economische Samenwerkingsagenda**. De Economic Board agenda, zie de afbeelding hierna, toont Fryslân dat inzet op economische speerpuntsectoren, met oog voor maatschappelijke waarde, natuur en leefomgeving.

Havens, vaarwegen en watergebonden bedrijventerreinen verbinden hierbinnen (regionale) ketens, bieden ruimte aan bedrijvigheid en

¹ Provinciale Omgevingsvisie Fryslân *‘De Romte Diele’* – Provincie Fryslân, 2020

² Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie Fryslân *‘In werkenber Fryslân, klear foar de takomst’* – Provincie Fryslân, 2026

³ Beleidsbrief Economie 2025 – 2030 *‘Tûk groei troch oparbeidzjen’* – Provincie Fryslân, 2024

ondersteunen sectoren uit zowel de Economische samenwerkingsagenda; zoals maritiem, circulair en agrofood, als sectoren zoals bouw en overige maakindustrie.

De havenvisie beweegt op het snijvlak van de twee sporen zoals in de Beleidsbrief genoemd; **inlopen van economische** achterstand en het **behouden van het Friese Goud**. Enerzijds draagt het versterken van het havensysteem en goederenvervoer over water bij aan een duurzaam verdienvermogen, leveringszekerheid en toekomstbestendige werklocaties en werkgelegenheid. Anderzijds kan het beter benutten van bestaande infrastructuur, bedrijventerreinen en waterlogistiek bijdragen aan zorgvuldig ruimtegebruik, minder druk op het wegennet en schoner vervoer en zo de leefbaarheid van Fryslân helpen vergroten.



Regionaal Mobiliteits Programma (RMP)

Mobiliteit en bereikbaarheid in Fryslân is vanuit de POVI doorvertaald en uitgewerkt via het Regionaal Mobiliteits Programma 1.0⁴. Eind 2026 wordt een actualisatie van het RMP voorgelegd⁵. Hierin zal meer aandacht zijn voor goederenvervoer en de samenhang tussen vervoersmodaliteiten, werklocaties

⁴ Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân '*Underweis nei moarn*' – Provincie Fryslân, 2022

⁵ [Startnotitie actualisatie Regionaal Mobiliteitsprogramma](#) – Provincie Fryslân, 2026

en logistiek.

Niet alleen de verplaatsing van mensen en/of goederen staat centraal maar juist ook het doel van de verplaatsing. Mobiliteit is daarmee geen doel op zich maar een systeem aan modaliteitsnetwerken ten dienste van brede welvaart, bereikbaarheid en leveringszekerheid, veiligheid en economie.

Het Friese vaarwegennetwerk is hierbinnen één van de onderscheidende kwaliteiten van Fryslân met een robuuste natte infrastructuur die binnen goederenvervoer kansen biedt.

Vanuit de wens om in Fryslân goederenvervoer over het water te stimuleren en faciliteren, is er de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in infrastructuur rondom de vaarwegen en de bereikbaarheid van en naar Fryslân. Onder meer via het programma 'opwaardering Van Harinxmakanaal'.

Energievisie

De energietransitie heeft directe gevolgen voor havens en vaarwegen. Binnenvaart verduurzaamt, walstroom en alternatieve (niet fossiele) brandstoffen worden steeds belangrijker en bedrijventerreinen veranderen van energieverbruikers in knooppunten van opwekking, opslag en uitwisseling.

Deze ontwikkeling sluit aan bij de uitgangspunten uit de Friese Energievisie⁶, waarin wordt ingezet op clustering en het benutten van bestaande infrastructuur. Havens en watergebonden bedrijventerreinen bieden daarmee bij uitstek de ruimte om energiestromen, (circulaire) grondstoffen en logistiek te bundelen, en versterken zo de rol van vervoer over water in de Friese economie.

Integrale samenhang

Ruimte, economie, mobiliteit en energie komen zichtbaar samen in onze havens.

Losse beleidskeuzes of incidentele projecten volstaan niet altijd zomaar meer. Zonder richting bestaat het risico dat ruimtelijke besluiten onbedoeld de logistieke potentie van havens beperken, dat economische kansen onbenut blijven of dat investeringen in infrastructuur onvoldoende samenhang vertonen of niet worden gerealiseerd.

Nationale kaders

De actuele beleidsontwikkeling op rijksniveau onderstreept het belang van havens en vaarwegen. In de recent gepubliceerde Beleidsagenda

⁶ [Friese energievisie](#) – Friese Energietafel, 2024

Goederenvervoer⁷, maar ook in de Havennota 2020-2030⁸ en de Mobiliteitsvisie 2050⁹ worden havens en vaarwegen als belangrijke schakels gepositioneerd in een duurzaam, betrouwbaar en toekomstbestendig goederenvervoersysteem.

I&W kiest voor een integrale benadering van goederenvervoer, waarbij leveringszekerheid centraal staat. Goederen moeten tijdig en betrouwbaar beschikbaar zijn voor maatschappelijke en economische functies. De aanpak laat een verschuiving zien van mobiliteitsgericht beleid naar bereikbaarheidsbeleid, waarbij niet de verplaatsing zelf maar het doel van vervoer meer leidend wordt. In de herijking van het RMP, zie hoofdstuk 2.1, maakt de provincie eenzelfde accentverschuiving.

Goederenvervoer en leveringszekerheid worden langs vier prioriteiten uitgewerkt; multimodaal, veerkracht, digitaal en duurzaam & leefbaar, in een context van toenemende schaarste aan ruimte en arbeid, druk op het wegennet en toenemende geopolitieke onzekerheden.

Het Rijk geeft aan dat betere benutting van de bestaande infrastructuur noodzakelijk is waarbij met name vaarwegen en spoor beschikbare capaciteit hebben om een groter aandeel in goederenstromen te faciliteren. Landelijk wordt slechts 4 tot 5% van de totale capaciteit op het hoofdvaarwegennet gebruikt en in Fryslân is dit niet heel anders. Het stimuleren van de modal-shift van weg naar water blijft daarmee belangrijk.

In de Beleidsagenda Goederenvervoer wordt het belang van regionale initiatieven benoemd om goederenstromen multimodaal te stimuleren. In dit kader is het goed om op te merken dat de Corridor Noordoost Nederland (CNO) voor het eerst wordt genoemd als initiatief van de noordelijke provincies en Utrecht. Fryslân is hierin één van de initiatiefnemers en deze ontwikkeling vormt een aanknopingspunt voor Fryslân om ons havensysteem en vaarwegen te positioneren binnen het Noordelijk Nederlandse schaalniveau en de North Sea Baltic corridor en in relatie tot de MIRT en Europese investeringsprogramma's zoals Connecting Europe Facilities (CEF).

In het Nationaal Programma Circulaire Economie¹⁰ wordt naar een volledig circulaire economie in 2050 gestreefd. Fryslân loopt voorop in de transitie naar een circulaire economie.

Binnenhavens en binnenvaart maken daar onderdeel van uit, zowel als locatie voor circulaire activiteiten als de hiermee gepaard gaande goederenstromen.

⁷ [Beleidsagenda Goederenvervoer](#) – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2026

⁸ Havennota 2020 – 2030 '[Agenda voor krachtige havens in een duurzame en digitale economie](#)' - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020

⁹ [Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie](#) - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023

¹⁰ Nationaal Programma Circulaire Economie, [actualisatie 2025](#) – Rijksoverheid, 2025

Tot slot benadrukt het Rijk het belang van veerkracht en weerbaarheid. Het goederenvervoersysteem moet bestand zijn tegen verstoringen en zelfs externe dreigingen, waaronder het belang van zogenoemd ‘dual-use’ gebruik van infrastructuur; civiel én militair. Voor Fryslân betekent dit dat de binnenhavens, de zeehaven van Harlingen en het vaarwegennetwerk inclusief kruisende kunstwerken niet alleen een economische functie vervullen maar ook onderdeel zijn van de strategische bereikbaarheids- en weerbaarheidsopgave.

Fryslân heeft het economische en strategische belang van de bereikbaarheid van de zeehaven van Harlingen in dit kader ook onderstreept richting het Rijk voor de nieuwe Nota Ruimte¹¹.

Europese kaders

Op Europees niveau verschuift het perspectief naar strategische autonomie, weerbaarheid van essentiële toeleveringsketens en defensiemobiliteit.

Eurocommissaris Tzitzikostas heeft onlangs een Europese Havenvisie/ EU Ports Strategy¹² gepresenteerd. De Strategy benoemt vijf prioriteiten:

1. Versterken concurrentiepositie, innovatie en digitalisering
2. Energietransitie, duurzaamheid en schone industrie
3. Beschermen en beveiligen van havens
4. Toegang tot financiering en investeringen
5. Sociale cohesie, vaardigheden en hoogwaardige werkgelegenheid

Naast de grote zeehavens, zijn ook de achterlandverbindingen en binnenhavens van toenemend belang in de logistieke keten.

De Europese Commissie zet met de Europese Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens¹³ in op klimaatneutraliteit in 2050 met circulaire economie, energietransitie, emissiereductie en modal-shift.

De oorlog in Oekraïne en de toegenomen geopolitieke onzekerheid hebben duidelijk gemaakt dat logistieke netwerken niet alleen economisch, maar ook militair strategisch van belang zijn. Havens en vaarwegen worden meer van belang in het bredere systeem van leveringszekerheid, militaire mobiliteit en maatschappelijke veerkracht.

¹¹ Ontwerp [Nota Ruimte](#) - Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 2025

¹² [EU Ports Strategy](#) – Europese Unie, 2026

¹³ De Europese [Green Deal](#) – Europese Unie, 2019
Green deal [Zeevaart, Binnenvaart en Havens](#) – Rijksoverheid, 2019

2.2 Participatie

Deze havenvisie is opgesteld in nauwe samenwerking met gemeenten, ondernemers, kennisinstellingen en andere betrokken partijen.

De havenvisie is tot stand gekomen in een periode waarin de betekenis van havens en vaarwegen voor Fryslân opnieuw in beeld komt. Ontwikkelingen op het gebied van ruimte, economie, mobiliteit, energie en veiligheid vragen om samenhang en richting. Tegelijkertijd is de verantwoordelijkheid voor havens en watergebonden bedrijventerreinen in belangrijke mate lokaal belegd. Dit vraagt om een visie die richtinggevend is, maar ook zorgvuldig omgaat met bestaande rollen en verantwoordelijkheden.

Vanuit dit uitgangspunt is gekozen voor een proces waarin het ophalen van perspectieven, kennis en ervaringen centraal stond. In gesprekken met gemeenten, bedrijven en andere betrokken partijen is actief verkend welke opgaven, kansen en randvoorwaarden zij zien voor de Friese havens. Daarnaast zijn er thematische bijeenkomsten georganiseerd over nautische veiligheid en ondermijning en zijn er aanvullende onderzoeken gedaan om een gefundeerd beeld te vormen. Niet om vooraf vaststaande oplossingen te legitimeren, maar juist om een gedeeld beeld te vormen van de opgaven, kansen en koers voor de Friese havens in de komende decennia.

Zie bijlage 3 voor een meer gedetailleerde beschrijving van de verschillende onderdelen en partijen betrokken bij het participatieproces.

2.3 Aanvullende onderzoeken

Ter onderbouwing van deze havenvisie zijn twee aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de ruimtevraag van het havensysteem en de leerpunten van andere binnenhavensamenwerkingsverbanden.

De inzichten uit beide onderzoeken zijn geïntegreerd in de analyse van de huidige situatie in hoofdstuk 3, het toekomstbeeld in hoofdstuk 4 en de inrichting van samenwerking in hoofdstuk 5. De rapporten zijn opgenomen in de bijlagen.

Behoefteraming ruimtegebruik Friese binnenhavens

De Stec Groep heeft een behoefteraming opgesteld voor industriële havens en watergebonden bedrijventerreinen in Fryslân. Dit onderzoek geeft inzicht in ruimtevraag, benutting van natte kavels en ontwikkelpotentie.

*NB: In de periode na het verschijnen van het Stec rapport zijn in het kader van regionale ruimtelijke programmeringsafspraken bedrijventerreinen gesprekken gevoerd tussen provincie en gemeenten. Hierover meer in hoofdstuk 5.2.
Enkele van de conclusies uit het rapport, met name over de beschikbaarheid*

van terreinen tot 2035, zijn getoetst en met voortschrijdend inzicht genuanceerd en geactualiseerd. Desalniettemin geeft het rapport een waardevol beeld van de huidige situatie op de watergebonden bedrijventerreinen.

Samenwerking andere binnenhavenclusters

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics heeft de samenwerking binnen verschillende Nederlandse binnenhavenclusters geanalyseerd. Dit onderzoek biedt inzichten over governance, rolverdeling en succesfactoren (of juist niet) bij netwerkvorming.

- Havens
- CEMT-vaarwegen
- Prinses Margrietkanaal en Van Harinxmakanaal

Bron: Ondergrond Kadaster
 31 maart 2025
 Overzichten zijn aan gebruiksrichtlijnen onderhevig
 C:\Bewerking\Binnenhavens_20250311
 Binnenhavens.aprx
 Kaart: Afdeling IFZ | Team D/V en Cijfers & Kaarten



3 Huidige situatie

3.1 Het Friese haven- en bedrijventerreinlandschap

De Friese binnenhavens vormen samen een stelsel van watergebonden bedrijventerreinen, verspreid over negen gemeenten. In totaal gaat het om 24 industriële haven- en watergebonden bedrijventerreinen met een gezamenlijke omvang van circa 1.520 hectare bruto en circa 1.220 hectare netto¹⁴. Deze terreinen bieden plaats aan circa 31.000 arbeidsplaatsen, wat neerkomt op ongeveer een derde van alle banen op de Friese bedrijventerreinen. Daarmee vertegenwoordigt het haven- en watergebonden bedrijventerreinlandschap een substantieel aandeel in de ruimtelijk-economische structuur van Fryslân. Tegelijkertijd is dit systeem in belangrijke mate historisch gegroeid. De inrichting van logistieke ketens, het gebruik van natte kavels en de mate van professionalisering verschillen sterk per locatie. Dat maakt het systeem robuust, maar ook ongelijkmatig ontwikkeld.

Kernbeeld

Het Friese havensysteem is:

- economisch groot en belangrijk
- ruimtelijk aanwezig en goed gespreid
- maar nog niet optimaal benut als samenhangend logistiek netwerk

Binnen de genoemde 1.220 hectare netto haventerrein bevindt zich een onderscheid tussen reguliere bedrijfskavels op haventerreinen en kavels die fysiek direct aan vaarwater liggen en daarmee in principe geschikt zijn voor watergebonden gebruik. Het totale oppervlak van deze zogenoemde natte kavels bedraagt circa 427 hectare. Dit betreft locaties waar schepen kunnen aanleggen en waar overslag of aan- en afvoer over water mogelijk is.

Van deze 427 hectare natte kavels wordt circa 277 hectare (ongeveer 65%) daadwerkelijk benut door bedrijven met een watergebonden functie. Het resterende deel, circa 150 hectare (ongeveer 35%), is wel nat ontsloten, maar wordt momenteel gebruikt door bedrijven zonder directe waterrelatie. Het gaat hier bijvoorbeeld om reguliere productie-, opslag- of handelsbedrijven die via de weg worden bediend. Daarmee blijft een aanzienlijk deel van de fysieke watergebonden potentie onbenut. In een provincie waar ruimte schaars is en

¹⁴ [Behoefteraming industriële havens Provincie Fryslân](#) – Stec Groep, 2025
IBIS [Provinciale Bedrijventerreinenmonitor](#)

waar goederenvervoer over water beleidsmatig aan belang wint, is dit geen vanzelfsprekend gegeven maar een aandachtspunt.

In het kader van de programmering van bedrijventerreinen maken wij afspraken met gemeenten over passend aanbod bij de verwachte vraag naar natte bedrijfskavels. Vraag en aanbod worden hier met elkaar in samenhang bekeken.

De havens verschillen sterk in schaal, profiel en functie. Harlingen en Leeuwarden hebben een meer uitgesproken logistiek karakter, met containerfaciliteiten en relatief veel geladen goederen. Andere havens, zoals Drachten, Sneek, Lemmer en Heerenveen, vervullen vooral een regionale functie en zijn sterk verbonden met omliggende industriële clusters. In vrijwel alle havens domineren bedrijven uit de bouwmaterialensector, aangevuld met agrofood, veevoeders, machinebouw en in enkele gevallen (maritieme-) maakindustrie.

Kenmerkend is dat circa 90% van de overslag uit aanvoer bestaat.

De Friese havens functioneren daarmee in belangrijke mate als bevoorrading voor regionale productie. Zie hierover meer hierna in hoofdstuk 3.2

Het eigendom, beheer en de exploitatie van haventerreinen en kades is in Fryslân divers georganiseerd en verschilt per locatie. Veel bedrijven bezitten eigen, maar ongebruikte kaden, zonder verplichtingen tot onderhoud of gebruik. Hierdoor is actieve sturing via grondbeleid beperkt mogelijk en vraagt ontwikkeling vaker om samenwerking met private eigenaren in plaats van directe publieke regie. Gemeenten zijn richtinggevend voor de ontwikkeling van het havensysteem. Als beheerder van openbare infrastructuur én als bevoegd gezag beschikken zij over instrumenten om ontwikkeling te sturen: via omgevingsplannen, milieuruimte, vergunningverlening en havenverordeningen. Hierover meer in hoofdstuk 5.2.

De recente ruimtedynamiek laat zien dat het grootste deel van de vraag naar ruimte op haventerreinen voortkomt uit uitbreidingen van bestaande bedrijven, met name in industriële sectoren zoals scheepsbouw, machinebouw en bouwmaterialenproductie. Nieuwe vestigingen van pure op- en overslagbedrijven komen minder vaak voor.

Daarmee is het beeld dat Friese havens in hoofdzaak productielocaties met een logistieke functie zijn. De klassieke rol van pure overslaghaven is beperkt aanwezig. De ontwikkelvraag in Fryslân ligt niet zozeer in volumegroei alleen, maar in het beter organiseren en benutten van bestaande bedrijvigheid en logistiek.

3.2 Goederenstromen en logistieke positie

De Friese binnenhavens vervullen een belangrijke rol in de afhandeling van goederenstromen op verschillende schaalniveaus: lokaal, regionaal, nationaal en internationaal. De natte economie in Fryslân vertegenwoordigt daarmee een toegevoegde waarde van ruim € 920 miljoen. De aard en richting van deze stromen laten zien dat de Friese havens primair functioneren als schakel in industriële productieketens en regionale bevoorrading, en in mindere mate als transit- of doorvoerhavens.

Beeld goederenstromen

Kenmerk	Betekenis
Aanvoer dominant	± 90% van overslag
Rol	vooral bevoorrading industrie
Export	essentieel maar kleiner in tonnage
Regionale stromen	relatief beperkt
Ontwikkelruimte	vooral in regionale logistiek

Meer dan tonnen alleen – de kracht van de Friese maakindustrie

Niet alle economische waarde van de Friese havens is zichtbaar in overslagcijfers. In verschillende havens worden schepen, jachten en industriële installaties gebouwd, onderhouden en verscheept. Ook onderdelen voor offshore windparken en andere specialistische constructies vinden via Fryslân hun weg naar hun bestemmingen.

Deze stromen zijn in fysieke zin vaak beperkt in volume, maar vertegenwoordigen een grote economische waarde en zijn van grote betekenis voor de werkgelegenheid en het innovatieve karakter van de Friese economie. Anders dan bij bulkstromen is hier geen sprake van continue overslag, maar van projectmatige logistiek, waarbij havens functioneren als werklocatie waar productie, innovatie en logistiek samenkomen.

Dit onderstreept de bijzondere positie van het Friese havensysteem: een netwerk waarin logistiek en hoogwaardige maakindustrie nauw met elkaar verweven zijn.

Lokale stromen

Op lokaal niveau zijn de meeste goederenstromen direct gekoppeld aan specifieke bedrijven op of nabij haventerreinen. Het betreft met name de aanvoer van grondstoffen en halffabricaten voor productieprocessen en in mindere mate de afvoer van eindproducten.

Dominante lokale stromen zijn onder andere:

- zand, grind en andere minerale bouwstoffen
- veevoeders en agrarische grondstoffen
- schroot en secundaire materialen
- brandstoffen
- bagger en rioolslib

Deze stromen worden veelal in bulk vervoerd en kennen relatief stabiele volumes. Voor veel bedrijven vormt de binnenvaart een kostenefficiënte en betrouwbare aanvoerwijze, met name bij grotere volumes en lagere tijdsdruk. De sterke aanwezigheid van bouwmaterialenbedrijven en agro-industrie verklaart het hoge aandeel losgestorte bulk in de Friese overslag.

Kenmerkend voor deze lokale stromen is dat zij vaak één-op-één-relaties betreffen tussen bedrijf en kade. Dat maakt de goederenstromen sterk plaatsgebonden en verklaart waarom uitbreidingsvragen van bedrijven zich veelal vertalen in ruimtevraag op bestaande haventerreinen.

Regionale stromen, binnen Fryslân

Op regionaal niveau vindt een beperkter, maar betekenisvol volume aan goederenvervoer plaats tussen Friese havens onderling. Ongeveer 10% van de binnenvaartoverslag betreft intraregionale stromen. Dit zijn met name bouwmaterialen die via Harlingen Fryslân binnenkomen en vervolgens per binnenvaartschip worden doorgevoerd naar havens zoals Leeuwarden, Drachten, Akkrum en Sneek.

Deze regionale stromen laten zien dat er reeds sprake is van een zekere hubfunctie, waarbij Harlingen fungeert als toegangspoort en andere Friese havens als distributiepunten voor de provincie. Tegelijkertijd is deze regionale doorvoerfunctie nog beperkt ontwikkeld en sterk geconcentreerd rond enkele productgroepen.

De huidige situatie laat zien dat regionale bundeling van stromen nog relatief weinig plaatsvindt: veel regionale goederenstromen worden nog rechtstreeks over de weg afgehandeld, ook wanneer waterlogistiek technisch mogelijk zou zijn. Wegvervoer is in de praktijk nog vaak flexibeler en goedkoper.

Hier is ontwikkelruimte waarbij de nabijheid van productie en vaarwater zowel een kans als een gemiste mogelijkheid is.

Nationale stromen: verbinding met andere delen van Nederland

Het grootste deel van de Friese goederenstromen heeft een nationale herkomst of bestemming. **Circa 66% van de geloste goederen is afkomstig uit andere delen van Nederland.** Dit betreft onder meer aanvoer vanuit zeehavens (zoals Amsterdam en Rotterdam) en vanuit binnenhavens elders in het land.

De nationale stromen bestaan vooral uit:

- minerale bouwstoffen
- agrarische producten en veevoeders
- voedings- en genotmiddelen
- containers
- brandstoffen

De Friese havens zijn daarmee onderdeel van nationale logistieke ketens waarin binnenvaart wordt ingezet als alternatief voor lange afstand wegvervoer. Deze functie sluit aan bij landelijke en Europese beleidsdoelen om binnenvaart beter te benutten¹⁵.

Er zijn stromen die onze provincie passeren zonder dat herkomst of bestemming in onze provincie ligt. Denk hierbij aan brandstoffen, zout, bouwstoffen, constructies, chemie en containers etc.

Internationale schaal: zeevaart en achterlandfunctie

Internationale goederenstromen vormen een kleiner, maar strategisch belangrijk deel van het totaal. Circa 25% van de geloste goederen heeft een internationale herkomst. De meeste internationale stromen lopen via de zeehaven van Harlingen, die fungeert als poort tot onder meer de Noordzeegebieden, Scandinavië en via verbindingen met zeehavens elders in Nederland.

De internationale component betreft met name:

- bulkgrondstoffen
- agrarische producten
- containers

De internationale positie van de Friese binnenhavens is vooral achterlandgericht: zij functioneren als verlengstuk van grotere zeehavens.

¹⁵ [Beleidsagenda Goederenvervoer](#) – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2026
[EU Ports Strategy](#) – Europese Unie, 2026

In Leeuwarden en Harlingen is containeroverslag door de aanwezigheid van terminals. Containerisatie maakt het mogelijk om ook kleinere volumes en meer diverse goederenstromen via binnenvaart te vervoeren.

Ontwikkeling

Binnenvaartoverslag in Fryslân is licht gegroeid maar het aandeel ten opzichte van andere modaliteiten is sinds de jaren '90 nauwelijks gewijzigd.

Er wordt de komende jaren een lichte groei verwacht die vooral voortkomt uit uitbreiding bij bestaande bedrijven en het Rijk verwacht groei in circulaire en energie gerelateerde stromen¹⁶. Met de havenvisie en de POVI, en de uitwerkingen hiervan, worden deze ontwikkelingen gevolgd en daar waar nodig gefaciliteerd.

Tegelijkertijd verandert de samenstelling van goederenstromen. Fossiele bulkstromen zullen geleidelijk afnemen, terwijl circulaire grondstoffen, afvalstromen, biobased materialen en containerstromen toenemen¹⁷. Daarmee verschuift het karakter van de havens geleidelijk van bulkgedreven naar meer divers en ketengericht.

De Friese havens hebben een stevige positie in nationale en internationale ketens. Tegelijkertijd blijft de benutting van water voor regionale goederenstromen beperkt. Juist daar ligt de komende jaren de grootste ontwikkelruimte. Niet zozeer door nieuwe infrastructuur, maar door ketenorganisatie, bundeling van volumes en het structureel meenemen van water als logistiek uitgangspunt.

3.3 Bereikbaarheid en infrastructuur

De Friese havens liggen aan een netwerk van kanalen en meren. Over de weg zijn de havens wisselend aangesloten op hoofdwegen en regionale wegen. Spooransluitingen zijn beperkt. Het Friese vaarwegennet kent een duidelijke hoofdstructuur¹⁸. Het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal vormen de belangrijkste verbindingen en dragen in belangrijke mate het beroepsmatige goederenvervoer over water. Deze vaarwegen verbinden de Friese havens met elkaar en met het IJsselmeer, de Waddenzee, de Eemshaven en het achterland in Noord- en Oost-Nederland en ontsluiten zo ook de mainports Rotterdam en Amsterdam over het water.

¹⁶ *'Ruimte voor circulaire economie'* – Planbureau voor de Leefomgeving, 2023

¹⁷ *Middellange Termijn Prognoses voor binnenvaart periode 2024 – 2028* – Panteia, 2023

¹⁸ Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân *'Underweis nei moarn'* – Provincie Fryslân, 2022

Naast deze hoofdstructuur bestaat het netwerk uit diverse zijtakken en regionale verbindingen die toegang bieden tot havens en bedrijventerreinen die verder landinwaarts liggen. Deze spreiding is een kracht van Fryslân, maar brengt ook uitdagingen met zich mee. Niet alle verbindingen zijn berekend op of gunstig gelegen voor intensief of grootschalig goederenvervoer. Dat betekent dat toekomstige groei niet overal vanzelfsprekend kan worden geacommodeerd en dat prioritering binnen het netwerk noodzakelijk wordt om de betrouwbaarheid en economische functie te behouden. De spreiding van havens over hoofd- en zijstructuren is een kracht, maar maakt ook dat keuzes over concentratie en prioritering steeds nadrukkelijker van belang worden.

Kunstwerken zoals bruggen, sluizen en aquaducten zijn cruciale schakels in ons mobiliteitssysteem. Zij bepalen in hoge mate de betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van vervoer over water. In de huidige situatie is zichtbaar dat een deel van deze infrastructuur verouderd is en onderhoud of aanpassing vraagt. Dit geldt zowel voor vaarwegen als voor aansluitende wegverbindingen rondom havens.

De externe bereikbaarheid van Fryslân via water verloopt met name via Harlingen en Lemmer. Deze toegangspoorten verbinden de provincie met respectievelijk de Waddenzee en het IJsselmeer en daarmee met nationale en internationale netwerken. Sluizencomplex Kornwerderzand en de vaargeulen over de Waddenzee en buitendelta's zoals Boontjes en Zuiderstortemelk zijn belangrijke schakels in de externe bereikbaarheid van Harlingen, Fryslân en het achterland¹⁹. Zij spelen een belangrijke rol in de logistieke positie van Fryslân, maar vragen ook om zorgvuldige afwegingen tussen bereikbaarheid, veiligheid en ecologische waarden. Daarmee zijn Harlingen en Lemmer niet alleen logistieke knooppunten, maar ook strategische schakels in de externe positie van het Friese havensysteem.

Via Sluis Gaarkeuken, vanaf Groningen, Eemshaven en Duitsland, komen ook stromen binnen zij het significant geringer in volume.

3.4 Veiligheid en ondermijning

Nautische veiligheid en recreatievaart

Fryslân is niet alleen een provincie met binnenhavens en beroepsvaart, maar ook de belangrijkste watersportprovincie van Nederland. In het Friese vaarwegennet delen beroepsvaart, recreatievaart en passagiersvaart vaak dezelfde infrastructuur. Zeker in het zomerseizoen leidt dit tot een intensief gebruik van vaarwegen, sluizen en bruggen.

¹⁹ [Nationaal Waterprogramma 2022-2027](#), Rijksoverheid, 2022

De groei van goederenvervoer over water en de blijvende populariteit van watersport maken het belang van nautische veiligheid steeds groter. Verschillen in snelheid, manoeuvreerbaarheid en kennis van vaarregels kunnen leiden tot risicovolle situaties. Daarnaast spelen brugbediening, wachttijden en drukte op bepaalde trajecten een rol in de veiligheid en doorstroming.

Tijdens themabijeenkomsten met gemeenten, vaarwegbeheerders, ondernemers en vertegenwoordigers uit de recreatiesector is daarom nadrukkelijk aandacht besteed aan de balans tussen beroepsvaart en recreatievaart. Daarbij kwam naar voren dat een veilige en voorspelbare vaarwegstructuur vraagt om goede informatievoorziening, duidelijke vaarregels, aandacht voor infrastructuur en samenwerking tussen betrokken partijen.

In de verdere ontwikkeling van het Friese havensysteem blijft nautische veiligheid daarom een belangrijk aandachtspunt. Digitalisering van vaarweginformatie, betere afstemming tussen beheerders en het vergroten van bewustzijn bij gebruikers kunnen bijdragen aan een veilig en betrouwbaar gebruik van het Friese waternetwerk.

Weerbaarheid tegen ondermijning

Havens en logistieke knooppunten kunnen kwetsbaar zijn voor ondermijnende criminaliteit. Goederenstromen, internationale verbindingen en de aanwezigheid van logistieke infrastructuur maken dat haventerreinen ook interessant kunnen zijn voor criminele activiteiten, zoals smokkel, fraude of misbruik van logistieke ketens²⁰.

Tijdens themabijeenkomsten met gemeenten en veiligheidspartner het Regionaal Informatie- en Expertisecentrum (RIEC) Noord-Nederland, is stilgestaan bij de vraag hoe de weerbaarheid van het Friese havensysteem kan worden versterkt. Daarbij is benadrukt dat ondermijning zich vaak onzichtbaar ontwikkelt en dat samenwerking tussen overheden, bedrijven en veiligheidsorganisaties essentieel is om signalen tijdig te herkennen.

Binnen de verdere ontwikkeling van het Friese havensysteem krijgt weerbaarheid daarom structureel aandacht via de operationele koerslijn, zie hoofdstuk 5.4. Dit betreft onder meer het versterken van samenwerking met veiligheidspartners, het delen van kennis en signalen en het vergroten van bewustwording bij bedrijven en havenbeheerders.

3.5 Overige bevindingen

Naast de fysieke structuur, goederenstromen en bereikbaarheid komt uit de analyse en gesprekken een aantal aanvullende thema's naar voren die het

²⁰ [Ondermijning in Fryslân](#) – Van der Torre, et al. in opdracht van 17 Friese gemeenten, 2024

functioneren en de ontwikkeling van het Friese havensysteem in toenemende mate beïnvloeden. Deze hebben betrekking op onder meer de kwaliteit en benutting van overslagfaciliteiten, verschillen in professionaliteit en organisatie, de mate van samenwerking tussen havens en deze thema's bepalen in toenemende mate de kwaliteit, veiligheid en toekomstbestendigheid van het havensysteem.

Deze observaties worden breed herkend en vormen een belangrijk onderdeel van het totaalbeeld van de huidige situatie.

Digitalisering en informatievoorziening

Digitalisering is nu nog gefragmenteerd en vindt grotendeels plaats op bedrijfsniveau.

Een gezamenlijke digitale basis voor havens, vaarwegen en logistieke processen ontbreekt. Dit leidt tot verschillen in informatievoorziening, efficiëntie en inzicht in gebruik van infrastructuur. Tegelijkertijd groeit het belang van uniforme en betrouwbare data, onder meer voor logistieke planning, nautische veiligheid en toekomstige vormen van (deels) autonome scheepvaart²¹.

Alleen de havens van Harlingen en Drachten werken met een digitaal Havenmanagement Systeem. Sinds de recente implementatie van dit systeem heeft gemeente Smallingerland de havengeldinkomsten met een factor 4 tot 5 zien groeien.

Arbeidsmarkt en vergrijzing

De havensector heeft te maken met arbeidsmarktkrapte en vergrijzing, zowel in de binnenvaart als in technisch- en nautisch beheer²². Tegelijk bieden havens kansen voor technisch en praktisch geschoolde arbeid. De beschikbaarheid van voldoende vakmensen en de aansluiting met onderwijs en kennisinstellingen worden daarmee een belangrijke factor voor de toekomstige ontwikkeling van het havensysteem.

Veranderende logistieke randvoorwaarden

Beleidsontwikkelingen zoals de vrachtwagenheffing²³, verduurzaming van transport en toenemende druk op het wegennet veranderen de logistieke afwegingen van bedrijven. Deze ontwikkelingen kunnen de relatieve aantrekkelijkheid van vervoer over water vergroten, mits de randvoorwaarden daarvoor aanwezig zijn.

Binnen het Europese project InnoWatr wordt een nieuwe goederenvervoersconcept over het binnenwater ontwikkeld. De combinatie van duwbakken, elektrische duwboten in combinatie met een digitaal

²¹ [Meerjarig Informatieplan I&W 2022 – 2026](#), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022

²² [Brede welvaart in Fryslân](#): Planbureau Fryslân, 2025

²³ [Vrachtwagenheffing](#), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

planningsplatform maakt het mogelijk om een soort lijndienst voorgeoderenvervoer over water te gaan opzetten. Hierdoor zou het alternatief transport over water ook voorkleinere en project goederenstromen ook aantrekkelijker worden.

3.6 Kenmerken van het Friese havensysteem

De onderstaande kenmerken zijn gebaseerd op zowel de kwantitatieve analyse als de opgehaalde inzichten uit gesprekken, themabijeenkomsten en aanvullende onderzoeken. Deze kenmerken laten zien waarin Fryslân zich onderscheidt van andere havenregio's en welke uitgangspositie dit biedt voor de verdere ontwikkeling van het havennetwerk.

Het Friese havensysteem kent een aantal onderscheidende kenmerken:

- Fijnmazig netwerk van havens
- Sterke verbinding met regionale industrie
- Veel bedrijvigheid nabij vaarwater
- Beperkte schaal per haven, maar sterke gezamenlijke positie
- Water als onderdeel van landschap en recreatie
- Samenwerking nog in ontwikkeling

De analyse laat zien dat Fryslân beschikt over een sterk fysiek en economisch fundament, maar dat de benutting en ontwikkeling van het havensysteem in de praktijk versnipperd plaatsvindt. Verschillen in schaal, organisatie en gebruik, gecombineerd met het ontbreken van structurele afstemming tussen havens, maken dat kansen niet altijd worden verzilverd en dat keuzes over ruimte, infrastructuur en logistiek elkaar niet vanzelf versterken.

Juist in het licht van de maatschappelijke opgaven waar Fryslân voor staat, vraagt dit om een meer samenhangende benadering van havens en vaarwegen als één systeem. Dit vormt de basis voor het toekomstbeeld richting 2050.

Het Friese havensysteem – 2025

OMVANG

24 haventerreinen | 9 gemeenten
1.520 ha bruto | 1.220 ha netto
427 ha nat ontsloten
277 ha benut (65%)
150 ha onbenut (35%)
31.000 banen (≈ 1/3 bedrijventerreinen Fryslân)

GOEDERENSTROMEN

90% aanvoer
10% regionaal | 66% nationaal | 25% internationaal
Dominant: bouw, agro, bulk, containers
Groeï 2025–2035: +0,3 – 0,8 mln ton
Trend: fossiel ↓ | circulair ↑ | containers ↑

NETWERK & TRANSITIES

Hoofdstructuur: Prinses Margrietkanaal | Van Harinxmakanaal
Toegangspoorten: Harlingen (Waddenzee) | Lemmer (IJsselmeer)
Energie & circulair: clustering aanwezig, samenhang beperkt
Digitalisering: geen gezamenlijke basis
Arbeidsmarkt: vergrijzing en capaciteitsdruk
DNA: meerdere middelgrote havens | geen dominante hoofdhaven

Fundament aanwezig – samenhang bepalend voor de volgende stap.

4 Toekomstbeeld richting 2050

De analyse van de huidige situatie in het vorige hoofdstuk laat zien dat Fryslân beschikt over een fijnmazig netwerk van havens, vaarwegen en watergebonden bedrijventerreinen. Dit netwerk speelt een belangrijke rol in de Friese economie en in de verbinding tussen regionale industrie, logistiek en infrastructuur. Tegelijkertijd staat het havensysteem voor een nieuwe fase.

Tegen deze achtergrond schetst dit hoofdstuk een beeld van hoe het Friese havensysteem zich richting 2050 kan ontwikkelen. Dit toekomstbeeld is geen blauwdruk, maar een richtinggevend perspectief. Het laat zien hoe havens en vaarwegen zich kunnen ontwikkelen tot een samenhangend netwerk dat bijdraagt aan een duurzame, bereikbare en economisch sterke provincie.

Goederenvervoer over het water heeft in 2050 een prominentere rol in het multimodale vervoerssysteem in Fryslân. Net zoals het dat al eerder, in de eerste helft van de 20^e eeuw, heeft gedaan en onze waterrijke provincie ten dele heeft gevormd. In 2050 heeft Fryslân zich ontwikkeld tot een provincie waar het aandeel watergebonden logistiek significant hoger ligt dan de landelijke prognoses uit de landelijke Mobiliteitsvisie 2050. Waar de Rijksvisie inzet op een optimalisatie van modaliteiten en een grotere rol voor duurzame transportvormen, heeft Fryslân deze ambitie overtroffen door doelgericht in te zetten op de unieke kwaliteiten van het provinciale vaarwegennetwerk en de strategische samenwerking tussen de binnenhavens.

Over het water is in 2050 weer de norm.

Onze havens en vaarwegen zijn uitgegroeid tot strategisch ruimtelijke elementen in ons *'landschap van wereldklasse'*. Zuinig, adaptief en multifunctioneel ruimtegebruik zorgt dat productie, overslag, logistiek en energievoorzieningen logisch gepositioneerd en goed bereikbaar zijn. De aanwezige vaarwegklasse is leidend voor ontwikkeling, positionering en programmering van de bedrijven en hun activiteiten.

Processen zijn digitaal, slim en op elkaar afgestemd en kennis en informatie wordt door de keten gedeeld. Efficiëntie en veiligheid zijn hiermee vergroot. De havens vormen gezamenlijk een interessante partner in diverse regionale en bovenregionale gremia. Zij ondersteunen de economie, trekken investeringen aan en leveren een zichtbare maatschappelijke bijdrage aan de majeure transities.

Sturing sinds de jaren '20 op ruimtegebruik, profilering en operationele samenwerking heeft van onze havens in 2050 een robuust netwerk gemaakt.

Een netwerk dat; **verbonden, duurzaam, digitaal, veilig en bereikbaar** is.



Dit toekomstbeeld krijgt verder vorm langs deze vijf samenhangende perspectieven. Zij beschrijven niet een eindtoestand, maar de ontwikkelrichting waar Fryslân zich op richt:

- Verbonden – als georganiseerde en invloedrijke partner
- Duurzaam – als schakel in energie- en grondstofketens
- Digitaal – als slim en lerend havensysteem
- Veilig – als weerbaar en zorgvuldig georganiseerd watersysteem
- Bereikbaar – als robuuste en onderhoudbare infrastructuur

In de volgende paragrafen worden deze perspectieven uitgewerkt.

4.1 Verbonden – een georganiseerde en invloedrijke partner

In 2050 vormen de Friese havens geen verzameling losse locaties meer, maar een herkenbaar netwerk met een gezamenlijke agenda. Als één complementair geheel treden zij naar buiten. Keuzes worden vanuit het perspectief van het gehele netwerk gemaakt.

Ondernemers, overheden en kennisinstellingen werken in een volwassen triple-helixverband samen aan ruimte, innovatie en logistieke ontwikkeling. Er is sprake van gezonde publiek-private samenwerking.

Die samenwerking is niet vrijblijvend, maar georganiseerd en structureel. De verschillen in schaal, profiel en eigendom tussen Friese havens blijven bestaan. Verbondenheid betekent niet uniformiteit, maar het vermogen om verschillen te benutten en gezamenlijke belangen te organiseren.

De kracht van het systeem zit niet alleen in fysieke infrastructuur, maar in verbinding. Verbinding tussen havens onderling. Verbinding tussen bedrijven, overheden en onderwijs. Verbinding tussen regionale opgaven en nationale programma's.

Door deze samenhang heeft het Friese havensysteem in 2050 gewicht aan tafel.

Deze positie is bestuurlijk verankerd in structurele afstemming tussen provincie, gemeenten en ondernemers. Prioriteiten worden gezamenlijk bepaald en periodiek herijkt. Samenwerking is hierdoor geen incident, maar onderdeel van het systeem. Voor ondernemers vertaalt deze verbondenheid zich in betere informatievoorziening en een sterker gezamenlijk profiel richting markt en overheid.

Bij het Rijk wordt Fryslân gezien als serieuze gesprekspartner in MIRT-trajecten, investeringsprogramma's en binnenvaartbeleid. In landelijke gremia zoals de Nederlandse Vereniging Binnenhavens wordt niet alleen meegepraat, maar mede richting gegeven. In Noord-Nederland wordt gezamenlijk opgetrokken rond de Goederenvervoercorridor Noordoost. Op Europees niveau is aansluiting gevonden bij grotere netwerken en corridors, waaronder de North Sea-Baltic corridor. In samenwerking met andere binnenhavenclusters wordt bovendien het gezamenlijke belang van binnenhavens nadrukkelijk onder de aandacht gebracht, zodat investeringskeuzes en beleidskaders recht doen aan hun rol in het nationale logistieke systeem.

Ook binnen Fryslân zelf is de positie versterkt en leveren havens een zichtbare bijdrage aan de Blue Delta-agenda en aan het regionale verdienvermogen en is er aansluiting bij de Friese Economic Board. Havens zijn schakels in economische clusters zoals maritieme maakindustrie, circulaire economie en agrarische verwerking. Samen is er een structuur die bedrijven uitnodigt en als partner helpt om vrachtstromen te bundelen en over water te vervoeren.

Deze positie is niet vanzelf ontstaan. Zij is gegroeid vanuit het besef dat schaal alleen niet voldoende is, maar dat organisatiekracht bepalend is. Initiatieven zoals het Haven Netwerk Fryslân vormden in de jaren '20 een belangrijke kiem voor verdere professionalisering. Vanuit operationele samenwerking is stap voor stap toegewerkt naar strategische samenhang.

De relatie met het onderwijs is sterk ontwikkeld. Mbo- en hbo-instellingen, maritieme academies en onderzoekscentra werken intensief samen met bedrijven in de havens. De haventerreinen fungeren als living labs voor o.m. digitalisering, autonoom varen en circulaire processen, passend bij Fryslân. Hierdoor sluiten opleidingen beter aan bij de arbeidsvraag en worden innovatie en leerlijnen duurzaam verankerd in het regionale havensysteem.

Samen met de andere regionale havenclusters in Nederland waaronder Port of Zwolle, Port of Twente, Blueports Limburg, Brabant Ports en Gelreports

wordt het belang van binnenhavens en efficiënte achterlandverbindingen aan landelijke tafels en in Europa besproken.

Verbondenheid betekent in 2050 daarom twee dingen.

Intern: vertrouwen, kennisdeling en gezamenlijke prioriteiten.

Extern: herkenbaarheid, invloed en het vermogen om investeringen en beleid mede te sturen.

Zo zijn de Friese havens in 2050 niet alleen onderdeel van grotere netwerken, zij vormen er een actieve en gewaardeerde schakel in.

4.2 Duurzaam – schakel in energie- en grondstofketens

De ontwikkeling van havens als schakels in energie- en circulaire ketens sluit aan bij de Friese energievisie en de bredere provinciale ambitie om toe te werken naar een fossielvrije en circulaire economie.

De binnenvaart ontwikkelt zich, net als andere modaliteiten richting emissievrije voortstuwing.

Energiehubs zijn, conform de Europese en nationale richtlijnen, strategisch gepositioneerd langs onze vaarwegen en havens waardoor zij zowel de doorgaande als intraregionale stromen van duurzame energie voorzien. Deze ontwikkeling verloopt gefaseerd en is mede afhankelijk van netcapaciteit, marktontwikkeling en regelgeving.

De inrichting van de havens en vaarwegen past binnen de natuur-inclusieve en adaptieve inrichting van onze provincie waarbij de waterlichamen ook instrumenten zijn die worden ingezet bij onze waterkwaliteit-, zoetwaterbeschikbaarheid- en hoogwater beschermingsprogramma's en het versterken van biodiversiteit.

Nieuwe energiedragers, zoals methanol, ammoniak en andere waterstofdragers, maken richting 2050 steeds vaker deel uit van logistieke ketens. Binnenvaart biedt hiervoor een schaalbare én vooral ook veilige transportmodaliteit tussen zeehavens, regionale hubs en industriële locaties.

Tegelijkertijd worden grote volumes reststromen, recyclebaar materiaal en biomassa over het water vervoerd naar geclusterde locaties langs de hoofdvaarwegen, zowel binnen als buiten Fryslân, waar zij worden verwerkt en opnieuw ingezet in economische ketens. De ladingstromen die daaruit voortkomen, zoals secundaire grondstoffen, bouwmaterialen, energiedragers en halffabricaten, worden, waar dat logisch en efficiënt is, opnieuw via het water getransporteerd voor verdere verwerking en toepassing. Het transporteren van deze ladingstromen via het water draagt bij aan verlaging productie CO₂. In een provincie waar ruimte schaars is, vraagt dit om keuzes en zorgvuldig prioriteren.

Deze ontwikkeling past bij het Friese havensysteem, dat bestaat uit kleine en middelgrote havens waar veel bedrijven actief zijn in recycling, agrarische verwerking, bouw gerelateerde bedrijvigheid en (maritieme-) maakindustrie. Bundeling van bulk- en semi-bulkstromen vindt daarbij met name plaats langs de hoofdvaarwegen, waar schaal, bereikbaarheid en voorzieningen dit mogelijk maken. Verder gelegen havens behouden hun regionale betekenis maar worden minder belast met grootschalige logistieke intensivering. Zo ontstaat een gedifferentieerd systeem waarin duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit met elkaar in balans blijven.

Watergebonden terreinen worden in 2050 gericht ingezet voor functies die het water daadwerkelijk nodig hebben. Bestaande haventerreinen zijn waar nodig heringericht. Niet overal hoeft hetzelfde, maar op plekken waar beroepsvaart en logistiek samenkomen is hiervoor ruimte.

De beweging richting 2050 is hiermee geen grootschalige uitbreiding, maar een gerichte transformatie van wat Fryslân al heeft. Duurzaamheid en economisch functioneren versterken elkaar: havens dragen bij aan de verduurzaming van regionale ketens en blijven tegelijkertijd aantrekkelijke werklocaties.

4.3 Digitaal – een slim en lerend havensysteem

In 2050 zijn onze havens digitaal en slim. Kernprocessen, zoals scheepsaankondiging, ligplaatsbeheer en planning, zijn digitaal geregeld. Partijen beschikken over goede koppelbare stuurinformatie. Efficiëntie, veiligheid, voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van het logistieke systeem is vergroot.

Bij de ontwikkeling van digitale uitwisseling sluit Fryslân aan bij landelijke afspraken en standaarden voor goederenvervoer, zoals die vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden ontwikkeld. Uitgangspunt is dat informatie één keer wordt vastgelegd en vervolgens veilig en efficiënt kan worden gedeeld tussen havens, vaarwegbeheerders en logistieke partijen. Systemen worden zo ingericht dat zij onderling koppelbaar zijn en aansluiten op landelijke infrastructuren, zodat geen afzonderlijk Fries systeem ontstaat. Dit vermindert administratieve lasten, verkort wachttijden en vergroot de voorspelbaarheid van logistieke processen.

Overheden faciliteren deze ontwikkeling door randvoorwaarden te scheppen, standaarden te volgen en samenwerking te organiseren. Ondernemers ervaren minder dubbele administratie, betere planningsinformatie, snellere afhandeling en meer voorspelbaarheid in logistieke ketens. Digitalisering versterkt hierdoor niet alleen de efficiëntie, maar ook de concurrentiekracht van Friese bedrijven.

Dezelfde lijn geldt voor de ontwikkeling van (deels) autonome toepassingen in de binnenvaart. Overheden zijn vanuit hun rol als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor betrouwbare en actuele vaarweginformatie. Door deze informatie digitaal, uniform en goed ontsloten beschikbaar te maken, wordt niet alleen de informatievoorziening voor schippers verbeterd, maar ook de veiligheid, voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van het systeem vergroot.

Deze digitale basis is bovendien randvoorwaardelijk voor het verantwoord kunnen inzetten van autonome, semiautonome of op afstand bestuurd

vaartuigen. Daarmee versterken investeringen in vaarweginformatie zowel de huidige praktijk als toekomstige innovaties.

Fryslân ontwikkelt zich, in samenwerking met regionale kennisinstellingen en ondernemers als proeftuin voor slimme en autonome binnenvaarttoepassingen. Autonome toepassingen worden eerst kleinschalig en gecontroleerd ingezet, waarbij veiligheid en praktijkervaring leidend zijn.

4.4 Veilig – een betrouwbaar en weerbaar havensysteem

Digitalisering en veiligheid ontwikkelen zich in samenhang. Naarmate kernprocessen, vaarweginformatie en logistieke sturing sterker digitaal worden georganiseerd, groeit ook het belang van cyberveiligheid en systeemweerbaarheid. Fryslân zet daarom in op een digitale basis die betrouwbaar is, storingen snel kan opvangen en bestand is tegen ongewenste inmenging. Hiermee wordt niet alleen de continuïteit van logistieke ketens versterkt, maar ook het vertrouwen van gebruikers.

Fryslân blijft ook in 2050 dé watersportprovincie van Nederland en beschikt over een veilig en aantrekkelijk vaargebied waarin recreatievaart en beroepsvaart elkaar in goede balans ontmoeten. Die balans is geen vanzelfsprekendheid. De verwachting is dat zowel het goederenvervoer over water als het recreatieve gebruik van de Friese wateren de komende decennia verder toenemen. De druk op vaarwegen groeit, met name op locaties waar beroeps- en recreatie elkaar kruisen, bij beweegbare bruggen en op hoofdvaarwegen waar sprake is recreatief medegebruik.

Groei van goederenvervoer vindt plaats met respect voor de positie van Fryslân als watersportprovincie.

De inzet richting 2050 is daarom niet om een probleem op te lossen, maar om een bestaande balans bewust te versterken. Dat betekent investeren in heldere routing, voldoende wachtplaatsen bij beweegbare bruggen en sluizen, uniforme bebording, ontvlechting en actuele digitale weg – en vaarweginformatie. Door het koppelen van informatie kan ook op de weg winst worden geboekt. Het principe van een blauwe golf. Door beroeps- en recreatievaart beter te informeren en fysieke knelpunten gericht aan te pakken, blijft het water veilig en voorspelbaar voor alle gebruikers.

Campagnes, scholing en gerichte handhaving blijven onderdeel van die aanpak. Veiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid: Varen Doe Je Samen.

Naast verkeersveiligheid vraagt ook de weerbaarheid van havens zelf blijvende aandacht. Open kades, beperkte toezichtcapaciteit en logistieke complexiteit maken binnenhavens kwetsbaar voor ondermijning, zoals drugssmokkel, ladingmanipulatie, bunkerfraude of misbruik van bulkstromen.

Richting 2050 betekent dit dat veiligheid integraal onderdeel wordt van inrichting en beheer. Dat vraagt om zichtbare aanwezigheid, betere basisbeveiliging van kades, gerichte samenwerking tussen gemeenten, ondernemers en handhaving, en het versterken van meldingsbereidheid. Veiligheid wordt bovendien meegenomen in ruimtelijke keuzes: het voorkomen van anonieme zones, het logisch begrenzen van openbaar en privaat gebied en het versterken van management op watergebonden terreinen.

Zo ontstaat in 2050 een havensysteem dat niet alleen economisch sterker is, maar ook maatschappelijk robuust. Een systeem waarin groei van goederenvervoer, recreatief gebruik en veiligheid met elkaar in evenwicht blijven.

Veiligheid heeft daarnaast ook een bredere dimensie. Havens en vaarwegen maken onderdeel uit van vitale infrastructuur en spelen een rol in de Europese weerbaarheid. De mogelijkheid om goederen, materieel en strategische voorraden via binnenvaart te verplaatsen draagt bij aan leveringszekerheid en militaire mobiliteit binnen Noordwest-Europa. Dit laat zien dat Friese havens niet alleen regionale knooppunten, maar ook schakels in een groter netwerk.

4.5 Bereikbaar – robuuste en onderhoudbare infrastructuur

Bereikbaarheid vormt de fysieke ruggengraat van het Friese havensysteem. Zonder betrouwbare vaarwegen geen sterke havens. Zonder sterke havens geen structurele groei van goederenvervoer over het water.

Deze visie is in de eerste plaats een havenvisie. Maar havens bestaan niet zonder vaarwegen. De nautische kwaliteit, beschikbaarheid en veiligheid van de vaarweg en de kunstwerken van het netwerk bepalen de positie van Fryslân in het nationale en Europese logistieke systeem.

Het Friese haven- en vaarwegennet ontwikkelt zich daarom steeds nadrukkelijker tot dragende structuur voor het goederenvervoer binnen de provincie. Het uitgangspunt is over het water waar dat kan. Het wegennet wordt bij voorkeur ingezet voor de laatste kilometers en voor stromen waarvoor vervoer over water geen passend alternatief biedt.

Hiervoor moet wel met verladers en transporteurs gekeken worden naar de hele toeleveringsketen. Deze modal-shift gaat niet vanzelf. Via de weg biedt veelal meer flexibiliteit en snelheid. Samen wordt naar de hele keten, tot en met de eindgebruiker, gekeken en hierop ingericht.

Langs onze hoofdvaarwegen concentreert zich het grootste deel van de intensieve watergebonden bedrijvigheid. Nieuwe havenontwikkelingen sluiten hier bij voorkeur op aan. Naast de hoofdvaarwegen blijft ook het fijnmazige netwerk van regionale vaarwegen en havens van belang, met name voor

kleinschalige logistiek, regionale economie en specifieke sectoren. Bereikbaarheid en onderhoud van deze vaarwegen vragen om gerichte keuzes, waarbij functionaliteit, veiligheid en doelmatig gebruik centraal staan. Nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden echter bij voorkeur langs de hoofdstructuur geconcentreerd. Uitgangspunt is dat bedrijvigheid passend is bij de aanwezige vaarweg en aansluit bij het principe uit de POVI; *'het juiste bedrijf op de juiste plek'*. Zo ontstaat een heldere ruimtelijke structuur waarin schaal, bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans zijn.

De externe bereikbaarheid versterkt deze structuur. Harlingen ontwikkelt zich verder als maritieme toegangspoort van Fryslân langs de koers die in het Integraal Ruimtelijk Ontwikkelperspectief kustzone Harlingen (IRO) richting 2150 is ingezet²⁴. In samenhang met het Hoogwaterbeschermingsprogramma²⁵ is de havenkom geoptimaliseerd. Daarnaast is vanuit het Nationaal Waterprogramma²⁶ gewerkt aan een duurzaam onderhoudbaar systeem door de Waddenzee en buitendelta, onder meer bij Boontjes en Zuiderstortemelk. Hierdoor zijn bereikbaarheid en nautische veiligheid verbeterd, met respect voor ecologische randvoorwaarden.

Ook Lemmer ontwikkelt zich als belangrijke schakel richting het IJsselmeergebied. In het kader van het Deltaprogramma²⁷ Zoetwaterbeschikbaarheid zal de buitenhaven van Lemmer waarschijnlijk heringericht moeten worden. Deze ingreep kan dan worden benut om voorzieningen voor schone energiedragers, gastvrije wachtfaciliteiten en een openbare overslaglocatie te realiseren. Lemmer fungeert hierdoor als logistieke verbinding tussen Fryslân en de westelijke zeehavens, IJsselmeerhavens en verder landinwaarts gelegen binnenhavens.

Via de sluis Gaarkeuken (provincie Groningen) wordt de verbinding in stand gehouden met de Eemshaven en het noorden van Duitsland. Dit past mede in de doelstellingen van het zogenaamde TenT-netwerk.

Bij grote ruimtelijke en infrastructurele opgaven wordt watertransport structureel meegenomen in de logistieke voorbereiding. Denk aan de aanleg van de Lelylijn of omvangrijke woningbouwontwikkelingen in de provincie. Langs hoofdvaarwegen worden, tijdelijke of permanente, bouwhubs ingericht voor de aan- en afvoer van grond, bouwmaterialen en energie. Hiermee wordt niet alleen het wegennet ontlast, maar wordt ook invulling gegeven aan het principe 'over het water waar dat kan'. Grote opgaven worden zo katalysator voor een verschuiving naar vervoer over water. Zo wordt bereikbaarheid niet

²⁴ [Integraal Ruimtelijk Ontwikkelperspectief kustzone Harlingen](#) – Gemeente Harlingen, Wetterskip Fryslân, Provincie Fryslân, 2026

²⁵ [Hoogwater Beschermingsprogramma](#) – Waterschappen en Rijkswaterstaat, 2025

²⁶ [Nationaal Waterprogramma 2022-2027](#), Rijksoverheid, 2022

²⁷ [Deltabeslissing IJsselmeergebied](#) - Nationaal Deltaprogramma, 2025

alleen beheerd, maar benut als instrument in ruimtelijke ontwikkeling. Deze aanpak sluit aan bij nationale investeringsprogramma's en versterkt de positie van Fryslân in gesprekken over MIRT en andere rijksbijdragen.

Verspreid over Fryslân zijn er ook openbare kades en overslaglocaties beschikbaar. Hierdoor kunnen ook kleinere verladers meer gebruik maken van watertransport. Dit maakt modal-shift niet alleen op grote schaal, maar ook regionaal en lokaal mogelijk, passend bij de schaal en diversiteit van de Friese havens en bedrijven.

De betrouwbaarheid van het netwerk staat centraal. Bruggen, sluizen, aquaducten en kanalen worden vanuit netwerkbelang onderhouden en vernieuwd. Het uitgangspunt is een onderhoudbaar systeem: infrastructuur die toekomstbestendig is, verstoringen kan opvangen en uitwijkmogelijkheden kent om leveringszekerheid te waarborgen. Aanvullend zijn op strategische locaties gemaakt waar schepen kunnen keren.

Een ander wezenlijk verschil tussen 2050 en de situatie dertig jaar eerder is de gastvrije wijze waarop de binnenvaart wordt ontvangen. Wachtplaatsen waren toen vaak krap, versnipperd of oncomfortabel; nu zijn zij ontworpen als gastvrije en professionele voorzieningen. Schippers vinden langs het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal:

- Veilige aanmeerplaatsen met moderne wachtvoorzieningen met de mogelijkheid om de auto van - en aan boord te zetten zodat goede ontsluiting richting voorzieningen
- walstroom, kleine servicepunten voor afgifte oliën, vuilwater en afval

Deze gastvrijheid is niet louter service, maar vormt een bewuste keuze binnen de bredere strategie om binnenvaart te stimuleren.

Tot slot

De vijf perspectieven – duurzaam, bereikbaar, digitaal, veilig en verbonden – schetsen geen vaststaand eindbeeld, maar een ontwikkelrichting voor het Friese havensysteem. Zij laten zien hoe Fryslân, vanuit zijn specifieke schaal, structuur en economische basis, kan groeien naar een havensysteem dat beter wordt benut en sterker samenhangt.

Het toekomstbeeld maakt zichtbaar waar de kansen liggen en welke beweging wenselijk is, maar niet hoe dit precies wordt ingericht. Dat vraagt om keuzes, prioritering en samenwerking in de komende jaren.

In het volgende hoofdstuk worden daarom de belangrijkste ontwikkelrichtingen benoemd die richting geven aan het handelen.



5 Van koers naar samenwerking

5.1 Samenwerking als sleutel

Een toekomstbeeld vraagt om organiserend vermogen

Het toekomstbeeld richting 2050 laat zien wat mogelijk is en wat benodigd is om dit te bereiken, namelijk organiserend vermogen en commitment.

Veel vraagstukken raken meerdere gemeenten, verschillende bestuurslagen en uiteenlopende ondernemers. Zonder samenwerking op netwerkniveau blijft het toekomstbeeld een verzameling goede intenties en buiten bereik.

De Friese havens verschillen in schaal, eigendom, economisch profiel en bestuurlijke aandacht. Dat is logisch en historisch verklaarbaar. Tegelijkertijd betekent het dat samenhang niet vanzelf ontstaat. Waar andere regio's al langer als georganiseerd havencluster opereren, bevindt Fryslân zich in een fase waarin samenwerking nog in de kinderschoenen staat.

Initiatieven zoals het Haven Netwerk Fryslân laten zien dat er bereidheid en energie is, om te beginnen op operationeel niveau. Daarnaast zijn bijvoorbeeld provincie en gemeenten met elkaar in overleg in het kader van ruimtelijke programmeringsafspraken voor bedrijventerreinen. We beginnen dus niet bij nul, maar de organisatiegraad van havens heeft nog zeker een weg te gaan.

Lessen uit andere havenclusters

Om te leren van andere binnenhavenclusters, is onderzoek gedaan naar Port of Zwolle, Port of Twente, Blueports Limburg, Brabant Ports en Gelreports. Daarbij hebben we gekeken hoe de samenwerking is ontstaan, hoe de governance is ingericht en welke factoren bijdragen aan succes. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlagen. De bevindingen tonen aan dat clusters die effectief opereren:

- een duidelijke ruimtelijke strategie hebben
- een gezamenlijk verhaal richting investeerders en overheden laten zien
- en een professionele operationele basis hebben.

Succesvolle clusters zijn vaak begonnen met concrete operationele onderwerpen en hebben van daaruit hun samenwerking verbreed.

Profilering en lobby hebben pas effect wanneer de interne basis op orde is. Daarbij ontstaat een herkenbaar verhaal richting Rijk en Europa niet door marketing, maar door inhoudelijke samenhang.

Het onderzoek laat vooral ook zien dat samenwerking veel tijd en commitment vraagt. Vertrouwen groeit in stappen, waarbij bestuurlijke betrokkenheid en continuïteit cruciaal zijn.

Drie koerslijnen als fundament

Fryslân staat op dit punt nog aan het begin van een volgende fase. Er is energie, er zijn initiatieven en er is bereidheid tot samenwerking. De uitdaging is nu om deze beweging te structureren zonder haar te verzwaken.

Tegen de achtergrond van het voorgaande kiest Fryslân ervoor om de samenwerking te organiseren langs drie samenhangende koerslijnen: **ruimtelijk, profilering en operationeel.**

Elke koerslijn kent een eigen dynamiek, andere accenten en andere logische initiatiefnemers. Tegelijkertijd versterken de lijnen elkaar en vormen zij gezamenlijk de bouwstenen voor verdere governance.

Deze ordening sluit aan bij de verschillende rollen van partijen en bij de instrumenten waarover zij beschikken.

Gemeenten zijn eigenaar en/of beheerder van de meeste binnenhavens en watergebonden bedrijventerreinen. Zij dragen verantwoordelijkheid voor lokale inrichting, beheer en exploitatie. De Provincie Fryslân vervult een kaderstellende en verbindende rol, onder meer via het beleid op het terrein van ruimtelijke ordening, mobiliteit, economie en energie. Het Rijk is verantwoordelijk voor de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, nautische veiligheid en een belangrijk deel van de investeringen in infrastructuur. Ondernemers, havenbedrijven en verladers bepalen in belangrijke mate het feitelijke gebruik van havens en vaarwegen, terwijl kennisinstellingen bijdragen aan innovatie en vakmanschap.

In de hoofdstukken 5.2 t/m 5.4 worden de koerslijnen toegelicht en uitgewerkt.

Koerslijn	Wie	Karakter
Ruimtelijk	Publiek Provincie & gemeenten	Kaderstellend Lange termijn samenhang
Profilering	Triple-helix ondernemers, onderwijs, overheid	Strategisch positionerend, Regionaal tot (inter) nationaal
Operationeel	Publiek Privaat Gemeenten en HNF	Praktisch, Efficiency en betrouwbaarheid

5.2 Koerslijn 1 Ruimtelijke samenhang en programmering

De ruimtelijke koerslijn richt zich op de manier waarop havens, vaarwegen en watergebonden bedrijventerreinen ruimtelijk worden gepositioneerd en benut. In hoofdstuk is geschetst dat de ruimte op bedrijventerreinen schaars is en dat natte bedrijventerreinen een specifieke categorie vormen binnen het provinciale ruimtelijk beleid.

De ruimtelijke inrichting van het havensysteem bepaalt in belangrijke mate of goederenvervoer over water daadwerkelijk kan groeien. Naast ruimte is energie ook in belangrijke mate bepalend voor verdere ontwikkeling van het vestigingsklimaat. Zonder gerichte keuzes in ruimte en energie blijft de ambitie vrijblijvend.

Daarnaast omvat deze lijn de afstemming rond nautisch beheer, vaarwegveiligheid en energievraagstukken, zoals de ontwikkeling van duurzame energiehub's en infrastructuur. Deze thema's raken meerdere havens en gemeenten tegelijk en vragen om een bovenlokale benadering, waarin samenhang tussen ruimte, mobiliteit en energie expliciet wordt meegenomen.

De afgelopen jaren is zichtbaar geworden dat watergebonden kavels niet vanzelfsprekend behouden blijven voor watergebonden functies. Druk vanuit woningbouw, energietransitie en andere economische activiteiten kan leiden tot verschuivingen die op korte termijn (financieel) logisch lijken, maar op lange termijn ontwikkelruimte beperken. Daarnaast kan meer gestuurd worden volgens '*het principe het juiste bedrijf op de juiste plek*' waarbij voor havens specifiek ook de aanwezige vaarwegklasse leidend is.

Deze koerslijn richt zich daarom op het organiseren van ruimtelijke duidelijkheid en samenhang. Allereerst door programmeringsafspraken te maken over watergebonden bedrijventerreinen. Dat betekent niet centraliseren of uniformeren, maar het gezamenlijk bepalen waar ontwikkeling wenselijk is en waar terughoudendheid past. Clustering van grootschalige logistiek langs het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal ligt daarbij voor de hand, mede vanuit netwerkbelang en landschappelijke kwaliteit.

Daarnaast vraagt het veiligstellen van strategische natte kavels om gerichte inzet van ruimtelijke instrumenten. Dat kan via omgevingsplannen, vestigingsvoorwaarden of gerichte investeringskeuzes. Het doel is niet om elke kavel vast te leggen, maar om te voorkomen dat toekomstige watergebonden ontwikkeling onmogelijk wordt.

De koppeling met infrastructurele en ruimtelijke opgaven en projecten zoals Programma Van Harinxmakanaal, Sluis Kornwerderzand, de aanleg van de

Lelylijn en omvangrijke woningbouw (vanuit bijvoorbeeld de Friese verstedelijkingspropositie) biedt kansen. Door vanaf de ontwerpfase logistieke inzet van watertransport mee te nemen, ontstaat een beweging richting en over het water.

Voor de korte termijn betekent deze lijn dat provincie en gemeenten samen prioriteiten stellen: welke locaties verdienen bescherming, waar ligt ontwikkelpotentieel en welke infrastructuur vraagt versneld onderhoud of versterking?

De provincie vervult hier een navigerende rol vanuit het ruimtelijk kader. Gemeenten blijven eigenaar van hun grondgebied, maar werken binnen een gezamenlijk perspectief. Dat biedt duidelijkheid aan ondernemers en vergroot investeringszekerheid.

Wat deze koerslijn moet opleveren:

Concrete actielijnen

1. **Programmeringsafspraken watergebonden terreinen**
Provincie en gemeenten maken gezamenlijk ruimtelijke afspraken over betere benutting en uitbreiding van natte bedrijventerreinen.
2. **Ontwikkeling ruimtelijk instrumentarium voor bescherming natte en HMC (Hoge Milieu Categorie) kavels**
Verkennen welke ruimtelijke instrumenten kunnen worden ingezet om watergebonden kavels en functies duurzaam te verankeren en beschermen.
3. **Zuinig ruimtegebruik en clustering**
POVI: 'het juiste bedrijf op de juiste plek', 'zuinig ruimtegebruik', 'clustering van functies', 'aanwezige vaarwegklasse is leidend'.
4. **Verbinden van havenontwikkeling en waterlogistiek aan infrastructurele en ruimtelijke opgaven**
Bij opgaven zoals sluis Kornwerderzand, programma Van Harinxmakanaal (en de HRMK spoorbrug), IRO Harlingen, energie infrastructuur, woningbouw en toekomstige projecten zoals de eventuele Lelylijn.
5. **Vaarwegbeheer, Digitale vaarweginformatie als randvoorwaarde**
Verbeteren en uniformeren van vaarweginformatie ter ondersteuning van nautische veiligheid en toekomstige slimme, autonome toepassingen.
6. **Onderzoek naar openbare kades**
Lokale (kleinschalige) modal-shift stimuleren.

Rolverdeling

- Provincie: regie op programmering en ruimtelijk kader.
- Gemeenten: uitwerking in omgevingsplannen en lokale keuzes.
- Ondernemers: signaleren van marktvraag en investeringsbereidheid.

Ruimtelijke samenhang is de basis voor de overige koerslijnen. Zonder duidelijke keuzes in ruimte blijft samenwerking abstract.

5.3 Koerslijn 2 Gezamenlijke profilering en positionering

In een context van schaarse middelen en nationale prioritering is schaal van belang. Individuele Friese havens hebben beperkte invloed op rijks- en Europese investeringsagenda's. Als netwerk kan Fryslân wél gewicht ontwikkelen en bieden. Deze lijn richt zich daarom op het versterken van de gezamenlijke positie van het Friese havensysteem.

Dat begint bij een gedeeld verhaal. Wat is de rol van de Friese havens in de regionale economie? Hoe dragen zij bij aan energie- en grondstofketens? Welke betekenis hebben zij voor nationale bereikbaarheid en Europese weerbaarheid? Een consistent en onderbouwd narratief vergroot herkenbaarheid in landelijke en Europese gremia.

Vervolgens vraagt dit om gezamenlijke inzet in concrete trajecten. Denk aan MIRT-gesprekken, onderhoudsprogramma's voor infrastructuur, betrokkenheid bij de Goederenvervoercorridor Noordoost Nederland en aansluiting op Europese corridors zoals North Sea–Baltic. Ook binnen landelijke gremia zoals de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) is gezamenlijke vertegenwoordiging effectiever dan versnipperde inzet.

Profilering is geen marketinginstrument, maar een middel om investeringen en beleidsaandacht te organiseren. Het versterkt de positie van Fryslân in gesprekken met het Rijk en vergroot de kans dat onderhoud, vervanging en innovatieprojecten tijdig worden geagendeerd.

Voor de korte termijn betekent dit dat afspraken worden gemaakt over wie Fryslân vertegenwoordigt in welke gremia, hoe prioriteiten worden afgestemd en hoe gezamenlijke lobby wordt voorbereid.

Hier past een triple-helixbenadering: ondernemers leveren marktinzicht en praktijkervaring, overheden brengen beleidskaders en investeringsmogelijkheden in, kennisinstellingen ondersteunen met data en innovatiekracht.

Zonder gezamenlijke positionering blijft Fryslân versnipperd zichtbaar in nationale programma's zoals MIRT of Europese corridors.

De ontwikkeling van het havensysteem krijgt pas daadwerkelijk betekenis wanneer deze ook zichtbaar wordt in de praktijk van ondernemers en verladers. Binnen Fryslân liggen veel bedrijven op korte afstand van vaarwater, maar zijn logistieke ketens historisch sterk ingericht op wegvervoer.

Door samenwerking tussen ondernemers te versterken, kunnen kansen voor bundeling van goederenstromen, gezamenlijke logistiek en efficiënter gebruik van infrastructuur beter worden benut. Dit geldt onder meer voor sectoren als bouw, agro, recycling en maritieme maakindustrie, waar sprake is van omvangrijke en relatief stabiele stromen.

Daarnaast biedt samenwerking mogelijkheden om vraagstukken rond energie, netcapaciteit en verduurzaming gezamenlijk op te pakken, bijvoorbeeld via clustering van energievraag, gezamenlijke voorzieningen of uitwisseling van reststromen.

De inzet is om ondernemers actief te ondersteunen bij het verkennen en organiseren van deze vormen van samenwerking, onder meer via het Haven Netwerk Fryslân en in verbinding met regionale en bovenregionale partners.

Wat deze koerslijn moet opleveren

- Een herkenbaar Fries havenprofiel
- Grotere slagkracht in investeringsgesprekken.
- Betere aansluiting bij nationale en Europese programma's
- Versterking van de economische positie van de regio en het vestigingsklimaat
- Ondersteuning van ondernemers.

Concrete actielijnen

1. **Eén Netwerk**
Ontwikkelen en uitdragen van een gezamenlijk verhaal en profilering.
2. **Gezamenlijk optrekken en lobby in landelijke en Europese gremia**
Interessante gesprekspartner Rijk, EU.
3. **Intensivering samenwerking en versterken van de positie van Fryslân bij goederenvervoerscorridors en andere clusters**
Positionering binnen onder meer de Goederenvervoercorridor Noordoost en de North Sea–Baltic corridor.
Gezamenlijk agenderen van het belang van binnenhavens en actieve rol in de NVB.
4. **Verbinden havens aan regionale economische programma's en de Economic Board Fryslân**
Verankering van havens binnen de bredere economische agenda.

5. **Versterken van ketens en samenwerking tussen ondernemers**

Het faciliteren van verkenningen naar onder meer bundeling van goederenstromen en naar (collectieve) initiatieven rond energie en netcapaciteit op haventerreinen.

6. **Kennisontwikkeling en innovatie**

Betere data over goederenstromen en informatie voor ondernemers. Nieuwe vervoersconcepten (InnoWatr, autonoom) en 'supply chains'. Gezamenlijke beleidsontwikkeling.

Samenwerking met onderwijs en kennisinstellingen, havens fungeren als praktijkomgeving voor innovatie, digitalisering en logistieke concepten.

Rolverdeling

- Provincie: aanjager en verbinder richting Rijk en Europa
- Ondernemers: inhoudelijke onderbouwing en economische legitimatie
- Gemeenten: bestuurlijke verankering en lokaal draagvlak
- Onderwijs en Haven Netwerk Fryslân: kennisontwikkeling en -deling.

5.4 Koerslijn 3 Operationele optimalisatie

De meerwaarde van samenwerking wordt het meest tastbaar in de dagelijkse praktijk van havens en vaarwegen. Verschillen in havenverordeningen, beperkte digitale uitwisseling en versnipperde informatievoorziening kunnen leiden tot inefficiëntie en onduidelijkheid.

Deze lijn richt zich op het verbeteren van de systeemkwaliteit.

Een gezamenlijk havenmanagementsysteem kan bijdragen aan betere planning, efficiënter gebruik van ligplaatsen en transparantere communicatie met schippers. Uniforme en digitale vaarweginformatie vergroot de nautische veiligheid en vormt een randvoorwaarde voor verdere innovatie, waaronder deels autonome toepassingen.

Ook veiligheid vraagt gezamenlijke inzet. Ondermijning, cyberrisico's en de interactie tussen beroeps- en recreatievaart zijn geen lokale vraagstukken, maar systeemvragen. Door kennisdeling en afstemming kunnen risico's eerder worden gesignaleerd en effectiever worden aangepakt.

Het Haven Netwerk Fryslân speelt binnen deze lijn een belangrijke rol. Vanuit de operationele praktijk kan het netwerk onderwerpen agenderen, pilots initiëren en ervaringen delen. Gemeenten en ondernemers zijn hier logische voortrekkers, met ondersteuning vanuit provincie en Rijkswaterstaat waar nodig.

Voor de korte termijn betekent dit dat concrete projecten worden geïdentificeerd waarop snel winst te behalen is. Denk aan harmonisatie van verordeningen, gezamenlijke veiligheidsafspraken of pilots rond digitale toepassingen.

In de dagelijkse praktijk zijn verschillen in systemen, regels en informatievoorziening zichtbaar. Dat beperkt efficiëntie en maakt het systeem minder voorspelbaar.

Operationele samenwerking biedt snel zichtbare winst en versterkt vertrouwen tussen partijen.

Wat deze koerslijn moet opleveren

- Efficiëntere havenprocessen
- Meer uniformiteit in nautisch beheer
- Modal-shift
- Verhoogde veiligheid
- Betere digitale basis
- Ondersteuning van ondernemers met informatie.

Concrete actielijnen

1. **Gezamenlijk havenmanagementsysteem**
Verkennen en stapsgewijs invoeren van een uniform systeem voor meldingen, ligplaatsen en planning.
2. **Afstemming havenverordeningen en nautisch beheer**
Inventariseren van verschillen en waar mogelijk harmoniseren.
3. **Gezamenlijk optrekken in de aanpak van ondermijning en veiligheidsvraagstukken**
Structurele samenwerking met handhaving en RIEC.
Varen doe je samen.
4. **Cyberveiligheid en digitale weerbaarheid**
5. **Ondersteuning van pilots en innovaties**
Bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering en autonome toepassingen.
Samenwerking met kennisinstellingen voor pilots en living labs.
6. **Verbeteren van voorzieningen voor de binnenvaart**
Zoals ligplaatsen, walstroom en wachtruimte

Rolverdeling

- Gemeenten en ondernemers: trekkend op operationeel niveau
- Haven Netwerk Fryslân: platform en aanjager
- Provincie: faciliterend en verbindend
- Ondernemers: realiserend.

De uitwerking van deze visie krijgt vervolg in een gezamenlijk uitvoeringsprogramma, waarin de koerslijnen worden vertaald naar concrete acties, prioriteiten en afspraken tussen betrokken partijen. Daarbij wordt stapsgewijs gewerkt, met ruimte om te leren en bij te sturen. De komende periode ligt de nadruk op het concretiseren van acties per koerslijn, het organiseren van samenwerking en het verbinden van bestaande initiatieven.

Fries Havensysteem – Samen bouwen langs drie Koerslijnen

Doel: sterker havennetwerk, meer goederen over water, grotere bijdrage aan Friese economie

RUIMTELIJK

Ruimte en infrastructuur
Beschermen natte kavels
Clustering langs
hoofdvaarwegen
Koppeling met energie en
woningbouw

PROFILERING

Gezamenlijk naar buiten
Lobby richting Rijk en
Europa
Positionering in corridors
Verbinden met onderwijs
en economie

OPERATIONEEL

Dagelijkse samenwerking
Havenmanagement en
data
Veiligheid en weerbaarheid
Ondersteunen
ondernemers

2050: duurzaam – bereikbaar – digitaal – veilig – verbonden havensysteem

6 Van visie naar uitvoering

Deze havenvisie geeft richting aan de ontwikkeling van het Friese havensysteem. Zij beschrijft het toekomstbeeld / streefbeeld richting 2050, de ontwikkelrichtingen en de manier waarop samenwerking kan worden georganiseerd. De visie is daarmee geen eindpunt, maar een startpunt.

Na vaststelling van de visie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. De basis en het raamwerk hiervoor wordt gevormd door de koerslijnen, en daarbinnen genoemde actielijnen zoals beschreven in hoofdstuk 5.

In het eerste uitvoeringsprogramma, dat zal naar verwachting eind 2027 gepresenteerd wordt, zullen concrete doelstellingen richting 2035 worden geformuleerd. Hier zal in twee uitvoeringstermijnen naartoe gewerkt worden; te weten 2028 tot en met 2031 en 2032 tot en met 2035.

Parallel hieraan zal een uitvoeringsorganisatie worden vormgegeven die te zijner tijd belast zal worden met de implementatie en monitoring van het programma.

Een projectgroep met vertegenwoordiging van provincie, havengemeenten en het HNF zal worden samengesteld om het uitvoeringsprogramma uit te werken en de uitvoeringsorganisatie in te richten. Deze zal rapporteren aan een Bestuurlijk Overleg binnenhavens Fryslân.

De coördinatie van het voorgenoemde proces ligt bij de provincie. Dit zal gezien het aantal thema's naar verwachting ruim een jaar in beslag nemen, na vaststelling van de visie.

Deze coördinerende rol kan binnen bestaande capaciteit en middelen worden ingevuld. In het uitvoeringsprogramma zal prioritering en fasering van de acties en hiervoor benodigde capaciteit en middelen inzichtelijk worden gemaakt. De verwachting is dat dit in zijn totaliteit voor de eerste jaren relatief geringe investeringen (enkele tonnen) zal vragen. Van daaruit kan het programma stap voor stap met opgedane kennis en inzichten worden uitgebreid en aangescherpt.

Referenties

- Provinciale Omgevingsvisie [*'De Romte Diele'*](#) – Provincie Fryslân, 2020
- Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie Fryslân [*'In werkenber Fryslân, klear foar de takomst'*](#) – Provincie Fryslân, 2026
- Beleidsbrief Economie 2025 – 2030 [*'Tûk groei troch oparbeidzjen'*](#) – Provincie Fryslân, 2024
- Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân [*'Underweis nei moarn'*](#) – Provincie Fryslân, 2022
- [Startnotitie actualisatie Regionaal Mobiliteitsprogramma](#) – Provincie Fryslân, 2026
- [Friese energievise](#) – Friese Energietafel, 2024
- [Beleidsagenda Goederenvervoer](#) – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2026
- [Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdpijnennotitie](#) - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023
- [Meerjarig Informatieplan I&W 2022 – 2026](#), Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022
- Agenda en opdracht van de Economic Board Fryslân [*'inzichten en overwegingen vanuit Planbureau Fryslân'*](#) - Planbureau Fryslân, 2026
- [Brede welvaart in Fryslân](#): Planbureau Fryslân, 2025
- Havennota 2020 – 2030 [*'Agenda voor krachtige havens in een duurzame en digitale economie'*](#) - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020
- Kamerbrief [*'Binnenvaartvisie'*](#) – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022
- Actieagenda [toekomst binnenvaart](#) - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023
- [Binnenhavenmonitor 2025](#) – Erasmus UPT, maart 2026
- Ontwerp [Nota Ruimte](#) - Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 2025
- [*'Geef richting, maak ruimte'*](#) – Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 2021
- Nationaal Programma Circulaire Economie, [actualisatie 2025](#) – Rijksoverheid, 2025
- [*'Ruimte voor circulaire economie'*](#) – Planbureau voor de Leefomgeving, 2023
- Sectoragenda Maritieme Maakindustrie [*'No guts, no Hollands Glorie!'*](#) – Rijksoverheid, 2023
- [Roadmap Clean Energy Hubs Binnenvaart](#) - Werkgroep Clean Energy Hubs Binnenvaart, 2024
- [Nationaal Waterprogramma 2022-2027](#), Rijksoverheid, 2022

- [Hoogwater Beschermingsprogramma](#) – Waterschappen en Rijkswaterstaat, 2025
- [Deltabeslissing IJsselmeergebied](#) - Nationaal Deltaprogramma, 2025
- [EU Ports Strategy](#) – Europese Unie, 2026
- De Europese [Green Deal](#) – Europese Unie, 2019
- Green deal [Zeevaart, Binnenvaart en Havens](#) – Rijksoverheid, 2019
- [Fit for 55](#) – Europese Unie, 2019
- [Alternative Fuels Infrastructure Regulations](#) – Europese Unie, 2023
- [Op weg naar een klimaatneutrale binnenvaart per 2050](#) – Panteia, 2019
- [Middellange Termijn Prognoses voor binnenvaart periode 2024 – 2028](#) – Panteia, 2023
- [Strategische Agenda 2025 – 2030](#) – Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, 2025
- [Strategische Agenda](#) – Haven Netwerk Fryslân, 2023
- [Optimalisatie havenoperatie](#) – Haven Netwerk Fryslân, 2025
- [Integraal Ruimtelijk Ontwikkelperspectief kustzone Harlingen](#) – Gemeente Harlingen, Wetterskip Fryslân, Provincie Fryslân, 2026
- Havenvisie 2019 – 2035 [‘Koers naar duurzame groei’](#) – Port of Harlingen, 2019
- [Varen doe je samen](#), samenwerkingsverband Varen doe je samen, 2025
- [Ondermijning in Fryslân](#) – Van der Torre, et al. in opdracht van 17 Friese gemeenten, 2024
- Verkenning ondermijning in de binnenvaart [‘Schipperen’](#) – Mehlbaum in opdracht van RIEC Rotterdam, 2024
- Verkenning ondermijning op watergebonden bedrijventerreinen [‘Aanmeren’](#) - Mehlbaum in opdracht van RIEC Den Haag, 2024

Bijlagen

1. Startnotitie Integrale Havenvisie Fryslân
2. Aangenomen moties en amendementen bij de behandeling van de Startnotitie
3. Participatie en gesproken partijen
4. Ondernijningsrisico's in de Friese Binnenhavens en aanbevelingen
5. Behoefteraming industriële havens Provincie Fryslân – Stec Groep
6. Samenwerking tussen Nederlandse binnenhavens – Erasmus UPT

