

Startnotitie Integrale havenvisie

Maart 2025





Inhoud

1. Aanleiding	3
2. De probleemanalyse	4
Ontwikkelingen	4
Netwerk van havens en vaarwegen als motor	4
Kansen benutten door samenwerking/afstemming	4
3. Context	6
4. De provinciale benadering van het vraagstuk	8
4.1 Beleid of niet? Vier grote thema's: economie, mobiliteit, energie en ruimte	8
4.2 Alternatieven/Scenario's voor uit te werken inhoudelijke hoofdrichtingen beleid	9
5. Voorgestelde vervolprocesaanpak	10



1. Aanleiding

In de voorliggende startnotitie nemen wij u mee in het beoogde proces om te komen tot een integrale havenvisie provincie Fryslân. Daarbij schetsen we de scope en de contouren van onderwerpen, alsmede de thema's en vraagstukken die we in deze visie verder uitwerken. Daarnaast leggen wij een aantal vragen voor, die richtinggevend zijn voor de verdere uitwerking. De integrale havenvisie willen we eind 2026 aan uw Staten voorleggen.



2. De probleemanalyse

De Provincie Fryslân is een waterrijke provincie met een robuust hoofdvaarwegen netwerk en verschillende havens (via water ontsloten bedrijventerreinen) met een industrieel-logistieke functie. Deze infrastructuur speelt een grote rol in de bevoorrading van het achterland, als ook het transport van in Fryslân geproduceerde goederen richting andere delen van Nederland en daarbuiten. Tevens huisvesten de havens bedrijvigheid uit onder meer de bouw-, agrofood- en maritieme sector.

Ontwikkelingen

Er zijn momenteel diverse grote transitieën en veranderingen gaande die van invloed zijn op de Friese havens. Maar ook waar onze vaarwegen en havens een rol in kunnen vervullen zoals die van een lineaire naar een circulaire economie, van fossiele naar duurzame energie, van zorg naar positieve gezondheid en van analoog naar digitaal.

Ter bevordering van duurzaam en efficiënt goederenvervoer is het gewenst om het aandeel van vervoer over het water te vergroten ten opzichte van vervoer over de weg. Met deze modal-shift worden naast CO₂ (en andere uitstoot) reductie ook andere doelen gerealiseerd waaronder ontlastening van het wegennetwerk, inclusief infrastructurele werken als bruggen en aquaducten en het voorkomen van congestie op de weg.

Netwerk van havens en vaarwegen als motor

Fryslân kent binnenhavens, een (wadden)zeehaven en havens langs de IJsselmeerkust. Samen bedienen zij een breed scala aan activiteiten en functionaliteiten. Van open overslag van containers tot bulkgoederen, van visserij, jacht- en staalbouw tot offshore en veerdiensten.

De binnenhavens en de zee- en binnenhaven van Harlingen – de enige haven met een zelfstandig havenbedrijf – profiteren van het Friese vaarwegen-netwerk waarin het Prinses Margriet- en het Van Harinxmakanaal de dragende structuur is. Dit Friese netwerk is weer onderdeel van een groter geheel: het Europese TEN-T kernnetwerk North Sea-Baltic Corridor.

Fryslân kent 277 geregistreerde bedrijventerreinen waarvan 24 gekenmerkt staan als industriële haven (IBIS Provinciale bedrijventerreinenmonitor). Op de bedrijventerreinen van deze binnenhavens bevinden zich ongeveer 31.000 banen; dit is een derde van het totale aantal banen op bedrijventerreinen in Fryslân. De Friese binnenhavens hebben zowel een lokale als regionale functie voor de economie en werkgelegenheid in onze provincie.

De (maritieme) maakindustrie en offshore zijn belangrijke economische activiteiten in de binnenhavens maar



kennen geen goederenstromen zoals hierboven beschreven maar leveren wel toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

Kansen benutten door samenwerking/afstemming

Op dit moment zijn de havens veelal individueel georganiseerd waardoor kansen onbenut blijven, investeringen aan ons voorbij gaan en de concurrentiepositie onder druk staat. In de havenvisie gaan wij samen met gemeenten en belanghebbenden verkennen hoe meer afstemming tussen de havens plaats kan gaan vinden. Fryslân moet haar concurrentiepositie ten opzichte van andere havens verbeteren door te investeren in bereikbaarheid en infrastructuur, door betere programmering en afstemming en door betere profilering.

Een intensiever gebruik van de hoofdvaarwegen door de beroepsvaart is een belangrijke voorwaarde voor het verduurzamen van de mobiliteit en versterken van onze economische positie. Aandachtspunt is de combinatie met de recreatievaart; net als de binnenvaart is de recreatievaart van groot belang voor de Friese economie. Het is van belang om hierover in gesprek te gaan met recreatieschap Marrekrite en met belangenorganisaties

als Hiswa-Recron, Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond en Stichting Waterrecreatie Nederland om gezichtspunten te verenigen.

Als provincie hebben wij diverse rollen:

- De provincie heeft de kerntaak om de regionale economie te stimuleren^[1] en is hierbij
 - o Facilitator van innovatie en samenwerking
 - o Aanjager van duurzame economische transitie
 - o Verbinder tussen lokaal en (inter)nationaal beleid
- Wij zijn regisseur van ruimtelijke ordening en infrastructuur ontwikkeling.
 - o Als vaarwegbeheerder dragen wij de verantwoordelijkheid voor het beheren, onderhouden en bewaken van de veiligheid van en op onze vaarwegen (directe rol)
 - o Als gebiedsregisseur hebben wij een sturende en faciliterende rol bij keuzes en mogelijke oplossingen in het ruimtelijk domein
 - o De provincie handelt regelstellend ten behoeve van zowel het provinciale belang als de provinciale wettelijke taken en kaderstellend bij beleid voor bedrijventerreinen

¹ [Beleidsbrief Economie 2025-2030. Provincie Fryslân, 2024](#)

3. Context

Het ontwikkelen van een integrale havenvisie is in het bestuursakkoord 2023-2027 'Oparbeidzje foar Fryslân' opgenomen als concreet resultaat: "Gedeputeerde Staten komen met een integrale Friese havenvisie. *Waarbij wij infrastructuur en economie samen laten optrekken. De genomen besluiten over de vaarwegen naar Drachten en Heerenveen blijven staan. Wij blijven ons inzetten voor het opwaarderen van het Van Harinxmakanaal.*"

Met het opstellen van de havenvisie geven wij ook invulling aan motie id. 2.969 waarin wordt gevraagd om: "Met alle belanghebbenden een integrale visie 'Havennetwerk Fryslân' op te stellen. Hierin mee te nemen hoe in de toekomst duurzaam vervoer over water in Fryslân vorm wordt gegeven en hoe vervoer over water het wegennetwerk kan ontlasten."

Er is een aantal beleidsstukken die invloed hebben op deze visie:

- Op 27 november 2024 hebben PS de beleidsbrief Economie 2025-2030 'Tûk groei troch oparbeidzjen - ynnovaasje en sirkulêre ekonomy as reade tried nei 2030'^[2] vastgesteld;
- Op 21 december 2022 hebben PS het Regionaal Mobiliteits Programma 1.0 'Underweis nei moarn'^[3] vastgesteld;
- Op 10 december 2024 hebben GS de Friese Energievisie^[4] vastgesteld;
- Op 20 juni 2018 hebben PS de Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van Friese binnenhavens^[5] vastgesteld;
- Op 29 mei 2024 hebben PS de startnotitie Omgevingsvisie Fryslân^[6] vastgesteld.

Het ontwikkelen van een integrale havenvisie (op grond van bovenstaande beleidsstukken) past goed bij de rol die wij als 'middenbestuur' hebben. Om zo ervoor te zorgen dat landelijke en Europese strategie naast beleid, kansen en belemmeringen van gemeenten en de (verenigde) ondernemers wordt gelegd. En hier een gezamenlijke koers in uit te zetten. Hier willen we een vertaalslag maken van abstract naar concreet.

Het Rijk heeft in het verlengde van de nationale Mobiliteitsvisie 2050^[7] ook weer een Binnenvaartvisie^[8]. In het verlengde daarvan is op verzoek van de minister sinds begin 2023 een Binnenvaarttafel ingericht. Belanghebbenden nemen hierin plaats om over het onderwerp van gedachten te wisselen. De binnenvaart en daarmee ook de binnenhavens maken namelijk een belangrijk onderdeel uit van de nationale 'modal-split' strategie. Door optimalisatie van de modaliteitsmix werken we zo aan zowel onze landelijke bereikbaarheidsdoelstellingen als aan klimaatdoelen.

Het Rijk verwacht richting 2050 dat zowel het personenvervoer als het goederenvervoer aanzienlijk toeneemt.

De minister stelt dat wij in Nederland de afgelopen decennia vooral op de weg gericht zijn geweest voor ons transport en logistieke oplossingen. De wegen raken overvol terwijl onze binnenlandse vaarwegen slechts op 4% van de maximale capaciteit zitten qua gebruik. De Mobiliteitsvisie stelt dan ook dat onze vaarwegen en binnenhavens een toenemende rol in ons transportsysteem moeten krijgen. Ook de Friese hoofdvaarwegen zitten volgens RWS op 4 tot 5% van de maximale capaciteit.

Ook het voorontwerp van de Nota Ruimte van het Rijk constateert dat binnenhavens bovengemiddeld in beeld zijn voor de ruimtevrage vanuit diverse transitie^[9] en stelt: "We kiezen voor het behoud en beter benutten van water- en kadegebonden bedrijventerreinen met een hoge milieucategorie (HMC) en multimodale transportmogelijkheden (...), aan water gelegen bedrijventerreinen met milieuruimte, haven- en industriegebieden vanwege hun potentiële rol voor de (circulaire) economie."

Men verwacht een sterke groei van circulaire stromen op de vaarwegen in ons land. Op de vaarweg Amsterdam-Lemmer-Delfzijl is de prognose een gemiddelde jaarlijkse groei van 6,7% per jaar tot 2040: van 0,8 naar 3,1 miljoen ton (de totale hoeveelheid goederen vervoerd over water

2 [Beleidsbrief Economie 2025-2030, Provincie Fryslân, 2024.](#)

3 [Regionaal Mobiliteits Programma 1.0, Provincie Fryslân, 2022.](#)

4 [Friese Energievisie, Friese Energietafel, 2024.](#)

5 [Langetermijnvisie op de vaarwegen en de bereikbaarheid van Friese binnenhavens, Provincie Fryslân, 2018.](#)

6 [Startnotitie Omgevingsvisie Fryslân, Provincie Fryslân 2024.](#)

7 [Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdpijnennotitie | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

8 [Kamerbrief over toekomst binnenvaart | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

9 [Voorontwerp Nota Ruimte, Ministerie van BZK/Ruimtelijke Ordening, 2024, p.67.](#)



neemt toe van 14,7 naar 17,0 miljoen ton^[10]. En hoewel dit deels doorvoer richting Duitsland en vice versa betreft zal ook een deel van deze stromen via onze natte bedrijventerreinen en binnenhavens voeren.

Naast de circulaire economie vragen ook andere sectoren vanuit het Rijk om ruimte die bij uitstek in de binnenhavens te vinden is. De maritieme maakindustrie is een belangrijk voorbeeld. Deze sector krijgt een impuls voor met name de bouw van marineschepen en specialistische schepen voor de energietransitie. In de sectoragenda wordt Fryslân genoemd als één van de provincies met hiervoor beschikbare bedrijvigheid.^[11]

¹⁰ Effecten van circulaire [goederenstromen](#) op de vaarwegen. Panteia, 2021

¹¹ Sectoragenda Maritieme [Maakindustrie](#) 'No guts, no Hollands glorie'

De nieuwe EU commissaris voor duurzaam transport en toerisme gaat een 'Comprehensive EU Port Strategy' ontwikkelen met specifieke aandacht voor modal-shift strategieën en green-shipping^[12].

Tenslotte kan het interessant zijn voor de Friese havens om een gezamenlijke lobby te vormen mede voor het verkrijgen van middelen van Rijk en Europa om gewenste ontwikkelingen te kunnen realiseren.

¹² [EU mission letter Commissioner sustainable transport and tourism](#)

4. De provinciale benadering van het vraagstuk

4.1 Beleid of niet? Vier grote thema's: economie, mobiliteit, energie en ruimte

Er zijn vier thema's te duiden die in de binnenhavens samenkomen: Economie, Mobiliteit, Energie en Ruimte. Deze zien we als de dragende pijlers van de te ontwikkelen Havenvisie:

Economie

De binnenhavens en binnenvaart blijven een belangrijke rol houden in de vormgeving van de Friese economie in de komende decennia. Zo dragen de binnenhavens bij aan de realisatie van onze economische doelstellingen. Primair door hun rol in de circulaire economie en maritieme maak-industrie, secundair doordat de aanwezigheid van de havens voor de overige speerpunten van de Economische Samenwerkingsagenda Blue Delta van belang is.

In de Havenvisie besteden we aandacht aan welke kansen er liggen op het gebied van innovatie, zoals smart shipping en de nieuwe generatie flexibele scheepsontwerpen.

Mobiliteit

Een verschuiving van de weg naar binnenvaart (modal shift) draagt bij aan het behalen van de doelstellingen in het mobiliteitsbeleid voor een duurzame bereikbaarheid binnen een Schoon, gelukkig en gezond Fryslân.

Verschuiving van vervoer van de weg naar het water heeft een direct verlagend effect op beheer- en onderhoudskosten van ons wegennetwerk.

Aanvullend is het belangrijk om bij de ontwikkeling van nieuwe markten, zoals de circulaire economie, milieuvriendelijke vervoerwijzen mee te nemen. De vaarwegen en de havens kunnen daarbij ook worden ingezet.

Ruimte

De Provinciale Omgevingsvisie (POVI) is het overkoepelende ruimtelijke beleidskader.

Op dit moment wordt gewerkt aan het opstellen van een nieuwe Provinciale Omgevings-visie (POVI). In deze POVI worden kaders, uitgangspunten, principes en werkwijzen uitgewerkt voor de toekomstige inrichting van de Friese ruimte. In de POVI wordt een integrale afweging gemaakt over de verdeling en inrichting van de ruimte.

De ruimte in Fryslân is schaars, ook de binnenhavens moeten efficiënt en zuinig met ruimte omgaan. Daarom willen we dat de binnenhavens ook daadwerkelijk de functie van watergebonden bedrijventerrein benutten. Daarnaast ondervinden huidige natte bedrijventerreinen concurrentie van andere ruimtevragers waaronder woningbouw en energie.

De havens kunnen zich meer gaan specialiseren op bepaalde functies uitgaande van bestaande (regionale) specialisaties en differentiatie, zodat niet alles overal plaats vindt. Niet elke binnenhaven hoeft zich te richten op én circulaire economie, én de functie van clean energy hub, én de functie van bouwhub aan water, én overige functies – waar de maritieme maakindustrie ook een voornaam onderdeel van is. Afstemming van de typologie van de verschillende havens leidt tot een diverser aanbod aan mogelijkheden. De ruimtevraag kan dan ook beter geformuleerd worden.



Foto: Joachim de Ruijter

Energie

Bij energie is de verduurzamingsopgave een centraal thema. Hierbij spelen in de havens ontwikkelingen als:

- de ontwikkeling van walstroom voor de beroepsvaart (inclusief cruiseschepen);
- de komst van 'clean energy hubs' niet alleen voor de binnenvaart maar ook voor het wegverkeer;
- het vinden van oplossingen voor de congestie van het elektriciteitsnetwerk op bedrijventerreinen. Opwek in de havens en warmtekoppelkoppeling heeft aanvullend potentie.

Aanvullend op deze vier grote thema's zullen ook andere onderwerpen aandacht krijgen. Het gaat daarbij om veiligheid en ondermijning, behoud van (open) landschap, recreatie, natuurwaarden of ontwikkelingen op de arbeidsmarkt. Op dit moment volstaan wij hier om deze thema's te benoemen; het zijn zeker onderwerpen die de komende periode in gesprekken met belanghebbenden ter tafel zullen komen. Dit zou in de havenvisie kunnen leiden tot aanbevelingen voor beleid.

Organisatie/governance en Havennetwerk Fryslân

Gemeenten hebben een rechtstreeks belang in hun binnenhavens, waarbij Harlingen de enige haven is met een zelfstandig havenbedrijf. Bij enkele gemeenten gaat het om een watergebonden bedrijventerrein met een grote maatschappelijke en economische waarde, bij andere gemeenten speelt de binnenhaven een meer bescheiden rol.

De waddenzeehavens Harlingen en Lauwersoog werken al enkele jaren goed samen binnen het Programma

Waddenzeehavens en hebben gezamenlijk een aanzienlijke groei doorgemaakt.

Het bedrijfsleven heeft zich sinds 2022 georganiseerd in netwerorganisatie Havennetwerk Fryslân en werkt momenteel aan een verkenning om de havenoperatie van de verschillende binnenhavens in Fryslân beter op elkaar af te stemmen.

Hoe de samenwerking tussen de havens eruit moet gaan zien en welke taken, rollen en ambities er kunnen worden gedefinieerd zullen de kern vormen van de uiteindelijke integrale Havenvisie. Wij zullen hierbij ook andere voorbeelden van samenwerkingen tussen binnenhavens in Nederland zoals de Port of Zwolle, Port of Twente of de Blueports onderzoeken.

4.2 Alternatieven/Scenario's voor uit te werken inhoudelijke hoofdrichtingen beleid

In het Bestuursakkoord is vastgelegd dat we gaan werken aan een integrale havenvisie. In de startnotitie vragen we Provinciale Staten input, zodat we de visie kunnen uitwerken. We stellen de volgende vragen:

- Zou u ons kunnen aangeven waarmee wij wat u betreft rekening moeten houden ten aanzien van de binnenhavens en watergebonden bedrijventerreinen?
- Hoe denkt u over de manier waarop Fryslân zich verder kan ontwikkelen op het gebied van havens? En hoe zou u daar sturing aan willen geven?
- Zijn er onderwerpen of zaken die in de startnotitie niet zijn benoemd maar volgens uw Staten wel aandacht verdienen in het vervolgproces van de havenvisie?

5. Voorgestelde vervolgprocesaankpak

Op basis van de door Provinciale Staten vastgestelde startnotitie gaan we aan slag met het opstellen van de integrale havenvisie. Met als beoogde doel om natte bedrijventerreinen en binnenhavens alsmede de beroepsvaarwegen beter te benutten. Om uiteindelijk de bredere beleidsdoelstellingen van de Provincie Fryslân te kunnen realiseren.

Daarbij gaan we onderzoeken hoe een rol kan worden weggelegd voor de binnenhavens en natte bedrijventerreinen. Dit in aansluiting op de kenmerken van de havens in de verschillende gemeenten. Er is ook sprake van natte bedrijventerreinen voor ‘watersport-gebonden’ activiteiten. Deze worden in de visie buiten beschouwing gelaten.

Parallel hieraan gaan we een intensieve dialoog voeren met externe belanghebbenden richten we ons op de vraag hoe de verschillende partijen met elk hun eigen, vaak sterk verschillende belangen, tegen de binnenhavens aankijken. Dit resulteert in een goed beeld van trends, ontwikkelingen, sterktes en zwaktes, ambities, doelstellingen, rollen en verantwoordelijkheden, informatie over dimensionering en gebruik en ook van thema's voor samenwerking.

Wij zullen daar ond er andere de volgende partijen bij betrekken:

Friese gemeenten met binnenhavens, Havennetwerk Fryslân, IPF, Ministeries van I&W en EZK, Port of Harlingen, Programma Waddenzeehavens, RWS, Koninklijke Binnenvaart Nederland, VNO-NCW, Vereniging Circulair Fryslân, Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, Port of Zwolle, Recreatieschap Marrekrite en de Maritieme Academies.

Het is de bedoeling dat het eerste concept van de havenvisie eind 2025 door het college wordt behandeld. Dat concept zal ook ter kennisname van PS worden gebracht.

Het definitieve concept wordt volgens de planning in het voorjaar 2026 door het college vastgesteld en daarna aan PS aangeboden.



STRIE

spart
17
17

Startnotitie Integrale havenvisie

Maart 2025

