Provincie
Noord-Holland

Actieplan Kernnet Vaarwegen

Voor het gebruik van de vaarwegen door beroeps- en recreatievaart, versie 2026

2025-2030

ACTIEPLAN

INHOUD

Inleiding 3

1. Analyse vaarwegen 5
1.1 Toelichting vaarwegen 5
1.2 Huidige situatie en opgaven 8

2. Uitwerking Kernnet 12
2.1 Belang van Kernnet 12
2.2 Uitwerking Kernnet 12
2.3 Ambities en samenwerking 14

3. Uitwerking actieplan 15
Actielijn 1: Vaarwegennetwerk (infrastructuur) op orde 15
Actielijn 2: Regelgeving op orde 15
Actielijn 3: Betrouwbaar varen van haven naar haven 16
Actielijn 4: Versterken duurzame logistiek over water 16
Actielijn 5: Stimuleren en faciliteren van vaarweggebruik 17

4. Provinciale inzet 18
4.1 Samenwerking 18
4.2 Financiering 18

Bijlage 1: Geografie Kernnet 20

INLEIDING

De provincie Noord-Holland bestaat voor meer dan 35% uit water en beschikt over meer dan 1.000 kilometer aan vaarwegen. Dit maakt ons de provincie met de meeste kilometers vaarweg van Nederland. De verantwoordelijkheden voor het vaarwegbeheer zijn verdeeld over Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten en waterschappen. Voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart nemen we verantwoordelijkheid voor een toekomstbestendige doorontwikkeling van de vaarwegen.

De vaarwegen zijn een belangrijk onderdeel van een bredere vervoersketen in Noord-Holland. De afgelopen jaren zijn er veel inspanningen geleverd aan de modal shift van weg naar water. Goederenvervoer over water draagt namelijk bij aan de vermindering van uitstoot en verkeersdrukte op de weg. Er zijn nog genoeg mogelijkheden om het goederenvervoer over water te bevorderen en het potentieel te benutten. Belangrijke voorwaarden zijn beschikbaarheid van de vaarwegen en aanwezigheid van voorzieningen. Dit laatste brengt ruimtelijke vraagstukken met zich mee. De vraag naar ruimte in Noord-Holland is groot en geeft beperkingen in ruimtelijke keuzes. Zo gaat bij nieuwe ontwikkellocaties de voorkeur van gemeenten uit naar woningbouw en gaat dit ten koste van natte bedrijventerreinen en aanleg van geschikte overslaglocaties. Een andere ontwikkeling in Nederland is de toename van nieuwbouw van grotere schepen. Dit heeft verband met de wens van schaalvergroting voor rendabele vrachten en hangt grotendeels samen met een besparing op personeelskosten. Deze ontwikkeling brengt vraagstukken rondom uitbreiding van vaarwegen en aanpassing op kunstwerken (bruggen, sluizen) met zich mee. Bovenstaande context is van invloed op het gebruik van de vaarwegen en het groeiperspectief van goederenvervoer over water.

Een recente verkenning op waterrecreatie geeft aan dat Noord-Holland veel bezocht wordt door zowel de ‘kleine’ als ‘grote’ pleziervaart. Er is een groeiende belangstelling voor sloepvaren en het varen met een open (motor)boot blijft populair. Ook is de rivier-cruisevaart de afgelopen jaren fors toegenomen. De recreatievaart heeft baat bij een toekomstbestendige doorontwikkeling van de vaarwegen. Belangrijke pijlers zijn veiligheid op het water, samenwerking tussen beheerders, toegankelijkheid ligplaatsen en het behoud van goede verbindingen in het vaarnetwerk.

De afgelopen jaren zijn bovenstaande ontwikkelingen en mogelijkheden op vaarwegen in Noord-Holland in het kader van het Kernnet onderzocht.[1] Diverse partners zoals marktpartijen, belangenorganisaties en overheden zijn daarvoor geconsulteerd. Op basis van eerder gedane aanbevelingen stellen we het Kernnet voor zowel beroeps- als recreatievaart vast. Het Kernnet is een netwerk van vaarwegen waar het grootste potentieel voor groei en gebruik is vastgesteld. De uitgangspunten zijn richtinggevend voor toekomstige vraagstukken. Binnen de gestelde ambities van de provincie voor beroeps- en recreatievaart, stellen we een provinciale aanpak met vijf geprioriteerde actielijnen vast. De samenwerking met beheerders en de sector is randvoorwaardelijk voor een goede uitvoering van het actieplan. Het actieplan zal vijf jaar gelden (2025-2030) en dient als koersdocument voor de provincie voor het gebruik van de vaarwegen.

Het vaststellen van dit Actieplan vormt daarmee:

- Een vaststelling van het Kernnet voor beroeps- en recreatievaart;
- Een vastgelegde provinciale aanpak met vijf onderling geprioriteerde actielijnen;
- Uitgangspunten voor aanleg- en renovatieopgaven van vaarwegen en kunstwerken;
- Een belangrijke bouwsteen voor regionale samenwerking tussen Rijk, provincie, waterschappen, gemeenten, bedrijven en belangenorganisaties;
- Een bundeling van programma’s zoals Vaart in de Zaan en Noordwest Connect (NWC) die actief werken aan de continuïteit en de toekomst van het gebruik van de vaarwegen.

1 (1) Panteia & Sweco (2018) *Toekomst van Goederenvervoer over Water in Noord-Holland* (2) Royal HaskoningDHV (2019) *Samenvatting Vervolgonderzoek Goederenvervoer over Water, Provincie Noord-Holland* (3) Royal HaskoningDHV (2024) *Interim Rapport Mogelijkheden Ontwikkeling Kernnet Provinciale Vaarwegen* (4) Decisio (2025) *Actualisatie Verkenning Waterrecreatie Noord-Holland.*

Leeswijzer

In het eerste deel nemen we de lezer mee in een toelichting en situatieschets rondom de vaarwegen. Daarop volgt de uitwerking van het Kernnet en zetten we de ambities voor de beroepsvaart en recreatievaart uit.

Het derde deel gaat verder in op de ambities met geprioriteerde actielijnen. In het laatste deel gaan we verder in op de rol die de provincie vervult in de samenwerking en financiering.

1 ANALYSE VAARWEGEN

1.1 Toelichting vaarwegen

In de provincie Noord-Holland hebben we 1.000 kilometer aan vaarwegen. De provincie is eigenaar van diverse vaarwegen en heeft de meeste daarvan in eigen beheer. Binnen provincie Noord-Holland is er een onderverdeling gemaakt in (nautisch) beheer en onderhoud. In de omgevingsverordening wordt dit aangeduid als werkingsgebieden. In Noord-Holland zijn de werkingsgebieden verdeeld over gemeenten, waterschappen en provincie. Met uitzondering van spoorbruggen en bij het Rijk in beheer zijnde bruggen en schutsluizen.

Vaarwegbeheer

Binnen het beheer en onderhoud dragen we zorg voor de instandhouding, bruikbaarheid en bescherming van een vaarweg en bijbehorende werken. Als provincie zijn we eigenaar van 250 kilometer vaarweg (en oevers) en een groot aantal vaste en beweegbare kunstwerken.

De infrastructuur wordt conform de Richtlijnen Vaarwegen van RWS en het afmetingenbesluit (als uitwerking van omgevingsverordening) aangelegd en onderhouden. Watergangen worden opgeschoond (baggeren) en oeverconstructies worden onderhouden of vervangen. Ook legt de provincie natuurvriendelijke oevers aan om bij te dragen aan een duurzame leefomgeving, biodiversiteit en een gezonde onderwaterwereld. Provinciale maatregelen (aanlegprojecten, vervanging, renovatie, beheer en onderhoud) worden geprogrammeerd in het Integraal Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (iMPI).

Nautisch Beheer

Binnen het nautisch beheer dragen we de zorg gericht op de afwikkeling van een veilig en vlot scheepsvaartverkeer op vaarwegen. Voor 500 kilometer is de provincie regelgever conform de omgevingsverordening waarvan 250 km als (nautisch) beheerder met bevoegd gezag. Daarin geven we toestemming voor werk in uitvoering en bijzondere transporten.

In de omgevingsverordening is geborgd dat GS besluit over de bedientijden en afmetingen op vaarwegen die behoren binnen het bevoegd gezag. Hiermee wordt het regionale belang van de vaarwegen in samenhang met de andere belangen afgewogen en geborgd. In de bedienbesluiten is de start- en eindtijd van de bediening van de bruggen en sluizen in de vaarwegen vastgelegd, eventueel aangevuld met spitssluitingen of –beperkingen. Hiermee zoeken we de balans voor de belangen van het doorstromen van het wegverkeer en het doorstromen van het scheepvaartverkeer.

Op alle provinciale vaarwegen geldt een ligplaatsverbod, tenzij een ontheffing is verleend. Voor elk vaartuig, woonboot, steiger of andere aanleggelegenheid moet een ontheffing worden aangevraagd. De provincie is geen havenbeheerder of –exploitant.

Vaarwegclassificatie

Vaarwegen zijn naar grootte ingedeeld volgens een classificatiesysteem. Deze indeling zorgt voor standaardisatie. Ook bepaalt zij welke infrastructuur nodig is en welke typen vaartuigen de vaarwegen kunnen bevaren. Zo is de CEMT-classificatie onderdeel van een Europees systeem dat wordt gebruikt om de grootte en capaciteit van Europese binnenvaartwegen te classificeren.
De Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland BRTN richt zich op de toervaart, dat wil zeggen zeil- en motorboten.

BRTN

De BRTN bevat een classificatie voor de vaarwateren gekoppeld aan een normering voor diepgang en hoogte. In de BRTN zijn de volgende vaarwegklassen aangegeven: verbindingswateren en ontsluitingswateren. De verbindingswateren (A) verbinden de grote vaargebieden. De ontsluitingswateren (B, C en D) ontsluiten de afzonderlijke vaargebieden. Per klasse (A t/m D) is het niveau van het water (verbindingswateren of ontsluitingswateren) en daarbij geldende afmetingen van vaartuigen vastgesteld. Met toevoeging van Z en M maken we onderscheidt tussen de toegankelijkheid voor zeil (Z)- en motorboten (M). Bijvoorbeeld vaarwegen AZM en BZM die geschikt zijn voor schepen met staande mast. Welbekend onder de Staande Mastroute. ‘Overig water’ is water dat formeel niet is aangewezen als vaarweg. Veel van dit water is in eigendom en/of beheer bij de waterschappen.

Verbindingswater

30 m / 2,10 m — AZM

3,40 m / 1,50 m — AM

Ontsluitingswater

30 m / 1,90 m — BZM

2,75 m / 1,4 m — CM

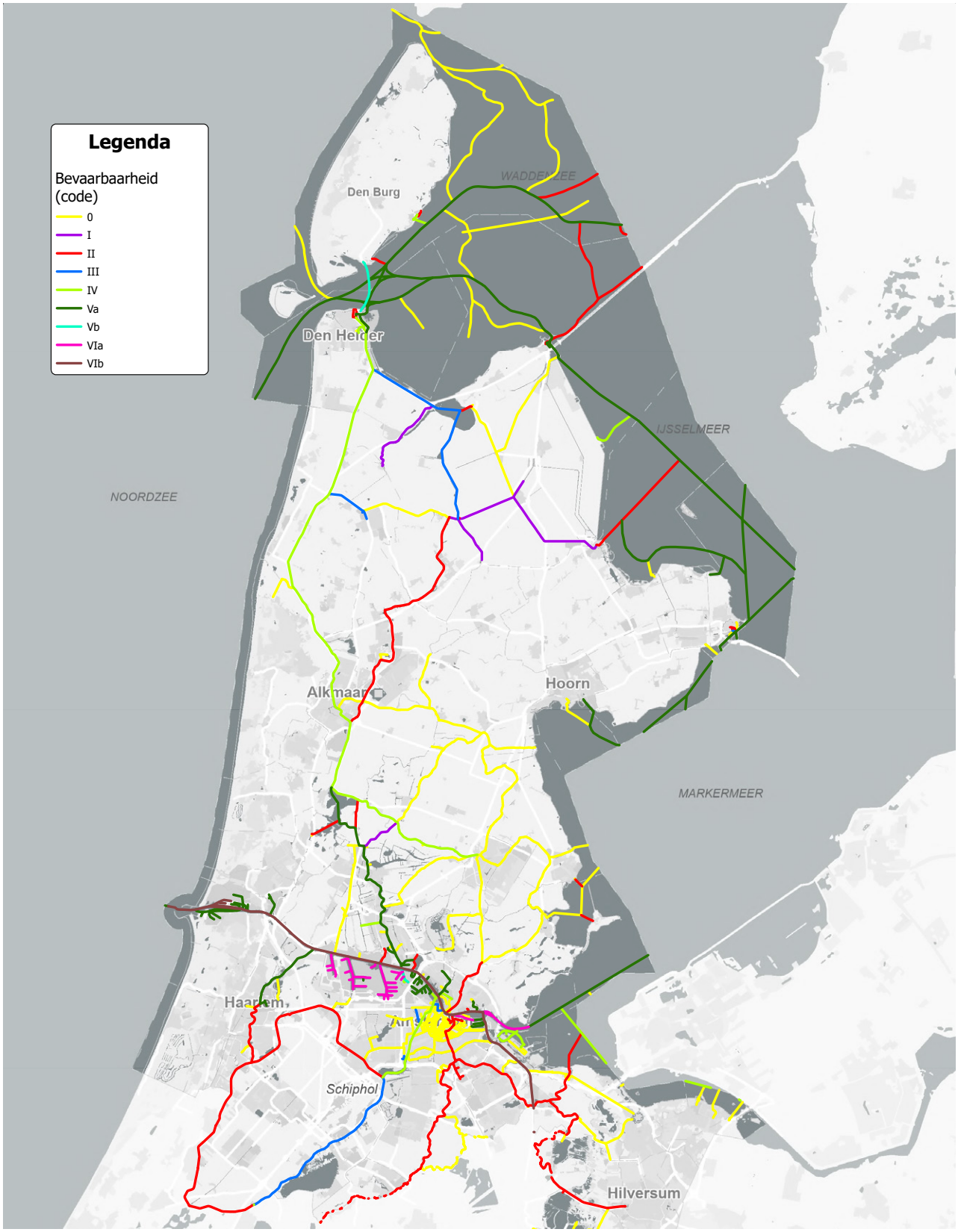
2,75 m / 1,50 m — BM

2,40 m / 1,10 m — DM

Figuur 1. Kaart Basisnet Recreatie Toervaart Nederland.

CEMT

De binnen- of rivierscheepsvaart is in Europa ingedeeld in CEMT-klassen. Het systeem kent verschillende klassen met richtlijnen voor afmetingen en vormgeving van vaarwegen van de CEMT I t/m VI. De afmetingen nemen per klasse in toenemende mate toe. Per klasse zijn de maximale afmetingen van het schip vastgelegd. Hiermee is duidelijk welke bruggen en kanalen bevaarbaar zijn vanwege diepgang en manoeuvreerbaarheid. De CEMT-klassen maken onderdeel uit van de ontwerp- en inrichtingseisen. Door alle vaarwegen volgens de richtlijnen in te richten ontstaat er een beter en veiliger vaarwegennetwerk.



Figuur 2. CEMT-vaarwegennetwerk Noord-Holland.

1.2 Huidige situatie en opgaven

Situatie rondom vaarwegennetwerk en infrastructuur

Als vaarwegbeheerder dragen we zorg voor de instandhouding, bruikbaarheid en bescherming van de vaarweg en bijbehorende werken. In de komende decennia staan we voor een enorme opgave om de civiele infrastructuur te vernieuwen. Veel wegen, bruggen, viaducten, sluizen, stuwen, kades en riolering naderen eerder dan voorzien het einde van hun technische levensduur. Het gebruik is intensiever en zwaarder dan bij de bouw is voorzien. Een integrale aanpak tussen beheerders is vereist voor een effectieve aanpak.[2]

Renovatie- en vervangingsopgave

Vanuit deze aanbeveling werken diverse gemeenten, Rijkswaterstaat, ProRail, de Vervoersregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland samen aan de renovatie en vervanging van bruggen en viaducten in Noord-Holland. De samenwerking 'Samen Slimmer Renoveren en Vervangen' (SSRV) is nodig omdat de ruim 14.500 bruggen en viaducten in Noord-Holland ouder worden en tussen nu en het einde van de eeuw gerenoveerd of zelfs volledig vervangen moeten worden. Door dit als beheerorganisaties samen op te pakken, besparen we kosten en gaan we efficiënter om met menskracht en grondstoffen die schaars zijn. Noord-Holland is de eerste regio in Nederland die dit gezamenlijk oppakt. De komende tijd werkt SSRV aan een aanpak voor verschillende groepen van type bruggen en viaducten die op elkaar lijken. Iedere aanpak bestaat uit oplossingen, zoals het samen monitoren van dat type bruggen of viaducten of het tegelijk aanbesteden van groepen. Daarnaast werkt het initiatief aan een lange termijn prognose van werkzaamheden, zodat het netwerk van doorgaande wegen en vaarwegen goed bereikbaar blijft.

Woningbouw en ruimtelijke inrichting

De doelen voor het realiseren van woningen zijn vastgesteld op 191.000 woningen van 2022 tot en met 2030.[3] Gemeenten verkiezen woningbouw boven de uitbreiding van de waterweg of aanleg van natte bedrijventerreinen. De ruimtelijke inrichting is daarmee van invloed op de ontwikkelingen rondom de vaarwegen. We zijn beperkt tot de ruimte die er (niet) is. Met 'Regie op de Ruimte' zet de provincie samen met veel andere partijen een belangrijke stap in het maken van ruimtelijke keuzes voor Noord-Holland.[4]

Opwaarderen netwerk

In de scheepvaartsector is schaalvergroting een trend. Om deze trend te faciliteren, is er een wens om het beoogde Kernnet naar vaarwegklasse CEMT-IV en op sommige trajecten naar CEMT-klasse-Va op te waarderen. We hebben samen met adviesbureaus de impact van het uitbreiden van de functie (aanpassen van de classificatie) onderzocht. Het opwaarderen van het netwerk leidt tot knelpunten op een aantal trajecten. Ook wijzen gesprekken met gemeenten uit dat het opwaarderen van het netwerk onvoldoende samengaat met de beperkingen op ruimte. De gemeenten geven voorkeur aan woningbouw en zijn in mindere mate gericht op de ontwikkeling van goederenvervoer over water. Tegelijkertijd bieden ontwikkelingen rondom het Maritiem Cluster in Den Helder op dit moment geen aanleiding voor opwaarderen van het netwerk. Op dit moment is er onvoldoende groeipotentieel aangetoond op het gebruik van de vaarweg en is de uitkomst negatief in het kader van een maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA). De investering voor het opwaarderen van het netwerk weegt niet op tegen de baten. Er is onvoldoende verband tussen het opwaarderen van het netwerk en de komst van nieuwe stromen goederenvervoer.

Situatie rondom regelgeving

Omgevingsverordening

In Noord-Holland zijn de werkingsgebieden verdeeld over gemeenten, waterschappen en provincie (m.u.v. spoorbruggen en het Rijk). Door het aantal werkingsgebieden is de regelgeving complex en moeilijk handhaafbaar. Bij een wijziging moeten diverse vergunningen bij de verschillende bevoegdheden aangevraagd worden. Met de komst van het omgevingsloket is dit proces voor de aanvrager verbeterd. De beheerders voeren gezamenlijk verbeteringen door. Desondanks blijft bovenstaande situatie echter een punt van aandacht.

Vaartuigregistratie beroepsvaart

Als provincie zijn we aangesloten op de vaartuigregistratie van het ministerie bij de RDW. En houden we de registratie zo toegankelijk mogelijk om het vaarweggebruik verder te stimuleren en faciliteren.

Vaarsnelheden

De vaarsnelheden zijn over het algemeen 6km/u voor beroepsvaart (m.u.v. Noordhollandsch Kanaal) en 9km/u voor recreatievaart.

Ligplaatsenbeleid

De provincie kan op grond van de Omgevingsverordening ontheffing verlenen voor een ligplaats op provinciale vaarwegen. In principe geldt daar een algemeen ligplaatsverbod. Dat betekent dat schepen, woonboten en andere drijvende objecten niet zomaar mogen aanmeren of

2 TNO (2023) *Landelijk Prognoserapport Vernieuwingsopgave Infrastructuur.*
3 PNH (2024) *Investeringskader Versnellen Woningbouw & Duurzame Bereikbaarheid.*
4 PNH (2024) *Startnotitie Regie op de Ruimte.*

ankeren. In de Beleidsnota ligplaatsenbeleid staat het afwegingskader dat de provincie gebruikt bij de beoordeling van aanvragen voor een ontheffing. Ligplaatsvakken hebben diverse openbare en niet-openbare gebruiksfuncties. Onder openbaar verstaan we wachtplaatsen (beroeps- en recreatievaart), ligplaatsen beroepsvaart, loswallen beroepsvaart en passantenplaatsen recreatievaart. Niet openbare ligplaatsen zijn ligplaatsen waarvoor ontheffing is verleend voor bedrijfsactiviteiten, boten met woonfunctie, particuliere ligplaatsen recreatievaart en vakken verhuurd aan derden en ligplaatsconstructies.

Bedientijden
Gedeputeerde Staten besluiten conform de omgevingsverordening over de bedientijden van de bruggen en sluizen in/over het Kernnet (Rijks- en spoorbruggen uitgezonderd).

Situatie rondom betrouwbaar varen

Als nautisch beheer dragen we de zorg voor veilig en vlot scheepsvaartverkeer op de vaarwegen.

Hinder
Een vlotte doorvaart is niet vanzelfsprekend door kwetsbaarheid van de infrastructuur en het vooruitzicht op de renovatie- en vervangingsopgave. Daarnaast staan de robuustheid en de betrouwbaarheid van de vaarwegen onder druk door het groeiend aantal extremere weersomstandigheden (zoals hitte, droogte, hevige regenval en wind). De (on)geplande hinder wordt per project tot een minimum beperkt, maar de optelsom van alle hinder vermindert de beschikbaarheid van de vaarwegen. Voor veel schepen is er geen alternatieve route als er stremmingen of beperkingen zijn. Als er al een alternatief is, is dit uren of een dag omvaren. Spitssluitingen, storingen of weersinvloeden maken dat de scheepvaart regelmatig hun eindbestemming; ligplaats, losplaats of haven niet kan bereiken.

De provincie regisseert de beschikbaarheid door het afstemmen van werkzaamheden, evenementen en bedientijden. Dit doen we samen met de andere (vaar) wegbeheerders in routeoverleggen. Deze routeoverleggen zijn onderdeel van RegioRegie, waar alle werkzaamheden en evenementen in heel Noord-Holland op weg, water én spoor worden afgestemd.

Bediencentrale
De provincie heeft geïnvesteerd in een bediencentrale om de bruggen en sluizen efficiënt op afstand te kunnen bedienen en de scheepvaart van haven naar haven te begeleiden. Er is capaciteit voor het aansluiten van bruggen en sluizen van andere beheerders. Ook is 24 uur varen (op aanvraag) mogelijk gemaakt.

Prioritering infranetwerken
In de Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB) bespreken gemeenten en provincie de onderlinge prioritering van de infranetwerken volgens het Multimodaal Netwerkmanagement Kader.

Dienstregeling
Voor het Basisnet Beroepsvaart en de Staande Mastroute is een dienstregeling voor de scheepvaart ‘de Blauwe Golf’ opgesteld. Scheepvaart die op deze dienstregeling vaart, krijgt (binnen de vastgestelde bedienbesluiten) voorrang op andere modaliteiten. Met de dienstregeling voor de

scheepvaart wordt een betrouwbare doorvaart van haven naar haven georganiseerd. Doel achter deze dienstregeling voor de scheepvaart is het organiseren van een betrouwbare konvooivaart. Scheepvaart op dienstregeling heeft een hogere prioriteit dan de scheepvaart die niet op deze dienstregeling vaart. De dienstregeling is opgesteld voor de doelgroepen beroepsvaart, staande mast en recreatievaart. Door het organiseren van konvooivaart worden brugopeningen voorspelbaar voor schippers en automobilisten. Gebruikers zijn geïnformeerd over verstoringen op de route. De vervoersprestatie van de infrastructuur (weg, water en spoor) wordt hiermee geoptimaliseerd en de wachttijden geminimaliseerd. Dit noemen we varen op de Blauwe Golf.

Situatie rondom goederenvervoer over water

Goederenvervoer over water draagt als onderdeel van een bredere vervoersketen bij aan de vermindering van de uitstoot en verkeersdrukte op de weg. Er zijn volop kansen voor het bevorderen van het goederenvervoer over water in Noord-Holland.

Modal shift

Transport van bouw-, grond-, en afvalstoffen over water is een belangrijke kans voor een verplaatsing van deze vervoersstromen van weg naar water, ook wel de 'modal shift'. Als provincie hebben we de afgelopen jaren inspanningen geleverd aan de modal shift. De afgelopen jaren lag de focus op het stimuleren van de modal shift bij bedrijven. De modal shift aanpak focust zich op de grote stromen, dus bouwlogistiek, afvallogistiek, containers op het Kernnet en stadslogistiek in de steden. Deze inspanning heeft tot nu toe geleid tot 182 containers per dag minder op de weg. In totaal zijn dit 4,9 miljoen (vrachtauto)kilometers minder, waarvan dagelijks een rij vrachtauto's van 1,8 kilometer minder en 4.029 ton CO_2-reductie.[5]

Verduurzaming

Op steeds meer plaatsen worden eisen gesteld aan de uitstoot van vaartuigen. Dit vraagt iets van de verduurzaming van de vloot, zowel voor de beroepsvaart, als voor de recreatievaart en van de voorzieningen. Uitgangspunt daarbij is dat deze voorzieningen (walstroom en ligplaatsen) aanwezig zijn. Schepen kunnen als drijvende accu worden gebruikt om de piekbelasting van het energienetwerk af te vangen. Het is echter nog onduidelijk wat hiervoor nodig is en welke rol de provincie hier precies in wil en kan vervullen.

Nieuwe logistieke concepten

Kansen voor nieuwe logistieke concepten zijn grotendeels onderbenut. Kleinschalig hoogfrequent vervoer kan invulling geven aan logistieke concepten waar een hogere frequentie (zoals stadsdistributie) gesteld wordt. Deze vorm van schaalverkleining, en mogelijk elektrificatie in de scheepvaart is geschikt om te varen op delen van het BRTN-netwerk en CEMT-klasse 1 of 0. Op dit moment is de recreatievaart op deze vaarwegen leidend.

Situatie rondom vaarweggebruik

Toename pleziervaart

Ter voorbereiding op het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2026-2030 is er een verkenning op waterrecreatie uitgevoerd en zijn de trends en ontwikkelingen in kaart zijn gebracht. De populariteit van sport en beweging op het water neemt toe. Zo zijn de activiteiten van het sloepvaren met 20% toegenomen. Sloepvaren past goed bij het vakantiegedrag van de afgelopen jaren. Ook de zee- en riviercruisevaart namen de afgelopen 10 jaar fors toe. Door de beperkingen van Amsterdam op uitstoot en toeristische druk wijken rederijen van zee- en riviercruises uit naar alternatieve aanlandingshavens. Zo is riviercruise in West-Friesland, met name aan de Markermeerkust, fors toegenomen. Ook gemeenten als Velsen, Zaanstad en Texel zien een toename aan rederijen.

Implicaties havengelden

Varen is gratis op de vaarwegen die in eigendom zijn van de provincie Noord-Holland.[6] Dit willen we graag zo houden om het vaarweggebruik te stimuleren. Het beheer of exploitatie van havens ligt bij havenbeheerders (o.a. gemeenten). Hier zijn voorzieningen aanwezig zoals walstroom, water en afvalinzameling. Havenbeheerders dragen individueel de verantwoordelijkheid voor het havengeldregime en bepalen zelf de hoogte van hun havengeld. Een aandachtspunt voor de provincie Noord-Holland blijft de implicatie van havengeldregimes van havengemeenten op de logistiek.

Voorzieningen

Er zijn onvoldoende voorzieningen als los-, wacht- en overnachtingsplaatsen met walstroom voor binnenvaartschippers.[7] Vanuit de binnenvaart is de behoefte geuit naar betere voorzieningen. Wachtplaatsen zorgen voor de verbinding met het land en dragen positief bij aan de omstandigheden voor de binnenvaartschipper. Dat geldt ook voor losplaatsen die de toegankelijkheid van vrachtvervoer over water verbeteren.

5 Rapportage Noord West Connect (Maart 2025).
6 In 2014 heeft provincie besloten om de 'elektronische klomp' niet in te voeren ten behoeve van het heffen van doorvaartgelden.
7 Panteia (2023) *Binnenvaartvoorzieningen Goedervervoercorridor Zuid*.

Beheerafspraken lokaal 'overig water'
Lokaal 'overig water' is water dat formeel niet is aangewezen als vaarweg en waarvan dus over het algemeen geen beheerafspraken zijn gemaakt ten behoeve van toegankelijkheid voor de beroepsvaart, anders dan recreatief passagiersvervoer. Veel van dit water is eigendom en/of in beheer bij de drie waterschappen van Noord-Holland. Het overig water speelt voor waterbeheer en voor waterkwaliteit een belangrijke rol.

BRTN-convenant
Het BRTN-convenant loopt af in 2025. Als provincie dragen we jaarlijks financieel bij aan het BRTN als onderdeel van Stichting Waterrecreatie Nederland. In 2025 evalueren we de huidige bestuurlijke afspraken en uitvoering. We geven input aan een nieuw convenant dat zal gelden vanaf 2026.

2 UITWERKING KERNNET

2.1 Belang van Kernnet

Voortbouwend op aanbevelingen uit voorgaande rapporten, definiëren we een Kernnet waarbij we onderscheid maken tussen een Kernnet Beroepsvaart en een Kernnet Recreatievaart. Het Kernnet Beroepsvaart richt zich op de sectoren met de grootste kansen voor de toename van goederenvervoer. Tegelijkertijd benadrukt het Kernnet Recreatievaart het belang van recreatief gebruik en het potentieel voor (logistieke) groei binnen dit segment.

Het belang van een Kernnet

1. **Rol in mobiliteit**
   Het Kernnet is een uitwerking op het Perspectief Mobiliteit. Het Kernnet biedt duidelijkheid en houvast op vaarwegen voor zowel intern als extern gebruik.
2. **Prioriteren infrastructuur over water**
   Een vastgesteld Kernnet biedt focus op het netwerk en bevat uitgangspunten voor het prioriteren van infrastructuur over water in Noord-Holland. Een betekenisvolle samenwerking met andere overheden is daarin randvoorwaardelijk.
3. **Gericht gebruik waterweg**
   Een definitie van het Kernnet Beroepsvaart en het Kernnet Recreatievaart stelt ons in staat acties te ondernemen gericht op het huidige gebruik en de ontsluiting van potentiële kansen binnen beide netwerken. Voor elk netwerk kunnen specifieke strategieën worden uitgezet die het potentieel maximaal benutten, zowel voor de groei van goederenvervoer als recreatieve activiteiten op het water.
4. **Ruimtelijke ordening**
   Het Kernnet dient als instrument voor ruimtelijke ordening bij ontwikkellocaties. Hierin benadrukken we de behoefte aan aandacht voor de ruimtelijke inpassing van scheepvaartactiviteiten, bijvoorbeeld bij woningbouwprojecten, (natte)bedrijventerreinen en overslagpunten. Samen moet dit het vervoer over water aantrekkelijker maken en bijdragen aan een toenemend gebruik van de binnenvaart.

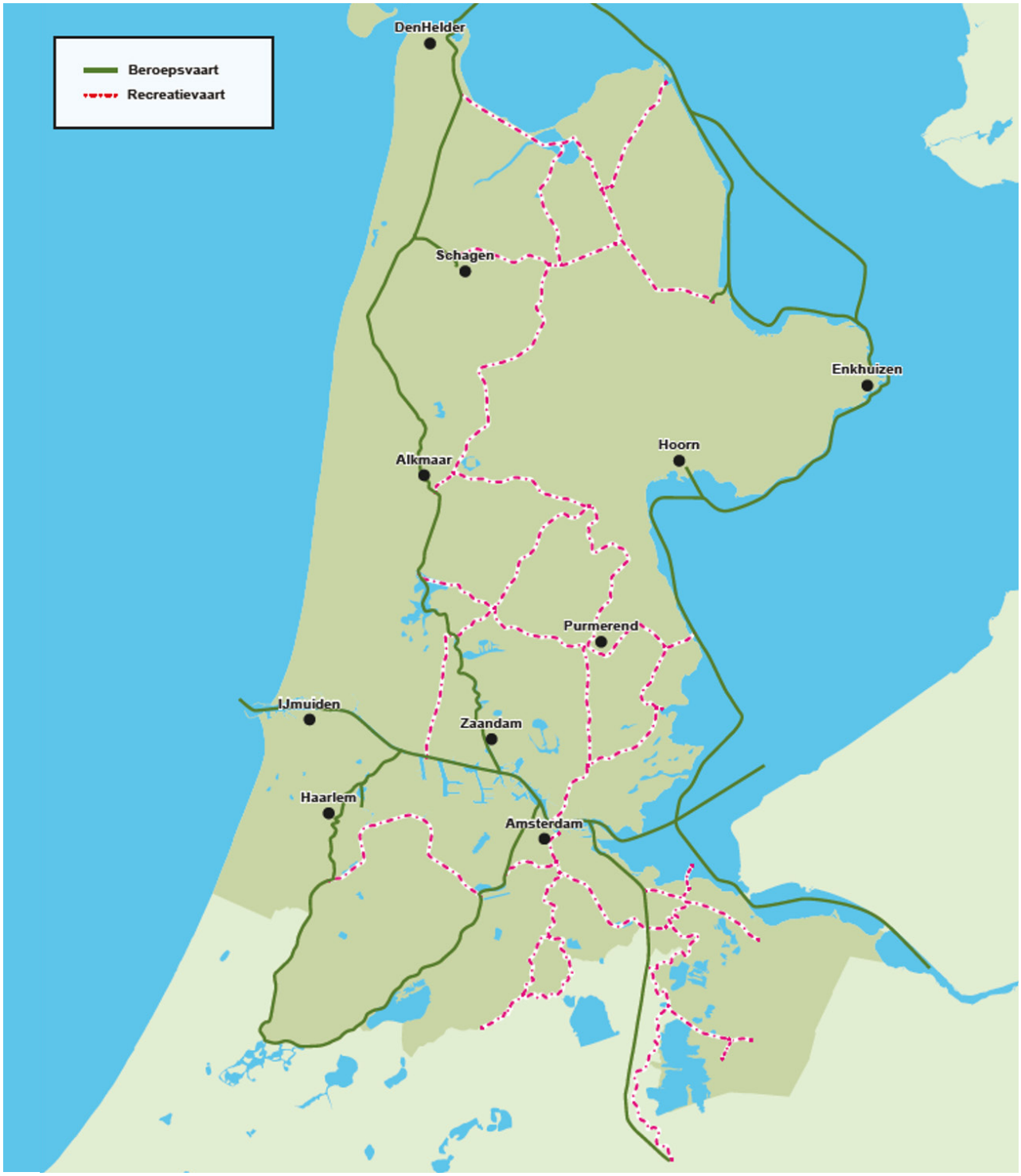
2.2 Uitwerking Kernnet

Het Kernnet is een netwerk van vaarwegen waar het grootste potentieel voor groei en gebruik is vastgesteld. Figuur 3 geeft inzicht in het netwerk voor beroepsvaart (groen) en recreatievaart (rode stippellijn). In de tekst gaan we verder in op de uitgangspunten rondom de netwerken.

Uitgangspunten Kernnet

1. Het Kernnet bestaat uit vaarwegen met een regionale functie CEMT III t/m VIb en BRTN (A t/m D). De 'overige wateren' houden we buiten beschouwing in het Kernnet.[8]
2. We hanteren de Richtlijnen Vaarwegen bij het ontwerpen, inrichten en onderhouden van vaarwegen en kunstwerken.
3. Het principe 'houden wat je hebt' op kunstwerken sluit niet altijd meer aan op het (potentieel) gebruik van de vaarweg. We vervangen dit principe door het principe 'inrichten naar functie', waarbij de dimensies van een vaarweg of kunstwerk aangepast kunnen worden aan het (toekomstige) gebruik van de vaarweg.
4. Op vaarwegen die niet tot het Kernnet behoren, wordt gestreefd naar instandhouding en vervanging binnen de dimensies van Richtlijnen Vaarwegen.
5. Het Kernnet Beroepsvaart of Recreatievaart sluit een dubbelfunctie niet uit. Veiligheid staat voorop.
6. Borging van de Kernnetten vindt plaats in de Omgevingsverordening en binnen afmetingen- en bedienbesluiten.

8 Dit 'overig water' is water dat formeel niet is aangewezen als vaarweg en waarvan dus over het algemeen geen beheerafspraken zijn gemaakt ten behoeve van toegankelijkheid voor de beroepsvaart, anders dan recreatief passagiersvervoer.



Figuur 3. Kernnet Beroepsvaart (groene lijn) en Kernnet Recreatievaart (rode stippellijn).

Uitgangspunten Kernnet Beroepsvaart

1. Het Kernnet Beroepsvaart is onderdeel van het regionaal netwerk. De Staande Mastroutes (doorvaarthoogte tot 30m) liggen op ditzelfde netwerk.
2. Dit Kernnet bestaat grotendeels uit CEMT-klasse III of IV. Deze bevat een belangrijke bevoorradings- en transportfunctie tussen de grotere steden en gebieden in Noord-Holland.
3. Daar waar in de omgevingsverordening aangewezen is en in de BRTN benoemd, dienen deze vaarwegen ook voor het varen met staande mast geschikt te zijn en blijven (BRTN-klasse AZM en BZM).
4. Het Kernnet Beroepsvaart wordt in zijn geheel niet opgewaardeerd naar CEMT-IV. Een samenkomst van meerdere oorzaken maakt dat er geen mogelijkheden zijn voor het aanleggen van het CEMT-IV netwerk.
5. Op het Kernnet Beroepsvaart geeft de provincie de prioriteit aan goederenvervoer. De beroepschartervaart (bruine vloot en riviercruise) en recreatievaart (staande mast en overige recreatievaart) kan meeliften op de capaciteit van het netwerk zolang dit geen hinder oplevert voor het goederenvervoer.
6. We behartigen het belang en de functie van het Kernnet Beroepsvaart.

Uitgangspunten Kernnet Recreatievaart

1. Het Kernnet Recreatievaart bestaat uit alle andere vaarwegen met de BRTN-klassen A t/m D die niet tot het Kernnet Beroepsvaart behoren.
2. De praktische afspraken voor het Kernnet Recreatievaart borgen we via onze deelname aan de BRTN. Met toevoeging van het principe 'inrichten naar functie'.
3. Op het Kernnet Recreatievaart ligt de nadruk op recreatief gebruik en beleving. Inrichting en beheer van de vaarwegen zijn hier primair op afgestemd. De vaarwegen zijn toegankelijk voor zowel recreatievaart als beroepsvaart, binnen de geldende CEMT- of BRTN-klasse. Beide maken hier gezamenlijk gebruik van, waarbij de recreatieve functie richtinggevend is.
4. We blijven voor de BRTN-niveaus A t/m D de afmetingen- en bedienbesluiten bepalen omdat deze vaarwegen een regionale functie hebben.
5. Vanuit de Visie Waterrecreatie helpen we de regio's om de 'overige wateren' verder te ontwikkelen, maar niet als eigenaar van de vaarweg of vanuit de bevoegdheden uit de omgevingswet of -verordening.

2.3 Ambities en samenwerking

Stimuleren van goederenvervoer over water

De vaarwegen bieden ruimte en kansen voor het goederenvervoer over water. Hiermee wordt de druk op het wegennetwerk ontlast. In het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit' is het volgende opgenomen: "We stimuleren het goederenvervoer over water, omdat dit als onderdeel van een bredere vervoersketen bijdraagt aan de vermindering van de uitstoot en verkeersdrukte op de weg. Vervoer over water kan zeker in Noord-Holland noord bijdragen aan een ontlasting van het wegennet. We investeren in voorzieningen langs vaarwegen en de elektrificatie van het vervoer over water."

De vaarwegen moeten een volwaardig alternatief zijn ten opzichte van de wegen voor het transport van goederen. We werken toe naar een betere bereikbaarheid en een betere balans tussen weg en water. We werken vanuit het principe: "*varen als het kan, rijden als het moet*."

Binnen het Kernnet stimuleren we goederenvervoer over water[9]

Voor het succesvol stimuleren van goederenvervoer over water neemt de provincie de rol van regisseur aan en organiseert ze het netwerk van vaarwegbeheerders, havengemeenten en modal shift inspanningen. Door de onderlinge samenwerking te bevorderen en regionaal af te stemmen, zorgen we voor een goede verbinding van haven tot haven en daarmee voor de verbinding tussen land en water. Voor het versterken van logistiek over water is het beschermen van natte bedrijventerreinen en overslaglocaties, de bewustwording van de implicaties van havengeldregimes en afstemming met de regionale partners van groot belang.

De ambitie voor stimuleren van goederenvervoer op water draagt bij aan duurzame mobiliteit. Door het waarborgen van de bereikbaarheid over water dragen we bij aan de klimaatdoelen.[10] Het stimuleren van de energietransitie in de binnenvaart gaat deels samen met financiering en samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Europese Commissie, regionale partners en partners uit de goederenvervoercorridor.

Behouden van een vitale recreatievaart

Voor de inwoners van Noord-Holland is het wonen bij water en de mogelijkheid om op diverse manieren te recreëren op en aan het water van grote maatschappelijke waarde. Daarnaast trekken de vaarwegen van Noord-Holland jaarlijks vele bezoekers. Het Kernnet recreatievaart sluit aan op de Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030. Binnen deze visie zijn een aantal thema's van toepassing. Eén daarvan is 'water is van ons allemaal'. Hierbij gaat het om diversiteit van water(recreatie) en de samenwerking tussen betrokken partijen. Veiligheid is daarin een belangrijk aandachtspunt, vooral waar beroepsvaart en recreatievaart elkaar ontmoeten. Maar ook de afstemming tussen beheerders draagt bij aan het succes van een vitale recreatievaart. Aansluitend binnen het thema 'water verbindt' dragen we zorg voor het behoud van goede verbindingen voor de recreatievaart.

Binnen het Kernnet behouden we een vitale recreatievaart

De Provincie heeft een rol als samenwerkingspartner om initiatieven van derden op het gebied van waterrecreatie mede mogelijk te maken. Uitvoeringsregelingen met betrekking tot de recreatievaart zijn relevant binnen het Kernnet. GS stelt op basis van een jaarlijks besluit uitvoeringsregelingen beschikbaar[11]. Deze uitvoeringsregelingen richten zich op voorzieningen, vaarroutes en innovatie. Deze voorzieningen stimuleren en verbinden het vaarnetwerk.

9 PNH *Coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend Vooruit'*.
10 PNH (2018) *Omgevingsvisie NH2050 en PNH (2021) Perspectief Mobiliteit*.
11 PNH (2021) *Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2021-2025*.

3 UITWERKING ACTIEPLAN

Eerdergenoemde ambities en uitgangspunten van het Kernnet zijn nader uitgewerkt in een vijftal actielijnen. In de uitwerking van dit actieplan geven we per actielijn zicht op het gewenst resultaat en bijbehorende aanpak. De aanpak bevat een strategie en benodigde inspanning voor het realiseren van de gewenste uitkomst en bijdrage aan de ambities. Deze actielijnen zijn mede tot stand gekomen vanuit lopende programma's en consultatie met marktpartijen, belangenorganisaties en overheden.

Nr.	Actielijn
1	Vaarwegennetwerk (infrastructuur op orde)
2	Regelgeving op orde
3	Betrouwbaar varen van haven naar haven
4	Versterken logistiek over water (beroepsvaart)
5	Stimuleren en faciliteren van vaarweggebruik

Actielijn 1: Vaarwegennetwerk (infrastructuur) op orde

Gewenst resultaat

De vaarwegen zijn op orde en toekomstbestendig. Werkzaamheden voeren we hinderarm en betrouwbaar uit.

Aanpak

Bestendigen van het huidige netwerk

- Startpunt bij deze vervangingsopgave is het behoud van de huidige Kernnetten Beroepsvaart en Recreatievaart. Het integraal aanpassen van de vaarweg naar een hogere CEMT-klasse heeft een negatieve maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Daarom kiest de provincie voor het bestendigen van het huidige netwerk. Dit heeft betrekking op de afmetingen van de vaarweg, oevers en kunstwerken. De praktische uitvoering hiervan met enkele uitzonderingen zit in de huidige programmering van het iMPI.

Inrichten naar functie

- Uitgangspunt is het inrichten naar de beoogde functie van de vaarweg conform de Richtlijnen Vaarwegen en afmetingenbesluit (als uitwerking van omgevingsverordening). Eventuele afwijkingen van deze richtlijn worden onderbouwd en vastgelegd. Het principe van 'houden wat je hebt' wordt hiermee losgelaten en vervangen door het uitgangspunt Kernnet 'inrichten naar functie'.

Planning en uitvoering zoveel mogelijk hinderarm

- De planning en fasering van de uitvoering gebeurt zo veel mogelijk hinderarm binnen het SSRV-programma. Dit is cruciaal voor beschikbare en betrouwbare vaarwegen. Afstemming van de werkzaamheden en evenementen gebeurt in de routeoverleggen, onderdeel van RegioRegie.
- Afspraken over de beschikbaarheid van het routenetwerk zijn vastgelegd in het 'Routeakkoord tussen het IJsselmeer en de Deltawateren'. Voordat deze afloopt in 2026 actualiseren we deze afspraken met de sluis- en brugbeheerders, vaarwegbeheerders en vertegenwoordiging van de scheepvaart.

Actielijn 2: Regelgeving op orde

Gewenst Resultaat

Regelgeving is actueel, handhaafbaar, transparant en toegankelijk voor iedereen. Samen met andere overheden voeren we verbeteringen gezamenlijk door.

Aanpak

Actiepunten omgevingsverordening

- Door 2x per jaar de omgevingsverordening te actualiseren, zorgen we dat deze op orde is.
- We actualiseren het besluit voor vaarwegprofielen en toegestane scheepsafmetingen op de vaarwegen en vullen deze aan met het ontheffingsbeleid voor toestemming bijzondere transporten. Bovendien hanteren we de uitgangspunten van het Kernnet als richtlijn. Bij renovatie en nieuwbouw passen we de Richtlijnen Vaarwegen toe (zie actielijn vaarwegennetwerk op orde).
- Minimaal eens per vijf jaar actualiseren we de bedientijden die door GS worden vastgesteld, passend bij het gebruik.
- We maken 24 uur varen in Noord-Holland mogelijk voor de beroepsvaart. Buiten de bedientijden moet de bediening tijdig worden aangevraagd.
- Verkenning van het verruimen van vaarsnelheden naar 9 km per uur binnen het kader van verkeersbesluiten. Niet op alle vaarwegen is dit mogelijk vanwege het vaarwegprofiel, waterbodem of oevers.

Actualiseren ligplaatsenbeleid

- We actualiseren het ligplaatsenbeleid uit 2018. Daarbij toetsen we de inhoud aan de huidige situatie en passen we het beleid waar nodig aan.
- We onderzoeken hoe we het toezicht en de handhaving op het ligplaatsenbeleid kunnen versterken.

Handhaving

- De regels rondom passantenplaatsen voor maximaal 3x 24 uur zijn inmiddels uniform. We passen deze aan in de verkeersbesluiten en bebording. Met handhaving reguleren we misbruik.
- Er is veel overlast van illegale bewoning van boten. Passanten ervaren hinder en onveiligheid. Gemeenten vragen de provincie om steun bij handhaving. Als nautisch beheerder zijn wij niet gerechtigd hierop te handhaven. We treden hiervoor met ze in overleg.

Actielijn 3: Betrouwbaar varen van haven naar haven

Gewenst resultaat

Vaarweggebruikers hebben toegang tot de noodzakelijke informatie over hun reis en zijn geïnformeerd over geplande brugopeningen en eventuele verstoringen. Ze varen op deze wijze betrouwbaar van haven naar haven.

Aanpak

De provincie stimuleert konvooivaart volgens de Blauwe Golf

- Doorgaan met het stimuleren van konvooivaart volgens de Blauwe Golf. De Blauwe Golf draagt bij aan een betrouwbare vaart. Brugopeningen zijn 15 minuten van tevoren betrouwbaar te plannen en te communiceren. Samen anticiperen bedienaar, schipper en automobilist met elkaar hierop. Gebruikers stemmen snelheid en route hierop aan. Scheepvaart die in konvooi vaart op dienstregeling van de Blauwe Golf krijgt voorrang. Hierdoor wordt het tijdstip van de brugopeningen betrouwbaar en voorspelbaar.

Bediencentrale en scheepvaartbegeleiding

- Met de capaciteit van de provinciale bediencentrale is het mogelijk om tot 100 objecten te bedienen. We zijn in gesprek met gemeenten in Noord-Holland om meer bruggen en sluizen op de centrale bedienpost aan te sluiten. Beroepsvaart kan brugbediening buiten de vastgestelde openingstijden aanvragen, waardoor 24 uur varen in Noord-Holland mogelijk wordt.

Informatievoorziening

- Samen met Rijkswaterstaat, provincies Zuid-Holland en Friesland onderzoeken we welke innovaties rondom data en informatie mogelijk zijn voor de scheepvaart en hoe we het verkeersmanagement rondom de bruggen (en doorvaart voor de scheepvaart) verder kunnen innoveren.

Actielijn 4: Versterken duurzame logistiek over water

Gewenst Resultaat

Voor het transport van goederen zijn de vaarwegen een volwaardig alternatief ten opzichte van de wegen. We werken vanuit het principe: *"Varen als het kan, rijden als het moet."*

Aanpak

Modal shift en effectief gebruik

- Doorzetten van de samenwerking met het Rijk en de regio binnen het Topcorridorsprogramma. Belangrijk onderdeel hiervan is het realisatiepact Amsterdam, waarbinnen projecten met het doel 'beter benutten' van de infrastructuur in Noord-Holland worden opgesteld en uitgevoerd. Twee belangrijke thema's daarbinnen voor logistiek over water zijn modal shift en binnenvaart. Bij het thema binnenvaart gaat het bijvoorbeeld om voorzieningen en digitalisering op de vaarweg en binnenhavens.
- Doorzetten Noord West Connect (NWC) programma voor het stimuleren van de modal shift. De doelstelling is om vanaf 2026 structureel 200 – 400 containers per dag van de weg te halen om daarmee de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische aantrekkelijkheid in de regio Noord-Holland en Flevoland te waarborgen.
- Intensieve samenwerking met regionale partners om doelstellingen en projectvoorstellen uit het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer te monitoren, borgen en verder uit te werken.
- Het beschermen van natte bedrijventerreinen ten behoeve van de modal shift maar ook als kans voor de circulaire economie. De modal shift vraagt ook om behoud en herontwikkeling van locaties om te kunnen laden en lossen. Anders kan de modal shift maar beperkt gerealiseerd worden. Daarvoor is een inzet op het beschermen van natte bedrijventerreinen voorgesteld, bijvoorbeeld via de omgevingsverordening. De aangenomen motie van Boomsma om natte bedrijventerreinen te beschermen illustreert dat dit een visie is die landelijk gedragen wordt. En geeft daarom extra aanleiding voor de provincie om hier inzet te plegen.[12]
- We blijven in gesprek met gemeenten over het belang van natte bedrijventerreinen. De afgelopen tijd zorgt de grote vraag naar woningbouwlocaties voor een spanning in het voortbestaan van (natte) bedrijventerreinen.
- We zetten ons in om de vervanging- en renovatie opgave en aanleg van infrastructuur zoveel mogelijk via het water te laten plaatsvinden.
- We zetten ons in om de ambitie met betrekking tot bouwlogistiek over water op te nemen in het Convenant Toekomstbestendig Bouwen. Daar waar de provincie opdrachtgever is voor de infrastructuur, wordt vervoer over water bevorderd.
- Met betrokken partners verkennen we de mogelijkheden voor vergunning en toestemming voor tijdelijke bouwlocaties (goederenvervoer over water tot op de bouwplaats) en bijbehorende voorzieningen.

12 https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2025Z06541&did=2025D15002.

Innovatie

- De Agenda Slimme en Schone Logistiek creëert randvoorwaarden, waardoor ontwikkelingen en innovaties op het gebied van (duurzame) binnenvaart doorgang kunnen vinden. Slimme logistieke toepassingen moeten het gebruik van de vaarweg voor het transport van goederen vergemakkelijken en aantrekkelijker maken.
- Vanuit het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer werken we aan data en digitalisering van logistiek. Hierbij wordt onderzocht welke databehoefte (bijvoorbeeld in termen van kwaliteit en volledigheid) er is bij de provincie om logistiek te modelleren en dashboards mee in te richten die kunnen ondersteunen in de provinciale beleidsdoelstellingen. Toepassingen van data over de historische, huidige en toekomstige situatie op de (vaar)wegen kunnen bijvoorbeeld ingezet worden voor:
  - ontwerpen van maatregelen voor behalen van beleidsdoelen;
  - toetsen van maatregelen op effectiviteit;
  - inzichtelijk maken effecten van gerealiseerde maatregelen voor evaluatie;
  - analyseren van trends om daar potentiële maatregelen op te baseren;
  - inzichten genereren in logistiekvervoer op de provinciale (vaar)wegen.
- Binnen het Metropolitiaan Hubsysteem (MHS) ontwikkelen we samen met de provincie Utrecht en de provincie Zuid-Holland 'de Digitale Vaarweg' om het gebruik van de waterwegen te stimuleren. Hierbij verkennen we kansen voor hoogfrequente en kleinschalige beroepsvaart (tot 39m scheepslengte) op het Kernnet Recreatievaart.
- Binnen het Topcorridorprogramma worden de mogelijkheden voor autonoom varen (voor goederenvervoer) gezamenlijk met andere overheden en met de markt onderzocht.

Energietransitie

- We dragen bij aan de energietransitie in de binnenvaart door het tot stand brengen van alternatieve bunkerpunten met duurzame brandstoffen. Dit volgt uit de provinciale inzet in het landelijke programma Clean Energy Hubs, waarin alle twaalf provincies betrokken zijn.
- Laadwerk werkt als uitvoeringsorganisatie mede voor de provincie Noord-Holland aan de uitrol van laadinfrastructuur. Hierbij is scheepvaart een belangrijk thema en wordt samengewerkt met havenbedrijven, gemeenten en het Rijk om walstroom en andere laadinfrastructuur te realiseren ten behoeve van schone scheepvaart.

Actielijn 5: Stimuleren en faciliteren van vaarweggebruik

Gewenst resultaat

Een toekomstbestendige doorontwikkeling van de vaarwegen en voorzieningen.

Aanpak

(Duurzame) vaarwegvoorzieningen

- Varen blijft gratis op de vaarwegen die in eigendom zijn van de provincie Noord-Holland.
- We richten de vaarwegen in conform de Richtlijnen Vaarwegen en prioriteren op basis van het Kernnet.
- We stimuleren duurzaam varen binnen het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), bijvoorbeeld door gemeenten te stimuleren om voorzieningen voor duurzaam varen aan te leggen. Dit kan een verplichting zijn voor de beroepsvaart om walstroom te gebruiken in plaats van een (diesel) aggregaat, of het plaatsen van laadpalen bij passantenplaatsen.

Verbinding land en water

- Voor de recreatievaart zijn passantenligplaatsen beschikbaar. We onderzoeken aan welke kwaliteits- en inrichtingenniveaus deze moeten voldoen.
- Binnen het actualiseren van het ligplaatsenbeleid onderzoeken welke weekendligplaatsen, auto-afzetplaatsen en afloopvoorzieningen er voor de beroepsvaart nodig zijn. De verbinding van beroepsvaart gebeurt voornamelijk in de havens. Enkel daar waar op andere locaties voorzieningen noodzakelijk zijn, organiseert de provincie aanvullende maatregelen.
- Voor de recreatievaart zijn er subsidieregelingen beschikbaar zoals '*Kleine voorzieningen en diensten*', '*innovatie en duurzaamheid*' en '*waterrecreatie voor de kleine pleziervaart*', waarbij bijvoorbeeld een bijdrage aan trailerhellingen aangevraagd kan worden door derden. Overige voorzieningen voor de recreatievaart zijn uitgewerkt in de Visie op Waterrecreatie 2030[13].
- We zien een koppelkans bij werkzaamheden aan provinciale vaarwegen om openbare trailerhellingen mee te realiseren.
- We handhaven het beleid voor natuurvriendelijke oevers waar mogelijk.

Vaarwegennetwerk

- In 2025 evalueren we de bestuurlijke afspraken en samenwerking van het BRTN-convenant.

Veiligheid

- We hebben in 2024 het convenant '*Varen doe je samen!*' verlengd. Door middel van voorlichting werken we gezamenlijk met 25 andere partijen aan het vergroten van de veiligheid op het water. Dit project is erop gericht dat beroepsvaart en recreatievaart veilig op hetzelfde vaarwater naast elkaar kunnen plaatsvinden. De provincie is al sinds de start van het project partner van '*Varen doe je samen!*'.

13 PNH (2016) *Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030*.

4 PROVINCIALE INZET

De provincie spant zich in voor de uitwerking van het Kernnet en het gebruik ervan. Elke actielijn bevat een gerichte aanpak in samenhang met de ambities. Als onderdeel van de provinciale inzet gaan we verder in op de samenwerking en financiering van deze actielijnen. Deze zijn in samenhang met huidig provinciaal beleid, programma's en bestaande programmering.

4.1 Samenwerking

Samenwerking met overheden en bedrijven is essentieel voor de haalbaarheid van beide ambities. Om goederenvervoer over water een concurrerend alternatief voor transport over de weg te laten zijn, is het van belang de vaarwegen te revitaliseren en integreren in de logistieke keten. Om alle infranetwerken optimaal te benutten, is een goede afstemming nodig met de goederenvervoercorridorpartijen, regionale stakeholders en havengemeenten. Investeren in de samenwerking en gezamenlijke visievorming over infrastructuur, voorzieningen en de randvoorwaarden voor een succesvolle modal shift dragen hieraan bij. De binnenvaart is een onmisbare schakel binnen het congestieprobleem in Noord-Holland en Nederland. De provincie pakt niet alleen de regie, maar investeert ook in de infrastructuur, regelgeving en logistiek. Met 'Regie op de Ruimte' zet de provincie samen met veel andere partijen een belangrijke stap in het maken van die ruimtelijke keuzes voor Noord-Holland. Over de volle breedte is dit een samenwerking, van bestuur tot handhaving, van overheden, bedrijfsleven en alle stakeholders die hiermee te maken krijgen.

Enkele voorbeelden van deze samenwerkingen zijn:

- Samen Slimmer Renoveren en Vervangen (SSRV). Samenwerking met andere overheden om de vervangings- en renovatie in Noord-Holland gezamenlijk te organiseren.
- RegioRegie voor het afstemmen van werkzaamheden en evenementen in Noord-Holland, gezamenlijk met de andere overheden. Gericht op het minimaliseren van de hinder tijdens werk in uitvoering. De Routeoverleggen richten zicht op de vaarwegen en de hinder voor de scheepvaart.
- Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied vormt de kern van de regionale samenwerking.
- MRA-Elektrisch werkt als uitvoeringsorganisatie voor de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en inliggende gemeenten onder andere aan walstroom en laadinfrastructuur ten behoeve van een schone scheepvaart.
- Kansen voor logistiek over water bij woningbouwlocaties worden verkend in samenwerking met projectontwikkelaars en gemeenten, hierbij moet rekening worden gehouden met de benodigde infrastructuur en voorzieningen.

4.2 Financiering

Voor het behalen van de ambities stelt de provincie kaders en financiële middelen ter beschikking. Als extra financiering noodzakelijk blijkt, wordt dit via de bestaande lijnen georganiseerd. Daarbij geldt dat dit nu bekende (programma)lijnen zijn met bijbehorende financieringsmogelijkheden. Voor de toekomst biedt dat geen absolute zekerheden. Toekomstige afwegingen waaruit financiële consequenties voortkomen vragen op het moment dat deze ter besluitvorming worden voorgelegd om een financiële onderbouwing.

De actielijnen van het Kernnet zijn binnen de volgende programmering geborgd:

- Omgevingswet en -verordening voor het vastleggen van de ruimtelijke ordening, de Kernnetten Beroepsvaart en de Recreatievaart en het gebruik daarvan.
- Agenda Slimme en Schone Logistiek.
- Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer (als uitvoering van het Perspectief Mobiliteit – Logistiek en Digitale Vaarweg).
- Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.
- Rijkssubsidies voor de modal shift, Hernieuwbare Energietransitie (HER+), Subsidieregeling Verduurzaming Binnenvaartschepen.
- Subsidies van de provincie Woonakkoorden Noord-Holland, Toekomstbestendige bedrijventerreinen Noord-Holland. Diverse regelingen voor energietransitie voor de realisatie van walstroom en verduurzamen van de energiebron.
- Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030 inclusief de subsidieregelingen Waterrecreatie voor de kleinere pleziervaart, duurzaamheid en Innovatie en kleine voorzieningen en diensten.

- Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) en Nota Infrastructurele Kapitaal Goederen (NIKG) voor de investeringen daar waar de provincie assetowner (beheerder) is van de vaarwegen en bruggen.
- Trans-Europese Transportnetwerken (TenT) voor het harmoniseren en voldoen aan bepaald kwaliteitsniveau met minimumeisen op Europese transportverbindingen. Hoofdzakelijk gefinancierd uit Connecting Europe Facility (CEF).
- MIRT-Programma Goederencorridor Zuid (waarvan de waterwegen lopen van Alkmaar – Amsterdam – Rotterdam – Vlissingen) voor optimalisering en verduurzaming van goederentransport op de corridor in samenwerking met rijk, regio en havenbedrijven.

BIJLAGE 1: GEOGRAFIE KERNNET

Geografie van het Kernnet Beroepsvaart:
Het noordelijke deel van het Kernnet Beroepsvaart loopt van Den Helder, via het Noordhollandsch Kanaal, met een aftakking naar het Schagerkanaal tot de industriehaven van Schagen, langs Alkmaar en het Alkmaardermeer over de Zaan naar het Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal en het IJ behoren ook tot het noordelijke deel van het Kernnet Beroepsvaart. Het zuidelijke deel van het Kernnet Beroepsvaart wordt gevormd door het Zijkanaal C naar Haarlem (Vaarweg Noordzeekanaal-Spaarne-Kagerplassen), de Westelijke, Zuidelijke en Oostelijke Ringvaart van Haarlemmermeerpolder, de Nieuwe Meer, en de Kostverlorenvaart naar het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook de vaarwegen over het Markermeer, IJsselmeer en Waddenzee van Amsterdam, Volendam, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Almere, Randmeren, Den Oever, en Den Helder rekenen we tot het Kernnet Beroepsvaart.

Geografie van het Kernnet recreatievaart:
Ten noorden van het Noordzeekanaal, het Zijkanaal D en Nauernasche Vaart, het Noordhollandsch kanaal van het IJ naar Purmerend en het Alkmaardermeer, de Trekvaart Het Schouw - Monnickendam – Edam, de Where, de Knollendammervaart, de Vaart van Edam naar Purmerend, de Beemsterringvaart, de Vaarweg Alkmaar-Huigendijk-Ursum-Avenhorn (Huigenvaart), het Kanaal Alkmaar (Omval) – Kolhorn, het Schagerkoggekanaal, het Kolhornerdiep, de Voormalige Buitenhaven van Kolhorn, de Westfrieschevaart, de Slootvaart[14], de Den Oeversche Vaart, de geul door de Zuiderhaven van Den Oever, het Amstelmeer, het Waardkanaal, en het Balgzandkanaal.

Ten zuiden van het Noordzeekanaal omvat het Kernnet Recreatievaart de Noordelijke Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, de Amstel, de Vaarweg van de Schinkel (Nieuwe Meer) naar de Amstel, de Bullewijk, de Oude Waver, de Waver, de Weespertrekvaart, het Smal Weesp, de Vecht, de Muidertrekvaart, de Naardertrekvaart, het Hilversumsch Kanaal en Havens te Hilversum, de ‘s-Gravelandsevaart, Drecht en de Loosdrechtse Plassen.

14 Het toebehoren van de Slootvaart aan Kernnet Recreatievaart is beredeneerd vanuit de huidige situatie. Een strategische wijziging op de functie van de Slootvaart (i.s.m. Haukeschutsluis) kan resulteren in een wijziging van het Kernnet Recreatievaart.

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub

Haarlem, september 2026