



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## GS brief aan Provinciale Staten

Postadres Provinciehuis  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag  
T 070 - 441 66 11  
www.zuid-holland.nl

Datum  
Zie verzenddatum linksonder

Ons kenmerk  
DOS-2015-0007775  
PZH-2019-679442047  
Bijlagen  
-

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Voorbereiding provincie Zuid-Holland op een Brexit  
zonder terugtrekkingsovereenkomst

Geachte Statenleden,

Op 18 juni 2018 hebben wij u met een informatieve brief geïnformeerd over de verwachte (economische) impact van de Brexit in Zuid-Holland. Hierin hebben wij aangegeven dat onze grondhouding is *'prepare for the worst'*. Met het wegstemmen van het concept Brexit akkoord op 15 januari jl. door het Britse Lagerhuis is de kans op een no-deal scenario toegenomen en bestaat nog steeds onduidelijkheid over de wijze waarop het Verenigd Koninkrijk (VK) op 29 maart 2019 uit de Europese Unie vertrekt. Met deze brief informeren wij u over de voorbereidingen die in Zuid-Holland worden getroffen om in te spelen op problemen die kunnen ontstaan bij een Brexit zonder terugtrekkingsovereenkomst, de zogenaamde "no-deal Brexit".

In het onderstaande geven we een beeld van de acties die hierbij spelen. Veelal ligt de primaire verantwoordelijkheid hiervoor bij de Rijksoverheid. Per onderwerp geven we aan hoe wij kunnen bijdragen. Hierbij worden de economische sectoren aangehouden die wij in eerder aan u verzonden informatieve brief als meest kwetsbaar hebben aangemerkt, te weten:

- De transport- en logistieke sector
- Het havengebied van Rotterdam
- De tuinbouwsector
- De visserijsector
- Het bedrijfsleven in het algemeen

Daarnaast zal er ook worden stilgestaan bij de gevolgen van de Brexit voor de provinciale (ambtelijke) organisatie.

### **Het havengebied van Rotterdam / transport- en logistieke sector**

De voorbereidingen op een no-deal scenario hebben zich de afgelopen weken geïntensiveerd en richten zich met name op het voorkomen van ernstige verkeershinder in en rondom het havengebied van Rotterdam. Het Rijk heeft betrokken partijen in relatie tot de Rotterdamse ferryterminals in januari bij elkaar gebracht om tot afspraken te komen over de gevolgen van een

Brexit zonder regeling. Een eerste bestuurlijke Brexit tafel voor het Rotterdamse havengebied staat gepland voor 8 februari a.s. De provincie en de gemeenten kunnen zich uiteraard op een aantal zaken voorbereiden maar het ministerie (Rijkswaterstaat), de douane en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) moeten het geheel coördineren.

#### Essentie van het probleem

In geval van een no-deal scenario maakt het VK na 29 maart 2019 geen onderdeel meer uit van de interne markt en de douane-unie. Daarmee vormen de Nederlandse zeehavens vanaf die datum een buitengrens van de EU met het VK, met als gevolg dat er extra douaneprocedures ingevoerd moeten worden voor de handel met het VK. Per kalenderdag voeren Nederlandse vervoerders 650 ritten van en naar het VK uit. Dit heeft een drietal gevolgen:

#### 1. (Her)invoering van grenscontroles

|             |   |
|-------------|---|
| Toelichting | <p>De Douane en NVWA zullen extra moeten gaan toezien op het grensverkeer. De Douane is druk bezig met het verwerven van 928 fte extra (Brexit)personeel. De verwachting is dat per 29 maart 2019 500 douaniers kunnen worden ingezet, en de rest kort daarna. De NVWA werft circa 90 extra dierenartsen voor de controle op veterinaire en fytosanitaire goederen. Ook dienen hiertoe extra controle- en inspectiepunten te worden ingericht. Levende dieren of dierlijke producten mogen in de EU namelijk uitsluitend via door de Europese Commissie erkende Buitengrens Inspectie Post (BIP) binnenkomen. Momenteel loopt het BIP-gebied in de Rotterdamse Haven van de Maasvlakte tot aan de Waalhaven. Echter, in Hoek van Holland komt een veerdienst aan waar regelmatig keuringsplichtige goederen binnenkomen. Deze terminal bevindt zich niet in BIP-gebied en er is geen keurpunt aan de noordkant van Rotterdam.</p> <p>Expediteurs dienen de nieuw in te voeren douaneformaliteiten elektronisch af te handelen via het havensysteem (Port Community System) van Portbase. Voor de containersector verlopen deze processen al jarenlang volledig efficiënt en geautomatiseerd, maar voor het (ferry)vervoer naar het VK is dit nieuw. Hiervoor dient nieuwe software ontwikkeld te worden. Het Havenbedrijf heeft de overheid middels een brief aan de Tweede Kamer verzocht hier een financiële bijdrage aan te leveren. De totale projectkosten voor het ontwikkelen van deze software wordt geschat op € 1,5 miljoen.</p> <p>Tot slot zal bij een no-deal Brexit de huidige transportvergunning niet meer geldig zijn. Vervoerders vallen dan verplicht terug op een CEMT-vergunning. Nederland beschikt over een maximum van 1680 CEMT jaarvergunningen. Mogelijk kan de vraag naar een dergelijke vergunning het aanbod overstijgen.</p> |
| Maatregelen | <p>De uitbreiding van BIP-gebied is nog onderwerp van discussie in de Tweede Kamer. In het Brexit debat van 23 januari j.l. heeft minister Blok aangegeven dat de overheid bereid is te faciliteren in het realiseren van nieuwe keurpunten, maar de verantwoordelijkheid voor het inrichten hiervan niet van het bedrijfsleven te willen</p>   |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
|                                | <p>overnemen. Deadline voor het aanvragen van nieuwe keuringspunten bij de NVWA is 15 februari.</p> <p>De provincie is in overleg met het Havenbedrijf over een financiële bijdrage van maximaal € 200.000,- voor de ontwikkeling van software voor de automatisering van douaneprocessen bij de ferrydiensten. Het havenbedrijf draagt het grootste gedeelte van de kosten.</p>   |
| Verantwoordelijke bestuurslaag | <p>De Rijksoverheid is verantwoordelijk voor de werving van voldoende personeel voor de Douane en NVWA. Keurpunten voor veterinaire importkeuringen worden gerund door private partijen. Aanvragen voor het openen van nieuwe keurpunten dienen te worden gedaan bij de NVWA. Aanvragen voor het uitbreiden van het BIP-gebied verlopen ook via de NVWA, maar moeten uiteindelijk door de Europese Commissie worden goedgekeurd.</p> <p>NIWO (nationale en internationale wegvervoer organisatie) is de verantwoordelijke vergunningverlenende instantie voor CEMT-vergunningen.</p> <p>PZH heeft geen expliciete taken of verantwoordelijkheden op het gebied van grenscontroles.</p> |

## 2. Stagnatie in doorstroming en files op ferryterreinen en het openbare wegennet

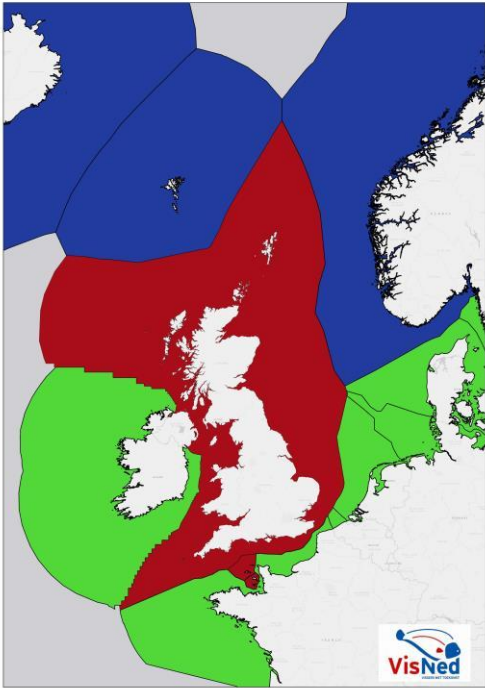
|             |   |
|-------------|---|
| Toelichting | <p>De kans is aanzienlijk dat grenscontroles bij de ferryterminals leidt tot opstoppingen, wanneer exporterende bedrijven hun papieren niet volledig op orde hebben. Ook steekproefsgewijze controle van de 22.000 containers die dagelijks via Nederland worden verscheept draagt bij aan vertraging van het afhandelingsproces. Dit kan weer leiden tot files op nabijgelegen snelwegen en onderliggend wegennet. Op de provinciale wegen zal dit vooral de wegen richting Hoek van Holland (Stena Line) treffen. Dit verkeer concentreert zich op de N223 – Hoeksebaan en de N220 – Maasdijk.</p>  |
| Maatregelen | <p>Onder leiding van Rijkswaterstaat (RWS) is een Brexit Transport Tafel ingesteld, waar PZH op is aangesloten. Het doel van deze tafel is het voorbereiden van operationele maatregelen die verkeerschaos dienen te voorkomen. Voor alle 5 Rotterdamse ferryterminals worden verkeerscirculatieplannen opgesteld.</p> <p>Voor de aanvoerwegen naar Hoek van Holland heeft PZH scenario's uitgewerkt o.b.v. reistijden. Vrachtwagens en personenvervoer richting Stena worden nu al gescheiden. Op de bebording op de N223 Tweepleinenweg is de splitsing personen / vracht naar de N220 en N223 goed te zien. Verder kan PZH gebruik maken van de bestaande dynamisch verkeersmanagement systemen, tekstwagens en verkeersregelaars (N223) indien nodig. De gemeente Rotterdam gaat nog een DRIP (dynamisch route-informatiepaneel) neerzetten tussen Westerleeplein en Maasdijkplein (splitsing N223 en N220). Tot slot wordt de kruising bij de ingang van het Stena terrein door de gemeente Rotterdam omgebouwd naar een rotonde. Dit moet eind april gereed zijn, maar de verantwoordelijk wethouder kan dit mogelijk een maand laten versnellen.</p> |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Verantwoordelijke bestuurslaag | <p>Het zorgen voor een goede doorstroming van het verkeer is een gedeelde verantwoordelijkheid van verschillende bestuurslagen, waarbij een centrale regierol is weggelegd voor de Rijksoverheid (RWS), in opdracht van het ministerie van Infrastructuur &amp; Waterstaat.</p> <p>PZH heeft als wegbeheerder een directe verantwoordelijkheid voor het nemen van noodzakelijke maatregelen om de doorstroming op de provinciale wegen te waarborgen.</p> |
|--------------------------------|---|

### 3. Extra vraag naar parkeergelegenheid voor (wachtende) vrachtwagens

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Toelichting                    | <p>De kans is groot dat er extra parkeerruimte voor vrachtwagens nodig is omdat transportbedrijven hun vrachtgegevens niet correct hebben ingevuld. Gevolg is dat de chauffeurs worden weggestuurd bij de terminal. Het wordt een uitdaging om voldoende parkeerruimte te creëren als de afhandeling vertraging oploopt doordat zich teveel trucks zonder de juiste papieren melden. Met name aan de noordkant van de Nieuwe Waterweg dienen adequate maatregelen te worden genomen.</p>   |
| Maatregelen                    | <p>Het vinden van locaties voor parkeerruimte is een behoorlijke zoektocht.</p> <p>Noordkant van de Nieuwe Waterweg: de gemeente Rotterdam zet zich in om tijdelijk extra parkeergelegenheid te creëren op industrieterrein De Kulk. Wij hebben Rijkswaterstaat verzocht te kijken of een steunpunt langs de A20 nabij Maasdijk geschikt te maken is tot (tijdelijke) vrachtwagenparkeerplaats.</p> <p>Zuidkant van de Nieuwe Waterweg: Het Havenbedrijf is bezig met het huren van een groot nieuw terrein aan de Moezelweg, en geeft aan dat er langs de Noordzeeweg ruimschoots bufferparkeergelegenheid is.</p>  |
| Verantwoordelijke bestuurslaag | <p>De provincie heeft voor truckparking een aanjagende en coördinerende rol voor de corridors. Deze rol komt voort uit het MIRT-project Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost welke als doel heeft het verbeteren van het goederenvervoer in de gebieden West, Oost en Zuid-Oost Nederland, gericht op de belangrijkste knooppunten, wegen en vaarwegen. De Brexit-problematiek is voor wat de gevolgen voor de ferryterminals betreft een regionaal probleem en niet direct een corridorprobleem. De gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam nemen daarom ieder hun verantwoordelijkheid om te zorgen voor extra parkeergelegenheid.</p> <p>De provincie kan daarnaast een actieve faciliterende en ondersteunende rol op zich nemen richting de gemeenten rondom het havengebied, voor wat betreft het meedenken en adviseren over hoe extra parkeergelegenheid planologisch geregeld kan worden.</p> |

## Visserij

|                    |  |
|--------------------|--|
| <p>Toelichting</p> | <p>De consequenties van een no-deal Brexit voor de visserijsector zijn groot, gezien de afhankelijkheid van Nederlandse vissers in Britse wateren. Momenteel vist 50% van de Nederlandse vissers in Britse wateren, waar met name haring en makreel wordt gevangen. De Britse wateren beslaan in verhouding een groot deel van de Noordzee, zoals te zien is op onderstaande afbeelding (bron: Visned):</p>  <p>In geval van een no-deal Brexit hebben Nederlandse vissers geen toegang meer tot Britse wateren. Gevolg hiervan is dat het in Nederlandse wateren veel te druk wordt en visvangst daardoor niet meer duurzaam is. Bovendien kunnen grote delen niet bevangen worden door de bouw van windmolenparken.</p> <p>Daarnaast zou het invoeren van nieuwe importheffingen op vis door het VK een tweede zware (economische) klap kunnen betekenen voor visserijgemeenschappen. In Zuid-Holland kennen de gemeenten Katwijk, Stellendam en Scheveningen de grootste visserijgemeenschappen.</p> |
| <p>Maatregelen</p> | <p>De Europese Commissie (EC) heeft deze week twee voorstellen gepubliceerd om de impact van een no-deal Brexit te beperken.</p> <p>Allereerst komt er mogelijk een schadevergoeding vanuit het Europees Fonds voor Maritieme Zaken en Visserij voor vissers en marktdeelnemers om de tijdelijke stillegging van visserijactiviteiten te compenseren. De EC hoopt hiermee de impact van een plotselinge sluiting van de Britse wateren enigszins te compenseren.</p> <p>Het tweede voorstel heeft betrekking tot de toegang tot de Europese Wateren. Britse vaartuigen zouden tot eind 2019 toegang kunnen krijgen tot de Europese wateren,</p>  |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
|                                | <p>op voorwaarde dat de Europese vaartuigen toegang behouden tot de Britse wateren. Daarnaast omvat dit voorstel een procedure voor het machtigen van vaartuigen uit het VK om in de Europese wateren te vissen en omgekeerd.</p> <p>Deze twee wetsvoorstellen van de EC moeten nog door het Europees Parlement en de 27 lidstaten worden goedgekeurd voor 29 maart, en maken onderdeel uit van een pakket aan noodmaatregelen voor een no-deal scenario met gecoördineerde EU-brede aanpak.</p>  |
| Verantwoordelijke bestuurslaag | <p>Zoals hierboven aangegeven heeft de Europese Commissie een regierol gezien de Europese regelgeving op het gebied van visserij.</p> <p>Op provinciaal niveau wordt de Brexit besproken in het Bestuurlijk Platform Visserij (BPV). Gedeputeerde Weber vertegenwoordigt de provincie Zuid-Holland in dit overleg. Daarnaast behartigt gedeputeerde Rijsberman van de provincie Flevoland namens alle Nederlandse regio's de belangen van de visserijsector in Brussel, ondermeer in de Brexit taskgroup van het Comité van de Regio's.</p> |

### Tuinbouw

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Toelichting                    | <p>De Nederlandse en Britse tuinbouwsectoren zijn nauw met elkaar verweven, gezien het grote exportvolume van Nederlands groente en fruit naar het VK. Niet alleen krijgen tuinbouwbedrijven in geval van een no-deal scenario - net als andere bedrijven- te maken met douaneprocedures en importheffingen, maar ook met de logistieke uitdagingen in het havengebied die hierboven zijn geschetst. Een groot deel van de export naar het VK valt namelijk in de categorie <i>same-day delivery</i>.</p> |
| Maatregelen                    | <p>Tuinbouwbedrijven kunnen gebruik maken van dezelfde hulpmiddelen als overige bedrijven die door de rijksoverheid ter beschikking zijn gesteld (zie hieronder).</p>   |
| Verantwoordelijke bestuurslaag | <p>Het bedrijfsleven is zelf verantwoordelijk voor een goede voorbereiding op de Brexit. Gezien het grote belang voor de tuinbouwsector zien we dat met name grotere bedrijven als Daily Fresh al de nodige maatregelen hebben genomen.</p>   |

### Bedrijfsleven

|             |  |
|-------------|--|
| Toelichting | <p>Het bedrijfsleven krijgt in geval van een no-deal scenario te maken met douaneformaliteiten en importheffingen, en daarmee hogere kosten.</p> <p>Desondanks brengt de Brexit ook enige kansen met zich mee, zoals acquisitie van bedrijven die naar Nederland (mee)verhuizen met de European Medicine Agency (EMA).</p> |
| Maatregelen | <p>De Rijksoverheid heeft de volgende algemene hulpmiddelen aan het bedrijfsleven ter beschikking gesteld:</p>   |



|                                |   |
|--------------------------------|---|
|                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij het Brexitloket kunnen bedrijven terecht met vragen over de Brexit.</li> <li>• Via de Brexit Impact Scan kunnen bedrijven in kaart brengen welke voorbereidingen van belang zijn in aanloop naar de Brexit.</li> <li>• Kleine- en middelgrote ondernemers kunnen met een Brexit-voucher advies aanvragen voor alternatieve afzetmarkten, om de gevolgen van de Brexit te mitigeren.</li> </ul> <p>De provincie is in februari 2018 in gesprek gegaan met diverse branche-organisaties over de wijze waarop wij ons als regio kunnen voorbereiden op de Brexit.</p>                                       |
| Verantwoordelijke bestuurslaag | <p>De regie om het bedrijfsleven voor te bereiden ligt bij de Rijksoverheid.</p> <p>Als alerte provincie zullen we in het verlengde van de activiteiten van het Rijk gemeenten en bedrijven via de ons beschikbare reguliere kanalen informeren. Hierbij blijven wij het belang van tijdige voorbereiding bij onze stakeholders benadrukken en bieden wij hulp aan daar waar de provincie van waarde kan zijn.</p> <p>Daarnaast zullen wij via onder andere het Innovation Quarter inspelen op mogelijkheden die zich voordoen voor vestiging in Zuid-Holland van bedrijven die als gevolg van de Brexit het Verenigd Koninkrijk willen verlaten.</p> |

#### Ambtelijke organisatie

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Toelichting                    | <p>De Brexit kan mogelijk gevolgen hebben voor de provinciale (ambtelijke) organisatie, bijvoorbeeld op het gebied van inkoopbeleid wanneer er sprake is met (diensten) leveranciers uit het VK. Het nakomen van contracten kan mogelijk voor partijen uit het VK na 29 maart lastiger worden. Ook zijn situaties denkbaar waarbij een moederbedrijf in het VK is gevestigd, maar de diensten door een dochterbedrijf in Nederland worden geleverd.</p> <p>Van gemeenten is bijvoorbeeld bekend dat er geodata wordt ingekocht via een software leverancier uit het VK. Ook is het van belang te controleren of er persoonsgegevens worden verwerkt op een server in het VK. Bij een no-deal Brexit is de Algemene Verordening Persoonsgegevens (AGV) niet meer van toepassing op het VK.</p> |
| Maatregelen                    | <p>In opdracht van het ministerie van BZK is door Europa Decentraal een Brexit Impact Scan ontwikkeld voor decentrale overheden. Deze is op het binnenplein gedeeld om deze bij medewerkers onder de aandacht te brengen.</p> <p>Inmiddels is er ook een Brexitloket ingericht waar decentrale overheden met vragen terecht kunnen.</p> <p>Een algehele scan op inkoopcontracten met partijen uit het VK is nog niet uitgevoerd.</p>  |
| Verantwoordelijke bestuurslaag | <p>Het is aan de provincie zelf om maatregelen te treffen waarmee de organisatie op een no-deal scenario is voorbereid.</p>   |



### Vervolg

Wij zijn bestuurlijk op verschillende plaatsen actief op de bovengenoemde onderwerpen en blijven alert om snel de vereiste inzet te kunnen plegen. Daar waar nodig zullen we op specifieke onderwerpen een ambtelijk actieteam inzetten om de gewenste bijdrage vanuit de provincie te kunnen leveren. Op korte termijn verwachten we dat dit met name zal spelen op de problematiek van de verwachte verkeershinder in en rondom het havengebied. Indien zich relevante nieuwe ontwikkelingen voordoen zullen wij u daarover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

drs. H.M.M. Koek

voorzitter,

drs. J. Smit