

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

Datum
29 september 2026

Ons kenmerk
PZH-2026-897569046
DOS-2021-0002442

Bijlagen
0

Aan Provinciale Staten

Onderwerp:

Voedselzekerheid in Zuid-Holland: bijdragen aan betrouwbare importprocessen en doorlooptijden in de AGF-sector. EE/T2026.031

Geachte Statenleden,

Gedeputeerde Weverling heeft toegezegd in september in overleg met het Havenbedrijf met een brief te komen waarin wordt toegelicht hoe voor voedselzekerheid in Zuid-Holland kan worden gezorgd door het optimaliseren van importprocessen en doorlooptijden van de AGF-sector (EE/T2026.031 d.d. 8 juli 2026). Het gaat om de vraag hoe wij bijdragen aan het optimaliseren van de importprocessen en doorlooptijden in de sector aardappelen, groente en fruit (AGF). Met deze brief geven Gedeputeerde Staten (GS) daaraan invulling. De aanleiding ligt in het debat over de positie en concurrentiekracht van de Rotterdamse haven.

De onderliggende vraag: behoud van de vers-stromen voor Zuid-Holland

De Rotterdamse haven is een belangrijke toegangspoort voor de import van verse groente en fruit naar Nederland en Noordwest-Europa. Voor deze producten zijn snelheid, betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van de keten van groot belang, gezien de beperkte houdbaarheid en de hoge kwaliteitseisen. Achter het vraagstuk van voedselzekerheid ligt daarom een concrete strategische vraag: hoe zorgen wij dat deze stromen via Rotterdam en de Zuid-Hollandse Green Ports blijven lopen, en niet uitwijken naar concurrerende havens.

Antwerpen is van oudsher een van de grootste vers-havens van Europa en de belangrijkste concurrent van Rotterdam voor deze stromen. Vers-stromen zijn bovendien betrekkelijk locatie-ongebonden: importeurs kiezen voor de route die het snelst, het meest betrouwbaar en tegen de laagste keten- en toezichtkosten hun producten op de markt brengt. Wanneer doorlooptijden, kosten of het inspectieregime in Rotterdam ongunstiger uitpakken dan bij concurrerende havens, ontstaat het risico dat andere havens voorkeur krijgen. Dat raakt de haven economie, de werkgelegenheid en de positie van Zuid-Holland en Nederland in de Europese voedselketen.

Een sterke, concurrerende functie binnen de vers-logistieke keten is daarmee een voorwaarde voor voedselzekerheid, en het voorkomen van vermijdbare weglek van vers-stromen is de kern van onze inzet.

Ons belang en onze rol

Het goed functioneren van de AGF-keten is voor ons van groot belang, vanwege de economische betekenis, de werkgelegenheid, de voedselzekerheid en de concurrentiepositie van Zuid-Holland. Om helder te maken wat de provincie hierin doet, onderscheiden wij drie niveaus: waar wij bevoegd gezag zijn, waar wij met eigen middelen en instrumenten zelf resultaten boeken, en waar de bevoegdheid bij anderen ligt en wij regie en lobby voeren.

Waar wij bevoegd gezag zijn.

De provincie is bevoegd gezag voor het ruimtelijk beleid. Via de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening beschermen wij de fysieke ruimte die de vers-keten nodig heeft: haven- en bedrijventerreinen, logistieke knooppunten en in het bijzonder de kades en watergebonden bedrijvigheid die onder druk staan van herontwikkeling naar andere functies. Dit "grip op grond" is een harde provinciale knop: zonder geborgde kaderuimte is modal shift over water op termijn niet houdbaar. Daarnaast zijn wij verantwoordelijk voor de provinciale infrastructuur en het regionale mobiliteitsbeleid, en zijn wij, voor een deel van de bedrijven in het haven- en industriegebied, bevoegd gezag voor vergunningverlening, toezicht en handhaving, die wij laten uitvoeren door de omgevingsdienst DCMR. Deze bevoegdheden betreffen ruimte, milieu en bereikbaarheid, en dragen bij aan geborgde ruimte voor de vers-keten en aan een aantrekkelijk en verduurzaamd vestigingsklimaat. Zij strekken zich nadrukkelijk niet uit tot de douane- en NVWA-processen die de import zelf bepalen.

Wat wij zelf doen met eigen middelen en instrumenten.

Buiten onze formele bevoegdheden beschikken wij over eigen instrumenten waarmee wij concrete resultaten boeken. Via de provinciale investeringsagenda co-financieren wij projecten binnen het havenindustriële complex en de achterlandverbindingen en trekken wij projecten binnen het Realisatiepact Rotterdam e.o. vlot. Via subsidies en de inzet van logistiek makelaars jagen wij modal shift aan, en via onderzoek ontwikkelen wij kennis over vers-stromen en logistieke kwetsbaarheden. Wat dat oplevert, is concreet aanwijsbaar: de bargelijdendienst op de Dutch Fresh Port Corridor haalt bij opschaling ruim 12.000 vrachtwagenritten per jaar van de weg, reefer- en achterlandhubs verlagen de piekdruk op de terminals, en onze kennisbasis onderbouwt gerichte inzet en lobby.

Waar de bevoegdheid bij anderen ligt en wij regie en lobby voeren.

Op de terreinen die de importprocessen het meest direct raken, hebben wij geen formele bevoegdheid. De douane- en NVWA-keuringen, het keurpuntenregime en de grenscontrolepost zijn een zaak van het Rijk en de EU. De terminaltoegang, de slotafgifte en de openingstijden van depots zijn keuzes van de marktpartijen zelf. De rijks infrastructuur, de spoorkosten en de Modal Shift Regeling liggen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail. Hier zit onze meerwaarde niet in bevoegdheid, maar in regie en aanjaagkracht: het bijeenbrengen van de juiste partijen, het samen met het Havenbedrijf Rotterdam en het IPO optrekken richting het Rijk, en het tempo erin houden. Concreet nemen wij daarom, samen met het Havenbedrijf Rotterdam, het initiatief om een gesprek tussen de sector en de NVWA op gang te brengen over snellere en voorspelbaardere importprocessen. Wat dat oplevert, is dat de juiste partijen aan tafel komen en dat

Rijksbesluiten, zoals de invulling van de Modal Shift Regeling en herstel van een gelijk speelveld in de spoorkosten, in de goede richting worden beïnvloed.

Belangrijkste knelpunten

Samen met Havenbedrijf Rotterdam en het bedrijfsleven zien wij een aantal knelpunten die de doorlooptijden en de betrouwbaarheid van de AGF-keten raken, en daarmee de aantrekkelijkheid van Rotterdam ten opzichte van Antwerpen:

- Het eerste knelpunt betreft de aansluiting en transparantie van de ketenprocessen. Controles door Douane en NVWA zijn noodzakelijk, maar de inspectieprocessen en de operationele planning van terminals, keurpunten, vervoerders en importeurs sluiten regelmatig onvoldoende op elkaar aan. Dit resulteert in te lange doorlooptijden en onnodige demurrage- en detentiekosten. Hoewel de digitalisering sterk is toegenomen, werken ketenpartijen nog niet altijd vanuit dezelfde realtime informatie, met wachttijden, dubbele handelingen en verminderde voorspelbaarheid tot gevolg.
- Het tweede knelpunt betreft de druk op bereikbaarheid en doorstroming. Een betrouwbare verbinding tussen haven, logistieke knooppunten en achterland blijft essentieel. Hierbij is aanhoudende congestie van het containerwegvervoer in de Rotterdamse haven een serieus aandachtspunt. Een doelmatige afhandeling vraagt bovendien om continue waakzaamheid voor voldoende inspectiecapaciteit en een efficiënte uitwisseling van containers tussen terminals en inspectielocaties, in lijn met de groei in de containeroverslag. Datzelfde geldt voor inspecties in het achterland. Daar komt bij dat Douane en NVWA te maken hebben met een zwaardere taakstelling, door het groeiend aantal containers en aangiften, de EU-douanehervorming en de aanhoudende druk op weerbaarheid en ondermijning, zonder dat daar vanzelfsprekend extra capaciteit tegenover staat.

Een concreet voorbeeld betreft de herziening van het gebied van de grenscontrolepost, waardoor Dutch Fresh Port net buiten het reguliere controlegebied valt en keurpunten daar met een extra toeslag te maken kregen. Een deel van de importeurs wijkt daardoor uit naar keurpunten elders in Rotterdam, met extra transportkilometers, hogere kosten en extra druk op de doorstroming tot gevolg.

Op de korte termijn gaat het om verplaatsing binnen de regio, maar dit type kostenverhogende en vertragende factoren is precies wat op termijn stromen naar het buitenland kan doen uitwijken. De sector heeft dit via Dutch Fresh Port bij de NVWA en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geagendeerd. De NVWA erkent het belang van Dutch Fresh Port, maar geeft aan niet te kunnen afwijken van de geldende regelgeving, en wijst op optimalisatiemogelijkheden binnen bestaande samenwerking.

Optimalisatiekansen en onze inzet

De grootste kansen om doorlooptijden te verkorten en de concurrentiepositie te behouden liggen in verdere digitalisering, datadeling en procesafspraken, risicogerichte inspecties, nauwe publiek-private samenwerking en het borgen van een robuuste infrastructuur. Provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam zetten hierop in langs de volgende lijnen:

- Digitalisering en datagedreven toezicht. Door meer inzicht via performance monitoring en door gegevens eerder en beter beschikbaar te maken voor alle betrokken partijen, kunnen processen beter op elkaar worden afgestemd en goederen sneller worden vrijgegeven. Waar mogelijk kunnen inspecties datagedreven en risico gebaseerd worden ingericht, zodat voedselveiligheid en toezicht gewaarborgd blijven terwijl betrouwbare goederenstromen efficiënter worden afgehandeld. Wij ondersteunen de ontwikkeling van digitale toepassingen zoals HubConnect, HubConnect is voortgekomen uit MRDH-project op Dutch Fresh Port en sindsdien verder ontwikkeld, en is nu een van de zeven prioritaire projecten binnen het Realisatiepact Rotterdam e.o. (met Dutch Fresh Port als eerste pilotlocatie).
- Datadeling en versterkte publiek-private samenwerking. De samenwerking tussen ketenpartijen, Havenbedrijf Rotterdam (in de rol van initiator, facilitator en neutrale regisseur), Douane en NVWA is een belangrijke succesfactor om via procesafspraken en statusinzichten de doorlooptijden te verkorten. Voorbeelden zijn de vernieuwde keursystematiek van de NVWA op basis van gezamenlijke planning, de dashboards voor de Douane en de efficiëntere datadeling via het Port Community Systeem van Portbase. Versnelde digitalisering, vereenvoudiging en harmonisatie van informatie-uitwisseling stellen Douane en NVWA bovendien in staat om met gelijkblijvende of zelfs minder capaciteit aan de zwaardere taakstelling te voldoen.
- Betrouwbare achterlandverbindingen en modal shift. Een haven is zo goed als haar achterlandverbindingen. Betrouwbaar en betaalbaar vervoer over water en spoor bepaalt mede welk deel van de Europese ladingstromen via Rotterdam loopt: Rotterdam is met circa 37 procent nog de grootste haven in de Hamburg-Le Havre-range, tegenover circa 23 procent voor Antwerpen, maar dat aandeel staat onder druk. Wij zien op dit moment een reverse modal shift, waarbij vervoerders terugkeren van binnenvaart en spoor naar de weg, onder meer door oplopende wachttijden en te weinig kadeplek voor de binnenvaart en door een ongelijk speelveld in de spoorkosten ten opzichte van België. Voor de AGF-keten is dit direct relevant: onbetrouwbaar achterlandvervoer verlengt doorlooptijden, verhoogt kosten en maakt uitwijken naar concurrerende havens aantrekkelijker. Wij zetten daarom in op het beter benutten van bestaande capaciteit vóór uitbreiden. Dat doen wij langs onze trekkende rol in het GVC Realisatiepact Rotterdam e.o., waarin wij met ambtelijke inzet en met de logistiek makelaars projecten aanjagen en partijen verbinden. Zo brengen wij terminals, verladers en vervoerders bij elkaar om volume te bundelen. Voor de kade- en terminalcapaciteit voor de binnenvaart, waar de bevoegdheid bij het Havenbedrijf en zijn aandeelhouders ligt, is onze rol verbindend en agenderend: wij haken aan bij het signaal van de gezamenlijke containerbinnenvaart en brengen samen met het Havenbedrijf, de terminals en IenW de partijen aan tafel over vaste vensters, eerlijke slottoegang en een beter werkend Nextlogic.
- Een goed functionerende haven vraagt om betrouwbare weg-, spoor- en binnenvaartverbindingen; het versterken daarvan draagt direct bij aan de leveringszekerheid van voedselstromen. Intermodale ontsluiting van Zuid-Holland, ter ontlasting van het containerwegvervoer, blijft daarbij cruciaal. Binnen de haven werken het Havenbedrijf Rotterdam en marktpartijen aan de doorstroming en de beveiliging van het containervervoer. Onze eigen inzet richt zich op de verbindingen

waarvan wij als provincie zijn: de provinciale wegen en vaarwegen, en de intermodale knooppunten in het achterland, die wij aanjagen binnen het GVC Realisatiepact Rotterdam e.o.

Ter illustratie: binnen de haven werken het Havenbedrijf Rotterdam en marktpartijen aan de doorstroming en veiligheid van het containervervoer, onder meer via de interne baan (Container Exchange Route), geautomatiseerde scancapaciteit en cameratoezicht. Dit zijn initiatieven van de haven en het bedrijfsleven; de provincie heeft hierin geen rol.

- Kennisontwikkeling over voedselzekerheid en logistieke kwetsbaarheden. Wij investeren in inzicht in vers-stromen en logistieke knelpunten, via onder meer het onderzoek naar koelcontainerlogistiek op het traject Rotterdam-Noordrijn-Westfalen, de analyse Koude Ketens voor Vers-logistiek Zuid-Holland, de provinciale vers-locatieprofielen, de verkenning voedselzekerheid via ACCEZ, de Monitor Logistiek Zuid-Holland en de verkenning Tuinbouwvisie 2050.

Wat wij concreet doen om de haven efficiënt en bereikbaar te houden

Congestie en wachttijden op en rond de terminals raken de AGF-keten hard, omdat elke vertraging bij bederfelijke producten direct tot kwaliteits- en waardeverlies leidt. Het Realisatiepact Rotterdam e.o. geeft ons een gezamenlijk kader om hier structureel aan te werken: niet alleen bereikbaarheid, maar ook modal shift en schone energie in de haven.

Huidige inzet

- Wij faciliteren reefer- en achterlandhubs waarmee containers buiten de spits kunnen worden uitgehaald en de piekdruk op de terminals en het wegennet afneemt. Dit sluit aan bij onze modal shift-doelstelling via het Realisatiepact. De bestaande bargelijndienst toont aan dat modal shift kan slagen zonder structurele subsidie, mits het aanbod beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar is.
- Wij ondersteunen slimmere afhandeling van retour- en leegstromen via digitale ontsluiting van hub functies, zoals truckparkings en container ontkoppelpunten. Hierdoor verminderen onnodige leegritten en depotdruk, wat ook bijdraagt aan onze duurzaamheidsambitie.
- Op de fysieke infrastructuur zetten wij eigen middelen en instrumenten in. Via de provinciale investeringsagenda dragen wij bij aan de haven en de achterlandverbindingen, faciliteren wij kade-, overslag- en multimodale knooppunten die lading van de weg naar water en spoor brengen, en houden wij onze eigen provinciale wegen en vaarwegen betrouwbaar, inclusief de kunstwerken die de doorstroming over water bepalen.
- Wij brengen partijen samen over vaste vensters, eerlijke slottoegang en betere afstemming. Dit zijn pijlers van het Realisatiepact en nodig om langzame termijnafhandeling aan te pakken.

Pact van Portlantis: bereikbaarheid waarborgen ondanks filedruk

Het Pact van Portlantis (IenW en Havenbedrijf Rotterdam, 2027) richt zich op een centrale uitdaging: hoe handhaven we de bereikbaarheid van de Rotterdamse containerhaven ondanks toenemende filedruk op het wegennet? Dit vraagt doorontwikkeling van multimodale

achterlandverbindingen en versterking van knooppunten. We brengen partijen samen over vaste vensters, eerlijke slottoegang en betere afstemming.

Uitbreiding bestaande lijndienst

We zetten in op uitbreiding van de huidige binnenvaartlijndienst naar meerdere deep sea terminals in Rotterdam en inland terminals in het achterland. Door frequentie en volume op te schalen en ketenpartijen structureel samen te brengen, kunnen we modal shift versnellen en water routinematig als vervoermiddel inzetten.

Parallel hieraan onderzoeken we of een reeferverbinding naar Noordrijn-Westfalen economisch haalbaar is. Een onafhankelijke ketenverkenning toont aan dat diepgevroren en bepaalde versproducten kansrijk zijn voor binnenvaartvervoer naar het Duitse achterland. Inland terminals bieden mogelijkheden voor schaalbare verbindingen, op voorwaarde dat detention-kosten en vrije tijden worden opgelost. We voeren gerichte business-development uit, gericht op volumeopbouw, consortiavorming en afstemming met ketenpartijen.

Samenwerking en vervolg

De voedselzekerheid van Zuid-Holland wordt ondersteund door een betrouwbare en efficiënte logistieke keten. Dit geldt niet alleen voor de AGF-keten, maar ook voor de omvangrijke gekoelde en bevroren vlees- en visketens die via Rotterdam lopen en eveneens een belangrijke bijdrage leveren aan de voedselvoorziening. Het behoud en de versterking van deze vers-draaischijf vraagt om een gezamenlijke aanpak. Wij trekken hierin op met Havenbedrijf Rotterdam, de Green Ports, het bedrijfsleven, Douane en NVWA en het Rijk, en sluiten aan op lopende programma's en samenwerkingsverbanden, waaronder het Realisatiepact Rotterdam e.o., de MIRT-Goederenvervoercorridors en de NOVEX-aanpak voor de Rotterdamse havenregio. De provincie blijft dit ook aankaarten bij partners in de uitwerking van de Havenvisie. De uitwerking hiervan ligt echter niet bij de provincie. Over de uitkomsten van het gesprek met de NVWA, de voortgang van de Routekaart Digitalisering Vers-logistiek en overige relevante stappen informeren wij u via de reguliere voortgangsrapportages.

Met deze inzet dragen wij, binnen onze eigen verantwoordelijkheden en in nauwe samenwerking met onze partners, bij aan een concurrerende en toekomstbestendige vers-logistieke keten, zodat Rotterdam en Zuid-Holland hun belangrijke positie in de Nederlandse en Europese voedselvoorziening behouden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

voorzitter,

mr. A.W. Kolff