Bundel - Commissie Waterveiligheid en Waterketen van 11 november 2026

Agenda bijlagen
- Beantwoording technische vragen commissie WVK 11 november, aangevuld met beantwoording technische vragen fractie BBB

01 Opening, vaststelling agenda
- Oproepbrief commissie WVK 11 november 2026
- Conceptagenda commissie WVK 11 november 2026

02 Toezeggingenlijst commissie Waterveiligheid en Waterketen
- Acties en toezeggingen commissie WVK 1 juli 2026

03 Mededelingen

03.a Terugkoppeling Unie commissies

04 Ingekomen stukken

04.01 Torwash demonstratieproject
- Voortgang demonstratieproject Torwash

04.02 T2 rapportage Waterzuivering Vergulde Hand
- Bijlage 1: Voortgangsrapportage T2 2026 Project Waterzuivering Vergulde Hand (DMS 2548855)

04.03 Evaluatie strategie transitie waterketen 2050
- Evaluatie strategie transitie waterketen
- Bijlage 1: Evaluatiedocument Strategie Transitie Waterketen, september 2026

04.04 Beantwoording schriftelijke vragen CU/SGP over strategische inkoop
- Beantwoording schriftelijke vragen CU/SGP over strategische inkoop

04.05 Beantwoording schriftelijke vragen Water Natuurlijk over effluent
- Beantwoording schriftelijke vragen WN over effluent

04.06 Stand van zaken dossier wateroverlast Anemoon in De Lier
- Stand van zaken dossier Wateroverlast Anemoon De Lier

04.07 Antwoordbrief gemeente Vlaardingen inzake planning nieuwe AWZI
- Brief van gemeente Vlaardingen (DMS 2531313)
- Antwoordbrief gemeente Vlaardingen inzake planning nieuwe AWZI

04.08 Informatieve brief Afronding werkzaamheden N468 vertraagd
- Afronding werkzaamheden N468 vertraagd

04.09 Brief van bewoners en ondernemers aan de N468 over Kennisgeving brieven aan provincie Zuid-Holland en gemeente Midden-Delfland over ontheffingsregeling N468
- Brief van bewoners en ondernemers aan de N468 over Kennisgeving brieven aan provincie Zuid-Holland en gemeente Midden-Delfland over ontheffingsregeling N468
- Bijlage 1: Afschrift brief aan het college van B&W Midden-Delfland
- Bijlage 2: Afschrift brief aan het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

04.10 Ledenbrief UvW over prioritering Deltafonds
- Ledenbrief UvW over prioritering Deltafonds
- Bijlage 1: Kamerbrief prioritering en perspectief
- Bijlage 2: Brief van UvW aan Ministerie van I&W over financiële knelpunten HWBP/hoogwaterveiligheid

04.11 Reddingsbrigade Nederland - Oproep voor verkiezingsprogramma: Neem waterveiligheid en de rol van de Reddingsbrigade op in uw verkiezingsprogramma

Reddingsbrigade Nederland - Oproep voor verkiezingsprogramma: Neem waterveiligheid en de rol van de Reddingsbrigade op in uw verkiezingsprogramma
Bijlage: Infographic De Reddingsbrigade

05.B Bespreekstukken

05.B.01 Governance waterketen Delfland

Voorstel: Governance waterketen Delfland
Bijlage: Governance waterketen Delfland

05.B.02 Uitgangspunten Zeewering

Voorstel: Uitgangspunten Zeewering
Bijlage: Technische uitgangspunten legger zeewering (DMS 2545718)

05.B.03 Presentatie - Toekomst waterketen Rotterdam

Presentatie Toekomst Waterketen Rotterdam - Cie WVK 11 november 2026

05.B.04 Presentatie - Opzet nieuwe tertiaalrapportages Vergulde Hand

Presentatie - Voorstel nieuwe bestuurlijke tertiaalrapportage project WVH

05.H Hamerstukken

06 Rondvraag en sluiting

Agenda commissie WVK 11 november 2026

Ingekomen stukken
AWP **04.01 Torwash demonstratieproject** Vraag 1: Oktober 2026 is inmiddels geweest. Wanneer kunnen wij de informatie ontvangen over: Torwash doorgaan, de focus verleggen of stoppen? Antwoord: In de commissie van 11 november 2027 doet de portefeuillehouder een mededeling over doorgaan, focus verleggen of stoppen met Torwash. In de huidige geopolitieke situatie en de dure kosten voor de productie van kunstmest (aardgas) kan het zomaar wegspoelen van deze kostbare, broodnodige meststoffen voor de land- en tuinbouw niet meer. Vraag 2: Mocht de optie uitkomen op stoppen, wat zijn dan de alternatieven om NH4 en fosfaat wel terug te winnen? Antwoord: In de VV van 12 februari 2026 heeft de VV besloten over welke grondstoffen in de scope van project WVH zijn opgenomen. In de VV van 16 juli 2026 heeft de VV deze scope vervolgens vastgesteld. In het besluit Terugwinnen grondstoffen project Waterzuivering Vergulde Hand (dossier 3666, DMS2483650) zijn in de Toelichting onder 2 Ruimtebeslag toekomst ook de mogelijkheden voor de alternatieven voor NH4 en fosfaat geschetst. NH4 terugwinning ligt niet voor de hand omdat dit in het proces nodig is. Fosfaat kan centraal worden teruggewonnen door HVC (huidige keuze) of met Vivianiet of Struviet (naar verwachting minder doelmatig).
PvdA **04.01 Torwash demonstratieproject** Vraag: Wanneer komt er duidelijkheid over wel of niet doorgaan met dit project? Antwoord: In de commissie van 11 november 2027 doet de portefeuillehouder een mededeling over doorgaan, focus verleggen of stoppen met Torwash.
AWP **04.02 T2 rapportage Waterzuivering Vergulde hand** 8. *De samenwerking met DCMR, gemeente Vlaardingen en andere stakeholders verloopt constructief. Tegelijkertijd is de communicatie richting inwoners en belanghebbenden geïntensiveerd, onder meer met de start van de campagne "Je kan de pot op".* Vraag 1: Waarom is het verschuiven van de verwachte eindoplevering van 2030 naar 2033 als oranje vermeld in de stoplichtrapportage. Dit is toch een grote afwijking, dus rood? (ook in samenhang met 05.B.04) Antwoord: De eindoplevering van het project in 2030 is gedurende de planfase niet realistisch gebleken, waarna na marktconsultatie de einddatum is verschoven naar 2032 met uitloop naar 2033. Deze herijking van de projectplanning is een regulier onderdeel van de planfase. De gewenste einddatum wordt hier realistisch beoordeeld en opnieuw vastgezet. Daarom is rood geen reële waardering. Vraag 2: Zijn er uit het project-MER nog extra zaken/nieuwe inzichten gekomen die negatieve invloeden hebben op het milieu of de omwonenden in Vlaardingen?

Antwoord: De effecten die het concept project-MER toont zijn in lijn met de effecten in de plan-MER. Voor één thema is duidelijk geworden dat het inderdaad speciale aandacht vraagt. Het effect 'geluid aanlegfase' is in het project-MER nader uitgewerkt. Dit bevestigt de eerdere verwachting, dat geluid tijdens de bouw een belangrijk aandachtspunt vormt. Het thema wordt in de volgende fase met de aannemer met prioriteit opgepakt, om geluidsbelasting zo laag mogelijk te houden door ontwerp- en uitvoeringskeuzes. Belanghebbenden worden hier actief over geïnformeerd.

Vraag 3: Kunt u aangeven in hoeverre de geluidbelasting op de gevels van de woning ten zuiden van het terrein inmiddels zijn gedaald doordat er een beter inzicht is in welke installaties er op het terrein komen?

Antwoord: Het project-MER is nog niet afgerond daardoor kunnen er nog geen resultaten worden gedeeld.

Vraag 4: Als u dit niet kunt aangeven wanneer weet u dit dan wel? De geluidsbelasting op de gevel is een risico voor dit project zeker aangezien deze bewoner niet ingaat op het verzoek van HHD om hierover in overleg te gaan.

Antwoord: Het project-MER en de vergunningaanvraag worden voor het eind van het jaar afgerond en ingediend bij DCMR. Dan start de vergunningprocedure, waarin het MER en de concept-vergunning ook ter inzage worden gelegd.

PvdA

04.02 T2 rapportage Waterzuivering Vergulde hand

Vraag: In hoeverre is er al meer bekend over het onderzoek naar voldoende schoon effluent afleveren? We ontvangen graag meer informatie over de stand van zaken.

Antwoord: Er is onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de stoffen, die in de uitgevoerde immissietoets niet voldoen aan de norm, te verwijderen. Daarnaast zijn metingen aan het influent en effluent van AWZI DGL in gang gezet, zodat de immissietoets straks op alle vereiste KRW-stoffen kan worden uitgevoerd.

U wordt hierover eind 2026 of begin 2027 separaat geïnformeerd in een brief.

PvdA

04.03 Evaluatie strategie transitie waterketen 2050

Vraag: Op welke manier zijn de kosten voor de implementatie van de herziene richtlijn verwerkt in de begroting, oftewel op welke manier zijn de maatregelen vertaald naar financiële middelen?

Antwoord: In deze begrotingsperiode (2027-2031) worden voor de implementatie van de herziene richtlijn de eerste (kleine) investeringen gedaan. Pas vanaf 2034 gaat de omvang van de investeringen toenemen. Qua kosten (rente op financiering) is de impact op deze begrotingsperiode nog zeer beperkt (circa € 0,2 miljoen in totaal).

In onze lange termijn model worden de investeringen van de herziene richtlijn (en ook die van de Vergulde Hand en andere ontwikkelingen zoals de extra bijdrage HWBP, ontwikkeling waterbergingsgebieden) volledig doorgerekend. De gevolgen voor onze liquiditeitsbehoefte, zuiveringstarief en nettoschuldquote (NSQ) worden hiermee in beeld gebracht.

Wij streven naar een gelijkmatige ontwikkeling van het zuiveringstarief en een NSQ die niet of beperkt de norm van 250% overschrijdt (conform het coalitieakkoord). Om dat te bereiken passen

we sinds de begroting 2024 extra opslagen toe op het zuiveringstarief en met ingang van 2026 ook op de tarieven binnen de watersysteemheffing.

In paragraaf 2.2 Duurzaam evenwichtige financiën van de begroting 2027 is dit verder beschreven.

04.04 Beantwoording schriftelijke vragen CU/SGP over strategische inkoop
Geen vragen ingediend.

04.05 Beantwoording schriftelijke vragen Water Natuurlijk over effluent
Geen vragen ingediend.

AWP

04.06 Stand van zaken dossier wateroverlast Anemoon in De Lier
Ook benadrukken de deskundigen dat Delfland niet verantwoordelijk is voor grondwaterstanden op particuliere percelen of voor het droog houden van individuele woningen.

Vraag 1: AWP vraagt zich af of de bewoner is verwezen naar de partijen die wel gaan over grondwaterstanden op particuliere percelen (of drooghouden van individuele woningen, of het afstromend regenwater vanuit openbaar terrein). Anders blijft dit een situatie die ook in de toekomst zal blijven voortduren.
Antwoord: Delfland heeft in een brief aangegeven dat de eigenaar van een perceel in beginsel zelf verantwoordelijk is voor het voorkomen van nadelige gevolgen van grondwater op zijn perceel. Daarnaast heeft zowel Delfland als de gemeente op hun website een pagina waarop de verantwoordelijkheden voor grondwater zijn opgenomen.

Zoals de Vereniging Eigen Huis aangeeft dragen bewoners bij droogte en wateroverlast wel de gevolgen voor de schades, maar hebben zij zelf geen invloed op de waterpeilen. Met de klimaatverandering zal zowel droogte als wateroverlast vaker voorkomen en is dit gericht aanpakken van peilen onder woningen “regeren is vooruitzien”.

Vraag 2: Heeft Delfland beleid over dit soort gevallen of wordt er, na afwikkeling van deze zaak, beleid over grondwaterstanden geformuleerd?
Antwoord: Nee, Delfland is niet verantwoordelijk voor het handhaven van grondwaterstanden in stedelijk gebied. Gemeenten hebben de wettelijke taak om in openbaar gemeentelijk gebied structurele nadelige gevolgen van grondwaterstanden zoveel mogelijk te voorkomen of beperken. Perceeleigenaren dragen verantwoordelijkheid voor hun eigen perceel en gebouw.

Delfland heeft wel taken die het grondwater beïnvloeden. Denk aan oppervlaktewaterpeilbeheer en de regulering van grondwateronttrekkingen en infiltraties. Delfland houdt daarbij rekening met effecten op het grondwatersysteem. Dit betekent echter niet dat Delfland stedelijke grondwaterstanden beheert.

BBB

04.06 Stand van zaken dossier wateroverlast Anemoon in De Lier
Vraag 1: In de brief van 16 juni wordt aangegeven dat Delfland in gesprek is met de bewoner over de financiële afwikkeling en mogelijke maatregelen aan de waterkering. Wat is de huidige stand van zaken van deze gesprekken?

Antwoord: De stand van zaken is dat de gesprekken over de financiële afhandeling nog gaande zijn en Delfland een voorstel heeft gedaan voor de te nemen maatregelen aan de waterkering in de vorm van een werkplan.

Vraag 2: Is inmiddels overeenstemming bereikt met de bewoner over een gezamenlijke afronding van het dossier? Zo nee, welke onderwerpen vormen momenteel nog de belangrijkste discussiepunten?
Antwoord: Nee, er is nog geen overeenstemming bereikt. Ondanks het opstellen van een onafhankelijk deskundigen onderzoek is er verschil van inzicht in de aansprakelijkheid van Delfland en bijbehorende financiële afwikkeling. Ook is nog geen akkoord ontvangen op het ontvangen werkplan van Delfland.

Vraag 3: De brief spreekt over een ruimhartige vergoeding van eventuele schade waarvoor Delfland verantwoordelijk is. Is inmiddels bepaald welk deel van de schade aan Delfland kan worden toegeschreven?
Antwoord: Nee. Delfland heeft op basis van het deskundigenrapport een voorstel gedaan. Daar is echter nog geen overeenstemming over bereikt, omdat er een verschil van inzicht is tussen de bewoner en Delfland over de aansprakelijkheid van Delfland en de daarbij behorende financiële compensatie.

Vraag 4: Wat zijn de geraamde en/of overeengekomen financiële consequenties voor Delfland van de afwikkeling van dit dossier?
Antwoord: Aangezien de gesprekken hierover nog gaande zijn, doen we daar nu geen uitspraak over.

Vraag 5: Welke concrete gebreken aan de waterkering hebben de deskundigen vastgesteld?
Antwoord: In het deskundigenrapport is daarover het volgende opgenomen:

- De bovenzijde van de damwand ligt lager dan de leggerhoogte
- De damwand bevat kleine kieren
- De kruinhoogte van de achterliggende grondconstructie is lager dan de leggerhoogte van de damwand. Daardoor is de waterkering niet voldoende waterdicht. Daarnaast is de kruin van de grondconstructie achter de damwand ook niet voldoende breed.

Opgemerkt wordt dat de waterkering slechts enkele centimeters lager is dan de leggerhoogte maar wel voldoende hoog is om te voldoen aan de veiligheidsnorm van de provincie.

Vraag 6: Welke maatregelen acht Delfland noodzakelijk om de waterkering weer volledig aan de gestelde eisen te laten voldoen?
Antwoord: Om de waterkering op orde te brengen heeft Delfland een werkplan opgesteld. Delfland heeft de bewoner gevraagd in te stemmen met het uitvoeren van de werkzaamheden. De werkzaamheden richten zich op het waterdicht maken van de damwand en het aanbrengen van een voldoende hoog en breed grondlichaam achter de damwand. Daarbij wordt rekening gehouden met de korte afstand tot de woning.

Vraag 7: Zijn deze maatregelen inmiddels uitgevoerd, in voorbereiding of nog in onderzoek?
Antwoord: Voor de uitvoering van de maatregelen wacht Delfland op een reactie (akkoord) van de bewoner op het werkplan.

Vraag 8: Wat is de planning voor eventuele herstelwerkzaamheden aan de waterkering?
Antwoord: Wij hebben aangeboden in januari 2027 te starten met de werkzaamheden.

Vraag 9: De deskundigen noemen meerdere oorzaken van de vochtschade, waaronder hoge grondwaterstanden en afstromend regenwater vanuit openbaar terrein. Zijn hierover afspraken gemaakt met de gemeente Westland?
Antwoord: Aangezien de gesprekken met de bewoner over de bijdrage van de verschillende oorzaken en bijbehorende aansprakelijkheid nog lopen zijn hierover nog geen afspraken gemaakt. Indien nodig zullen we dit uiteraard doen. In het deskundigenrapport is overigens over de zorgplicht van de gemeente ten aanzien van het grondwater het volgende opgenomen:

Wat grondwaterstanden betreft vervult de gemeente de zorgplicht naar behoren gezien de grondwaterstandsdiepte van ongeveer 80 centimeter in het openbaar terrein voor de locatie en de streefwaarde voor drooglegging van de wegen- in winkel- en woonstraten van 70 centimeter, die als eis wordt gesteld voor nieuwbouw.

Vraag 10: Kan worden toegelicht of de deskundigen niet alleen de huidige technische toestand van de waterkering hebben beoordeel, maar ook de langdurige ontstaansgeschiedenis van deze situatie? Met andere woorden: is onderzocht welke gevolgen het heeft gehad dat de damwand sinds 2002 aanwezig is, terwijl deze pas in 2020 formeel als regionale waterkering is aangewezen?
Antwoord: Ja, hier is aandacht aan besteed in het deskundigenonderzoek.

Vraag 11: Is onderzocht of ook andere woningen in de directe omgeving vergelijkbare vocht- of wateroverlast ervaren?
Antwoord: De vraag of ook andere woningen vergelijkbare vocht- of wateroverlast ervaren was geen onderdeel van het deskundigenonderzoek. Voor zover bij ons bekend was er bij een van de woningen in de directe omgeving in 2025 sprake van een lekkage. Dit leidde tot wateroverlast in de tuin. In goed overleg met de bewoner van deze woning heeft Delfland achter de damwand een kleikist aangelegd. De lekkage is daarmee verholpen.

Vraag 12: Kan het college aangeven hoe wordt voorkomen dat inwoners jarenlang in de onzekerheid verkeren over aansprakelijkheid en schadeafhandeling wanneer meerdere oorzaken en meerdere overheden betrokken zijn?
Antwoord: Bij een melding van wateroverlast gaat Delfland bijna altijd ter plaatse om de situatie te bekijken en daarvan een beoordeling te maken. Aan de hand van de beoordeling wordt de inwoner vervolgens geïnformeerd. Daarbij wordt aangegeven of het verhelpen van de oorza(a)k(en) op de weg van Delfland ligt, op de weg van de inwoner zelf of mogelijk op de weg van een ander bestuursorgaan. Dit laatste kan bijvoorbeeld het geval zijn bij grondwateroverlast, waarvoor dan naar de betreffende gemeente wordt verwezen. In de meeste gevallen kan de betreffende inwoner hierna verder.

Specifiek voor grondwater hebben veel gemeenten één aanspreekpunt voor vragen en klachten over grondwater. Dat is het grondwaterloket. Zij hebben actuele gegevens over het grondwater en onderzoeken je klacht. Delfland denkt met de gemeente mee.

Vraag 13: Nu de damwand sinds 2020 formeel de status van regionale waterkering heeft gekregen, valt deze dan binnen de categorie regionale waterkeringen waarvoor Delfland streeft naar 95% normconformiteit in 2035 (zie Projecten overzicht waterkeringen begroting 2027)? Zo ja, wanneer staat deze kering gepland voor verbetering en hoe verhoudt zicht dat tot de geconstateerde gebreken uit het deskundigenrapport?
Antwoord: Ja, dit is een regionale kering en valt daarmee onder de ambitie van Delfland om in 2035 95% van de regionale keringen op orde te hebben. Na het uitvoeren van het werkplan voldoet de kering aan de veiligheidsnorm. Als onderdeel van het deskundigenonderzoek is ook gekeken naar de restlevensduur van de damwand. Deze is ingeschat op 5 tot 10 jaar (2030-2035). Delfland zal in 2027 bekijken in welke periode we de damwand gaan vervangen. Dit nemen we op in het uitvoeringsprogramma.

AWP

04.07 Andwoordbrief gemeente Vlaardingen inzake planning nieuwe AWZI

Vraag 1: Welke (risicobeheersings)maatregelen stelt de projectorganisatie in het werk om ons tijdig op de hoogte te brengen van veranderingen in tijd, inhoud en budget? Of komt dit alleen achteraf (voldongen feit)?
Antwoord: De voorgestelde nieuwe vorm van T-rapportage geeft per bouwblok en daarmee ook in totaal aan wat de actuele veranderingen zijn in tijd, geld en inhoud. In de inrichtingsfase (Q3/4 2027) zal met de aannemer gezamenlijk een meer gedetailleerde planning worden opgesteld met de huidige kaders als uitgangspunt. Dit zal het eerstvolgende moment zijn waar de haalbaarheid en maakbaarheid wordt getoetst.
Vraag 2: Met welke activiteiten kan in de periode 2027-2030 al wel worden gestart (naast voorbelasting en groene omlijsting)?
Antwoord: Ook de inrichting van de bouwplaats wordt door project WVH al voorbereid. Dit omvat onder andere de voorbereiding van de realisatie van tijdelijke voorzieningen zoals nutsvoorzieningen (electriciteit, riolering), en van de bouwkeet. Onderzocht wordt wat al voor het moment van gunning aan de aannemerscombinatie met gemeente Vlaardingen in het bouwrijp maken van het projectgebied kan worden meegenomen. Na gunning van het contract worden de overige voorzieningen die niet met het bouwrijp te maken hebben gerealiseerd. Overige werkzaamheden zullen blijken uit de gedetailleerde planning die met de aannemer wordt opgesteld in de inrichtingsfase.

PvdA

04.07 Andwoordbrief gemeente Vlaardingen inzake planning nieuwe AWZI

Vraag: Heeft de gemeente Vlaardingen gereageerd op de brief die het hoogheemraadschap heeft gestuurd? Zo ja, kan deze met de VV worden gedeeld?
Antwoord: Nee, de gemeente heeft niet per brief gereageerd.

AWP

04.08 Informatieve brief Afronding werkzaamheden N468 vertraagd

U geeft aan dat het project een vertraging heeft van ca 2 jaar en dat dit financiële consequenties heeft maar dat de hoogte daarvan nu nog niet bekend is.

Vraag: Kunt u aangeven wanneer die financiële consequenties wel inzichtelijk zijn? Hoe blijft Delfland op dit project “in control”? Heeft er bijvoorbeeld een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden?
Antwoord: Op dit moment bekijkt Delfland samen met de Provincie en de aannemer wat de financiële gevolgen zijn van de vertraging. We verwachten daar in Q1 van 2027 meer inzicht in te hebben. Delfland blijft in dit project in control door samen met de Provincie als mede opdrachtgever en de aannemer regelmatig de voortgang te evalueren. Daarbij worden successen benoemd (wat gaat goed) en ingegaan op knelpunten (wat moet beter). Daarbij worden ook risico's besproken en gezamenlijk met de aannemer strategieën uitgewerkt voor het vervolg van het project. Het gezamenlijke doel daarbij is de uitloop en overlast voor de omgeving te beperken.

BBB

04.08 Informatieve brief Afronding werkzaamheden N468 vertraagd

Vraag 1: in de brief wordt aangegeven dat de vertraging mede wordt veroorzaakt door het ontbreken van overeenstemming met perceeleigenaren en dat Delfland zo nodig gebruikt kan maken van een gedoogbeschikking. Wat is de actuele stand van zaken op dit moment?
Antwoord: Binnen het project N468 concentreert het verkrijgen van overeenstemming zich vooral tot deeltraject 3, de Gaagweg. De overige deeltrajecten zijn uitgevoerd of daar zijn we met de perceeleigenaren tot overeenstemming gekomen. Bij deeltraject 3 gaat het om 18 dossiers. Op dit moment vinden, behoudens 1 perceel, nog gesprekken plaats met per perceel wisselende voortgang (zie ook het antwoord bij vraag 2).

Vraag 2: Voor hoeveel percelen is inmiddels overeenstemming bereikt, voor hoeveel percelen loopt nog overleg en in hoeveel gevallen overweegt Delfland daadwerkelijk een gedoogbeschikking in te zetten?
Antwoord: Het gaat in totaal om achttien perceeleigenaren. Met vijf perceel eigenaren is inmiddels een akkoord bereikt en worden de overeenkomsten opgesteld. Bij een perceeleigenaar zijn de gesprekken gestopt. Helaas moeten we constateren dat we daar niet tot overeenstemming gaan komen. Met twaalf perceeleigenaren vindt nog overleg plaats. Vanuit Delfland wordt bij 3 of 4 perceeleigenaren het inzetten van de gedoogplicht verwacht.

04.09 Brief van bewoners en ondernemers aan de N468 over Kennisgeving brieven aan provincie Zuid-Holland en gemeente Midden-Delfland over ontheffingsregeling N468

Let op: dit is een brief van een derde partij

Geen vragen ingediend.

AWP

04.10 Ledenbrief UvW over prioritering Deltafonds

Let op: dit is een brief van een derde partij

Vraag: Kan per onderdeel natuur, waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterveiligheid en waterketen aangegeven worden welke nadelige gevolgen de organisatie ziet voor Delfland en voor Nederland als gevolg van dit besluit van de minister? Daarbij kan ruim gedacht worden. (Bijvoorbeeld als de natuur niet op orde is, kan er geen additionaliteitstoets worden uitgevoerd voor de aanleg en het

onderhoud van kunstwerken en infrastructuur omdat niet met zekerheid gesteld kan worden dat de natuur wordt hersteld. Daardoor kunnen die werkzaamheden niet worden uitgevoerd.
Antwoord: Nee, gezien de actualiteit van deze brief is het niet mogelijk om op dit moment aan te geven wat de nadelige gevolgen op deze thema's voor Delfland en Nederland zijn. Voor waterveiligheid zien wij wel dat de eerder gedane toezegging vanuit het Rijk voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) van €250 mln. wordt gedekt. Daarmee is een deel van de zorgen die de waterschappen hebben over de financiering van het HWBP weggenomen. Echter, zoals aangegeven in de bijgevoegde brief vanuit de Unie, is dat wat betreft de waterschappen nog onvoldoende om het HWBP tijdig af te ronden.

AWP

04.11 Reddingsbrigade Nederland – Oproep voor verkiezingsprogramma: Neem waterveiligheid en de rol van de Reddingsbrigade op in uw verkiezingsprogramma

Let op: dit is een brief van een derde partij

Vraag 1: Reddingsbrigade Nederland noemt een aantal zeer terechte onderwerpen. Kan de organisatie per onderwerp aangeven wat er al is gebeurd binnen Delfland en wat zij als extra mogelijkheden/wenselijkheden zien om nog extra te doen?
Antwoord: Delfland heeft wettelijke taken waar het gaat om het gebruik van oppervlaktewater voor zwemmen en varen en voert die ook uit.

Bij aangewezen zwemlocaties is de provincie verantwoordelijk voor de veiligheid van zwemmers en voor voorlichting van het publiek. Delfland onderzoekt tijdens het zwemseizoen de kwaliteit van het zwemwater bij aangewezen zwemlocaties en rapporteert daarover aan de provincie.

Buiten de officiële zwemlocaties heeft Delfland geen wettelijke taken.

Delfland is in een deel van het gebied als nautisch beheerder verantwoordelijk voor vlot en veilig vaarverkeer.

Vraag 2: Is dit direct te koppelen aan waterveiligheid en waterkwantiteit en gebeurt dit al?
Antwoord: Nee, dit is niet direct te koppelen aan waterveiligheid en waterkwantiteit.

Bespreekstukken

AWP

05.B.01 Governance waterketen Delfland

Vraag 1: Wat zijn de risico’s en financiële consequenties van Alles in eigen beheer, of wanneer zijn deze bekend?
Antwoord: De voor- en nadelen van het model Alles eigen beheer zijn opgenomen in de bijlage (DMS 2532799) bij het bestuursvoorstel. Risico’s en kosten zijn daarbij kwalitatief en feitelijk beoordeeld, omdat de governance modellen zich kwantitatief niet goed laten vergelijken. Inschatting is dat de risico's en financiële consequenties bij de variant 'eigen beheer' niet omvangrijker zijn dan bij de variant 'hybride', ze zijn op sommige punten wel iets anders van aard (zie het genoemde document).

Vraag 2: Welke ruimte heeft het AB nog voor een afwijkend besluit?

Antwoord: Gelet op het VV-besluit van 17 juli 2025 (dossiernummer 3320) ligt nu de keuze voor tussen de governance modellen Alles eigen beheer en Hybride. Na het besluit van VV zal in de volgende fase de implementatie van het desbetreffende model worden uitgewerkt.

CDA en CU/SGP

05.B.02 Uitgangspunten Zeewering

Voor de Kust wordt de benodigde ruimte bepaald. Dit is de ruimte die mogelijk gebruikt kan gaan worden in de toekomst. Daarbij moet ook rekening gehouden worden met de onzekerheden.
Vraag 1: Waarom gaan we voor zeespiegelstijging uit van de mediaan en niet bv de 95% waarde?
Antwoord: Dit is een landelijk uitgangspunt van de handreiking PVVR (Profielen van Vrije Ruimte) [1]. Er wordt gebruik gemaakt van de meest recente KNMI-klimaatscenario's met het hoge uitstootscenario en nat, ofwel vergaande klimaatverandering als vertrekpunt (conservatief). In lijn hiermee wordt voor de kustgebieden in de actualisatie rekening gehouden met 2,5 meter zeespiegelstijging (mediaan 200 jaar).

[1] Handreiking PVVR voor waterschappen, Arcadis en Berenschot, 7 november 2024

Vraag 2: Hoe gaan we om met onzekerheden voor het jaar 2230 voor wat betreft korreldiameters, bodemligging, dieptewaterstatistiek van golven en waterstanden, stormduur, asymmetrie van stormen, verschuiving van amphidrome punten?
Antwoord: Dit is in overeenstemming met zowel de landelijke richtlijnen in het kader van het BOI (beheer- en ontwerpinstrumentarium) als die voor het opstellen van de Profielen van Vrije Ruimte (zie o.a. [2]), en samen met experts bepaald.

[2] Werkwijzer hydraulische belastingen voor Profielen van Vrije Ruimte, Rijkswaterstaat, 30 september 2026. Te raadplegen via iplo.nl.

Korreldiameter:
Paragraaf 3.5 Korrelgrootte; Voor de rekenwaarde van de mediane korrelgrootte (D50) hanteren we de basis-rekenwaarde. Er is geen concrete aanwijzing dat de toekomstige korrelgrootte van de duinen significant grover of fijner zal zijn en hiervan afgeweken dient te worden. Bovendien is de impact van de korrelgrootte op de mate van duinafslag relatief beperkt, dus wordt voor deze rekenwaarde geen verdere gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

Bodemligging:
Zie paragraaf 3.8; we gaan onder andere uit van een profiel waarvan de MKL-positie zo dicht mogelijk bij de BKL-positie ligt. We houden dus een minimaal gegarandeerd profiel (oftewel volume) aan. Dit is een conservatief uitgangspunt.

Hydraulische randvoorwaarden (Diepwaterstatistiek van golven en waterstanden, stormduur, asymmetrie van stormen en verschuiving amfidromische punten):
De hydraulische randvoorwaarden worden landelijk aangeleverd via het BOI voor het opstellen van de Profielen van Vrije Ruimte (zie o.a. [2]), en worden bepaald met Riskeer. Riskeer is een softwarepakket van Rijkswaterstaat dat de waterkeringbeheerders kunnen gebruiken om veiligheidsanalyses van primaire waterkeringen mee uit te voeren en genereert hydraulische belastingen hierbij wordt ook gekeken naar diepwaterstatistiek en stormduur (zie paragraaf 3.4 hydraulische belastingen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de recent vrijgegeven hydraulische databases waarin de waterstandsstatistiek is aangepast (en daarmee ook de rekenwaarden voor golven).
Door klimaatveranderingen en zeespiegelstijging zou in de toekomst de stormduur, asymmetrie van stormen en locatie van de amfidromische punten (en daarmee de eigenschappen van de

getijdegolf langs de kust) kunnen veranderen. Deze effecten (inclusief het effect op duinafslag) zijn lastig te voorspellen en te kwantificeren. In de door het KNMI uitgevoerde klimaatstudies is dan ook geen aanleiding gevonden om de golfbelasting aan te passen en is de aandacht gefocust op de mate van zeespiegelstijging. Op dit moment zijn deze onzekerheden dan ook niet expliciet meegenomen in de vanuit het BOI aangeleverde hydraulische randvoorwaarden.

Vraag 3: Welke toeslagen zijn voor deze onzekerheden meegenomen?
Antwoord: Dit staat beschreven in paragraaf 3.8 van de Technische uitgangspunten, Robuustheid. Voor de duinafslagberekeningen kiezen we ervoor om geen extra robuustheidstoeslag toe te passen op bijvoorbeeld het rekenpeil of het duinafslagvolume. Het uitgangspunt is om de berekeningen zo 'zuiver' en transparant mogelijk te houden en een zo correct mogelijke schatting van de overstromingskans te bepalen. Daarnaast zit al robuustheid in de aangehouden uitgangspunten.

De belangrijkste robuustheid in de uitgangspunten betreft:

Hydraulische belastingen (HB): we houden rekening met zeespiegelstijging volgens klimaatscenario H (zie §3.4) voor het gekozen zichtjaar. Dit is het meest extreme klimaatscenario en betekent een significante toeslag op het waterstandsverloop en daarmee op de berekende mate van duinafslag.

Profielkeuze: we gaan uit van een profiel uit een jaar waarin de MKL-positie zo dicht mogelijk bij de BKL-positie ligt. We houden dus een minimaal profiel (oftewel volume) aan. Door een jaar te kiezen dicht bij de BKL rekenen we veelal met een profielgeometrie van jaren geleden. Hierin zit ook de duingeometrie uit het verleden en dus nemen we geen duinaangroei van de tussentijd mee. Ook eventuele toekomstige duingroei en meegroeien van de diepe vooroever met ZSS nemen we niet mee. Dit zijn uitgangspunten waarmee we aan de veilige, maar toch realistische kant zitten.

Naast de rekenkundige robuustheid bestaat de optie om na het uitvoeren van de duinafslagberekeningen meer robuustheid in te bouwen. Dit kan aan de hand van het inpassen van het grensprofiel binnen het duinlichaam. Hierbij kan het grensprofiel niet direct achter het afslagprofiel ingepast worden, maar meer aan de landzijde van de kering (wat naar verwachting sowieso nodig is voor een doorlopend grensprofiel).

Vraag 4: Zijn de golfrandvoorwaarden opnieuw bepaald voor een zeespiegelstijging van 2,5m?
Antwoord: Eerst wordt het waterstandsverloop tijdens de storm bepaald op basis van de rekenwaarden die met Riskeer gegenereerd worden. Dit waterstandsverloop wordt vervolgens in zijn geheel opgehoogd met 2,5 m zeespiegelstijging. De relaties voor rekenwaarden voor de golfhoogte (als functie van de waterstand) en golfperiode (als functie van de golfhoogte) worden hierbij niet aangepast. Dit staat beschreven in paragraaf 3.4 Hydraulische belastingen: "We behouden de rekenwaarden voor de golfbelasting (en het getij) zoals we deze berekenen in Riskeer en passen geen toeslagen toe om te corrigeren voor eventuele wijzigingen in de golfkarakteristieken door een grotere waterdiepte als gevolg van ZSS. De belangrijkste reden is dat de invloed van ZSS op de golfkarakteristieken op diep water (Hs en Tp) waarschijnlijk relatief klein is [Ref. 6] en dat de invloed op de mate van duinafslag daarmee ook beperkt is [Ref. 6]." Dit is ook in lijn met de landelijke uitgangspunten voor de duinafslagberekeningen voor het profiel van vrije ruimte (zie [2]).

[ref 6] Systeemanalyse waterveiligheid – Deelrapport Deelrapport Zandige waterkeringen kust, Rijkswaterstaat, 1 april 2023

AWP

05.B.03 Presentatie – Toekomst waterketen Rotterdam

Vraag: 1: Hoeveel extra i.e. heeft ieder waterschap dat betrokken is bij dit project tot 2050 (of een andere datum waarmee gerekend is) nodig?

Antwoord: De berekeningen t.a.v. extra i.e.'s zijn gemaakt per zuiveringskring en zijn als volgt (zie tabel 1).

De totale groei waarmee wordt gerekend is dus (afgerond) 240.000 i.e.:

De groei van het aandeel van Delfland is geprognotiseerd op 25.000 i.e. in 2075. Ons huidige aandeel is 65.000 i.e. (woningen en bedrijven).

Tabel 1: Geprognotiseerde groei TWR

Naam rwzi	Gemiddelde 2022-2025	Toename in 2040	Toename in 2075
Dokhaven	482.018	58.750	113.214
Aandeel Delfland hiervan (Rotterdam-West, ten westen van de Schie)	*65.000*	*12.500*	*25.000*
Kralingseveer	323.998	58.456	100.948
Groenedijk	60.671	2.861	10.371
Barendrecht	44.909	9.517	14.599
totaal	**911.596**	**129.583**	**239.131**

Vraag 2: Hoeveel i.e. laten wij nu door andere waterschappen zuiveren?

Antwoord: Het enige afvalwater dat Delfland laat zuiveren door een ander waterschap is het afvalwater van Rotterdam-West, ten westen van de Schie. Dat betreft momenteel dus 65.000 i.e. Dit afvalwater wordt door de gemeente Rotterdam getransporteerd naar AWZI Dokhaven van Waterschap Hollandse Delta.

Vraag 3: Hoeveel i.e. zuiveren wij nu voor andere waterschappen?

Antwoord: Delfland zuivert water van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) en van het Hoogheemraadschap van Rijnland (HHR) op AWZI Harnaschpolder.

Van HHSK: 92.000 i.e. (in 2022, afgerond)

Van HHR: 159.000 i.e (in 2022, afgerond)

Opm: de opgave van de i.e.'s loopt altijd achter, vanwege de bezwaartermijn die inwoners en bedrijven hebben tegen de aanslag.

Totaal werd in 2022 door Delfland dus 251.000 i.e. gezuiverd van andere waterschappen.

AWP

05.B.04 Presentatie – Voortgangsrapportages Vergulde Hand

Beheersaspecten zoals Planning en Financiën kunnen goed in een planning per bouwblok en een budget per bouwblok worden weergegeven, waarbij de eventuele onder- en overschrijdingen worden gerapporteerd. Bij de Planning bouwblokken is dit al mooi weergegeven.
Vraag 1: Kunt u een aangepast blad maken waarbij voor Financiën een soortgelijke weergave wordt opgenomen, waarbij het budget en de onder- of overschrijding in € duidelijk wordt?
Antwoord: Ja, indien de commissie dit wil, is dit mogelijk. Het doel van dit agendapunt is het voorstel nieuw format tertiaalrapportage te toetsen aan de behoeften van de commissie. Wat betreft detail informatie over financiën kan niet zomaar alles in de rapportage, omdat het uitgangspunt is dat deze publiek is. De bedragen van eventuele over- en onderschrijdingen zijn geheim. De enige mogelijkheid om dit te doen is middels een geheim document.

Vraag 2: Welke informatie wordt gerapporteerd; datgene wat zeker is of datgene wat verwacht wordt of datgene wat mogelijk is (feit, prognose, risico)?
Antwoord: De meting in de T-rapportage geeft aan wat de afwijking is ten opzichte van het verwachtte. Er wordt gerapporteerd op de feiten van afgelopen periode, aandacht besteed aan de verwachtte risico's en de prognose einde werk.

Vraag 3: Wat betekent bij Financiën "gepland"? (verplicht, gecalculeerd, …?)
Antwoord: Geplande kosten zijn de verwachte kosten in looptijd uitgezet. Dat zijn zowel alle verplichte kosten als de ingecalculeerde kosten.

Vraag 4: Is er een tijdsverloop te maken van oorspronkelijke planning, budget e.d., aanpassingsbesluit d.d. …, actuele planning, budget e.d.?
Antwoord: Ja, dat is mogelijk. Er kan per beheerselement een slide worden toegevoegd met een terugblik op de "meterstand" van het vorige tertiaal.

Er kunnen onderlinge samenhangen zijn; vertraging in het één leidt ook tot vertraging in het volgende. Of b.v. een lagere kwaliteit (prestatie) in het ene bouwblok kan worden gecompenseerd door aanpassing in het andere bouwblok.
Vraag 5: Kunnen de onderling samenhangen worden toegevoegd?
Antwoord: Ja, dat kan. Onderlinge afhankelijkheden kunnen in een extra slide worden toegelicht in hoofdstuk "samenvatting"

Hoogheemraadschap van Delfland

Aan de leden van de commissie Waterveiligheid en Waterketen

DELFT
27 oktober 2026

ONDERWERP
Oproepbrief extra commissie Waterveiligheid en Waterketen

Geachte leden,

Namens de voorzitter roep ik u op voor de vergadering van de commissie Waterveiligheid en Waterketen. Deze wordt gehouden op **woensdag 11 november 2026 om 19.30 uur** in het Gemeenlandshuis, Phoenixstraat 32 te Delft.

De concept-agenda en bijbehorende stukken zijn in de loop van 17 juni te raadplegen op uw iPad en gepubliceerd op internet.

De verenigde vergadering vindt plaats op **donderdag 26 november 2026** om **9.00 uur**.

Als u verhinderd bent om aan de commissievergadering deel te nemen, verzoek ik u vriendelijk daarvan kennis te geven aan Linda Leemborg 06 – 31 64 50 60. U kunt uw bericht ook sturen naar: verenigdevergadering@hhdelfland.nl.

Met vriendelijke groet,
de secretaris van de commissie Waterveiligheid en Waterketen

L. Nagtegaal

Concept Agenda Commissie Waterveiligheid en Waterketen

Datum	11-11-2026
Tijd	19:30 - 22:00
Locatie	GLH: 0.05
Voorzitter	Marcel Vissers VV
Secretaris	Luuk Nagtegaal

Punt	Onderwerp
01	**Opening, vaststelling agenda**
02	**Toezeggingenlijst commissie Waterveiligheid en Waterketen**
03	**Mededelingen**
03.a	**Terugkoppeling Unie commissies**
04	**Ingekomen stukken** *De ingekomen stukken worden niet besproken tenzij er (dringende) politieke vragen zijn aan de portefeuillehouder.*
04.01	Torwash demonstratieproject
04.02	T2 rapportage Waterzuivering Vergulde Hand
04.03	Evaluatie strategie transitie waterketen 2050
04.04	Beantwoording schriftelijke vragen CU/SGP over strategische inkoop
04.05	Beantwoording schriftelijke vragen Water Natuurlijk over effluent
04.06	Stand van zaken dossier wateroverlast Anemoon in De Lier
04.07	Antwoordbrief gemeente Vlaardingen inzake planning nieuwe AWZI
04.08	Informatieve brief Afronding werkzaamheden N468 vertraagd
04.09	Brief van bewoners en ondernemers aan de N468 over Kennisgeving brieven aan provincie Zuid-Holland en gemeente Midden-Delfland over ontheffingsregeling N468
04.10	Ledenbrief UvW over prioritering Deltafonds

04.11 Reddingsbrigade Nederland - Oproep voor verkiezingsprogramma: Neem waterveiligheid en de rol van de Reddingsbrigade op in uw verkiezingsprogramma

05.B Bespreekstukken

05.B.01 Governance waterketen Delfland

05.B.02 Uitgangspunten Zeewering

05.B.03 Presentatie - Toekomst waterketen Rotterdam

05.B.04 Presentatie - Nieuwe voortgangsrapportages Vergulde Hand

05.H Hamerstukken

06 Rondvraag en sluiting

Lijst van toezeggingen en acties in de openbare vergadering van commissie Waterveiligheid en Waterketen op 1 juli 2026

Aanwezig: Annemiek Jenniskens (Water Natuurlijk), André Faber (AWP), Anne van Hagen (AWP), Hans van Bruggen (VVD), Martijn Kersten (VVD), Charlotte van Leeuwen (PvdD), Bart Simon (PvdD), Mariska Heijs (PvdA), Hilde Noordtzij (PvdA), Ruud Tas (BBB), Daan Siskens (BBB), Rolf Sunder (Ongebouwd), Ton van Winden (Ongebouwd), Marloes Bulten (CDA), Ytzen Lont (ChristenUnie – SGP), Ondine Kloppenburg (Natuurterreinen).

Marcel Vissers (voorzitter), Peter Ouwendijk (hoogheemraad), Nieske Dijkshoorn-van Dijk (hoogheemraad), Ilona Elfferich (secretaris),

Link naar terugkijken van de commissie: **Agenda Delfland - Commissie Waterveiligheid en Waterketen woensdag 1 juli 2026 19:30 - 22:00 - iBabs Publieksportaal**

Agenda punt	Onderwerp	Terugkoppeling en acties	Toezeggingen (+ termijn)	Bespreekstuk of hamerstuk?
01	Opening, vaststellen agenda	De voorzitter opent de vergadering om 19:30 uur. De heer Sunder (Ongebouwd) kondigt aan politieke vragen te hebben over stukken waarop geheimhouding rust bij agendapunt 05.B.01.		
02	Toezeggingenlijst			
03	Mededelingen	Portefeuillehouder Dijkshoorn geeft aan dat gemeente Vlaardingen een brief aan het college heeft gestuurd over vertraging van het project Vergulde Hand. De brief en de reactie van het college zijn per mail aan de VV gestuurd en komen bij de ingekomen stukken van commissie WVK op 23 september 2026.		
03.a	Terugkoppeling Unie Commissies			
04	Ingekomen stukken			
04.01	Informeren over knelpunt leveren gezuiverd afvalwater aan regionaal watersysteem	Mevrouw Jenniskens (Water Natuurlijk), mevrouw Bulten (CDA), de heer Simon (PvdD) en de heer Sunder (Ongebouwd) stellen de portefeuillehouder politieke vragen over dit stuk. Hoogheemraad Dijkshoorn geeft aan de VV in januari 2027 te informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar wat er mogelijk is.		

04.02	Voortgangsrapportage Waterzuivering Vergulde Hand eerste kwartaal 2026	Mevrouw Jenniskens (Water Natuurlijk) heeft een politieke vraag over de brief van gemeente Vlaardingen. Hoogheemraad Dijkshoorn licht de brief met reactie van het college toe.		
04.03	Bestuurlijke voortgangsrapportage regionale waterkeringen 2025			
04.04	Veiligheidsrapportage zorgplicht primaire waterkeringen 2025			
05.B	Bespreekstukken			
05.B.01	Investeringsbeslissing project Waterzuivering Vergulde Hand	Na de inleiding door de hoogheemraden wordt de vergadering besloten verklaard. De commissie besluit dat de volgende ambtenaren bij het besloten deel aanwezig mogen zijn: - Projectdirecteur Vergulde Hand - Bestuursadviseur Vergulde Hand - Projectmanager Vergulde Hand - Projectsecretaris Vergulde Hand - Beleidsadviseur financiën - Controller. De vergadering is van 19.58 uur tot 20.22 uur besloten. Na het besloten deel gaat de commissie in openbaarheid verder met de eerste termijn van de commissie. De vergadering is geschorst van 20.52 uur tot 21.09 uur. Hoogheemraad Dijkshoorn geeft aan dat na de zomer informatie komt over de langere instandhouding van de Grote Lucht. In november komt een uitgebreidere tertiaalrapportage naar de VV. De rapportages zullen uitgebreider zijn dan nu. De VV kan dan beoordelen of		Bespreekstuk

		dit de rapportage is waarop controleren mogelijk is en aanbevelingen te doen voor verbeteringen.		
05.H	Hamerstukken			
06	Rondvraag en sluiting	Mevrouw Van Hagen (AWP) geeft aan dat bij het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een proef is gestart hoe effluent kan worden omgezet in drinkwater. Ze wil weten of Delfland hieraan deelneemt. Hoogheemraad Dijkshoorn geeft aan dat Delfland hierbij betrokken is. Dit is onderdeel van de 'Ultieme Waterfabriek'. De voorzitter sluit de vergadering om 21.44 uur.		

Hoogheemraadschap van Delfland

Aan de leden van de verenigde vergadering

ONS KENMERK
2542678

DATUM D&H VERGADERING
01 september 2026

ONDERWERP
Informeren over voortgang demonstratieproject Torwash

Geachte leden,

Op 12 februari 2026 heeft de verenigde vergadering (VV) het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld voor een demonstratieproject met Torwash op AWZI De Groote Lucht. Met dit project onderzoeken we of deze innovatieve methode voor slibverwerking toepasbaar is voor het project Waterzuivering Vergulde Hand (WVH) en eventueel bij andere afvalwaterzuiveringen van Delfland. Er zijn ontwikkelingen rond dit onderzoek waarover wij u graag informeren.

Onzekerheden in de voorbereiding
Na ondertekening door de interne stuurgroep Torwash van het Plan van Aanpak op 14 april 2026 is het projectteam van Delfland samen met Torwash B.V. gestart met de voorbereidingen. In deze fase is gebleken dat er nog te veel onzekerheden zijn over de technische specificaties van de Torwash-module en de installaties die nodig zijn voor de demonstratie. Op dit moment kan daardoor nog geen maakbaar ontwerp worden vastgesteld.
Een ander belangrijk knelpunt is de aanzienlijk hogere energievraag van de demonstratieopstelling. Die capaciteit is op AWZI De Groote Lucht niet beschikbaar. Daarmee is nog niet duidelijk of het demonstratieproject uitvoerbaar is.

Toets op maakbaarheid
De VV heeft eerder gesteld dat alleen bewezen technieken mogen worden toegepast op onze zuiveringen. Deze ontwikkeling onderstreept het belang van praktijkonderzoek bij innovaties en van kennisdeling binnen de sector. We vinden het belangrijk om zorgvuldig te toetsen of deze innovatie onder realistische omstandigheden uitvoerbaar is. Daarom onderzoekt Torwash B.V. samen met het projectteam of een aangepast, maakbaar ontwerp mogelijk is binnen de afgesproken technische, financiële en ruimtelijke kaders. We beoordelen wat de uitkomsten betekenen voor de bruikbaarheid van de techniek voor het project WVH. In oktober 2026 verwachten we hier antwoord op te hebben.

Financiën
Voor de uitvoering van de demonstratie is een investeringsplan en uitvoeringskrediet van €2.899.840 inclusief btw beschikbaar gesteld. Hiervan is tot op heden circa € 340.089,36 besteed, voornamelijk aan ingenieursdiensten (ontwerp WVH) en uren van het projectteam. Gezien de huidige status van het project worden geen nieuwe financiële verplichtingen aangegaan.

Vervolg en besluitvorming

Op basis van het voorstel van Torwash B.V. en de representativiteit voor toepassing op het project WVH maken we een afweging: doorgaan, de focus verleggen of stoppen. Na oktober 2026 informeren we de VV over de uitkomsten.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

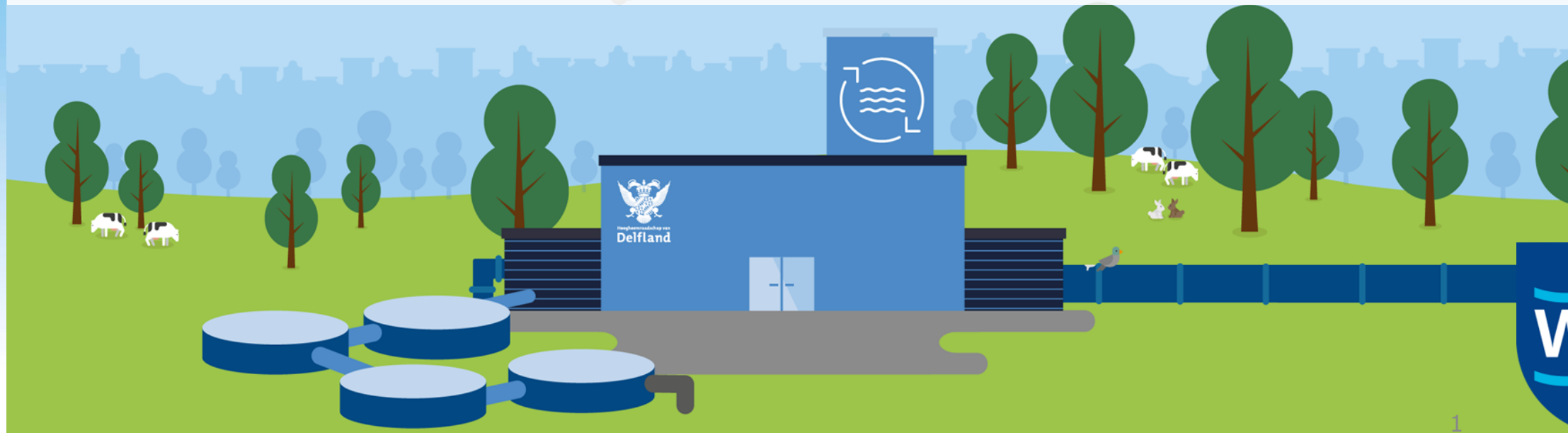
Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland,

de secretaris,	de dijkgraaf,
ir. P.C. Janssen	dr. P.H.W.M. Daverveldt

Project Waterzuivering Vergulde Hand

Toekomstbestendig | Duurzaam | Gebiedsgericht

Bestuurlijke voortgangsrapportage T2 2026
DMS: 2548855
Definitief



Managementsamenvatting (Terugblik)

1. Op 16 juli 2026 heeft de Verenigde Vergadering het investeringskrediet beschikbaar gesteld. Daarmee is de planfase financieel afgerond en is de start gemaakt met de ontwerp- en realisatiefase.
2. Het Voorlopig Ontwerp en alle onderliggende producten zijn succesvol opgeleverd en positief beoordeeld in producttoetsen en in externe reviews. Tijdens de integratiesessie in mei zijn het ontwerp en in de investeringsraming definitief vastgesteld.
3. Direct na de investeringsbeslissing is gestart met de VO+-fase (als onderdeel van de ontwerp- en realisatiefase) om resterende onzekerheden in het ontwerp te reduceren en de organisatie voor te bereiden op de volgende projectfase
4. Het schetsontwerp voor de Huisvesting en het Voorlopig Ontwerp voor de groene omlijsting zijn afgerond. Daarnaast worden vervolgaanbestedingen voorbereid en zijn aanvullende kansen voor samenwerking op het gebied energievoorziening in onderzoek.
5. HAZOP (Hazard and Operability Study)-, FMECA (Failure Mode Effect & Criticality Analysis)- en onafhankelijke ontwerp reviews hebben belangrijke risico's en optimalisatie in beeld gebracht. De resultaten vormen input voor verdere verbetering van het ontwerp en de voorbereiding van de definitieve ontwerpfase.
6. De betrokkenheid van de beheerorganisatie is versterkt via een structureel exploitatieoverleg tussen project- en beheerorganisatie. Daarnaast zijn operators en technici actief betrokken bij de beoordeling van het ontwerp.
7. De Project-MER is aangeboden ter beoordeling en de benodigde immissietoetsen zijn afgerond. Wel is aanvullend onderzoek nodig, omdat het huidige ontwerp nog niet volledig voldoet aan de eisen van de Kaderrichtlijn Water.
8. De samenwerking met DCMR, gemeente Vlaardingen en andere stakeholders verloopt constructief. Tegelijkertijd is de communicatie richting inwoners en belanghebbenden geïntensiveerd, onder meer met de start van de campagne "Je kan de pot op".
9. De aanbesteding is formeel gestart met publicatie van de selectieleidraad op Tendernet. Onafhankelijke toetsing bevestigt dat de gekozen inkoopstrategie een solide basis biedt voor het vervolg.
10. De financiële afronding van de planfase en inrichting van de volgende fase stonden centraal. De projectplanning is geactualiseerd, waarbij de verwachte opleverdatum is verschoven naar 2033.

Hoogheemraadschap van Delfland

Managementsamenvatting (Vooruitblik)

1. De komende periode staat in het teken van het VO+ als een verdere uitwerking en optimalisatie van het Voorlopig Ontwerp. Daarbij ligt de focus op het reduceren van risico's en het voorbereiden van de ontwerp- en realisatiefase.
2. Aanvullende ontwerpsessies worden uitgevoerd voor optimalisatie op het gebied van procesautomatisering, energie, digitalisering en beheerbaarheid. Ook wordt een praktijkproef voorbereid voor de beoogde fijnzeefinstallatie.
3. Reacties op de Project-MER worden verwerkt en vergunningaanvragen worden voorbereid en ingediend. Daarnaast wordt samen met de gemeente Vlaardingen gewerkt aan de actualisatie van de samenwerkingsovereenkomst en de groene inrichting van het terrein.
4. De selectiefase wordt afgerond waarna de dialoogfase met marktpartijen start. Hierbij worden onder meer de gunningscriteria en contractdocumenten verder uitgewerkt.
5. Projectbeheersingsprocessen voor de ontwerp en realisatiefase worden verder ingericht en geïmplementeerd. Daarnaast worden de gatereview, evaluatie, financiële inrichting en vernieuwde bestuurlijke rapportages voorbereid.
6. Onderzoeken naar energievoorziening en samenwerking met omgeving op dit vlak krijgen concreet vorm evenals het onderzoek naar lozing effluent naar de Krabbeplas.

Hoogheemraadschap van Delfland

Stand van zaken

Project Waterzuivering Vergulde Hand - Projectuitgangspunten

- De Verenigde Vergadering heeft op 16 juli 2026 het investeringskrediet voor de Ontwerp- en realisatiefase beschikbaar gesteld.
- Het project is overgegaan van de Planfase naar de Ontwerp- en realisatiefase; de formele overgang volgt na de gatereview en evaluatie van de planfase.
- De geactualiseerde projectplanning gaat uit van een verwachte oplevering in 2033.

Status juli 2026

- De planfase is financieel afgerond en het investeringsbesluit is door de Verenigde Vergadering vastgesteld.
- Het Voorlopig Ontwerp (VO) is succesvol opgeleverd en positief beoordeeld in producttoetsen en onafhankelijke reviews.
- De VO+ fase is gestart om ontwerp-onzekerheden verder te reduceren en de Ontwerp- en realisatiefase voor te bereiden.
- De aanbesteding is formeel gestart met de publicatie van de selectieraad op TenderNed.
- HAZOP-, FMECA- en ontwerpreviews hebben een robuuste basis voor de vervolgfase bevestigd.
- De Project-MER is aangeboden voor beoordeling en de benodigde immissietoetsen zijn afgerond.
- Een structureel overleg tussen projectorganisatie en beheerorganisatie is ingericht om het exploitatiebelang beter te borgen.
- Projectplanning is geactualiseerd; de verwachte oplevering is verschoven van 2030 naar 2033.

Aandachtspunten komende periode (T3 2026)

- Verdere uitvoering van de VO+ fase en doorvoering van ontwerp optimalisaties.
- Afronden van de selectiefase en starten van de dialoogfase van de aanbesteding.
- Uitwerken van reacties op het ProjectMER en voorbereiden van vergunningaanvragen.
- Uitwerken van maatregelen voor het voldoen aan de Kaderrichtlijn Water (KRW).
- Voorbereiden en uitvoeren van de gatereview en formele overgang naar de Ontwerp- en realisatiefase.
- Verdere inrichting van Projectbeheersing, informatiemanagement, capaciteitsplanning en financiële sturing.
- Lozing effluent Krabbeplas en energiestrategie.

Hoogheemraadschap van Delfland

Stand van zaken WVH – stoplichten rapportage

De rapportage geeft inzicht in stand van zaken op de volgende aspecten:

- **Algemeen:** algemene voortgang project
- **Tijd:** voortgang van realisatie in de tijd ten opzichte van de planning
- **Geld:** ontwikkeling kosten in relatie met goedgekeurd krediet
- **Risico:** risicobeheersing op de toprisico's
- **Organisatie:** inrichting / verloop projectorganisatie en raakvlakken met lijnorganisatie
- **Kwaliteit:** voortgang maatregelen om kwaliteit te behouden

Legenda:

- Geen afwijking t.o.v. Baseline
- Kleine afwijking t.o.v. Baseline (ambtelijk oplosbaar)
- Geen data
- Grote afwijking t.o.v. Baseline (bestuurlijk)

Hoogheemraadschap van Delfland

Stand van zaken WVH – stoplichten rapportage

Aspect	T1 ’25	T2 ’25	T3 ‘25	T1 ’26	T2 ’26 (huidige svz)	Toelichting
Algemeen						• De investeringsbeslissing op 16 juli 2026 positief vastgesteld. • Planfase is financieel afgerond en voorbereiding Ontwerp- en realisatiefase is gestart.
Tijd						Het project staat op het onderdeel tijd deels op groen en deels op oranje. • VO-fase (groen): De uitvoering van de VO+-fase is gestart na de investeringsbeslissing van 16 juli 2026. De planning voor deze fase vastgesteld, actief gemonitord, waarbij de focus ligt op het reduceren van ontwerp-onzekerheden en voorbereiding van de Ontwerp- en realisatiefase. • Eindoplevering (oranje): De verwachte eindoplevering is verschoven van Q4 2030 naar 2033 door marktomstandigheden, de aanbestedings-aanpak en een realistische doorlooptijd voor ontwerp en realisatie.
Geld						• Krediet is door de VV beschikbaar gesteld. • De planfase is binnen de financiële kaders afgerond.
Risico						• Aanbestedingsrisico blijft aanwezig vanwege markt schaarste van gespecialiseerde partijen. • Aanvullend onderzoek effluent is nodig omdat het huidige ontwerp nog niet volledig voldoet aan de eisen van Kaderrichtlijnwater.
Organizatio n						• Projectorganisatie verder versterkt met structurele invulling MPB. • De samenwerking met beheerorganisatie, marktpartijen en externe stakeholders verloopt constructief.
Kwaliteit						• Het Voorlopig Ontwerp is succesvol opgeleverd en positief beoordeeld in producttoetsen en onafhankelijke reviews. • HAZOP-, FMECA- en ontwerpreviews bevestigen een robuuste basis voor de vervolgfase en leveren van optimalisaties voor verdere uitwerking.

Hoogheemraadschap van Delfland

Hoogheemraadschap van Delfland

aan de leden van de verenigde vergadering

DMS
2553148
DATUM D&H VERGADERING
15 oktober 2026

ONDERWERP
Evaluatie Strategie Transitie Waterketen 2050

Geachte leden,

Op 27 mei 2021 heeft de verenigde vergadering de Strategie Transitie Waterketen 2050 vastgesteld. Met deze strategie heeft Delfland richting gegeven aan de ontwikkeling van een circulaire, klimaatneutrale en toekomstbestendige waterketen. Na enkele jaren uitvoering is een evaluatie uitgevoerd om inzicht te geven in de resultaten, de geleerde lessen en de opgaven voor de komende jaren.

Het doel van de evaluatie is het bestuur inzicht te geven in:

De evaluatie richtte zich op drie vragen:

- de betekenis en opbrengsten van de strategie in de afgelopen vijf jaar;
- de actualiteit van de strategische koers richting 2050;
- de inhoudelijke ontwikkelopgaven en keuzes voor de periode 2027-2031.

Uit de evaluatie blijkt dat de strategische richting onverminderd actueel is. De opgaven rond klimaatneutraliteit, circulariteit, grondstoffenterugwinning, energie en waterbeschikbaarheid zijn de afgelopen jaren verder toegenomen. Ook nieuwe ontwikkelingen, waaronder aanvullende Europese regelgeving voor de waterketen, onderstrepen het belang van een toekomstbestendige inrichting van de waterketen.

De evaluatie laat daarnaast zien dat de strategie een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan het agenderen en stimuleren van de transitie binnen Delfland. De strategie heeft richting gegeven aan onderzoeken, verkenningen, projecten en samenwerkingen binnen en buiten Delfland. Ook heeft zij eraan bijgedragen dat thema’s als energie-efficiëntie, grondstoffenterugwinning, circulariteit en waterhergebruik nadrukkelijker worden meegenomen in beleid, investeringen en projecten.

Tegelijkertijd laat de evaluatie zien dat de opgaven in de waterketen omvangrijk en divers zijn. De afgelopen jaren zijn nieuwe inzichten ontstaan en hebben maatschappelijke ontwikkelingen, technologische innovaties en veranderende wet- en regelgeving geleid tot een verdere verbreding van de opgaven. Daarmee wordt het steeds belangrijker om binnen de beschikbare middelen en mogelijkheden

bewuste keuzes te maken in de uitvoering en fasering van activiteiten.

De komende jaren ligt de focus op de implementatie van de herziene Richtlijn Stedelijk Afvalwater (ERSA) met aanzienlijke inzet en investeringen. Deze opgave ligt geheel in lijn met de Strategie Transitie Waterketen 2050.

De evaluatie geeft geen aanleiding om de strategische koers uit 2021 te herzien. De in de strategie geformuleerde ambities sluiten nog steeds aan bij de opgaven waarvoor Delfland staat. De evaluatie bevestigt daarmee de ingezette richting en laat zien dat de strategie heeft bijgedragen aan het opbouwen van kennis, het versterken van samenwerking en het voorbereiden van Delfland op toekomstige ontwikkelingen binnen de waterketen.

Samenvattend concluderen we dat de Strategie Transitie Waterketen 2050 nog steeds een relevant en bruikbaar kader vormt voor de ontwikkeling van een circulaire, klimaatneutrale en toekomstbestendige waterketen. De evaluatie geeft geen aanleiding om de koers te wijzigen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland,

de secretaris,	de dijkgraaf,
ir. P.C. Janssen	dr. P.H.W.M. Daverveldt

Bijlage: Evaluatie Strategie Transitie Waterketen 2050

Evaluatierapport strategie transitie waterketen 2050

Datum: 23-09-2026

Versie: 2

Status: concept

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
Samenvatting 3
1. Inleiding 4
1.1. Aanleiding 4
1.2. Evaluatievraag en afbakening 4
1.3. Aanpak en leeswijzer 5
2. Waar staan we in 2026? 6
2.1. De strategie heeft richting gegeven 6
2.2. Resultaten per thema 6
2.3 Wat leren we hiervan? 7
3. Ontwikkelopgaven richting 2050 9
3.1 Van vervuiling verwijderen naar vervuiling voorkomen 9
3.2. Van afvalater naar bron van water, energie en grondstoffen 9
3.3. Samenhang en prioritering 10
4. Conclusies en bestuurlijke adviezen 11
4.1 Conclusies 11
4.2. Vervolg 11

Samenvatting

In 2021 stelde Delfland de Strategie Transitie Waterketen 2050 vast. De strategie geeft langs drie transitiesporen richting aan een circulaire, duurzame en toekomstbestendige waterketen:

a) zoetwater;
b) energie en klimaat;
c) grondstoffen.

De strategie is adaptief opgezet om ontwikkelingen te volgen, kennis op te bouwen en nieuwe kansen tijdig te verbinden aan de waterketenopgave (dat wil zeggen, de kerntaak van Delfland om het afvalwater in te zamelen en te zuiveren). De strategie heeft de afgelopen vijf jaar als richtinggevend kader gefunctioneerd. Binnen alle drie de sporen zijn onderzoeken en projecten uitgevoerd en is kennis opgebouwd over technische mogelijkheden, randvoorwaarden en belemmeringen. Daardoor heeft Delfland beter zicht op de mogelijkheden voor effluenthergebruik, energie- en klimaatneutraliteit en grondstoffenbenutting.

De belangrijkste opbrengst ligt niet in het realiseren van de einddoelen voor 2050, maar in het vergroten van kennis en handelingsperspectief. Sommige ontwikkelingen vragen nog onderzoek of verkenning. Andere zijn voldoende uitgewerkt om te worden toegepast of overgedragen aan de reguliere organisatie. Tegelijkertijd blijkt dat resultaten niet uitsluitend aan de strategie kunnen worden toegeschreven. Zij ontstaan ook in samenhang met wettelijke verplichtingen, reguliere investeringsopgaven, andere programma's en initiatieven van partners.

De strategie is op hoofdlijnen nog actueel. De evaluatie geeft daarom geen aanleiding om de Strategie Transitie Waterketen 2050 te actualiseren of opnieuw vast te stellen. De strategie blijft het richtinggevende kader voor de verdere ontwikkeling van de waterketen.

Voor de periode 2027-2031 worden de ontwikkelopgaven nader uitgewerkt en geprioriteerd. Daarbij wordt bepaald welke ontwikkelingen noodzakelijk zijn om tijdig voorbereid te zijn op toekomstige maatschappelijke en wettelijke opgaven, welke kennisontwikkeling nog nodig is en welke onderwerpen kunnen doorgroeien naar toepassing of worden ingebed in reguliere werkzaamheden. Ontwikkelingen die voortvloeien uit wettelijke verplichtingen en noodzakelijke investeringsopgaven krijgen daarbij prioriteit.

Bij de verdere uitwerking en toekomstige besluitvorming worden waterkwaliteit, waterbeschikbaarheid, circulariteit, klimaatneutraliteit, weerbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid in samenhang beschouwd, zodat integraal onderbouwde keuzes kunnen worden gemaakt.

1. Inleiding

Deze evaluatie richt zich op de Strategie Transitie Waterketen 2050 als richtinggevend kader. De wijze waarop uitvoering is gegeven aan de strategie via het programma Transitie Waterketen 2050 wordt afzonderlijk geëvalueerd.

1.1. Aanleiding

In 2021 heeft Delfland de Strategie Transitie Waterketen 2050 – *Circulair, duurzaam en toekomstbestendig* – vastgesteld. De strategie richt zich op drie samenhangende transitiesporen:

- meer hergebruik en benutting van zoetwater;
- een energie-efficiënte en klimaatneutrale waterketen;
- meer terugwinning en benutting van grondstoffen uit afvalwater en slib.

Met de strategie koos Delfland voor een langetermijnbenadering waarin de waterketen niet uitsluitend wordt beschouwd als een opgave voor het afvoeren en zuiveren van afvalwater. De strategie sluit aan bij de ontwikkeling van een lineaire waterketen naar een bredere watercyclus en verbindt deze aan waterbeschikbaarheid, klimaat, energie, circulariteit en samenwerking met partners. De strategie is adaptief opgezet. Nieuwe maatschappelijke, technische en wettelijke ontwikkelingen kunnen aanleiding geven om doelen, mijlpalen en ontwikkelrichtingen periodiek te herijken. De strategie voorziet in een vierjaarlijkse herijking van doelen en mijlpalen.

Vijf jaar na de vaststelling is beoordeeld in hoeverre de strategie richting heeft gegeven aan de ontwikkeling van de waterketen en of de strategische koers richting 2050 nog actueel is. Ook is onderzocht welke inzichten de afgelopen periode zijn opgedaan en welke inhoudelijke ontwikkelopgaven in de periode 2027-2031 aandacht vragen.

Sinds 2021 zijn ontwikkelingen zoals strengere Europese zuiveringseisen, weerbaarheid, waterkwaliteit, droogte, influentkwaliteit en indirecte lozingen nadrukkelijker op de voorgrond gekomen. Deze ontwikkelingen raken aan de oorspronkelijke ambities van de strategie en zijn daarom in de evaluatie betrokken.

Het doel van de evaluatie is het bestuur inzicht te geven in:

- de betekenis en opbrengsten van de strategie in de afgelopen vijf jaar;
- de actualiteit van de strategische koers richting 2050;
- de inhoudelijke ontwikkelopgaven en keuzes voor de periode 2027-2031.

1.2. Evaluatievraag en afbakening

De centrale evaluatievraag luidt:

In hoeverre heeft de Strategie Transitie Waterketen 2050 in de afgelopen vijf jaar richting gegeven aan de ontwikkeling van de waterketen van Delfland en welke ontwikkelopgaven volgen daaruit voor de volgende periode 2027-2031?

De evaluatie richt zich op de strategie als inhoudelijk en richtinggevend kader. Zij beoordeelt niet of de ambities voor 2050 al zijn gerealiseerd. De strategie is immers een langetermijnstrategie en geen uitvoeringsplan. Beoordeeld is welke beweging de strategie in gang heeft gezet, welke kennis en inzichten zijn ontwikkeld en welke strategische vraagstukken nog openstaan.

De wijze waarop uitvoering is gegeven aan de strategie, waaronder de werkwijze, governance, rolverdeling en organisatievorm van het programma Transitie Waterketen 2050, valt buiten de reikwijdte van dit rapport en wordt afzonderlijk geëvalueerd. Dit rapport bevat daarom geen beoordeling of voorstel voor de toekomstige organisatie van de uitvoering.

1.3. Aanpak en leeswijzer

De evaluatie is gebaseerd op beschikbare programmadocumenten, bestuursrapportages, projectdocumenten, onderzoeken en inhoudelijke analyses binnen de oorspronkelijke transitiesporen zoetwater, energie en klimaat en grondstoffen. De evaluatie geeft daarmee een kwalitatief beeld van de richtinggevende werking van de strategie, de bereikte opbrengsten en de resterende ontwikkelopgaven.

Hoofdstuk 2 beschrijft de belangrijkste resultaten en inzichten van de afgelopen vijf jaar. Hoofdstuk 3 duidt welke ontwikkelingen richting 2050 aandacht vragen. Hoofdstuk 4 bevat de conclusies en het vervolg.

2. Waar staan we in 2026?

2.1. De strategie heeft richting gegeven

De Strategie Transitie Waterketen 2050 heeft de afgelopen vijf jaar richting gegeven aan de ontwikkeling van de waterketen van Delfland. De strategie heeft ervoor gezorgd dat vraagstukken rond waterbeschikbaarheid, waterkwaliteit, circulariteit en klimaatneutraliteit nadrukkelijk onderdeel zijn geworden van de ontwikkeling van de waterketen. Hierdoor zijn onderzoeken uitgevoerd, nieuwe samenwerkingen ontstaan en concrete projecten en toepassingen gerealiseerd.

De belangrijkste opbrengst van de strategie ligt niet in het realiseren van de einddoelen voor 2050, maar in het vergroten van kennis, handelingsperspectief en het vermogen om toekomstige keuzes te onderbouwen. Tegelijkertijd zijn verschillende ontwikkelingen inmiddels voldoende uitgewerkt om een plek te krijgen binnen projecten, assetmanagement of reguliere werkzaamheden. Andere vraagstukken vragen nog verdere ontwikkeling en bestuurlijke keuzes.

2.2. Resultaten per thema

Zoetwater en influentkwaliteit

De strategie heeft bijgedragen aan een bredere kijk op de rol van effluent binnen de regionale watercyclus. In de afgelopen jaren zijn onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden van effluenthergebruik voor onder meer de glastuinbouw, aanvulling van oppervlaktewater en mogelijke toepassingen binnen de drinkwaterketen. Ook is binnen de ontwikkeling van Waterzuivering De Vergulde Hand onderzocht welke rol effluenthergebruik kan spelen binnen toekomstige zuiveringsconcepten.

Daarnaast is meer aandacht ontstaan voor de kwaliteit van het influent dat de zuiveringen bereikt. Via activiteiten rond indirecte lozingen, het landelijke traject *Terug naar de Bron* en het Netwerk Afvalwaterketen Delfland is meer inzicht ontstaan in de relatie tussen influentkwaliteit, effluentkwaliteit en oppervlaktewaterkwaliteit. Het vraagstuk van indirecte lozingen is bovendien bestuurlijk geagendeerd.

Een belangrijk inzicht is dat de kwaliteit van het gezuiverde effluent niet uitsluitend wordt bepaald door het zuiveringsproces zelf. Ook wat eerder in de keten wordt geloosd, heeft invloed op waterkwaliteit, zuiveringsinspanning en de toekomstige mogelijkheden voor hergebruik van effluent.

Energie, klimaat en weerbaarheid

Binnen dit thema heeft de strategie geleid tot kennisontwikkeling en praktijkervaring op het gebied van warmtewinning uit effluent, energie-efficiëntie en klimaatneutraliteit. Voorbeelden zijn de samenwerking rond aquathermie, de toepassing van riothermie bij De

Blinkerd, verkenningen naar thermische energie uit effluent en pilots gericht op de reductie van methaan- en lachgasemissies.

Daarnaast zijn de opgedane inzichten benut bij bredere trajecten, zoals de ontwikkeling van de Routekaart Klimaatneutraal 2035 en toekomstige investeringsvraagstukken binnen de waterketen. Nieuwe ontwikkelingen zoals de Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater (ERSA) en eisen rond de weerbaarheid van vitale infrastructuur laten zien dat klimaatneutraliteit, energiegebruik, waterkwaliteit en bedrijfszekerheid steeds sterker met elkaar samenhangen.

Toekomstige keuzes vragen steeds vaker om integrale afwegingen. Maatregelen die bijdragen aan schoner water kunnen bijvoorbeeld effect hebben op energiegebruik, terwijl maatregelen voor energieopwekking of circulariteit invloed kunnen hebben op andere maatschappelijke doelen.

Grondstoffen en circulariteit

De strategie heeft ertoe bijgedragen dat effluent en slib nadrukkelijker worden beschouwd als potentiële bronnen van grondstoffen, energie en maatschappelijke waarde. In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar fosfaatterugwinning, nieuwe verwerkingsroutes voor slib en andere vormen van grondstoffenbenutting. Daarbij is samengewerkt met onder meer HVC, GR Slibverwerking en Aquaminerals.

Naast kennisontwikkeling zijn ook concrete toepassingen gerealiseerd. Zo wordt groengas geproduceerd uit slibvergisting, wordt op onderdelen CO_2 benut en heeft de ontwikkeling van HARKOS laten zien hoe een innovatie kan doorgroeien naar reguliere toepassing binnen de organisatie.

Een belangrijk inzicht uit dit spoor is dat technische haalbaarheid alleen onvoldoende is om een ontwikkeling succesvol te maken. Ook maatschappelijke meerwaarde, regelgeving, afzetmogelijkheden, kosten en samenwerking met ketenpartners bepalen of een ontwikkeling daadwerkelijk bijdraagt aan een toekomstbestendige waterketen.

2.3 Wat leren we hiervan?

Over de verschillende thema's heen ontstaat een consistent beeld. De strategie heeft geleid tot nieuwe kennis, samenwerkingsverbanden, concrete projecten en bestuurlijke agendering van vraagstukken die in 2021 nog beperkt in beeld waren. Daarmee heeft de strategie haar functie als richtinggevend kader vervuld.

Tegelijkertijd bevinden de verschillende ontwikkelingen zich niet allemaal in dezelfde fase. Een deel van de oorspronkelijke opgave heeft inmiddels een plek gekregen binnen projecten, assetmanagement en reguliere werkzaamheden. Voor andere onderwerpen is verdere kennisontwikkeling noodzakelijk om beter inzicht te krijgen in technische mogelijkheden, maatschappelijke meerwaarde, uitvoerbaarheid en de gevolgen van toekomstige wet- en regelgeving.

De evaluatie laat zien dat kennisontwikkeling, toepassing en implementatie de komende jaren naast elkaar zullen bestaan. Onderwerpen als influentkwaliteit, bronaanpak, grondstoffenroutes en de gevolgen van nieuwe wettelijke verplichtingen vragen om verdere ontwikkeling en verkenning. Tegelijkertijd zijn er ook onderwerpen waarvoor voldoende kennis beschikbaar is om keuzes te maken over toepassing, investeringen of verdere inbedding binnen de reguliere werkzaamheden van Delfland.

De belangrijkste conclusie is dat de strategische koers richting 2050 nog steeds actueel is. De vraag voor de periode 2027-2031 is daarom niet óf verdere ontwikkeling nodig is, maar op welke onderwerpen Delfland haar ontwikkelcapaciteit wil richten, welke resultaten daarbij worden nagestreefd en welke ontwikkelingen prioriteit krijgen om tijdig voorbereid te zijn op toekomstige maatschappelijke en wettelijke opgaven.

3. Ontwikkelopgaven richting 2050

De evaluatie laat zien dat de strategische koers richting 2050 nog steeds actueel is. Tegelijkertijd vraagt de volgende fase om verdere uitwerking van de opgaven die bepalend zijn voor de toekomstige inrichting van de waterketen. Nieuwe wettelijke verplichtingen, maatschappelijke ontwikkelingen en toekomstige investeringsbeslissingen maken het noodzakelijk om vooruit te kijken naar de periode 2027-2031.

Wanneer vanuit 2050 wordt teruggeredeneerd, komen twee samenhangende ontwikkelopgaven naar voren.

3.1 Van vervuiling verwijderen naar vervuiling voorkomen

De eerste ontwikkelopgave richt zich op het vergroten van de invloed op de kwaliteit van het water dat de zuivering bereikt en het verminderen van de belasting van het watersysteem door de afvalwaterketen.

Hierbij gaat het onder meer om influentkwaliteit, bronaanpak, indirecte lozingen, overstorten, hemelwateruitlaten en de relatie tussen de afvalwaterketen en de waterkwaliteit.

De afgelopen jaren is meer inzicht ontstaan in de invloed van stoffen die eerder in de keten worden geloosd op de prestaties van de zuivering, de kwaliteit van het effluent en de kwaliteit van het oppervlaktewater. Tegelijkertijd vragen ontwikkelingen zoals de Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater (ERSA) om verdere ontwikkeling van deze aanpak.

Voor de komende periode ligt de opgave vooral in het vertalen van deze kennis naar beleid, monitoring, vergunningverlening en samenwerking met gemeenten, bedrijven en andere ketenpartners.

3.2. Van afvalwater naar bron van water, energie en grondstoffen

De tweede ontwikkelopgave richt zich op het beter benutten van water, energie en grondstoffen die vrijkomen binnen de afvalwaterketen.

De afgelopen jaren zijn verschillende toepassingen onderzocht en ontwikkeld op het gebied van effluenthergebruik, warmtewinning, energieproductie, grondstoffenterugwinning en circulaire toepassingen. Hierdoor is meer inzicht ontstaan in de technische mogelijkheden, maar ook in de randvoorwaarden voor succesvolle toepassing.

Deze onderzoeken laten ook zien dat niet iedere ontwikkeling automatisch maatschappelijke meerwaarde oplevert. Toekomstige keuzes vragen daarom om een expliciete afweging tussen maatschappelijke waarde, wettelijke verplichtingen, uitvoerbaarheid, kosten, benodigde capaciteit en de samenhang met andere waterketenopgaven.

Voor de komende periode ligt de opgave vooral in het bepalen welke ontwikkelrichtingen Delfland actief verder wil brengen en welke ontwikkelingen voldoende zijn uitgewerkt om onderdeel te worden van reguliere investerings-, beheer- en uitvoeringsopgaven.

3.3. Samenhang en prioritering

De twee ontwikkelopgaven kunnen niet los van elkaar worden beschouwd. Keuzes over influentkwaliteit, bronaanpak en aanvullende zuivering hebben direct invloed op de mogelijkheden voor effluenthergebruik, energiegebruik en grondstoffenterugwinning. Andersom beïnvloeden keuzes over circulariteit, energie en grondstoffen de inrichting van toekomstige zuiveringen en investeringsbeslissingen.

Daarnaast vallen deze ontwikkelingen samen met andere belangrijke opgaven van Delfland, zoals klimaatneutraliteit, weerbaarheid, vervangingsinvesteringen en de zoetwaterstrategie.

De uitdaging voor de periode 2027-2031 ligt daarom niet alleen in het verder ontwikkelen van afzonderlijke onderwerpen, maar vooral in het maken van keuzes. Niet alle ontwikkelingen kunnen gelijktijdig en met dezelfde intensiteit worden opgepakt. Prioritering is noodzakelijk om tijdig voorbereid te zijn op toekomstige maatschappelijke en wettelijke opgaven.

4. Conclusies en bestuurlijke adviezen

4.1 Conclusies

De strategie heeft haar functie vervuld

De Strategie Transitie Waterketen 2050 heeft de afgelopen vijf jaar richting gegeven aan de ontwikkeling van de waterketen. De strategie heeft geleid tot kennisontwikkeling, nieuwe samenwerkingsverbanden, concrete projecten en een bredere blik op de rol van de waterketen binnen maatschappelijke opgaven zoals waterbeschikbaarheid, waterkwaliteit, klimaat en circulariteit.

De strategische koers blijft actueel

De maatschappelijke opgaven waarvoor de strategie in 2021 is opgesteld zijn nog steeds relevant. Waterbeschikbaarheid, waterkwaliteit, circulariteit en klimaatneutraliteit blijven belangrijke opgaven voor Delfland. De evaluatie geeft daarom geen aanleiding voor een fundamentele koerswijziging of het opstellen van een nieuwe strategie.

Tegelijkertijd zijn nieuwe ontwikkelingen nadrukkelijker op de voorgrond gekomen, waaronder strengere zuiveringseisen vanuit de Europese Richtlijn Stedelijk Afvalwater (ERSA), weerbaarheid van vitale infrastructuur, influentkwaliteit, indirecte lozingen en droogte. Hierdoor verschuift de aandacht van het ontwikkelen van nieuwe ambities naar het maken van keuzes over de wijze waarop Delfland zich tijdig voorbereidt op toekomstige maatschappelijke en wettelijke opgaven.

De volgende fase vraagt om keuzes

De afgelopen vijf jaar stonden voor een belangrijk deel in het teken van verkennen, onderzoeken en kennisontwikkeling. De evaluatie laat zien dat een deel van de oorspronkelijke ontwikkelopgave inmiddels een plek heeft gekregen binnen projecten, assetmanagement en reguliere werkzaamheden. Voor andere onderwerpen zijn nog keuzes nodig over ontwikkelrichting, maatschappelijke meerwaarde en de wijze waarop Delfland zich voorbereidt op toekomstige maatschappelijke en wettelijke opgaven.

4.2. Vervolg

De evaluatie geeft geen aanleiding om de Strategie Transitie Waterketen 2050 te actualiseren of opnieuw vast te stellen. De evaluatie laat zien dat de strategische koers richting 2050 onverminderd actueel is. De komende periode staat daarom niet in het teken van het formuleren van nieuwe ambities, maar van het verder uitwerken en prioriteren van de ontwikkelopgaven die nodig zijn om tijdig voorbereid te zijn op toekomstige maatschappelijke en wettelijke opgaven.

De strategie blijft het richtinggevende kader voor de verdere ontwikkeling van de waterketen.

Voor de periode 2027-2031 worden de ontwikkelopgaven nader uitgewerkt en geprioriteerd. Daarbij wordt per opgave bepaald welk resultaat wordt nagestreefd, welke kennisontwikkeling nog nodig is en welke ontwikkelingen kunnen doorgroeien naar toepassing of kunnen worden ingebed in reguliere beleids-, investerings- en uitvoeringsprocessen. Ontwikkelingen die voortvloeien uit wettelijke verplichtingen en noodzakelijke investeringsopgaven krijgen daarbij prioriteit.

Bij de verdere uitwerking en toekomstige besluitvorming worden waterkwaliteit, waterbeschikbaarheid, circulariteit, klimaatneutraliteit, weerbaarheid, betaalbaarheid en uitvoerbaarheid in samenhang afgewogen. Daarbij wordt zichtbaar gemaakt welke maatschappelijke waarde wordt nagestreefd en welke gevolgen keuzes binnen de ene opgave hebben voor andere waterketenopgaven.

Formulier ten behoeve van het indienen van vragen als bedoeld in artikel 4.27 van het Reglement van Orde VV en commissies Delfland

Titel: Strategische Inkoop

Omschrijving problematiek

Het college erkent de marktproblematiek en wijst op het lopende EIB-onderzoek als basis voor effectieve maatregelen. Maar de WVH-aanbesteding nadert. Wachten op dat onderzoek zonder tussentijdse coördinatiestrategie is daarmee geen neutrale keuze – het is een impliciete keuze voor een individuele marktbenadering, met de risico's op prijsopdrijving, capaciteitsverdringing en vertraging die de indiener in de oorspronkelijke vragen heeft omschreven.

Vragen en Antwoorden:

1. **Tijdlijn en de kosten van afwachten**
   Kan het college aangeven wanneer het EIB-onderzoek wordt opgeleverd en wanneer de bestuurlijke verwerking is voorzien, of dit tijdpad realistisch aansluit op de WVH-aanbesteding, en welke inschatting het college maakt van de financiële en planningsrisico's als die aanbesteding wordt gestart zonder dat de vraagzijde-coördinatie is uitgewerkt?

Antwoord:

De resultaten van de EIB-enquête over de vraag- en aanbodzijde vindt plaats in opdracht van de Unie van Waterschappen en worden voor de zomer van 2026 verwacht. Vervolgens zullen de resultaten inclusief een analyse over de raakvlakken tussen beide op Unie bestuurlijk niveau worden besproken in de commissie CWW. Dit onderzoek staat los van de aanbesteding voor WVH. Voor WVH is een uitgebreide marktconsultatie gehouden waardoor er geen extra financiële en planningsrisico's worden verwacht nu de aanbesteding wordt gestart zonder dat de vraagzijde-coördinatie is uitgewerkt. Gezien het unieke karakter van WVH is dit niet van toepassing.

2. **Verdygo en de modulaire kans**
   Het college noemt Verdygo als voorbeeld waarbij andere waterschappen de lead namen – en plaatst Delfland daarmee in de volgerspositie. Maar volger zijn en de vraag bundelen sluiten elkaar niet uit. Een modulaire standaardaanpak als Verdygo valt juist in de categorie generieke onderdelen die zich lenen voor bundeling en standaardisatie – precies de categorie waar coördinatie geen koploperspositie vereist, maar wel aantoonbaar kosten- en capaciteitsvoordelen oplevert.
   Is het college bereid te onderzoeken welke onderdelen van de WVH-opgave en de overige zuiveringen zich voor een dergelijke gebundelde aanpak lenen, en of aansluiting bij bestaande modulaire programma's daarvoor een reëel pad biedt?

Antwoord:

Binnen het traject WVH is onderzocht of de modulaire aanpak zoals van Verdygo kansen kan bieden voor het project. De conclusie is dat Verdygo voor afvalwaterzuiveringen op de schaal van WVH (grotere zuivering) geen toegevoegde waarde heeft of kostenvoordelen biedt. We blijven de ontwikkeling van Verdygo volgen en daar waar het in de toekomst mogelijkheden biedt zullen we dit alsdan nader onderzoeken.

Considerans, aanleiding van, toelichting op of achtergrond

Vragen ingediend door de heer Lont CU/SGP.

Dit formulier richten aan de voorzitter van de Verenigde Vergadering van Delfland pdaverveldt@hhdelfland.nl met afschrift aan verenigdevergadering@hhdelfland.nl

IN TE VULLEN DOOR LOKET BESTUURSONDERSTEUNING:

DMS nummer: 2523127
Datum en tijdstip ontvangst: 12 mei 2026 08:56 uur
Datum D&H behandeling: 16 juni 2026
Datum publicatie (wordt opgenomen in titel)

Formulier ten behoeve van het indienen van schriftelijke vragen als bedoeld in artikel …. van het Reglement van Orde Verenigde Vergadering Delfland

Omschrijving problematiek

Gisteren, 7 juli 2026 , is in het nieuwsoverzicht van de Unie van Waterschappen een artikel gepubliceerd over een succesvol project van de Brabantse Delta over de afvalwaterpersleiding (AWP). Het afvalwater wordt gezuiverd en teruggeven aan de natuur (via de Westerschelde). Zie:
https://www.brabantsedelta.nl/actueel/nieuws/succesvolle-afronding-project-awp-20-belangrijke-stap-voor-toekomstbestendig-afvalwaterbeheer/

In de commissievergadering WVK dd 1 juli 2026 ontvingen wij een ingekomen brief over een knelpunt mbt het leveren van gezuiverd afvalwater aan het regionale watersysteem. In die brief staat dat het effluent van de Vergulde Hand niet gebruikt mag worden als dit leidt tot een achteruitgang van de waterkwaliteit en de KRW- doelen in gevaar brengt en dat uit een eerste toets blijkt dat er voor meerdere stoffen niet wordt voldaan aan het achteruitgangsverbod.

Wij zijn verbaasd dat de Brabantse Delta wel water terug kan leveren aan de natuur en HH Delfland niet en willen graag weten hoe dit kan.

Vragen en antwoorden:

1. Bent u bekend met bovengenoemd artikel?

Antwoord:
Ja.

2. Waarom kan het afvalwater van de afvalwaterpersleiding van de Brabantse Delta wel teruggeven worden aan de natuur?

Antwoord:
In feite wordt het effluent (gezuiverde water) van elke afvalwaterzuivering in Nederland teruggegeven aan de natuur. Het effluent van AWZI DGL en straks WVH wordt in elk geval ‘teruggegeven’ aan het Scheur en uiteindelijk de Noordzee. Delfland zal vanuit WVH in ieder geval lozen op het Scheur. Het terugleveren aan het regionaal watersysteem is daardoor niet noodzakelijk (en dus vermijdbaar). Zie ook antwoord op vraag 3.

3. Wat zijn de verschillen tussen het project van de Brabantse Delta en de Vergulde Hand mbt kwaliteit van het effluent?

Antwoord:
De lozing van AWZI DGL en straks die van WVH op het Scheur en die van Brabantse Delta op de Westerschelde zijn vergelijkbaar. Het gezuiverde water van de afvalwaterzuiveringen komt terecht in grote wateren met veel doorstroming.

De lozing waar u de brief over heeft ontvangen gaat over een lozing op het regionale watersysteem. Er zijn drie belangrijke verschillen met de lozing naar het Scheur en Westerschelde:

1. Het regionale watersysteem is veel kleiner waardoor er minder sprake is van verdunning. Daarom gelden voor het lozen op regionale wateren doorgaans strengere eisen. Dat zie je ook bij waterschappen die op hun eigen regionale watersysteem moeten lozen.
2. Een ander belangrijk verschil is dat de lozing van WVH op het regionale watersysteem niet noodzakelijk is. WVH kan immers lozen op het Scheur, waarop dat nu ook al gebeurt vanuit AWZI DGL en waarop de impact van het effluent op de waterkwaliteit kleiner is.
3. De lozing op het regionale watersysteem is een nieuwe lozing, die er nu nog niet is. Dat wordt vergunningtechnisch anders beoordeeld dan een bestaande lozing van AWZI DGL (straks: WVH) op het Scheur. Daarbij wordt bij de vergunning namelijk beoordeeld of er geen sprake is van verslechtering t.o.v. de huidige lozing en wat eraan gedaan wordt om de waterkwaliteit met de best beschikbare technieken, op doelmatige wijze zo goed mogelijk te krijgen.

4. Wat zijn de overeenkomsten?

Antwoord:
Voor zover wij kunnen oordelen, zijn er geen overeenkomsten tussen de lozing van WVH op het regionale watersysteem en die van Brabantse Delta op de Westerschelde.

5. Voor Delfland geldt dat de KRW normen zowel voor KRW lichamen als overig water gelden, is dat ook het geval bij de Brabantse Delta?

Antwoord:
Ja, de Westerschelde, waar de afvalwaterpersleiding op uit komt, is ook een KRW-waterlichaam. Het is een rijkswater (net als het Scheur) waarvan Rijkswaterstaat de beheerder is. Elk KRW-waterlichaam heeft eigen kenmerken en normen.

6. Kan Delfland leren van het betreffende project van de Brabantse Delfland, zo ja welke lessen zijn hieruit te trekken voor Delfland?

Antwoord:
Delfland kan weinig leren op het vlak van het water wat met deze leiding wordt geloosd, want het project gaat niet over de kwaliteit van het water wat door de leidingen gaat. Het AWP project betreft de vernieuwing van de afvalwaterpersleiding Moerdijk.
Wel heeft Delfland de lessen gebruikt van een eerdere fase van het AWP-project over de beheersing van het project. Deze lessen zijn gebruikt voor de inrichting van organisatie en projectbeheersing van project WVH (zie: Document BrabantseDelta - Rapport Rekenkamercommissie waterschap Brabantse Delta 'Voortgangsonderzoek Budgetoverschrijding Project AWP 2.0' - iBabs Publieksportaal).

Dit formulier richten aan de voorzitter van de Verenigde Vergadering van Delfland **phdaverveldt@hhdelfland.nl met afschrift aan de verenigdevergadering@hhdelfland.nl**
IN TE VULLEN DOOR LOKET BESTUURSONDERSTEUNING DMS nummer: 2545973 Datum en tijdstrip ontvangst: 13 juli 2026 19:17 uur Datum D&H behandeling: 1 september 2026 Datum publicatie (wordt opgenomen in titel):

Hoogheemraadschap van Delfland

Aan de leden van de verenigde vergadering

ONS KENMERK
2524909

Datum D&H-vergadering
16 juni 2026

ONDERWERP

Stand van zaken dossier Wateroverlast Anemoon in De Lier

Geachte leden,

Met deze brief informeren wij u over het deskundigenonderzoek over de vochtproblematiek en -schade bij een bewoner van de straat Anemoon in De Lier en de stappen die Delfland neemt als vervolg op dit onderzoek.

Aanleiding

De commissie Waterveiligheid en Waterketen is op 25 maart 2026 mondeling geïnformeerd over de stand van zaken van het deskundigenonderzoek naar de vochtproblematiek en -schade bij een bewoner van de straat Anemoon in De Lier.

De woning van de bewoner staat direct achter een regionale waterkering in de vorm van een houten damwand. Deze damwand is naar aanleiding van hoog water eind vorige eeuw in 2002 door de gemeente Westland (toen gemeente De Lier) aangelegd. De damwand had voor een lange tijd geen officiële status van een waterkering. De waterkering lag tot 2020 onder de weg aan de andere zijde van de woning. In 2020 heeft Delfland de damwand opgenomen in de legger en deze heeft daarmee formeel de status van regionale waterkering gekregen.

De bewoner ondervindt vochtschade aan zijn woning en heeft Delfland hier in het verleden voor aansprakelijk gesteld. Deze aansprakelijkheidstelling is door Delfland met een brief op 13 december 2021 afgewezen. De reden hiervoor was dat Delfland van mening was dat de vochtschade met name veroorzaakt werd door grondwater en Delfland daarvoor niet verantwoordelijk is.

Omdat de bewoner en Delfland een ander beeld hadden bij de oorzaak van de vochtschade heeft de bewoner in 2023 via de rechtbank verzocht om een deskundigenonderzoek te laten uitvoeren (een zogeheten ‘deskundigenbericht’). Daarbij heeft Delfland, anders dan gebruikelijk, onverplicht de kosten van het deskundigenonderzoek gedragen.

Het uitgevoerde deskundigenonderzoek

De rechtbank stelde drie deskundigen aan: een geohydroloog, een bouwkundige en een specialist waterkeringen. Zij onderzochten objectief de omvang en oorzaken van de vochtschade en adviseerden over mogelijke maatregelen.

De rechtbank gaf aan het begin onderzoeksvragen mee, ingebracht door de bewoner en Delfland. Voor de beantwoording verzamelden de deskundigen alle beschikbare feiten en bezochten zij gezamenlijk de woning.

In oktober 2025 verscheen een conceptrapport, waarop beide partijen konden reageren. Na hoor en wederhoor leverden de deskundigen in maart 2026 hun definitieve rapport op. De rechtbank stuurde dit op 26 maart 2026 aan partijen. Daarmee eindigde deze procedure. Er is door de bewoner nog geen vordering uit onrechtmatige daad ingesteld.

De resultaten van het onderzoek

De deskundigen hebben de vochtschade onderzocht en de herstelkosten in beeld gebracht. Volgens de deskundigen komt de vochtschade door een combinatie van oorzaken. Eén daarvan is dat de waterkering, een houten damwand met grondlichaam, niet voldoet aan de eisen. Delfland erkent en betreurt dit.

De deskundigen stellen ook vast dat de schade niet alleen, en ook niet vooral, door de gebreken aan de waterkering is ontstaan. Andere belangrijke oorzaken zijn de lage ligging van het perceel, hoge grondwaterstanden, afstromend regenwater vanuit hoger gelegen openbaar terrein, de bouwkundige staat en het onderhoud van de woning. Ook als de waterkering wel aan de eisen had voldaan, zou nog steeds een ontoelaatbare vochtsituatie bestaan.

Het rapport wijst er daarom op dat een eventuele aansprakelijkheid van Delfland voor de vochtschade beperkt is. Ook benadrukken de deskundigen dat Delfland niet verantwoordelijk is voor grondwaterstanden op particuliere percelen of voor het droog houden van individuele woningen. De deskundigen hebben geen juridisch oordeel gegeven over aansprakelijkheid, causaliteit, schadeomvang of de verdeling van verantwoordelijkheden. Dat viel buiten hun opdracht.

De stappen die wij nemen als vervolg op het deskundigenonderzoek

Het deskundigenrapport is afgerond. Op basis van de inhoud van het rapport willen wij met de bewoner tot een gezamenlijk gedragen afronding van dit dossier komen. In de commissie waterkeringen en waterketen hebben wij u reeds mondeling medegedeeld dat Delfland eventuele schade waarvoor wij verantwoordelijk zijn ruimhartig vergoedt. Wij zijn dan ook in gesprek met de (vertegenwoordigers van) de bewoner over zowel de financiële afwikkeling als de maatregelen die Delfland kan nemen aan de waterkering. Of het in gezamenlijkheid gaat lukken, is geen zekerheid. Mogelijk liggen de verwachtingen van de bewoner te ver van hetgeen Delfland rechtmatig kan bieden. In dat geval is het de bewoner vrij om Delfland aansprakelijk te stellen en de rechter daarover een oordeel te laten vellen.

Wij vertrouwen erop u hiermee, voor dit moment, voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland,
de secretaris, de dijkgraaf

ir. P.C. Janssen dr. P.H.W.M. Daverveldt

Gemeente Vlaardingen

Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Bezoekadres:
Westnieuwland 6
3131 VX Vlaardingen

Telefoon:
(010) 248 4000

www.vlaardingen.nl/contact

www.vlaardingen.nl

datum	onderwerp	pagina
16 juni 2026	Vertraging AWZI-project Vergulde Hand West	
Zaaknummer		bijlage(n)
1087814		1

Geacht dagelijks bestuur,

Het college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen heeft kennisgenomen van de recente ontwikkelingen rondom de planning van de nieuwe afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) op Vergulde Hand West en de daarbij ontstane vertraging binnen het project.

Het college is onaangenaam verrast door zowel de inhoud als het moment waarop deze informatie bij ons bekend is geworden. Gezien de omvang, impact en onderlinge afhankelijkheden van dit project had de gemeente Vlaardingen verwacht eerder inzicht te krijgen in signalen die wezen op mogelijke vertraging of gewijzigde planning.

De vertraging raakt namelijk niet alleen de realisatie van de AWZI zelf, maar heeft ook directe consequenties gehad voor bestuurlijke en maatschappelijke keuzes die de gemeente Vlaardingen de afgelopen periode heeft moeten maken. Daarbij gaat het onder meer om de toekomst en inrichting van de opvanglocatie Mrija en de keuzes die daarin, mede in relatie tot de beschikbare ruimte en planning van het gebied, zijn gemaakt.

In dat kader heeft de gemeente bewust gekozen vast te houden aan de afgesproken lijn om de opvang op Mrija terug te brengen naar maximaal 800 Oekraïense ontheemden en niet verder uit te breiden. Dat betekent concreet dat circa 300 bewoners zijn uitgestroomd naar andere opvanglocaties, terwijl een deel van hen bij een ander tijdspad mogelijk langer in Vlaardingen had kunnen blijven wonen.

Daarnaast konden mogelijkheden voor tijdelijke huisvesting van Vlaardingse spoedzoekers niet meer betrokken worden bij de bestuurlijke afwegingen die inmiddels waren gemaakt. Ook ten aanzien van de tijdelijke woningen op Mrija heeft de gewijzigde planning gevolgen. Indien de gemeente eerder inzicht had gehad in de vertraging van het AWZI-project, was meer tijd beschikbaar geweest om alternatieve locaties, samenwerkingsmogelijkheden en andere scenario’s voor de herplaatsing van deze woningen te onderzoeken. Daarmee had de gemeente beter kunnen sturen op de toekomstige inzet van de woningen en de daaraan verbonden verplichtingen.

Zowel de afbouw van het aantal opvangplekken als de beperkte mogelijkheden voor herplaatsing van de tijdelijke gebouwen gaan gepaard met financiële belangen die oplopen tot meerdere miljoenen euro's. Juist vanwege de grote ruimtelijke en maatschappelijke impact van deze ontwikkelingen betreurt het college het dat deze informatie pas in dit stadium naar voren is gekomen. Dit doet afbreuk aan de gezamenlijke zorgvuldigheid die bij een dossier van deze omvang en gevoeligheid noodzakelijk is.

We verzoeken u de komende periode constructief samen te werken en voldoende oog te hebben voor de financiële en maatschappelijke belangen van de gemeente Vlaardingen. We zijn met elkaar in gesprek over onder meer het bevoegd gezag, de ontwikkeling van de bedrijventerreinen en de tijdelijke woningen van Mrija. De komende periode zullen we op een aantal gebieden aanvullende afspraken maken en we vragen u voldoende oog te hebben voor de gemeentelijke belangen.

Tegelijkertijd hecht het college eraan te benadrukken dat de gemeente Vlaardingen zich onverminderd blijft inzetten voor een constructieve samenwerking met het Hoogheemraadschap van Delfland.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,

de secretaris
drs. E. Stolk

de burgemeester
E.F.A. Zevenbergen

Hoogheemraadschap van Delfland

College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 1002
3130 EB VLAARDINGEN

UW BRIEF
16 juni 2026
UW KENMERK
1087814
ONS KENMERK
2531633
PROJECTCODE

DELFT
30 juni 2026

ONDERWERP
Reactie op uw brief inzake planning Waterzuivering Vergulde Hand

Geacht college,

Op 16 juni jongstleden heeft u ons een brief (zaaknummer 1087814) gestuurd over de recente ontwikkelingen rondom de planning van de nieuwe afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) op Vergulde Hand West. We begrijpen uw teleurstelling over het verschuiven van de datum van oplevering van de nieuwe zuivering. Vlaardingen en Delfland werken al sinds 2020 samen aan dit project en hebben vanaf 2022 ook intensief samengewerkt om de tijdelijke woonwijk Mrija en het AWZI-project beide mogelijk te maken. Het zijn allebei projecten met een grote ruimtelijke en maatschappelijke impact. Wat ons betreft is dit een voorbeeld van hoe twee overheden samen in onze dichtbevolkte regio, korte en lange termijnopgaven zo goed mogelijk combineren. Daarbij ervaren wij ook hoe ingewikkeld het is om twee complexe projecten op een relatief kleine locatie goed op elkaar af te stemmen.

Gezien de constructieve samenwerking in de afgelopen jaren, verbaast het ons dat uw college in de brief, maar ook in de media, het beeld schetst dat Delfland Vlaardingen niet of te laat heeft geïnformeerd over het aanpassen van de planning. Zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau neemt Delfland de gemeente steeds mee in de ontwikkelingen van het project.

Al in oktober 2025 heeft Delfland, op verzoek van uw gemeente, per brief laten weten de kavel die Delfland van Vlaardingen heeft gekocht, niet per 31 maart 2027 nodig te hebben. Met de kennis van dat moment is aangegeven dat Delfland de grond niet eerder dan 1 september 2027 nodig heeft. In het bestuurlijk overleg in januari 2026 heeft de wethouder aangegeven dat Vlaardingen hier geen gebruik van wenste te maken en de grond zal leveren op 31 maart 2027.

BIJLAGE(N) -
CONTACT medewerker servicepunt • T 015 2608108• E loket@hhdelfland.nl
POSTADRES Postbus 3061, 2601 DB Delft • WEBSITE www.hhdelfland.nl

Zodra de nieuwe planning tot 2033 bij ons bekend was (in april 2026) hebben wij uw wethouder daarover in het periodieke bestuurlijk overleg op 21 april geïnformeerd.

In dit overleg met de wethouder is ook aangegeven dat uitloop van het project geen invloed heeft op de startdatum van de werkzaamheden buiten. De oorzaak voor het verschuiven van de opleverdatum is namelijk dat marktpartijen, tijdens de marktconsultatie die plaatvond in het eerste kwartaal van 2026, aangaven dat het project te groot is om in drie jaar te realiseren. Het ontwerp en de uitvoering vragen meer tijd.

Grote maatschappelijke opgaven op het gebied van infrastructuur, energie en water overal in het land vragen veel van de bouwsector. U zult begrijpen dat de nieuwbouw van deze grote AWZI vanuit verschillende perspectieven een complex project is in de huidige markt. Het risico op een mislukte aanbesteding is groot, wanneer Delfland onrealistische voorwaarden stelt, zoals planning. Een mislukte aanbesteding zou niet alleen gevolgen voor de planning hebben, maar ook financiële gevolgen die kunnen oplopen tot tientallen miljoenen euro's.

Het is zowel voor Delfland als voor Vlaardingen van belang dat zo spoedig mogelijk wordt gestart met de realisatie van de nieuwe AWZI. Najaar 2027 verwacht Delfland te starten met de werkzaamheden op het terrein, zoals eventuele voorbelasting en het aanplanten van de groene omlijsting van het terrein, zodat de beplanting alvast kan groeien.

Ook van onze zijde zullen wij ons onverminderd blijven inzetten voor een constructieve en zorgvuldige samenwerking met oog voor belangen van zowel Vlaardingen als Delfland. Wij kijken dan ook uit naar voortzetting van de goede samenwerking op dit voor beide partijen belangrijke en omvangrijke AWZI-project.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland,
De secretaris, de dijkgraaf

ir. P.C. Janssen dr. P.H.W.M. Daverveldt

Hoogheemraadschap van Delfland

Aan de leden van de verenigde vergadering

ONS KENMERK
2531665

Datum D&H-vergadering
14 juli 2026

ONDERWERP
Afronding werkzaamheden N468 vertraagd

Geachte leden,
Met deze brief informeren wij u over de voortgang van het project N468 en over de vertraging in de afronding van de werkzaamheden.

Aanleiding
De provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Delfland werken gezamenlijk aan het groot onderhoud aan de N468 tussen Maasland en Schipluiden. In dit project worden de regionale kering versterkt en de weg vernieuwd. De werkzaamheden zijn noodzakelijk om de dijk veilig en toekomstbestendig te maken en de weg in een goede en veilige staat te brengen. Tegelijkertijd voeren Westland Infra en Evides groot onderhoud uit aan respectievelijk kabels en waterleidingen. Het tracé is 7,7 kilometer lang en bestaat uit zes deeltrajecten:

1. Molenweg
2. Oostgaag
3. Gaagweg
4. Rondweg Schipluiden
5. Rijksstraatweg
6. Klaas Engelbrechtsweg



De kleuren geven de mate van technische uitdaging weer. Rood is het meest uitdagend en groen het minst.

Inmiddels is duidelijk dat de werkzaamheden meer tijd vergen dan eerder voorzien. De omgeving is hierover recent geïnformeerd. Tijdens een bewonersavond op 2 juni 2026 is een toelichting gegeven op de stand van zaken. Op 9 juni 2026 is hierover een bewonersbrief verstuurd. Daarnaast heeft de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland de leden van Provinciale Staten op 2 juni 2026 per brief geïnformeerd.

Uitloop en stand van zaken
Het project Groot Onderhoud N468 is sinds augustus 2024 in uitvoering. De oplevering van het totale project was voorzien voor eind 2027, met een mogelijke uitloop naar 2028.

Het project loopt uit op drie van de zes deeltrajecten (DT): de Molenweg (DT1), de Oostgaag (DT2) en de Gaagweg (DT3). Dit heeft gevolgen voor de eindplanning van de N468 als geheel. Tot aan de bouwvak wordt op deze drie trajecten doorgewerkt. Tijdens de bouwvak, van 1 tot en met 23 augustus 2026, is de N468 tijdelijk volledig open voor verkeer. Na de bouwvak van 2026 ligt de focus op het volledig gereed maken van de Molenweg en de Oostgaag. Vanwege het belang van een goede bereikbaarheid voor bewoners kunnen de vervolgwerkzaamheden aan de Gaagweg niet eerder dan in het eerste kwartaal van 2027 starten. Op basis van de huidige inzichten wordt het project naar verwachting in 2028 afgerond, met uitzondering van deeltraject de Gaagweg, waarvan de afronding naar verwachting in 2029 plaatsvindt.

Redenen voor de vertraging
De vertraging wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door externe factoren. Het betreft onder meer het verkrijgen van de benodigde toestemmingen van perceeleigenaren, het doorlopen van vergunningprocedures en de behandeling van bezwaren en beroepen op een aantal vergunningen. Ook de grootschalige verlegging van kabels en leidingen door Westland Infra en Evides, die onderdeel uitmaakt van dit project, ondervindt hierdoor vertraging. Daarnaast vragen het verwijderen van oude kabels en leidingen en de slechte bodemgesteldheid extra tijd. Op sommige locaties is grondverbetering nodig, waarbij slecht te verdichten grondlagen worden vervangen door zand.

Ook kunnen niet alle werkzaamheden gelijktijdig op iedere locatie worden uitgevoerd. Waar nodig past het projectteam de fasering aan om de veiligheid en bereikbaarheid zoveel mogelijk te waarborgen.

Vervolg
Op dit moment zijn we met de perceeleigenaren in gesprek om definitieve overeenstemming te krijgen voor het gebruik van de percelen en de daarbij behorende financiële vergoeding. Uiteraard doen we ons best daar in goed overleg uit te komen. Mocht dit niet lukken dan heeft Delfland de mogelijkheid een gedoogbeschikking op te leggen. Perceeleigenaren worden dan gedwongen de werkzaamheden toe te staan. Uiteraard is dit een middel dat we bij voorkeur niet inzetten.

Deze vertraging heeft ook financiële consequenties, bijvoorbeeld als gevolg van het langer in stand houden van de projectorganisaties en de bouwplaats. Hoe groot de financiële consequenties zijn en hoe deze verdeeld wordt over de partijen (Delfland, Provincie Zuid-Holland en aannemer) is nog niet bepaald. Daarnaast zal als gevolg van de vertraging een deel van de investeringsuitgaven doorschuiven van 2026/2027 naar 2028/2029. Zodra hier meer bekend over is, zullen we u hierover via de reguliere P&C-cyclus informeren.

Bestuurlijke context
De recente berichtgeving in de media en de brief van de provincie Zuid-Holland aan Provinciale Staten hebben tot vragen geleid. Voor Delfland is het van belang dat ook u als verenigde vergadering rechtstreeks en tijdig over deze ontwikkeling wordt geïnformeerd.

Met deze brief informeren wij u daarom langs dezelfde hoofdlijn: het project is noodzakelijk, de uitvoering is complex en vraagt meer tijd dan eerder voorzien. Daarbij blijft het uitgangspunt dat veiligheid, kwaliteit en zorgvuldigheid vooropstaan. Wij realiseren ons dat de vertraging gevolgen heeft voor omwonenden, ondernemers en weggebruikers. Tegelijkertijd achten wij een zorgvuldige uitvoering noodzakelijk om de waterveiligheid en de kwaliteit van het eindresultaat te borgen.

Wij blijven de voortgang van het project nauwlettend volgen en blijven hierover in gesprek met de provincie Zuid-Holland en de andere betrokken partijen. Indien daar aanleiding toe bestaat, informeren wij u opnieuw.

Wij vertrouwen erop u hiermee, voor dit moment, voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland,
de secretaris, de dijkgraaf

ir. P.C. Janssen dr. P.H.W.M. Daverveldt

Bewoners en ondernemers aan de N468
Correspondentie adres: [redacted]
[redacted]

Hoogheemraadschap van Delfland
T.a.v. College van Dijkgraaf en Hoogreemraden
Postbus 3061
2601 DB Delft

Maasland, Schipluiden 31 augustus 2026

Betreft: Kennisgeving brieven aan provincie Zuid-Holland en gemeente Midden-Delfland over ontheffingsregeling N468

Geachte dijkgraaf, geachte hoogheemraden,

Met deze brief willen wij u informeren dat wij ons rechtstreeks zullen wenden tot het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en het college van burgemeester en wethouders van Midden-Delfland over de voorgestelde kentekengebonden ontheffingsregeling voor de N468.

Als bewoners en ondernemers van Midden-Delfland maken wij ons grote zorgen over de gevolgen van deze regeling voor de bereikbaarheid van woningen en bedrijven langs en in de directe omgeving van de N468. Dit raakt onder andere agrariërs, loonwerkers, toeleveranciers, transporteurs en andere ondernemers die voor hun dagelijkse werkzaamheden afhankelijk zijn van een goede en praktische bereikbaarheid.

Wij vinden het belangrijk dat voor bestemmingsverkeer een regeling wordt getroffen die aansluit bij de dagelijkse praktijk. Een kentekengebonden systeem kan daarbij voor veel ondernemers tot onnodige administratieve lasten, extra kosten en praktische problemen leiden. Met name binnen de agrarische sector is vooraf niet altijd bekend welk voertuig of welke vervoerder op een bepaald moment wordt ingezet.

Daarom vragen wij het hoogheemraadschap van Delfland om zich nadrukkelijk richting de provincie uit te spreken tegen een kentekengebonden regeling voor bestemmingsverkeer en te pleiten voor een bedrijfs- of gebiedsgebonden oplossing.

Ook richting de provincie vragen wij aandacht voor een uitvoerbare en werkbare regeling, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke situatie van het buitengebied, de agrarische sector en de ondernemers die daar hun bedrijf hebben.

Wij vinden het van belang u als Hoogheemraadschap van Delfland hierover te informeren. Een goede bereikbaarheid van het buitengebied is immers ook van belang voor werkzaamheden aan en rond het watersysteem, waaronder het onderhoud van sloten, kades, gemalen en andere waterstaatkundige voorzieningen.

De voorgestelde regeling kan daarbij mogelijk ook gevolgen hebben voor het Hoogheemraadschap zelf. Wanneer aannemers, loonwerkers of andere partijen namens Delfland in de toekomst gebruik moeten maken van de N468 voor bijvoorbeeld onderhoud, inspecties, calamiteiten of werkzaamheden aan het watersysteem, kan een kentekengebonden ontheffingsregeling tot praktische beperkingen leiden.

Wij hopen dat u dit aandachtspunt wilt betrekken bij uw contacten met de provincie en gemeente.

Bijgevoegd treft u ter kennisname een afschrift aan van de brief die aan het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland wordt gestuurd en van de brief aan het college van burgemeester en wethouders van Midden-Delfland.

Met vriendelijke groet,

Namens betrokken bewoners en ondernemers van Midden-Delfland

Bewoners en ondernemers aan de N468
Correspondentie adres: [redacted]
[redacted]

Gemeente Midden-Delfland
T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 1
2636 ZG Schipluiden

Maasland, Schipluiden 31 augustus 2026

Betreft: Verzoek aan het college van Midden-Delfland om agrariërs en toeleveranciers te ondersteunen bij de voorgestelde kentekengebonden vergunningsregeling op de N468

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Met deze brief vragen wij u om de (agrarische) ondernemers, toeleveranciers, loonwerkers, transporteurs en overige bedrijven in Midden-Delfland actief te ondersteunen in hun bezwaar tegen de voorgestelde **kentekengebonden** vergunningsregeling voor voertuigen tot 40 ton op de N468.

De agrarische sector vormt de economische, maatschappelijke en landschappelijke drager van Midden-Delfland. Agrariërs beheren het open veenweidelandschap, dragen bij aan natuur- en waterbeheer, onderhouden het karakteristieke landschap en leveren een belangrijke bijdrage aan de lokale economie. Het voortbestaan van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland is onlosmakelijk verbonden met een gezonde en toekomstbestendige agrarische sector.

Juist daarom baart de voorgestelde regeling grote zorgen. Gedurende de verschillende vergunning- en participatietrajecten is steeds gesproken over een ontheffingsregeling per bedrijf. Pas nadat deze trajecten waren afgerond, werd duidelijk dat sprake zou zijn van een **kentekengebonden** vergunningensysteem. Voor veel ondernemers en betrokkenen komt deze wijziging onverwacht en zij ervaren dit als een wezenlijke verandering ten opzichte van hetgeen eerder is gecommuniceerd.

Daarnaast sluit een **kentekengebonden** systeem niet aan bij de dagelijkse praktijk van de moderne (agrarische) logistiek. Door de invoering van de kilometerheffing en de noodzaak om transport efficiënt te organiseren, worden ritten gecombineerd, vrachten gebundeld en opdrachten regelmatig uitbesteed aan andere vervoerders. Vaak staat pas kort voor uitvoering vast welk voertuig daadwerkelijk een bedrijf bezoekt. Hierdoor is het vooraf aanvragen van vergunningen op kentekenbasis in de praktijk niet uitvoerbaar.

De regeling leidt daarmee tot aanzienlijke administratieve lasten, extra kosten en onzekerheid voor agrariërs, leveranciers, loonwerkers, melkverwerkers en transporteurs, zonder dat dit leidt tot minder vrachtverkeer op de N468. De voertuigen blijven immers dezelfde; alleen de administratieve druk neemt toe.

Daarbij komt dat agrariërs de afgelopen jaren intensief hebben meegewerkt aan de dijkversterking langs de N468. Zij hebben grond beschikbaar gesteld, beperkingen geaccepteerd en hun medewerking verleend aan werkzaamheden die noodzakelijk waren om de dijk te versterken. Het voelt daarom onredelijk dat juist deze ondernemers na afronding van de werkzaamheden opnieuw worden geconfronteerd met vergunningplichten om hun bedrijven bereikbaar te houden.

Verzoek aan de gemeente

Wij verzoeken uw college daarom om:

- zich richting de provincie Zuid-Holland uit te spreken tegen een **kentekengebonden** vergunningsregeling voor bestemmingsverkeer van en naar (agrarische) bedrijven;
- de provincie te verzoeken vast te houden aan een bedrijfsgebonden of gebiedsgebonden regeling die aansluit bij de dagelijkse praktijk van ondernemers en transporteurs;
- de belangen van de agrarische sector, haar toeleveranciers en afnemers nadrukkelijk onder de aandacht te brengen bij de verdere besluitvorming;
- te benadrukken dat een goed bereikbare agrarische sector essentieel is voor het behoud van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland en de doelen van programma's zoals Duurzaam Boer Blijven Midden-Delfland.

Wij vertrouwen erop dat het college zich, als behartiger van de inwoners en ondernemers van Midden-Delfland, actief zal inzetten voor een werkbare en uitvoerbare oplossing die recht doet aan de positie van de agrarische sector en het belang van een vitaal buitengebied.

Met vriendelijke groet,

Namens de bedrijven, ondernemers, instellingen, transporteurs, leveranciers en bewoners die gevestigd zijn aan of afhankelijk zijn van de N468.

Bijlage:

- Afschrift Brief aan het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Handtekeningenlijst (schriftelijk en online) en petitie is verstuurd naar het College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

Bewoners en ondernemers aan de N468
Correspondentie adres: [redacted]
[redacted]

Provincie Zuid-Holland
College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Maasland, Schipluiden 31 augustus 2026

Betreft: Bezwaar tegen de voorgestelde ontheffingsregeling N468 voor (agrarische) ondernemers, toeleveranciers, transporteurs, bewoners die gelegen zijn aan en of in de directe omgeving van de N468

Geachte College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Hierbij maken wij bezwaar tegen de voorgestelde regeling waarbij (agrarische) ondernemers, toeleveranciers, loonbedrijven, transporteurs (van (vee)voer en diversen), dienstverleners en bewoners afhankelijk van de N468 individueel een ontheffing moeten aanvragen voor het gebruik van voertuigen boven 20 ton.

Wij zijn van mening dat deze regeling onvoldoende rekening houdt met de unieke positie van de agrarische sector in Midden-Delfland en de grote maatschappelijke en economische belangen die daarmee zijn gemoeid. Daarbij komt dat gedurende de verschillende vergunningstrajecten steeds is gesproken over een ontheffingsregeling per bedrijf of locatie, terwijl pas nadat deze trajecten waren afgerond naar buiten is gebracht dat sprake zou zijn van een **kentekengebonden** vergunning voor voertuigen boven 20 ton. Dit betekent een wezenlijke wijziging van de uitgangspunten waarop ondernemers, bedrijven en bewoners hun verwachtingen en inspanningen hebben gebaseerd.

Bovendien is tijdens gesprekken over de bereikbaarheid van (agrarische) bedrijven en het zware verkeer herhaaldelijk aangegeven dat dit onderwerp geen onderdeel uitmaakte van het betreffende vergunningstraject. Pas na herhaaldelijk navragen is duidelijk geworden welke verstrekkende gevolgen de regeling daadwerkelijk heeft. Deze gang van zaken doet afbreuk aan een zorgvuldige en transparante besluitvorming en houdt onvoldoende rekening met de praktische uitvoerbaarheid voor (agrarische) bedrijven, transporteurs, toeleveranciers, dienstverleners en bewoners die afhankelijk zijn van de N468. Daarbij zorgt de agrarische sector juist voor het behoud van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland.

Agrariërs zijn dragers van het Bijzonder Provinciaal Landschap
Het gebied Midden-Delfland is door u als provincie Zuid-Holland aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap. De agrarische sector vormt de economische, landschappelijke en maatschappelijke drager van dit gebied. Het open veenweidelandschap, het cultuurhistorische karakter van het gebied zijn onlosmakelijk verbonden met een gezonde en toekomstbestendige landbouw. Door extra administratieve lasten, onzekerheden en beperkingen op deze route worden bedrijven en instellingen direct geraakt in hun functioneren. Dit leidt niet alleen tot

hogere kosten en meer bureaucratie, maar ook tot onzekerheid over de continuïteit van bedrijfsprocessen en dienstverlening.

Daarmee komt ook het beheer en behoud van het Bijzonder Provinciaal Landschap onder druk te staan.

Gevolgen voor Duurzaam Boer Blijven Midden Delfland en PlanetProof/FocusPlanet
Steeds meer agrarische ondernemers in Midden-Delfland produceren onder certificeringen zoals On the way to PlanetProof, en of Duurzaam Boer Blijven en voldoen aan aanvullende eisen op het gebied van dierenwelzijn, klimaat, biodiversiteit en duurzaamheid.
De certificering *On the way to PlanetProof* stelt als voorwaarde dat melkveebedrijven zonder aanvullende belemmeringen moeten kunnen deelnemen aan het programma. De verplichting om via de provincie een vergunning aan te vragen vormt voor deze bedrijven echter een extra administratieve en financiële belemmering. Hierdoor wordt deelname aan de certificering bemoeilijkt en kunnen bedrijven zelfs van deelname worden uitgesloten, waardoor zij niet langer aan de gestelde certificeringseisen kunnen voldoen.
Wanneer voor voertuigen afzonderlijke ontheffingen moeten worden aangevraagd en wanneer onzekerheid bestaat over de inzet van vervangende voertuigen of ingehuurde transporteurs, ontstaat een risico dat bedrijven niet langer efficiënt kunnen voldoen aan de voorwaarden die aan deze certificeringen worden gesteld.

Toekomst van Duurzaam Boer Blijven Midden-Delfland
Overheden (zoals sinds vorig jaar ook de provincie Zuid-Holland) stimuleren agrariërs al jaren om te investeren in verduurzaming via programma's zoals "Duurzaam Boer Blijven Midden-Delfland". Deze investeringen vragen om een betrouwbare infrastructuur en een goede bereikbaarheid van bedrijven.
De voorgestelde regeling staat op gespannen voet met deze beleidsdoelstellingen. Enerzijds wordt van agrarische ondernemers verwacht dat zij investeren in verduurzaming, emissiereductie en een toekomstbestendige bedrijfsvoering. Anderzijds worden zij geconfronteerd met extra kosten, administratieve lasten en onzekerheden over de bereikbaarheid van hun bedrijven. Dit klemt des te meer omdat juist deze agrariërs een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan de uitvoering van het dijkversterkingsproject door grond beschikbaar te stellen en medewerking te verlenen aan de werkzaamheden die noodzakelijk waren om de dijk te verzwaren en te versterken. De agrarische sector is daarmee niet alleen direct geraakt door de gevolgen van deze regeling, maar heeft tevens een essentiële rol gespeeld bij het mogelijk maken van de infrastructurele verbeteringen waarop deze regeling betrekking heeft. Het is daarom onredelijk dat dezelfde ondernemers nu worden geconfronteerd met aanvullende beperkingen en lasten die hun bedrijfsvoering en bereikbaarheid verder onder druk zetten.

Onevenredige administratieve en financiële lasten
U als provincie kiest ervoor om ontheffingen uitsluitend op kenteken te verstrekken. In de praktijk is deze systematiek voor (agrarische) bedrijven, hun toeleveranciers en bewoners niet uitvoerbaar.

De huidige transportsector werkt fundamenteel anders dan enkele jaren geleden. Door de invoering van de kilometerheffing en de sterk stijgende transportkosten worden lege kilometers zoveel mogelijk voorkomen. Transporteurs combineren daarom ritten, bundelen vrachten van

verschillende opdrachtgevers, werken met retourladingen en besteden transport regelmatig uit aan andere vervoerders. Hierdoor staat vaak pas op het laatste moment vast welk voertuig daadwerkelijk een (agrarisch) bedrijf of locatie aan de N468 zal bezoeken.

In de praktijk betekent dit dat ondernemers, leveranciers en transporteurs vooraf onmogelijk kunnen weten welk kenteken gebruik zal maken van de N468. Een vrachtwagen die vandaag voor de ene opdrachtgever rijdt, kan morgen worden ingezet voor een andere opdrachtgever. Ook worden regelmatig voertuigen van onderaannemers ingezet om transportstromen efficiënt te organiseren.

Een voorbeeld hiervan is logistiek dienstverlener AB Texel, die voor een groot aantal opdrachtgevers in verschillende sectoren transport verzorgt en beschikt over circa 1.875 voertuigen. Het vooraf aanvragen van **kentekengebonden** ontheffingen voor alle mogelijke voertuigen die bedrijven langs de N468 kunnen bezoeken is logistiek niet planbaar en administratief onuitvoerbaar.

Aan ander voorbeeld in de zuivelsector. Friesland Campina beschikt alleen al over ongeveer 180 melktankwagens. Welke tankwagen op een specifieke dag melk komt ophalen bij een melkveehouder in Midden-Delfland wordt bepaald door de dagelijkse logistieke planning en kan voortdurend wijzigen door storingen, onderhoud, ziekte van chauffeurs, verkeerssituaties of optimalisaties in de routeplanning.

Hetzelfde geldt voor leveranciers, onderhoudsbedrijven, afvalinzamelaars, bouwbedrijven, installateurs, nutsbedrijven en andere dienstverleners die afhankelijk zijn van een flexibele inzet van voertuigen en personeel. Vaak wordt pas kort voor uitvoering van werkzaamheden bepaald welk voertuig wordt ingezet. In spoedsituaties is voorafgaande aanvraag zelfs onmogelijk.

Deze voorbeelden tonen aan dat een **kentekengebonden** ontheffingssysteem niet aansluit bij de dagelijkse praktijk van moderne logistiek en dienstverlening. Het systeem creëert grote onzekerheid voor bedrijven, leveranciers en transporteurs en leidt tot aanzienlijke administratieve lasten en kosten zonder dat dit invloed heeft op de hoeveelheid verkeer op de N468.

De voertuigen die het gebied bezoeken blijven immers dezelfde; alleen de administratieve lasten nemen fors toe. Daarmee wordt het ondernemingsklimaat en de economische vitaliteit van het gebied onnodig onder druk gezet.

Gebiedsgerichte oplossing is logischer en uitvoerbaar
Een veel logischer en beter uitvoerbare oplossing is het verstrekken van een bedrijfs- of gebiedsgebonden ontheffing, gekoppeld aan (agrarische) bedrijven, organisaties en locaties met een aantoonbare functionele relatie met het gebied langs de N468.

Een dergelijke systematiek sluit aan bij de dagelijkse praktijk van ondernemers, leveranciers, transporteurs, aannemers, onderhoudsbedrijven en andere dienstverleners. Daarmee blijft de verkeerssituatie ongewijzigd, terwijl de uitvoerbaarheid voor alle betrokken partijen aanzienlijk wordt verbeterd.

Bovengenoemde voorbeelden maken duidelijk dat een **kentekengebonden** ontheffing voor (agrarische) bedrijven, leveranciers, melkverwerkers, transporteurs en dienstverleners feitelijk niet uitvoerbaar is. Een bedrijfsontheffing die gedeeld kan worden met leveranciers en logistieke

dienstverleners is aanzienlijk efficiënter, beter handhaafbaar en sluit aan bij de huidige logistieke werkelijkheid.

Onredelijke belasting na jarenlange werkzaamheden
Daarnaast zijn de bedrijven, ondernemers en bewoners jarenlang geconfronteerd met werkzaamheden en beperkingen op de N468. Het is daarom onredelijk dat zij na afronding van deze werkzaamheden opnieuw worden geconfronteerd met vergunningsplichten om gebruik te kunnen maken van een weg die juist wordt versterkt om het noodzakelijke verkeer en de toekomstbestendigheid van de aanwezige bedrijven en voorzieningen te waarborgen. Daarnaast wordt de wegconstructie zo gerealiseerd dat de N468 verstevigd en verbreed wordt, zodat dit voertuigen tot 40 ton kan dragen.

Juist omdat de provincie de afgelopen jaren heeft geïnvesteerd in het versterken en toekomstbestendig maken van de N468, mag worden verwacht dat de uiteindelijke gebruiksregeling aansluit bij de dagelijkse praktijk van bedrijven, bewoners en vervoerders. Een **kentekengebonden** ontheffingssysteem bereikt dat doel niet en leidt vooral tot extra bureaucratie zonder dat de verkeersbelasting op de weg daadwerkelijk afneemt.

Verzoek
Wij verzoeken u als provincie Zuid-Holland daarom om:

1. af te zien van een individuele **kentekengebonden** ontheffingsregeling
2. te voorzien in een **gebiedsontheffing** voor (agrarische) bedrijven, loonwerkers, leveranciers, dienstverleners, transporteurs, aannemers en overige gebruikers die aantoonbaar een functionele relatie hebben met het gebied langs de N468;
3. de regeling af te stemmen op de praktijk van moderne logistiek, dienstverlening en bedrijfsveoering;
4. expliciet rekening te houden met de cruciale rol van agrariërs als dragers van het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland.
5. de bereikbaarheid en economische vitaliteit van het gebied als zwaarwegend belang mee te nemen in de besluitvorming.

Wij verzoeken u dit bezwaar ontvankelijk en gegrond te verklaren en de voorgestelde regeling hierop aan te passen. Daarnaast dit bezwaarschrift via de griffier te delen met de leden van Provinciale Staten.

Een afschrift van deze brief zullen wij ook versturen naar het colleges van de gemeente Midden-Delfland en het Hoogheemraadschap van Delfland.

Met vriendelijke groet,

Namens de bedrijven, ondernemers, instellingen, transporteurs, leveranciers en bewoners die gevestigd zijn aan of afhankelijk zijn van de N468.

Dit bezwaarschrift wordt gezamenlijk ingediend door bedrijven, ondernemers, instellingen, transporteurs, leveranciers en bewoners die zijn gevestigd aan of in de directe omgeving van de N468 en die zijn vermeld op het bijgevoegde handtekeningenblad. Iedere ondertekenaar wordt geacht de inhoud van dit bezwaarschrift te onderschrijven en deze tevens als zelfstandig bezwaar naar voren te hebben gebracht.

Bijlage: HANDTEKENINGENLIJST (online en schriftelijk) en petitie
De petitie i.v.m. privacy niet delen

UNIE VAN WATERSCHAPPEN

Bezoekadres:
Koningskade 40
2596 AA Den Haag

Postadres:
Postbus 93218
2509 AE Den Haag

T: 070 351 97 51
unievanwaterschappen.nl

Aan
de leden-waterschappen

Datum
16-10-2026

Ons kenmerk
124.714/IG

Contactpersoon
Wijnand Dekking

Emailadres
wdekking@uvw.nl

Bijlagen
2

Betreft: Prioritering Deltafonds en gevolgen voor waterbeheer en waterschappen

Geachte leden,

De minister en staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) hebben vanmiddag – 16 oktober 2026 – een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de prioriteiten binnen en tussen het Mobiliteitsfonds en het Deltafonds, en de gevolgen daarvan voor programma's en projecten binnen beide fondsen (bijlage 1). Deze discussie speelt al sinds de start van het huidige kabinet, en heeft ook binnen de waterschappen de afgelopen tijd tot discussie geleid, vooral vanwege de effecten op ons eigen waterbeheer, zoals het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en projecten voor klimaatadaptatie en zoet water.

Met deze ledenbrief informeren wij u over de aanleiding en uitkomsten van de prioritering, de belangrijkste aandachtspunten voor de waterschappen en de inzet van de Unie in de afgelopen en komende periode.

Prioritering Delta- en Mobiliteitsfonds

Kort na de start van het huidige kabinet werd het de minister en staatssecretaris van IenW duidelijk dat de bestaande middelen in het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds niet voldoende zijn om alle opgaven uit te voeren. Het gaat daarbij zowel om nieuwe opgaven als om de groeiende onderhouds- en vervangingsopgave van bestaande infrastructuur, zowel de zogeheten natte als de droge infrastructuur. Om die reden hebben de minister en de staatsecretaris van IenW besloten alle opgaven en uitgaven binnen beide fondsen in een prioriteringsproces tegen het licht te houden. Als onderdeel daarvan is een afwegingskader opgesteld op basis waarvan wordt bepaald waaraan het beschikbare geld wel en niet wordt besteed. Lopende dit proces heeft de Unie de belangen van het waterbeheer en de waterschappen naar voren gebracht, waaronder waterveiligheid en de knelpunten in de financiering van het HWBP.

De minister en staatssecretaris van IenW hebben het afwegingskader op 19 juni 2026 in een brief naar de Tweede Kamer gestuurd. In deze brief geven de beide bewindspersonen aan dat voor hen waterveiligheid de hoogste prioriteit heeft, naast wettelijke verplichtingen. Nadien heeft de minister van IenW deze prioriteiten bij herhaling benoemd, onder andere in debatten met de Tweede Kamer.

Voor ons als waterschappen zijn deze prioriteiten natuurlijk heel herkenbaar. Binnen het waterdomein spelen wettelijke verantwoordelijkheden en normen voor waterveiligheid, waterkwaliteit en een klimaatbestendig waterbeheer immers een belangrijke rol. Lopende dit proces heeft de Unie dan ook op diverse momenten de belangen van het waterbeheer en de waterschappen naar voren gebracht. Ook met de regio's zijn door beide bewindspersonen diverse gesprekken gevoerd.

Voor waterschappen belangrijkste elementen in Tweede Kamerbrief van 16 oktober 2026

Vanuit het waterbeheer en de waterschappen bezien is het positief dat er geld wordt verschoven vanuit het Mobiliteitsfonds naar het Deltafonds. Dit extra geld wordt onder andere ingezet om de vernieuwing van het gemaal en spuisluizencomplex IJmuiden financieel rond te krijgen. In lijn met de eerdergenoemde prioriteit die aan waterveiligheid en het nakomen van wettelijke verplichtingen wordt gegeven, wordt ook de resterende € 250 miljoen van het Rijk voor extra financiering van het HWBP toegezegd. Ook wordt binnen het Deltafonds voorrang gegeven aan enkele urgente dossiers, zoals de opgaven die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW) en extra spuigemalen in de Afsluitdijk. De keerzijde is dat het hiervoor benodigde budget wordt onttrokken aan middelen in het Deltafonds die voor andere programma's en projecten waren bestemd, met name:

- Programmatische Aanpak Grote Wateren, ofwel PAGW (€ 567 miljoen onttrokken, er blijft tot 2033 financiering voor projecten die al lopen; opgave blijft, er wordt bezien hoe deze het beste kan worden aangepakt);
- Getij Grevelingen (€ 172 miljoen onttrokken);
- Deltaprogramma Zoetwater (€ 284 miljoen voor hoofdsysteem blijft, € 284 miljoen voor regionaal systeem wordt onttrokken).

Goed om te benoemen is dat de brief van 16 oktober als een voorstel van het kabinet aan de Tweede Kamer moet worden beschouwd. Na behandeling door de Tweede Kamer landen de voorstellen in de begrotingsbesluitvorming van het kabinet in het voorjaar van 2027. Definitieve besluiten worden dan ook pas bij Voorjaarsnota 2027 genomen.

Grote zorgen Unie over klimaatadaptatie en zoetwater

Als Unie begrijpen we dat een beperkt financieel kader de bewindslieden tot keuzes dwingt. In een gesprek met de minister van I&W op 14 oktober 2026 hebben wij benadrukt dat het desondanks buitengewoon moeilijk uitlegbaar is dat er wordt gekort op investeringen in klimaatadaptatie en zoetwaterbeschikbaarheid. Juist de afgelopen jaren, en zeker deze zomer, hebben laten zien dat perioden van droogte, waterschaarste en toenemende klimaatrisico's niet langer toekomstscenario's zijn, maar realiteit. De droge zomers en de analyses en adviezen van de Deltacommissaris benadrukken het belang van voortdurende investeringen in waterbeschikbaarheid en klimaatbestendige watersystemen. Het beperken van investeringsruimte op deze onderdelen zal naar alle waarschijnlijkheid leiden tot grote maatschappelijke en economische schade.

De Unie heeft daarom aangegeven dat we op korte termijn gezamenlijk het gesprek moeten beginnen over welke maatregelen, middelen, menskracht, ruimte en geld noodzakelijk zijn om een basis te leggen voor de economische en ecologische ontwikkelingen in Nederland, nu en in de verdere toekomst. Hierbij is een integrale benadering van het watersysteem noodzakelijk.

Waterveiligheid, waterkwaliteit, zoetwaterbeschikbaarheid en klimaatadaptatie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en daarvoor staan de waterschappen samen met het Rijk, provincies, gemeenten en andere waterpartners aan de lat.

De minister was het hier mee eens. Hij gaf aan dat de prioritering de opgave niet wegneemt en voegde daaraan toe dat de afgelopen zomer ons weer laten zien dat waterschaarste en watertekorten grote opgaven zijn, waar we samen voor staan. Het watersysteem in Nederland is één geheel en het Rijk blijft zich inzetten om, samen met alle andere waterbeheerders en gebruikers, weerbaarder te worden tegen watertekorten.

HWBP blijft voor de Unie een cruciaal aandachtspunt

De hiervoor beschreven uitdagingen van de minister en staatsecretaris van IenW op het terrein van de bekostiging van de natte en droge infrastructuur hebben een relatie met de knelpunten die zich momenteel in de financiering van HWBP voordoen. De uitspraken van de minister dat voor hem waterveiligheid prioriteit heeft en de beweging die de minister maakt met betrekking tot de genoemde € 250 miljoen zijn hierin belangrijke stappen, maar nemen de ernstige zorgen van de waterschappen over deze ontwikkelingen onvoldoende weg. Er bestaan er nog steeds belangrijke onzekerheden over de financiering van het HWBP.

Zoals bekend hebben de minister van IenW en de waterschappen in 2023 afgesproken gezamenlijk € 2,5 miljard extra beschikbaar te stellen voor het HWBP in de periode 2030-2036, waarbij ieder de helft voor zijn rekening neemt. De waterschappen hebben hun aandeel in 2024 al toegezegd en in 2025 geïndexeerd op basis van prijspeil 2023 verwerkt in hun meerjarenbegrotingen. Over de rijksbijdrage bestaat nog steeds onvoldoende duidelijkheid en zekerheid. Belangrijk is dat € 1 miljard als reservering in het Deltafonds is opgenomen en dat de resterende € 250 miljoen nu wordt toegezegd. Nog geen oplossing is gevonden voor het verschil in indexatie van de middelen door waterschappen en Rijk (als indexatie over 2024, 2025 en 2026 achterwege blijft, leidt dit tot een extra tekort van ongeveer € 240 miljoen voor de Alliantie).

Voorafgaand aan het eerdergenoemde overleg van 14 oktober heeft de Unie een brief gestuurd aan de minister van IenW waarin wij nadrukkelijk hebben gewezen op het belang van de afgesproken middelen om te voldoen aan de wettelijke doelstelling om Nederland in 2050 aan de normen voor waterveiligheid te laten voldoen (bijlage 2). Gemaakte afspraken moeten wat de Unie betreft worden nagekomen in een Alliantie waarin het Rijk en de waterschappen samenwerken. Uiteraard is dit ook in het gesprek met de minister benadrukt.

Naast zorgen over de aanvullende middelen van het Rijk, hebben wij grote zorgen over de beschikbaarheid van middelen in de afzonderlijke jaren van het programma op het moment dat deze nodig zijn. Tot op heden konden middelen tussen jaren worden verschoven, waardoor urgente HWBP-projecten tijdig konden worden gefinancierd, de voortgang van het programma op gang kon worden gehouden en het programma kon worden ingericht op basis van waterveiligheidsurgentie. De Unie heeft de minister er nadrukkelijk schriftelijk en mondeling op gewezen dat deze flexibiliteit belangrijk is en dat, als deze schuifruimte vervalt, er volgens de huidige inzichten vanaf 2029 een groot financieringsknelpunt in lopende en te starten HWBP projecten ontstaat. Projecten die al in voorbereiding of uitvoering zijn, kunnen hierdoor vertraging oplopen, terwijl nieuwe projecten naar achteren moeten worden geschoven. Dat leidt niet alleen tot hogere kosten, maar daarmee komt ook de in de Waterwet vastgelegde doelstelling om Nederland in 2050 waterveilig te hebben, onder druk te staan. Duidelijkheid over het kasritme is minstens zo belangrijk als duidelijkheid over de omvang van de beschikbare

middelen. Zonder flexibiliteit in het kasritme is een robuuste programmering en uitvoering van het HWBP niet mogelijk.

Komt deze oplossing er niet, dan zien de waterschappen zich niet langer in staat een (financieel) toereikend HWBP-programma vast te stellen en het HWBP op tijd af te ronden. De Unie heeft daarom richting de minister benadrukt dat een apart overleg met hem hierover noodzakelijk is en we samen tot een oplossing moeten komen.

Inzet van de Unie in de komende periode

De discussies over de prioritering van het Deltafonds, voldoende financiering en het kasritme van het HWBP gaan vanaf nu naar een volgende fase. De Tweede Kamerbrief is dus geen punt, maar een komma. De Tweede Kamer zal zich vanaf eind deze maand over de prioritering buigen. De komende maanden zijn zeer belangrijk voor de financiële randvoorwaarden waarbinnen het Nederlandse waterbeheer de komende jaren gaat functioneren. Als Unie zullen wij door het ministerie van IenW bij een groot aantal ontwikkelingen betrokken worden. Daarbij blijven we ons onverminderd actief inzetten om de belangen van een veilig, schoon en toekomstbestendig watersysteem en de rol van de waterschappen daarin te behartigen.

Concreet zet de Unie in de komende periode in op drie sporen, en, waar mogelijk met onze andere waterpartners:

1. Wij blijven ons inzetten voor volledige borging van de financiering van het HWBP, inclusief indexatie en voldoende flexibiliteit in het kasritme van het Deltafonds.
2. Wij blijven aandacht vragen voor de gevolgen van de prioritering voor klimaatadaptatie, zoetwaterbeschikbaarheid en integrale watersysteemopgaven. We gaan hier samen met het ministerie van IenW, de Deltacommissaris en onze andere waterpartners verder vorm aan geven.
3. Zoals eerder in deze brief aangeven hebben wij de minister opgeroepen om structureel te kijken naar de toekomst van het Nederlandse waterbeheer. In dat kader vinden wij de door de minister aangekondigde derde Deltacommissie van groot belang. Voor de Unie staat daarbij voorop dat niet alleen naar de opgaven van het Rijk wordt gekeken, maar naar het gehele Nederlandse watersysteem en de gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en drinkwaterbedrijven daarin.

Tot slot

De onderwerpen uit de brief van de minister en staatssecretaris van IenW zijn van groot belang voor de waterschappen. Als Unie zijn we dan ook blij met de grote betrokkenheid van veel bestuurders en medewerkers van de waterschappen daarbij. Een krachtig en eensgezind geluid van de waterschappen in Den Haag helpt ons allemaal. Vanuit die gezamenlijke verantwoordelijkheid is het belangrijk om activiteiten waar nodig af te stemmen met de Unie.

Na de herfstvakantie organiseert de Unie een webinar waarin we een verdere toelichting geven op de prioriteringsdiscussie, de gevolgen voor de waterschappen en de insteek van de Unie daarbij.

Met vriendelijke groet,

Meindert Smallenbroek

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENW/BSK-2026/194347

Bijlage(n)
2

Datum
Betreft Prioritering en perspectief Mobiliteits- en Deltafonds

ONDER EMBARGO

Geachte voorzitter,

Na de Tweede Wereldoorlog, tijdens de wederopbouw en de jaren erna, is er in Nederland ontzettend veel infrastructuur aangelegd. Honderden bruggen, wegen, tunnels, sluizen, waterkeringen, spoorlijnen, viaducten en andere infrastructurele kunstwerken zijn uit de grond gestampt door de generaties voor ons - in de jaren '50, '60 en '70. We hebben er onze economie en samenleving op gebouwd en rijden er vandaag de dag nog steeds op en over naar ons werk, naar huis, naar klanten, naar familie en vrienden. Maar het staal en beton van toen is nu onvermijdelijk toe aan vernieuwing of aan (nog meer) onderhoud om de levensduur te verlengen.

Als we die investeringen in onderhoud en vernieuwing niet doen, zal het aantal verstoringen, zoals noodgedwongen beperkingen en afsluitingen uit hoofde van veiligheid, op het hoofdwegennet, spoornetwerk en hoofdvaarwegennet hand over hand toenemen, met niet alleen meer kosten tot gevolg, maar ook meer hinder en de daarmee gepaard gaande economische schade. Dit geldt natuurlijk ook voor het hoofdwatersysteem. Onderhoud en vernieuwing is hard nodig om ons land veilig te houden en om de waterverdeling ten tijde van droogte mogelijk te maken.

Tegelijkertijd blijven ook investeringen in de verdere ontwikkeling van infrastructuur en het mobiliteitssysteem nodig om de bereikbaarheid van nieuwe woningen mogelijk te maken, economische groei te faciliteren, het verdienvermogen op peil te houden en onze weerbaarheid te verbeteren.

Dat is de reden waarom in het Coalitieakkoord 'Aan de slag' over de looptijd van het Mobiliteitsfonds bijna € 10 miljard is uitgetrokken voor infrastructuur en met Prinsjesdag nog eens ruim € 1,5 miljard voor instandhouding, en € 300 miljoen structureel voor regionale mobiliteit en ontsluiting. Gegeven de grote omvang van de opgave blijven scherpe keuzes echter noodzakelijk. Niet alles kan en niet alles kan tegelijkertijd. Drie weken na onze beëdiging hebben we daarom een brief gestuurd naar de Tweede Kamer waarin we een prioritering binnen het Mobiliteitsfonds en Deltafonds hebben aangekondigd om de basis op orde te brengen in onze infrastructuur[1].

[1] Kamerstuk 36 800-A, nr. 39

Met het zogenaamde afweegkader, dat samen met de Tweede Kamer is vormgegeven, hebben we deze zomer een concrete prioritering op projectniveau gemaakt. De uitkomst hiervan is dat we nu ca. **€ 18 miljard voor het benodigde onderhoud en de vernieuwing beschikbaar willen maken**. Dit bedrag wordt beschikbaar gemaakt t/m 2041. Hiermee starten we met de basis op orde te brengen van de Nederlandse infrastructuur voor ten minste de komende acht jaar en markeren hiermee het begin van een grootschalige wederopbouw van de Nederlandse infrastructuur. Grote financiële tekorten voor instandhouding van onze infrastructuur leiden tot maatschappelijk zeer onwenselijke effecten, veel onrust in alle regio's en het geeft een enorme onzekerheid aan bouwers. Dit moet veranderen. Een dergelijke situatie gaan we met deze grote prioritering in de toekomst voorkomen.

Met deze brief informeren we u over de prioritering aan de hand van de zeven stappen in het afweegkader, waaronder een herprioritering van de MIRT-projecten. We informeren u ook dat we met minder kostenopdrijvende regelgeving en afspraken met de markt over meer standaardisatie, innovatie en versimpeling, meer werk willen realiseren met de beschikbare middelen. Om onze ambitie op dit punt te onderstrepen willen we hiervoor ook een besparing realiseren op de fondsen door een efficiencyslag te slaan. In deze brief treft u een eerste aanzet daartoe aan, en over de verdere invulling daarvan wordt u richting voorjaar 2027 nader geïnformeerd.

Daarnaast hebben wij oog gehad voor de balans tussen meer stedelijke gebieden en landelijke gebieden en voor zowel weg, water als OV en spoor. De extra middelen voor regionale mobiliteit die met de augustusbesluitvorming ter beschikking zijn gekomen hebben daar uiteraard bij geholpen.

De in deze brief opgenomen prioritering zal, na bespreking hiervan in de Kamer en BO MIRT en budgettaire verwerking in het voorjaar, verwerkt moeten worden in de meerjarenprogrammeringen van Rijkswaterstaat en ProRail en in het MIRT. Conform het afweegkader, zal de basiskwaliteit van de netwerken in dit opzicht ook weer prioriteit krijgen boven ontwikkeling (aanleg). Alle voorstellen in deze brief dienen vanzelfsprekend te worden ingepast binnen het huidige rijksbrede uitgavenkader (kasruimte). We zullen daarnaast scherp aan de wind moeten varen om de belangrijkste prioriteiten op korte termijn inpasbaar te maken binnen de kaders van het Mobiliteits- en Deltafonds. Bovendien houden we rekening met de grenzen van hetgeen jaarlijks maakbaar is. En soms zullen hiervoor ook overbruggingsmaatregelen nodig zijn.

Uitkomsten prioritering op Mobiliteits- en Deltafonds
We hebben ons bij de prioritering gebaseerd op het afweegkader, zoals opgesteld met input van de Tweede Kamer en besproken in het Kamerdebat van 22 juni jl. We lichten in deze brief de gemaakte keuzes en de uitkomsten per stap van het afweegkader toe.

We hebben ons uiterste best gedaan om binnen de mogelijkheden meekoppelende belangen met woningbouw en defensie te gebruiken[2]. Bij het aanwijzen van de vijf nieuwe grootschalige gebieden is door de minister van VRO, in nauwe coördinatie met ons, in augustus jl. gekozen voor locaties waar al voldoende ontsluitingsmogelijkheden zijn. Dit heeft daardoor de financiële opgave niet verder

[2] Kamerstuk TZ202606-264 en Kamerstuk 31 305, nr.555

ONDER EMBARGO

vergroot. Later in deze brief zullen we ook ingaan op de afspraken die zijn gemaakt met Defensie.

1. *Keuze over de reikwijdte van de prioritering: uitzonderen van juridische verplichtingen*

Wat betreft de reikwijdte van de prioritering, heeft het kabinet eenmalig over de volle breedte van de fondsen geprioriteerd, dus over zowel het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Daarbij is in de eerste stap van het afweegkader een uitzondering gemaakt voor juridische verplichtingen. Dit betekent onder andere dat een aantal MIRT-realisatieprojecten en programma's zijn uitgezonderd van prioritering. Met als gevolg dat onvermijdelijke tekorten op deze MIRT-projecten van dekking zijn voorzien (zie tabel 1).

Tabel 1: Budgettaire effecten stap 1

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
Multimodaal	Zuidasdok (Tunnel Zuid en Knooppunt Amstel Zuid)	400 mln.
OV en spoor	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)	378 mln.
Wegen	A27 Houten-Hooipolder (urgente deel)	1.000 mln.
Water (DF)	Bestaande Spuimiddelen Afsluitdijk Fase 1	123 mln.
Water (DF)	Vervolg KRW/Stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033	250 mln.
Water (DF)	Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)	250 mln.
	Totaal	**2.401 mln.**

Toelichting:

- Zuidasdok: Het Rijk stelt € 400 miljoen extra beschikbaar om het project Zuidasdok stapsgewijs door te kunnen zetten. Met deze middelen wordt het mogelijk om het zuidelijke deel van het tracé (Tunnel Zuid + Knooppunt Amstel) te realiseren. De ambitie blijft om op termijn het gehele Tracébesluit te realiseren. Voor de aanleg van de Tunnel Noord en Amstel Noord zijn we in gesprek met de regio en worden de mogelijkheden verkend voor alternatieve bekostiging in combinatie met alternatieve financiering buiten het Mobiliteitsfonds. Die verkenning wordt komend voorjaar bestuurlijk besproken. Zuidasdok hangt ook samen met de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer en het derde perron bij Amsterdam Zuid. Voor de OV-verbinding tot aan Schiphol geldt dat we de gereserveerde middelen behouden en de overige financiering zal bestaan uit alternatieve bekostiging.
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Dit programma kent een potentieel tekort en daar bovenop is duidelijk dat zich nog enkele tegenvallers gaan voordoen, waarvan de exacte financiële omvang nog niet bekend is maar waar nu wel alvast rekening mee moet worden gehouden. Met de aanvullende budgetten kan de hele scope van het programma naar huidig inzicht worden gerealiseerd.
- A27 Houten-Hooipolder/Merwedebrug: In mei 2026 is de Tweede Kamer geïnformeerd over de vorderingen en (financiële) besluiten rondom de Merwede- en Hagesteinsebruggen. Toen is ook aangegeven dat er nog diverse onzekerheden zijn, zoals de vervanging van de kunstwerken Steenenhoek en Palenweg, Merwedebrug Oost en prijs- en marktontwikkelingen. De € 1 miljard is reeds bij de Ontwerpbegroting 2027 gereserveerd zodat in 2027 extra verplichtingen aangegaan kunnen worden voor de bouw van urgente programmaonderdelen en geen verdere vertraging optreedt.

ONDER EMBARGO

- Afsluitdijk: De spuisluizen in de Afsluitdijk moeten worden vernieuwd en de spuicapaciteit moet vanwege een hogere zeespiegel worden uitgebreid. De huidige inschatting is dat vier grote spuisluizen moeten worden gebouwd. Met deze € 123 miljoen - en na inzet van bestaande reservering – kan de nieuwbouw van de eerste spuisluis worden bekostigd. Dit project maakt onderdeel uit van de oorspronkelijke versterkingsopgave Afsluitdijk.
- Stroomgebieden: De € 250 miljoen voor het vervolg Kaderrichtlijn Water (KRW)/Stroomgebiedbeheerplannen 2028-2033 is vrijgemaakt om te voldoen aan de Europese rechtelijke vereisten (juridische verplichting).
- Hoogwaterbeschermingsprogramma: Om op middellange termijn het tekort voor de realisatie van het Hoogwaterbeschermingsprogramma te dekken, zijn extra middelen nodig. Deze € 250 miljoen is de resterende rijksinleg om de inleg van de waterschappen te matchen en de realisatie op stoom te houden.

2. *Keuze over de periode van de prioritering: basiskwaliteitsniveau voor acht jaar*

Instandhouding van de infrastructuur heeft in het afweegkader prioriteit gekregen en er worden extra middelen voor exploitatie en onderhoud[3] voor beschikbaar gesteld[4]. De extra middelen moeten Rijkswaterstaat en ProRail de mogelijkheid gaan bieden om acht jaar vooruit te werken, het werk zo efficiënt mogelijk in te plannen en voor marktpartijen om zichzelf hierop voor te bereiden. Hiermee keren we de trend van het almaar oplopende uitgesteld onderhoud, met alsmaar oplopende kosten tot gevolg. De extra budgetten die worden ingezet om het basis kwaliteitsniveau (BKN) van dekking te voorzien worden weergegeven in tabel 2. De budgetbehoefte op instandhouding van RWS wordt op dit moment extern gevalideerd in het kader van de geplande midterm-review. De budgetbehoefte van ProRail op instandhouding wordt momenteel herijkt en zal volgend jaar extern worden gevalideerd. Ook voor deze middelen geldt dat deze vanzelfsprekend in het rijksbrede kader ingepast moeten worden. Dit betekent dat andere projecten mogelijk naar latere jaren schuiven.

Voor de Hogesnelheidslijn (HSL) wordt voorzien in de voorbereiding van de inbeheername van de HSL door ProRail in 2031 en de uitvoering van exploitatie en onderhoud vanaf de inbeheername. Voor meer informatie over de opgave op de HSL-Zuid verwijzen we u naar de brief van 27 augustus jl.[5]

Tabel 2: Budgettaire effecten stap 2 afweegkader

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
OV en spoor	BKN 8 jaar spoor (incl. E&O HSL)	2.018 mln.
Wegen	BKN 8 jaar HWN	1.771 mln.
Vaarwegen	BKN 8 jaar HVWN	693 mln.
Water (DF)	BKN 8 jaar HWS (w.o. Stormvloedkeringen en Basiskustlijnzorg)	440 mln.
	Totaal	**4.922 mln.**

Voor de periode na deze acht jaar en het langere meerjarenperspectief wordt een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gestart om het handelingsperspectief voor instandhouding op lange termijn in beeld te brengen. Dit onderzoek zal scenario's schetsen om de instandhoudingsopgave en de beschikbare middelen

[3] Voor spoor gaat het hier naast exploitatie en onderhoud ook om vernieuwing. BKN spoor betreft namelijk ook vernieuwing. Voor RWS gaat het bij deze stap enkel om exploitatie en onderhoud.
[4] Het indexatieverschil is hierin niet meegenomen, omdat dit verschil sterk kan fluctueren afhankelijk van hoe kosten- en budgetindexen zich ten opzichte van elkaar ontwikkelen. Hiervoor wordt de reguliere werkwijze gevolgd, waarbij het korte termijn indexatietekort betrokken wordt bij de jaarlijkse voorjaarsbesluitvorming.
[5] Kamerstuk 22 026, nr. 528

ONDER EMBARGO

structureel in balans te brengen. Daarbij wordt ook een internationale vergelijking gemaakt[6].

Ten aanzien van vernieuwing worden al wel de noodzakelijke uitgaven voor vernieuwing geraamd waarvoor de komende jaren al verplichtingen moeten worden aangegaan. De uitkomst van het IBO zal worden betrokken bij de middelen en definitieve programmering voor vernieuwing. Daarnaast beschrijft het Rijk in de Nota Ruimte, de Mobiliteitsvisie en onderliggende netwerkvisies de functies van de hoofdinfrastructuur in de bereikbaarheid richting 2050. Zo wordt duidelijk waar welke vervoersstromen in de toekomst te verwachten zijn, hoe de mobiliteit eruit ziet (digitalisering, elektrificatie, etc.) en wat dat vraagt van infrastructuur. Het Rijk gebruikt de functies van de infrastructuur als criterium bij beoordeling van instandhoudingsopgaven om toekomstvaste keuzes te maken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Van Leijen[7] die heeft verzocht om te onderzoeken hoe de toekomstige rol van de bestaande infra kan worden meegenomen bij de instandhoudingsopgave en de motie Goudzwaard die heeft verzocht om de impact op bereikbaarheid mee te wegen bij de prioritering van de instandhoudingsopgave[8].

Waterkwaliteit
Om aan de juridische verplichtingen onder de Kaderrichtlijn Water (KRW), de onderdelen van de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR) en Natuurherstelverordening (NHV) die toezien op de grote wateren (inclusief een aantal overgangswateren en de Waddenzee) te voldoen, zetten we tot 2033 onverminderd in op de uitvoering van de Stroomgebiedbeheerplannen en uitvoering van de derde tranche van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW).

Tegelijkertijd maken we, als bewindspersonen van IenW, de keuze om de middelen uit de vierde tranche voor de PAGW na 2033 te laten vervallen, zodat deze middelen voor urgentere projecten kunnen worden ingezet. Daarmee blijft de opgave, waar met deze middelen aan werd bijgedragen, ook na 2033 wel bestaan maar ontbreekt dan nu de financiële ruimte. Een oplossing hiervoor vergt een samenhangende benadering met de opgaven die voortvloeien uit de KRW, de VHR en NHV, aangezien deze ook bij de grote wateren (inclusief de overgangswateren en de Waddenzee) samenkomen. De komende periode wordt daarom samen met LVVN gewerkt aan een samenhangend perspectief op dit terrein, binnen de huidige budgettaire kaders, dat uiterlijk 2028 gereed zal zijn ten behoeve van verdere besluitvorming.

Een vergelijkbare aanpak wordt gevolgd voor het herstel van de mariene ecosystemen van de Noordzee waar, net als bij de grote wateren, de opgave vanuit de Kaderrichtlijn Marine Strategie (KRM) samenkomt met die vanuit VHR en NHV.

3. *Focus op minder regelgeving, meer tempo, innovatie en basisfunctionaliteit*
We voeren een koerswijziging door in de manier waarop we projecten aansturen, afspraken maken en omgaan met risico's. Het principe is vanaf nu dat het Rijk alleen de basiskwaliteit voor haar rekening neemt en eventuele aanvullende wensen en daarmee gepaard gaande risico's voor lokale/regionale overheden of

[6] Kamerstuk 37020-IX-6
[7] Kamerstuk 31 305, nr. 560
[8] Kamerstuk 36 800-A, nr. 57

ONDER EMBARGO

andere partijen zijn. We gaan hard sturen op de basisfunctionaliteit (‘bare minimum’) en het verhogen van de productiviteit bijvoorbeeld door middel van standaardisatie, om zoveel mogelijk resultaat te genereren voor Nederland uit de beschikbare middelen. We streven naar het realiseren van een besparing van ruim € 2 miljard (zie tabel 3) op beide fondsen. We hebben medeoverheden en de bouwsector hierbij hard nodig. Wij gaan daarom afspraken maken met de sector en andere opdrachtgevers over productiviteitsgroei in de markt, die we komende maanden verder uitwerken. Begin volgend jaar moeten deze uitgewerkte afspraken landen in een breed infra-akkoord met bouwers en leveranciers en wordt duidelijk hoe groot het realiseerbare besparingspotentieel echt is.

Productiviteitsverhoging en efficiency in de bouw van infrastructuur
Met de marktpartijen in de infrasector gaan we samenwerken om de productiviteit en efficiency in de gehele infraketen te vergroten. Een belangrijke randvoorwaarde daarvoor is een voorspelbare opdrachtenstroom met een langjarige programmering, op basis waarvan bedrijven kunnen investeren in mensen, materieel, innovaties, digitalisering en scholing. Die voorspelbare en langjarige programmering maken we mogelijk door nu te prioriteren. Bij voorkeur wordt gewerkt met gebundelde opdrachten, waarin meerdere objecten zoveel mogelijk gestandaardiseerd en repetitief naar de markt worden gebracht. Om voortvarend aan de slag te gaan werken we aan een gezamenlijke productiviteitsagenda voor de sector, waarin deregulering, het inzetten op basisfunctionaliteit, standaardisatie en innovatie centraal staan. Ook is aandacht voor het opschalen van bewezen oplossingen en wordt bezien hoe risico’s het beste verdeeld kunnen worden. Het startschot voor de gezamenlijke productiviteitsagenda wordt nog dit jaar gegeven. Begin 2027 wordt deze agenda gepresenteerd.

We schrappen regels die projecten onnodig vertragen en duurder maken. Het betreft zowel regelgeving vanuit het Rijk alsook regels van gemeenten en provincies. Uit een eerste inventarisatie zijn de volgende thema’s kansrijk gebleken voor besparingen: o.a. inpassing in omgeving, producteisen en productierandvoorwaarden en (inter)nationale wet- en regelgeving. Het accent is te komen liggen op het voorkomen en beheersen van alle risico’s. Praktische vakkennis moet weer doorslaggevend worden. We moeten echt toe naar een totale cultuurverandering. Hiermee sluiten we ook aan bij de rijksbrede inzet om de regeldruk te verminderen wat ook in de Taskforce Slagvaardige Overheid wordt aangepakt.

Om concreet te sturen op zowel basisfunctionaliteit en het terugdringen van onnodig hoge kosten bij de planvorming en uitvoering van projecten, als kostenopdrijvende regelgeving te identificeren, wordt op het ministerie van IenW een team ‘Afdeling Deregulering Infra en Efficiënte Uitvoering’ (ADIEU) opgericht. Het team krijgt een toereikend mandaat om zo effectief mogelijk te zijn.

Er moeten concrete resultaten worden geboekt. Natuurlijk kost het voorbereiden van infrastructuurprojecten tijd, maar als er onvoldoende perspectief is op voortgang mag het geld niet op de plank blijven liggen. Dit uitgangspunt werd in de gesprekken die we gevoerd hebben met betrokken partijen, waaronder regionale en lokale bestuurders, breed omarmd. Actief sturen op voortgang kan betekenen dat een project dat niet tijdig conform afspraken verloopt alsnog een lagere prioriteit krijgt ten faveure van een ander project.

ONDER EMBARGO

Voorbeelden besparingspotentieel op regelgeving
Er wordt breed ingezet op standaardisatie van ontwerp, ' bare minimum'. Elke brug en tunnel heeft een ander ontwerp of afwerking, ook om te voldoen aan de wensen van de omgeving. Op een tunnel moet dan bijvoorbeeld een park. Dat is kostbaar en kunnen we niet bekostigen omdat het ten koste gaat van andere projecten en is bovendien kostbaar in onderhoud omdat elk ontwerp andere kennis en onderhoud vergt (gaat soms ook om bedieningssystemen waar we specifieke kennis voor in huis moeten hebben omdat deze niet gestandaardiseerd zijn). Ook kijken we naar wet- en regelgeving, zoals de Nederlandse toepassing van de Europese tunnelrichtlijn. Tunnelregelgeving verplicht ons nu de renovatie van een bestaande tunnel op het niveau van een nieuwe tunnel uit te voeren, maar ook moeten we andere bestaande objecten aanpassen aan de huidige regelgeving. Zelfs als ze einde levensduur zijn en binnen enkele jaren gesloopt worden. Voorbeeld hiervan zijn de hekjes in de basculekelder van de Merwedebrug die een paar centimeter hoger moeten zijn volgens de huidige standaard en daarom nu zouden moeten worden vervangen. Dit soort aanpassingen zijn kostbaar en niet doelmatig voor een brug die er over een paar jaar niet meer staat.

We verwachten met deze aanpak ruim € 2 miljard te besparen. Op basis van de gesprekken die zijn gevoerd met RWS, ProRail, de regio's en bouwers hebben we er vertrouwen in dat deze besparing gerealiseerd kan worden. In het voorjaar zullen we de Tweede Kamer informeren over de meer gedetailleerde invulling en onderbouwing en over de voortgang van het programma waarmee regeldruk wordt verminderd. Hiermee geven we invulling aan de toezegging aan het lid Bikkers[9]. Dit is tevens een stimulans voor alle partijen die werken aan infrastructuur om voortgang te blijven maken met de realisatie van projecten. Hiermee ontstaat een premie op tempo.

Tabel 3: Budgettaire effecten stap 3 afweegkader

	Budgettaire ambitie (€)
Mobiliteitsfonds	Ca. 2.100 mln.
Deltafonds	Ca. 270 mln.
Totaal	**Ca. 2.370 mln.**

Als we besparingen weten te realiseren betekent dit dat we meer projecten kunnen uitvoeren met het bestaande budget. De 'zaaglijn' verschuift dan in de tabellen van de volgende stappen van het afweegkader[10]. Op dit moment is vanzelfsprekend nog geen besparing gerealiseerd, maar is er aan de zijde van IenW veel vertrouwen dat dit moet lukken. Ook ProRail heeft een eerste succesvolle inventarisatie gedaan. Vanzelfsprekend geldt ook dat projecten pas kunnen worden 'gedekt met het besparingspotentieel' als deze daadwerkelijk hard zijn onderbouwd of gerealiseerd.

4. *Basisveiligheid voorop*
Er zijn diverse lagen in de bescherming en veiligheid van ons land. De basisveiligheid zorgt ervoor dat het land an sich kan functioneren. De constructieve en systeemveiligheid zorgen ervoor dat de netwerken blijven functioneren. Hiervoor is onder andere veelvuldig aandacht gevraagd door de kamerleden Grinwis en Stoffer[11]. Om de basisveiligheid van onze laaggelegen

[9] Kamerstuk TZ202606-263
[10] Zie voor toelichting op de 'zaaglijn' stap 7 verderop in de brief.
[11] Kamerstuk 27 625, nr. 725 en Kamerstuk 36 800, nr. 48

ONDER EMBARGO

delta te garanderen, bekostigen we de vernieuwing van het Gemaal IJmuiden. De spuisluis (uit 1940) en het gemaal (uit 1975) hebben een cruciale rol in het drooghouden van een gebied waar zo'n 4 miljoen Nederlanders leven. Hiervoor wordt € 2,3 miljard vrijgemaakt. Op het Deltafonds is gebleken dat dit gemaal onmogelijk van dekking kan worden voorzien vanwege de relatief beperkte omvang van het Deltafonds en de lopende realisatieprojecten en -programma's zoals de KRW en het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Gezien de prioriteit die dit stuk infrastructuur heeft voor de droge voeten, en daarmee ook voor de bereikbaarheid, in een groot deel van Nederland, zal een deel van de middelen uit het Coalitieakkoord hiervoor worden ingezet.

Tabel 4: Budgettaire effecten stap 4 afweegkader

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
Water	Gemaal IJmuiden	2.300 mln.

Systeemveiligheid (zoals ERTMS) en constructieve veiligheid van de kunstwerken van RWS zijn uiteindelijk verwerkt in stap 5, ten behoeve van de integrale besluitvorming over vernieuwingsopgaven.

5. *Prioritering binnen instandhouding: systeemveiligheid en vernieuwing*

a. ERTMS

Op het spoor is de treinbeveiliging vanzelfsprekend van vitaal belang, ook in het kader van weerbaarheid. Een tijdige vervanging van het treinbeveiligingssysteem door European Rail Traffic Management System (ERTMS) is essentieel om ook na 2040 het spoorsysteem te laten functioneren en de veiligheid te kunnen waarborgen. ProRail werkt daarom samen met de sector aan de uitrolstrategie van ERTMS. De Kamer[12] is in het voorjaar geïnformeerd dat indien ERTMS niet op tijd uitgerold wordt, er grote veiligheid- en beschikbaarheidsrisico's ontstaan voor het spoorsysteem. De huidige techniek is verouderd, kennis en onderdelen zijn steeds schaarser. Daarbij blijkt ook dat uitrol duurder en complexer is. De implementatie van ERTMS is dus essentieel voor het operationeel houden van het Nederlandse spoorwegnet. Dit kabinet maakt binnen de prioritering zo'n € 1,9 miljard vrij voor ERTMS en komt deze kabinetsperiode met de meerjarige programmering voor de landelijk uitrol. Deze middelen komen boven op de middelen die reeds bestemd zijn voor treinbeveiliging en implementatie ERTMS t/m 2040. Met deze aanpak kunnen volgende baanvakken worden omgebouwd, het rijdend materieel worden vernieuwd en waar nodig de huidige treinbeveiliging in bedrijf worden gehouden. Over de invulling van de landelijke uitrol en de getrechterde aanpak wordt u dit najaar nader geïnformeerd met een aparte Kamerbrief. Hierin wordt tevens invulling gegeven aan de toezegging aan de rapporteur, lid Heutink, in het CD Spoorveiligheid en ERTMS op 27 mei jl.[13] Volgens de huidige inzichten moeten de laatste verplichtingen voor de periode tot 2035 uiterlijk in 2030 worden aangegaan. Tussen 2027 en 2030 worden hier definitieve keuzes over gemaakt; dat wil zeggen over de omvang en de wijze van financieren.

b. Vernieuwing RWS-netwerken

Specifiek binnen de instandhoudingsopgave van RWS maken we extra middelen vrij voor vernieuwing van de infrastructuur. Veel kunstwerken bij RWS zijn aan vervanging toe. De levensduur ervan kan niet verder worden verlengd. Vervanging is in deze gevallen dan de enige optie om zeer ingrijpende

[12] Kamerstukken II, 2025/26, 33 652, nr. 110
[13] Kamerstukken II, 2025/26, 33 652, nr. 121

ONDER EMBARGO

beperkingen, zoals bij de Suurhoffbrug nu, te voorkomen en veilig gebruik te kunnen garanderen.

We reserveren extra middelen om de in deze kabinetsperiode benodigde besluiten over de vernieuwing/vervanging van kunstwerken op de netwerken van RWS te kunnen nemen. We kunnen daarmee een aantal objecten vernieuwen waaronder de Haringvlietbrug, Prinses Irenesluis en Prins Bernardsluis. Bijlage 1 bevat de vernieuwingsprojecten waarover deze kabinetsperiode besloten kan worden door de middelen die met de prioritering naar vernieuwing gaan. Dit is geen statische lijst van projecten, er kunnen vanwege inspecties nieuwe projecten bijkomen die andere projecten weg kunnen drukken of vice versa wanneer uit onderzoek blijkt dat de levensduur van een object verlengd kan worden waardoor een ander object prioriteit kan krijgen. Deze (relatieve) flexibiliteit is goed en nodig.

Met deze impuls kunnen we een eerste grote noodzakelijke stap zetten. Voor het overige deel treffen we voor nu overbruggingsmaatregelen, zodat deze infrastructuur in ieder geval functioneel blijft totdat we deze op een later moment vernieuwen. Bijlage 1 geeft ook inzicht in de projecten waarvoor overbruggingsmaatregelen worden getroffen. Dit kunnen tijdelijke voorzieningen zijn waarmee we de objecten versterken of veiliger maken (zie kader hieronder). We reserveren hiervoor in totaal bijna € 2 miljard voor de RWS-netwerken. Het is echter niet overal mogelijk overbruggingsmaatregelen te nemen. We vernieuwen de objecten waarvoor overbrugging niet mogelijk is. Ook het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft recent onderzoek gedaan naar de maatschappelijke kosten voor weggebruikers als gevolg van gebruiksbeperkingen op het hoofdwegennet[14]. Hieruit is gebleken dat het uitstellen van vernieuwing leidt tot aanzienlijke maatschappelijke kosten voor de weggebruiker en onderstreept daarmee de noodzaak tot grote investeringen in vernieuwing van onze infrastructuur. Helaas zullen nieuwe storingen en tijdelijke beperkingen met hinder tot gevolg niet altijd te voorkomen zijn. Ook gezien het feit dat er rekening moet worden gehouden met de maakbaarheid van de vernieuwingsopgave, onder andere door de capaciteit in de markt.

c. HSL-Zuid

De vernieuwing en het herstel van de tien viaducten op de HSL wordt in deze stap van dekking voorzien. Zoals met uw Kamer gedeeld in de kamerbrief over de opgave HSL-Zuid[15] is de HSL een essentiële schakel in de Nederlandse en Europese spoorweginfrastructuur. Om de snelheid op de HSL naar 300 kilometer per uur te verhogen worden herstel- en reconstructiemaatregelen op alle tien de viaducten tussen de Tunnel Groene Hart en Hoofddorp uitgevoerd. Daarnaast worden verschillende infrastructuurelementen en systemen van de bovenbouw, zoals de treinbeveiliging, de treindetectiesystemen en (de besturing van) de tunnel technische installaties die einde levensduur zijn, vervangen. Ook worden de verzakkingsproblemen op verschillende locaties langs de HSL-Zuid aangepakt. Vernieuwing op het spoor maakt verder onderdeel uit van het BKN (zie stap 2).

Met de gekozen prioritering op het Mobiliteitsfonds wordt binnen de bestaande civiele vernieuwingsopgaven voornamelijk geprioriteerd op de technische staat en

[14] KiM notitie *Maatschappelijke kosten voor weggebruikers als gevolg van gebruiksbeperkingen op het hoofdwegennet. Een verkenning.*
[15] Kamerstuk 22 026, nr. 528

ONDER EMBARGO

constructieve veiligheid van objecten[16]. Deze uitgangspunten komen ook ten goede aan de opgave voor militaire mobiliteit[17].

Overbruggingsmaatregelen
Overbruggingsmaatregelen zijn tijdelijke voorzieningen of maatregelen waarmee we ervoor zorgen dat objecten die eigenlijk toe zijn aan vernieuwing toch nog enige tijd veilig in gebruik gehouden kunnen worden. Hier valt bijvoorbeeld te denken aan een tijdelijke ondersteuningsconstructie bij bruggen en viaducten. De oorspronkelijke vernieuwingsopgave verdwijnt hiermee niet, maar het moment waarop de daadwerkelijke vervanging of renovatie uiterlijk moet starten kan op deze manier worden uitgesteld, zodat tegen acceptabele kosten de functionaliteit van de betreffende infrastructuur langer kan worden blijven benut. In de regel gaat het hierbij om ongeveer 10% van de kosten van hetgeen één-op-één vervanging van het stuk infrastructuur zou hebben gekost.

Door de extra middelen en herprioritering kunnen we meer vernieuwingsprojecten uitvoeren. Rijkswaterstaat, ProRail en marktpartijen krijgen daarbij de benodigde ruimte voor een optimale planning van de werkzaamheden. De afgelopen periode heeft ook laten zien dat hierin flexibiliteit noodzakelijk is. Dit betekent ook dat sommige vernieuwingsopgaven vanwege onvoorziene omstandigheden eerder of later worden opgepakt. Op die manier laten we iedere euro werken en maximaal renderen. Ook hierbij zal rekening moeten worden gehouden met het rijksbrede uitgavenbeeld (kasruimte). Dit bepaalt wanneer projecten kunnen worden gerealiseerd.

Tabel 5: Budgettaire effecten stap 5 afweegkader

Modaliteit	Project	Budgettair effect (€)
OV en spoor	European Rail Traffic Management System (ERTMS) tranche 1 en landelijke uitrol	1.879 mln.
Wegen en vaarwegen	Vernieuwing (incl. overbruggingsmaatregelen) HWN en HVWN	6.645 mln.
Water (DF)	Onvermijdelijk levensduurverlengend onderhoud HWS en onuitstelbare vernieuwing	762 mln.
OV en spoor	Herstel viaducten en vernieuwing HSL	1.622 mln.
	Totaal	**10.908 mln.**

In onze aanpak zetten we het geld in voor de vernieuwingsprojecten waarvan wij verwachten dat in deze kabinetsperiode een besluit nodig is. Gezien de stijgende vernieuwingsopgave is dit ook een volgende grote stap om de benodigde productieverhoging te bewerkstelligen en ook de uitvoeringscapaciteit van de uitvoeringsorganisaties te bezien. Het is ook maar zeer de vraag of een groter deel in de komende jaren maakbaar zou zijn. Met de overbruggingsmaatregelen creëren we daarmee een beheerste situatie, waarop volgende kabinetten kunnen voortbouwen. Hiermee schuift een deel van de opgave ook door. Het eerder genoemde IBO Instandhouding zal hier mogelijk ook beleidsaanbevelingen voor doen.

[16] Daarnaast wordt ook gekeken naar de functie in het netwerk.
[17] De hoofdopgave voor militaire mobiliteit is (in het kader van Host Nation Support) het zo snel en ongehinderd als mogelijk kunnen verplaatsen van militaire transporten over vooraf vastgestelde (door EU aangewezen) militaire corridors.

OV EMBARGO

6. *De bestaande afspraken over ontsluiting woningbouw nakomen*
Conform stap 6 van het afweegkader blijven de bestaande afspraken over de ontsluiting van woningbouw hierna buiten schot. De projecten zijn weergegeven in tabel 6. Voor de grootschalige woningbouwlocaties die eerder middelen vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit hebben ontvangen, geldt dat er elk jaar een voortgangsrapportage gepubliceerd wordt. De uitkomsten hiervan worden gepubliceerd met het verschijnen van de Kamerbrief over het MIRT. De overige gebieden worden gemonitord door het ministerie van BZK. Hiermee geven we invulling aan de toezegging van het lid Van Leijen[18]. Vanuit het programma zal, net zoals dat bij andere projecten gebeurt, ingegrepen worden als het proces te lang duurt waardoor een ander woningbouwproject eerder aangepakt kan worden. Ook behoort tot de mogelijkheden dat tot andere vormen van ontsluiting besloten wordt als die sneller gerealiseerd kunnen worden.

In deze stap wordt ook € 355 miljoen vrijgemaakt voor de vier grootschalige woningbouwgebieden uit 2025. Hiermee kan in Alkmaar, Apeldoorn, Helmond en Hengelo/Enschede ook gestart worden met het uitwerken van mobiliteitsmaatregelen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Boelsma-Hoekstra c.s.[19].

Zo werken we verder aan de brede kabinetsdoelstelling voor het realiseren van 100.000 woningen per jaar. We gaan dus actiever sturen op voortgang en een voorspoedige realisatie. Leidend daarbij zijn de gemaakte afspraken met de regio's en de uitgangspunten uit het 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit uit januari 2026'[20]. Dit biedt de basis om rijksbijdragen (deels) terug te vorderen indien afspraken niet worden gerealiseerd. Eventuele vrijgevallen middelen binnen het programma WoMo kunnen - binnen bestaande voorwaarden - ingezet worden voor eventuele tekorten bij andere projecten uit het programma WoMo. Mochten er binnen het totale WoMo-budget uiteindelijk middelen vrijvallen, dan grijpen we dit moment aan om elke beschikbare euro doelmatig ingezet te krijgen.

Tabel 6: Stap 6 afweegkader - WoMo afspraken blijven intact

Modaliteit	Project (huidige gereserveerde middelen in €)
OV en spoor	Oostflank Rotterdam (incl. Stadionpark) (858 mln.)
OV en spoor	De Vlietlijn (359 mln.)
OV en spoor	RegioExpres (91 mln.)
OV en spoor	Veluwelijn (101 mln.)
OV en spoor	Oude Lijn (incl. BRT/HOV LeiZo) (1.622 mln.)
OV en spoor	Station Groningen Suiker (100 mln.)
OV en spoor	OV en wonen Utrecht (Merwedelijn) (1.506 mln.)
OV en spoor	Hub 's-Hertogenbosch (253 mln.)
OV en spoor	EuregioRail: Zwolle-Twente-Münster (32 mln.)
OV en spoor	HOV lijn Almere Pampus en/of Oosterwold (60 mln.)
OV en spoor	Spoorcapaciteit 2030 (72 mln.)
OV en spoor	OV-knooppunt Nijmegen Centrumzijde (63 mln.)
OV en spoor	Brainport: Spoorknoop Eindhoven (159 mln.)
OV en spoor	Brainport: Multimodale Knoop (718 mln.)
Wegen	Brainport: A58 Eindhoven-Tilburg (594 mln.)
Wegen	A6 Almere Oostvaarders-Lelystad (157 mln.)
Multimodaal	Maatregelen woningbouwlocaties Alkmaar, Apeldoorn, Helmond, Hengelo/Enschede (+355 mln.)

[18] Kamerstuk TZ202606-265
[19] Kamerstuk 36 800-A, nr. 32
[20] Kamerstuk 36 800-A, nr. 11

DER EMBARGO

7. *Prioritering binnen MIRT*

De voorgaande stappen in het afweegkader hebben geleid tot een flinke impuls aan instandhouding en het dekken van tekorten op MIRT-realisatieprojecten. Vanwege de grote opgaven op instandhouding en de tekorten op lopende realisatieprojecten zou het zonder de augustusmiddelen noodzakelijk zijn om bijna het gehele pakket aan MIRT-verkenningen en -planuitwerkingen stop te zetten. De aanvullende middelen die bij Prinsjesdag o.a. voor regionale mobiliteit en ontsluiting bekend zijn gemaakt, hebben ervoor gezorgd dat een deel van deze projecten toch wel kan worden doorgezet. Projecten die niet door kunnen gaan worden niet geschrapt, maar gepauzeerd.

Bij de keuze voor projecten die nu door kunnen gaan is het met de Tweede Kamer vormgegeven afweegkader gevolgd, inclusief de moties die naar aanleiding van het debat CD Strategische Keuzes Bereikbaarheid van juni 2026 zijn aangenomen. Twee projecten zijn op voorhand van dekking voorzien vanwege internationale verplichtingen en afspraken bij inzet van het Klimaatfonds. Dit betreft Rail Gent-Terneuzen (die ook gedekt is vanuit de 2e ronde van het Nationaal Groeifonds) en Verduurzaming Zutphen-Hengelo-Oldenzaal.

Score MIRT-projecten

Binnen stap 7 van het afweegkader zijn vervolgens de MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds gescoord. Dit is gebeurd op basis van diverse criteria waarvoor de inbreng van de Kamer in de afgelopen debatten over de prioritering is gebruikt. De leden Grinwis c.s. vroegen per motie om regionale economische en ruimtelijke effecten mee te nemen[21]. Het lid Bikkers heeft verzocht expliciet rekening te houden met de bijdrage die projecten leveren aan de economische ontwikkeling en het verdienvermogen van Nederland[22]. Deze moties zijn gevat in de criteria 'economische ontwikkeling' en 'mobiliteit'. De leden Boelsma-Hoekstra c.s. verzochten om meekoppelende belangen mee te wegen, onder meer op het gebied van woningbouw[23]. Dit is gevat in het criterium 'woningbouw'. Leden Stoffer c.s. benadrukten het belang van verkeersveiligheid in het kader van de prioritering[24]. Dit is gevat in het criterium 'veiligheid'. Leden De Hoop en Grinwis hebben verzocht om interdepartementaal af te stemmen over de projecten die niet gedekt zouden kunnen worden en welke zwaarwegende nationale belangen hiermee in het gedrang komen[25]. Dit is interdepartementaal besproken en afgestemd in de Ministerraad. Om het nationaal belang mee te wegen, is het criterium 'impact op de hoofdnetwerken' toegevoegd. Het lid Van der Plas heeft verzocht regionale bereikbaarheid en het ontbreken van goede alternatieven mee te wegen[26]. Dit is gevat in het criterium 'geen beschikbaarheid alternatieven'.

De MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds zijn gescoord op deze criteria en dit heeft geleid tot een ranking. Op basis van beschikbaar budget (na stap 1 t/m 6 van het afweegkader) wordt een zogenaamde 'zaaglijn' bepaald. Projecten boven de zaaglijn gaan door, maar zijn afhankelijk van dekking en beschikbaar budget (al dan niet met alternatieve bekostiging). Projecten boven de 'zaaglijn' die niet uitvoerbaar zijn blijven gepauzeerd. Alle reeds gepauzeerde projecten zijn wel gerangschikt.

[21] Kamerstuk 31 305, nr. 550
[22] Kamerstuk 36 800, nr. 47
[23] Kamerstuk 36 800-A, nr. 54. Deze motie gaat ook in op regionale economie, weerbaarheid en dual-use. Toelichting is verderop opgenomen in de brief.
[24] Kamerstuk 31 305, nr. 552
[25] Kamerstuk 31 305, nr. 544
[26] Kamerstuk 31 305, nr. 549

ONDER EMBARGO

De extra middelen die beschikbaar zijn gekomen met Prinsjesdag voor regionale mobiliteit en ontsluiting, zijn in stap 7 ingezet bij de prioritering. Projecten die voor dit budget in aanmerking komen, zijn apart gelabeld conform de volgorde van de rangschikking. In de tabellen 7 en 8 is dit per desbetreffend project aangegeven. Vanwege het specifieke oogmerk van deze middelen is expliciet gekeken naar:

- Het betreft projecten of programma's in de regio die bijdragen aan het vergroten van de personenmobiliteit.
- Alleen projecten die naar huidig inzicht uitvoerbaar zijn, in het kader van dat het beschikbare geld moet werken voor Nederland[27].

De facto ontstaat met deze middelen een pakket van € 3,9 miljard tot en met 2041. Dit gaat om weg-, ov- en spoorprojecten. Daarmee kan ook een deel van de projecten die onder de zaaglijn dreigde te belanden doorgaan.

Bijlage 2 bij deze brief bevat een rangorde van alle MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds in planuitwerking, verkenning of gepauzeerd[28]. De ranking dient als leidraad bij het opstarten of pauzeren van projecten.

Binnen het Deltafonds is het Deltaprogramma Zoetwater in deze stap opgenomen. Rond het Deltaprogramma Zoetwater voert het Rijk de geplande maatregelen in het hoofdwatersysteem met urgentie uit, waaronder het opvoergemaal bij Eefde en het verbeteren van de stuwen bij Linne en Borgharen. De medeoverheden kunnen dit met de maatregelen in hun regio doen. Daarnaast ondersteunt het Rijk in de kennisontwikkeling door een voortrekkersrol te vervullen met het kennisprogramma waterbeschikbaarheid, met onder meer aandacht voor het omgaan met verzilting in de Rijn-Maasmonding en het verbeteren van de laagwatervoorspelling voor de Rijn en Maas.

Onderstaande tabel laat zien voor welke projecten het budget gehandhaafd blijft en/of een intensivering plaatsvindt. Een deel van deze projecten is afhankelijk van het realiseren van het besparingspotentieel uit stap 3. Op dit moment is zoals eerder aangegeven nog geen besparing gerealiseerd, maar is er wel veel vertrouwen dat dit moet lukken. Vanzelfsprekend geldt ook dat projecten pas kunnen worden gedekt met 'het besparingspotentieel' als dit ook daadwerkelijk hard onderbouwd of gerealiseerd is. Richting de Voorjaarnota 2027 – waar de prioritering wordt verwerkt in de begroting - moet daarnaast worden gekeken op welke termijn de projecten kunnen worden uitgevoerd: niet alles kan tegelijk, en in geval van krapte ligt de prioriteit bij de opgaven uit de eerdere stappen uit het afweegkader.

Tabel 7: MIRT-projecten waarvoor budget intact blijft

Modaliteit	Projecten	Totaal budget op fonds na prioritering in €[29]
Mobiliteitsfonds		
OV en spoor	Rail Gent Terneuzen (int. afspraak)	115 mln.
OV en spoor	Verduurzaming Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (Klimaatfonds)	119 mln.

[27] Kamerstuk 36 800, nr. 46 en Kamerstuk 36 800, nr. 53
[28] Kamerstuk 31 305, nr. 556
[29] Het bedrag tussen de haakjes betreft het budget dat wordt toegevoegd bij de prioritering.

ONDER EMBARGO

Wegen	A20 Nieuwerkerk - Gouwe	482 mln. (+262 mln.)
OV en spoor	Nedersaksenlijn*	2.039 mln.
Multimodaal	Mobiliteitspakket Brainport Eindhoven (excl. stap 6)	1.060 mln. (+635 mln.)
OV en spoor	Spoor- en perroncapaciteit Meppel*	183 mln.
OV en spoor	Derde Perron Amsterdam Zuid	639 mln. (+202 mln.)
OV en spoor	OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer	1.282 mln. (+ alternatieve bekostiging)
OV en spoor	Calandbrug (Theemswegtracé)	278 mln.
Vaarwegen	Hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl, fase 2	741 mln. (+200 mln.)
Wegen	N33 Zuidbroek – Appingedam*	203 mln.
Wegen	N50 Kampen - Kampen Zuid*	18 mln.
Wegen	A67/A73 knooppunt Zaarderheiken*	6 mln.
OV en spoor	Grensoverschrijdend spoorvervoer*	229 mln. (+18 mln.)
Wegen	N35 Wijthmen-Nijverdal*	115 mln.
OV en spoor	MerwedeLingelijn*	58 mln.
Deltafonds		
Water	Deltaprogramma Zoetwater[30]	284 mln.

* Deze projecten worden van dekking voorzien vanuit de structurele reeks voor regionale mobiliteit en ontsluiting.

Tabel 7 laat de projecten zien waarvoor het budget met de prioritering intact blijft. Projecten die stuk voor stuk onder de aandacht zijn gebracht door de verschillende regio's en in de afgelopen jaren in de Kamer zijn besproken. Zo is onder andere, met verschillende moties en amendementen[31] aandacht gevraagd voor spoorknooppunt Meppel, en is in 2024 kamerbreed de motie Pierik en van Dijk[32] aangenomen om de MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn op te starten.

Daarnaast is met het amendement Heutink c.s.[33] het belang onderstreept voor aanpassing van de weg bij Mariënheem (N35 Wijthmen-Nijverdal). In het Notaoverleg van 26 januari 2026 is kamerbreed verzocht om met de Brainport Eindhoven in gesprek te gaan over de vervolgstappen en financiering van infrastructuur in deze regio. Deze gesprekken hebben we parallel aan de prioritering gevoerd en daarbij is met de Brainport Eindhoven afgesproken om extra te investeren in het mobiliteitspakket aldaar, cruciaal voor de economische ontwikkeling en woningbouw in deze belangrijke regio.

Naast bovenstaande projecten wordt het onderzoek naar de Lelylijn voortgezet. De kamer ontvangt gelijktijdig met de prioritering hierover ook een aparte brief. Voorgesteld wordt een adviescommissie in te stellen die het komend jaar het kabinet moet adviseren over het vervolg. In de prioritering zijn de budgetten die nog beschikbaar zijn op de aanvullende post bij Financiën niet voor andere zaken ingezet.

Overige prioriteiten
In stap 7 zijn ook middelen gereserveerd voor een aantal overige prioriteiten (zie tabel 8 hieronder). Dit zijn met name programma's die een bijdrage leveren aan

[30] Dit project is niet afhankelijk van het besparingspotentieel. Voor het DF zijn de budgetten voor sifons en duikers bij de Brabantse kanalen afhankelijk van het besparingspotentieel.
[31] Kamerstuk 36410-A-28
[32] Kamerstuk 36 600, nr. 42
[33] Kamerstuk 36 410-A, nr. 27

ONDERTEKEN

de brede welvaart, zoals verkeersveiligheid en sociale veiligheid op stations. De uitvoering hiervan is niet afhankelijk van het te realiseren besparingspotentieel. Met de overige prioriteiten wordt verder invulling gegeven aan de motie van de leden Boelsma-Hoekstra en De Hoop ten aanzien van brede welvaart[34]. Onderstaande prioriteiten in tabel 8 zijn onderwerpen waarvan het belang ook in de debatten door de Kamer is onderstreept, zoals de motie van de leden Goudzwaard c.s. t.a.v. het Meerjaren Innovatieprogramma Maritiem[35]. Daarnaast is - vanuit de toevoeging van € 300 miljoen structureel voor regionale mobiliteit en ontsluiting - een totaalbudget van € 800 miljoen t/m 2041 opgenomen om te investeren in de regionale bereikbaarheid. Hierin is onder andere een budget voorzien voor publieke mobiliteit en fietsvoorzieningen[36]. Dit zorgt ervoor dat nu echt een stap kan worden gemaakt om het regionaal OV nog meer toekomstbestendig in te richten.

Onderdeel van de overige prioriteiten is ook een post voor weerbaarheidsmaatregelen op het spoor. Daarover zijn we in gesprek met Defensie. Tijdens het Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid is de toezegging gedaan aan de leden Grinwis en Stoffer om met Defensie en andere departementen het gesprek te voeren over de vraag hoe zij financieel kunnen bijdragen aan het onderhoud en de aanleg van infrastructuur. Daarbij is gevraagd om de Kamer hier vóór de begrotingsbehandeling over te informeren.

Een gesprek met Defensie over de bredere infraopgaven voor Defensie voor militaire mobiliteit en het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie, waar ook Staphorst onderdeel van is, is eind oktober gepland. Over de uitkomsten van dat overleg informeren wij de Kamer graag via de MIRT-brief, die voorafgaand aan het in december geplande Notaoverleg MIRT verzonden zal worden. In dit kader heeft de Algemene Rekenkamer recent ook een focusonderzoek[37] opgeleverd waarin ze aangeven dat, alhoewel militaire transporten nu vrijwel altijd doorgang kunnen vinden, de infrastructuur nog niet geheel klaar is voor langdurige en grootschalige verplaatsingen van exceptioneel zwaar vervoer. Het onderzoek heeft onze aandacht. Daarom voeren we ook actief gesprekken met Defensie.

Tot slot zetten we ons in voor het Pakket Zeeland (‘Wind in de Zeilen’). Er wordt € 25 miljoen extra uitgetrokken om uitbreiding van de treindienst vanuit Zeeland naar de Randstad mogelijk te kunnen maken. Er is een tekort op dit programma. De volledige lijst van overige prioriteiten is opgenomen in de tabel hieronder. Voor een aantal hiervan volgt inhoudelijke uitwerking in de komende maanden.

Tabel 8: Inzet op overige prioriteiten

Modaliteit	Overige prioriteiten	Totaal budget op fonds na prioritering in €[38]
Multimodaal	Investeren in regionale bereikbaarheid*	800 mln. (+800 mln.)
Multimodaal	Innovatieprogramma logistiek 2027-2030 (vervolg op topsector logistiek)	45 mln. (+45 mln.)

[34] Kamerstuk 36 800-A, nr. 55
[35] Kamerstuk 31 409, nr. 514
[36] Kamerstuk 2026Z21147
[37] Focusonderzoek Algemene Rekenkamer *Focus op militaire mobiliteit*
[38] Het bedrag tussen de haakjes betreft het budget dat wordt toegevoegd bij de prioritering.

ONDER EMBARGO

Maritiem/Vaarwegen	Meerjaren Innovatieprogramma Maritiem 2027-2030 (MIP)[39]	20 mln. (+20 mln.)
OV en spoor	Weerbaarheidsmaatregelen spoor en TEN-T	197 mln. (+197 mln.)
OV en spoor	Pakket Zeeland (Wind in de Zeilen)*	98 mln. (+25 mln.)
OV en spoor	Suïcidepreventie spoor	52 mln. (+30 mln.)
OV en spoor	Sociale veiligheid stations	36 mln. (+20 mln.)
Wegen	Verkeersveiligheid (Rijks-N-)wegen, w.o. N36 en N50 Kampen-Kampen Ramspol*	357 mln. (+40 mln.)
Wegen	Impuls verkeersveiligheid	60 mln. (+60 mln.)
Water (DF)	Klimaatadaptatie en Bonaire, St. Eustatius, Saba	100 mln. (+100 mln.)

* Deze projecten worden van dekking voorzien vanuit de structurele reeks voor regionale mobiliteit en ontsluiting.

Ten aanzien van de infrastructuur en fysieke leefomgeving van Bonaire, Sint Eustatius en Saba wordt uw Kamer op korte termijn geïnformeerd over de voortgang van de actielijnen genoemd in de brief van 7 november 2025[40].

Projecten met onvoldoende budget
Onderstaande tabel bevat de lijst van projecten en reserveringen waarvan het budget wordt gebruikt ter dekking van de opgaven zoals beschreven per stap uit het afweegkader. Deze MIRT-projecten worden gepauzeerd maar niet geschrapt. Het pauzeren doet natuurlijk pijn, maar dit is de enige manier om de grote instandhoudingsopgave uit te voeren. Zoals aangegeven zetten we daarbij ook in op minder regelgeving, innovatie en bare minimum. Hoe meer we besparen hoe meer we mogelijk kunnen maken. Om dit succesvol te doen moeten we dit samen met de medeoverheden en andere partijen oppakken.

Voor de projecten in onderzoek en verkenning geldt dat we deze fase zo goed mogelijk afronden. Dit betekent dat als er weer perspectief ontstaat, deze projecten weer kunnen worden opgepakt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de verkenning vaarverbinding Ameland. Dat geeft ons ook het inzicht in hoeverre de baggerwerkzaamheden op termijn houdbaar zijn en opwegen tegen investeringen in een nieuwe verbinding. In tabel 9 is per project dat wordt gepauzeerd een toelichting opgenomen[41].

Tabel 9: Overzicht projecten en reserveringen waarvan budget wordt bijgesteld

Modaliteit	Projecten	Beschikbaar planflexibel budget na prioritering in €[42]	Toelichting
Mobiliteitsfonds			
OV en spoor	Randstadrail/ Metronet	0 (-270 mln.)	Het betreft een project van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH) voor het vergroten van de capaciteit van de Randstadrail en het metronet in Rotterdam, waarvoor een rijksbijdrage was afgesproken.
Wegen	A27 Zeewolde - Eemnes	0 (-204 mln.)	Begin 2026 is een besluit genomen om de verkenning te starten. De

[39] Kamerstuk (volgt na TMD donderdag 8/10)
[40] Kamerstukken 2025-2026, 36800 IV, nr. 21
[41] Kamerstuk 31 305, nr. 544
[42] Het bedrag tussen de haakjes betreft het budget dat wordt ingezet voor de prioritering.

ONDER EMBARGO

			rijksbijdrage wordt bijgesteld naar 0, maar we gaan de verkenning wel afronden waarbij specifiek wordt gekeken naar de woningbouwopgave en de komst van de kazerne in Zeewolde. Met de prioritering is het budget naar nul bijgesteld.
Wegen	A28 Amersfoort - Hoogeveen	0 (-35 mln.)	Het betreft een maatregelenpakket gericht op de A28. De regio voert al een maatregelenpakket uit gericht op mobiliteitsmanagement, OV, fiets en logistiek (circa 27 mln.).
Vaarwegen	Bovenloop IJssel (IJsselkop - Zutphen)	8 (-35 mln.)	Met het verruimen van de vaargeul wordt bijgedragen aan een vlotte, efficiënte en veilige scheepvaartafwikkeling. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof, capaciteit en financiën. Het resterende budget is bestemd voor het vaarwegen deel van het project Klimaat Rivierpark IJssel (Deltafonds).
Vaarwegen	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen IJssel	0 (-34 mln.)	Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof, capaciteit en financiën.
Vaarwegen	Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen A'dam-Lemmer	0 (-7 mln.)	Het aanleggen van ligplaatsen op de IJssel draagt bij aan een veilige en efficiënte scheepvaart. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof, capaciteit en financiën.
Wegen	Bereikbaarheid Ameland	0 (-251 mln.)	Voor de bereikbaarheid van Ameland loopt de verkenning. De rijksbijdrage wordt voor dit moment bijgesteld naar 0, maar we gaan de verkenning wel afronden. De uitkomsten van de verkenning verwachten we eind 2027. Hiermee zorgen we ervoor dat de beslisinformatie voor het vervolg beschikbaar is. Dit gaat in ieder geval over haalbaarheid van de oplossingsrichtingen en de kosten. Op korte tot middellange termijn zijn er geen problemen voor de bereikbaarheid van Ameland.
Wegen	N33 Appingedam - Eemshaven	0 (-259 mln.)	Begin 2026 is een besluit genomen om de verkenning te starten. Met de prioritering is het budget naar nul bijgesteld. De verkenning wordt alsnog uitgevoerd vanwege het belang voor Defensie. Dit project kent samenhang met planstudie N33 Zuidbroek-Appingedam. Het project is onderdeel van Nij Begun.
Wegen	N35 Nijverdal - Wierden	0 (-22 mln.)	Dit betreft een rijksproject gericht op regionale bereikbaarheidsproblematiek en verkeersveiligheid met meer dan de helft cofinanciering regio. In 2020 is het Tracébesluit vernietigd vanwege stikstof. Het project is niet of moeilijk uitvoerbaar vanwege stikstof en RWS-capaciteit.
Vaarwegen	Sluiscomplex Kornwerder-zand (vernieuwing	0 (-522 mln.)	Onderdeel van het gehele project Kornwerderzand is het vernieuwen van de huidige bruggen door basculebruggen, waardoor het gehele

	met bascule-bruggen loopt wel mee in de vernieuwings-opgave RWS)		project in de toekomst mogelijk blijft. De vernieuwing van de bruggen is uitvoerbaar en zal ook ter hand worden genomen. Parallel zullen rijk en regio samen onderzoek doen naar technisch werkbare oplossingen voor onder andere de sluisverruiming, de verziltingsopgave, morfologische ontwikkelingen van de Waddenzee en de stikstof-opgave. Dit met het oog op mogelijke toekomstige realisatie van het gehele project. Op dit moment is de volledige projectscope niet uitvoerbaar. In afwachting van dit onderzoek wordt de rijksbijdrage voor de sluis op nul gezet, omdat we alle middelen maximaal willen benutten voor de brede opgave op het Mobiliteitsfonds.
Vaarwegen	Pont Nieuwer ter Aa	0 (-22 mln.)	Het project betrof een lumpsum bijdrage van IenW aan de provincie Utrecht voor de bouw van een fiets- en voetgangersbrug, ter vervanging van de huidige pontverbinding.
OV en spoor	Quickscan Decentraal Spoor Oost	0 (-19 mln.)	Het betreft restbudget van een project met maatregelen ter verbetering van de regionale bereikbaarheid en benutting van bestaande spoorinfrastructuur, waar momenteel geen concrete afspraken over bestemming tegenover staan.
OV en spoor	HRMK Spoorbrug	0 (-83 mln.)	Het gaat om de vroegtijdige vervanging van een spoorbrug. Het project wordt gepauzeerd vanwege ontbreken nut- en noodzaak op het hoofdspoornetwerk. De spoorbrug is nog niet aan vervanging toe.
Deltafonds			
Water	Getij Grevelingen	0 (-172 mln.)	Het betreft een rijksproject gericht op herstel van de waterkwaliteit- en natuur in de Grevelingen (rijkswater). De financiering van het project was niet rond, de te schrappen middelen betreffen slechts een deel van het benodigde budget. De komende periode breng ik (minister) met LVVN de omvang van de opgave voor het herstel van de waterkwaliteit en natuur in het Grevelingenmeer in kaart. Daarbij zal tevens in beeld gebracht worden wat de economische effecten zijn van het uitstellen of juist uitvoeren van systeemmaatregelen. Mocht blijken dat het project realiseerbaar is met een bijdrage vanuit LVVN, dan zet IenW erop in het in de prioritering onttrokken deel alsnog vrij te maken uit het Deltafonds.
Water	Reservering Deltaprogramma Zoetwater	284 (-284 mln.)	Dit programma bestaat uit maatregelen en activiteiten gericht op het voorkomen van droogte. Het Deltaprogramma Zoetwater gaat door met 50% van de initiële reservering, gericht op het hoofdwatersysteem. Dit is gekoppeld aan klimaatadaptatie. Bijdragen/subsidies voor het

			onderliggend watersysteem worden gestopt. De huidige fase wordt conform plan afgerond.
Water	Reservering Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW)	0 (-567 mln.)	Het programma heeft betrekking op de verbetering van de ecologische waterkwaliteit van voornamelijk Rijkswateren. Zoals toegelicht in de brief (p. 5) vervallen de middelen uit de vierde tranche voor de PAGW na 2033. Daarmee blijft de opgave, waar met deze middelen aan werd bijgedragen, ook na 2033 wel bestaan maar ontbreekt hiervoor dan nu de financiële ruimte. Een oplossing hiervoor vergt een samenhangende benadering met de opgaven die voortvloeien uit de KRW, de VHR en NHV, aangezien deze ook bij de grote wateren (inclusief de overgangswateren en de Waddenzee) samenkomen. De komende periode wordt daarom samen met LVVN gewerkt aan een samenhangend perspectief op dit terrein, binnen de huidige budgettaire kaders, dat uiterlijk 2028 gereed zal zijn ten behoeve van verdere besluitvorming.
Inzet resterende budgetten			
Wegen	Ring Utrecht	0 (-999 mln.)	Het Tracébesluit is vernietigd. Het budget is bijgesteld naar 0. Alleen voor de wettelijke geluidssanering en noodzakelijk onderhoud zijn nog middelen beschikbaar. In de komende periode wordt bekeken in welke vorm nog een vervolg kan worden gegeven aan de opgave rondom Utrecht.
Wegen	N65 Vught-Haaren	0 (-81 mln.)	De bestemmingsplannen zijn vernietigd. De eerder gereserveerde middelen voor de korte termijn maatregelen blijven beschikbaar.

Perspectief
Met de prioritering maken we ingrijpende keuzes. We zetten vol in op instandhouding. Dit moet de negatieve trend keren van achterstallig onderhoud, stijgende storingen en meer en langer durende beperkingen op onze infrastructuur. Maar daarmee zijn we er nog niet. Naast deze extra inzet is de komende decennia meer nodig om onze huidige infrastructuur op peil te houden.

Voor instandhouding wordt, zoals genoemd, een interdepartementaal beleidsonderzoek gestart om scenario's te schetsen om de beschikbare middelen, uitvoeringscapaciteit en ambities op instandhouding structureel in balans te brengen. De onafhankelijke werkgroep zal worden gevraagd de resultaten in de zomer van 2027 met uw Kamer te delen.

De projecten die nu nog niet uitgevoerd worden, zijn niet uit beeld. Dit geldt ook voor de projecten die eerder al gepauzeerd waren. Alle MIRT-projecten hebben we gerangschikt. Dit bestaat uit projecten die door kunnen gaan, maar ook de projecten die nu of al eerder waren gepauzeerd. Voordat daadwerkelijk nieuwe projecten kunnen worden opgestart is uitvoerbaarheid, denk aan stikstof, een harde randvoorwaarde. Zo kan een project op basis van belang voor

bereikbaarheid hoog op de ranglijst staan, denk aan de aanpak van het hoofdwegennet rond knooppunt Hoevelaken, maar om die reden toch niet als eerste aan de beurt komen.

Als we deze grote veranderingen niet in gang gaan zetten, is het toekomstbeeld voor aanlegprojecten die de economie of (regionale) bereikbaarheid aanjagen, niet rooskleurig. Daarbij willen we ook aan de slag met een perspectief voor de periode na de prioritering. We gaan daarin meer sturen op voortgang van projecten. Dat betekent dat het budget van projecten die langdurig stil komen te liggen voor andere zaken kan worden ingezet. Hiermee houden we het geld aan het werk.

Vanuit economie en woningbouw zien we ook op lange termijn opgaven ontstaan voor nieuwe verbindingen en ontsluitingen. In lijn met de Nota Ruimte kan het nadenken over de structuurversterkende projecten van de toekomst, zoals de Rijnenburglijn en (inter)nationale bereikbaarheid van economische kerngebieden (o.a. Brainport en Rotterdamse haven), niet stil komen te liggen. Samen met het ministerie van BZK en medeoverheden geven we hier invulling aan. We zorgen er hiermee voor dat de beslisinformatie over de toekomstige opgaven op tafel komt in lijn met de strategie in de Nota Ruimte en om zo deze projecten op termijn uit te kunnen voeren[43]. Hiermee zorgen we er onder meer voor dat grote woningbouwplannen van nationaal belang niet onnodig tot stilstand worden gebracht.

Omgevingsplannen voor woningbouw kunnen stranden in juridische procedures als bijvoorbeeld de bereikbaarheid onvoldoende is. Nu investeringen in nieuwe infrastructuur onder druk staan vanwege de omvangrijke instandhoudingsopgave, is steeds meer een nadrukkelijke weging aan de orde in welke mate we een zwaardere belasting van de mobiliteitsnetwerken als gevolg van woningbouw zullen moeten accepteren. Het heeft vanuit dit oogpunt de voorkeur om daar te bouwen waar ruimte is op de netwerken, er nabijheid tussen wonen, werken en voorzieningen georganiseerd kan worden en om slim mobiliteitsgedrag te stimuleren om deze negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken.

Alternatieve bekostiging en financiering
Daarnaast kijken we kritisch naar hoe we de bekostiging en financiering van onze infrastructuur en ons bereikbaarheidssysteem hebben vormgegeven. Voor een aantal projecten willen we hier ook al ervaring mee opdoen. Dit betreft projecten in de metropoolregio Amsterdam (MRA). Daar zijn op dit moment de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging het meest reëel. Dit kan gaan over een bijdrage door gebruikers of baathebbers in de regio. Ook kan hier naar het voorbeeld van diverse andere luchthavens in de wereld gekeken worden of met een extra heffing de OV-verbinding van Schiphol naar Amsterdam kan worden gerealiseerd. In verschillende Europese steden is dit heel normaal, variërend van een tarief van € 3 in Madrid tot zo'n € 17 in Londen.

De mogelijkheden van alternatieve bekostiging gaan we komende periode verder uitwerken. Dit is voor veel projecten namelijk geen oplossing voor het hier en nu, maar moet op termijn weer lucht geven. Eén van de varianten die we daarbij nader verkennen is het Oostenrijkse model, waarbij infra-uitgaven apart worden gezet van de overheid. We weten ook uit eerdere onderzoeken wel dat

[43] Conform Kamerstuk 29 435, nr. 270 en dan in ieder geval voor Utrecht Groot Merwede Rijnenburg (zowel voor weg als OV en spoor), vervolgfase Oude Lijn (Leiden -Dordrecht), ringlijn Amsterdam, de IJmeerverbinding Amsterdam-Almere en A27 Zeewolde-Eemnes.

ONDER EMBARGO

alternatieve bekostiging veelal maar een deel van de oplossing kan zijn. Sommige varianten vragen daarbij om aanzienlijke institutionele wijzigingen. Het is dus niet altijd zaligmakend. Bij het perspectief zullen we ook de mogelijkheden verkennen voor alternatieve financiering. Specifiek zullen we onderzoeken in hoeverre pensioenfondsen mee willen investeren in de verbouwing van de infrastructuur van Nederland, bijvoorbeeld door met een stuk voorfinanciering bij te dragen. Hiermee kunnen we eerder een groter deel van de instandhoudingsopgave oppakken. Voor het einde van het jaar komen we voor het onderzoek naar alternatieve bekostiging en financiering met een plan van aanpak, in lijn met de toezegging aan het lid van Leijen[44]. In de eerste helft van 2027 verwachten we een uitgebreider voorstel voor dit onderzoek met de Kamer te kunnen delen. Op deze manier werken we zowel aan het vrijspelen van meer middelen op lange termijn als het meer doen met de middelen die we hebben.

In het plan van aanpak zullen we ook ingaan op de diverse moties die over dit onderwerp zijn aangenomen. De Kamer heeft daarnaast gevraagd om te reageren op een brief over de Nationale Investeringsinstelling (NII)[45]. Zoals hierboven aangegeven zijn we enthousiast om alternatieve bekostiging op te pakken, hier meer ervaring mee op te doen en het te laten werken ook voor Nederland. Het kabinet heeft in september de kamer geïnformeerd over de NII. Dit kabinet maakt bewust scherpe keuzes in de focus van de NII: een instelling die alle problemen van Nederland moet oplossen, lost uiteindelijk geen enkel probleem goed op. Nationale publieke taken blijven een verantwoordelijkheid van de overheid. De aanpak van dergelijke investeringen verloopt primair via de Rijksbegroting. Zoals eerder aangegeven in deze brief zullen we wel de mogelijkheden bekijken van alternatieve financiering door private partijen.

Tot slot
Met deze brief hebben we de prioritering op het Mobiliteits- en Deltafonds gepresenteerd en hebben we inzicht gegeven in hoe wij de instandhoudingsopgave het hoofd bieden. Richting Voorjaarsnota 2027 gaan wij verder met het vastleggen van een programmering die past binnen het uitgavenkader van de fondsen. Hiermee zorgen we ervoor dat we de komende jaren de onderhoud- en vernieuwingsopgave stabiliseren en dat Nederland niet stil komt te staan.

In de aankomende periode zullen we de prioritering agenderen in de bestuurlijk overleggen MIRT. Deze vinden begin november plaats. Hierover wordt de Kamer per brief geïnformeerd. Uw Kamer kan overwegen de uitkomsten van de prioritering zoals uiteengezet in deze brief en de bijlage te betrekken bij de begrotingsbehandeling van IenW op 28 en 29 oktober a.s. De budgettaire verwerking volgt deels bij Voorjaarsnota 2027 en na de uitkomsten van het IBO bij de Ontwerpbegroting 2028.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

[44] Commissiedebat strategische keuzes bereikbaarheid, juni 2026
[45] Brief over de Nationale Investeringsbank op www.nationaleinvesteringsbank.nl

ONDER EMBARGO

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kenmerk
IENW/BSK-2026/194347

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

ONDER EMBARGO

Bijlagen
Bijlage 1: Overzicht van vernieuwingsprojecten
Bijlage 2: Rangorde MIRT-projecten op het Mobiliteitsfonds

UNIE VAN WATERSCHAPPEN

BEZOEKADRES
Koningskade 40
2596 AA Den Haag
070 351 97 51
Nederland

POSTADRES
Postbus 93218
2509 AE Den Haag
Nederland

Aan
de minister van Infrastructuur en Waterstaat
de heer V.P.G. Karremans
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

datum	ons kenmerk	contactpersoon
13 oktober 2026	127.705/IG	Wijnand Dekking
betreft	**uw kenmerk**	**e-mail**
Financiële knelpunten HWBP/hoogwaterveiligheid	-	wdekking@uvw.nl

bijlagen
2

Geachte minister Karremans,

Wij zien dat u op dit moment een grote uitdaging heeft op het terrein van de bekostiging van de natte en droge infrastructuur. En we begrijpen dat de huidige tekorten in het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds u tot ingrijpende keuzes dwingen over waar het geld wel en waar niet aan wordt besteed. Wij steunen dat u in dat kader al meermalen heeft aangegeven dat waterveiligheid binnen het Deltafonds de hoogste prioriteit heeft. Dat neemt echter niet weg dat de waterschappen, vanuit hun verantwoordelijkheid voor het behouden van een waterveilig Nederland, momenteel ernstige zorgen hebben over twee ontwikkelingen die vanuit uw departement zijn geïnitieerd en die direct raken aan de financiering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) vanuit het Deltafonds. Het betreft:

1. het uitblijven van het nakomen door het Rijk van de afspraak om in de periode 2030 tot en met 2036 samen met de waterschappen € 2,5 miljard extra beschikbaar te stellen voor het HWBP, zodat het programma op koers blijft richting 2050;
2. de beperking door het ministerie van IenW van de mogelijkheid om middelen uit het Deltafonds beschikbaar te stellen op de momenten waarop deze volgens de uitvoering van het HWBP-programma noodzakelijk zijn.

Deze ontwikkelingen grijpen in op de fundamentele uitgangspunten waarop het HWBP is gebaseerd en hebben tot gevolg dat er bij de waterschappen momenteel veel onzekerheid en onduidelijkheid is over de vraag of zij op het moment dat zij grote uitgaven op het gebied van waterveiligheid gaan doen wel over financiering vanuit het Deltafonds zullen beschikken. Gevolg zal zijn dat er projecten zullen worden vertraagd, tijdelijk worden stilgelegd en dat beslissingen over het starten van nieuwe projecten worden uitgesteld. Productieverlies, hogere maatschappelijke kosten en verdere druk op de programmering zijn onvermijdelijke gevolgen, waardoor het realiseren van een waterveilig Nederland onder druk komt te staan.

Ter illustratie van de ernst van de huidige situatie zijn in bijlage 1 voorbeelden van projecten opgenomen die direct door de geschetste ontwikkelingen worden geraakt. Tevens zijn projecten opgesomd waarover de besturen van de betreffende waterschappen in het komende halfjaar besluiten over kredietvoorstellen nemen en waarvoor dus geldt dat er veel onzekerheid over financiering vanuit het Deltafonds is.

Bijlage 2 bij deze brief gaat uitgebreider op het voorgaande in en schetst daaraan voorafgaand de verantwoordelijkheidsverdeling en context waarbinnen de genoemde ontwikkelingen zich voordoen.

Indien voor de genoemde ontwikkelingen niet op korte termijn een passende oplossing wordt gevonden, heeft dit ingrijpende gevolgen voor de uitvoering van het HWBP en ontstaat een reëel risico dat het in de Waterwet vastgelegde doel om Nederland ook in 2050 waterveilig te houden niet wordt gehaald. De waterschappen achten dat onwenselijk en niet verantwoord, zeker niet op het moment dat de waterveiligheidsopgave goed op stoom is. Juist daarom vragen wij u op korte termijn de noodzakelijke duidelijkheid en (financiële) zekerheid te bieden, zodat de waterveiligheidsopgave waar wij samen met u verantwoordelijk voor zijn onverminderd kan worden voortgezet.

Vanuit hun verantwoordelijkheid voor waterveiligheid en het HWBP in het bijzonder hebben de waterschappen de benodigde aanvullende middelen beschikbaar door deze geïndexeerd op basis van prijspeil 2023 op te nemen in hun (meerjaren)begrotingen. Wij verwachten van het Rijk dezelfde bestuurlijke betrouwbaarheid en duidelijkheid, zodat de realisatie van de gezamenlijke waterveiligheidsopgave zonder vertraging kan worden voortgezet. Wat betreft de extra middelen voor het HWBP in de periode 2030-2036, waartoe wij ook het indexeren hiervan op basis van prijspeil 2023 rekenen, heeft u deze duidelijkheid gekoppeld aan de lopende prioritering van middelen binnen het Deltafonds. Wij hopen dat de aanstaande Kamerbrief over dit traject deze duidelijkheid geeft, waardoor helderheid wordt gegeven over de middelen waar het HWBP-programma voor de komende jaren vanuit kan gaan. Tegelijk is het goed te benadrukken dat dit een noodzakelijke maar geen voldoende voorwaarde is om het HWBP-programma op stoom te houden. Daarvoor is ook nodig dat er ruimte blijft om kasmiddelen over de jaren heen te schuiven. Wordt er ingegrepen in deze huidige flexibiliteit, dan zien de waterschappen zich niet langer in staat een (financieel) toereikend HWBP-programma vast te stellen en het HWBP op tijd af te ronden.

Tot slot constateren wij dat de wijze waarop het Rijk omgaat met de beschikbaarstelling van de aanvullende middelen voor de periode 2030 tot en met 2036 en met de discussie over het kasritme het vertrouwen van de waterschappen in de HWBP-alliantie onder druk zet. De ontwikkelingen raken dus niet alleen de financiële fundamenten van het programma, maar ook de basis van de samenwerking die noodzakelijk is om de gezamenlijke waterveiligheidsopgave succesvol te realiseren.

Gelet op de ernst van deze situatie verzoeken wij u op korte termijn met ons in overleg te treden. Daarbij zullen wij onze zorgen nader toelichten en bespreken wij graag met u op welke wijze we gezamenlijk de continuïteit, uitvoerbaarheid en voortgang van het HWBP kunnen waarborgen. Wij zien uit naar uw reactie op deze brief en ontvangen graag op korte termijn een uitnodiging voor overleg.

Hoogachtend,

Jeroen Haan
Voorzitter

Bijlage 1

Voorbeelden van lopende en aanstaande projecten die door de huidige knelpunten in de financiering van het HWBP worden geraakt

In deze bijlage zijn ter illustratie van de mogelijke impact van onvoldoende middelen van het Rijk voor het HWBP en het niet meer mogelijk zijn van kasschuiven in het Deltafonds projecten opgenomen die direct door deze ontwikkelingen worden geraakt. Het is goed hierbij te vermelden dat de selectie van de projecten puur is ontleend aan het huidige HWBP-programma en niet gebaseerd is op besluiten van waterschapsbesturen van welke aard ook over de betreffende projecten. Bij het opstellen van het overzicht heeft geen afstemming met de betreffende waterschappen en projecten plaatsgevonden.

Projecten op het programma

Op basis van de uitgangspunten (1) dat geen projecten stilgelegd zouden moeten worden die midden in de uitvoering zitten en (2) dat projecten waarvan de realisatiefase uitgesteld zou kunnen worden het meest illustratief zijn, zijn hieronder projecten vermeld waarvan de realisatiefase start in 2028 en die het tekort dat in 2029 zou ontstaan als inleg en uitgaven moeten matchen met € 100 mln. terugbrengen. Realisatiefasen zouden tot na 2034 moeten worden uitgesteld.

Beheerder	*Projectnaam*	*Lengte (km)*
Aa en Maas	Cuijk-Ravenstein I	
Aa en Maas	Cuijk – Ravenstein II	20,7
Brabantse Delta	Moerdijk - Drimmelen	8,8
Drents Overijsselse Delta	Veilige Vecht Dalfsen	21,1
Rijn en IJssel	Westervoort - Pannerdense Waard	8,7
Rijn en IJssel	Den Elterweg – Zutphen	4,7
Scheldestromen	Buitenhaven Vlissingen	1,5

Op basis van dezelfde uitgangspunten zijn hieronder projecten vermeld waarvan de realisatiefase start in 2028-2031 en die het tekort dat in 2029-2034 zou ontstaan als inleg en uitgaven moeten matchen naar € 0 mln. terugbrengen. Realisatiefasen zouden tot na 2034 moeten worden uitgesteld.

Beheerder	*Projectnaam*	*Lengte (km)*
Rijnland	IJsseldijk Gouda (VIJG) spoor 4	1,2
Schieland en de Krimpenerwaard	Kijk 2.0	0,8
Aa en Maas	Cuijk-Ravenstein I	
Aa en Maas	Cuijk-Ravenstein II	20,7
Aa en Maas	Lith – Bokhoven	23,5
Brabantse Delta	Moerdijk - Drimmelen	8,8
Brabantse Delta	Geertruidenberg Noord Dombosch	3,4
Drents Overijsselse Delta	Zwolle-Olst III	11,0
Drents Overijsselse Delta	Mastenbroek IJssel	9,7
Drents Overijsselse Delta	Veilige Vecht Dalfsen	21,1
Drents Overijsselse Delta	Veilige Vecht Zwolle	8,7

Beheerder	*Projectnaam*	*Lengte (km)*
Fryslan	Dijk- en duin Schiermonnikoog	6,8
Hollandse Delta	Geervliet Hekelingen	5,5
Hunze en Aa's	Dollarddijk	15,2
Hunze en Aa's	Groote Polder	1,9
Limburg	Lob van Gennep	12,2
Rijn en IJssel	Westervoort - Pannerdense Waard	8,7
Rijn en IJssel	Den Elterweg – Zutphen	4,7
Rijn en IJssel	Tolkamer - Pannerdense Waard	9,2
Rijn en IJssel	Doesburg Rha	17,7
Rivierenland	Elden-Heteren	5,0
Rivierenland	Sterreschans – Huissen	8,0
Rivierenland	Sprok-Sterreschans	13,4
Rivierenland	Weurt - Deest	8,8
Rivierenland	Deest - Boven Leeuwen	9,8
Scheldestromen	Buitenhaven Vlissingen	1,5
Scheldestromen	Zak van Zuid-Beveland	15,9
Scheldestromen	Sloehaven – Vlissingen	5,4
Zuiderzeeland	Ketelmeerdijk – Vossemeerdijk	17,5
Zuiderzeeland	Oostvaardersdijk	1,1

<u>Projecten waarover de besturen van de betreffende waterschappen in het komende halfjaar besluiten over kredietvoorstellen nemen en waarvoor derhalve geldt dat er veel onzekerheid over financiering van-uit het Deltafonds is.</u>

Beheerder	*Projectnaam*	*Lengte (km)*
De Stichtse Rijnlanden	Salmsteke Schoonhoven	5,1
De Stichtse Rijnlanden	Jaarsveld-Klaphek	4,3
Brabantse Delta	Moerdijk – Drimmelen	8,8
Brabantse Delta	Willemstad - Noordschans	6,9
Drents Overijsselse Delta	Mastenbroek IJssel	9,7
Drents Overijsselse Delta	Veilige Vecht Dalfsen	21,1
Fryslan	KLM Ternaard - Peazens - Moddergat	11,5
Fryslan	Harlingen	4,6
Hunze en Aa’s	Dollarddijk	15,2
Rijn en IJssel	Westervoort - Pannerdense Waard	8,7
Rivierenland	Streefkerk Ameide Fort Everdingen	10,6
Limburg	Thorn (19H)	4,3
Limburg	Well (19K)	3,0
Limburg	Baarlo (19M)	2,7
Limburg	Uitwisselingsbijdrage Vierwaarden	

Bijlage 2

Toelichting zorgen waterschappen over ontwikkelingen bij het Rijk m.b.t. de financiering van het HWBP

1. Verantwoordelijkheden en context

Als minister van Infrastructuur en Waterstaat bent u in Nederland systeemverantwoordelijk voor het waterbeheer en daarmee voor de waterveiligheid. Als beheerder van de primaire waterkeringen in hun beheergebieden zijn de waterschappen medeverantwoordelijk voor deze waterveiligheid. Voor de versterking van primaire waterkeringen die niet aan de wettelijke normen voldoen, zijn het Rijk en de waterschappen binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) gelijkwaardige alliantiepartners. Het HWBP wordt aangestuurd door een programmabestuur waarin zowel de waterschappen als het Rijk bestuurlijk zijn vertegenwoordigd.

Het HWBP is gericht op het realiseren van het in de Waterwet vastgelegde doel dat Nederland ook in 2050 aan de geldende normen voor waterveiligheid voldoet. Op grond van de Waterwet wordt het programma door het Rijk en de waterschappen gezamenlijk gefinancierd, ieder voor 50 procent. Met de hernieuwde Bestuurlijke Afspraken HWBP, waarmee het Rijk en de waterschappen in december 2025 hebben ingestemd, is gezamenlijk gekozen voor een stabieler, doelmatiger en beter uitvoerbaar programma. Deze afspraken zijn noodzakelijk om de voortgang van de dijkversterkingsopgave te waarborgen en de waterveiligheid van Nederland ook op de lange termijn te kunnen garanderen.

De afgelopen jaren is binnen het samenwerkingsverband constructief gewerkt aan een zogenoemde Best for Program-programmering. Daarbij wordt vanuit het gezamenlijke belang bepaald welke projecten op welk moment het best kunnen worden uitgevoerd en hoe het beschikbare budget zo doelmatig mogelijk kan worden ingezet. Tot enige jaren terug was de tendens dat projecten te weinig tempo maakten en de HWBP-productie niet voldoende was. Door de gezamenlijke inzet van waterschappen en Rijk is het gelukt om veel projecten en daarmee veel meer kilometers veilige dijken in voorbereiding en uitvoering te krijgen. Waterschappen hebben de financiële middelen vrijgemaakt en eveneens afspraken gemaakt met omgeving en projectpartners. Het beschikbare budget is volledig toegewezen aan dijkversterkingsprojecten. Alle betrokken partijen werken daarbij vanuit hetzelfde doel: ook in 2050 nog een waterveilig Nederland.

2. Eerste zorg waterschappen: het nog niet nakomen door het Rijk van de afspraak over extra middelen 2030-2036

In 2023 hebben het Rijk en de waterschappen gezamenlijk vastgesteld dat de beschikbare middelen in het Deltafonds in de periode 2030 tot en met 2036 ontoereikend zijn om het in de Waterwet vastgelegde einddoel van het HWBP te realiseren. Naar aanleiding daarvan is afgesproken dat beide partijen zich gezamenlijk zullen inspannen om € 2,5 miljard aan aanvullende middelen beschikbaar te krijgen. Uitgaande van de afgesproken 50-50-financieringsverhouding betekent dit een aanvullende bijdrage van € 1,25 miljard voor zowel het Rijk als de waterschappen.

De waterschappen hebben hun aandeel reeds geleverd. In december 2024 hebben zij de benodigde middelen bestuurlijk toegezegd. In 2025 zijn deze middelen volledig verwerkt in de meerjarenbegrotingen van de waterschappen en bovendien geïndexeerd vanaf prijspeil 2023.

De waterschappen constateren dat het Rijk op dit moment nog niet aan de gemaakte financiële afspraak voldoet en bovendien achterblijft bij de indexering van de afgesproken aanvullende middelen. Wij baseren dit op het volgende:

a. Van de extra bijdrage van het Rijk is vooralsnog € 1 miljard slechts als reservering opgenomen in het Deltafonds. Deze middelen zijn nog niet daadwerkelijk beschikbaar gesteld voor het HWBP.
b. De eerste tranche van deze gereserveerde middelen is voorzien vanaf 2031. Hierdoor ontstaat naar de huidige inzichten in 2030 geen evenwichtige 50-50-financiering. De waterschappen stellen in dat jaar wel aanvullende middelen beschikbaar, terwijl een vergelijkbare bijdrage van het Rijk ontbreekt.
c. De resterende € 250 miljoen is nog niet door het Rijk beschikbaar gesteld en ook nog niet gereserveerd. Voor de € 250 miljoen in begrotingsstukken wordt genoemd, wordt dit bedrag gekoppeld aan het jaar 2036. Dit betekent dat ook in de periode 2031 tot en met 2036 geen sprake zal zijn van een gelijkwaardige financieringsverdeling tussen Rijk en waterschappen.
d. De op de Rijksbegroting opgenomen reservering van € 1 miljard is gebaseerd op prijspeil 2026. Een indexatie naar prijspeil 2023 heeft vooralsnog niet plaatsgevonden. Hierdoor neemt het verschil met de oorspronkelijk afgesproken bijdrage van € 2,5 miljard, geïndexeerd vanaf prijspeil 2023, verder toe. Hoe langer indexering uitblijft, hoe groter dit tekort zal worden.[1]

De waterschappen constateren ook dat in dit dossier inmiddels ruim anderhalf jaar geen zichtbare voortgang is geboekt. Daardoor bestaat nog steeds geen duidelijkheid of en hoe het Rijk zijn financiële verplichtingen zal nakomen. Dit leidt tot toenemende onzekerheid over de financiering van het HWBP en zet de overeengekomen 50-50-financiering onder druk.

Wij verzoeken u daarom met nadruk om op zeer korte termijn duidelijkheid te verschaffen over de beschikbaarstelling van de volledige rijksbijdrage van € 1,25 miljard voor het HWBP in de periode 2030 tot en met 2036. Daarnaast verzoeken wij u inzicht te geven in de wijze waarop het tekort dat ontstaat door het uitblijven van indexering zal worden gecompenseerd. Het uitblijven van volledige en geïndexeerde financiering door het Rijk raakt niet alleen de financiële basis van het HWBP, maar brengt ook de voortgang van de dijkversterkingsopgave in gevaar. Daarmee komt uiteindelijk ook het gezamenlijke doel om Nederland in 2050 aan de wettelijke normen voor waterveiligheid te laten voldoen onder druk te staan.

3. Tweede zorg waterschappen: mogelijke ingrepen in het huidige kasritme van het Deltafonds

Nadat het Programmabestuur HWBP in het voorjaar van dit jaar de Kadernota voor het programma 2028-2039 had vastgesteld, heeft uw departement in juni jl. ambtelijk aangegeven dat zij vanwege de beperkte beschikbare middelen op het Deltafonds in de komende jaren zeer terughoudend zal zijn met het faciliteren van kasschuiven voor het HWBP. Dit zou betekenen dat het niet langer, of slechts zeer beperkt, mogelijk zal zijn middelen naar voren te halen. Daarmee zouden de financiële uitgangspunten waarop de programmering van het HWBP de afgelopen jaren is gebaseerd wezenlijk veranderen. Tot op heden is immers geanticipeerd op het naar voren halen van middelen om voldoende uitvoeringscapaciteit te realiseren en daarmee het doel van een waterveilig Nederland in 2050 te behalen. We lichten dit in het vervolg nader toe.

[1] Als indicatie: zonder indexatie voor 2024, 2025 en 2026 bedraagt dit verschil ca. 240 miljoen van Rijk en waterschappen samen.

Huidige werkwijze
Bij het opstellen van het landelijke programma van het HWBP wordt uitgegaan van het totale budget dat door de jaarlijkse bijdragen van het Rijk en de waterschappen beschikbaar is voor de twaalf jaar die het HWBP-programma bestrijkt. De verdeling van deze middelen over de verschillende jaren is daarbij primair gebaseerd op urgentie: welke dijkversterkingsprojecten moeten, gelet op de waterveiligheidsopgave, als eerste worden uitgevoerd?
Het gevolg hiervan is dat het programma een wisselend uitgavenpatroon kent. Met zogenoemde kasschuiven kon het Rijk eventuele tekorten in bepaalde jaren opvangen door middelen uit toekomstige jaren naar voren te halen. Hierdoor kon in de eerste programmajaren meer worden uitgegeven dan op basis van de jaarlijkse inleg beschikbaar was, zodat op basis van urgentie geprogrammeerde projecten tijdig konden worden uitgevoerd. In latere jaren werd minder uitgegeven, waardoor het totale uitgavenniveau over de twaalfjarige programmaperiode in evenwicht bleef met de beschikbare middelen. Voor de inzet van kasschuiven maakte het Rijk steeds het voorbehoud van voldoende financiële ruimte binnen het Deltafonds, maar het HWBP is tot op heden gefaciliteerd met kasschuiven. Dit mechanisme heeft daarmee de thans geplande hoge productie van de het programma mede ingeregeld. Het is daarbij van belang te realiseren dat deze ingeplande productie niet vrijblijvend van aard is. Waterschappen hebben hierop hun organisaties ingericht, afspraken gemaakt met partners en de omgeving, zijn verplichtingen aangegaan en hebben middelen vrijgemaakt in hun begrotingen.

Consequenties van het bevriezen van het kasritme
Wanneer er geen kasschuiven binnen het Deltafonds meer mogelijk zijn of deze mogelijkheid wordt beperkt, ontstaat vanaf 2029 een aanzienlijke mismatch tussen de middelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het programma en de middelen die op grond van het kasritme beschikbaar komen. Uitgaande van de huidige programmering en zonder kasschuiven loopt het tekort in de periode 2029 tot en met 2034 op tot circa € 1 miljard. Gevolg hiervan is dat projecten die momenteel, samen met omgevingspartners, in voorbereiding of uitvoering zijn, worden geraakt doordat daarvoor op het moment dat middelen nodig zijn deze onvoldoende vanuit het Deltafonds beschikbaar zijn. De gevolgen daarvan zijn verstrekkend. Projecten zullen worden vertraagd, hergeprioriteerd of worden mogelijk tijdelijk stilgelegd. Daarmee komt niet alleen de voortgang van individuele dijkversterkingsprojecten onder druk te staan, maar wordt ook inbreuk gedaan op de uitvoeringskracht die de afgelopen jaren gezamenlijk door het Rijk en de waterschappen is opgebouwd.

Reactie van de waterschappen
De mogelijke beperking van het kasritme in het Deltafonds leidt bij de waterschappen tot ernstige bestuurlijke zorgen over de uitvoerbaarheid van het HWBP, de voortgang van individuele projecten en de haalbaarheid van de wettelijke doelstelling om Nederland in 2050 aan de geldende normen voor waterveiligheid te laten voldoen. Daarbij achten de waterschappen het niet aanvaardbaar dat sinds de eerste signalen over mogelijke beperkingen nog altijd geen duidelijkheid bestaat over de financiële kaders die vanaf welk moment voor het Deltafonds en daarmee voor de programmering van het HWBP zullen gelden. Daarnaast worden vanuit het ministerie uiteenlopende signalen afgegeven, variërend van zeer strikte kaders tot signalen dat de uiteindelijke gevolgen beperkt zullen zijn. Hierdoor ontbreekt de bestuurlijke en financiële duidelijkheid die noodzakelijk is voor een verantwoorde uitvoering van de gezamenlijke waterveiligheidsopgave.
De gevolgen van deze onzekerheid zijn inmiddels concreet zichtbaar. De waterschappen hebben de huidige programmering reeds verwerkt in hun meerjarenbegrotingen en uitvoeringsprogramma's. Daarbij geldt dat de komende maanden bij diverse waterschappen kredietvoorstellen voor nieuwe dijkversterkingsprojecten aan de besturen worden voorgelegd. Door het ontbreken van duidelijkheid kan daarbij niet langer met voldoende zekerheid worden aangegeven wanneer middelen vanuit het HWBP beschikbaar zullen komen.
Wanneer de aangekondigde beperkingen daadwerkelijk worden doorgevoerd, worden waterschappen geconfronteerd met de keuze om projecten voor te financieren, te vertragen of tijdelijk stil te leggen.

Vertraging of stillegging leidt onvermijdelijk tot productieverlies, hogere maatschappelijke kosten en verdere druk op de programmering. Daarnaast zullen nog niet gestarte projecten verder naar achteren in de programmering moeten worden geschoven. Hierdoor vermindert de continue instroom van nieuwe projecten die noodzakelijk is om de doelstelling van het HWBP tijdig te realiseren. Door deze ontwikkelingen komt de haalbaarheid van de wettelijke doelstelling van een waterveilig Nederland in 2050 rechtstreeks onder druk te staan. Mede omdat jaarlijks circa 50 kilometer aan nieuwe dijkversterkingsprojecten aan de programmering moet worden toegevoegd om dit doel uit de Waterwet te kunnen bereiken.

4. **Standpunt waterschappen, waaronder over voorliggende ontwerp-programma 2028-2039**

Gegeven hun wettelijke verantwoordelijkheid voor de waterveiligheid van Nederland gaan de waterschappen er vooralsnog vanuit dat de uitvoering van het HWBP conform de bestaande afspraken wordt voortgezet. Een andere handelwijze achten wij op dit moment niet verantwoord. De huidige programmering is immers bestuurlijk vastgesteld en vormt de basis voor investeringsbesluiten, begrotingen en uitvoeringsplannen van de waterschappen.

Ten aanzien van het reeds voorbereide Best for Program ontwerp-programma 2028-2039, dat thans ter consultatie voorligt bij de waterschappen en uw ministerie, stellen de waterschappen zich nadrukkelijk op het standpunt dat dit programma conform voorstel dient te worden vastgesteld. Het programma is tot stand gekomen op basis van gezamenlijk vastgestelde uitgangspunten, bestuurlijke afspraken en een zorgvuldige afweging van urgentie, uitvoerbaarheid en doelbereik. Het nu aanpassen van deze programmering vanwege grotendeels nog onduidelijke financiële beperkingen achten de waterschappen bestuurlijk onverantwoord. Vaststelling van het voorgestelde programma biedt bovendien de noodzakelijke tijd om de gevolgen van een eventuele bevriezing van het kasritme zorgvuldig in beeld te brengen en gezamenlijk een breed scala aan oplossingsrichtingen te verkennen.

De huidige onduidelijkheid en onzekerheid over de financiële kaders maken dat de waterschappen op dit moment niet kunnen instemmen met een programmering die wordt gedicteerd door een aangescherpt kasritme. Indien op grond daarvan alsnog ingrijpende wijzigingen worden aangebracht in het programma dat nu ter consultatie voorligt, kunnen de waterschappen daarvoor geen bestuurlijke medeverantwoordelijkheid dragen.

5. **Gevolgen voor de effecten van de herijking en de samenwerking binnen het HWBP**

Tot slot merken de waterschappen op dat de hiervoor geschetste financiële knelpunten zich voordoen op een moment waarop de HWBP-alliantie juist laat zien dat de uitvoering van de waterveiligheidsopgave steeds voorspelbaarder en beheersbaarder wordt. De recent afgeronde herijking van het Hoogwaterbeschermingsprogramma, die tot doel had te komen tot een effectiever, doelmatiger, voorspelbaarder en toekomstbestendiger programma, levert hieraan een belangrijke bijdrage. De waterschappen ervaren dagelijks dat deze herijking een krachtige impuls geeft aan het functioneren van de HWBP-alliantie en daarmee aan de waterveiligheid van Nederland.

De waterschappen voorzien echter dat zowel het uitblijven van de afgesproken aanvullende middelen als mogelijke ingrepen in het kasritme een dusdanig contraproductief effect zullen hebben dat hiermee een belangrijk deel van de positieve effecten van de herijking teniet dreigt te worden gedaan.

REDDINGSBRIGADE
Nederland

Aan politieke partijen voor de waterschapsverkiezingen

Oproep voor verkiezingsprogramma: Neem waterveiligheid en de rol van de Reddingsbrigade op in uw verkiezingsprogramma

Geachte leden van de programmacommissie,

Waterveiligheid wordt vaak in de eerste plaats verbonden aan waterbeheer, dijken, peilen en waterkwaliteit. Dat is terecht, maar er is nog een tweede dimensie die steeds belangrijker wordt: het **veilige gebruik van open water door mensen**. Juist waar wateren ook worden gebruikt voor zwemmen, varen en andere vormen van recreatie, vraagt goed beheer ook om aandacht voor risico's, toezicht, waarschuwing en handelingsperspectief.

Reddingsbrigade Nederland is de koepelorganisatie voor 147 lokale reddingsbrigades en dé maatschappelijke hulpverleningsorganisatie voor waterveiligheid. Vanuit onze lokale verankering en landelijke organisatie zetten wij ons dagelijks in voor preventie, toezicht, opleiding, voorlichting en hulpverlening in, op en langs het water. Daarnaast leveren wij met de **Nationale Reddingsvloot** een bijdrage aan de inzet bij grootschalige waterincidenten en overstromingssituaties.

De Reddingsbrigade is niet alleen een uitvoerende organisatie, maar ook een **inhoudelijk expert op het gebied van waterveiligheid en toezicht op recreatief gebruik van open water**.

Voor waterschappen is dit relevant, omdat zij wateren beheren of beïnvloeden die ook recreatief worden gebruikt. Op dat punt kunnen waterschappen de Reddingsbrigade vinden als partner voor:

- advisering over veilig gebruik van waterlocaties;
- risicogericht toezicht op recreatief gebruikte wateren;
- waarschuwingsvlaggen en veiligheidscommunicatie;
- toepassing van internationaal afgesproken protocollen en de nationale *Code Lifeguarding*;
- kwaliteitsstandaarden die beheerders helpen hun zorgplicht in te vullen;
- samenwerking in het kader van maatschappelijke weerbaarheid, oefeningen en crisisvoorbereiding.

Wij vragen u daarom met het oog op uw verkiezingsprogramma:

1. erken dat veilig waterbeheer ook vraagt om aandacht voor het veilige gebruik van open water;
2. betrek waterveiligheid en publieksveiligheid explicieter bij recreatief gebruikte wateren;
3. werk waar passend samen met de Reddingsbrigade als kennispartner voor preventie, toezicht en incidentrespons;

4. benut professionele standaarden en protocollen om de zorgplicht van beheerders zorgvuldig in te vullen;
5. verbind waterbeheer aan maatschappelijke weerbaarheid en voorbereiding op waterincidenten of overstromingssituaties.

De Reddingsbrigade denkt graag mee over praktische invulling en passende formuleringen voor uw verkiezingsprogramma. Wij lichten onze expertise en de mogelijke meerwaarde voor uw waterschap graag in een gesprek nader toe.

Met vriendelijke groet,

Guust Jutte
Directeur Reddingsbrigade Nederland
guust.jutte@reddingsbrigade.nl

REDDINGSBRIGADE

Meer veiligheid in, op en langs het water



147
Lokale reddingsbrigades
Door heel Nederland.

Voorlichting
In meerdere talen, om verdrinking en vermissing te voorkomen.





Evenemententoezicht
Toezicht bij onder andere: sportactiviteiten, festivals, sinterklaasintochten en nieuwjaarsduiken.





Opleidingen
Van elementair zwemmen tot Lifesaving, Lifeguarding, Kader en Bondskader.

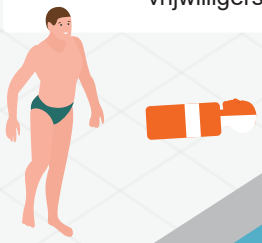


3800
Gediplomeerde lifeguards
Professioneel opgeleide vrijwilligers die zorgen voor meer veiligheid in waterrijke omgevingen.





22.000
Leden
Jeugd en jongeren, lifesavers en lifeguards, instructeurs en overige vrijwilligers.



Waterhulpverlening
Toezicht en hulpverlening langs de kust, bij binnenwater en in zwembaden.



Nationale Reddingsvloot
First response-inzet bij grote watercalamiteiten en overstromingen in Nederland in samenwerking met de brandweer.



Lifesavingsport
Sportonderdelen in het zwembad, in zee en op het strand, gebaseerd op het echte reddingswerk.



Hoogheemraadschap van Delfland

Onderwerp	Governance Waterketen Delfland
Versienummer	1.0
Dossiernummer	3320
D&H datum	donderdag 15 oktober 2026
Wijze agenderen	Openbaar

1) Het gevraagde besluit

De inrichting en uitvoering van de afvalwaterzuiveringstaak vorm te gaan geven overeenkomstig het governance model *Alles eigen beheer*.

2) Aanleiding

In het Coalitieakkoord 2023-2027 van Delfland staat dat in de huidige bestuursperiode het proces wordt gestart voor de bestuurlijke keuze over de governance van de waterketen van Delfland. In lijn met het Coalitieakkoord heeft de Verenigde Vergadering op 17 juni 2025 twee besluiten genomen:

1. instemming met het afwegingskader (DMS 2443071) en
2. instemming met een afbakening van de verdere uitwerking tot de modellen *Alles eigen beheer* en *Hybride*.

3) Beoogd effect

Duidelijkheid over het governance model van de waterketen van Delfland.

4) Kernboodschap

Delfland heeft een bestuurlijk besluitvormingsproces doorlopen voor de keuze over het governance model van de waterketen. Dit heeft geleid tot de keuze voor het governance model *Alles eigen beheer*. In een volgende fase zal de implementatie van dit model worden uitgewerkt.

5) Historie – eerdere besluitvorming

- Eind 2022 is de Verenigde Vergadering per brief geïnformeerd over de Publiek-Private Samenwerking tussen Delfland en Delfluent BV en verschillende andere governance modellen (DMS 2144999). Destijds is geconcludeerd dat het niet verstandig en nodig is om al een keuze te maken over het best passende governance model voor de waterketen van Delfland.
- In 2023 is het Coalitieakkoord 2023 - 2027 gesloten. Daarin staat dat in deze bestuursperiode het proces wordt gestart voor de bestuurlijke keuze over de governance van de waterketen van Delfland.
- Op 27 mei 2025 zijn in een informatieve VV de volgende zaken toegelicht: het bestuurlijk besluitvormingsproces; het afwegingskader; en een afbakening voor de verdere uitwerking.
- Op 17 juli 2025 heeft de Verenigde Vergadering twee besluiten genomen: instemming met het afwegingskader (DMS 2443071) en instemming met de afbakening van de verdere uitwerking tot de modellen *Alles eigen beheer* en *Hybride.*
- Op 21 april 2026 is de Verenigde Vergadering per brief (DMS 2514127) geïnformeerd over de onderbouwing waarom de governance modellen *Alliantie*, *Alles uitbesteden*, en *Privatisering* zijn afgevallen.

6) Regelgeving en Beleid

- In de Omgevingswet en de Waterschapswet zijn de zuiveringstaken van de waterschappen vastgelegd.
- In het Reglement van Bestuur voor het Hoogheemraadschap van Delfland zijn de zorgplichten vastgelegd.
- Het Coalitieakkoord 2023 - 2027 en het Waterbeheerprogramma (WBP6) zijn richtinggevend voor de koers van de organisatie en de inhoudelijke opgaven en doelen in de afvalwaterzuiveringstaak.

7) Financiën

Kosten is onderdeel van de afweging van de voor- en nadelen van de governance modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* (bijlage Governance vraagstuk - Uitwerking modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* (DMS 2532799)).

8) Duurzaamheid

Duurzaamheid is onderdeel van de afweging van de voor- en nadelen van de governance modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* (bijlage Governance vraagstuk - Uitwerking modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* (DMS 2532799)).

9) Organisatorische en personele consequenties

N.v.t. in deze besluitvormingsfase. Dat volgt in de volgende fase waarin de implementatie van dit model zal worden uitgewerkt.

10) OR

De Ondernemingsraad is meegenomen in de voorgenomen richting en heeft een zogenaamd 'ongevraagd advies' opgesteld waarin zij adviseert de waterketentaak in eigen beheer uit te voeren. De belangrijkste redenen zijn:

- duurzame borging van de waterketentaak zonder dat commerciële doelstellingen een rol spelen;
- minder kwetsbaar zijn voor marktontwikkelingen;
- wendbaarder zijn in het maken van keuzes, omdat niet getoetst hoeft worden aan contractuele verplichtingen;
- minder kwetsbaar zijn bij verstoringen, omdat de beschikbare kennis en kunde binnen de organisatie blijft.

11) Risico's en beheersmaatregelen

- Mogelijke onrust bij het (operationeel) personeel door langdurige vertraging in het besluitvormingsproces

Als er door langdurige vertraging in het besluitvormingsproces onduidelijkheid blijft bestaan over de inrichting van de afvalwaterzuiveringstaak, kan dit voor onrust zorgen bij het (operationeel) personeel van Delfland en Delfluent Services BV. Dit is onderkend en daarom is met een gefaseerd en trechterend besluitvormingsproces gewerkt. Vorig jaar is het afwegingskader vastgesteld door de Verenigde Vergadering en in april jl. is de Verenigde Vergadering per brief geïnformeerd over de onderbouwing waarom de governance modellen *Alliantie*, *Alles uitbesteden*, en *Privatisering* zijn afgevallen. Daarmee bevindt het besluitvormingsproces zich nu in de laatste fase. In deze fase zijn op basis van het vastgestelde afwegingskader de voor- en nadelen van de resterende modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* uitgewerkt, zodat de Verenigde Vergadering een besluit kan nemen.

12) Communicatie (in- en extern) en participatie

Interne communicatie

- Intranet bericht over het besluit van de Verenigde Vergadering.
- De medewerkers van de operationele afdelingen in het zuiveringsproces van Delfland worden in hun afdelingsoverleg verder geïnformeerd over het besluit van de Verenigde Vergadering en de concrete betekenis daarvan voor hun werk. Zo wordt ook ruimte gecreëerd voor vragen.

Dossiernummer: 3320

- In de lopende communicatie richting Delfluent (Services) BV rondom de tussentijdse opzegging van het DBFO-contract en de uitvoering daarvan, zal ook het besluit van de Verenigde Vergadering worden verwerkt.

Externe communicatie
- Delfland zal proactief over de besluit van de Verenigde Vergadering communiceren om de boodschap zo veel mogelijk zelf in de hand te houden.

13) Bekendmaking en vervolgprocedure

Het besluit van de Verenigde Vergadering betreft openbare besluitvorming. In de volgende fase zal de implementatie van het model *Alles eigen beheer* verder worden uitgewerkt.

14) Bevoegd orgaan

Op grond van artikel 84 van de Waterschapswet is het college bevoegd orgaan om de besluiten aan de Verenigde Vergadering voor te bereiden. De Verenigde Vergadering is op basis van artikel 77 van de Waterschapswet bevoegd tot het vaststellen van het governance model voor de waterzuiveringstaak.

15) Toelichting

Op basis van het bestuurlijk vastgestelde afwegingskader zijn de voor- en nadelen van de governance modellen *Hybride en Alles eigen beheer* uitgewerkt. Bij deze uitwerking gaat het over de bestuurlijke sturing op de operatie en het onderhoud in de waterketen en over de regie op uitbesteden. Ook in eigen beheer wordt namelijk onderhoud uitbesteed.

In de uitwerking zijn de voor- en nadelen opgenomen die onlosmakelijk verbonden zijn aan een model. Huidige praktijkervaringen, of maatregelen waarmee nadelen van een model beperkt zouden kunnen worden, zijn dus buiten beschouwing gelaten. Het model *Hybride* zou bijvoorbeeld kunnen worden uitgewerkt op basis van de huidige ervaringen met de Publiek-Private-Samenwerking (PPS) met Delfluent, maar deze ervaringen zijn niet automatisch representatief voor elke andere PPS.

Als vervolgens op basis van het vastgestelde afwegingskader de voor- en nadelen van het model *Hybride* worden uitgewerkt ten opzichte van het model *Alles eigen beheer*, dan scoort het model *Alles eigen beheer* sterker. Dit geldt met name voor de criteria: bestuurlijke eindverantwoordelijkheid, tussentijdse beïnvloeding van kosten, risicobeheersing, en robuustheid.

16) Bijlagen

1. Governance vraagstuk - uitwerking modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* (DMS 2532799)

Dossiernummer: 3320

Hoogheemraadschap van Delfland

Onderwerp	Governance Waterketen Delfland
Dossiernummer	3320

De verenigde vergadering van Delfland,

op voordracht van dijkgraaf en hoogheemraden van donderdag 15 oktober 2026, dossiernummer 3320;

gelezen het positieve advies van de commissie Waterveiligheid en Waterketen.

Overwegende dat:
- in het Coalitieakkoord 2023 - 2027 van Delfland is opgenomen dat in deze bestuursperiode het proces wordt gestart voor de bestuurlijke keuze over de governance van de waterketen van Delfland;
- op 17 juli 2025 de Verenigde Vergadering heeft ingestemd met het afwegingskader (DMS 2443071) en met de afbakening van de verdere uitwerking tot de modellen *Alles eigen beheer* en *Hybride*;
- de informatieve brief van 21 april 2026 (DMS 2514127) met de onderbouwing waarom de modellen *Alles uitbesteden*, *Alliantie*, en *Privatisering* zijn afvallen niet tot nadere vragen vanuit de Verenigde Vergadering heeft geleid;
- uit de uitwerking van de resterende twee modellen is gebleken dat het model *Alles eigen beheer* sterker scoort.

Gelet op:
Artikel 77 van de Waterschapswet

Besluit:

De inrichting en uitvoering van de afvalwaterzuiveringstaak vorm te gaan geven overeenkomstig het governance model *Alles eigen beheer*.

Aldus besloten in de openbare vergadering van donderdag 26 november 2026.

De verenigde vergadering voornoemd,

de secretaris,	de voorzitter,
ir. P.C. Janssen	dr. P.H.W.M. Daverveldt

Dossiernummer: 3320

Governance vraagstuk

Uitwerking modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer*

Datum : 15 oktober 2026
Versie : 1.0
DMS : 2532799

1. Aanleiding en doel

In het Coalitieakkoord van Delfland staat dat in de huidige bestuursperiode het proces voor de keuze over de governance van de waterketen van Delfland wordt gestart. Op 17 juli 2025 heeft de Verenigde Vergadering ingestemd met het afwegingskader dat voor deze keuze gebruikt zal worden. Ook heeft de Verenigde Vergadering ingestemd dat de verdere uitwerking zal worden afgebakend tot de modellen *Alles eigen beheer* en *Hybride*. In lijn met de toezegging van het college, is de Verenigde Vergadering op 21 april jl. per brief (DMS 2514127) geïnformeerd over de onderbouwing waarom de governance modellen *Alliantie, Alles uitbesteden*, en *Privatisering* zijn afgevallen.

In deze nota zijn de voor- en nadelen van de modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* uitgewerkt op basis van het afwegingskader dat door de Verenigde Vergadering is vastgesteld. Daarmee ondersteunt deze nota de besluitvorming door Verenigde Vergadering over de toekomstige inrichting van de governance.

2. Governance modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer*

Zoals ook in de informatieve brief (DMS 2514127) aan de Verenigde Vergadering is aangegeven, ziet het voorliggende governance vraagstuk alleen op de bestuurlijke sturing op de operatie en het onderhoud van het zuiveringsproces. Delfland ontwerpt en bouwt zijn assets immers nooit helemaal zelf, waardoor dat buiten de scope van dit vraagstuk valt.

Hybride

Het model *Hybride* is een combinatie van de modellen *Alles eigen beheer* en *Alles uitbesteden*, zoals dat nu bij Delfland in de praktijk ook het geval is. De operatie en het onderhoud van de assets gebeurt nu deels in eigen beheer (regio Zuid) en deels is dit integraal uitbesteed aan Delfluent BV (regio Noord). Doordat in het *Hybride*-model operatie en onderhoud deels in eigen beheer worden uitgevoerd, behoudt Delfland in dit model kennis om (bij) te sturen op inhoud en operationele uitvoering van de contractafspraken.

Alles eigen beheer

In het model *Alles Eigen beheer* voert Delfland zelf regie op de operatie en het onderhoud. Daar zit niet één contractuele wederpartij tussen, zoals dat wél het geval is bij het model *Alles uitbesteden*. De reguliere operatie wordt in dit model door de afdeling Beheer Zuiveringsproces (BZP) uitgevoerd. Het reguliere onderhoud wordt door de afdeling Onderhoud Technische Installaties (OTI) uitgevoerd. Voor het uitvoeren van onderhoud wordt in dit model overigens wel nauw samengewerkt met de markt. Zo wordt specialistisch onderhoud volledig uitbesteed. Gelet op de lage frequentie en de benodigde specialistische kennis en apparatuur is het niet doelmatig om dit zelf uit te voeren. Ook laagwaardig onderhoud wordt volledig uitbesteed, omdat dit werk zonder noemenswaardig risico op de markt gezet kan worden. Voor het hoogwaardig onderhoud geldt dat Delfland dit zelf kán uitvoeren, maar niet persé zelf uitvoert. Ook bij hoogwaardig onderhoud wordt veel samengewerkt met de markt. Per type onderhoud en werkzaamheden wordt beoordeeld of en, zo ja, met welke marktpartij(en) wordt samengewerkt, waarbij Delfland altijd de regie houdt (bijlage 1, figuur 1).

3. Weging governance modellen

Vanuit het begrip van de werking van deze twee modellen zijn, op basis van het afwegingskader (figuur 1), de voor- en nadelen uitgewerkt. Bij deze uitwerking zijn de voor- en nadelen opgenomen die onlosmakelijk verbonden zijn aan een model. Huidige praktijkervaringen, of maatregelen waarmee nadelen van een model gemitigeerd zouden kunnen worden, zijn dus buiten beschouwing gelaten. Het model *Hybride* zou bijvoorbeeld (impliciet) kunnen worden uitgewerkt op basis van de huidige ervaringen met de Publiek-Private-Samenwerking (PPS) met Delfluent, maar deze ervaringen zijn niet automatisch representatief voor elke andere PPS.

1. Flexibiliteit/adaptiviteit
Zonder complexiteit (makkelijk) kunnen inspelen op veranderende omstandigheden, zoals nieuwe wetgeving, kansen en bedreigingen
2. Bestuurlijke eindverantwoordelijkheid
Mate van (behoefte aan) rechtstreekse invloed om bestuurlijke eindverantwoording te kunnen afleggen over een publieke taak
3. Kosten
Sturing op zowel geraamde kosten v/e governance model, als de mogelijkheid van tussentijdse sturing op kosten
4. Risicobeheersing
Sturing ('afkopen') van operationele risico's en sturing op risico's die gepaard gaan met (contractuele) samenwerking
5. Bovenwettelijke ambities
Sturing op niet of moeilijk kwantificeerbare doelen en ambities
6. Robuustheid/toekomstvastheid
Borging van voldoende kennis van het operationele proces en sturing in lijn met de langjarige levenscycli van assets in de waterketen

Figuur 1: afwegingskader governance waterketen Delfland

Als referentiepunt voor de uitwerking van de voor- en nadelen van beide modellen is het model *Alles eigen beheer* gekozen. De reden hiervoor is dat het transporteren en zuiveren van afvalwater een wettelijke taak van Delfland is. In de basis moet Delfland deze taak dus zelf uitvoeren, tenzij Delfland besluit om dit op een andere manier vorm te geven, omdat een ander model voordelen biedt ten opzichte van eigen beheer.

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, is het model *Hybride* een combinatie van de modellen *Alles eigen beheer* en *Alles uitbesteden*. De uitwerking van de voor- en nadelen draait daarom in essentie om de vraag wat de voordelen zijn om een deel van de operatie en het onderhoud integraal uit te besteden aan één marktpartij. Daarbij is het belangrijk te beseffen dat in het model *Hybride* niet alle operationele en onderhoudswerkzaamheden aan één marktpartij worden uitbesteed, waardoor er altijd operationele kennis binnen Delfland beschikbaar blijft.

Hieronder worden per afwegingscriterium de voor- en nadelen uitgewerkt. Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, gaat het bij deze uitwerking dus om de voor- en nadelen die onlosmakelijk gekoppeld zijn aan een model. Eventuele praktijkervaringen, of maatregelen waarmee bepaalde nadelen van een model zouden kunnen worden gemitigeerd, zijn buiten beschouwing gelaten.

1. Flexibiliteit
Bij het criterium flexibiliteit gaat het om het gemak waarmee kan worden ingespeeld op veranderende omstandigheden. Voor het deel van het zuiveringsproces dat wordt uitbesteed, zullen nieuwe of aangepaste wensen altijd aan het contract moeten worden getoetst. Dit is op zichzelf geen voordeel ten opzichte van eigen beheer. Maar, het is ook niet per definitie een nadeel. Als de marktpartij in de nieuwe of aangepaste wensen een financieel voordeel ziet, hoeft de contractuele toetsing geen belemmering te zijn.

2. Bestuurlijke eindverantwoordelijkheid
Bij het criterium bestuurlijke eindverantwoordelijkheid gaat het over de mate van rechtstreekse invloed. Voor het deel van het zuiveringsproces dat wordt uitbesteed geldt dat er in de basis eenmalig rechtstreekse invloed bestaat op het moment van contractonderhandelingen. Daarna is de rechtstreekse invloed beperkt en vindt sturing via het contract plaats. Omdat het zuiveren van afvalwater een wettelijke taak is, blijft het bestuur van Delfland wel te allen tijde eindverantwoordelijk, waarmee het inperken van rechtstreekse invloed een nadeel is ten opzichte van eigen beheer.

3. Kosten

Bij het criterium kosten gaat het om de totale kosten van een governance model en om de mogelijkheid om tussentijds te sturen op kosten. In studies die binnen en buiten Delfland zijn uitgevoerd over de kosten van governance modellen, is steeds geconstateerd dat kostenvergelijkingen tussen governance modellen zacht en subjectief zijn.[1] Ex-ante berekeningen vragen noodzakelijkerwijs veel aannames die onzeker zijn, gelet op de lange looptijd van een PPS. Ook ex-post berekeningen zijn moeilijk, omdat tijdens de lange looptijd veel veranderingen kunnen optreden. Verder hebben de assets hun eigen karakteristieken door verschil in bouwjaar, locatie (met bijvoorbeeld bijbehorende voor-/nadelen van een transportstelsel), en verschil in omvang waardoor meer/minder schaalvoordeel bestaat. Hierdoor zijn de verschillende governance modellen financieel niet goed met elkaar te vergelijken.

Desondanks is een veelgehoorde aanname dat de markt efficiënter werkt dan de overheid en dus goedkoper is. Als deze aanname nader wordt bestudeerd voor het zuiveringsproces, dan geldt dat een marktpartij (in tegenstelling tot Delfland) ook BTW moet afdragen over het personeel. Dit betekent dat een marktpartij zeer efficiënt moet werken om zowel winst te maken als deze kostenverhogende factor (BTW) te compenseren, en onder de streep alsnog goedkoper te zijn. Als vervolgens naar de grootste kostencomponenten van het zuiveringsproces wordt gekeken, dan geldt dat ook een marktpartij chemicaliën, energie, en een deel van het onderhoud inkoopt, waardoor op deze componenten geen noemenswaardige efficiëntie behaald kan worden (bijlage 1, figuur 2). Dit betekent dat een marktpartij met name via de kostencomponent personeel efficiëntievoordeel zal moeten behalen. Maar, gelet op de andere kostencomponenten waar geen significante efficiëntievoordelen kunnen worden behaald, doet dit afbreuk aan de aanname dat een marktpartij onder de streep goedkoper is. Daarmee is dit geen onomstotelijk voordeel van het integraal uitbesteden van operatie en onderhoud aan één marktpartij. Daarnaast zijn de contractafspraken over kosten leidend, waardoor de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen op kosten afneemt. Dit is een nadeel ten opzichte van eigen beheer.

4. Risicobeheersing

Bij het criterium risicobeheersing gaat het om de sturing op operationele risico's en om sturing op risico's die gepaard gaan met (contractuele) samenwerking. Wanneer de operatie en het onderhoud integraal aan één marktpartij worden uitbesteed, moeten afspraken worden gemaakt over de verdeling van risico's. De marktpartij zal de risico's die bij hem worden neergelegd inprijzen. Dit leidt tot voorspelbare kosten. Maar, voorspelbare kosten staan niet persé gelijk aan lagere kosten. Een marktpartij zal de risico's immers zodanig inprijzen dat hij de kosten kan dragen wanneer een risico zich voordoet. Maar Delfland betaalt ook voor ingeprijsde risico's die zich niet voordoen. Verder is een marktpartij niet per definitie beter gepositioneerd om risico's te dragen, aangezien Delfland als overheidsorganisatie lagere financieringskosten heeft. Ten slotte geldt dat wanneer een marktpartij een risico onverhoopt niet kan dragen, omdat hij het risico niet goed heeft ingeprijsd, Delfland er toch voor zal moeten zorgen dat het zuiveringsproces door blijft gaan. Het deels integraal uitbesteden van operatie en onderhoud aan één marktpartij levert daarmee geen onomstotelijk voordeel op. Daarentegen ontstaat wel het contractrisico dat Delfland het zuiveringsproces moet overnemen als de marktpartij zijn verplichtingen niet meer kan nakomen. Dit is een nadeel ten opzichte van eigen beheer.

5. Bovenwettelijke ambities

Bij dit criterium ambities gaat het om de sturing op bovenwettelijke ambities met niet altijd makkelijk kwantificeerbare doelen. Net als bij de uitwerking van het criterium flexibiliteit geldt dat, wanneer een deel van de operatie en het onderhoud integraal is uitbesteed aan één marktpartij, nieuwe of aangepaste doelen aan het contract moeten worden getoetst en daarmee goed onderbouwd en gekwantificeerd moeten worden.

[1] Bijv. artikel in Beleid & Maatschappij Verweij, Koppenjan, Hombergen (2023) "*Uitdagingen bij het evalueren van de kosteneffectiviteit en meerwaarde van PPS bij publieke infrastructuurprojecten*."

Dit is op zichzelf positief, maar het leveren van publieke waarde als overheid laat zich niet altijd goed kwantificeren. De toetsing aan een contract kan daarmee in bepaalde gevallen nadelig uitpakken ten opzichte van eigen beheer.

6. Robuustheid
Bij het criterium robuustheid gaat het om de borging van voldoende kennis van het operationele proces en om sturing in lijn met de langjarige levenscycli van de assets in de waterketen. Wanneer afspraken over de operatie en het onderhoud van assets in een contract worden vastgelegd, kan contractueel worden geborgd dat dit in lijn is met de levenscycli van de assets. Maar, anders dan bij eigen beheer, kunnen in de laatste jaren van het contract vanuit winstmaximalisatie prikkels ontstaan om minimaal (of geen) onderhoud uit te voeren. In eigen beheer spelen winstmaximalisatie en contractduur geen rol. Door middel van bestuurlijke beleidskaders kunnen operatie en onderhoud van assets in lijn worden gebracht met de levenscycli van deze assets.

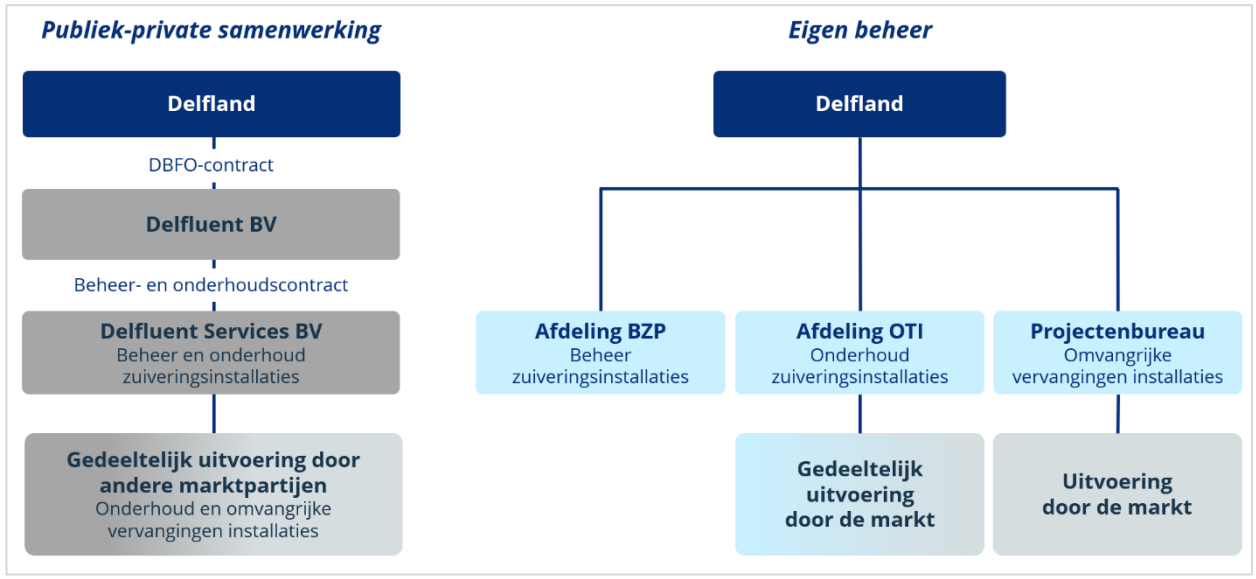
Samenvattend
In bovenstaande uitwerking van de voor- en nadelen van het model *Hybride* ten opzichte van het model *Alles eigen beheer*, scoort het model *Alles eigen beheer* sterker. Dit geldt met name voor de criteria: bestuurlijke eindverantwoordelijkheid, tussentijdse beïnvloeding van kosten, risicobeheersing en robuustheid. En zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, werkt Delfland in het model *Alles eigen beheer* ook nauw samen met de markt op het gebied van onderhoud. Hierdoor wordt niet alleen de noodzakelijke operationele kennis van het zuiveringsproces behouden en doorontwikkeld, maar wordt ook gebruik gemaakt van de (innovatieve) kracht van de markt. Bovendien is dan sprake van frequentere marktwerking, omdat Delfland zich niet decennialang aan één marktpartij verbindt.

4. Marktverkenning governance model *Hybride*
In aanvulling op de uitwerking van de governance modellen *Hybride* en *Alles eigen beheer* is nog een beknopte verkenning gedaan of er markt is voor het governance model *Hybride*, oftewel het integraal uitbesteden van een deel van de operatie en het onderhoud. Het korte antwoord is dat deze vraag niet met volledige zekerheid beantwoord kan worden. De kans dat hier te zijner tijd in Nederland voldoende concurrerende markt voor aanwezig zal zijn, wordt echter niet groot ingeschat.

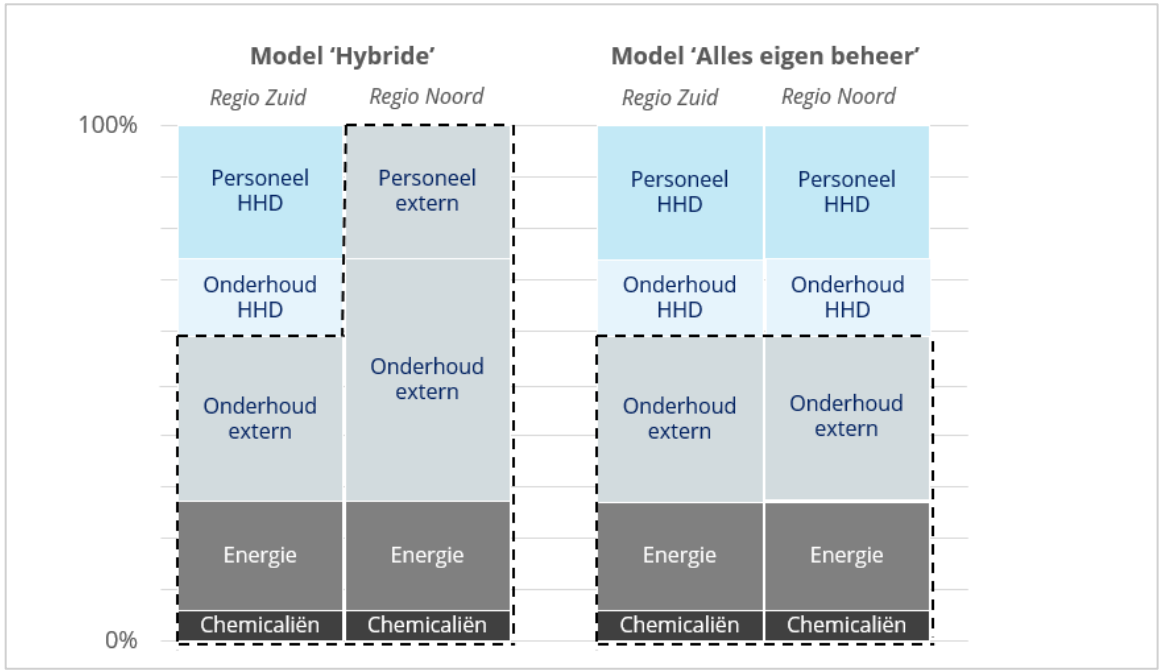
Tot dusver heeft Evides (in een tussenevaluatie van de huidige PPS) kenbaar gemaakt mogelijk interesse te hebben. Verder heeft HVC enige interesse getoond, maar HVC lijkt, door het ontbreken van ervaring met de operatie van afvalwaterzuiveringsinstallaties, een niet voor de hand liggende partij. Daarnaast zien we vooralsnog geen aanbieders op de Nederlandse markt. Dat beeld komt ook naar voren uit de marktconsultatie die vanuit het project Waterzuivering Vergulde Hand is uitgevoerd. In deze consultatie hebben Nederlandse marktpartijen weliswaar aangegeven dat meerjarige onderhoud zo nodig georganiseerd kan worden, maar dat dit niet hun primaire focus heeft. Zij geven aan dat zij niet verantwoordelijk willen worden voor de (risico's die gerelateerd zijn aan de te leveren) zuiveringsprestaties van een te bouwen zuiveringsinstallatie. Dit beeld wordt bevestigd door het feit dat marktpartijen, die eerder bij andere waterschappen een rol kregen in het dagelijks onderhoud en de operatie (zoals bij Stichtse Rijnlanden), zich daar weer uit beginnen terug te trekken.

Op Europees en mondiaal niveau zijn er enkele private partijen, zoals Veolia en American Water, die publieke afvalwaterzuiveringsinstallaties opereren en onderhouden. De verwachting is echter dat die slechts interesse zullen hebben om de Nederlandse markt te betreden als een Publiek-Private Samenwerking commercieel lucratief is. Op dit moment zijn er geen indicaties dat andere waterschappen grootschalig zullen overstappen op het uitbesteden van dit soort werkzaamheden, waardoor het betreden van de Nederlandse markt weinig structurele kansen biedt aan buitenlandse ondernemers. Daarbij wordt opgemerkt dat in het verleden Veolia zich juist uit de PPS met Delfland heeft teruggetrokken en bijvoorbeeld meer heeft geïnvesteerd in de Noord-Amerikaanse markt.

Bijlage 1



Figuur 1: Samenwerking met markt: huidige PPS en Eigen beheer



Figuur 2: Samenwerking met markt per kostencomponent zuiveringsproces bij modellen 'Hybride' en 'Alles eigen beheer'. Betreft indicatieve verhoudingen o.b.v. huidige situatie Eigen Beheer (Regio Zuid).

Hoogheemraadschap van Delfland

Onderwerp	Uitgangspunten Waterschapsverordening Delfland, beleidsregel en Legger Delfland - Zeewering
Versienummer	n.v.t.
Dossiernummer	3901
D&H datum	donderdag 15 oktober 2026
Wijze agenderen	Openbaar

1) Het gevraagde besluit

De verenigde vergadering te verzoeken om:

1. Voor het actualiseren van de Waterschapsverordening en de Legger Delfland - onderdeel Zeewering- de notitie 'Legger zeewering, technische uitgangspunten' (DMS 2545718, bijlage 1) vast te stellen.

2) Aanleiding

In de kamerbrief Water en Bodem sturend (2022) staat dat de huidige reserveringszones rond primaire waterkeringen moeten worden geactualiseerd om ruimte voor toekomstige dijk- en kustversterkingen te reserveren. Hiervoor zijn door het ministerie samen met de waterschappen, provincies en gemeenten landelijke richtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen moeten leiden tot actuele profielen van vrije ruimte, die ook worden verankerd in het ruimtelijke beleid. De richtlijnen zijn vastgesteld in het “Bestuurlijk Overleg Water” van december 2024.

Delfland wil, gelet op deze afspraken, de Waterschapsverordening Delfland, beleidsregel en de Legger Delfland -onderdeel Zeewering, actualiseren. Om de benodigde ruimte voor de Zeewering te bepalen worden berekeningen uitgevoerd, waarmee reserveringszones kunnen worden bepaald op basis van onder meer de waterveiligheidsnormering en klimaatontwikkeling. In deze berekeningen worden uitgangspunten gehanteerd die uiteindelijk doorwerken in het eindresultaat. Deze uitgangspunten worden ter vaststelling voorgelegd aan de VV.

Met een actualisatie van de reserveringszones geeft Delfland invulling aan de structurerende keuze in de brief Water en Bodem sturend. Daarnaast komt Delfland tegemoet aan de wens van omgevingspartijen om duidelijkheid te scheppen over de benodigde ruimtereserveringen voor de toekomst. Dit met het oog op ruimtelijke ontwikkelingen rondom de Zeewering.

3) Beoogd effect

Wanneer de uitgangspunten zijn vastgesteld, kunnen de reserveringszones voor de legger zeewering worden bepaald en tegelijkertijd de Waterschapsverordening en de beleidsregel Medegebruik zeewering worden geactualiseerd (in 2028).

4) Kernboodschap

De Zeewering beschermt ons gebied tegen het water uit de Noordzee. Door onder andere klimaatveranderingen (zeespiegelstijging), een strengere norm en een nieuwe beoordelingssystematiek is een actualisatie nodig van de benodigde ruimte voor de

zeewering, vastgelegd in zoneringen en profielen in de Waterschapsverordening en de legger. De uitgangspunten die nu worden voorgelegd vormen de basis voor de benodigde berekeningen en keuzes.

Door een actualisatieslag geeft Delfland invulling aan onderstaande structurerende keuze die in de kamerbrief Water en Bodem sturend is genoemd.

'We actualiseren de huidige reserveringszones rond primaire waterkeringen (dijken en kust). Daarmee reserveren we ruimte voor toekomstige dijk- en kustversterkingen, en maken ze zo blijvend mogelijk. Ruimtelijke plannen en instrumenten van de gemeenten en provincies worden hierop aangepast.'

5) Historie – eerdere besluitvorming

De laatste grootschalige inhoudelijke wijziging van de ruimtereserveringen voor de Zeewering was in 2014 (waaronder de zogenaamde Zwakke Schakels). Sindsdien zijn er alleen enkele kleinere, lokale leggerwijzigingen doorgevoerd.

Verenigde Vergadering 24 april 2014, kenmerk 1109981; Legger zeewering en partiële leggerwijzigingen Legger Delflandsedijk en Legger binnenwaterkeringen.

Voor de Delflandsedijk is eerder een vergelijkbaar traject voor de actualisatie van de ruimtelijke reserveringen, regelgeving en beleidskaders ronde primaire waterkering doorlopen:

Verenigde Vergadering, 10 september 2024, dossiernummer 3259; Uitgangspunten Legger Delfland - Delflandsedijk

Dijkgraaf & Hoogheemraden, 1 april 2025, dossiernummer 3412: Ontwerp ruimtelijke reservering en regelgeving Delflandsedijk

Verenigde Vergadering, 9 oktober 2025, dossiernummer 3527; Ruimtelijke reserveringen en regelgeving Delflandsedijk

Dijkgraaf & Hoogheemraden, 15 oktober, dossier nummer 3901; Uitgangspunten Waterschapsverordening Delfland, beleidsregel en Legger Delfland - Zeewering

Het college heeft besloten:

1. In te stemmen met het behouden van bestaande principes van de Legger Zeewering, met een ruime zonering voor de waterkering om dynamisch kustbeheer mogelijk te houden.

2. De beleidsregel medegebruik zeewering beleidsluw te actualiseren en deze beter aan te laten sluiten op de Waterschapsverordening.

3. Bij kustplaatsen te verkennen of een versoepeling van regels mogelijk is, waarbij de waterveiligheid nu en in de toekomst geborgd blijft.

4. Te verkennen om voor Scheveningen Boulevard een extra ruimtelijk reserveringszone op te nemen in de legger, met als doel om een zeewaartse 'zachte' toekomstige versterkingsvariantmogelijk te maken, indien een dergelijke variant in de toekomst wenselijk is.

6) Regelgeving en Beleid

Rijk:

Dossiernummer: 3901

- Omgevingswet en Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl): normen voor waterveiligheid (geldend sinds 2017) staan als omgevingswaarden opgenomen in het Bkl.
- BO Water 2024: landelijke richtlijnen Profiel van Vrije Ruimte.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW):
- Kamerbrief over rol Water en Bodem bij ruimtelijke ordening (November 2022).

Delfland:
- Waterschapsverordening Delfland;
- Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid (2010);
- Beleidsregel medegebruik Zeewering (2014);
- Tussennotitie kust (2014),
- Visie op de Delflandse kust (2022, dossiernummer 2111)
- Legger Zeewering (2014, dossiernummer 35204).

7) Financiën

N.v.t.

8) Duurzaamheid

N.v.t.

9) Organisatorische en personele consequenties

N.v.t.

10) OR

N.v.t.

11) Risico's en beheersmaatregelen

Risico:
Weerstand vanuit omgeving wanneer extra ruimte nodig is.

Beheersmaatregel:
De belangrijkste stakeholders worden gedurende het gehele traject betrokken. Na het uitvoeren van een impactanalyse worden relevante implicaties/consequenties met de stakeholder besproken.

Risico:
Het bepalen en vaststellen van de uitgangspunten betreft een nieuwe systematiek en is in ontwikkeling. Hiermee loopt Delfland voorop in Nederland. Nieuwe inzichten kunnen leiden tot een wijziging van uitgangspunten. Omdat Delfland voorloopt, bestaat de kans dat landelijk afspraken afwijken van de uitgangspunten en werkwijze van Delfland.

Beheersmaatregel:
Delfland betrekt actief andere waterschappen en kennishouders om op de aanpak en uitgangspunten te reflecteren en volgt de landelijke richtlijnen, waar beschikbaar. Indien er tussentijds sprake zou zijn van een wijziging van een uitgangspunt zal dit bij de actualisatie (2028) apart worden toegelicht.

12) Communicatie (in- en extern) en participatie

Delfland is vroegtijdig een participatietraject gestart. De belangrijkste stakeholders (gemeenten, Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat) zijn benaderd middels een brief en geïnterviewd. Na de berekeningen wordt het effect op de zoneringen en profielen uitgewerkt in een impactanalyse. Deze impactanalyse wordt doorgenomen met relevante stakeholders en worden toegelicht in de vaststellingsprocedure (begin 2028).

De inschatting is dat de benodigde ruimtereserveringen voor de zeewering veelal hetzelfde blijven en hiermee dus over het algemeen een beperkte invloed hebben op de omgeving en toekomstige plannen van gemeenten en andere stakeholders.

Voor Scheveningen ligt er wel een uitdaging, omdat daar naar verwachting onvoldoende ruimte aanwezig is om de waterkering in de toekomst aan de normen te laten voldoen. Delfland heeft daarom in de huidige legger al een extra ruimtereservering voorlangs de Haven opgenomen. In het proces is er intensief contact met gemeente Den Haag en Rijkswaterstaat over de wijze van actualiseren van de legger bij Scheveningen. Aanscherpingen omtrent Scheveningen worden gezamenlijk uitgewerkt en worden bij de vaststellingsprocedure (of eerder) toegelicht.

13) Bekendmaking en vervolgprocedure

Begin 2028 start de vaststellingsprocedure voor de Waterschapsverordening, Legger Delfland - Zeewering en beleidsregel medegebruik Zeewering. Doelstelling is definitieve vaststelling en inwerkingtreding eind 2028. Terinzagelegging maakt deel uit van de vaststellingsprocedure.

14) Bevoegd orgaan

De VV heeft een kaderstellende rol en stelt de uitgangspunten vast.

Na het vaststellen van uitgangspunten start Delfland in 2028 de vaststellingsprocedure voor de Waterschapsverordening, Legger Delfland - Zeewering en de Beleidsregel medegebruik Zeewering. Het wijzigen van de Waterschapsverordening is een bevoegdheid van de VV, behalve waar de VV dit heeft gedelegeerd aan D&H. Het wijzigen van de leggertekst is een bevoegdheid van de VV. De leggerkaart kan worden gewijzigd door D&H. Dit conform de juridische grondslag voor de bevoegdheden.

15) Toelichting

In deze paragraaf wordt eerst een toelichting gegeven op de ligging van de zeewering van Delfland en de leggerzonering. Vervolgens worden de besluiten toegelicht, waarbij bij het VV-besluit wordt ingegaan op de uitgangspunten, zoals die zijn opgenomen in bijlage 1.

Ligging zeewering
De Zeewering van Delfland (25 km) loopt van Wassenaar tot Hoek van Holland en bestaat vooral uit duinen (zandige kust). In Den Haag (Scheveningen) horen ook de dijk-in-Boulevard, de zanddijk rond de haven en een waterkerend kunstwerk bij de zeewering. De zeewering ligt binnen de gemeenten Rotterdam, Westland, Den Haag en Wassenaar (figuur 1).



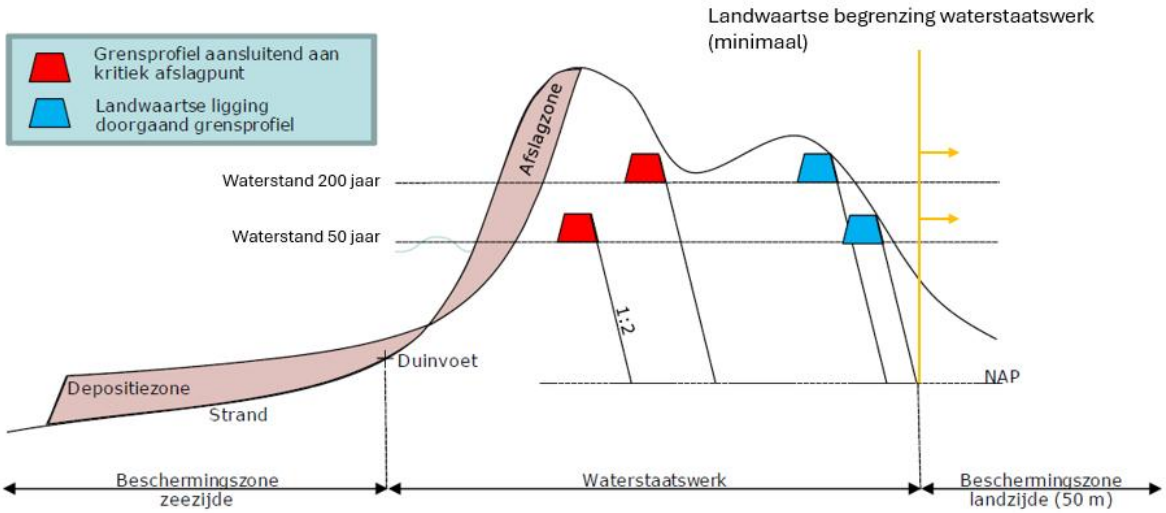
Figuur 1: Ligging zeewering, inclusief dijktrajecten en kustgemeenten (trajecten 14-5, 14-6 en 14-7).

De benodigde ruimte voor waterkeringen is vastgelegd in leggerzoneringen. Ten aanzien van waterkeringen zijn er drie verschillende zones te onderscheiden, namelijk het waterstaatswerk, de beschermingszone(s) en ruimtelijke reserveringszone (profiel van vrije ruimte - hierna pvvr). Aan werkzaamheden in deze zoneringen zijn regels verbonden (zie figuur 3).

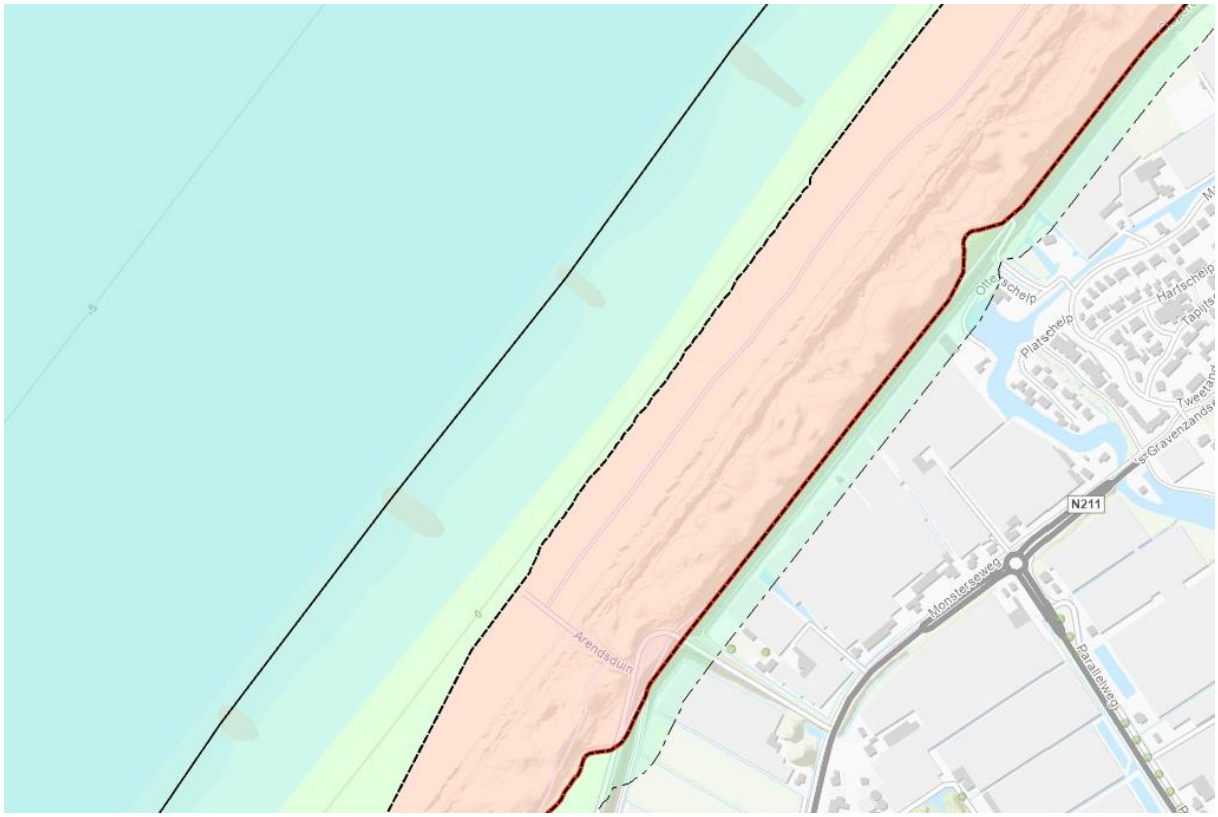
De zonering waterstaatwerk betreft de ligging van het grondlichaam/de constructie, benodigd om het water te keren. De beschermingszone moet voorkomen dat medegebruik nabij de waterkering het functioneren van de kering in gevaar brengen. De ruimtelijk reserveringszone (pvvr) is een reservering voor een mogelijke toekomstige versterking van de waterkering.

Binnen de leggerzoneringen zijn er grensprofielen opgenomen. Een grensprofiel is een voorgeschreven hoeveelheid zand die zich boven stormvloedpeil moet bevinden. Onder maatgevende omstandigheden (stormvloed) slaat een deel van het duin af. Landwaarts van het afgeslagen duin moet dan een grensprofiel in het duin overblijven, om na afslag uiteindelijk de waterkering te vormen en een overstroming van het achterland te voorkomen. Grensprofielen worden berekend met een horizon voor 50 jaar en 200 jaar (zie figuur 2 en 3), hierbij wordt in de legger de landwaarste ligging van het doorgaande grensprofiel aangegeven. De zandige kust is een natuurlijk gevormde waterkering, bestaande uit een rij duinen. In figuur 2 past het grensprofiel voor 200 jaar binnen het waterstaatswerk, de ruimtelijke reserveringszone (pvvr) valt binnen het waterstaatswerk.

Dossiernummer: 3901



Figuur 2: Zijaanzicht leggerzoneringen kust inclusief grensprofielen (impressie).



Figuur 3: Voorbeeld bovenaanzicht met landwaarste begrenzing waterstaatswerk (rode lijn) leggerzoneringen zandige kust (rood arcering is waterstaatswerk, groene arcering beschermingszone zee- en landzijde).

Toelichting VV-besluit 1: Voor het actualiseren van de Waterschapsverordening en de Legger Delfland - onderdeel Zeewering- de notitie 'Legger zeewering, technische uitgangspunten' (DMS 2545718, bijlage 1) vast te stellen.

De technische uitgangspunten (DMS 2545718) zijn het resultaat van een samenwerking tussen het Hoogheemraad van Delfland, Rijnland en Hollands Noorderkwartier, ondersteund door ingenieursbureau Arcadis. Hier wordt ingegaan op de hoofduitgangspunten. De overige genoemde aspecten in bijlage 1 zijn technisch van aard en worden in deze paragraaf niet nader toegelicht.

Dossiernummer: 3901

Er wordt uitgegaan van nieuwe normering op basis van overstromingskansen
In 2017 is de nieuwe normering voor primaire waterkeringen in de Waterwet vastgelegd. De nieuwe normering leidt tot kaders voor de Zeewering, die nu nog niet in de huidige legger zijn verwerkt. De norm is strenger geworden en de rekenregels zijn gewijzigd. Dit kan zich vertalen in een ander grensprofiel (of dijkprofiel), met bijbehorend ruimtebeslag.

Voor het leggerprofiel wordt als zichttermijn 2080 aangehouden.
Voor het leggerprofiel (de waterkering die nu al nodig is) wordt voor de zichttermijn het jaartal 2080 aangehouden. Hiermee zorgen we ervoor dat het leggerprofiel de komende 50 jaar actueel is (uitgaande van inwerkingtreding nabij 2030). Zo is bij tijdelijke ontwikkelingen, de waterveiligheid voldoende geborgd. De zichttermijn van 50 jaar komt overeen met de zichtperiode van de huidige legger.

Voor de ruimtelijk reserveringszone (profiel van vrije ruimte) wordt een zichttermijn van 200 jaar aangehouden.
De ruimtelijke reserveringszone, ook wel profiel van vrije ruimte (pvvr) genoemd, is de ruimte rondom een primaire waterkering die een beheerder nodig acht voor toekomstige versterkingen. Voor de kust en zeedijken wordt een zichttermijn van 200 jaar aangehouden (zichtjaar 2230, uitgaande van inwerkingtreding nabij 2030). Deze termijn is overgenomen uit het Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid (2010) en is in lijn met het landelijke beleid.

Er wordt uitgegaan van een zeespiegelstijging die in lijn is met de hoge uitstootscenario's (RCP 8.5) zoals gepresenteerd in de KNMI'23-klimaatscenario's.
Dit is in lijn met het landelijke beleid. In 2023 zijn door het KNMI nieuwe klimaat-scenario's gepubliceerd met onder andere verwachtingen voor zeespiegelstijging. De KNMI'23-klimaatscenario's laten een grote onzekerheid zien voor zeespiegelstijging. Deze is deels afhankelijk van het wereldwijde klimaatbeleid in de toekomst, maar ook van de mate waarin het klimaatsysteem reageert op een verandering van broeikasgassen in de atmosfeer.

Robuustheid
Voor de duinafslagberekeningen kiezen we ervoor om geen extra robuustheidstoeslag toe te passen. Er zit al robuustheid in andere uitgangspunten, zoals het klimaatscenario, de landwaartse ligging van het grensprofiel en de keuze van een jaar met een conservatief profiel. Hierbij wordt uitgegaan van een historische ondergrens van het aanwezige zandvolume. Daarmee wordt de benodigde ruimte voor het waterstaatswerk en het pvvr eerder overschat dan onderschat.

Meegroeiend strand
Bij de actualisatie gaan we uit dat het strand (overgang van zee naar land) meegroeit met zeespiegelstijging. De rijksoverheid is verplicht om de kustlijn te beheren en te onderhouden. Dit doet het Rijk aan de hand van de basiskustlijn (BKL). Het programma kustlijnzorg bestaat uit zandsuppleties uitgevoerd door het Rijk. Hiermee worden de vooroever en het strand opgehoogd, waardoor de kustlijn op dezelfde plek blijft en de duinen kunnen meegroeien met de zeespiegelstijging.

16) Bijlagen

Bijlage 1: Legger Zeewering, technische uitgangspunten (DMS 2545718)

Hoogheemraadschap van Delfland

Onderwerp	Uitgangspunten Waterschapsverordening Delfland, beleidsregel en Legger Delfland - Zeewering
Dossiernummer	3901

De verenigde vergadering van Delfland,

op voordracht van dijkgraaf en hoogheemraden van donderdag 15 oktober 2026, dossiernummer 3901;

gelezen het positieve advies van de commissie Waterveiligheid 11 november 2026.

Overwegende dat:

- De primaire waterkering Zeewering ons gebied beschermt tegen het water uit de Noordzee
- Om ook in de toekomst droge voeten te houden den e waterkering voldoende veilige moet zijn om het water tegen te kunnen houden.
- Door onder andere klimaatveranderingen (zeespiegelstijging), een strengere norm en een nieuwe beoordelingssystematiek er voor het versterken van primaire waterkeringen in de toekomst meer fysieke ruimte nodig is.
- De benodigde ruimte wordt vastgelegd in zoneringen en profielen in de waterschapsverordening en de legger.
- Door het vaststellen van de technische uitgangspunten Delfland kan starten met de leggeractualisatie.
- Delfland hiermee invulling geeft aan een structurerende keuze in de kamerbrief Water en Bodem sturend.

Gelet op:

Artikel 77 Waterschapswet;
Artikel 2.5 Omgevingswet, waarin staat dat het algemeen bestuur van het waterschap stelt één waterschapsverordening vast waarin regels over de fysieke leefomgeving worden opgenomen;
Artikel 2.39 Omgevingswet, waarin staat dat de beheerder van waterstaatswerken een legger moet hebben waarin is omschreven waaraan die waterstaatswerken naar ligging, vorm, afmeting en constructie moeten voldoen;
Artikel 2.0a-2.0d Besluit kwaliteit leefomgeving en de daarbij behorende bijlage II waarin de omgevingswaarden voor primaire keringen zijn vastgelegd.

Besluit:

Voor het actualiseren van de Waterschapsverordening en de legger Delfland -onderdeel Zeewering- de volgende uitgangspunten vast te stellen.

1. Voor het actualiseren van de Waterschapsverordening en de Legger Delfland -onderdeel Zeewering- de notitie 'Legger zeewering, technische uitgangspunten' (DMS 2545718, bijlage 1) vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van donderdag 26 november 2026.

De verenigde vergadering voornoemd,

de secretaris,	de voorzitter,
ir. P.C. Janssen	dr. P.H.W.M. Daverveldt

Dossiernummer: 3901

Hoogheemraadschap van Delfland

Hoogheemraadschap van Rijnland

hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

ARCADIS

Legger zeewering
Technische uitgangspunten



Datum	Versie	Auteur
Mei 2026	1.0	Max de Bruijn (HH Delfland) i.s.m. Chris Woltering (HH Delfland) Jorrit Bakker (HH Delfland) Joost Veer (HH Rijnland) Marjan Duiveman (HHNK) Kwaliteitsborging: Laura Coumou (Arcadis) Henk Steetzel (Arcadis)

Dit document is het resultaat van een samenwerking tussen Hoogheemraadschap Delfland (hierna Delfland), Hoogheemraadschap Rijnland (hierna Rijnland), Hoogheemraadschap Noorderkwartier (hierna HHNK) en ingenieursbureau Arcadis (hierna Arcadis).

1. Inhoudsopgave

1. Inhoudsopgave 2
2. Inleiding 4
2.1 Legger 4
2.2 Aanleiding 5
2.3 Doel 7
3. Uitgangspunten 8
3.1 Duinveiligheidsberekeningen met MorphAn 8
3.1.1 XBeach erosiemodel 8
3.1.2 Grensprofielmodel 8
3.1.3 Tijdsanalysemodel 9
3.2 Veiligheidsbenadering 10
3.2.1 Zichtjaar 10
3.2.2 Faalkans op trajectniveau 10
3.2.3 Doelkans op raainiveau 11
3.2.4 Samenvatting 11
3.3 Zeespiegelstijging 12
3.4 Hydraulische belastingen 13
3.5 Korrelgrootte 15
3.6 Profielen 15
3.6.1 Locaties 15
3.6.2 Jaar geometrie 15
3.6.3 Meegroeiend strand 18
3.6.4 Dynamisch kustbeheer 19
3.6.5 Harde elementen 19
3.6.6 Samenvatting 20
3.7 NWO's 20
3.7.1 Bebouwing en bunkers 20
3.7.2 Aansluitingsconstructies 22
3.7.3 Kabels en leidingen 22
3.7.4 Begroeiing 22
3.7.5 Samenvatting 23

3.8 Robuustheid 23

4. Referenties 26

2. Inleiding

In deze rapportage gaan we in op de technische uitgangpunten voor het actualiseren van de legger voor de zeewering. Hierbij gaan we specifiek in op het profiel van vrije ruimte (PVVR) en waterstaatswerk. Eerst gaan we kort in op wat de legger inhoudt. Hierna gaan we in op de achtergrond en aanleiding voor dit project. Als laatste formuleren we de doelen helder.

2.1 Legger

Ieder waterschap heeft een legger. De legger is een verplicht, juridisch document dat valt onder de Omgevingswet. Hierin staat per kaart en tekst uitgelegd waar waterstaatswerken (waterkeringen, boezem, kunstwerken) liggen, waaraan ze moeten voldoen en wie verantwoordelijk is voor het onderhoud. Het dient als leidraad voor het waterbeheer en toont de actuele staat en de gewenste inrichting. De legger van de zeewering bestaat uit het waterstaatswerk (kern van de kering, hier gelden beperkingen) en beschermingszone (zijkant, hier gelden beperkingen).

Het PVVR is, net als het waterstaatswerk en beschermingszone, ook onderdeel van de legger en fungeert als ruimtereservering van toekomstige versterkingen. Het gaat om ruimte ter weerszijden van, boven en onder een waterstaatswerk die naar oordeel van de beheerder nodig is voor toekomstige verbeteringen. Het PVVR resulteert in de benodigde ruimte en deze ruimte wordt ook wel de reserveringszone genoemd. Voor de duinwaterkeringen wordt het PVVR ook wel de reservestrook genoemd.

In Figuur 2.1 geven we een voorbeeld van zoneringen.



Figuur 2.1: Voorbeeld zoneringen. In dit voorbeeld staat geen ruimtereserveringszone opgenomen vanuit het PVVR.

Definities en benamingen van de zones verschillen per waterschap. Tabel 2.1 geeft een overzicht hiervan met de zoneringen benoemd in bovenstaande tekst als basis.

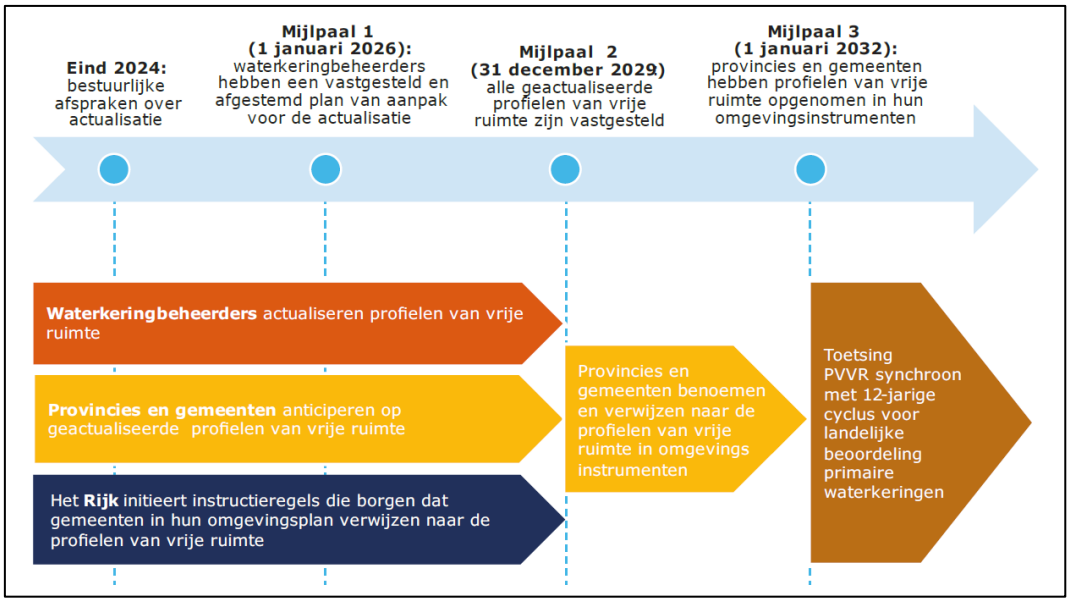
Tabel 2.1: Benaming en definitie zoneringen zeewering waterschappen

Zonering	Delfland	Rijnland	HHNK
Waterstaatswerk	Waterstaatswerk: de kernzone van het duinlichaam of kunstwerk dat de waterkerende functie vervult.	Kernzone: idem.	Waterstaatswerk: is gelijk aan waterkering. De kernzone is waterkering + 5 m onderhoudsstrook.
Beschermingszone	Beschermingszone: de zone grenzend aan het waterstaatswerk waarin activiteiten effect kunnen hebben op het waterkerend vermogen.	Idem. Grenzend aan de beschermingszone landzijde is een buiten-beschermingszone gedefinieerd waarin beperkingen zijn opgelegd.	Beschermingszone A: idem. Beschermingszone B: grenzend aan beschermingszone A waarin beperkingen zijn opgelegd.
Profiel van vrije ruimte	Profiel van vrije ruimte: het benodigde profiel voor een voldoende sterke zeewering in de toekomst (ca. 200 jaar).	Idem.	Idem.
Reserveringszone	Reserveringszone: de extra ruimte die nodig is voor toekomstige versterkingen en volgt uit het profiel van vrije ruimte.	Idem.	Idem.

Specifiek voor de zeewering willen we als waterschappen dat het aanwezige zandvolume binnen de waterkering reeds genoeg is voor de komende 50 jaar. Het bijbehorende afslag- en grensprofiel (bij een gesimuleerde storm over 50 jaar, meer hierover in hoofdstuk 3) moet hierbij binnen het gedefinieerde waterstaatswerk vallen. Eventueel kunnen bredere grenzen toegepast worden om bijvoorbeeld duindynamiek toe te staan. Met het PVVR maken we een zo goed mogelijke inschatting over welke ruimte nodig is voor over 200 jaar. Dit kan resulteren in extra ruimte naast het huidige waterstaatswerk (en mogelijk beschermingszone), maar het kan ook zo zijn dat de benodigde ruimte en het zandvolume al aanwezig zijn. In dat geval is er geen extra ruimtereservering nodig. Ook dat inzicht is waardevol.

2.2 Aanleiding

Ieder waterschap moet uiterlijk in 2029 de profielen van vrije ruimte (PVVR) hebben vastgesteld op basis van de gemaakte afspraken in de Handreiking PVVR voor waterschappen [Ref. 1], zie Figuur 2.2. Zo ook voor het PVVR van de zeewering.



Figuur 2.2: Afspraken PVVR

Het opstellen van een PVVR vraagt zowel invoer vanuit beleid als techniek. Dit document focust zich op de techniek. Als basis van het PVVR dienen afslagberekeningen uitgevoerd te worden die een storm nabootsen van in de verre toekomst. Hiermee wordt inzicht verkregen in de toekomstige (mogelijk) benodigde ruimte (PVVR), zodat deze ruimte gereserveerd en beschermd kan worden.

Het PVVR is onderdeel van de legger (zie §2.1). De waterschappen moeten de legger periodiek actualiseren. Net als bij het PVVR dienen de afslagberekeningen als basis voor (actualisatie van) de legger. In het kader van meekoppelkansen gaan we naast het PVVR ook in op actualisatie van het huidige waterstaatswerk (en beschermingszone, maar niet binnen dit document). Het waterstaatswerk en de beschermingszone hebben overigens verschillende benamingen binnen de waterschappen (zie Tabel 2.1). Voor de eenvoud hanteren we de benamingen zoals bij Delfland: waterstaatswerk en beschermingszone.

Voor deze afslagberekeningen zijn gedragen uitgangspunten benodigd. Zodoende is de samenwerking tussen waterschappen langs de Hollandse kust (Hoogheemraadschap Delfland (hierna Delfland), Hoogheemraadschap Rijnland (hierna Rijnland), Hoogheemraadschap Noorderkwartier (hierna HHNK)) en advies- en ingenieursbureau Arcadis opgezocht. De technische uitgangspunten voor het PVVR en de legger van de zeewering zijn beschreven in deze rapportage.

Kader: duinen en zandige kust (overgenomen uit [Ref. 1])

Bij duinen en zandige kusten wordt de sterkte van de waterkering met name bepaald door de hoeveelheid zand in een (dwars)profiel. De zone die daarbij van belang is, is zowel aan de land- als aan de zeezijde breder dan bij een dijk. Voor de bepaling van de sterkte van een duin worden zogenaamde afslagberekeningen gemaakt. Bij de bepaling van de dimensies van de reservestrook bij zandige kusten (vergelijkbaar met het profiel van vrije ruimte bij dijken) wordt in beginsel uitgegaan van een landwaartse versterkingen van de waterkering in zand. Bij die berekeningen worden een zichtperiode en klimaatscenario aangehouden. De lokale situatie en het beleid van het waterschap kunnen uiteraard invloed hebben op de uiteindelijke versterkingsstrategie en daarmee op de benodigde ruimtereservering voor toekomstige versterkingen.

2.3 Doel

Het doel van dit document is het vastleggen van gedragen technische uitgangspunten voor het uitvoeren van duinafslagberekeningen. Deze afslagberekeningen dienen als basis voor het opstellen van het PVVR en het actualiseren van het waterstaatswerk. Stabiele, gedragen uitgangspunten bieden daarvoor een robuuste basis. Dit document dient met name als basis en hulpmiddel voor de waterschappen en als richtlijn voor het opstellen hiervan. Elk waterschap heeft de vrijheid om (onderbouwd) af te wijken van de beschreven uitgangspunten in dit document.

3. Uitgangspunten

3.1 Duinveiligheidsberekeningen met MorphAn

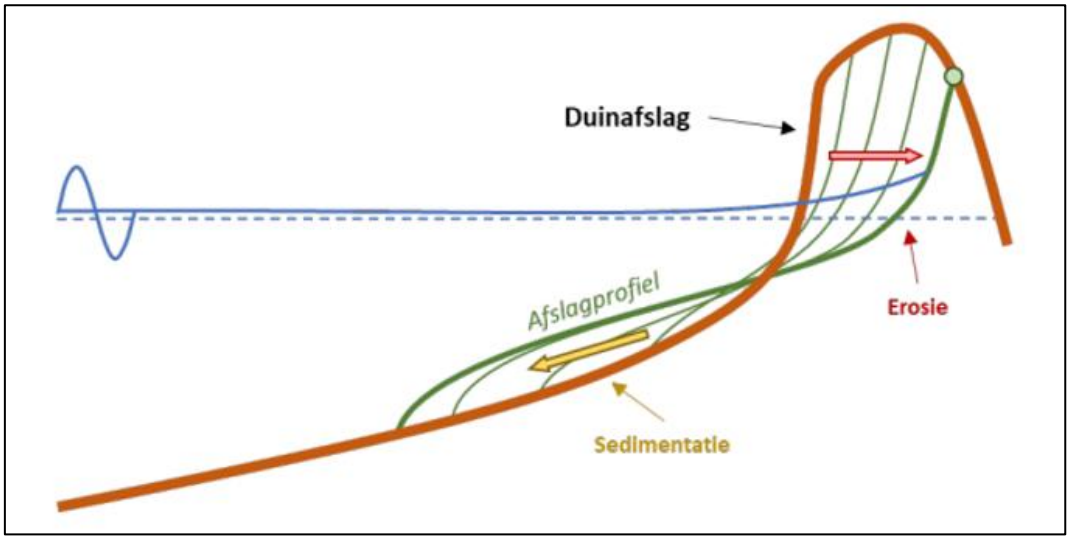
De waterkeringen die wij beschouwen zijn zandige waterkeringen. Bij het toetsen van de veiligheid van zandige waterkeringen geldt veelal dat er maar één relevant faalmechanisme en faalpad van toepassing is binnen het traject: duinafslag. In het programma MorphAn is het mogelijk om de effecten van duinafslag te simuleren. De afslagberekeningen worden uitgevoerd in MorphAn, zoals beschreven in de technische leidraad [Ref. 3] en handleiding overstromingskansanalyse faalpad duinafslag [Ref. 8].

Binnen MorphAn bouw je een "duinveiligheidsmodel". Deze bestaat uit drie verschillende modellen:

- XBeach erosiemodel;
- Grensprofielmodel;
- Tijdsanalysemodel.

3.1.1 XBeach erosiemodel

Dit is een numeriek model dat de profielverandering onder duinafslagomstandigheden voor een kustprofiel berekent op basis van zo goed mogelijk gemodelleerde fysieke processen (hydrodynamica en sedimenttransport) en een tijdsafhankelijk stormverloop. Een schematisch voorbeeld van deze profielontwikkeling tijdens een storm is gegeven in Figuur 3.1.

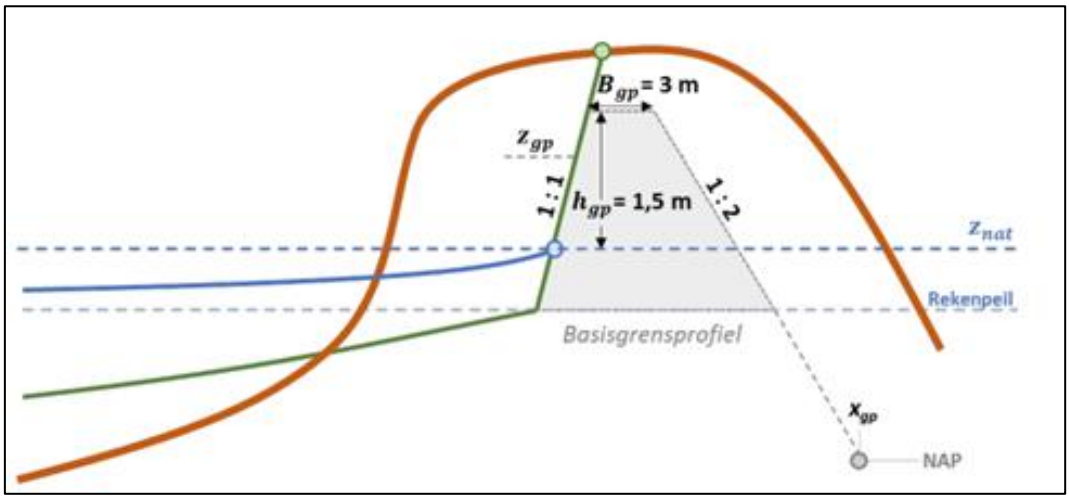


Figuur 3.1: Voorbeeld profielveranderingen door duinafslag tijdens een storm [Ref. 3]

3.1.2 Grensprofielmodel

Op basis van het XBeach erosiemodel wordt de reststerkte van het duinlichaam weergegeven die nodig is om niet-gemodelleerde vervolgprocessen te accommoderen. Door het grensprofiel in te passen, kunnen deze vervolgprocessen als verwaarloosbaar worden beschouwd en is de kans op doorbraak van de waterkering verwaarloosbaar klein.

Het grensprofiel staat voor het restprofiel dat landwaarts van het berekenende afslagfront minimaal nodig is voor een veilige zandige kering. Een voorbeeld van de basisdimensies van het grensprofiel is gegeven in Figuur 3.2.



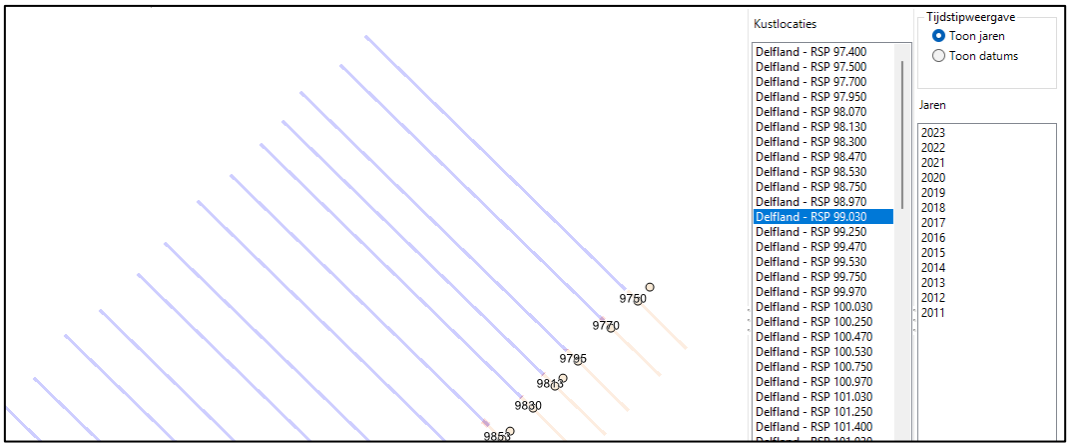
Figuur 3.2: Berekende (basis)grensprofiel [Ref. 3]

Hierbij is van belang dat het kruinniveau is gekoppeld aan het karakteristieke oploopniveau van de lange golven. Dit is in Figuur 3.2 aangegeven met de aanduiding z_{nat}. Deze is naast de stormcondities ook afhankelijk van de profielvorm en -ontwikkeling. De hoogte van het grensprofiel kan hierdoor verschillen tussen verschillende jaaropnames van dezelfde locatie bij dezelfde stormcondities.

Naast de basisdimensie van het grensprofiel kan ook een afwijkende combinatie van iets gereduceerde hoogte en een grotere breedte worden gebruikt (zie Handleiding Overstromingskansanalyse Zandige Waterkeringen [Ref. 8]. Deze afwijkende combinatie beschouwen we niet binnen dit document.

3.1.3 Tijdsanalysemodel

Dit model herhaalt de eerste twee stappen voor de verschillende, opgegeven jaren (vaak 15 jaar in een beoordeling). Door de dynamische kustomgeving varieert dit invoerprofiel over de jaren. Dit model zorgt dus voor continue inpassing van een grensprofiel over de jaren heen. Op basis hiervan kan in een overstromingskansanalyse het maatgevende jaar geselecteerd worden. Een voorbeeld van een profiel (Jarkus-raai) waarin meerdere jaren worden beschouwd, is gegeven in Figuur 3.3.



Figuur 3.3: Voorbeeld berekende jaren van een profiel

3.2 Veiligheidsbenadering

In de veiligheidsbenadering gaan we in op het zichtjaar en bijbehorende faalkans die we aanhouden.

3.2.1 Zichtjaar

Het zichtjaar is onder andere belangrijk voor het vaststellen van de hydraulische belastingen (inclusief zeespiegelstijging) die in de duinveiligheidsberekeningen meegenomen worden (zie §3.3 en §3.4). Conform de handreiking PVVR [Ref. 1] kijken we voor het vaststellen van het PVVR 200 jaar vooruit. Dit geldt voor zowel de zandige kust als zeedijken. Een conservatieve benadering van het einde van dit project waarin het PVVR vastgesteld wordt, betreft 2030. Delfland, HHNK en Rijnland kiezen voor een zichttermijn van 50 jaar voor het bepalen van het waterstaatswerk en 200 jaar voor het bepalen van het PVVR. Delfland kiest bijvoorbeeld als startjaar 2030 en hanteert daarmee een zichtjaar van 2230 voor het PVVR en 2080 voor het waterstaatswerk.

3.2.2 Faalkans op trajectniveau

De zeewering valt onder de primaire keringen. Voor alle primaire keringen geldt een norm, bestaande uit een signaleringswaarde en ondergrens. De signaleringswaarde heeft een kleinere faalkanseis dan (of is gelijk aan) de ondergrens en fungeert met name als vroegtijdige waarschuwing. De ondergrens is de harde wettelijke eis. Zodoende wordt de ondergrens aangehouden als faalkanseis voor zowel de afslagberekeningen ten behoeve van het PVVR als het waterstaatswerk. Deze zijn vastgelegd op basis van het rapport 'Achtergronden normeringen Nederland' [Ref. 4]. De actuele waarden zijn per traject beschikbaar op het waterveiligheidsportaal.

Voor de zandige kering langs het traject 14-5 (Hoek van Holland – Scheveningen) is de ondergrens gelijk aan 1:10.000 per jaar. Meer noordelijk van Katwijk tot IJmuiden (traject 14-10) is deze gelijk aan 1:30.000 per jaar (omdat hier de ondergrens gelijk is aan de signaleringswaarde). Ten noorden van IJmuiden (traject 13-1 en 13-3) is deze minder streng en gelijk aan 1:1.000 per jaar.

Ter plaatse van de Hondsbossche Duinen (traject 13-2) geldt 1:3.000 per jaar (omdat ook hier er geen verschil is tussen de ondergrens en de signaleringswaarde). In Tabel 3.1 is een overzicht met alle trajecten van de waterschappen opgenomen.

Tabel 3.1: Kusttrajecten waterschappen

Traject	Waterschap(pen)	Signaleringswaarde [kans per jaar]	Ondergrens [kans per jaar]
14-5	Delfland	1:10.000	1:30.000
14-6	Delfland	1:10.000	1:30.000
14-7	Delfland en Rijnland	1:10.000	1:30.000
14-8	Rijnland	1:10.000	1:30.000
14-9	Rijnland	1:30.000	1:30.000
14-10	Rijnland	1:30.000	1:30.000
13-1	HHNK	1:3000	1:1000
13-2	HHNK	1:3000	1:3000
13-3	HHNK	1:3000	1:1000
5-1	HHNK	1:3000	1:1000

3.2.3 Doelkans op raainiveau

Als langs een traject het faalpad duinafslag dominant is, kan er een directe koppeling worden gelegd tussen de faalkans op trajectniveau en de door te rekenen doelkansen voor een individueel dwarsprofiel. Hierbij moet rekening gehouden worden met het zogenaamde lengte-effect. Dit effect is gekoppeld aan het feit dat een langere waterkering in vergelijking tot een kortere waterkering een grotere kans op doorbraak zal laten zien. De faalkans horend bij de categoriegrens op trajectniveau moet worden gedeeld door de lengte-effectfactor tussen vakken (in de basis 1,2) en tussen raaien in een vak (1,0).

Een categoriegrens van in bijvoorbeeld 1:10.000 per jaar op trajectniveau komt dan dus overeen met een doelkans van 1:10.000/1,2/1,0 = 1:12.000 per jaar op raainiveau. Op deze manier zijn de resultaten van de zwakste raai direct te koppelen aan de uiteindelijke beoordeling op trajectniveau ([Ref. 8]). Dit betekent in dit voorbeeld dat we in Riskeer de rekenwaarden bepalen voor een doelkans van 1:12.000 per jaar op raainiveau, en deze rekenwaarden gebruiken voor de duinafslagberekeningen.

3.2.4 Samenvatting

Een samenvatting van de uitgangspunten van deze paragraaf is gegeven in Tabel 3.2.

Tabel 3.2: Samenvatting uitgangspunten - veiligheidsbenadering

Onderwerp	Aangehouden uitgangspunt
Zichtjaar – waterstaatswerk en PVVR	Delfland, Rijnland en HHNK kiezen een zichttermijn van: - 50 jaar ter bepaling van het waterstaatswerk. - 200 jaar ter bepaling van het PVVR. Delfland kiest bijvoorbeeld als startjaar 2030. Hiermee komt het zichtjaar voor het waterstaatswerk op 2080 en voor het PVVR op 2230.
Faalkans op trajectniveau	Zowel waterstaatswerk als PVVR: we hanteren de ondergrens cf. vastgelegde normering [Ref. 4]

3.3 Zeespiegelstijging

Voor het PVVR kijken we 200 jaar en voor bepaling van het waterstaatswerk 50 jaar vooruit. Hierin is het aannemelijk dat er (significante) zeespiegelstijging (ZSS) optreedt volgens het KNMI. Het KNMI onderscheidt drie klimaatscenario's [Ref. 2]:

- Lage uitstoot: aangeduid met L, horend bij SSP1-2,6;
- Matige uitstoot: aangeduid met M, horend bij SSP2-4,5;
- Hoge uitstoot: aangeduid met H, horend bij SSP5-8,5.

SSP staat voor Shared Socioeconomic Pathways en is een set van vijf mondiale scenario's die door het IPCC zijn ontwikkeld om klimaatprojecties te maken. Deze scenario's worden gebruikt voor klimaatmodellen. KNMI koppelt zijn scenario's hieraan.

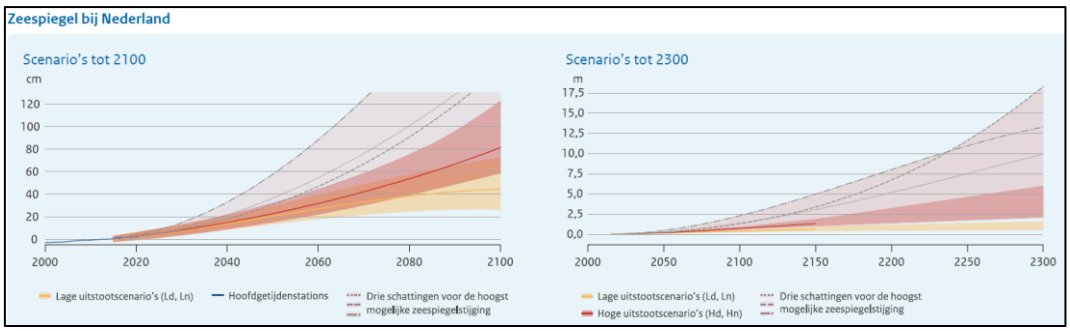
Uit het portaal met kerncijfers van het KNMI [Ref. 2] volgen bandbreedtes met een gemiddelde mate van zeespiegelstijging voor elk klimaatscenario. Dit is weergegeven in het linker gedeelte van Figuur 3.4 en Tabel 3.3.

Tabel 3.3: Klimaatscenario's met bijbehorende zeespiegelstijging [Ref. 2]

Periode		**Klimaatscenario**		
		L (SSP1-2,6)	**M (SSP2-4,5)**	**H (SSP5-8,5)**
2050	*Gemiddelde toename*	+24 cm	+25 cm	+27 cm
2100	*Gemiddelde toename*	+44 cm	+59 cm	+82 cm

Het uitgangspunt van de handreiking PVVR [Ref. 1] om 2,5 m zeespiegelstijging aan te houden voor bepaling van het PVVR nemen we over. Bij de projecties van de zeespiegelstijging conform het SSP5-8,5 scenario staat de mediaan in 2192 gelijk aan 2,0 m en in 2265 gelijk 3,0 m zeespiegelstijging. Omdat het niet met zekerheid valt te zeggen hoe snel de zeespiegelstijging optreedt, nemen we de pragmatische keuze van 2,5 m zeespiegelstijging voor zichtjaar 2230 (eveneens in lijn met handreiking PVVR [Ref. 1]). De projecties van de zeespiegelstijging zijn weergegeven in Figuur 3.4.

Voor het actualiseren van het waterstaatswerk wordt als uitgangspunt aangesloten bij de mediaan van het scenario SSP5-8.5, in combinatie met het door de waterschap gekozen zichtjaar (zie §3.2). Dit leidt tot een indicatieve zeespiegelstijging van 0,55 m, waarbij het waterschap gemotiveerd kan kiezen voor een afwijkende waarde.



Figuur 3.4: Projectie zeespiegelstijging KNMI [Ref. 5]

Een samenvatting van de uitgangspunten van deze paragraaf zijn gegeven in Tabel 3.4.

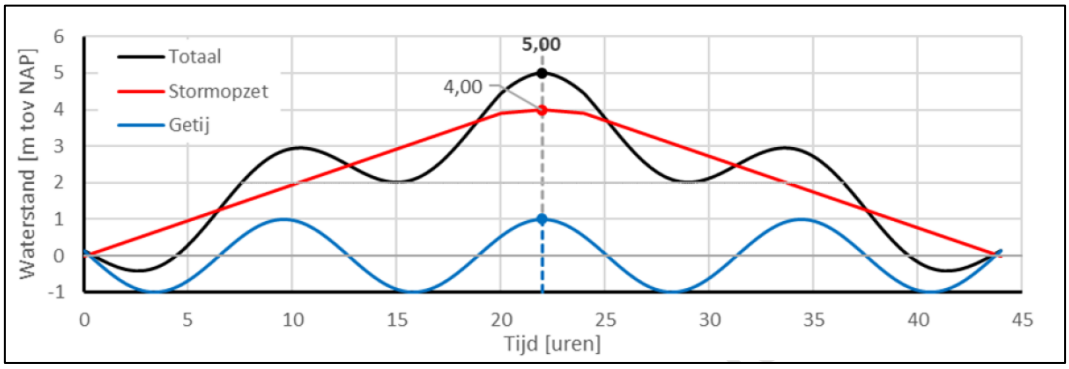
Tabel 3.4: Samenvatting uitgangspunten - zeespiegelstijging

Onderwerp	Aangehouden uitgangspunt
Zeespiegelstijging – waterstaatswerk	0,55 m i.c.m. door het waterschap gekozen zichtjaar.
Zeespiegelstijging – PVVR	2,50 m i.c.m. door het waterschap gekozen zichtjaar.

3.4 Hydraulische belastingen

Voor het bepalen van de duinafslag in XBeach zijn de hydraulische belastingen (HB) van groot belang. De semi-probabilistische rekenwaarden voor de hydraulische belastingen worden bepaald met het programma Riskeer [Ref. 9] voor de gewenste doelkans op raainiveau (zoals beschreven in §3.2). Riskeer is een softwarepakket van Rijkswaterstaat dat de waterkeringbeheerders kunnen gebruiken om veiligheidsanalyses van primaire waterkeringen mee uit te voeren en genereert dus ook hydraulische belastingen. Momenteel is het BOI bezig met het genereren van nieuwe HB-databases. Deze zijn naar verwachting gereed in Q4 2026 en houden we aan ter bepaling van het PVVR en het actualiseren van het waterstaatswerk.

Bij het hanteren van Riskeer wordt onder andere de locatie en de doelkans meegegeven. Het waterstandsverloop tijdens de storm wordt bepaald door de stormopzet (horend bij de gedefinieerde faalkans) en het getij te combineren. Een voorbeeld is gegeven in Figuur 3.5.



Figuur 3.5: Voorbeeld waterstandsverloop [Ref. 3]

Bij deze storm doet zich ook een van diep water inkomende golfaanval voor. De rekenwaarden voor de golfhoogte en golfperiode van de golven in diep water die ook als invoer voor de duinafslagberekeningen in MorphAn gebruikt worden, volgen ook uit de berekeningen met Riskeer.

Uit de Riskeerberekeningen volgen dus grofweg drie parameters:

- R_p: piekwaterstand o.b.v. waterstandsverloop
- H_s: significante golfhoogte
- T_p: golf piekperiode

Om de doorvertaling te maken van zeespiegelstijging (ZSS) naar de hydraulische belastingen, verhogen we het waterstandsverloop op basis van de uit Riskeer gegenereerde rekenwaarden voor de hydraulische belastingen met de mate van ZSS (o.b.v. klimaatscenario H SSP5-8,5, zie §3.3). Op het moment van schrijven kan dit nog niet worden meegenomen in het gehele waterstandsverloop dat in MorphAn wordt gegenereerd[1], maar hier wordt momenteel aan gewerkt vanuit het BOI. We gaan ervan uit dat de ZSS goed in het gehele waterstandsverloop kan worden doorgevoerd wanneer we de duinafslagberekeningen uitvoeren (Q4 2026). Mocht dit nog niet het geval zijn, dan zoeken we buiten MorphAn een oplossing om het waterstandsverloop te corrigeren voor de ZSS.

We behouden de rekenwaarden voor de golfbelasting (en het getij) zoals we deze berekenen in Riskeer en passen geen toeslagen toe om te corrigeren voor eventuele wijzigingen in de golfkarakteristieken door een grotere waterdiepte als gevolg van ZSS. De belangrijkste reden is dat de invloed van ZSS op de golfkarakteristieken op diep water (H_s en T_p) waarschijnlijk relatief klein is [Ref. 6] en dat de invloed op de mate van duinafslag daarmee ook beperkt is[Ref. 6]. Het toepassen van een toeslag (bijv. in lijn met [Ref. 6]) kan dan ook een schijnnauwkeurigheid opleveren. Focussen op het juist schematiseren van het waterstandsverloop is belangrijker, aangezien deze een significante invloed uitoefent op de mate van duinafslag.

Een samenvatting van de uitgangspunten van deze paragraaf is gegeven in Tabel 3.5.

Tabel 3.5: Samenvatting uitgangspunten - hydraulische belastingen

Onderwerp	Aangehouden uitgangspunt
Waterstandsverloop	Voor zowel het waterstaatswerk als PVVR hanteren we het waterstandsverloop op basis van het rekenpeil (en de rekenwaarden voor het getij) volgend uit Riskeer, en we verhogen deze met de ZSS binnen MorhpAn. Dit is naar verwachting mogelijk wanneer wij de afslagberekeningen willen uitvoeren (Q4 2026). Mocht dit nog niet kunnen, dan zoeken we buiten MorphAn een oplossing om het waterstandsverloop te corrigeren voor de ZSS.
Golfbelasting	We behouden de rekenwaarden voor de golfbelasting volgend uit Riskeer en corrigeren niet voor eventuele wijzigingen in de golfbelasting door ZSS.

[1] Als enkel het rekenpeil (RP) met de maat voor zeespiegelstijging (ZSS) opgehoogd wordt in MorphAn, wordt enkel de piek van de storm voldoende opgehoogd; de rest van het stormverloop wordt minder tot niet verhoogd. Hierdoor wordt de mate van duinafslag onderschat, wat niet wenselijk is. Hoe meer ZSS, hoe groter deze afwijking. Een alternatieve aanpak om ZSS mee te nemen, is om het hele profiel te verlagen met de mate van ZSS en de hydraulische belastingen hetzelfde te houden. Dit brengt complicaties met zich mee bij bepaling van de ligging van het (doorlopend) grensprofiel. De locatie van het grensprofiel wordt hierdoor namelijk bepaald op basis van een verlaagd geometrisch profiel (o.b.v. de zeespiegelstijging). Daarom heeft deze aanpak ook niet de voorkeur.

3.5 Korrelgrootte

Voor de rekenwaarde van de mediane korrelgrootte (D_{50}) hanteren we de basis-rekenwaarde voor de korrelgrootte uit het boundary-bestand voor MorphAn van IPLO. Dit hanteren we voor zowel het PVVR als de actualisatie van het waterstaatswerk. Deze rekenwaarde verschilt per locatie en is de waarde die karakteristiek is voor het lokale materiaal in de duinen. Voor locaties waar geen rekenwaarde beschikbaar is en/of deze door een grote ingreep in de zeereep niet meer representatief is, bijvoorbeeld bij de Hondsbossche Duinen, wordt de lokaal gemeten gemiddelde D_{50} in het duin als uitgangspunt gehanteerd.

Een samenvatting van de uitgangspunten van deze paragraaf is gegeven in Tabel 3.6.

Tabel 3.6: Samenvatting uitgangspunten - mediane korrelgrootte

Onderwerp	Aangehouden uitgangspunt
Mediane korrelgrootte	Waterstaatswerk en PVVR: korrelgrootte uit het boundary-bestand van IPLO.

3.6 Profielen

Het bepalen van een locatie en het opstellen van een profiel zijn een belangrijk onderdeel van de afslagberekeningen. Dit behandelen we in deze paragraaf.

3.6.1 Locaties

De profielen (en locaties) die we normaliter hanteren zijn die van de jaarlijkse kustmetingen (Jarkus). Deze Jarkus-raaien zijn gemiddeld elke 200 meter aanwezig. Naast deze standaard Jarkus-raaien worden bij moeilijke of bijzondere locaties extra profielen door gerekend. Voorbeelden hiervan zijn:

- Strandopgangen: minder robuuste locaties dan omliggende stukken zeewering.
- Bochten in waterstaatswerk: het waterstaatswerk versmalt of verbreedt hier aanzienlijk en zodoende is het nuttig om hier een profiel door te rekenen.
- Locaties met relevante NWO's.

3.6.2 Jaar geometrie

Als uitgangspunt kiezen wij het jaar waarin de geometrie van de momentane kustlijn (MKL) het dichtst bij die van de basiskustlijn (BKL) ligt. Het Rijk heeft de wettelijke plicht om de kustlijn te handhaven, waarbij de BKL het leidende criterium vormt [Ref. 10]. De BKL beschrijft daarmee het minimale strand en vooroeverprofiel dat moet worden aangehouden. Dit betreft geen individueel vast profiel, maar een gegarandeerd zandvolume dat door periodieke suppleties wordt geborgd. Voor het bepalen van de MKL- en BKL-positie, gebruiken we het kustlijnontwikkelingsmodel in MorphAn waarbij we de vigerende begrenzing van het rekenvenster aanhouden uit de bijbehorende invoerbestanden van Rijkswaterstaat.

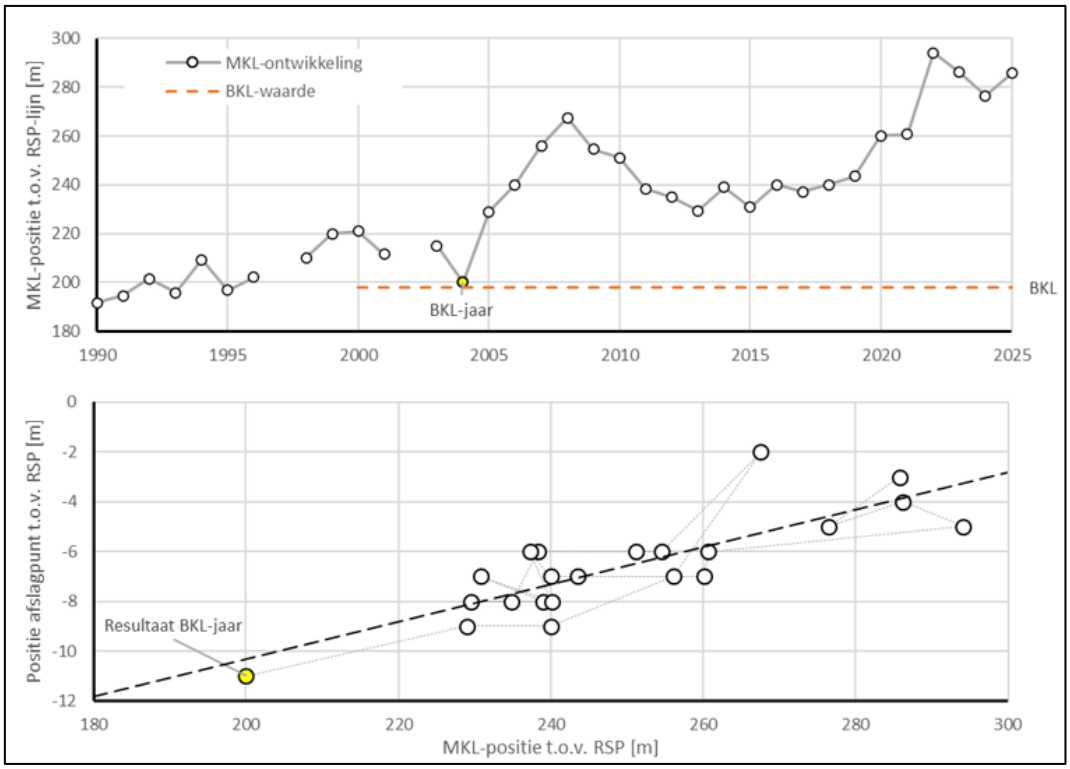
Door het jaar te selecteren waarin de MKL-positie het dichtst bij de BKL-positie ligt, kiezen we voor een nagenoeg minimaal profiel. Dit beschouwen we als een veilige, maar tevens realistische uitgangspositie.

De MKL-positie die het dichtst bij de BKL-positie ligt, vertoont bovendien doorgaans een sterke correlatie met het meest landwaarts gelegen afslagpunt (zie Figuur 3.6). Door de profielselectie te baseren op de MKL-positie in plaats van op het afslagpunt, voorkomen we dat voor deze selectie reeds uitgebreide afslagberekeningen nodig zijn. Indien nodig kijken we verder terug in de tijd om een MKL-positie te vinden die voldoende overeenkomt met de BKL-positie. Door terug te kijken tot ca. 1990 – toen het suppletiebeleid ingevoerd werd en de (eerste) BKL vastgelegd werd – kan voor de meeste profielen een 'BKL-profiel' gevonden worden. Het gebruik van een ouder profiel is daarbij veelal conservatief, aangezien duinen op de meeste locaties in de afgelopen decennia zijn aangegroeid en deze groei hiermee niet wordt meegenomen.

Wanneer voor een locatie geen representatief 'BKL-profiel' beschikbaar is (dat wil zeggen: de MKL-positie die het dichtst bij de BKL-positie ligt wijkt nog significant af), passen wij het profiel handmatig aan. Dit gebeurt door het profiel onder de duinvoet verticaal of horizontaal te verschuiven totdat de MKL-positie overeenkomt met de BKL-positie.

Daarnaast is de verdeling van het zandvolume binnen een profiel van belang, omdat deze invloed kan hebben op het duinafslagprofiel. Door te kiezen voor een MKL-positie dicht bij de BKL-positie selecteren wij een profielvorm die lokaal realistisch voor kan komen. Hoewel we ons bewust zijn van de invloed van de volumeverdeling, voeren we hiervoor in eerste instantie geen aparte gevoeligheidsanalyse uit. Alleen wanneer het gekozen MKL-profiel sterk afwijkt van omliggende profielen achten we een nadere analyse noodzakelijk.

Bij de selectie van het profiel met de gewenste MKL-positie beschouwen we de algemene trend en beoordelen we kritisch eventuele uitschieters of bijzondere meetresultaten.



Figuur 3.6: Voorbeeld van de MKL-positie van een raai t.o.v. BKL-positie over tijd (boven) en de relatie tussen deze MKL-posities en het bijbehorende afslagpunt tijdens een maatgevende storm (onder).

Ook bij een duinverzwaring, een wijziging van de BKL en/of een suppletie zoeken we in veel gevallen verder terug in de tijd naar een MKL die dicht bij de BKL ligt. Daarbij hanteren wij de volgende aandachtspunten:

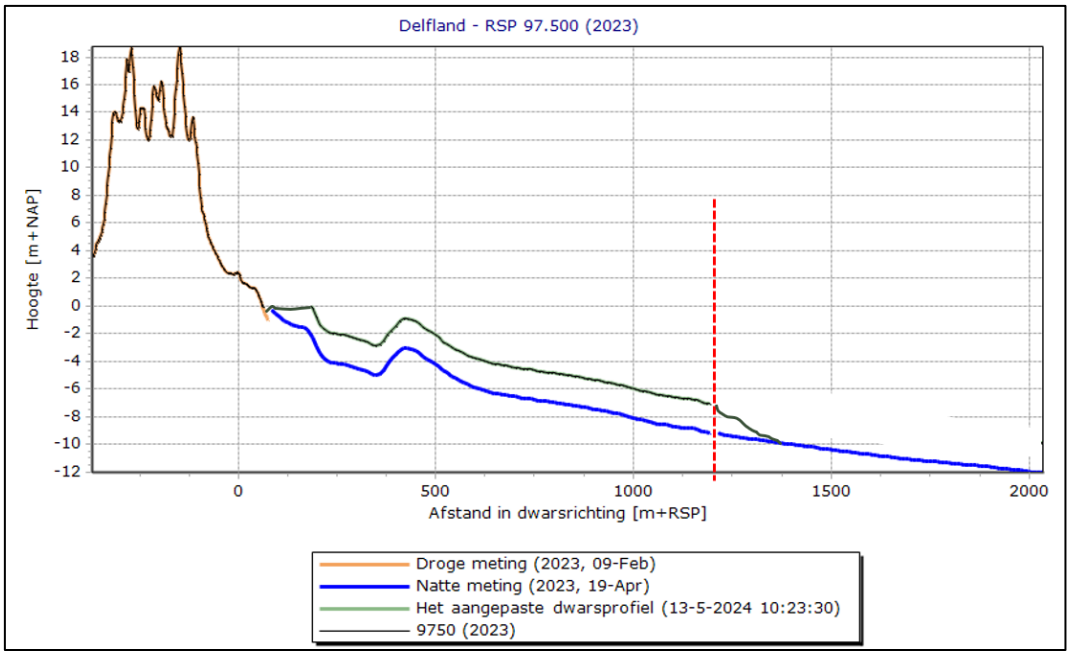
1. **Duinverzwaring:** een duinverzwaring heeft geen invloed op de MKL, aangezien het strand en de vooroever de MKL bepalen. Bij een significante en blijvende duinverzwaring kan worden gewerkt met een gecombineerd, gegarandeerd minimaal profiel: onder de duinvoet het oudere BKL-profiel en boven de duinvoet een recenter duinprofiel waarin de verzwaring is opgenomen.
2. **Wijziging van de BKL:** per locatie beoordelen we de aanleiding voor een BKL-wijziging en of oudere profielen nog representatief zijn voor de huidige situatie. Een BKL-wijziging hoeft namelijk niet altijd samen te hangen met een fysieke profielverandering. Bij het bepalen van een MKL dicht bij de BKL hanteren wij altijd de vigerende BKL (zoals bijv. in 2023 [Ref. 11]).
3. **Suppleties:** profielen waarin (grote) suppleties zijn uitgevoerd die niet hebben geleid tot aanpassing van de BKL beschouwen wij als niet representatief. Een voorbeeld hiervan is de Zandmotor (2011), die als experimentele suppletie is aangelegd en niet door het reguliere suppletieprogramma in stand wordt gehouden. Deze hoeveelheid zand wordt daarom niet meegenomen in de afslagberekeningen.

3.6.3 Meegroeiend strand

Voor het bepalen van het waterstaatswerk (zichtjaar van 50 jaar) en het PVVR (zichtjaar van 200 jaar) gaan we uit van een meegroeiend strand en meegroeiende vooroever. Zoals hierboven benoemd, is het de plicht vanuit het Rijk om de kustlijn te handhaven. Dit doet het Rijk aan de hand van de BKL [Ref. 10]. Het programma kustlijnzorg bestaat uit zandsuppleties uitgevoerd door het Rijk. Hiermee wordt de vooroever en het strand opgehoogd, waardoor de kustlijn op dezelfde plek blijft, ook bij zeespiegelstijging, en de waterdiepte voor het strand ongeveer gelijk blijft.

In de afslagberekeningen, voor het bepalen van het waterstaatswerk en het PVVR, wordt het geselecteerde profiel van het strand (tot aan de duinvoet) en de vooroever opgehoogd met de aangenomen maat van zeespiegelstijging. Hierbij houden we de begrenzing van het rekenvenster aan dat Rijkswaterstaat gebruikt om de MKL- en BKL-positie te bepalen. Deze begrenzing is opgenomen in de boundary-bestanden die als input voor het MorphAn kustlijnontwikkelingsmodel gebruikt worden. Aan de boven- en onderzijde van het rekenvenster sluiten we het profiel weer geleidelijk aan op de rest van het profiel, waarbij aan de bovenzijde het nieuwe duinvoetniveau horizontaal (of landwaarts oplopend) aan wordt gesloten op het huidig duinfront.

We gaan er dus vanuit dat de diepere vooroever tot aan -20 m NAP niet (volledig) meegroeit met ZSS. Ook nemen we aan dat het duingebied niet meegroeit met zeespiegelstijging. In Figuur 3.7 is een voorbeeld van de schematisatie van 'meegroeiend strand' gegeven.



Figuur 3.7: Voorbeeld van de schematisatie 'meegroeiend strand' waarin de rode stippellijn de begrenzing vanuit het boundary-bestand is.

Ook hier geldt, net als in §3.6.2, dat de zandvolumeverdeling effect heeft op de duinafslag. Naar alle waarschijnlijkheid zal de toename van het zandvolume niet overal even groot zijn als in Figuur 3.7. Dit heeft een (klein) effect op de duinafslag. Tenslotte geldt dat de duinen eveneens kunnen meegroeien met zeespiegelstijging. Dit effect nemen we echter niet mee. Dit beschouwen we als een conservatief uitgangspunt.

3.6.4 Dynamisch kustbeheer

Afhankelijk van de locatie vindt er wel of geen dynamisch kustbeheer in de duinen plaats. Dynamisch kustbeheer betekent dat er ruimte wordt gegeven aan natuurlijke processen in en voor de duinen, waarbij de doelstellingen zijn afgestemd met die van de natuurgebieden met Natura2000-status in het duingebied. Dit wel onder de voorwaarde dat de veiligheid van de zandige kust niet in gevaar komt.

Hoewel dynamisch kustbeheer tot erosie kan leiden aan de zeezijde van de duinen, is ervoor gekozen dit niet in het dwarsprofiel te verwerken, maar gewoon de gemeten geometrie te hanteren (JARKUS-raaien). De belangrijkste reden hiervoor is de onvoorspelbaarheid van deze erosie en de intentie om huidige en niet toekomstige geometrieën te toetsen. Hetzelfde geldt voor locaties waar geen dynamisch kustbeheer plaatsvindt: hier wordt eveneens de gemeten geometrie gehanteerd.

3.6.5 Harde elementen

Harde elementen die in een dwarsprofiel aanwezig zijn en geen waterkerende functie hebben, zoals duinvoetverdedigingen en de bestrating van boulevards in Scheveningen en Kijkduin, schematiseren we als zandvolume. We nemen aan dat deze materialen grotendeels uit elkaar vallen en dat dit een verwaarloosbaar effect op de kering en het duinafslagproces heeft. Het is conservatief om deze materialen (steen, beton, asfalt) als zand te schematiseren in de duinafslagberekening, aangezien deze materialen in praktijk minder snel afslaan dan zand. Als laatste geldt dat er ook (nog) geen software is waarin harde elementen goed meegenomen kunnen worden in duinafslagberekeningen.

Daarnaast zijn er ook nog niet-waterkerende objecten (NWO’s) die wel effect kunnen hebben op het duinafslagproces. Deze objecten behandelen we in §3.7.

3.6.6 Samenvatting

Een samenvatting van de uitgangspunten van deze paragraaf is gegeven in Tabel 3.7.

Tabel 3.7: Samenvatting uitgangspunten - profielen

Onderwerp	Aangehouden uitgangspunt
Locatie	Voor zowel het waterstaatswerk als PVVR hanteren we de locatie van de Jarkus-raaien met additioneel locaties op zwakke of moeilijke plekken (bijv. strandopgangen of sterke variërende breedte waterstaatswerk).
Jaar geometrie	Voor zowel het waterstaatswerk als de PVVR hanteren we het profiel in het jaar waarin de MKL-positie het dichtst bij de BKL-positie ligt. Hierbij kijken we zorgvuldig naar duinverzwaringen, wijzigingen van de BKL of suppleties die zijn uitgevoerd. Bij de selectie van het profiel met de gewenste MKL-positie beschouwen we de algemene trend en beoordelen we kritisch eventuele uitschieters of bijzondere meetresultaten.
Dynamisch kustbeheer	Voor zowel het waterstaatswerk als PVVR houden we geen rekening met dynamisch kustbeheer binnen de schematisatie van onze duinafslagberekeningen.
Harde elementen	We schematiseren harde elementen zonder waterkerende functie zoals steen, beton en asfalt i als zand in onze afslagberekeningen. Dit geldt voor zowel het waterstaatswerk als het PVVR.

3.7 NWO’s

In het kustgebied zijn niet-waterkerende objecten (NWO’s) aanwezig. Dit zijn objecten die in of nabij het waterstaatswerk aanwezig zijn en invloed kunnen hebben op de sterkte van de kering, maar geen waterkerende functie hebben. Voorbeelden zijn:

- Bebouwing en bunkers;
- Bunkers;
- Aansluitingsconstructies;
- Kabels en leidingen;
- Begroeiing.

Deze NWO’s hebben over het algemeen geen aantoonbaar positieve invloed op de sterkte van de zandige waterkeringen, maar kunnen wel de mate van duinafslag (negatief) beïnvloeden. Zodoende dienen NWO’s, afhankelijk van het type, geschematiseerd te worden in de afslagberekeningen. Voor elk van de NWO’s zijn de uitgangspunten toegelicht. Naast het schematiseren in afslagberekeningen houden we ook rekening met NWO’s in het inpassen van het doorlopende grensprofiel (niet behandeld in dit document, maar in het beleidsspoor).

3.7.1 Bebouwing en bunkers

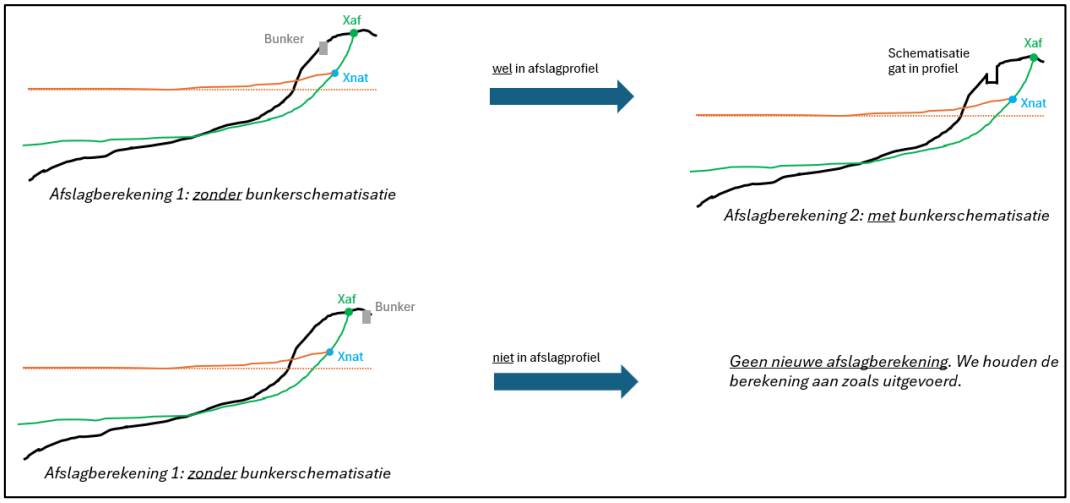
Voor zowel het opstellen van de PVVR als het actualiseren van het waterstaatswerk nemen we bunkers en bebouwing (pragmatisch) mee.

Bebouwing kan negatieve invloed hebben op de sterkte van de zandige waterkering. Dit geldt met name wanneer de bebouwing gepositioneerd is in het zandige profiel zoals bij een losse kelder, bunker of garage.

NWO's boven het zandige profiel (bijv. kleinschalige constructieve elementen of strandbebouwing) hebben meestal geen aantoonbaar positief of negatief effect. Het effect hiervan wordt sowieso klein verondersteld als de constructie in kleinere constructieonderdelen uiteen kan vallen. Er wordt vanuit gegaan dat bij vergunningverlening in en rondom het waterstaatswerk hier rekening mee is gehouden. Zodoende worden constructies boven het zandige profiel niet meegenomen in de afslagberekeningen.

Voordat we bebouwing of bunkers beschouwen in een afslagberekening maken we een overzicht van de bestaande bunkers en bebouwing (gebruikmakend van eerdere inventarisaties). Het schematiseren van bebouwing en bunkers in het zandige profiel (kelder, bunker of garage) doen we enkel mits deze zich in de afslagzone bevinden, omdat ze dan pas invloed hebben op het afslagproces. Dit betekent dat we eerst alle afslagberekeningen doen zonder bebouwing of bunkers te schematiseren. Vervolgens checken we of de bebouwing en bunkers zich in de afslagzone zouden bevinden. Vanuit hier zijn twee opties mogelijk (zie ook Figuur 3.8):

- De bunker/bebouwing bevindt zich wel in de afslagzone: de bunker/bebouwing schematiseren we alsnog in de berekening. We voeren de berekening opnieuw uit.
- De bunker/bebouwing bevindt zich niet in de afslagzone: we houden de berekening zoals uitgevoerd.



Figuur 3.8: Opties schematisatie bebouwing en bunkers

Mochten we overgaan tot schematisatie van de bunker/bebouwing dan beschouwen we zowel 'spoor 1' (ontgravingseffect) als 'spoor 2' (onthoudingseffect) van schematiseringshandleiding NWO's in duinen [Ref. 7].

3.7.2 Aansluitingsconstructies

Bij aansluitingsconstructies geldt dat in de omgeving van de (kustlangse) overgang van een duin naar een dijk (of andersoortige harde constructie) potentieel meer duinafslag kan optreden als gevolg van de overgang van hard naar zacht. Dit wordt echter als verwaarloosbaar beschouwd en niet meegenomen in de schematisatie.

3.7.3 Kabels en leidingen

Voor zowel het opstellen van de PVVR als het actualiseren van het waterstaatswerk nemen we leidingen (pragmatisch) mee.

Het is mogelijk dat er kabels of leidingen lopen door of langs de zeewering. Het falen van kabels (bijv. ontploffen) heeft een dermate klein effect, dat deze niet worden meegenomen in de schematisatie. Voor leidingen, met name gasleidingen en leidingen met significante diameters (> 0,5 m), geldt dat afhankelijk van de grootte en positie in de zeewering, deze bij ontploffingen een serieuze erosiekrater kunnen achterlaten.

De wijze van meenemen van leidingen komt overeen met die van bunkers en bebouwing:

1. Eerst inventariseren we welke leidingen aanwezig en relevant zijn (o.b.v. eerdere inventarisaties);
2. We voeren een afslagberekening uit. Als de leiding en/of eventuele erosiekrater van de leiding zich in deze afslagzone bevindt, hanteren we spoor 1 en 2 (ontgravings- en onthoudingseffect) [Ref. 7] om de leiding en erosiekrater in de afslagberekening te schematiseren en opnieuw te berekenen. Mocht de leiding en erosiekrater zich niet in de afslagzone bevinden, dan heeft de leiding geen effect op de duinafslag en behouden we de originele berekening.

3.7.4 Begroeiing

Met name in de duingebieden (en soms tevens N2000-gebieden) is begroeiing aanwezig. De maatgevende, grootste begroeiing aan zeezijde betreft veelal grasland (bijv. helmgras), op de duinen met name struikgewas (bijv. duindoorn, meidoorn) en verder landwaarts bomen (bijv. kruipwilg, berken). Bij het weg- of omwaaien van deze begroeiing ontstaat een te verwaarlozen ontgrondingskuil in vergelijking met de grootte van de zeewering. Zodoende is begroeiing niet meegenomen in de afslagberekeningen.

3.7.5 Samenvatting

Een samenvatting van de uitgangspunten van deze paragraaf zijn gegeven in Tabel 3.8.

Tabel 3.8: Samenvatting uitgangspunten - NWO's

Onderwerp	Aangehouden uitgangspunt
Bebouwing en bunkers	Bij zowel het opstellen van het waterstaatswerk als het PVVR geldt dat bebouwing en bunkers enkel relevant zijn wanneer ze in het zandige profiel zijn gesitueerd. We werken van grof naar fijn: 1. We maken een overzicht van de bestaande bunkers en bebouwing (gebruikmakend van eerdere inventarisaties). 2. We voeren afslagberekeningen uit zonder schematisatie van bebouwing/bunkers. 3. We beoordelen de afslagberekeningen i.c.m. aanwezige bebouwing/bunkers in het zandige profiel. Mochten de bebouwing/bunkers: a. het afslagprofiel wel snijden: we schematiseren de bunker/bebouwing alsnog en voeren de afslagberekening opnieuw uit. b. het afslagprofiel niet snijden: we houden de afslagberekening zoals uitgevoerd (geen invloed bunker/bebouwing)
Aansluitingsconstructies	Verwaarloosbaar, nemen we niet mee in de afslagberekeningen (zowel waterstaatswerk als PVVR).
Kabels en leidingen	Kabels nemen we niet mee in de duinafslagberekeningen. Voor zowel het PVVR als het waterstaatswerk nemen we wel leidingen mee (gasleidingen en leidingen met significante diameter). Hierbij houden we dezelfde methode aan als voor bunkers en bebouwing, waarbij we rekening houden met de erosiekrater die de leiding kan veroorzaken.
Begroeiing	Begroeiing nemen we niet mee in de afslagberekeningen (zowel waterstaatswerk als PVVR).

3.8 Robuustheid

Bij het opstellen van de uitgangspunten voor een maatgevende storm over 50 jaar (ter bepaling van het waterstaatswerk) of 200 jaar (voor het PVVR) zit veel onzekerheid, aangezien er veel kan veranderen in deze tijd. Vanuit de Handreiking PVVR [Ref. 1] staat de optie beschreven voor een robuustheidstoeslag om onzekerheden zo goed mogelijk te ondervangen. Deze toeslag moet goed worden onderbouwd en mag geen dubbeling vormen met andere robuustheidstoeslagen (bijv. bij geotechnische onzekerheden die worden afgedekt met de schematiseringsfactor bij rivierdijken).

Voor de duinafslagberekeningen kiezen we ervoor om geen extra robuustheidstoeslag toe te passen op bijvoorbeeld het rekenpeil of het duinafslagvolume. Het uitgangspunt is om de berekeningen zo 'zuiver' en transparant mogelijk te houden. Daarnaast zit al veel robuustheid in de aangehouden uitgangspunten zoals eerder in dit hoofdstuk beschreven.

De belangrijkste robuuste uitgangspunten betreffen de:

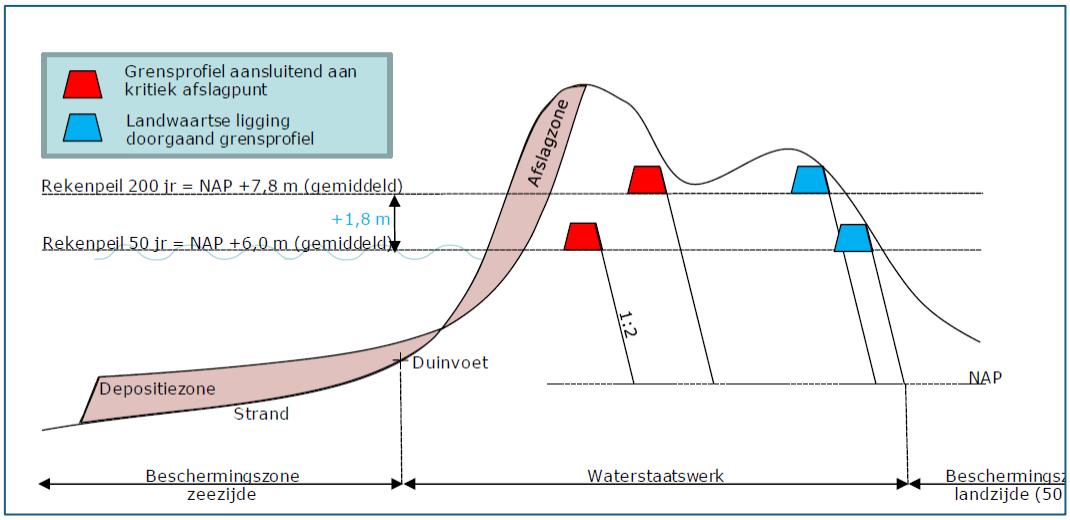
3. **Hydraulische belastingen (HB):** we houden rekening met zeespiegelstijging conform klimaatscenario H (zie §3.4) voor het gekozen zichtjaar. Dit is het meest extreme klimaatscenario en betekent een significante toeslag op het waterstandsverloop en daarmee op de berekende mate van duinafslag.
4. **Profielkeuze:** we gaan uit van een profiel uit een jaar waarin de MKL-positie zo dicht mogelijk bij de BKL-positie ligt. We houden dus een minimaal profiel (oftewel volume) aan. Door een jaar te kiezen dicht bij de BKL rekenen we veelal met een profielgeometrie van jaren geleden. Hierin zit ook de duingeometrie uit het verleden en dus nemen we geen duinaangroei van de tussentijd mee. Ook eventuele toekomstige duingroei en meegroeien van de diepe vooroever met ZSS nemen we niet mee. Dit zijn uitgangspunten waarmee we aan de veilige, maar toch realistische kant zitten.

Met bovengenoemde uitgangspunten wordt er geacht voldoende realisme en robuustheid in de afslagberekeningen te hebben ingebouwd. Tegelijkertijd wordt er geaccepteerd dat het voorspellen van omstandigheden die zich over 50 en 200 jaar voordoen gepaard gaat met enige onzekerheid. Bovendien wordt het PVVR synchroon met de landelijke beoordeling van de primaire waterkeringen in een 12-jaarlijkse cyclus getoetst (zie Figuur 2.2), waardoor eventueel voortschrijdend inzicht later nog meegenomen kan worden.

Naast de rekenkundige robuustheid bestaat de optie om na het uitvoeren van de duinafslagberekeningen meer robuustheid in te bouwen. Dit kan aan de hand van het inpassen van het grensprofiel binnen het duinlichaam. Hierbij kan het grensprofiel niet direct achter het afslagprofiel ingepast worden, maar meer aan de landzijde van de kering (dat naar verwachting sowieso nodig is voor een doorlopend grensprofiel). Figuur 3.9 illustreert dit principe. Hierdoor wordt een extra buffer gecreëerd tussen het afslagprofiel en het grensprofiel. Bovendien is de hoogte van het grensprofiel conform het BOI gebaseerd op de lokale hydraulische condities bij het afslagprofiel. Bij een landwaartse verplaatsing van dit profiel hoort veelal een minder hoog grensprofiel. Door het in MorphAn berekende grensprofiel landwaarts te verplaatsen bouw je zo eigenlijk ook extrarobuustheid in.

Bij afslagprofielen in stedelijk gebied bestaat overigens de kans dat hier nauwelijks tot geen marge aanwezig is om het grensprofiel meer landelijk in te passen. Hier kan na de afslagberekening dus minder robuustheid worden toegepast. In deze gevallen dienen we kritisch te kijken naar de algehele robuustheid bij het opstellen van het PVVR of het waterstaatswerk.

Het inpassen van het grensprofiel en de keuzes voor het inbouwen van robuustheid hierin valt onder vertaling van afslagberekeningen naar het PVVR/waterstaatswerk. Dit werken we uit binnen het beleidsspoor en is dus verder geen onderdeel van deze rapportage.



Figuur 3.9: Voorbeeld positionering grensprofiel (LET OP: dit is een afbeelding uit het oude instrumentarium en is puur gebruikt voor visuele verduidelijking. Het grensprofiel wordt conform het vigerende instrumentarium t.o.v. Z_{nat} ingepast en dus NIET t.o.v. rekenpeil).

Een samenvatting van de uitgangspunten van deze paragraaf is gegeven in Tabel 3.9.

Tabel 3.9: Samenvatting uitgangspunten - robuustheid

Onderwerp	Aangehouden uitgangspunt
Robuustheid - afslagberekeningen	Voor zowel het waterstaatswerk als de PVVR zetten we in op realistische afslagberekeningen en houden we ons aan de voorschriften en leidraden hiervoor. Tegelijkertijd zitten we aan de veilige kant met de volgende uitgangspunten: - HB: we houden rekening met het ergste klimaatscenario (en daarmee meer zeespiegelstijging). - Profielkeuze: we hanteren jaar waarin de MKL het dichtst bij de BKL ligt. Dit komt neer op een (nagenoeg) minimaal profiel. Daarnaast nemen we duinaangroei over de jaren niet mee bij het kiezen van een MKL uit het verleden.

4. Referenties

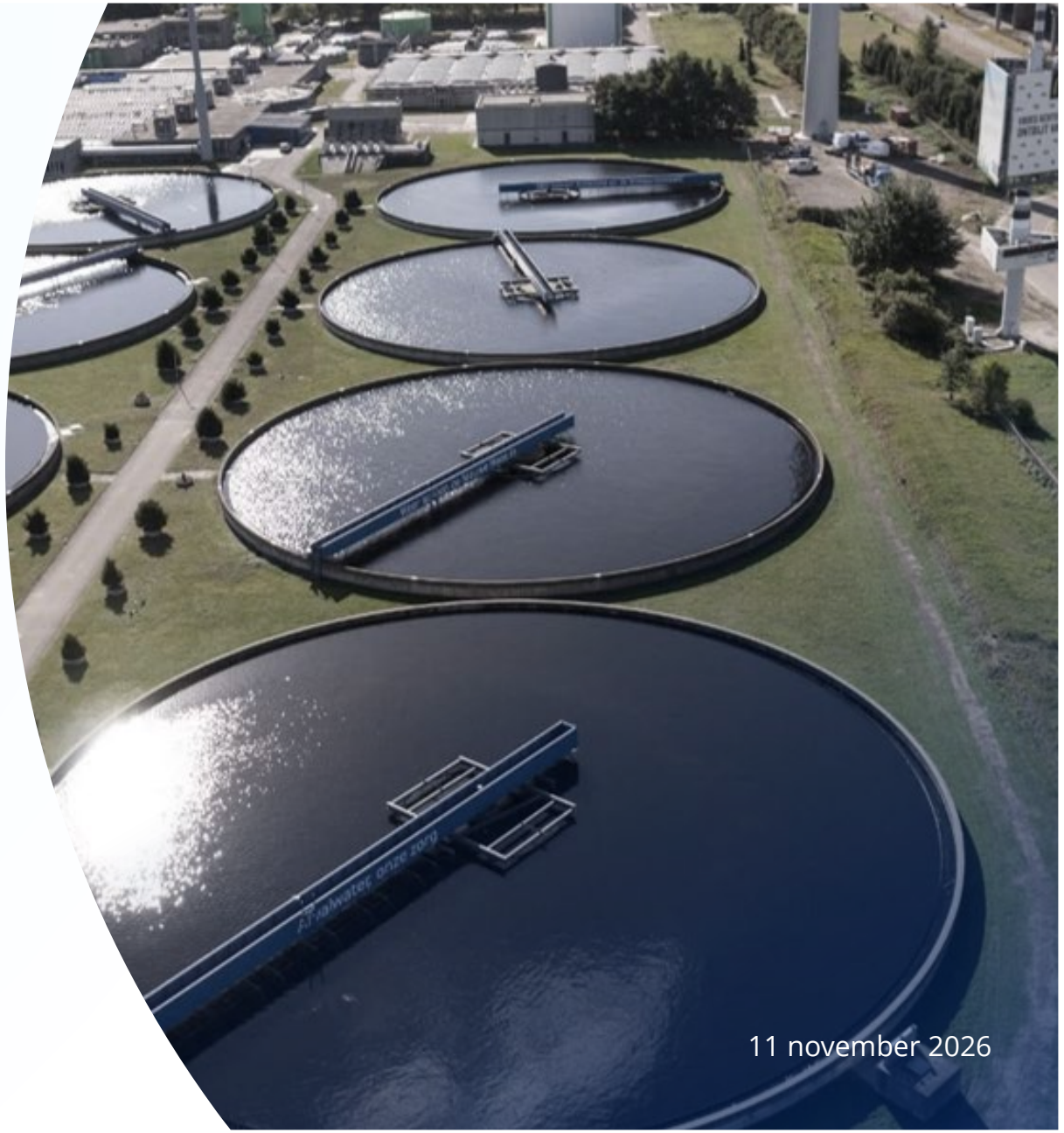
[Ref. 1] Handreiking profiel van vrije ruime voor waterschappen, Arcadis en Berenschot, 7 november 2024
[Ref. 2] https://klimaatscenarios-data.knmi.nl/kerncijfers, KNMI, geraadpleegd op vrijdag 21 november
[Ref. 3] Technische Leidraad Katern Zandige Waterkeringen v1.0, Rijkswaterstaat, 7 februari 2023
[Ref. 4] Achtergronden bij de normering van de primaire waterkeringen in Nederland, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 28 juni 2016
[Ref. 5] KNMI'23 klimaatscenario', Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, 2023
[Ref. 6] Systeemanalyse waterveiligheid – Deelrapport Deelrapport Zandige waterkeringen kust, Rijkswaterstaat, 1 april 2023
[Ref. 7] Handreiking NWO's in duinen 2014 – schematiseringshandleiding, Deltares en Arcadis, november 2014, 1208163-001-HYE-0012
[Ref. 8] Handleiding Overstromingskansanalyse Zandige Waterkeringen, Rijkswaterstaat, juli 2023
[Ref. 9] Riskeer – software voor de veiligheidsanalyse van primaire waterkeringen versie 23.1.1, Rijkswaterstaat, 28 mei 2023
[Ref. 10] Factsheet suppletieprogramma Kustlijzorg – Uitgangspunten totstandkoming programma, Rijkswaterstaat, oktober 2024
[Ref. 11] Basiskustlijn 2023 – herziening van de ligging van de basiskustlijn. Rijkswaterstaat, 24 mei 2023

Hoogheemraadschap van Delfland

Toekomst Waterketen Rotterdam

stand van zaken

René van der Werf



11 november 2026

Agenda

- Historie besluitvorming Delfland
- Toekomst Waterketen Rotterdam - achtergrond
- Verkenningsfase Toekomst Waterketen Rotterdam
- Plan MER en planning



Historie besluitvorming Delfland

- Informerende brief Bestuurlijk proces 15 juli 2025
- Informatieve VV 4 november 2025
- Vaststelling Bestuurlijk afwegingskader (BAK) en informerende brief over het BAK en de procesaanpak in VV van 12 februari 2026
  - Doel BAK is om vanuit de opdrachtgevende organisaties de kaders en uitgangspunten vast te leggen die richtinggevend zijn voor het verdere proces

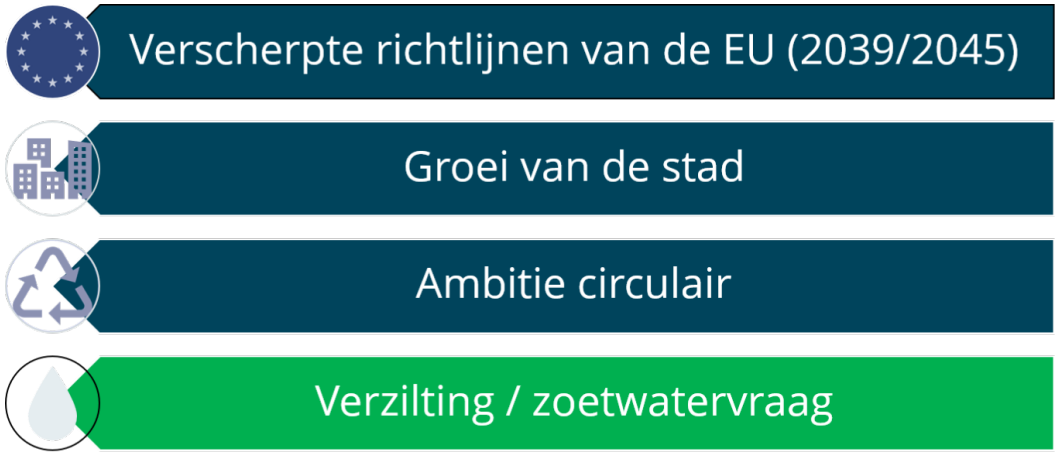


BESTUURLIJKE STARTNOTITIE

17 maart 2025

Bram Brouwer (kwartiermaker)

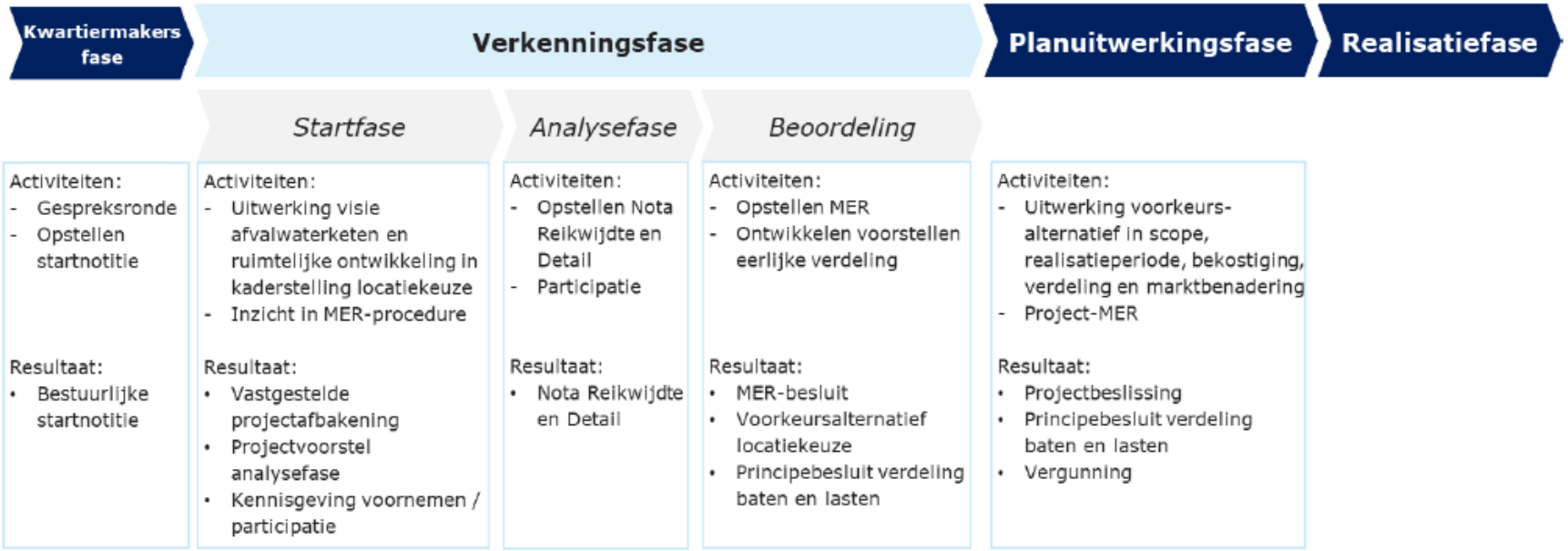
GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG



Historie - Bestuurlijk proces

Trapsgewijze besluitvorming drie vraagstukken:

- Inhoudelijk vraagstuk - verkenningsfase
- Verdelingsvraagstuk
- Realisatieopgave

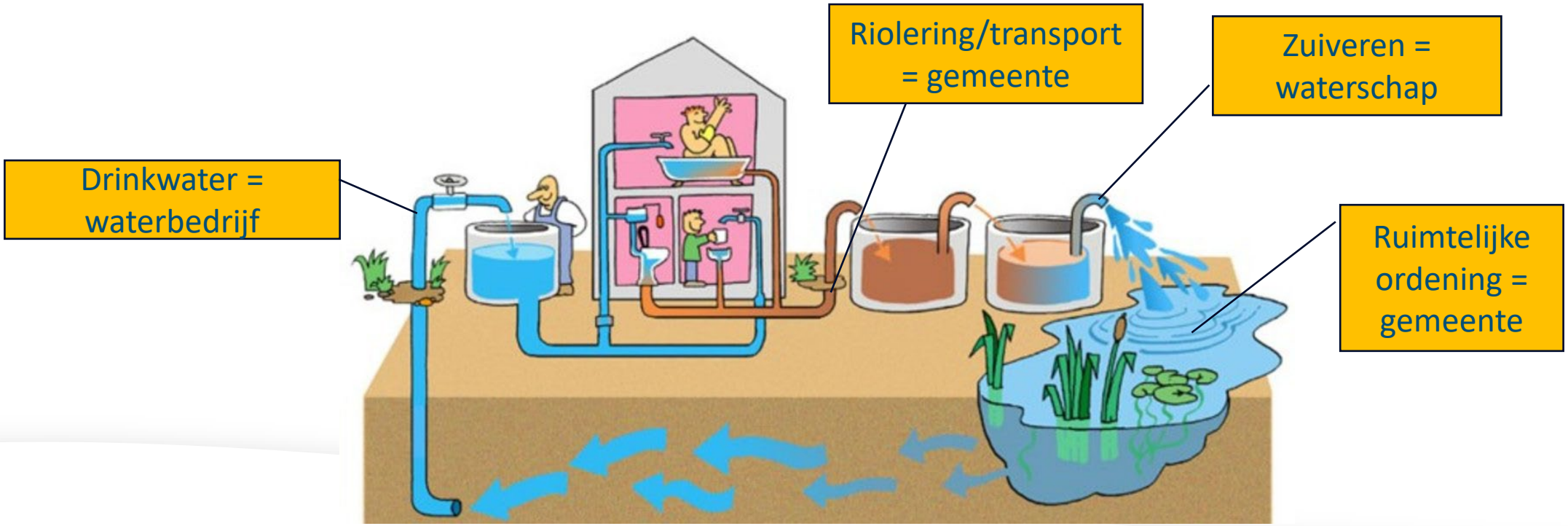


Historie – kaders en uitgangspunten BAK

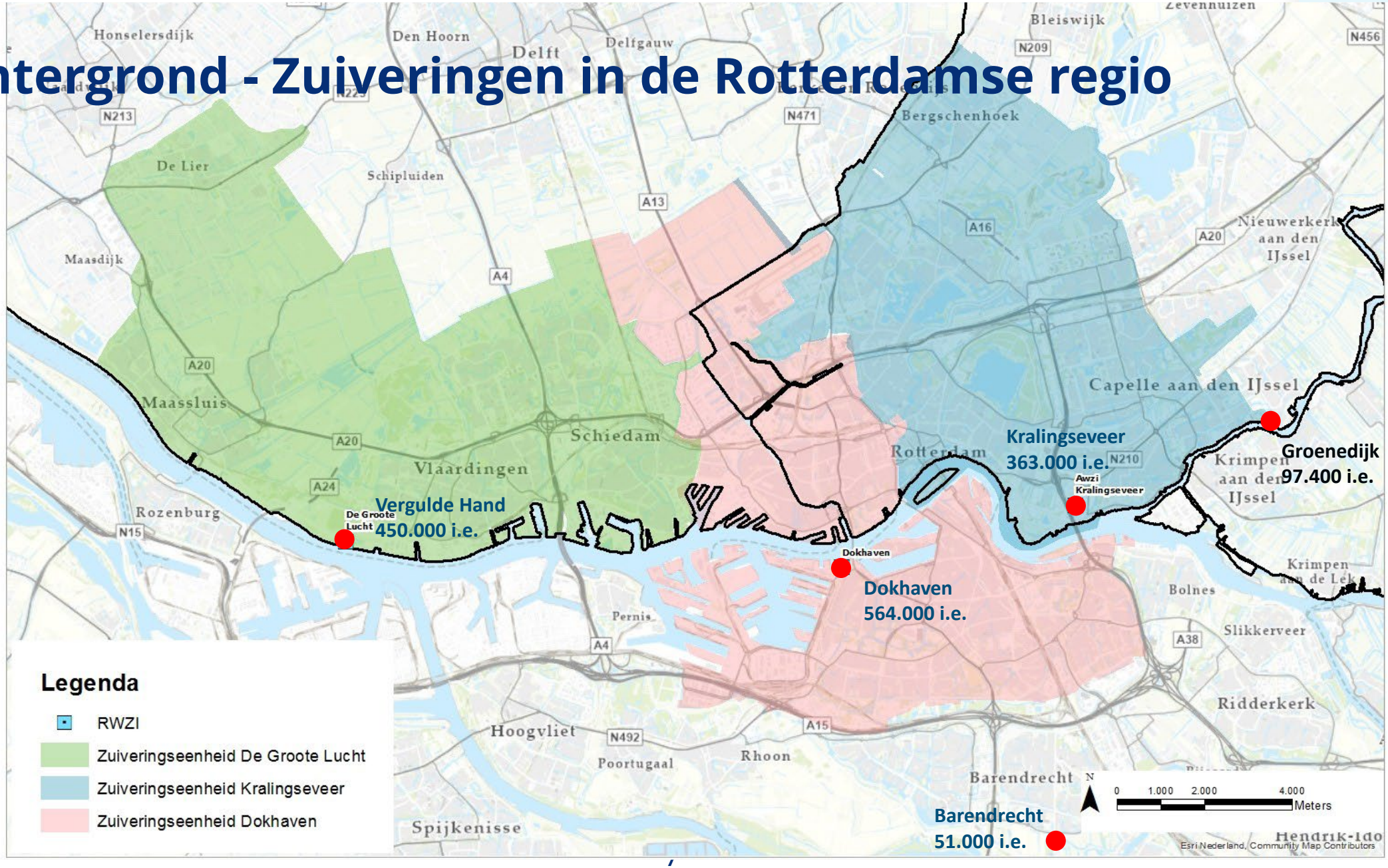
- Voldoen aan wet- en regelgeving
- Uitvoerbaar en inpasbaar
- Kostenbeheersing
- Maximaal toekomstbestendig ontwerpen (flexibiliteit/adaptiviteit)
- Maatschappelijk hoogste waarde creëren: balans waarde- kosten
- Laagst maatschappelijke risico's
- Aansluiten op ruimtelijke ontwikkeling
- Maximaal benutten huidige structuur (transportsysteem, rwzi, terrein)
- Circulaire ambities

Toekomst Waterketen Rotterdam - Achtergrond

- De Toekomst Waterketen Rotterdam (TWR) is een onderdeel van de Alliantie Waterkracht waar gericht gezocht wordt naar een uitbreiding van de waterzuiveringsketen binnen het Rijnmondgebied om te voldoen aan de nieuwe wettelijke eisen en de nodige groei qua zuiveringscapaciteit



Achtergrond - Zuiveringen in de Rotterdamse regio



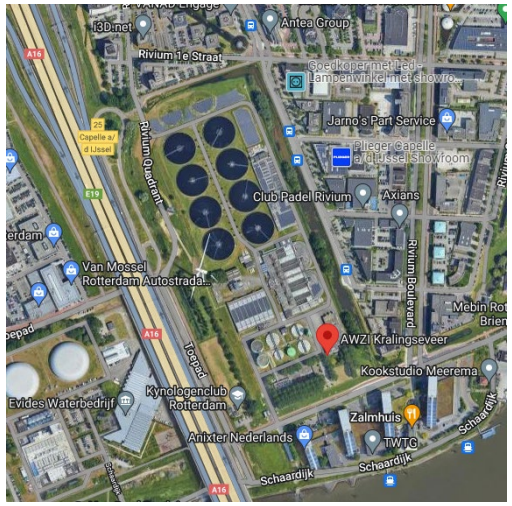
Achtergrond – RWZI's in Rotterdam/Capelle

Twee belangrijkste zuiveringen voor stedelijk Rotterdam





Dokhaven
Zuivert het water van zuidoever en west (noordoever) Rotterdam (3 waterschappen, 564.000 i.e.); Eigenaar WSHD; Ondergronds





Kralingseveer
Zuivert het water van midden en oost Rotterdam noordoever (363.000 i.e.); Eigenaar HHSK; Bovengronds

Verkenningsfase Toekomst Waterketen Rotterdam (1)

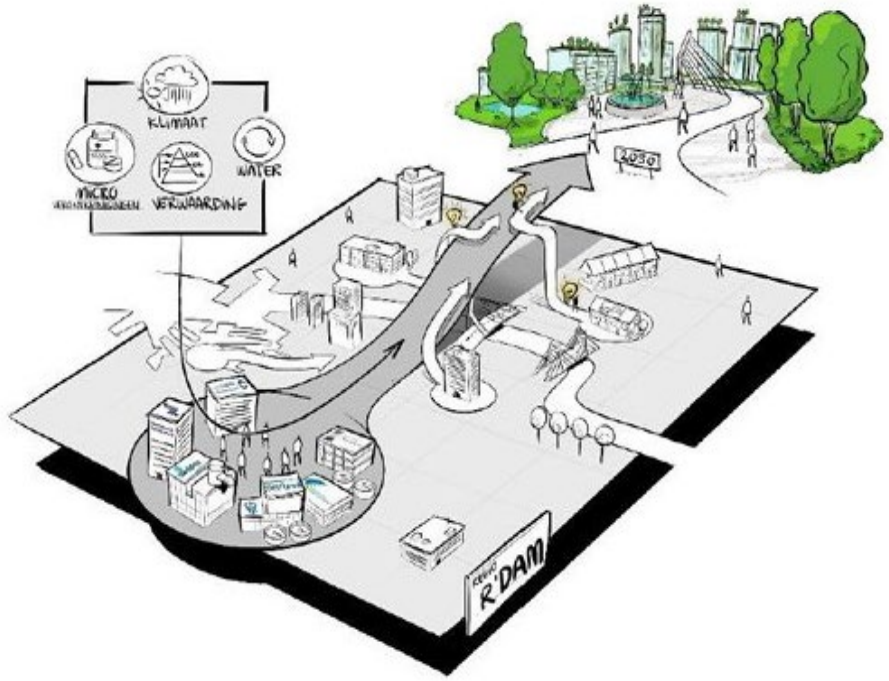
- Huidige Rotterdamse waterketen kan niet voldoen aan nieuwe EU-Richtlijn Stedelijk Afvalwater (RSA)
- Capaciteit Huidige Rotterdamse waterketen moet worden uitgebreid met 200.000 i.e., mede vanwege ruimtelijke ontwikkelingen
- Uitbreiding capaciteit past niet binnen de huidige awzi's: altijd aanvullende ruimte nodig

- Er is nog geen voorkeursscenario

Verkenningsfase Toekomst Waterketen Rotterdam (2) - Opgave afvalwaterketen

- Dokhaven (WSHD)
  - Nazuivering (op nieuw terrein 0,6-1 ha)
- Kralingseveer (HHSK)
  - Nazuivering (op bestaand terrein)
  - Aanvullende capaciteit 60.000 i.e. (op bestaan terrein)
- Aanvullende capaciteit 140.000 i.e. (stad/regio)
  - Nieuwe locatie(s) 1,5 – 3 ha

Op weg naar een circulaire, klimaatbestendige en doelmatige waterketen in 2050



Plan MER – vervolgstap Verkenningsfase

- Opstellen Nota Reikwijdte Detailniveau (NRD)
  - Bepalen van de te onderzoeken alternatieven en beoordelingscriteria BAK
- Opstellen Omgevingseffectrapportage (OER)
  - opstellen schetsontwerpen van de alternatieven
  - Bepalen van de milieu- en omgevingsaspecten
- Opstellen Concept Voorkeursalternatief (VKA)
  - Bepalen van de effecten op beoordelingscriteria BAK
  - Opstellen notitie Voorkeursalternatief o.b.v. effecten milieu en BAK
- Consultatie van de vakcommissies
- Nemen van het voorkeursscenario besluit (VKB)

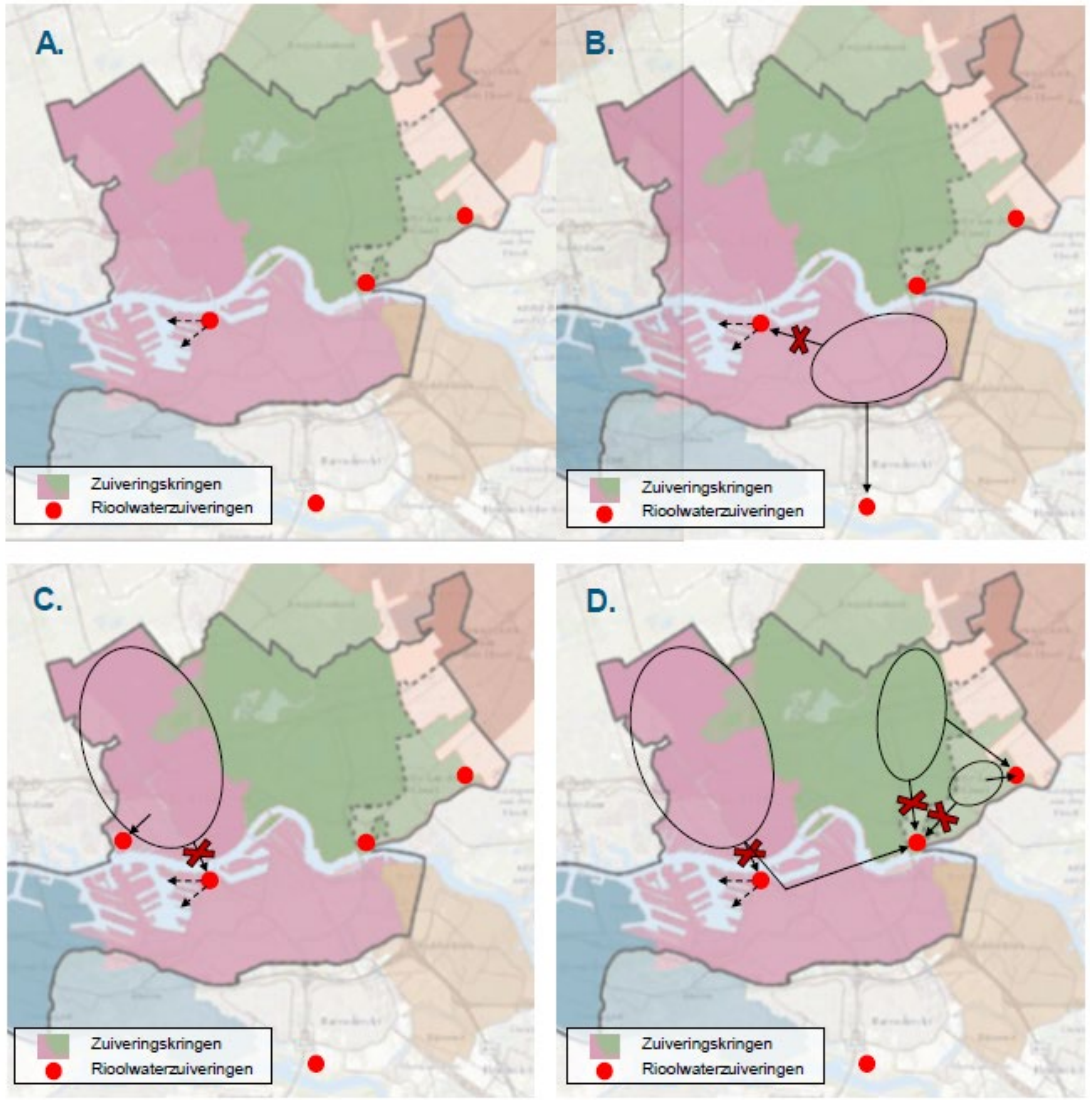
Plan MER – Ruimtelijke scenario's

A. Voldoen aan wettelijke verplichtingen, zoveel mogelijk met huidige locaties

B. Dokhaven ontlasten door herverdeling richting rwzi Barendrecht

C. Noord-Zuid verbinding opheffen, herverdelen naar nieuwe zuivering(en) in Rotterdam Noordwest

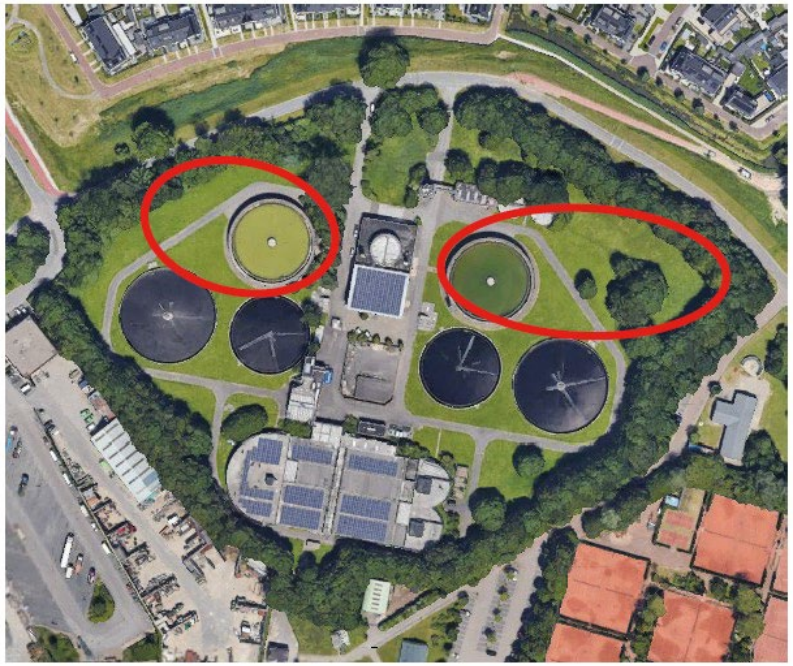
D. Herverdelen van Rotterdam Noordwest naar rwzi Kralingseveer



Plan MER – uitbreiding bestaande locaties



RWZI Kralingseveer

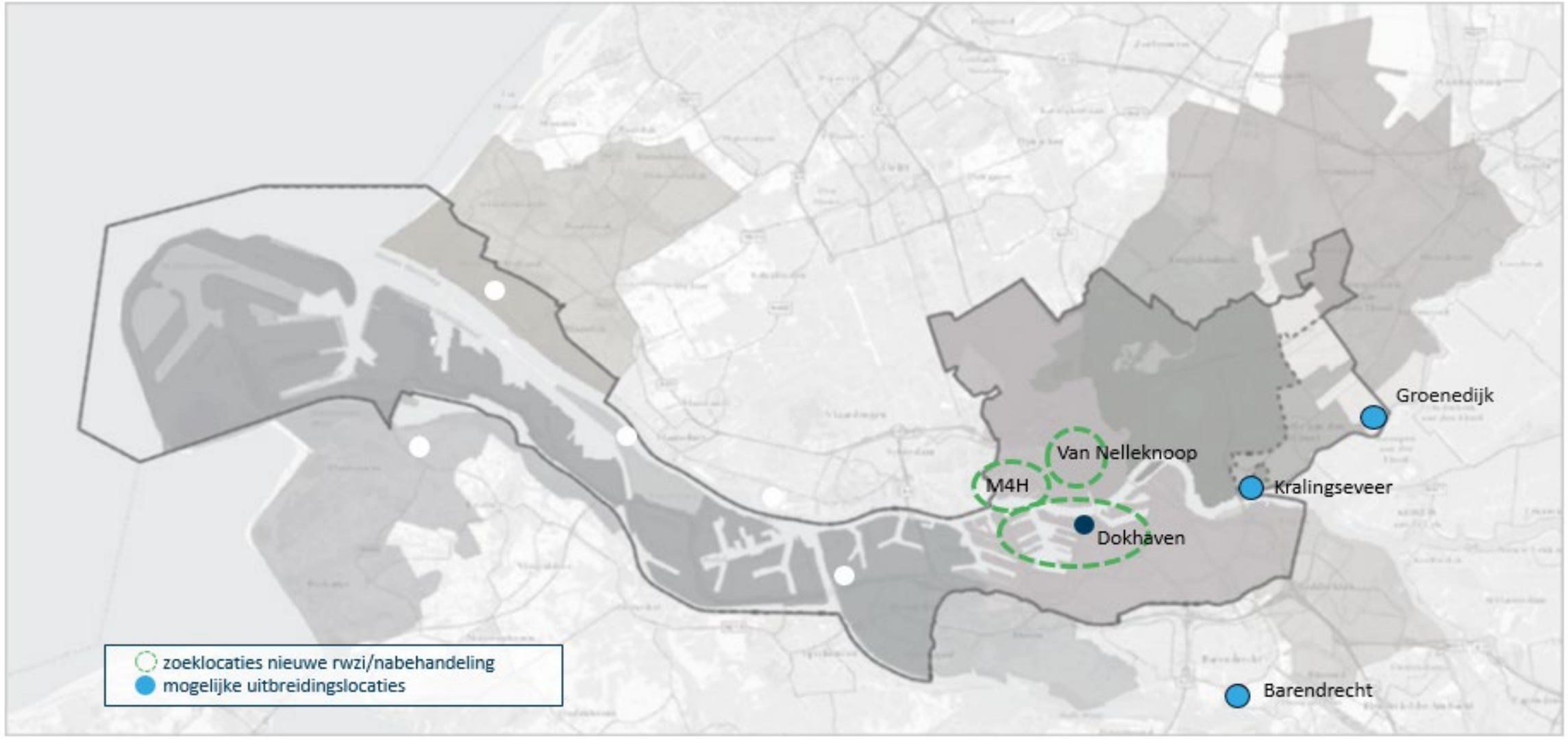


RWZI Groenedijk



RWZI Barendrecht

Plan MER - Zoeklocaties



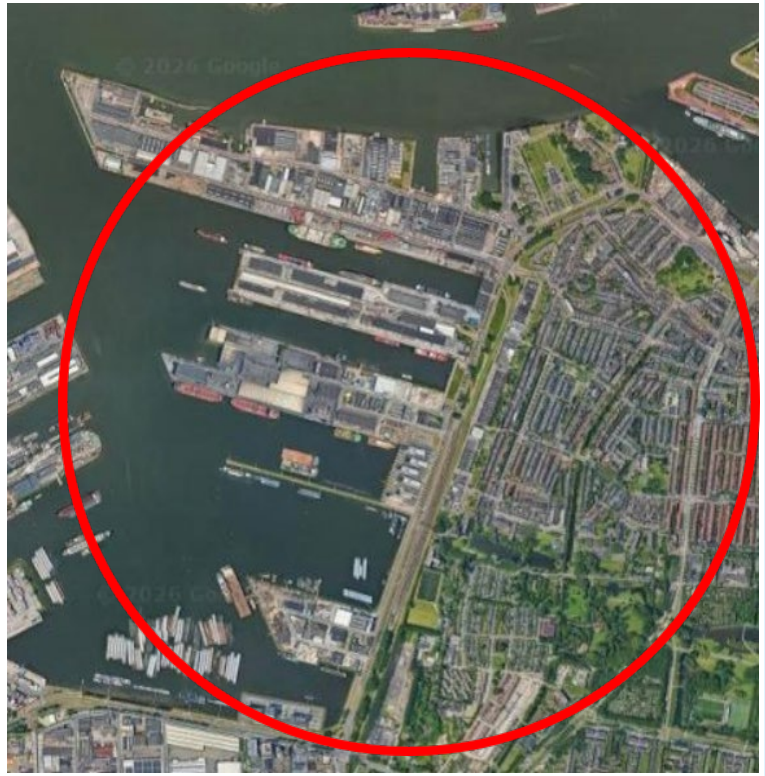
Plan MER – zoekgebieden



RWZI Van Nelle Knoop



RWZI MerweVierhaven



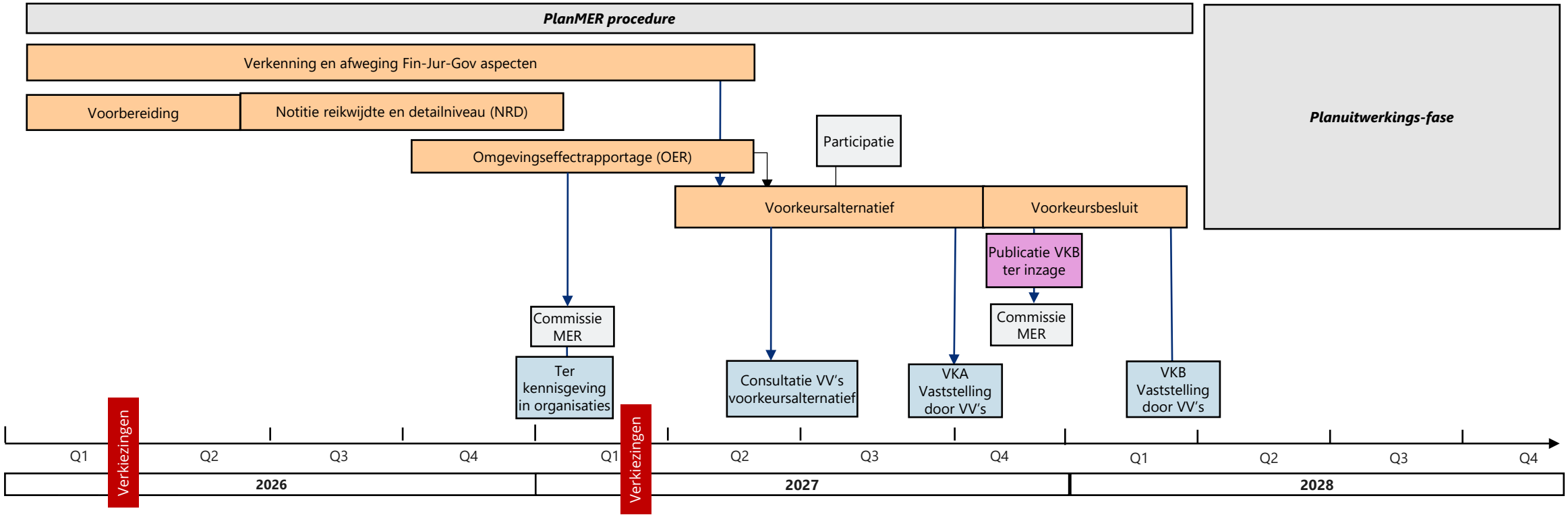
RWZI Dokhaven - Maashaven

Plan MER – stand van zaken

- Opdracht aan Adviesbureau in september 2026
  - opstellen Nota Reikwijdte en Detail (NRD)
  - opstellen Omgevingseffectrapportage (OER)
  - ondersteunen traject Voorkeursalternatief (VKA)
- Verwachte doorlooptijd 1 jaar
- Uiteindelijk resultaat: bestuurlijk Voorkeursbesluit (VKB) over het uit te werken scenario (kan dus 1 of meerdere locaties zijn)

- Daarna volgt de Planuitwerkings- en Realisatiefase

Planning TWR



Voorstel nieuwe bestuurlijke tertiaalrapportage project WVH

Remco Verschoor



29 oktober 2026

Aanleiding en doel

- Aanleiding: toezegging voorstel format tertiaalrapportage ontwerp- en realisatiefase WVH.

- Doel: komen tot een gedragen format tertiaalrapportage voor de ontwerp- en realisatiefase.

Inhoudsopgave

- Feedback commissie WVK 1 juli en VV 16 juli (investeringsbesluit)
- Voorstel nieuwe opzet bestuurlijke tertiaalrapportage
- Voorbeeld nieuwe opzet bestuurlijke tertiaalrapportage

Terugblik op Cie 1 juli en VV 16 juli

- Behoefte geuit om **passend** te worden geïnformeerd voor het uitvoeren controlerende taak, op juiste informatieniveau
- Voldoende in staat worden gesteld deze verantwoordelijkheid uit te voeren, met beschikbaar instrumentarium
- Uitgebreidere tertiaalrapportage per “**bouwblok**” t.o.v. T-rapportage in de planfase
- Toezegging voorstel in Cie WVK 11 november 2026 (vandaag)

Wij zijn ervan overtuigd dat die zorgvuldigheid in de voorbereiding, de onderbouwing én de toetsing van dit voorstel is nageleefd. Ook na dit besluit willen wij deze zorgvuldigheid vasthouden.

Zoals in de commissie is toegezegd, gaan wij tijdens de commissievergadering van november graag met u in gesprek over de vorm van deze rapportages.

Ook kunnen wij indien gewenst enkele malen per jaar een verdiepende bijeenkomst organiseren over een thema waarop het college of de VV dit - mede naar aanleiding van de triaalrapportage - wenselijk acht.





01 Voorstel bestuurlijke tertiaalrapportage

Voorstel bestuurlijke tertiaalrapportage

- Algemene voortgang project
- Samenvatting, *in 1 oogopslag zien wat de status project is*
- Rapportage over de as van de beheersaspecten
  (Tijd Kwaliteit Geld Risico Organisatie Informatie)
- Per beheersaspect een overzicht van de status per bouwblok
- Overzicht van samenwerking stakeholders en omgeving
- Doorkijk naar de volgende tertiaalperiode
- Uitgangspunt: Bestuurlijke T-rapportage is openbaar
- Bestuurlijke T-rapportage is aanvullend op het bestaande instrumentarium binnen Delfland

Afstemmen op bestaande P&C-cyclus

- Huidige T-rapportage sluit niet optimaal aan op P&C-cyclus
- Voorstel om cyclus gelijk te laten lopen met kalenderjaar
  - T1: jan. – apr. Half juni bestuurlijke rapportage gereed
  - T2: mei – aug. Half oktober bestuurlijke rapportage gereed
  - T3: sep. – dec. Half februari bestuurlijke rapportage gereed

Wat wordt aan de commissie gevraagd?

- Aan de commissie wordt gevraagd:
  - *“Wordt met dit format voldoende invulling gegeven aan de behoefte van de commissie passend geïnformeerd te worden over de voortgang van het project Vergulde Hand om daarmee in staat te zijn haar controlerende taak uit te voeren?”*
  - *“Welke feedback wil de commissie meegeven ten behoeve van de vorm van eerstvolgende tertiaalrapportage (T3)?”*
  - *“Is de commissie ermee akkoord om de eerstvolgende tertiaalrapportage (T3) op basis van dit format aan te leveren?”*



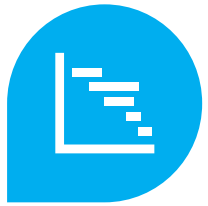
02 Voorbeeld bestuurlijke tertiaalrapportage

Voorbeeld tertiaalrapportage

VOORBEELD



1. Algemene voortgang project



Planning



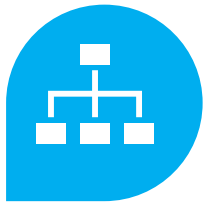
Kwaliteit



Financiën



Risico’s



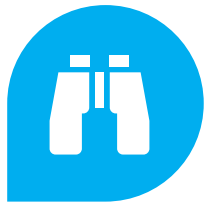
Organisatie



Informatie



Omgeving



Doorkijk naar volgende periode

Algemene voortgang project WVH

VOORBEELD

- Inleidende tekst, leeswijzer, bericht projectdirecteur

Samenvatting

VOORBEELD

Planning



Realisatie bouwblokken 1 t/m 10 gestart

Realisatie ongewijzigd op 1 januari 2033

Kwaliteit



Ontwerpen voldoen aan kwaliteitseisen

Realisatie wordt periodiek getoetst en gevalideerd

Geen kritieke kwaliteitsknelpunten

Financiën



Ontwerp voltooid op 2.5 mln

17% budget reeds uitgegeven

7% gepland

Risico



RIS-14 van rood naar groen

Beheersing RIS-63 opgeschaald

Organisatie



Sleutelrollen zijn ingevuld

Samenwerking met de lijn constructief

Afstemming met aannemers positief

Informatie



Projectinformatie is actueel en centraal beschikbaar.

Document- en versiebeheer is op orde.

Omgeving



Samenwerking aannemer loopt goed

Samenwerking gemeente vraag aandacht



Volgens plan



Afwijkend

Algemeen bouwblokken

VOORBEELD

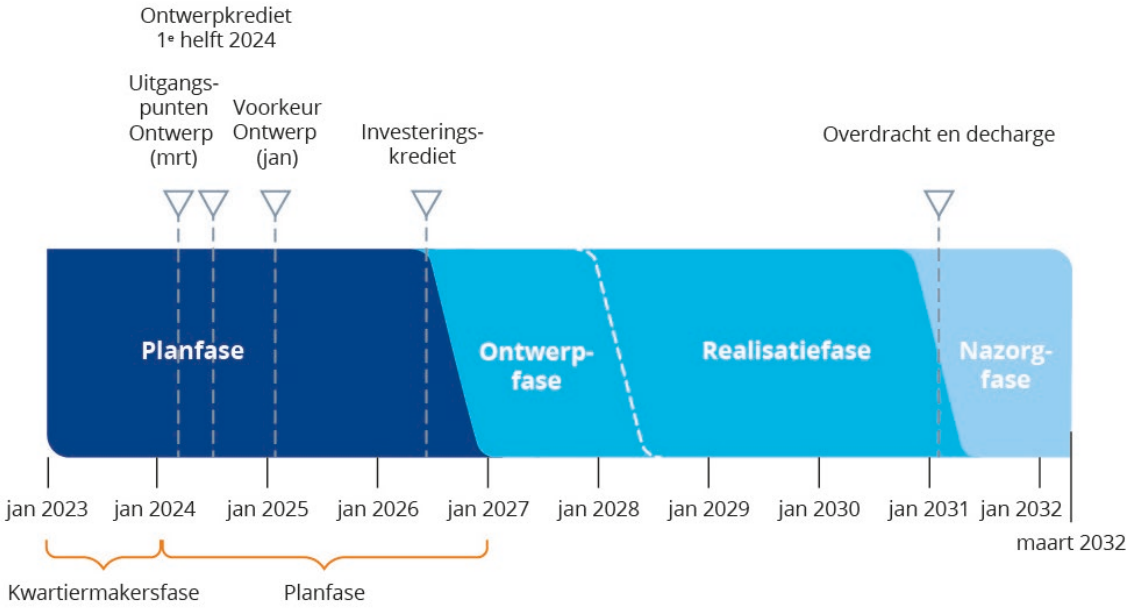
- We rapporteren op bouwblokken. Dit zijn bijvoorbeeld:
  - Waterlijn
  - Luchtbehandelingsinstallatie
  - Sliblijn
  - Gaslijn
  - Energiedistributiesysteem
  - Procesautomatisering
  - Huisvesting
  - Utiliteiten
  - Terrein
  - Tijdelijke voorzieningen
  - Groene omlijsting
  - Inzet projectorgansatie Delfland
  - ...

Genoemde bouwblokken worden in deze hele presentatie als voorbeeld gebruikt.

Planning

VOORBEELD

- Prognose inbedrijfstelling: **[… 2033]**
- Afronding definitief ontwerp: **[…2028]**
- Overdracht grond **[… 2027]**

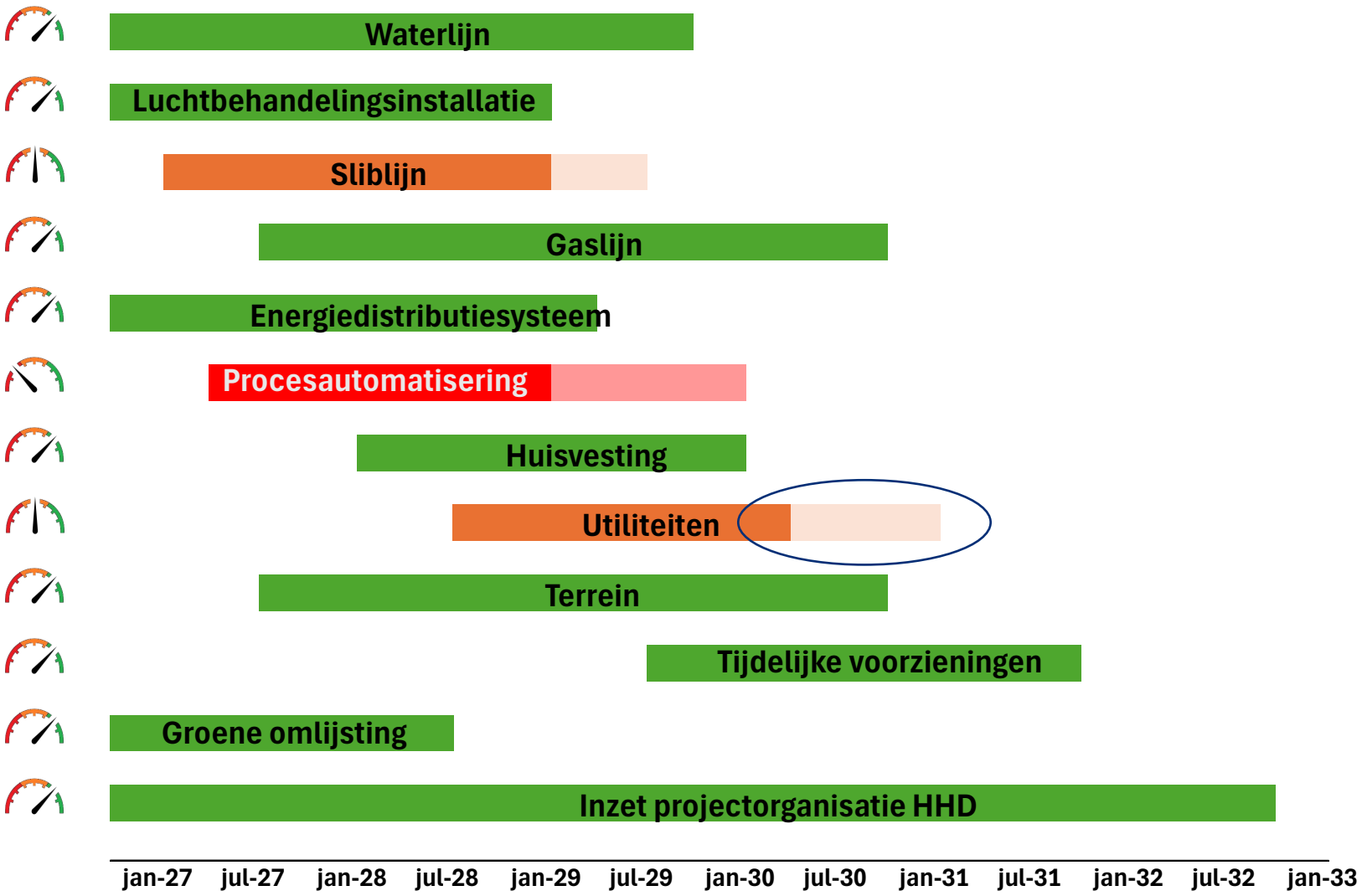


Bijzonderheden

- Ontwerp geeft geen gewijzigde einddatum aan
- Aanbestedingsproces op schema
- …

Planning bouwblokken

VOORBEELD



Bijzonderheden:

- Procesautomatisering loopt hevige vertraging op vanwege uitvallen onderaannemer
- Sliblijn loopt vertraging op vanwege problemen ondergrond
- Utiliteiten vertraagd i.v.m. scopewijziging
- Terrein heeft vertraging iets ingehaald en loopt bijna weer op originele schema.

Lichtere blokken geven uitloop weer

Kwaliteit

VOORBEELD

- Ontwerp en uitvoering: voldoen aan de eisen.
- Keuringen en toetsingen: zijn succesvol afgerond.
- Afwijkingen: worden tijdig hersteld.
- Restpunten blijven binnen de afgesproken tolerantie

Kwaliteit bouwblokken

VOORBEELD


Waterlijn


Huisvesting


Lucht-behandeling


Utiliteiten


Sliblijn


Terrein


Gaslijn


Tijdelijke voorzieningen


Energie-distributie


Groene omlijsting


Proces-automatisering


Inzet projectorganisatie HHD

Bijzonderheden:

- Luchtbehandeling enkele restpunten staan nog open.
- Sliblijn afwijkingen zijn hersteld, worden opnieuw getoetst.
- Huisvesting gewijzigde scope wordt opnieuw gevalideerd.
- Terrein herstelmaatregelen worden ingezet.
- Procesautomatisering hersteld

Financiën

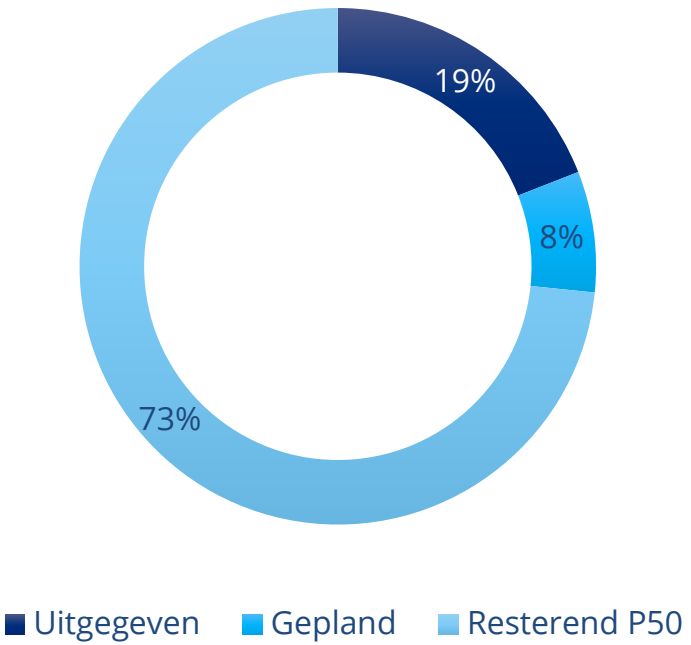
VOORBEELD

- Uitgegeven totaal 19% van P50
- Gepland 8% van P50
- Resterend krediet P50 73%
- Verhouding tot jaarschijf is […]
- Verhouding tot prognose en kosten daadwerkelijk gereed product in relatie met tijd

Overig

- Sturing op P50 ligt op koers, geen noodzaak om P85 buffer aan te spreken
- Risicoreservering meer aangesproken dan verwacht
- Materiaalkosten algemeen lager dan verwacht
- Relatie P&C cyclus

Krediet



Financiën bouwblokken

VOORBEELD


Waterlijn


Huisvesting


Lucht-behandeling


Utiliteiten


Sliblijn


Terrein


Gaslijn


Tijdelijke voorzieningen


Energie-distributie


Groene omlijsting


Proces-automatisering


Inzet projectorganisatie HHD

Bijzonderheden:

- Luchtbehandeling enkele restpunten staan nog open.
- Energiedistributie duurder door materiaalkosten
- Procesautomatisering duurder door gekozen software
- Terrein wordt veel duurder door afhaken onderaannemer en bijkomende vertraging

Risico’s

VOORBEELD

- Toprisico’s:
  - Risico A
  - Risico B
  - Risico C
  - Risico D
  - Risico E

Belangrijkste wijzigingen risicodossier

- RIS-14 is van rood naar groen gegaan

Risico ID	Gebeurtenis	Oorzaak	Gevolg
RIS-1	Xxx	Xxx	Xxx
RIS-2	Xxx	Xxx	Xxx
RIS-3	Xxx	Xxx	Xxx
RIS-4	Xxx	Xxx	Xxx
RIS-5	Xxx	Xxx	Xxx
RIS-6	Xxx	Xxx	Xxx

Risico's bouwblokken

VOORBEELD


Waterlijn


Huisvesting


Lucht-behandeling


Utiliteiten


Sliblijn


Terrein


Gaslijn


Tijdelijke voorzieningen


Energie-distributie


Groene omlijsting


Proces-automatisering


Inzet projectorganisatie HHD

Bijzonderheden:

- Waterlijn optreden RIS-12
- Gaslijn verhoogd risico RIS-87
- Huisvesting verhoogd risico RIS-10
- Utiliteiten verlaagd risico RIS-46

Organisatie

VOORBEELD

- Sleutelrollen ingevuld
- Constructieve samenwerking met de lijnorganisatie
- Rollen, verantwoordelijkheden en escalatielijnen zijn helder.
- Overleg- en besluitvormingsstructuur functioneert naar behoren.
- Capaciteit, continuïteit en eventuele personele knelpunten worden actief gemonitord.
- Afstemming met aannemer en overige stakeholders vraagt blijvende aandacht.

Organisatie bouwblokken

VOORBEELD


Waterlijn


Huisvesting


Lucht-behandeling


Utiliteiten


Sliblijn


Terrein


Gaslijn


Tijdelijke voorzieningen


Energie-distributie


Groene omlijsting


Proces-automatisering


Inzet projectorganisatie HHD

Bijzonderheden:

- Sliblijn organisatie onderaannemer moet verder uitgewerkt worden
- Energydistributie dient gedetailleerder met lijn afgestemd te worden
- Tijdelijke voorzieningen kleine wijziging uitgangspunten

Informatie

VOORBEELD

- Benodigde informatie is tijdig en volledig beschikbaar.
- Documentatie is actueel en versiebeheer is op orde.
- Informatie-uitwisseling tussen bouwblokken verloopt volgens afspraak.
- Wijzigingen en besluiten worden tijdig gedeeld en verwerkt.
- Afhankelijkheden tussen bouwblokken zijn inzichtelijk en afgestemd.
- Besluiten en goedkeuringen zijn onvoldoende vastgelegd.

Informatie bouwblokken

VOORBEELD


Waterlijn


Huisvesting


Lucht-behandeling


Utiliteiten


Sliblijn


Terrein


Gaslijn


Tijdelijke voorzieningen


Energie-distributie


Groene omlijsting


Proces-automatisering


Inzet projectorganisatie HHD

Bijzonderheden:

- Sliblijn benodigde informatie te laat aangeleverd
- Procesautomatisering systemen aannemer blijken onderling niet compatibel
- Terrein besluitvorming is niet volledig vastgelegd

Omgeving



- De samenwerking met de stakeholders verloopt overwegend constructief.
- Betrokken partijen worden periodiek geïnformeerd over voortgang, planning en raakvlakken.
- Aandachtspunten worden vastgelegd en via de reguliere overleggen opgevolgd.
- Het algemene draagvlak voor het project blijft stabiel.

Bijzonderheden

- **Gemeente Vlaardingen:** afstemming over vergunningen en verkeersmaatregelen loopt.
- **Provincie Zuid-Holland:** aanvullende informatie gevraagd over natuur en bereikbaarheid.
- **Rijkswaterstaat:** planning van werkzaamheden rond de waterlijn wordt afgestemd.
- **Omwonenden:** zorgen geuit over tijdelijke hinder; extra informatiebijeenkomst ingepland.
- **Staatsbosbeheer:** mitigerende maatregelen voor groen en ecologie worden uitgewerkt.

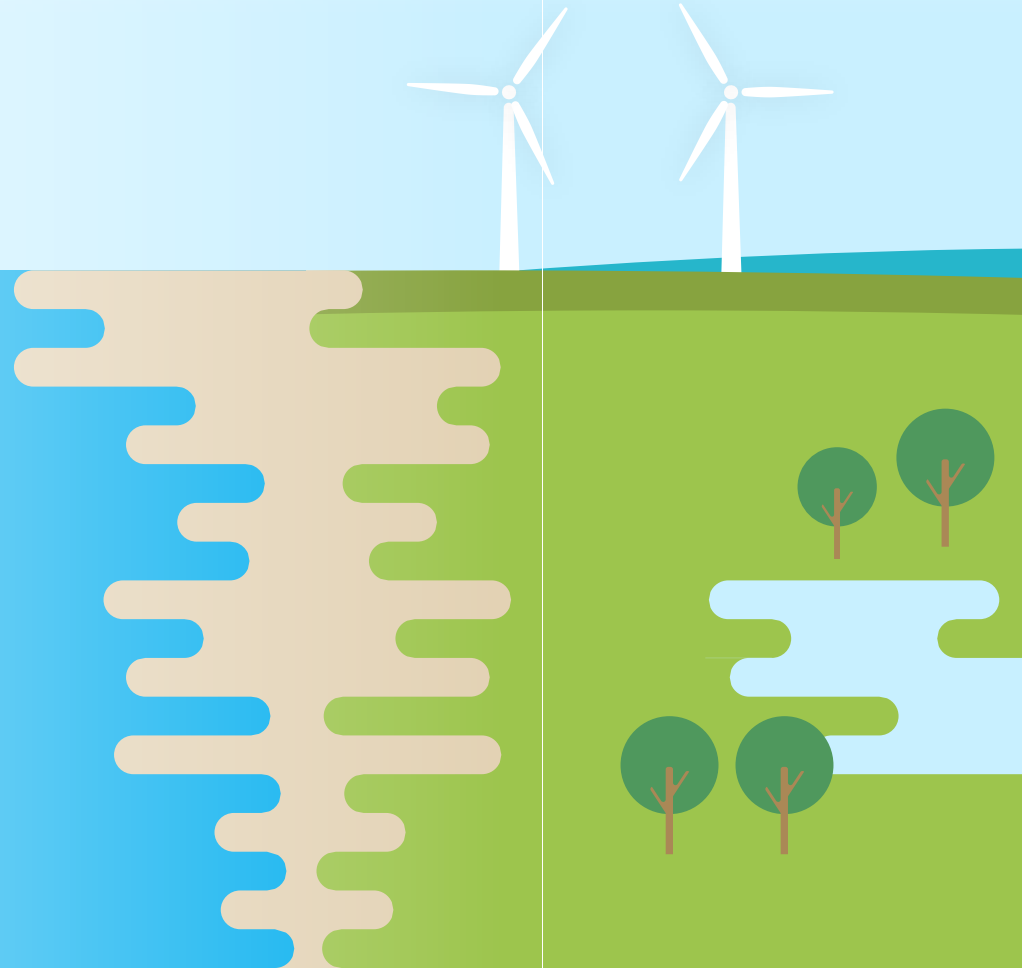
Doorkijk naar volgende periode

VOORBEELD

Omgeving
We zetten vol in op onze nieuwe mediacampagne

Realisatie
Bouwblokken Sliblijn en Terrein worden afgerond

Bijzonder de komende periode
Is het in gebruik nemen van de waterlijn



Overige aandachtsgebieden

- Deelprojecten
- Raakvlakken met andere Delfland projecten
- Gereedheid voor beheer en ingebruikname/samenwerking met lijn

