

Nota van beantwoording zienswijzen

Wijziging Reglement voor het Waterschap Scheldestromen inzake kostentoedeling wegenheffing

September 2026

Behoort bij besluit van het college van GS van 15 september 2026 betreffende het voorstel aan Provinciale Staten tot wijziging van het Reglement voor het Waterschap Scheldestromen inzake kostentoedeling wegenheffing.

Nota van beantwoording zienswijzen

Bij het ontwerpbesluit tot wijziging van het Reglement voor het Waterschap Scheldestromen

Datum: 15 september 2026

Auteur: Provincie Zeeland

Versienummer: 1.0

Inhoudsopgave

blz

1 Inleiding en procedure.....	4
2 Overzicht ingekomen zienswijzen.....	5
3 Beantwoording zienswijzen.....	6
4 Overzicht wijzigingen ontwerpbesluit.....	20

1 Inleiding en procedure

In het kader van de voorbereiding van een voorstel aan Provinciale Staten tot wijziging van het Reglement voor het Waterschap Scheldestromen is in de vergadering van Gedeputeerde Staten op 26 mei 2026 het ontwerpbesluit tot wijziging van het reglement vrijgegeven voor de inspraakprocedure als bedoeld in artikel 4 van de Waterschapswet.

Aanleiding voor de wijziging van het reglement is het besluit van de Algemene Vergadering van het waterschap Scheldestromen van 9 april 2026 om, gelet op de uitkomst van extern onderzoek dat het waterschap heeft laten uitvoeren, met ingang van 2027 een aparte wegenheffing in te voeren op basis van gebiedskenmerken met afwijkende formules voor de toedeling van de kosten van het wegenbeheer, en het daaruit voortvloeiende verzoek aan de Provincie om daartoe het reglement aan te passen.

Het ontwerpbesluit, met de daarop betrekking hebbende stukken, heeft met ingang van 28 mei 2026 tot en met 23 juli 2026 ter inzage gelegen. De stukken waren online te raadplegen op de website van de Provincie Zeeland en op www.overheid.nl. Gedurende de termijn van terinzagelegging is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling te reageren op het ontwerpbesluit.

Tijdens de inspraaktermijn zijn in totaal 9 zienswijzen ontvangen, waarvan 3 inhoudelijk identiek zijn. Deze zienswijzen worden in deze nota behandeld.

De zienswijzen geven geen aanleiding tot een gewijzigde vaststelling van het ontwerpbesluit of tot wijziging van het Reglement voor het Waterschap Scheldestromen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een overzicht van de naar voren gebrachte zienswijzen opgenomen.

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld op volgorde van binnenkomst en worden deze samengevat en beantwoord.

In hoofdstuk 4 is aangegeven of er aanleiding is voor (ambtshalve) wijzigingen van het ontwerpbesluit. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wijzigingen in de betreffende artikelen in het reglement respectievelijk in de toelichting bij deze artikelen.

2 Overzicht ingekomen zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn gedurende de inspraaktermijn naar voren gebracht:

Nr.	Indiener(s) zienswijze	Adres	Datum
1.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	30 mei 2026
2.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	30 mei 2026
3.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	31 mei 2026
4.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	1 juni 2026
5.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	2 juni 2026
6.	a. geanonimiseerd b. geanonimiseerd c. geanonimiseerd	geanonimiseerd	15 juli 2026 15 juli 2026 15 juli 2026
7.	geanonimiseerd	geanonimiseerd	20 juli 2026

De ontvangen zienswijzen worden in het volgende hoofdstuk behandeld en voorzien van een reactie.

3 Beantwoording zienswijzen

De zienswijzen zijn opgenomen in onderstaande tabel en voorzien van beantwoording, inclusief eventuele wijzigingen.

Nr. 1	ZIENSWIJZEN (30 mei 2026 - indiener 1)
1.1	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Het ontwerpbesluit is oneerlijk. Bij deze wijze van heffing komen de kosten volledig neer op Zeeuwen, terwijl de wegen ook gebruikt worden door bijvoorbeeld buitenlandse transportbedrijven, buitenlandse werknemers van agrarische bedrijven die veelal rondrijden in auto's met kentekens uit het land van herkomst. Ook elektrische voertuigen vallen buiten dit ontwerpbesluit. Daaruit volgt dus dat dit een oneerlijke verdeling van kosten met zich meebrengt en derhalve niet ingevoerd zou moeten/mogen worden.
	ANTWOORD
	Er is voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer te baseren op het profijtbeginsel. Dit betekent dat de groepen belastingplichtigen (Ingezetenen, Gebouwd, Ongebouwd en Natuur) betalen naar de mate dat zij profijt hebben bij het wegenbeheer van het waterschap. Op grond van art. 122a lid 2 Waterschapswet kan de wegenheffing alleen worden geheven van hen die: - ingezetenen zijn; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van ongebouwde onroerende zaken, niet zijnde natuurterreinen; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van natuurterreinen; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van gebouwde onroerende zaken. Op grond van art. 116 Waterschapswet is een ingezetene: degene die blijkens de basisregistratie personen bij het begin van het kalenderjaar woonplaats heeft in het gebied van het waterschap en die aldaar gebruik heeft van woonruimte. Dit betekent dat alleen gebruikers van een woonruimte in het gebied van Waterschap Scheldestromen en eigenaren van een onroerende zaak in het gebied van Waterschap Scheldestromen in de wegenheffing kunnen worden betrokken. De eigenaar of gebruiker van een voertuig kan op grond van de Waterschapswet dus niet (rechtstreeks) worden aangeslagen voor de wegenheffing.
Nr. 2.	ZIENSWIJZEN (30 mei 2026 - indiener 2)
2.1	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Ik ben het niet eens met een afzonderlijke wegenheffing. Ik betaal al te veel via de brandstof accijns, gewone wegen belasting en via de belasting op mijn huis aan het waterschap.
	ANTWOORD
	Waterschap Scheldestromen heeft onder andere als taken het watersysteembeheer en het wegenbeheer. Met het watersysteembeheer zorgt het waterschap voor sterke duinen en dijken en schoon en voldoende water. Het wegenbeheer bestaat het aanleggen, beheren en onderhouden van wegen in Zeeland. Waterschap Scheldestromen is niet de enige overheid die wegen in Zeeland beheert. De provincie Zeeland beheert de grotere doorgaande wegen in Zeeland. Rijkswaterstaat zorgt voor de A58 en verschillende N-wegen in Zeeland. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor wegen binnen de bebouwde kom. Waterschap Scheldestromen beheert de overige 4.000 km aan Zeeuwse wegen. Het Rijk en de provincie Zeeland bekostigen hun wegen uit de wegenbelasting en de provinciale opcenten. Waterschap Scheldestromen bekostigt haar wegen tot dusver uit de watersysteemheffing. De watersysteemheffing dekt daarmee zowel de kosten van het watersysteembeheer als die van het wegenbeheer. Vanaf 2027 wil Waterschap Scheldestromen voor beide taken afzonderlijke belastingen heffen. De watersysteemheffing voor het watersysteembeheer en de wegenheffing voor het wegenbeheer. De inwoners en eigenaren van onroerende zaken in Zeeland betalen nu dus ook al belasting aan waterschap

	Scheldestromen voor het wegenbeheer via de watersysteemheffing. Vanaf 2027 gebeurt dat via een aparte wegenheffing. De kosten voor wegen worden dan uit de watersysteemheffing gehaald en apart zichtbaar gemaakt via een aparte wegenheffing. Daarmee maakt Waterschap Scheldestromen beter zichtbaar waar de kosten voor zijn en bovendien worden de kosten verdeeld over de groepen belastingbetalers op basis van het profijt dat zij hebben van het wegenbeheer.
2.2	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Het onderhoud aan de slootkanten en bermen maaien doen jullie ook al niet meer zo vaak en stukken helemaal niet i.v.m. meer groen laten groeien waardoor er gevaarlijke situatie in bochten ontstaan en de ratten meer beschutting hebben en steeds meer overlast en ziektes verspreiden.
	ANTWOORD
	Deze wijziging van het reglement gaat niet over de wijze waarop Waterschap Scheldestromen haar taken uitoefent. Eventuele klachten daarover kunnen worden gemeld bij het waterschap zelf.
2.3	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	De wegen worden kapot gereden door zwaar transport, boeren rijden met bizar grote zware tractoren en karren rond zo worden de vrachtwagens ook steeds groter en zwaarder. En de zware elektrische auto's SUV genereren ook veel moment op het wegdek bij snel optrekken en remmen.
	ANTWOORD
	Er is voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer te baseren op het profijtbeginsel. Dit betekent dat de groepen belastingplichtigen (Ingezetenen, Gebouwd, Ongebouwd en Natuur) betalen naar de mate dat zij profijt hebben bij het wegenbeheer van het waterschap. Zowel de watersysteemheffing als de wegenheffing zijn dan gebaseerd op het profijtbeginsel. De wetgever heeft immers nadrukkelijk beoogd om met ingang van 2026 het profijtbeginsel bij de watersysteemheffing te versterken. De wegenheffing sluit daar dan bij aan. Zie onderdeel 3.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Er is dus bewust niet voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek te baseren op het kostenveroorzakingsbeginsel en er is dus ook niet of minder gekeken naar de belasting van de wegen en schade aan de wegen. Zie onderdeel 3.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners.
2.4	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Voer wegenbelasting in voor alle buitenlandse voertuigen. Zeker ook voor de Belgen. Ga beter toezicht houden op auto's met witte kentekenplaten. Hier lopen jullie ook inkomsten mis. Laat alle buitenlandse zeeschepen die in de Westerschelde varen of liggen meer belasting of andere vergoeding betalen.
	ANTWOORD
	Op grond van art. 122a lid 2 Waterschapswet kan de wegenheffing alleen worden geheven van hen die: - ingezetenen zijn; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van ongebouwde onroerende zaken, niet zijnde natuurterreinen; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van natuurterreinen; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van gebouwde onroerende zaken. Op grond van art. 116 Waterschapswet is een ingezetene: degene die blijkens de basisregistratie personen bij het begin van het kalenderjaar woonplaats heeft in het gebied van het waterschap en die aldaar gebruik heeft van woonruimte. Dit betekent dat alleen gebruikers van een woonruimte in het gebied van Waterschap Scheldestromen en eigenaren van een onroerende zaak in het gebied van Waterschap Scheldestromen in de wegenheffing kunnen worden betrokken. De eigenaar of gebruiker van een voertuig kan op grond van de Waterschapswet dus niet (rechtstreeks) worden aangeslagen voor de wegenheffing. Ook voor zeeschepen is geen wegenheffing mogelijk.

Nr. 3.	ZIENSWIJZEN (31 mei 2026 - indiener 3)
3.1	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Een rechtvaardig belastingstelsel hoort te rusten op het principe dat de gebruikers en de veroorzakers de zwaarste lasten dragen. Dat gebeurt niet in het ontwerpbesluit. De wegen in het buitengebied worden fysiek onevenredig zwaar belast, beschadigd en versleten door zwaar landbouwverkeer. Particuliere inwoners maken vooral gebruik van wegen binnen de bebouwde kom en gebruiken waterschapswegen in het buitengebied slechts incidenteel voor personenverkeer of recreatie. Het is volstrekt onredelijk dat de categorie Ongebouwd als feitelijke veroorzaker van zware slijtage slechts voor 8,97% wordt aangeslagen en de Ingezetenen en Gebouwd samen maar liefst 90,69% van de totale lasten van het wegenbeheer betalen terwijl de infrastructuur hoofdzakelijk de agrarische bedrijfsvoering faciliteert.
	ANTWOORD
	Er is voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer te baseren op het profijtbeginsel. Dit betekent dat de groepen belastingplichtigen (Ingezetenen, Gebouwd, Ongebouwd en Natuur) betalen naar de mate dat zij profijt hebben bij het wegenbeheer van het waterschap. Zowel de watersysteemheffing als de wegenheffing zijn dan gebaseerd op het profijtbeginsel. De wetgever heeft immers nadrukkelijk beoogd om met ingang van 2026 het profijtbeginsel bij de watersysteemheffing te versterken. De wegenheffing sluit daar dan bij aan. Zie onderdeel 3.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Er is dus bewust niet voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek te baseren op het kostenveroorzakingsbeginsel en er is dus ook niet of minder gekeken naar de belasting van de wegen en schade aan de wegen. Zie onderdeel 3.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Ingezetenen hebben profijt van alle door het waterschap beheerde wegen omdat deze hen in staat stellen om te kunnen wonen, werken en recreëren in het gebied van het waterschap. De eigenaren van woningen en bedrijfspanden (Gebouwd) hebben profijt van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen-1 omdat deze wegen de woningen en bedrijfspanden (en de kernen waarin ze zich bevinden) bereikbaar maken. Van de erftoegangswegen-2 hebben vooral de woningen en bedrijfspanden in het buitengebied profijt omdat ze hierdoor worden ontsloten. Eigenaren van agrarische grond (deze vormen het grootste deel Ongebouwd) hebben profijt van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen-1 omdat over deze wegen goederen en agrarische producten worden getransporteerd van het land naar verwerkingsbedrijven. Verder hebben ze profijt van de erftoegangswegen-2 omdat die hen in staat stellen de landbouwgronden met machines, trekkers en vrachtauto's te bereiken, de gronden te beheren en te bewerken en producten aan en af te voeren. Agrarische gronden bevinden zich bijna uitsluitend buiten de bebouwde kom. Zie over het voorgaande onderdeel 5.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Voor de bereikbaarheid van de landbouwgronden door vooral erftoegangswegen-2 hoeven de wegen daarvoor echter niet in alle gevallen verhard te zijn. Veel van de voertuigen en machines die agrariërs gebruiken, zijn immers bij uitstek geschikt om op onverhard terrein te rijden. De verharding van de weg is in dat opzicht belangrijker voor de Ingezetenen (het kunnen wonen, werken en recreëren in het waterschapsgebied) en Gebouwd (bereikbaarheid van woningen en bedrijfspanden). Zie hierover onderdeel 7.2.2 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Op basis van het profijtbeginsel is het dan ook gerechtvaardigd dat een groot deel van de kosten van het wegenbeheer worden toegedeeld aan de Ingezetenen en Gebouwd en voor een gering deel aan Ongebouwd.
3.2	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Uit de onderliggende onderzoeksrapporten (waaronder het rapport van Van den Bosch & Partners) en het conceptverslag van het bestuurlijk overleg d.d. 11 mei 2026 blijkt dat de landelijke wetswijziging per 1 januari 2026 de kostentoedeling voor de agrarische sector binnen de algemene watersysteemheffing fors deed stijgen. Deze landelijke wet werd juist ingevoerd om het profijtbeginsel beter te borgen en te handhaven. Het waterschap zet de introductie van deze aparte wegenheffing met 'aangepaste formules' nu echter expliciet in om de rekenkundige gevolgen van deze rijkswet voor het buitengebied te omzeilen en te neutraliseren. De voorgestelde splitsing en de gekozen rekenmethodiek worden hiermee misbruikt als

	politek reparatiemechanisme om de historische voorkeurspositie van de agrarische sector ten koste van de burgers in de woongebieden te beschermen. Dit tast de geest en het doel van de gewijzigde Waterschapswet aan.
	ANTWOORD
	De kostentoedelingsmethodiek op basis van gebiedskenmerken die met ingang van 2026 in de Waterschapswet is opgenomen, heeft betrekking op de kosten van het watersysteembeheer en de bekostiging daarvan via de watersysteemheffing. Dit riep bij Waterschap Scheldestromen de vraag op of een identieke methodiek ook passend is voor de verdeling van de kosten van het wegenbeheer. Dit heeft Van den Bosch & Partners onderzocht. Volgens Van den Bosch & Partners zijn de aard en het karakter van het wegenbeheer anders dan die van het watersysteembeheer. Gesteld kan worden dat Ongebouwd minder profijt heeft van het wegenbeheer dan van het watersysteembeheer. Het watersysteembeheer beschermt immers de agrarische gronden en de gewassen daarop tegen schade en vergroot de bruikbaarheid ervan voor de landbouwfunctie die de grond heeft. Het watersysteembeheer is dus cruciaal voor de landbouwfunctie. Ook het wegenbeheer is van belang voor de landbouwfunctie. Maar voor de bereikbaarheid van de landbouwgronden is het bijvoorbeeld niet in alle gevallen nodig dat de wegen verhard zijn. Veel van de voertuigen en machines die agrariërs gebruiken, zijn immers bij uitstek geschikt om op onverhard terrein te rijden. De verharding van de weg is in dat opzicht belangrijker voor de Ingezetenen (het kunnen wonen, werken en recreëren in het waterschapsgebied) en Gebouwd (bereikbaarheid van woningen en bedrijfspanden). Zie hierover onderdeel 7.2.2 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Een specifieke kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer die afwijkt van de wettelijke kostentoedelingsmethodiek voor het watersysteembeheer heeft dan ook tot doel om specifiek voor het wegenbeheer het profijt op een juiste wijze tot uitdrukking te brengen en niet om de agrarische sector te bevoordelen of het wettelijke systeem te omzeilen. Voor het wegenbeheer daalt het rekenkundige kostenaandeel van Ongebouwd hierdoor van 22,78% naar 8,97% en het rekenkundige kostenaandeel van Gebouwd stijgt hierdoor van 49,82% naar 63,69% (uitgaande van peildatum 1 januari 2026 en een gelijkblijvend kostenaandeel van ingezetenen). De verdeling van de kosten van het wegenbeheer sluit hiermee beter aan bij het profijt dat deze categorieën hebben van het wegenbeheer.
3.3	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	De kostentoedeling voor de categorie 'Gebouwd' (63,69%) steunt onevenredig zwaar op de totale economische waarde van het vastgoed. Omdat woongebieden dichtbevolkt zijn en woningen gecumuleerd een zeer hoge WOZ-waarde vertegenwoordigen, worden inwoners via deze administratieve systematiek belast met het leeuwendeel van de wegenkosten. Er bestaat echter geen enkel causaal of logisch verband tussen de marktwaarde van een woning in een woongebied en de mate van fysieke slijtage die op een polderweg kilometers verderop wordt veroorzaakt. Het hanteren van deze waardesystematiek leidt tot een grove miskennis van de feitelijke kostenveroorzaking en straft inwoners in woongebieden onterecht voor de stijgende woningprijzen.
	ANTWOORD
	In de voorgestelde kostentoedelingsmethodiek op basis van gebiedskenmerken worden de ongebouwde dichtheid en natuurdichtheid vermenigvuldigd met formules. Voor het watersysteembeheer staan die formules in de Waterschapswet. Voor het wegenbeheer worden die formules opgenomen in het Reglement. De wettelijke formules voor het watersysteembeheer zijn echter niet passend voor het wegenbeheer. Hiervoor vermeldt het rapport van Van den Bosch & Partner drie redenen. Ten eerste zijn de aard en het karakter van wegenbeheer anders dan die van het watersysteembeheer. Zo is het profijt dat Ongebouwd heeft van het wegenbeheer (bereikbaarheid, ontsluiting) kleiner dan het profijt dat Ongebouwd heeft van het watersysteembeheer (bescherming van agrarische gewassen tegen schade en vergroting van de bruikbaarheid van agrarische gronden voor de landbouwfunctie). Ten tweede kan de zogenoemde 'weeffout' worden gecorrigeerd. En ten derde kan bij de wegenheffing geen tariefdifferentiatie worden toegepast zoals bij de watersysteemheffing wel mogelijk is. Mede in verband met het corrigeren van de weeffout is er rekenkundig voor gekozen om de formules zo te stellen dat de uitkomsten overeenkomen met de uitkomsten van een kostentoedeling op basis van

	(actuele)waardeverhoudingen zonder de waarde van infrastructuur. Zie hierover onderdeel 7.2.2 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Bij zowel de watersysteemheffing als de wegenheffing is voor Gebouwd de WOZ-waarde de heffingsmaatstaf. Dat is nu ook al het geval bij de in de watersysteemheffing geïncorporeerde wegenheffing. De invoering van een aparte wegenheffing verandert hier dus niks aan.
3.4	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Het onderzoeksrapport wijst erop dat bij een afzonderlijke wegenheffing tariefdifferentiaties wettelijk niet zijn toegestaan. Dit betekent dat inwoners in stedelijk of dichtbebouwd gebied straks exact hetzelfde basistarief betalen als partijen in het buitengebied, zonder dat het waterschap nog differentiatie kan toepassen op basis van de aard, de ligging of de feitelijke gebruiksintensiteit van de wegen. Dit versterkt de inherente onrechtvaardigheid van dit ontwerpbesluit.
	ANTWOORD
	Bij de wegenheffing kunnen geen tariefdifferentiaties worden toegepast. Art. 122 Waterschapswet (dat de tariefdifferentiaties bij de watersysteemheffing regelt) kan in het Reglement namelijk niet van overeenkomstige toepassing worden verklaard (zie art. 122b lid 2 Waterschapswet).
3.5	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	De voorgestelde reglementswijziging leidt tot een extreme, onrechtvaardige en maatschappelijk onverklaarbare verschuiving van de lasten van het wegenbeheer naar particuliere inwoners en huiseigenaren, die geen substantieel profijt hebben van deze specifieke wegen en de schade daaraan niet veroorzaken. Daarom moet ontwerpbesluit worden heroverwogen door de kostentoedelingsmethodiek zodanig aan te passen dat het kostenaandeel voor de feitelijke grootgebruikers en veroorzakers (de agrarische sector / Ongebouwd) substantieel wordt verhoogd naar een fysiek en maatschappelijk verdedigbaar niveau.
	ANTWOORD
	De voorgestelde specifieke kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer die afwijkt van de wettelijke kostentoedelingsmethodiek voor het watersysteembeheer heeft juist tot doel om specifiek voor het wegenbeheer het profijt op een juiste wijze tot uitdrukking te brengen en niet om bepaalde groepen te bevoordelen of te benadelen.
Nr. 4.	ZIENSWIJZEN (1 juni 2026 - indiener 4)
4.1	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Dit is een lastenverzwaring voor de burger. De financiële positie van het waterschap is sterk genoeg om de doelen die zijn genoemd uit eigen middelen te betalen. Het lijkt verstandig eerst het functioneren van het waterschap tegen het licht te houden alvorens maar uit gemakzucht de rekening bij de burger neer te leggen. De provincie moet niet toestaan dat de lasten worden verhoogd.
	ANTWOORD
	Waterschap Scheldestromen bekostigt haar taken vrijwel volledig uit de eigen belastingheffing. Wel ontvangt het waterschap op grond van de Wet herverdeling wegenbeheer een substantiële bijdrage van de gemeenten in Zeeland ter dekking van een deel van de kosten van het wegenbeheer. De resterende de kosten van het wegenbeheer bekostigt Waterschap Scheldestromen uit eigen belastingen. Waterschap Scheldestromen bekostigt die (resterende) kosten van het wegenbeheer tot dusver uit de watersysteemheffing. De watersysteemheffing dekt daarmee zowel de kosten van het watersysteembeheer als die van het wegenbeheer. Vanaf 2027 wil Waterschap Scheldestromen voor beide taken afzonderlijke belastingen heffen. De watersysteemheffing voor het watersysteembeheer en de wegenheffing voor het wegenbeheer. De inwoners en eigenaren van onroerende zaken in Zeeland betalen nu dus ook al belasting aan Waterschap Scheldestromen voor het wegenbeheer via de watersysteemheffing. Vanaf 2027 gebeurt dat via een aparte

	wegenheffing. De kosten voor wegen worden dan uit de watersysteemheffing gehaald en apart zichtbaar gemaakt via een aparte wegenheffing. Daarmee maakt Waterschap Scheldestromen beter zichtbaar waar de kosten voor zijn en bovendien worden de kosten verdeeld over de groepen belastingbetalers op basis van het profijt dat zij hebben van het wegenbeheer. Dit leidt bij de wegenheffing wel tot lastenverschuivingen tussen groepen belastingbetalers. Zo gaan de agrarische bedrijven voor hun grond minder betalen en de eigenaren van woningen en bedrijven meer.
Nr 5.	ZIENSWIJZEN (2 juni 2026 - indiener 5)
5.1	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Niet duidelijk is of het Waterschap Scheldestromen hiermee extra gaat heffen.
	ANTWOORD
	Waterschap Scheldestromen bekostigt haar wegen tot dusver uit de watersysteemheffing. De watersysteemheffing dekt daarmee zowel de kosten van het watersysteembeheer als die van het wegenbeheer. Vanaf 2027 wil Waterschap Scheldestromen voor beide taken afzonderlijke belastingen heffen. De watersysteemheffing voor het watersysteembeheer en de wegenheffing voor het wegenbeheer. De inwoners en eigenaren van onroerende zaken in Zeeland betalen nu dus ook al belasting aan Waterschap Scheldestromen voor het wegenbeheer via de watersysteemheffing. Vanaf 2027 gebeurt dat via een aparte wegenheffing. De kosten voor wegen worden dan uit de watersysteemheffing gehaald en apart zichtbaar gemaakt via een aparte wegenheffing. Daarmee maakt Waterschap Scheldestromen beter zichtbaar waar de kosten voor zijn en bovendien worden de kosten verdeeld over de groepen belastingbetalers op basis van het profijt dat zij hebben van het wegenbeheer. Dit leidt bij de wegenheffing wel tot lastenverschuivingen tussen groepen belastingbetalers. Zo gaan de agrarische bedrijven voor hun grond minder betalen en de eigenaren van woningen en bedrijven meer. De invoering van de wegenheffing leidt op zich niet tot extra belastinginkomsten voor het waterschap. Uiteraard kunnen kostenstijgingen wel leiden tot hogere tarieven.
5.2	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	De daadwerkelijke gebruiker moet betalen op basis van gebruik.
	ANTWOORD
	Op grond van art. 122a lid 2 Waterschapswet kan de wegenheffing alleen worden geheven van hen die: - ingezetenen zijn; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van ongebouwde onroerende zaken, niet zijnde natuurterreinen; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van natuurterreinen; - krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van gebouwde onroerende zaken. Op grond van art. 116 Waterschapswet is een ingezetene: degene die blijkens de basisregistratie personen bij het begin van het kalenderjaar woonplaats heeft in het gebied van het waterschap en die aldaar gebruik heeft van woonruimte. Dit betekent dat alleen gebruikers van een woonruimte in het gebied van Waterschap Scheldestromen en eigenaren van een onroerende zaak in het gebied van Waterschap Scheldestromen in de wegenheffing kunnen worden betrokken. De eigenaar of gebruiker van een voertuig kan op grond van de Waterschapswet dus niet (rechtstreeks) worden aangeslagen voor de wegenheffing
5.3	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	De vraag of iemand woont binnen of buiten de bebouwde kom gaat vragen opleveren.
	ANTWOORD
	Er is voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer te baseren op het

	profijtbeginsel. Dit betekent dat de groepen belastingplichtigen (Ingezetenen, Gebouwd, Ongebouwd en Natuur) betalen naar de mate dat zij profijt hebben bij het wegenbeheer van het waterschap. Zowel de watersysteemheffing als de wegenheffing zijn dan gebaseerd op het profijtbeginsel. De wetgever heeft immers nadrukkelijk beoogd om met ingang van 2026 het profijtbeginsel bij de watersysteemheffing te versterken. De wegenheffing sluit daar dan bij aan. Zie onderdeel 3.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Ingezetenen hebben profijt van alle door het waterschap beheerde wegen omdat deze hen in staat stellen om te kunnen wonen, werken en recreëren in het gebied van het waterschap. De eigenaren van woningen en bedrijfspanden (Gebouwd) hebben profijt van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen-1 omdat deze wegen de woningen en bedrijfspanden (en de kernen waarin ze zich bevinden) bereikbaar maken. Van de erftoegangswegen-2 hebben vooral de woningen en bedrijfspanden in het buitengebied profijt omdat ze hierdoor worden ontsloten. Eigenaren van agrarische grond (deze vormen het grootste deel Ongebouwd) hebben profijt van de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen-1 omdat over deze wegen goederen en agrarische producten worden getransporteerd van het land naar verwerkingsbedrijven. Verder hebben ze profijt van de erftoegangswegen-2 omdat die hen in staat stellen de landbouwgronden met machines, trekkers en vrachtauto's te bereiken, de gronden te beheren en te bewerken en producten aan en af te voeren. Agrarische gronden bevinden zich bijna uitsluitend buiten de bebouwde kom. Zie over het voorgaande onderdeel 5.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Het voorgaande betekent dat er bij de heffing van de wegenheffing geen verschil wordt gemaakt tussen woonruimten of onroerende zaken binnen of buiten de bebouwde kom. Ook binnen de bebouwde kom gelegen woonruimten of onroerende zaken hebben profijt van de door het Waterschap Scheldestromen beheerde wegen. Bij de wegenheffing kunnen ook geen tariefdifferentiaties worden toegepast. Art. 122 Waterschapswet (dat de tariefdifferentiaties bij de watersysteemheffing regelt) kan in het Reglement namelijk niet van overeenkomstige toepassing worden verklaard (zie art. 122b lid 2 Waterschapswet).
Nr. 6.	a. ZIENSWIJZEN (15 juli 2026 - indiener 6a) b. ZIENSWIJZEN (15 juli 2026 - indiener 6b) c. ZIENSWIJZEN (15 juli 2026 - indiener 6c) Het gaat hier om afzonderlijke zienswijzen die inhoudelijk gelijkkluidend zijn. Daarom worden hierna de drie zienswijzen gezamenlijk gelijkkluidend beantwoord.
6.1	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Aanleiding Uit een analyse van Waves, de databank van de Unie van Waterschappen, blijkt dat de watersysteemheffing voor de categorie Ongebouwd in Zeeland ruim onder het gemiddelde van Nederland ligt. Tegelijkertijd moeten we constateren dat Waves aantoont dat de tarieven voor Ingezetenen en Gebouwd behoren tot de hoogste van Nederland. De belangrijkste oorzaak daarvan ligt in de bijzondere situatie van Zeeland: relatief weinig inwoners in verhouding tot een groot landbouwareaal. Dat is een gevolg van de gebiedskenmerken waarop de nieuwe systematiek van de watersysteemheffing is gebaseerd. Toch stelt Waterschap Scheldestromen voor om de tarieven voor Ongebouwd te verlagen, waardoor automatisch de tarieven voor Gebouwd en Ingezetenen nóg hoger worden. Scheldestromen bewerkstelligt deze verschuiving door een wegenheffing in te voeren die voor Ongebouwd verregaand voordelig uitpakt. De wet juist toegepast? Daarmee doet zich de vraag voor of de voorgestelde wegenheffing wel gebruikt mag worden op de manier zoals het waterschap voorstelt. Het rapport van Van den Bosch & Partners gaat uitgebreid in op de juridische haalbaarheid van de wegenheffing en de daarbij behorende fiscaal-juridische risico's. Wat daarin mist, is een antwoord op een wezenlijke vraag: Mag een wegenheffing worden ingezet om de uitkomst van de verplicht voorgeschreven watersysteemheffing op basis van gebiedskenmerken te corrigeren, en dan specifiek ten gunste van één categorie, namelijk Ongebouwd? De Waterschapswet is gewijzigd met als doel de belastingheffing niet langer te baseren op waardeverhoudingen, maar op objectieve gebiedskenmerken. De bedoeling van de wetgever was om zo tot een eerlijke en objectieve verdeling van de lasten te komen. Het zo optimaal tegemoetkomen aan het

	profijtbeginsel ligt daaraan ten grondslag. Naast de watersysteemheffing kent de wet ook de mogelijkheid van een wegenheffing. Het waterschap stelt dat de objectieve berekening van de watersysteemheffing voor Zeeland ongunstig uitpakt voor de categorie Ongebouwd en wil daarom via een afwijkende berekening van de wegenheffing alsnog aansluiten bij de lastenverdeling zoals die tot en met 2025 gold. Hierbij wordt voorbijgegaan aan de vraag of de belasting voor Ongebouwd in de voorgaande jaren wel juist was. Uit jurisprudentie blijkt dat de eigenlijke bedoeling van een wet niet mag worden doorkruist door een andere wettelijke regeling zó toe te passen dat de uitkomst van diezelfde wet feitelijk ongedaan wordt gemaakt. Anders gezegd: je kunt je formeel aan de wet houden, maar toch handelen in strijd met de bedoeling ervan. In dit geval is de watersysteemheffing als de enige verplichte belasting in de Waterschapswet opgenomen om aan de hand van de gebiedskenmerken tot een juiste lastenverdeling voor alle categorieën te komen. De wegenheffing is een alternatieve, niet verplichte belasting die een ander doel nastreeft: de lasten, veroorzaakt door beheer en onderhoud van die wegen, op eigen titel toe te rekenen aan de verschillende categorieën. De wegenheffing gebruiken om de watersysteemheffing naar eigen goedgevoelen te corrigeren staat daarmee op gespannen voet. Dat betekent overigens niet dat er geen wegenheffing zou mogen komen. Integendeel. Een wegenheffing kan prima worden ingevoerd, mits zij zelfstandig wordt onderbouwd, gebaseerd is op objectieve argumenten en losstaat van de wens om de uitkomst van de watersysteemheffing te corrigeren. Een eerste conclusie is daarom dat het voorstel van het waterschap op dit punt juridisch kwetsbaar en naar mijn mening zelfs in strijd met de bedoeling van de wet is.
	ANTWOORD
	Op 1 januari 2026 is de Waterschapswet gewijzigd waarbij het belastingstelsel van de waterschappen is aangepast. Hierbij is onder andere de methodiek voor de verdeling van de kosten van het watersysteembeheer gewijzigd. De kostentoedeling op basis van waardeverhoudingen is vervangen door een verdeelmaatstaf op basis van gebiedskenmerken. De algemene vergadering van Waterschap Scheldestromen heeft op basis van deze gewijzigde methodiek de Kostentoedelingsverordening watersysteembeheer en wegenbeheer waterschap Scheldestromen 2026 (hierna: de Kostentoedelingsverordening) vastgesteld. Dit heeft geleid tot een sterke stijging van het kostenaandeel van Ongebouwd van 18,19% naar 22,78%. Waterschap Scheldestromen heeft tot dusver geen aparte wegenheffing voor de bekostiging van het wegenbeheer. De wegenheffing is geïncorporeerd in de watersysteemheffing. De nieuwe kostentoedelingsmethodiek op basis van gebiedskenmerken is daarom toegepast op zowel de kosten van het watersysteembeheer als de kosten van het wegenbeheer. De sterke stijging van het kostenaandeel van Ongebouwd heeft dus niet alleen betrekking op de kosten van het watersysteembeheer maar ook op de kosten van het wegenbeheer. Dit riep bij Waterschap Scheldestromen de vraag op of een identieke methodiek op basis van gebiedskenmerken ook passend is voor de verdeling van de kosten van het wegenbeheer. Dit heeft Van den Bosch & Partners onderzocht. Volgens Van den Bosch & Partners zijn de aard en het karakter van het wegenbeheer anders dan die van het watersysteembeheer. Gesteld kan worden dat Ongebouwd minder profijt heeft van het wegenbeheer dan van het watersysteembeheer. Het watersysteembeheer beschermt immers de agrarische gronden en de gewassen daarop tegen schade en vergroot de bruikbaarheid ervan voor de landbouwfunctie die de grond heeft. Het watersysteembeheer is dus cruciaal voor de landbouwfunctie. Ook het wegenbeheer is van belang voor de landbouwfunctie. Maar voor de bereikbaarheid van de landbouwgronden is het bijvoorbeeld niet in alle gevallen nodig dat de wegen verhard zijn. Veel van de voertuigen en machines die agrariërs gebruiken, zijn immers bij uitstek geschikt om op onverhard terrein te rijden. De verharding van de weg is in dat opzicht belangrijker voor de Ingezetenen (het kunnen wonen, werken en recreëren in het waterschapsgebied) en Gebouwd (bereikbaarheid van woningen en bedrijfspanden). Zie hierover onderdeel 7.2.2 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Een specifieke kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer die afwijkt van de wettelijke kostentoedelingsmethodiek voor het watersysteembeheer heeft dan ook tot doel om specifiek voor het wegenbeheer het profijt op een juiste wijze tot uitdrukking te brengen en niet om de agrarische sector te

	beoordelen of de wegenheffing te gebruiken om de watersysteemheffing naar eigen goeddunken te corrigeren. Er is ook geen sprake van strijd met de bedoeling van de wet. Integendeel. De Waterschapswet schrijft voor de watersysteemheffing de methodiek van kostentoedeling voor maar laat voor de wegenheffing ruimte om in het Reglement een afwijkende kostentoedelingsmethodiek op te nemen, juist om daarmee het specifieke belang dat de verschillende categorieën van het wegenbeheer hebben tot uitdrukking te brengen. Van den Bosch & Partners heeft op een onderbouwde wijze de risico's van deze methodiek als vrij klein ingeschat. Wij zien geen reden om te twijfelen aan de juistheid van deze risico-inschatting. Voor het wegenbeheer daalt het rekenkundige kostenaandeel van Ongebouwd hierdoor van 22,78% naar 8,97% en het rekenkundige kostenaandeel van Gebouwd stijgt hierdoor van 49,82% naar 63,69% (uitgaande van peildatum 1 januari 2026 en een gelijkblijvend kostenaandeel van ingezetenen). De verdeling van de kosten van het wegenbeheer sluit hiermee beter aan bij het profijt dat deze categorieën hebben van het wegenbeheer. Waterschap Hollandse Delta hanteert sinds 1 januari 2026 reeds een vergelijkbare kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer als Waterschap Scheldestromen wil invoeren. Dit heeft de Provincie Zuid-Holland in 2025 via een met het onderhavige besluit vergelijkbare reglementswijziging mogelijk gemaakt. Ook Waterschap Rivierenland is voornemens deze kostentoedelingsmethodiek per 2027 in te voeren. Om dit mogelijk te maken is door de Provincie Zuid-Holland een reglementswijziging in procedure gebracht.
6.2	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Kosten nu en straks Een saillant detail is dat waterschap én provincie voornemens zijn om uit een oogpunt van verkeersveiligheid in de komende jaren over te gaan tot een nieuwe categorisering van de wegen in Zeeland. Dit blijkt uit een memo van de Projectgroep wegencategorisering PZ-WSS van 15 maart 2024. Die herbeoordeling zal Scheldestromen samen met de provincie Zeeland uitvoeren. In mei 2024 is een voorstel daartoe in het bestuur van het waterschap geagendeerd maar om moverende redenen uitgesteld. In dat voorstel staat duidelijk dat 80 km-wegen, in hoge mate in eigendom van de provincie, zullen worden afgewaardeerd tot 60 km-wegen (vnl. in eigendom van het waterschap). Met de reële mogelijkheid dat de tot 60 km afgewaardeerde wegen worden overgedragen aan het waterschap. Nu Scheldestromen heeft besloten om met ingang van 2027 een wegenheffing in te voeren die slechts voor 9 % door Ongebouwd zal worden betaald lijkt het erop dat de categorieën Ingezetenen en Gebouwd niet alleen 91 % van de huidige kosten zullen betalen maar dat zij in de toekomst voor eenzelfde percentage ook voor de inrichtings-, beheers- en onderhoudskosten van aan het waterschap overgedragen 80 naar 60 kmwegen zullen opdraaien. In een brief van 6 mei 2024 van het Dagelijks Bestuur aan de Algemene Vergadering van Scheldestromen worden de herinrichtingskosten van het huidige wegenareaal van zowel de provincie als van het waterschap bij elkaar op € 530 miljoen geschat. Bij afwaardering van een deel van de 80 km-wegen naar 60 km-wegen is dat € 180 miljoen. Voorwaar geen kleine bedragen! Een tweede conclusie is dat deze ontwikkeling, gelet op het verslag van het overleg tussen Scheldestromen en Zeeland, niet is overwogen bij het genomen ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten om in te stemmen met de wijziging van het Reglement van het waterschap. Dit luistert echter nauw omdat de provincie hierdoor impliciet belanghebbende is.
	ANTWOORD
	Hoofdstuk 5 van het rapport van Van den Bosch & Partners bevat een uitgebreide beschrijving van het wegenbeheer door het Waterschap Scheldestromen, de relatie met andere wegbeheerders in Zeeland, de lengte van de verschillende typen wegen, de functies van de verschillende typen wegen en het profijt dat de Ingezetenen, Ongebouwd, Natuur en Gebouwd hebben van die wegen. Hierbij is de huidige situatie als uitgangspunt genomen. Het is namelijk prematuur om hier op dit moment nog onzekere besluitvorming over de toekomstige wegencategorisering en de mogelijke overdracht van wegen bij te betrekken, nog los van de vraag of dit reden zou kunnen geven voor een andere kostentoedelingsmethodiek of andere formules. Sinds 2024 heeft hierover geen nadere bestuurlijke besluitvorming plaatsgevonden.
6.3	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Subjectieve onderbouwing Profijtbeginsel

Sinds de laatste wijziging van de Waterschapswet legt de wetgever bij het opleggen van heffingen nog meer de nadruk op het profijtbeginsel, daarbij tevens lettend op het gebruiken van objectieve criteria. Het vervangen van de waardeverhoudingen in de watersysteemheffing door gebiedskenmerken is daarvan het ultieme bewijs. Bij de in te voeren wegenheffing volgt Scheldestromen de wijze waarop Van den Bosch & Partners invulling geven aan het profijtbeginsel. Het bureau hangt dit op aan de mogelijkheid van maatschappelijke en economische doelgroepen om de bij het waterschap in beheer zijnde wegen te kunnen gebruiken. De subjectieve benadering van het gebruik van de erftoegangswegen is omgezet in een kostenverdeling over de verschillende categorieën, leidend tot de voorgenomen heffingen.

De vraag is of deze benadering recht doet aan de toepassing van het profijtbeginsel. De wet spreekt over profijt, maar geeft daar geen verdere invulling aan. Profijt hoeft dus niet hetzelfde te zijn als de mogelijkheid dat iemand van een weg gebruik maakt. Wie woont, werkt of een bedrijf heeft in het buitengebied is in hoge mate afhankelijk van en verplicht tot gebruik van deze wegen. Zonder deze wegen is het gebied eenvoudigweg niet bereikbaar en een onderneming niet levensvatbaar. Voor inwoners van steden en dorpen ligt dat anders. Zij kunnen kiezen uit alternatieve routes via andere wegen en blijven ook zonder de erftoegangswegen mobiel.

In hoofdstuk 9.2 van het rapport van Van den Bosch & Partners wordt de toepassing van het profijtbeginsel onderzocht, uitgewerkt en vertaald in de uitkomst dat een lager tarief voor Ongebouwd mogelijk is en dat de "juridische risico's vrij klein zijn". Wie zich verdiept in de argumenten en de voorzichtige verwoording daarvan kan met diezelfde argumenten tot de conclusie komen dat de kostenverdeling voor de wegen zoals opgenomen in de watersysteemheffing over 2026 al tegemoetkomt aan een goede kostenverdeling over de verschillende categorieën en dat de invoering van een wegenheffing daarmee overbodig is. 2026 is een prima vergelijkingsjaar omdat in dat jaar de kosten voor het wegennet zijn opgenomen in de nieuwe watersysteemheffing op basis van gebiedskenmerken. In de brief van 22 mei 2025 aan de Algemene Vergadering wordt op pagina 12 in tabel 13 duidelijk aangegeven welk deel elke categorie in 2026 gaat betalen:

- Ingezetenen: 27 %
- Gebouwd: 49,82 %
- Natuur: 0,40 %
- Overig (1): 22,78 %

(1) Grotendeels landbouw

Nu de kosten van de wegen nog zijn opgenomen in de watersysteemheffing gelden deze percentages ook voor de verdeling dáárvan.

De onderbouwing van de wegenheffing door Van den Bosch & Partners leidt tot de conclusie dat alle categorieën in een zekere verhouding tot elkaar baat hebben bij het wegennet van het waterschap. Dat wordt niet betwist. Die verhouding zit, zij het met iets andere getallen er ook in 2026 al in. En ook hier betaalt Ongebouwd (Natuur en Overig samen) maar 23,18 % van de totale kosten van de wegen in het buitengebied. Noch het waterschap noch het adviesbureau geeft aan waarom deze 23,18 % moet worden verlaagd. Die verlaging kan alleen worden verklaard door het bewust willen toerekenen naar een lager bedrag voor Ongebouwd om daarmee de totale belastingaanslag voor Ongebouwd inclusief de watersysteemheffing aanmerkelijk te verlagen.

Bij het lezen van het rapport van Van den Bosch valt nog iets anders op. In hoofdstuk 5.3 Profijt van de wegentaak wordt gemotiveerd waarom voor de lasten van de wegen een andere kostenverdeling mag worden toegepast dan die welke wordt gebruikt in de watersysteemheffing. Men gaat daar in op de mate waarin Ingezetenen, Gebouwd en Ongebouwd gebruik maken van de waterschapswegen. In schriftelijke vragen aan het dagelijks bestuur is gevraagd of Van den Bosch & Partners deze aannames destilleren uit een deskundigenrapport. Het dagelijks bestuur geeft aan dat dit niet het geval is. Het adviesbureau baseert zich op de aantallen kilometers van de verschillende soorten wegen met verschillende snelheden en op de mogelijkheid dat verschillende soorten doelgroepen deze wegen gebruiken. Het zijn dus aannames van een fiscaal-juridisch adviesbureau dat niet beschikt over de voor deze keuze benodigde kennis. Toch neemt het waterschap deze aannames bewust over en gebruikt ze om de heffing van Ongebouwd daarmee beduidend te verlagen. Met als belangrijk neveneffect dat de andere categorieën hun heffing verhoogd zien om die verlaging te compenseren.

Een derde conclusie is dat de verdeling van de wegenheffing over de categorieën een subjectieve, onjuiste en onvolledige onderbouwing kent. De wetgever hangt juist aan een objectief tot stand gekomen profijtbeginsel. Een andere benadering, bijvoorbeeld op basis van maatschappelijke en/of economische afhankelijkheid is niet overwogen.

Een deskundigenrapport ontbreekt en er is toegewerkt naar een vooraf vastgestelde uitkomst.

	ANTWOORD
	Er is voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer te baseren op het profijtbeginsel. Dit betekent dat de groepen belastingplichtigen (Ingezetenen, Gebouwd, Ongebouwd en Natuur) betalen naar de mate dat zij profijt hebben bij het wegenbeheer van het waterschap. Zowel de watersysteemheffing als de wegenheffing zijn dan gebaseerd op het profijtbeginsel. De wetgever heeft immers nadrukkelijk beoogd om met ingang van 2026 het profijtbeginsel bij de watersysteemheffing te versterken. De wegenheffing sluit daar dan bij aan. Zie onderdeel 3.3 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Er is dus bewust niet voor gekozen om de kostentoedelingsmethodiek te baseren op andere beginselen zoals het kostenveroorzakingsbeginsel. Hoofdstuk 5 van het rapport van Van den Bosch & Partners bevat een uitgebreide beschrijving van het wegenbeheer door het Waterschap Scheldestromen, de relatie met andere wegbeheerders in Zeeland, de lengte van de verschillende typen wegen, de functies van de verschillende typen wegen en het profijt dat de Ingezetenen, Ongebouwd, Natuur en Gebouwd hebben van die wegen. Deze beschrijving is gebaseerd op informatie en documentatie waarvan ook diverse bronnen zijn vermeld in het rapport. Een afzonderlijk deskundigenrapport over het feitelijke gebruik van wegen is daarvoor niet nodig. Wij wijzen er in dit verband op dat de toepassing van het profijtbeginsel bij de watersysteemheffing, evenmin is gebaseerd op gekwantificeerd feitelijk gebruik van het watersysteem door de verschillende categorieën. In Hoofdstuk 5.3 heeft Van den Bosch & Partners beschreven op welke wijze de categorieën Ingezetenen, Ongebouwd, Natuur en Gebouwd profijt hebben van de door het Waterschap Scheldestromen beheerde wegen. Volgens Van den Bosch & Partners zijn de aard en het karakter van het wegenbeheer anders dan die van het watersysteembeheer. Gesteld kan worden dat Ongebouwd minder profijt heeft van het wegenbeheer dan van het watersysteembeheer. Het watersysteembeheer beschermt immers de agrarische gronden en de gewassen daarop tegen schade en vergroot de bruikbaarheid ervan voor de landbouwfunctie die de grond heeft. Het watersysteembeheer is dus cruciaal voor de landbouwfunctie. Ook het wegenbeheer is van belang voor de landbouwfunctie. Maar voor de bereikbaarheid van de landbouwgronden is het bijvoorbeeld niet in alle gevallen nodig dat de wegen verhard zijn. Veel van de voertuigen en machines die agrariërs gebruiken, zijn immers bij uitstek geschikt om op onverhard terrein te rijden. De verharding van de weg is in dat opzicht belangrijker voor de Ingezetenen (het kunnen wonen, werken en recreëren in het waterschapsgebied) en Gebouwd (bereikbaarheid van woningen en bedrijfspanden). Zie hierover onderdeel 7.2.2 van het onderzoeksrapport van Van den Bosch & Partners. Hieruit volgt dat de wettelijke voorgeschreven kostentoedelingsmethodiek voor het watersysteembeheer niet volledig passend is voor het wegenbeheer en resulteert in een te hoog kostenaandeel van Ongebouwd van 22,78%. Een kostenaandeel van 8,97% sluit beter aan bij het profijt dat Ongebouwd heeft van het wegenbeheer. Er is dus niet toegerekend naar een lager bedrag voor Ongebouwd om daarmee de totale belastingaanslag voor Ongebouwd inclusief de watersysteemheffing aanmerkelijk te verlagen. Het lagere kostenaandeel van Ongebouwd is het resultaat van een op het profijt van het wegenbeheer gebaseerde kostentoedelingsmethodiek waarvan Van den Bosch & Partners de fiscaal-juridische risico's vrij klein acht. Wij zien geen reden om te twijfelen aan de juistheid van deze risico-inschatting. Waterschap Hollandse Delta hanteert sinds 1 januari 2026 reeds een vergelijkbare kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer als Waterschap Scheldestromen wil invoeren. Dit heeft de Provincie Zuid-Holland in 2025 via een met het onderhavige besluit vergelijkbare reglementswijziging mogelijk gemaakt. Ook Waterschap Rivierenland is voornemens deze kostentoedelingsmethodiek per 2027 in te voeren. Om dit mogelijk te maken is door de Provincie Zuid-Holland een reglementswijziging in procedure gebracht.
6.4	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Tot slot Allereerst kan worden verwezen naar een passage uit het verslag dat de provincie heeft gemaakt van het overleg met Scheldestromen. Daarin staat op de voorlaatste pagina de volgende tekst: "Daarbij is vanuit de provincie benadrukt dat toepassing daarvan uitsluitend mogelijk is indien hiervoor een goede, gedegen en controleerbare onderbouwing aanwezig is, gebaseerd op de gebiedskenmerken en de relatie met het profijt van het wegenbeheer. Deze onderbouwing dient door het waterschap expliciet te worden opgenomen bij de kostentoedelingsverordening."

	Gegeven mijn voorgaande conclusies mag worden vastgesteld dat de onderbouwing van Scheldestromen niet voldoet aan deze dringende aanbeveling van de provincie. Zonder daar verder op in te gaan kan het voorstel om tot een wegenheffing over te gaan ook op enkele andere punten kritisch worden benaderd. Het toeschrijven naar een vooraf vastgesteld doel, namelijk het verlagen van de watersysteemheffing met een wegenheffing die voor Ongebouwd gunstig uitpakt, is alleen al daarom juridisch aanvechtbaar. Van den Bosch & Partners weegt bij diverse onderdelen van het rapport de aanvechtbaarheid ervan en stelt bij die onderdelen regelmatig dat 'de juridische risico's vrij klein' zijn. Tegelijkertijd geeft het adviesbureau op pagina 12 een duidelijke waarschuwing af die overeenkomt met bovenstaand citaat van de provincie: "In een procedure over de aanslag wegenheffing kan de belastingrechter de verbindendheid van het provinciaal reglement, de kostentoedelingsverordening en de belastingverordening beoordelen (exceptieve toetsing). Concludeert de belastingrechter tot onverbindendheid van het reglement, de kostentoedelingsverordening of de belastingverordening, dan komt (mogelijk) de basis aan de aanslag te ontvallen en wordt deze vernietigd." Met name de kans dat de rechter een exceptieve toetsing op het gehele proces van de totstandkoming van de wegenheffing inclusief alle bijbehorende argumenten, onderbouwingen en documenten zal toepassen, is groot. Mijn verwachting is dat dan de wegenheffing zal worden teruggedraaid met alle (financiële) gevolgen van dien.
	ANTWOORD
	Waterschap Scheldestromen heeft tot dusver geen aparte wegenheffing voor de bekostiging van het wegenbeheer. De wegenheffing is geïncorporeerd in de watersysteemheffing. De sinds 1 januari 2026 geldende nieuwe kostentoedelingsmethodiek op basis van gebiedskenmerken is daarom toegepast op zowel de kosten van het watersysteembeheer als de kosten van het wegenbeheer. De sterke stijging van het kostenaandeel van Ongebouwd heeft daardoor niet alleen betrekking op de kosten van het watersysteembeheer maar ook op de kosten van het wegenbeheer. Dit riep bij het bestuur van Waterschap Scheldestromen de vraag op of een identieke methodiek op basis van gebiedskenmerken ook passend is voor de verdeling van de kosten van het wegenbeheer. De algemene vergadering van het Waterschap Scheldestromen heeft daarom besloten om in principe in te stemmen met de invoering in 2027 van een aparte wegenheffing en daarbij voor Ongebouwd uit te gaan van een kostenaandeel binnen de bandbreedte van 2 tot 5%, mits uit een uit te voeren extern onderzoek blijkt dat zich daar geen fiscaal-juridische aspecten tegen verzetten. Dit externe onderzoek is uitgevoerd door Van den Bosch & Partners waarbij drie verschillende kostentoedelingsmethodieken zijn onderzocht: 1. een kostentoedelingsmethodiek gebaseerd op (geactualiseerde) waardeverhoudingen waarbij bij het bepalen van de waarde van Ongebouwd de waarde van infrastructuur buiten aanmerking wordt gelaten; 2. een kostentoedelingsmethodiek gebaseerd op gebiedskenmerken met aangepaste formules; 3. het vrijstellen van de categorieën Ongebouwd en Natuur. Van den Bosch & Partners acht de fiscaal-juridisch risico's van de methodieken 1 en 2 vrij klein en die van methodiek 3 vrij gering, maar wel substantieel. Geen van deze methodieken resulteren in het voor Ongebouwd beoogde kostenaandeel van Ongebouwd tussen 2 en 5%. Hieruit blijkt dat Waterschap Scheldestromen van meet af aan een kostentoedelingsmethodiek voor het wegenbeheer wenst die fiscaal-juridisch verdedigbaar is. Juist daarom is een daartoe strekkende onderzoeksoopdracht aan Van den Bosch & Partners verstrekt. Dat zo'n methodiek niet resulteert in het aanvankelijke beoogde kostenaandeel van Ongebouwd is daaraan ondergeschikt gemaakt. Zoals in de zienswijze terecht wordt opgemerkt, heeft Van den Bosch & Partners hierbij in ogenschouw genomen dat de belastingrechter de verbindendheid van het provinciaal reglement, de kostentoedelingsverordening en de belastingverordening kan beoordelen (exceptieve toetsing). Concludeert de belastingrechter tot onverbindendheid van het reglement, de kostentoedelingsverordening of de belastingverordening, dan komt (mogelijk) de basis aan de aanslag te ontvallen en wordt deze vernietigd. Dit is een risico dat Waterschap Scheldestromen uiteraard niet wil lopen. Van den Bosch & Partners concludeert echter in het uitgebreide en onderbouwde rapport dat die risico's vrij klein zijn. Wij zien geen reden om te twijfelen aan de juistheid van deze risico-inschatting.
Nr. 7.	ZIENSWIJZEN (20 juli 2026 – indiener 7)

7.1	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Het is een gotspe dat ook inwoners zonder auto mee moeten gaan betalen aan wegeaanleg c.a. Daarmee wordt een deel van de inwoners gediscrimineerd en is strijdig met Artikel 21 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, de Grondwet en de Waterschapswet met name art. 1.
	ANTWOORD
	Het in de wegenheffing betrekken van inwoners zonder auto is niet strijdig met het discriminatieverbod. Inwoners (Ingezetenen) hebben profijt van alle door het Waterschap Scheldestromen beheerde wegen hebben omdat deze hen in staat stellen om te kunnen wonen, werken en recreëren in het gebied van het waterschap. Het gaat er daarbij niet om of zij daadwerkelijk gebruik maken van die wegen maar of zij gebruik kunnen maken van die wegen. Het gaat overigens niet alleen om de mogelijkheid om de wegen met een auto te gebruiken maar ook om de mogelijkheid als fietser of voetganger gebruik te maken van de wegen (Waterschap Scheldestromen beheert overigens ook fietspaden en wandelpaden).
7.2	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Op basis van het gelijkheidsbeginsel kunnen geen twee soorten belasting worden geheven voor in feite een en dezelfde soort wegen.
	ANTWOORD
	Het wegenbeheer bestaat uit het aanleggen, beheren en onderhouden van wegen in Zeeland. Waterschap Scheldestromen is niet de enige overheid die wegen in Zeeland beheert. De provincie Zeeland beheert de grotere doorgaande wegen in Zeeland. Rijkswaterstaat zorgt voor de A58 en verschillende N-wegen in Zeeland. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor wegen binnen de bebouwde kom. Waterschap Scheldestromen beheert de overige 4.000 km aan Zeeuwse wegen. Het Rijk en de provincie Zeeland bekostigen de door hen beheerde wegen uit de wegenbelasting en de provinciale opcenten. Waterschap Scheldestromen bekostigt haar wegen tot dusver uit de watersysteemheffing maar doet dat vanaf 2027 uit een aparte wegenheffing. Alle ingezetenen en eigenaren van ongebouwd, natuur en gebouwd binnen het gebied van Waterschap Scheldestromen betalen wegenheffing. Van schending van het gelijkheidsbeginsel is dan ook geen sprake.
7.3	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Het Waterschap Scheldestromen en zijn voorgangers hebben verzuimd onderhavige wegen over te dragen aan gemeenten of provincie dan wel het rijk en eigenstandig een onuitlegbaar belasting(deel) bedacht. Dit is zoals hierboven vermeld niet verankerd in wetgeving en daarmee onrechtmatig en discriminerend. Het valt het waterschap te verwijten dat zij deze wegen niet hebben overgedragen aan andere overheden en zich daarmee niet hebben 'aangemeld' voor de wet op de motorrijtuigenbelasting
	ANTWOORD
	Deze wijziging van het reglement gaat niet over de vraag of Waterschap Scheldestromen de wegentaak zou moeten uitvoeren. Er is een wettelijke grondslag voor de wegenheffing namelijk art. 122a Waterschapswet dat luidt: "1 Ter bestrijding van kosten die zijn verbonden aan de behartiging van de taak ter zake van het wegenbeheer kan, binnen het gebied waar deze taak wordt uitgevoerd, onder de naam wegenheffing een heffing worden geheven. 2 De wegenheffing kan worden geheven van hen die: a. ingezetenen zijn; b. krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van ongebouwde onroerende zaken, niet zijnde natuurterreinen; c. krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van natuurterreinen; d. krachtens eigendom, bezit of beperkt recht het genot hebben van gebouwde onroerende zaken. 3 Op het tweede lid is artikel 116 van toepassing."

	In artikel 4 van het Reglement voor het waterschap Scheldestromen is ook het beheer van de wegen buiten de bebouwde kom aan het waterschap opgedragen voor zover deze zorg niet tot de taak van anderen behoort.
7.4	ONDERDEEL/OPMERKINGEN
	Zojuist had ik telefonisch contact met het Waterschap Scheldestromen (telefoniste) met het verzoek (naam geanonimiseerd) te spreken, met wie ik een eerder contact heb gehad inzake de wegenheffing. Dat contact werd mij door de zeer vriendelijke telefoniste geweigerd, zonder dat zij een reden op kon geven. Als compensatie mocht ik wel een mail sturen met mijn vraag/vragen. Ik moet hiermee constateren dat het waterschap de gang van zaken m.b.t. de zienswijze ontoelaatbaar heeft gehinderd. Mijn verzoek aan u is deze procedure te stoppen en tot een nieuwe termijn te besluiten.
	ANTWOORD
	De wijziging van het Reglement behoort tot de competentie van de Provincie Zeeland. Daarom heeft de provincie het ontwerpbesluit ter inzage gelegd zodat iedereen desgewenst een zienswijze kan indienen. Het waterschap speelt in deze inspraakprocedure geen formele rol zodat een eventueel gebrek in de communicatie met het waterschap, deze inspraakprocedure niet kan raken. Reeds daarom is er geen reden om de procedure te stoppen en tot een nieuwe termijn te besluiten.

4 Overzicht wijzigingen ontwerpbesluit

Als gevolg van de ingediende en behandelde zienswijzen is het aan Provinciale Staten ter vaststelling aangeboden (ontwerp)besluit tot wijziging van het Reglement voor het Waterschap Scheldestromen niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit dat ter inzage heeft gelegen.

Wel is er aanleiding voor een ambtshalve aanvulling in de toelichting bij het (ontwerp)besluit.

In de toelichting is nu ook expliciet aandacht besteed aan de lasteneffecten van het ontwerpbesluit. Door de voorgestelde kostentoedelingsmethodiek daalt het rekenkundige kostenaandeel van ongebouwde onroerende zaken niet zijnde natuurterreinen namelijk van 22,78% naar 8,97%. Het rekenkundige kostenaandeel van gebouwde onroerende zaken stijgt hierdoor van 49,82% naar 63,69% (uitgaande van peildatum 1 januari 2026 en een gelijkblijvend kostenaandeel van ingezetenen). De verdeling van de kosten van het wegenbeheer sluit hiermee beter aan bij het profijt dat deze categorieën hebben van het wegenbeheer en rechtvaardigt daarmee deze lasteneffecten.

