

Vragen Commissie Bestuur 16 september 2026

Vragen Wouter Versluijs (D66) over Statenvoorstel Wijziging reglement waterschap Scheldestromen (wegenheffing) – 843891, agendapunt 5

Vragen Commissie Bestuur	Antwoorden
1. Kunnen GS aangeven op basis van welke concrete argumenten de coëfficiënt 0,000362 is vastgesteld, en waarom daarmee een kostenaandeel van 8,97% voor ongebouwd als passend wordt beschouwd? Waarom niet minder of meer?	In onderdeel 7.2.2. van het rapport van Van den Bosch & Partners worden drie argumenten genoemd om de formules voor Ongebouwd en Natuur bij de wegenheffing af te laten wijken van de wettelijke formules die gelden voor het watersysteembeheer, namelijk: - de andere aard en het karakter van het wegenbeheer ten opzichte van het watersysteembeheer. Gesteld kan worden dat Ongebouwd minder profijt heeft van het wegenbeheer dan van het watersysteembeheer; - door afwijkende formules te hanteren kan de weeffout bij Scheldestromen alsnog gecorrigeerd worden; - bij de wegenheffing zijn wettelijk geen tariefdifferentiaties toegestaan. De formules zijn hierbij zo gekozen dat het kostenaandeel van Ongebouwd uitkomt op 8,97%. Deze 8,97% zou de uitkomst zijn bij een kostentoedelingsmethodiek op basis van waardeverhoudingen waarbij de weeffout wordt gecorrigeerd. Dit gebeurt door de formules in het Reglement zo te stellen dat de uitkomsten overeenkomen met de uitkomsten van een kostentoedeling op basis van (actuele) waardeverhoudingen zonder de waarde van infrastructuur. In Hoofdstuk 6 van het rapport van Van den Bosch & Partners is beschreven op welke wijze bij een kostentoedelingsmethodiek op basis van waardeverhoudingen de weeffout gecorrigeerd kan worden. De uitkomsten daarvan zijn verdisconteerd in de formules die gelden binnen een kostentoedelingsmethodiek op basis van gebiedskenmerken. In feite wordt op deze wijze de weeffout opgelost binnen een kostentoedelingsmethodiek op basis van gebiedskenmerken. De kostentoedelingsmethodiek is dan methodisch voor de watersysteemheffing en wegenheffing gelijk, namelijk op basis van gebiedskenmerken.

Vragen Commissie Bestuur	Antwoorden
2. Het voorstel verlaagt het kostenaandeel van ongebouwd van 22,78% naar 8,97% en verhoogt daarmee het aandeel van gebouwd van 49,82% naar 63,69%. Welke concrete gegevens over het gebruik van de waterschapswegen en het profijt voor de verschillende categorieën onderbouwen deze verschuiving? Is daarbij onderscheid gemaakt tussen verkeersintensiteit, afgelegde kilometers, de functie van de weg, de bereikbaarheid van woningen en bedrijven en het economische belang van de weg?	Onderdeel 5.3 van het rapport Van den Bosch & Partners beschrijft het profijt dat dat de categorieën belastingplichtigen hebben bij de wegentaak van het waterschap. 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 WS. De eigenaren van woningen en bedrijfspanden (Gebouwd) hebben profijt van de gebiedsontsluitings-wegen 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. Eigenaren van natuurterreinen (deze vormen het grootste deel van Natuur) hebben profijt van alle door het waterschap beheerde wegen omdat daardoor beheer en onderhoud van de terreinen mogelijk is en de natuurgebieden bereikbaar zijn voor bezoekers.
3. Indien er onderscheid is gemaakt tussen bovenstaande criteria: Hoe zijn deze factoren meegewogen bij de keuze voor de voorgestelde kostentoedelingsmethode?	Zie de antwoorden op vraag 1 en vraag 2.
4. Klopt het dat, als we als PS de huidige belastingverdeling willen vasthouden, (dus kostendeel 22,78% procent voor ongebouwd, niet zijnde natuurterreinen) de formule dan: $0,000919 \times A^{0,939}$ moet zijn? Zo nee, welke formule zou dan passend zijn om op een 22,78 procent kostendeel te komen?	Voor de watersysteemheffing staan de formules zoals die gelden voor het bepalen van de kostenaandelen van Ongebouwd en Natuur in artikel 120 lid 4 en 5 van de Waterschapswet. Deze formules zijn dus wettelijk voorgeschreven, het waterschap moet ze toepassen. Voor Ongebouwd is die formule $0,0029317 \times (A^{0,7414854})$.

Vragen Commissie Bestuur	Antwoorden
	Artikel 19 van het huidige reglement bepaalt dat artikel 120 Waterschapswet van overeenkomstige toepassing is op de wegenheffing. Zonder aanpassing van artikel 19 van het reglement blijven de formules van artikel 120 lid 4 en 5 van de Waterschapswet dus gelden voor de wegenheffing. Omdat het gebied van de watersysteemtaak gelijk is aan het gebied van de wegentaak resulteren deze formules dus in dezelfde kostentoedelingspercentages. Voor Ongebouwd komt het kostentoedelingspercentage bij zowel de watersysteemtaak als de wegentaak dan uit op 22,78%, net als nu het geval is (de wegenheffing is nu geïncorporeerd in de watersysteemheffing).
5. Kunnen GS toelichten welke zaken nog meer aangepast zouden moeten worden in het "besluit tot wijziging Reglement voor het Waterschap Scheldestromen" als we bovenstaande willen wijzigen? Bijvoorbeeld in artikel 19, lid 6? Of volstaat het wijzigen van de formule (zoals beschreven in bovenstaande vraag) bij artikel 19 lid 4?	Zie het antwoord op vraag 4.
6. Over deze passage: "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." Is onderzocht welke verharde waterschapswegen in Zeeland eventueel onverhard gemaakt kunnen worden, omdat dit voor de bereikbaarheid van landbouwgronden niet noodzakelijk is? Zo ja, om welke wegen gaat het en hoeveel besparing op beheer en onderhoud zou dit opleveren?	Het genoemde argument heeft vooral betrekking op erftoegangswegen-2. Van het waterschap hebben wij de volgende cijfers ontvangen. Gebiedsontsluitingswegen (GOW) : 125 km Erftoegangswegen (ETW1) : 418 km Erftoegangswegen (ETW2) : 3.035 km Totaal aantal km wegen : 3.578 km* Daarnaast nog 362 km fietspaden *incl. 13 km wandel- en voetpaden en parkeerterreinen De kostentoedelingsmethodiek is gebaseerd op het profijtbeginsel en niet op kostenveroorzakingsbeginsel. Er is voor zover ons bekend geen berekening gemaakt van de besparing op beheer en onderhoud.
7. Welke gevolgen zouden dergelijke besparingen hebben voor de totale kosten van het wegenbeheer en daarmee voor de hoogte van de wegenheffing voor de verschillende belasting categorieën?	Zie het antwoord op vraag 6.
8. Over dit lid 7 "Het algemeen bestuur kan de in het vierde en vijfde lid bedoelde kostendelen aan de hand van de gebiedskenmerken	Het klopt dat het voorgestelde artikel 19 lid 7 van het reglement het waterschap de ruimte geeft om aan de hand van de gebiedskenmerken de kostenaandelen

Vragen Commissie Bestuur	Antwoorden
verhogen of verlagen met maximaal 25%" begrijpen we dit goed dat het kan betekenen dat de kostendoeling voor ongebouwd, niet zijnde natuurterreinen nog lager kan worden dan 8,98 procent? Maken GS zich geen zorgen over juridische zwakte bij het bijna volledig ontzien van één groep belastingplichtigen bij deze heffing?	van Ongebouwd en Natuur te verhogen of te verlagen met maximaal 25%. De mogelijkheid in het zevende lid sluit aan bij een soortgelijke mogelijkheid die in artikel 120 van de Waterschapswet is opgenomen voor de kostentoedelingssystematiek van de watersysteemheffing. 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.