Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

31 710 Deltaprogramma

Nr. 88

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2026

Het programma Ruimte voor de Rivier 2.0 (RvdR 2.0) is op 3 april 2025 van start gegaan met als doel om in 2026 tot een aantal belangrijke besluiten te komen over de toekomst van het rivierengebied. Onze grote rivieren zijn maatschappelijk-economisch van groot belang voor Nederland: ze voeren hoogwater veilig af, ze voeren zoetwater aan en verdelen het in tijden van droogte. Rivieren zijn essentieel voor de scheepvaart, landbouw en natuur, en ze vormen een uniek Nederlands cultuurlandschap waarin volop gerecreëerd wordt. Het riviersysteem staat echter onder toenemende druk. We krijgen steeds vaker te maken met steeds extremer laag water, wat gevolgen heeft voor de bevaarbaarheid en de zoetwaterbeschikbaarheid voor onder andere natuur en de landbouw. Ook zullen we vaker extreem hoogwater veilig moeten afvoeren met zo min mogelijk impact op mens en economie.

Daarnaast hebben eerdere ingrepen – zoals kribben en dijken – de rivier vastgelegd. Daardoor kan de rivier minder goed meebewegen en treedt op veel plekken erosie van de rivierbodem op. Op sommige trajecten van de Waal is de bodem in de afgelopen decennia anderhalve tot twee meter uitgesleten en de waterstanden dalen mee met de lager gelegen rivierbodem. De gevolgen daarvan worden steeds zichtbaarder: er ontstaan drempels in de vaarweg waardoor deze minder betrouwbaar wordt bij lage afvoeren, grondwaterstanden in de omgeving dalen mee met de rivier met schade aan landbouw, natuur en funderingen tot gevolg en de verdeling van zoetwater raakt uit balans. Vooral dat laatste is zorgelijk, omdat het IJsselmeer in droge perioden een cruciale bron van zoetwater is voor een groot deel van Nederland.

> ***Economische schade droogte***
>
> *Vanaf 2018 zijn 6 van de 8 zomers droog geweest. Dit levert economische schade op. Zo werd de financiële impact op de binnenvaartsector (vervoerders en verladers) van de droogte in 2018*

kst-31710-88
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

ingeschat op € 295 miljoen[1]. Hierbij is de economische impact op de maatschappij niet meegenomen, waardoor de totale schade hoger zal uitvallen. Daarnaast werd er in 2018 9% minder vervoerd over water vanwege de lage waterstanden. Eén schip dat niet kan varen zorgt voor 110–660 extra vrachtwagens op de weg. Dit zorgt dus ook voor extra belasting van het wegennet. De economische schade op de landbouw in 2018 werd geschat tussen de € 560 miljoen en € 1,9 miljard[2]. Niet bekend is welk deel daarvan werd veroorzaakt door het niet optimaal verdelen van het rivierwater en gedaalde grondwaterstanden, als gevolg van rivierbodemdaling. In de zomerperiode levert de Rijn 80% van de zoetwateraanvoer van Nederland. Dit maakt duidelijk dat het van groot belang is dat het water dat in droge zomers via de Rijn Nederland binnenkomt optimaal verdeeld en benut wordt om de schade op zijn minst enigszins te beperken.

Het vorige kabinet heeft daarom in het Programma Integraal Riviermanagement (Kamerstukken 31 710, nr. 86) besloten dat de rivierbodemdaling moet worden gestopt. De urgente vraag die nu voorligt, is op welke manier dat het beste kan. Het programma RvdR 2.0 heeft de afgelopen anderhalf jaar onderzoek gedaan naar de wijze waarop de rivierbodem kan worden gestabiliseerd en naar hoeveel ruimte de rivier in de toekomst nodig heeft om veilig hoogwater af te voeren in combinatie met de andere rivierfuncties.

Conform planning zijn alle benodigde onderzoeken voor de rivierbodem inmiddels afgerond. De onderzoeksrapporten worden als bijlage bij deze brief met de Kamer gedeeld. Er zijn twee oplossingsrichtingen onderzocht om rivierbodemdaling te stoppen: structureel suppleren – het (terug-)storten van sediment om de erosie te compenseren – en het anders inrichten van de rivier, door extra geulen aan te leggen zodat de erosieve kracht van het water afneemt. Uit deze onderzoeken komt een duidelijke voorkeursrichting naar voren die zich richt op het stoppen van de bodemdaling en het herstellen van de balans in het riviersysteem.

Voor de Maas komt uit de onderzoeken dat er op de Gemeenschappelijke Maas (het traject van de Maas op de grens met België) jaarlijks sediment moet worden toegevoegd (suppleren). Dit suppleren is hier noodzakelijk, omdat de Maas nauwelijks sediment ontvangt vanuit het bovenstroomse deel en daardoor versneld erodeert. Daarnaast moet nader onderzoek worden gedaan naar de opbouw van de rivierbodem. Vanwege de urgentie van deze problematiek en de doorlooptijd van dit onderzoek is het besluit genomen om dit onderzoek versneld te starten. Ook moet vervolgonderzoek worden gestart naar structurele maatregelen om het ontstaan van diepe erosiekuilen, zoals onder andere bij het hoogwater in 2021, te voorkomen.

Voor de Waal komt uit de onderzoeken dat een structurele ingreep noodzakelijk is om de voortgaande en grootschalige erosie te stoppen. De aanleg van een meergeulensysteem (MGS) gecombineerd met het aanvullen van sediment (suppleren) komt naar voren als de enige maatregel die de bodem structureel kan stabiliseren én tegelijkertijd bijdraagt aan bevaarbaarheid, natuurherstel en een betere verdeling van zoetwater.

---

[1] Bron: https://www.eur.nl/upt/media/2020-04-erasmusupt-eindrapporteconomischeimpactlaagwater0

[2] Bron: https://www.ecorys.com/app/uploads/files/2019-10/20190221%20Rapport%20Economische%20schade%20door%20droogte%20in%202018.pdf

Het alternatief van uitsluitend structureel suppleren blijkt geen integrale oplossing voor de problematiek, omdat deze niet de noodzakelijke verbetering levert voor bevaarbaarheid, natuurherstel en zoetwaterverdeling. De onderzoeken onderstrepen de urgentie om direct te starten met suppleren en voortvarend uitvoering te geven aan de (eerste fase van) de aanleg van het meergeulensysteem, zodat verdere bodemdaling en de daarmee samenhangende risico's en schade worden voorkomen. Een gefaseerde aanleg biedt de mogelijkheden om te leren en bij te sturen. Uit de onderzoeken blijkt dat de totale kosten van de voorgestelde maatregelen (inclusief 100 jaar beheer en onderhoud) worden geraamd op € 4 tot 5 miljard. Voor alleen aanleg is een bedrag van € 2,5 miljard euro geraamd.

Op dit moment is er in de beleidsreservering voor RvdR 2.0 op het Deltafonds (DF) tot en met 2039 in totaal € 702 miljoen en op het Mobiliteitsfonds (MF) € 100 miljoen beschikbaar. Met de huidige middelen op het DF en MF kan een betekenisvolle eerste stap worden gerealiseerd door de aanleg van het eerste deel van het MGS in combinatie met het suppleren van de rivierbodem op zowel Rijntakken als Maas. Deze eerste stap draagt bij aan verbetering van de waterveiligheid en bevaarbaarheid en is daarmee ook in zichzelf een goede maatregel.

De voorgestelde richting is op 16 april jl. bestuurlijk besproken in de Stuurgroep Ruimte voor de Rivier 2.0. De Stuurgroep en ook het Bestuurlijk Overleg Water onderschrijven de uitkomsten van de onderzoeken en adviseren het kabinet om de beleidsreservering RvdR 2.0 op het DF en MF aan te wenden voor een eerste *no-regret* fase. Met daarbij de aantekening dat er voldoende beschikbaar moet blijven voor lopende projecten. In de beleidsbrief van IenW van 24 april 2026 (Kamerstukken 36 800 XII, nr. 34) is aangekondigd dat de Kamer in juni zou worden geïnformeerd over de eerste keuzes van het kabinet voor Ruimte voor de Rivier 2.0. Dit duurt echter iets langer, ik verwacht de Kamer hierover in juli te informeren.

Later dit jaar volgt nog een tweede keuze over het rivierengebied, te weten een besluit over het reserveren van binnendijkse ruimte voor de lange termijn in samenhang met een besluit over de afvoerverdeling bij extreem hoogwater over de Rijntakken. Deze samenhangende besluiten kunnen gevolgen hebben voor plannen bij gemeenten die aan de rivier liggen. Juist daarom nemen we hier meer tijd voor. Enerzijds om nog aanvullend onderzoek (gevoeligheidsanalyses) uit te voeren. Anderzijds om, met het oog op de impact op lokaal niveau, het gesprek met gemeenten te voeren en gemeenten meer tijd te geven aandachtspunten mee te geven ten aanzien van het besluit. We zijn hierover met de gemeenten constructief in gesprek. Ik verwacht de Kamer eind dit jaar over dit besluit te kunnen informeren. Beide keuzes worden uiteindelijk verankerd in het Nationaal Waterprogramma 2028–2033, waarvan het ontwerp eind van dit jaar wordt vastgesteld.

Ambitie laagwaterafvoerverdeling

Door toenemende verdamping, neerslagtekorten in de zomer en afnemende rivierafvoeren wordt het wateraanbod kleiner en het risico op watertekorten groter. Daarbij is elke watertekortsituatie anders. Het is daarom belangrijk om flexibel te zijn en het beschikbare water zo optimaal mogelijk te verdelen, afhankelijk van de specifieke droogtesituatie. Dit doen we door situationeel te sturen in het watersysteem, met name met de stuw Driel. Zo kan bijvoorbeeld via de IJssel de zoetwaterbuffer in het IJsselmeer (aan)gevuld worden als de situatie daarom vraagt. En bij (extreem) lage rivierafvoeren en oprukkende verzilting in de

Rijn-Maasmonding kan er bijvoorbeeld meer water via de Nederrijn-Lek naar West-Nederland worden gestuurd.

Door de bodemdaling op de Waal gaat er in laagwatersituaties steeds meer water naar de Waal en steeds minder water naar het Pannerdensch Kanaal, de IJssel en het IJsselmeergebied. Om beter situationeel te kunnen sturen, wordt voor laagwatersituaties de ambitie uitgesproken om de afvoerverdeling zodanig te herstellen dat zo lang mogelijk, tot een afvoer van 1.300 m^3/s te Lobith, minimaal 315 m^3/s over het Pannerdensch Kanaal wordt afgevoerd. Dit komt overeen met hoe de afvoerverdeling in het verleden was. Over deze ambitie is overeenstemming bereikt in het Bestuurlijk Platform Zoetwater. Deze ambitie wordt als vertrekpunt gehanteerd voor bovengenoemde maatregelen in het programma Ruimte voor de rivier 2.0.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans