

Analyse stand van zaken primaire waterkeringen Limburg

Van: Marja Hilders, lid Algemeen Bestuur Waterschap Limburg, 21-02-2026¹

Samenvatting

Voorliggende notitie gaat in op de toestand van de Limburgse dijken langs de Maas. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de laatste Landelijke Beoordeling Overstromingsrisico's (LBO1). Hieruit blijkt dat 66,2% van de lengte van alle Limburgse dijktrajecten afgekeurd is. Volgens landelijk beleid moeten alle dijken uiterlijk in 2050 op orde zijn, ofwel aan de normering voldoen. Afgekeurde dijken moeten in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) verbeterd worden. In de programmering van het HWBP is echter minder dan de helft van de lengte van alle Limburgse afgekeurde waterkeringen terug te vinden. Dit betekent dat *meer dan de helft* van de afgekeurde Limburgse dijken nog niet in de planning van het HWBP staat. Dit kan in de loop van de tijd nog meer worden, als er dijken die nu goedgekeurd zijn voor 2050 alsnog afgekeurd worden. Dijkverbeteringsprojecten hebben vaak een lange doorlooptijd. Daarom is het de vraag of de doelstelling wel voor 2050 gehaald kan worden.

Aanvullend is de vraag gesteld waarom sommige dorpen geen dijk hebben. Normaal gesproken zijn dit dorpen die op de hoge grond liggen of te ver van de Maas liggen en dus bij hoogwater geen gevaar lopen. Voor twee onbedijkte dorpen (Oost-Maarland en Horn) laten wij zien dat hier wel een dijk zou moeten zijn.

Limburgse waterkeringen: dijktrajecten en veiligheidsbeoordeling (LBO1)

De tabel in Bijlage 1 vat de toestand van de dijken langs de Limburgse Maas samen:

- De nummers van de dijktrajecten (DT) lopen van noord tot zuid.
- Per dijktraject staat de oude norm en de nieuwe norm vermeld (nieuw is sinds 2017). De oude is eigenlijk niet meer relevant. Afhankelijk van de nieuwe norm is er een kleurtje. Groen = 1:300 (de basisnorm voor Limburg), geel = 1:1000, oranje = 1:3000.
- Met de norm bedoelen wij hier de signaleringsnorm (SN). Daarnaast is er een ondergrens (OG). Wanneer daar niet aan voldaan wordt, is onmiddellijke actie vereist. Dit blijkt theorie, want onmiddellijke actie is er nooit.
- In de drie toegevoegde kolommen zien we:
 - De status volgens de voortgangsrapportage van Waterschap Limburg.
 - Het resultaat van de laatste beoordeling (2017-2022). Let op: deze kleurtjes betekenen iets anders. Zie legenda onder de tabel.
 - De status volgens de projectenkaart van HWBP. Deze loopt synchroon aan de voortgangsrapportage m.u.v. Vierwaarden (66, 67, 68) en Belfeld (71).

Rechts naast de tabel zijn de volgende leestekens toegevoegd:

? = Belfeld (status afwijkend)

?? = project Vierwaarden (ontbreekt in projectenkaart HWBP).

* = Beoordeling op basis van artikel 6.7: de feitelijke toestand is C, maar in de landelijke kaartatlas is A vermeld omdat het traject al bij HWBP geprogrammeerd staat. In deze tabel hanteren we categorie C, omdat dit de feitelijke toestand is.

¹ Gereviseerde versie van 10 november 2025, zie colofon op pagina 2.

- (!) = categorie B (voldoet aan ondergrens maar niet aan signaleringswaarde), deze categorie zou voor 2050 geprogrammeerd moeten worden.
 Bij toekomstige beoordelingen gaan deze trajecten een keer C worden.
- !! = categorie C (voldoet niet aan ondergrens). Dit zijn urgente trajecten.
- ** = Maastricht-oost zou volgens ons categorie D moeten zijn. Hier zijn Heugem en Randwijck met een norm van 1:3000. Hier is nog geen 1:100 veiligheid. Dit verschil is zo groot dat D op zijn plek is.
- *** = (voorlaatste kolom) Oolderveste is een subdijkring binnen traject 77-1 met een hoge veiligheid (categorie A indien deze apart beoordeeld zou worden).

Vragen:

- Wat is de exacte status van Vierwaarden en Belfeld?
- **Waarom zijn de trajecten met “(!)” en “!!” niet geprogrammeerd?**
- Voor alles wat niet voldoet (al dan niet geprogrammeerd) zouden er noodmaatregelen moeten zijn. Wat is het beleid van WL ten aanzien van noodmaatregelen (bijvoorbeeld zandzakken)? Voorbeeld Randwyck-Heugem: gemeente Maastricht geeft aan dat het noodplan voor die wijk alleen een evacuatiescenario inhoudt.
- Zie Heel (78): status = gereed. Waarom heeft dit traject geen categorie A?
- Waarom ontbreken Horn (Lateraalkanaal-West: noordelijk bekken) en Oost-Maerland (tussen Eijsden en Maastricht) in de lijst van primaire waterkeringen? Dit zijn onbeschermde risicovolle woonkernen aan de Maas (zie addendum met nadere toelichting).

Colofon

versie	datum	opmerking
0.1	22-09-2025	eerste werkversie
0.2	10-11-2025	correctie tabel van bijlage 1: herstel eerste twee regels (Ottersum/Mook en Gennep)
0.3	21-02-2026	uitbreiding tabel van bijlage 1 met laatste kolom op basis van document Actualisatie Maas2050 ²

² Waterschap Limburg, 2026: Actualisatie Maas2050, een strategische blik op de toekomstige hoogwaterbeschermingsopgaven in Limburg, versie 0.4, 2 februari 2026, zaaknummer 2023-Z3467, document WLDOC-77825112-51105

Bijlage 1 Overzicht van dijktrajecten aan de Limburgse Maas

Bron: <https://waterveiligheidsportaal.nl/> (bewerkt)

versie: 21-2-2026

1)

2)

DR	Naam	Deel	traject	L/R	rkm van	rkm tot	Norm (oud)	Norm (nieuw)		status 2024-Q4 (bron: WL, 2025)	Waterveiligheidsportaal (2017-2022)	Projectenkaart HWBP	Rapportage Maas2050 (WL, 2026)
								OG	SN				
54	Ottersum-Mook	54-1		R	156,0	165,4	250	300	1000	planuitwerking	D	planuitwerking	2040-2046 ³⁾
55	Gennep	55-1		R	151,3	156,0	250	300	1000		C		!! 2032-2040
56	Afferden	56-1		R	144,0	147,0	250	100	300		B		(!) 2038-2043
57	Nieuw Bergen	57-1		R	140,5	143,1	250	100	300	realisatie	B	realisatie	2045-2050
58	Groeningen	58-1		L	142,5	144,5	250	100	300		B		(!) ?
59	Bergen	59-1		R	138,1	141,1	250	100	300		B		(!) 2037-2042
60	Well	60-1		R	131,6	135,0	250	100	300	planuitwerking	B	planuitwerking	loopt
61	Geysteren-Wanssum	61-1		L	133,0	135,5	250	100	300		B		(!) 2038-2047
62	Wanssum-oost / Blitterswijck	62-1		L	128,5	133,0	250	100	300		B		(!) 2044-2050
63	Ooijen	63-1	Ooijen	L	124,5	126,0	250	100	300		A		gereed
		63-2	Boltweg	L	127,7	128,8	250	100	300		A		gereed
64	Broekhuizenvorst	64-1		L	122,6	123,5	250	100	300		B		2045-2050
65	Arcen	65-1		R	119,5	123,2	250	100	300	planuitwerking	A	planuitwerking	* loopt
66	Lottum	66-1		L	118,4	119,2	250	100	300		B		2045-2050
67	Grubbenvorst	67-1		L	113,0	114,0	250	100	300	verkenning (Vierwaarden)	B	?? realisatie (Steyl)	?? 2045-2050
68	Venlo-Velden	68-1	Venlo	R	101,8	111,0	250	300	1000	realisatie (Steyl)	C		2028-2040
		68-2	Velden	R	111,0	116,0	250	100	300		C	2028-2037	
69	Blerick Noord	69-1		L	105,1	111,0	250	300	1000	verkenning (overig) gereed (Gieterij)	C	verkenning	2028-2040
70	Baarlo	70-1		L	99,1	105,1	250	100	300	planuitwerking	C	planuitwerking	* loopt
71	Belfeld	71-1		R	99,4	100,2	250	100	300	realisatie	B		? 2044-2050

versie: 21-2-2026

1)

2)

DR	Naam	Deel	traject	L/R	rkm van	rkm tot	Norm (oud)	Norm (nieuw)		status 2024-Q4 (bron: WL, 2025)	Waterveiligheidsportaal (2017-2022)	Projectenkaart HWBP	Rapportage Maas2050 (WL, 2026)
								OG	SN				
72	Kessel	72-1		L	94,0	94,5	250	100	300	gereed	geen		?
73	Beesel	73-1		R	88,8	93,0	250	100	300	gereed	A		gereed
74	Neer	74-1		L	88,0	89,4	250	100	300		C		!! 2036-2044
75	Buggenum	75-1		L	84,5	85,5	250	100	300	planuitwerking	C	planuitwerking	* loopt
76	Roermond	76-1	Centrum	R	78,3	79,5	250	100	300	verkenning	C	verkenning	2028-2037
		76-2	Alexanderhaven	R	79,5	80,5	250	100	300	planuitwerking	C	planuitwerking	* gereed
76a	Het Ham	76a-1	Het Ham	R	78,2	78,3	250	100	300		C		!! 2028-2037
77	Merum - Oolderveste - Hambeek	77-1	Merum	R	71,7	72,0	250	100	300		C		!! 2028-2039
			Oolderveste	R	72,0	75,0	1250	100	300		A***		2028-2039
			Hambeek	R	75,0	78,2	250	100	300		C		!! 2028-2039
78	Heel	78-1		L	67,8 Z	68,0 N	1250	100	300	gereed	B		(!) ? 2042-2047
	Beegden	78-1a		L	75,1	75,5	250	100	300		A		gereed
79	Thorn-Wessem	79-1		L	63,5	67,3 Z	250	100	300	planuitwerking	C	planuitwerking	loopt
80	Maasbracht	80-1		R	67,3 Z	67,3 N	250	100	300		B		(!) 2038-2046
81	Stevensweert	81-1		R	56,0	63,5	250	100	300		C		!! 2033-2039
82	Aasterberg	82-1		R	55,6	56,0	250	100	300		B		(!) 2039-2042
83	Grevenbicht	83-1		R	39,2	54,5	250	100	300		C		!! 2034-2040
84	Visserweert	84-1		R	48,8	49,3	250	100	300		B		(!) 2039-2042
85	Urmond	85-1		R	37,0	37,5	250	100	300		A		gereed
86	Maasband	86-1		R	34,4	35,0	250	100	300		A		gereed
87	Meers	87-1		R	30,0	36,1	250	300	1000		C		!! 2033-2038
88	Aan de Maas	88-1		R	23,9	26,0	250	100	300		A		gereed
89	Voulwames	89-1		R	22,6	22,9	250	100	300		B		(!) 2045-2050
90	Maastricht oost	90-1		R	7,8	16,0	250	1000	3000	verkenning (ZM)	C**	verkenning (ZM)	2024-2033

versie: 21-2-2026

1)

2)

DR	Naam	Deel	traject	L/R	rkm van	rkm tot	Norm (oud)	Norm (nieuw)		status 2024-Q4 (bron: WL, 2025)	Waterveiligheidsportaal (2017-2022)	Projectenkaart HWBP	Rapportage Maas2050 (WL, 2026)	
								OG	SN					
91	Itteren	91-1		R	19,4	20,1	250	100	300		C		!! 2024-2033	
92	Borgharen	92-1		R	16,0	17,5	250	100	300		B		(!) 2024-2033	
93	Maastricht west / Bosscherveld	93-1	Bosscherveld	L	11,5	17,3	250	300	1000	verkenning (ZM) Zuidelijk Maasdal	C	verkenning (ZM)	2024-2033	
94	Maastricht west / St. Pieter	94-1	St. Pieter	L	9,4	11,5	250	100	300		Zuidelijk Maasdal	C	Zuidelijk Maasdal	2024-2033
95	Eijsden	95-1		R	4,9	5,8	250	100	300		C		2024-2033	

blauw = loopt

1) overschrijdingsnorm

2) overstromingsnorm op basis van faalkansen (OG = ondergrens, SN = signaleringsnorm)

3) Mook (de rest is al in uitvoering)

? = Belfeld (status afwijkend)

?? = project Vierwaarden (ontbreekt in projectenkaart HWBP).

(!) = categorie B (voldoet aan ondergrens maar niet aan signaleringswaarde), deze categorie zou voor 2050 geprogrammeerd moeten worden. Bij toekomstige beoordelingen gaan deze trajecten een keer C worden.

!! = categorie C (voldoet niet aan ondergrens). Dit zijn urgente trajecten

* = Beoordeling op basis van artikel 6.7: de feitelijke toestand is C, maar in de landelijke kaartatlas is A vermeld omdat het traject al bij HWBP geprogrammeerd staat. In deze tabel hanteren we categorie C, omdat dit de feitelijke toestand is.

** = Maastricht-oost zou m.i. categorie D moeten zijn. Hier zijn Heugem en Randwijck met een norm van 1:3000. Hier is nog geen 1:100 veiligheid. Dit verschil is zo groot dat D op zijn plek is.

*** = (voorlaatste kolom) Oolderveste is een subdijkring binnen traject 77-1 met een hoge veiligheid (waarschijnlijk A indien deze apart beoordeeld zou worden).

Samenvatting op trajectniveau

LIMBURG

21-02-2026

Beoordeling 2017-2022	Lengte (m)	Aandeel
A	12.974	8,1%
B	41.466	25,7%
C	94.415	58,6%
D	12.076	7,5%
O	147	0,1%
totaal	161.078	100,0%

Deze kleuren hebben betrekking op de voorlaatste kolom (beoordeling 2017-2022):

	A+ Dijktraject voldoet ruim aan de signaleringswaarde.
	A Dijktraject voldoet aan de signaleringswaarde.
	B Dijktraject voldoet aan de ondergrens, maar niet aan de signaleringswaarde.
	C Dijktraject voldoet niet aan de signaleringswaarde en ook niet aan de ondergrens.
	D Dijktraject voldoet ruim niet aan de signaleringswaarde en aan de ondergrens.
	Beoordeling niet vrijgegeven Dijktraject waarvoor veiligheidsoordeel nog niet is vrijgegeven door de keringbeheerder.
	Geen Dijktraject zonder veiligheidsoordeel.

Conclusies:

- **66,2% van de lengte van alle Limburgse dijktrajecten is onvoldoende (C, D of O).**
- **Hiervan is 32,9% niet in de programmering van het HWBP terug te vinden. Dat is de helft van de lengte van de afgekeurde dijktrajecten.**

Wij merken op dat ook categorie B op termijn aan de opgave toegevoegd zal moeten worden en mogelijk ook een deel van de voorlopig goedgekeurde trajecten (categorie A). Volgens het WBI2017 dienen trajecten met categorie B geprogrammeerd te worden voordat ze tot categorie C terugvallen. Dat maakt dat bij bovenstaande percentages op termijn nog tenminste 25% opgeteld zal worden.

