

WAT IS DE 'MOTOR' ACHTER DE ZANDMOTOR?

Een kritische reflectie op de rollen en samenwerking van de drijvende krachten achter de Zandmotor

L van der Klaauw
27 juni 2019



Luka van der Klaauw

S4713575

Bachelor Scriptie

Radboud Universiteit Nijmegen

Faculteit der Managementwetenschappen

Geografie, Planologie en Milieu

Begeleider

Dr. S. A. Veenman

Foto omslag: <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat



Bron: <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat

VOORWOORD

Voor u ligt mijn onderzoek naar het beleidsmatige proces achter de Zandmotor. Deze scriptie geeft weer hoe er langs de Nederlandse kust een uniek project tot stand is gekomen. De rollen van alle betrokkenen partijen zijn hiervoor geanalyseerd en hieruit was het mogelijk om het complete beleidsarrangement van de Zandmotor in kaart te brengen. Ik heb geprobeerd om hierin een spannende invalshoek te zoeken en dit te verwerken in mijn analyse en conclusie. Uiteindelijk draagt dit onderzoek bij aan een ander soort kustbeschermingsbeleid van Nederland, wat hopelijk de nieuwe norm gaat worden in de toekomst.

Ik heb dit onderzoek met veel passie en interesse uitgevoerd. Door het interviewen van verschillende partijen ben ik op veel plekken geweest. Dit heeft mij doen inzien dat er vele interessante werkvelden zijn, van de overheid tot private partijen. Hiernaast heeft dit laten zien dat er nooit één waarheid is van een verhaal, er zijn altijd meerdere perspectieven en meningen over. Achteraf gezien was de uitvoering van dit onderzoek een zeer interessante en leerzame uitdaging.

Graag bedank ik alle mensen die bereid waren om mij te woord te staan voor dit onderzoek, de medewerkers van Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Delfland, Gemeente Westland, Dunea, TU Delft en Deltares. Deze personen waren essentieel en zonder hen was het nooit mogelijk geweest om dit onderzoek te voltrekken. Daarnaast wil ik mijn ouders en vrienden bedanken voor de hulp bij het meedenken en voltooien

van dit onderzoek. Tot slot gaat mijn dank uit naar mijn scriptie begeleidster Sietske Veenman. Zonder haar feedback en gesprekken was het nooit mogelijk geweest voor mij om dit onderzoek naar een hoger niveau te tillen en uiteindelijk dit resultaat neer te zetten.

Bedankt iedereen voor de hulp en ik hoop dat het een plezier is om mijn scriptie te lezen.

Luka van der Klaauw

27 juni 2019

SAMENVATTING

Het klimaat is sinds de vorige eeuw aan het veranderen. Deze klimaatverandering zorgt voor meer weerextremen, zoals een toename in neerslag en een stijgende zeespiegel. Nederland zal krijgen te maken met klimaatverandering. De kustgebieden van Nederland zullen rekening moeten houden met deze stijgende zeespiegel, hevigere stormen en veranderingen in neerslag. Al decennia lang wordt de gehele Nederlandse kust beschermd tegen alle risico's van de zee. De Nederlandse kustverdediging bestaat uit zowel natuurlijke als technische kustverdediging. In de afgelopen jaren is er langzaam een verschuiving gaande naar enkel natuurlijke kustverdediging. Deze manier van kustverdediging wordt ook wel dynamisch kustbeheer genoemd. De technische kustverdediging, zoals dijken en dammen, is zo steeds minder zichtbaar in Nederland.

Sinds 1990 vindt er dynamisch kustbeheer plaats langs de Nederlandse kust. Dit resulteert in een instandhouding van de veiligheid terwijl de natuurlijke processen in de direct aan de kust liggende duinenrij en achterliggende habitats gehandhaafd en hersteld worden. Dit samenspel tussen veiligheid, menselijke interactie en natuur wordt steeds meer toegepast. Een voorbeeld van een project betreffende dynamisch kustbeheer is de Zandmotor.

De Zandmotor is een grootschalige zandsuppletie gelegen aan de Delflandse kust, tussen Ter Heijde en Kijkduin. In 2011 is er hier ongeveer 21,5 miljoen m³ zand gesuppleerd met als doel om 'natuurlijk' zand te verspreiden langs de kust. Niet eerder was er zo een grootschalig project van dynamisch kustbeheer. Het is een pilot project waarin geprobeerd wordt

om de veiligheid langs de kust voor een lange tijd te waarborgen, waarbij de groei van de natuur niet wordt belemmerd. In plaats van periodieke zandsuppleties, wat tot nu toe veelal werd gebruikt, is er nu een eenmalige zandsuppletie die de kust voor de komende 20 jaar van zand moet gaan voorzien.

Voor dit onderzoek is de Zandmotor als casus gekozen om te onderzoeken. Het is een complex proces wat rond 2005 begonnen is en feitelijk nog steeds niet is beëindigd. In 2011 is de Zandmotor in zijn geheel aangelegd en verwacht wordt dat het 20 jaar duurt voordat hij helemaal verdwenen is. In deze periode van 20 jaar vindt er continu monitoring en evaluatie plaats van verschillende aspecten. Vanwege de lengte en complexiteit van dit project is het een interessant proces om te bestuderen, vooral vanuit de beleidskant. Er zijn verschillende betrokken partijen met allerlei belangen, hulpbronnen en handelwijzen. Doel van dit onderzoek is om een beter inzicht te krijgen in het gehele proces van de Zandmotor en te kijken hoe er vanuit dit proces op de ontwikkeling van een dynamische kust is overgegaan. De centrale vraag van dit onderzoek luidde daarom als volgt:

Hoe hebben de inhoudelijke en procesmatige dimensies een bijdrage geleverd aan het voorkomen en oplossen van fricties tijdens het proces van de ontwikkeling van de Zandmotor?

Deze centrale vraag is beantwoord aan de hand van de beleidsarrangementenbenadering. Deze theorie biedt inzicht en overzicht in

complexe beleidsprocessen, zo ook die van de Zandmotor. Het onderzoek is verder uitgewerkt op basis van deze theorie bestaande uit vier dimensies, namelijk: actoren en coalities, hulpbronnen, spelregels en discoursen. Deze vier dimensies beschrijven alle van belang zijnde componenten voor de ontwikkeling van het project de Zandmotor. Informatie aangaande het proces achter de Zandmotor is verkregen door semi-gestructureerde diepte interviews, literatuuronderzoek en beleidsdocumenten.

De Zandmotor is uitgebreid beschreven in de casus descriptie. Hier wordt het gehele proces chronologisch uiteengezet in de drie verschillende fases die het project heeft doorgemaakt. Deze drie fases zijn de ontwerpfase, de realisatiefase en de monitoringfase. De Zandmotor is in 2005 officieel opgezet, maar het idee van 'Bouwen met de natuur' was al veel langer aanwezig. In 2005 was er eindelijk het juiste moment, want er was opeens geld beschikbaar en de overheid stuurde er sterk op aan om zo een baanbrekend project uit te willen voeren. Uiteindelijk is in 2011 de Zandmotor aangelegd. Vanaf 2011 is de Zandmotor continu gemonitord om de resultaten van alle aspecten goed te kunnen evalueren. Dit zal blijven gebeuren totdat al het zand verspreid is en de Zandmotor is verdwenen.

Uit de verzamelde data heeft een diepgaande analyse plaatsgevonden, overeenkomstig met de vier dimensies van de beleidsarrangementenbenadering. Hier kwam uit dat vooral de discoursen van de Zandmotor een heikel punt waren. Het achterliggende idee van 'Bouwen met de natuur' was een idee waar alle betrokken partijen zich achter konden scharen. De onderliggende discoursen die vervolgens door Rijkswaterstaat op werden gesteld waren: kustveiligheid, meer ruimte voor recreatie en meer ruimte voor natuur. Volgens Rijkswaterstaat zouden al deze discoursen even veel tot uiting komen, maar dit is achteraf gezien niet gebeurd. De leidende partijen hebben hun belangen in eerste instantie

doorgevoerd, waarbij er minder werd gelet op de belangen van kleinere partijen. Er was wel een garantie van beschikbare financiering en kennis, wat druk heeft weggehaald. Hiernaast vormde de relevante wet- en regelgeving geen belemmering omdat alle overheidslagen bij dit project betrokken waren. Dit heeft enige frictie weten weg te halen, maar het heeft niet alles weg kunnen nemen.

Concluderend kan gezegd worden dat de Zandmotor daadwerkelijk ontwikkeld is, maar dat deze ontwikkeling voor bepaalde partijen anders is uitgevallen dan verwacht. Er is niet geheel vastgehouden aan vooraf opgestelde doelen en richtlijnen. Er zou zowel ruimte voor natuur, recreatie en veiligheid komen. Naderhand was er vanuit de overheid meer aandacht voor veiligheid, vooral zwemwaterveiligheid, en recreatie. Het natuuraspect werd hierbij deels vergeten, of in ieder geval niet ontwikkeld hoe het vooraf was overlegd. De dimensie van discoursen heeft een grote rol gespeeld bij dit project, waarbij serieuze frictie is voorkomen door de relatieve stabiliteit van de andere dimensies.

De aanbevelingen bestaan uit opties voor vervolgonderzoek. De Zandmotor is een pilot-project waardoor er gedurende het proces nog veel onzekerheden waren. Nu dit eenmaal is uitgevoerd kan een volgend grootschalig dynamisch kustbeheer project beter uitgevoerd worden door te leren van de Zandmotor. Door te kijken naar succesfactoren en belemmeringen van dit project kan dit achterhaald worden. Ook is het een goede stap om de Zandmotor een abstractieniveau hoger te tillen en te kijken of dynamisch kustbeheer een goede manier is om in de toekomst als leidend kustbeheer toe te passen. Met een toekomst van klimaatverandering kan dynamisch kustbeheer essentieel blijken om Nederland te blijven beschermen tegen de zee.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3	3.2	Onderzoeksmateriaal	22
Samenvatting	4		3.2.1 Literatuurstudie	22
			3.2.2 Interviews	22
Hoofdstuk 1 - Inleiding	9		3.2.3 Observatie	24
1.1 Projectkader	9	3.3	Onderzoeksresultaten en data-analyse	24
1.2 Relevantie	11			
1.2.1 Maatschappelijke relevantie	11	Hoofdstuk 4 - Casus beschrijving		26
1.2.2 Wetenschappelijke relevantie	12	4.1 Planfase		26
1.3 Doelstelling	12	4.2 Realisatiefase		27
1.4 Vraagstelling	12	4.3 Monitoringfase		28
1.5 Onderzoeksmodel	13			
1.6 Leeswijzer	13	Hoofdstuk 5 - Analyse		29
Hoofdstuk 2 - Theoretisch kader	15	5.1 Planfase		29
2.1 Beleidsarrangementenbenadering	15	5.1.1 Discoursen		29
2.1.1 Actoren en coalities	15	Bouwen met de natuur		29
2.1.2 Hulpbronnen	16	Ruimte voor recreatie en natuur		30
2.1.3 Spelregels	16	5.1.2 Actoren en Coalities		31
2.1.4 Discoursen	17	Coalitie: Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust		31
2.2 De beleidsarrangementenbenadering in dit onderzoek	17	Coalitie: Stuurgroep Zandmotor		32
2.3 Dynamisch kustbeheer	18	5.1.3 Hulpbronnen		33
2.4 Operationalisatie	19	Financiën		33
		Kennis		34
Hoofdstuk 3 - Methodologie	21	5.1.4 Spelregels		34
3.1 Onderzoeksstrategie	21	Vergunningen en Milieueffectrapportage		34
		Convenant Pilot Zandmotor – Solleveld		35

5.2	Realisatiefase	36	Hoofdstuk 6 - Conclusie en Aanbevelingen	50
5.2.1	Discoursen	36	6.1 Inleiding	50
	Veiligheid	36	6.2 Conclusie	50
5.2.2	Actoren en Coalities	37	6.3 Aanbevelingen	52
	Reddingsbrigades	37	6.4 Reflectie	53
	Het beheer van de Zandmotor	38	6.4.1 Theoretisch kader	53
5.2.3	Hulpbronnen	40	6.4.2 Methodologie	53
	Financiën beheer Zandmotor	40	6.4.3 Analyse Onderzoekresultaten	54
	Materiële hulpbronnen	40		
5.2.4	Spelregels	41	Literatuur	55
	Instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000	41	Bijlagen	58
	Beheerovereenkomst	41	1 Interviewguide	58
5.3	Monitoringfase	41	2 Codering Interviews	61
5.3.1	Discoursen	42		
	Natuurontwikkeling	42		
5.3.2	Actoren en Coalities	43		
	Monitoring en evaluatieprogramma's	43		
	De Gouden Driehoek	44		
5.3.3	Hulpbronnen	44		
	Kennis	44		
	Financiën	45		
5.3.4	Spelregels	45		
	Evaluatierapport	45		
5.4	Vergelijking dimensies bij de verschillende fasen	46		
5.4.1	Discoursen	46		
5.4.2	Actoren en Coalities	47		
5.4.3	Hulpbronnen	48		
5.4.4	Spelregels	48		

Hoofdstuk 1

INLEIDING



Bron: <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat

1.1 PROJECTKADER

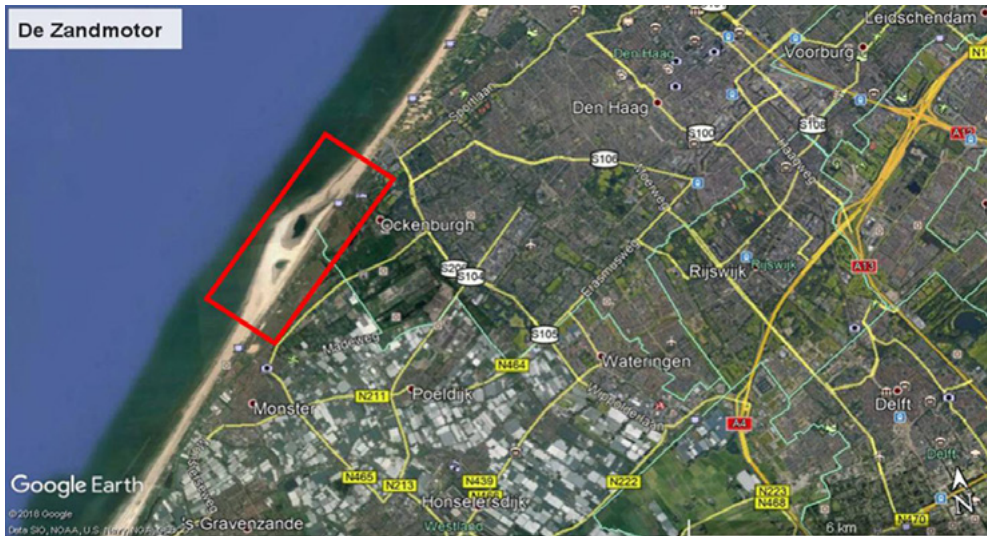
Sinds de vorige eeuw is het klimaat aan het veranderen. Er is vooral een duidelijke opwarming van de atmosfeer en oceaan. Lange tijd werd met grote waarschijnlijkheid gezegd dat het de mens is die de belangrijkste oorzaak is van deze opwarming van het klimaat (IPCC, 2014). Nieuwe onderzoeken wijzen uit dat dit echt het geval is. Een 'gold standard' van wetenschappelijk bewijs is bereikt, wat inhoudt dat er nog maar een kans is van één op een miljoen dat klimaatverandering niet door de mens is veroorzaakt (Santer et al., 2019). Klimaatverandering zorgt onder andere voor meer extremen in het weer, zoals een toename in neerslag en krachtige stormen, en een stijgende zeespiegel (IPCC, 2014).

Gebieden langs de kust zullen in de toekomst te maken krijgen met vele effecten die verbonden zijn met klimaatverandering. Een stijgende zeespiegel, hevigere stormen, toename in golfhoogtes en een verandering in neerslag zijn allemaal aspecten waar kustgebieden in de komende jaren mee te maken gaan krijgen (van Hove et al., 2007).

Nederlandse kustgebieden zullen ook met deze veranderingen te maken krijgen. De gehele Nederlandse kust wordt al decennia lang beschermd tegen alle risico's die de zee met zich meebrengt door middel van het huidige waterveiligheidsbeleid (Franken et al., 2014). Door klimaatverandering zullen naast mitigatiemaatregelen ook adaptatiemaatregelen genomen moeten worden (Gilissen, 2013). Oftewel, in plaats van alleen te proberen klimaatverandering tegen te gaan of te vertragen moeten ook al maatregelen worden geïmplementeerd die de kustgebieden aanpassen aan de veranderende situatie.

De huidige kustverdediging van Nederland bestaat uit zowel natuurlijke kustverdediging, zoals duinen, en technische kustverdediging, zoals dijken en dammen. De kustlijn wordt continu onderhouden door Rijkswaterstaat, vooral door zandsuppleties (Franken et al., 2014). In dit geval worden natuurlijke ecosystemen dus door technische maatregelen onderhouden. De groeiende wereldwijde interesse ligt hedendaags vooral bij de natuurlijke waterkeringen, oftewel kustbeschermende ecosystemen. In het Deltaprogramma worden deze maatregelen 'adaptief deltamanagement' genoemd. Er is dan ruimte voor veiligheid in de deltagebieden, de zoetwatervoorziening en een inrichting van de leefomgeving die klimaatbestendig is (Deltacommissaris, 2019).

Een voorbeeld van een project waarbij adaptatiemaatregelen worden gecombineerd met het behoud van de natuur is de Zandmotor. Tussen maart en november in 2011 heeft Rijkswaterstaat in samenwerking met de provincie Zuid-Holland een schiereiland in de vorm van een haak aangelegd voor de kust van Ter Heijde, zie figuur 1. Dit schiereiland staat ook wel bekend als de Zandmotor (De Zandmotor, n.d.). Het is een benadering gericht op het behoud van de natuur, waarbij natuurlijke processen het sediment moeten herverdelen richting het noorden van de Nederlandse kustlijn (Brière et al., 2018). Niet eerder was er zo'n grootschalig project van ongeveer 21,5 miljoen m³ zand met als doel om 'natuurlijk' zand te verspreiden langs de kust. Het is een pilot project wat instandhouding wil garanderen van veiligheid, recreatie en ecologie (De Vries et al., 2015).



Figuur 1: Ligging van de Zandmotor (Google Earth, 2019).

Deze aangelegde haak heeft een grootte van 1,5 kilometer bij 2 kilometer en bestond bij de aanleg uit ongeveer 21,5 miljoen m³ zand. Dit zand zal in de komende, en al voorbij, jaren door stroming, wind en golven verspreid moeten worden langs de kust ten noorden van de Zandmotor (Wijsman & Verduin, 2011). Dit gebeurt dynamisch in plaats van periodiek, want er is sprake van een continue zandverspreiding over een periode van ongeveer 20 jaar. Eerder werden er kleinere zandsuppleties aangelegd op een kortere termijn. Zo wordt de veiligheid langs de kust voor langere tijd gewaarborgd en wordt de groei van natuur niet belemmerd (Wijsman & Verduin, 2011).

Aangezien de Zandmotor gepositioneerd is ten hoogte van de Delflandse kust is het onderdeel van de strandwallenkust. Deze loopt ongeveer van Hoek van Holland tot voorbij Schoorl, Noord-Holland. Dit gedeelte van de Nederlandse kust bestaat voornamelijk uit zand. De kustlijn is beschermd door zandduinen, gevormd door de krachten van de wind, en bescherming die door de mens is aangelegd, zoals dijken (Giardino et al., 2011). Echter,

verschillende onderzoeken bewijzen dat deze strandwallenkust bijna in zijn geheel al tientallen jaren onderworpen is aan structurele erosie (Giardino et al., 2011) Projecten zoals de Zandmotor zijn dus erg noodzakelijk.

In dit onderzoek wordt het project de Zandmotor in Nederland bekeken aan de hand van de beleidsarrangementenbenadering. Meer specifiek gezegd zal het dynamisch kustbeheer in beleid en wetgeving aan de kust van Zuid-Holland onderzocht worden, door te focussen op de Zandmotor. Dit project is een pilot project en wereldwijd nog nooit eerder op deze manier uitgevoerd. Het is een grootschalig, uniek en complex project wat het een interessante casus maakt om te onderzoeken. Vele stakeholders hebben meegewerkt aan het beleid van de Zandmotor, en als deze nieuwe manier van kustbeleid uiteindelijk effectief blijkt te zijn kan het wellicht globaal meer toegepast worden.

Nederland is een land dat voorop loopt wat dynamisch kustbeheer betreft. Al sinds 1990 wordt de Nederlandse kust 'dynamisch gehandhaafd', wat resulteert in een goed bestaande kustlijn, het ontstaan van duinen en een grote biodiversiteit in kustgebieden (Arens & Mulder, 2008). Het doel van dynamisch kustbeheer is om natuurlijke processen in de direct aan de kust liggende duinenrij en achterliggende habitats te herstellen, met instandhouding van de veiligheid (De Jong et al., 2011). In gebieden waar dynamisch kustbeheer gehandhaafd wordt hebben de natuurlijke processen zo goed als vrij spel en wordt er door de mens zo min mogelijk ingegrepen.

Bij dynamisch kustbeheer is er een samenspel tussen veiligheid, menselijke interactie en natuur. Sinds de eerste kustnota uit 1990 is dit een actief beleid in Nederland. De gevolgen zijn nu al duidelijk zichtbaar in verschillende natuurgebieden. De eerdere erosie van de kustlijn is beperkt en de

duingebieden zijn sterk uitgebreid (Löffler, 2010). Echter, er zitten niet alleen maar positieve kanten aan het dynamisch kustbeheer. Bestaande of gewilde infrastructuur wordt vaak als knelpunt beschouwd evenals de kosten en verantwoordelijkheden die dit kustbeheer met zich meebrengt (Löffler, 2010).

Verder is het vooral de vraag of dynamisch kustbeheer kan bijdragen aan de klimaatbestendigheid van de Nederlandse kust. Bij een stijgende zeespiegel zal het onderhoud aan de Nederlandse kust toenemen in de toekomst. Als dit met andere methoden dan dynamisch kustbeheer gedaan wordt, bijvoorbeeld door enkele zandsuppleties, kost dit erg veel werk en tijd. De Zandmotor is een voorbeeld waarbij het kustonderhoud inspeelt op klimaatadaptatie, wat mogelijk op de lange termijn op meer plekken plaats kan gaan vinden (Wijsman & Verduin, 2011).

1.2 RELEVANTIE

1.2.1 Maatschappelijke relevantie

Kustbescherming is in Nederland altijd al een ontzettend belangrijk thema geweest, vanwege de kwetsbare positie ten opzichte van de zee. In de toekomst wordt deze positie alleen maar kwetsbaarder door de klimaatverandering. Het is essentieel dat de kustgebieden goed beschermd worden waardoor de veiligheid van deze gebieden kan worden gegarandeerd. De manier waarop een kust beschermd wordt kan ook nog verschillen. Dit onderzoek focust op dynamisch kustbeheer, waarbij veiligheid en behoud van de natuur worden gecombineerd. Veiligheid is voor de maatschappij het belangrijkste punt, maar het behoud (en de groei) van natuurgebieden is ook van maatschappelijke waarde. Dit betekent

namelijk een gezonde leefomgeving, een behoud van biodiversiteit en een verscheidenheid aan recreatiegebieden.

Aangezien het in dit onderzoek over de beleidsarrangementen rondom dynamisch kustbeheer gaat, is dit onderzoek vooral relevant voor een aantal specifieke stakeholders. Denk hierbij aan actoren van de gemeente, provincie, ministerie, stichting het Zuid-Hollands Landschap en het Hoogheemraadschap van Delfland. Resultaten die uit de analyse naar het beleid voort zullen komen kunnen aantonen hoe de samenwerking tussen de verschillende actoren, met verschillende discoursen en hulpbronnen, is verlopen. Bovenstaande actoren kunnen dit meenemen in hun werkwijze, en bij volgende projecten dit wellicht veranderen. Andere soortgelijke actoren kunnen de werking van dit beleidsproces als voorbeeld nemen voor andere grote projecten, en zo mogelijke valkuilen al eerder doorzien.

De focus van dit onderzoek ligt op het project de Zandmotor. Dit is een project wat nog nooit eerder ergens heeft plaatsgevonden en relatief jong is. Als blijkt dat dit een succesvol project is voor zowel de natuur als de maatschappij, dan heeft dit project een zeer hoge maatschappelijke relevantie. Dit project kan dan als voorbeeld worden genomen van dynamisch kustbeheer, voor andere landen die soortgelijke projecten willen opstarten. Bij een niet succesvol resultaat behoudt het project nog steeds maatschappelijke waarde. Er is dan kennis beschikbaar hoe dit in ieder geval niet aangepakt moet worden en dan kan er gezocht worden naar andere oplossingen. De verwachtingen zijn echter dat de uitkomst van dit project zeer waarschijnlijk succesvol is.

1.2.2 Wetenschappelijke relevantie

Binnen de wetenschap is er een verscheidenheid aan onderzoeken over het belang van goede kustbescherming, klimaatverandering, de technische kustverdediging en de bescherming van de kust in Nederland in het algemeen. Dynamisch kustbeheer is inmiddels een onderwerp dat vaak onderzocht is, bijvoorbeeld door de Jong et al. (2011), Grootjans et al. (2010) en Mulder et al. (2011). Echter, het merendeel van de onderzoeken betreffende dynamisch kustbeheer is uitgebracht in algemene rapporten en niet als wetenschappelijke artikelen. Er is dus wel veel onderzoek gedaan, maar grotendeels ook door overheidslagen.

Verder is er over de Zandmotor ook al onderzoek gedaan, al is dit niet erg grootschalig aangezien het project nog niet erg lang bestaat. Voorbeelden van zulke onderzoeken zijn van Brière et al. (2018) en de Vries et al. (2015). Deze onderzoeken zijn alleen vooral technisch van aard, letterlijk over de verschillende manieren van kustbeheer die plaatsvinden door de Zandmotor. Het gehele beleidsproces van de Zandmotor is nog niet onderzocht. Terwijl het een interessant project is om vanaf deze kant te belichten. Wegens de grote schaal van het project, de vele verschillende actoren en verstrengelde belangen is het relevant om de Zandmotor te onderzoeken. Vooral om ook de succesfactoren van de beleidskant toe te lichten in plaats van alleen de technische aspecten te bespreken. Dat is waar dit onderzoek zijn invulling kan geven.

1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om beter inzicht te krijgen in het beleid en de wetgeving van dynamisch kustbeheer. Door de beleidsarrangementenbenadering toe te passen op één specifieke casus, namelijk de Zandmotor aan de Delflandse kust, wordt inzicht verkregen in de ontwikkeling van een dynamische kust. Het doel is om:

Het gehele proces van de Zandmotor, van begin tot eind, duidelijk te krijgen en de mate van invloed van dit beleidsproces op de ontwikkeling van een dynamische kust te achterhalen.

1.4 Vraagstelling

De centrale vraagstelling is als volgt:

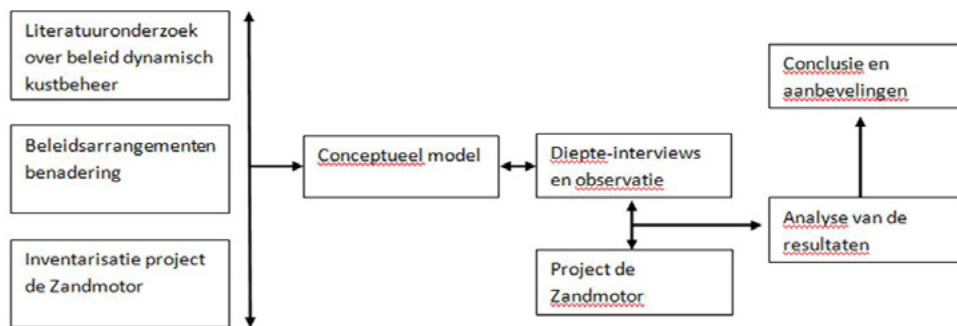
Hoe hebben de inhoudelijke en procesmatige dimensies een bijdrage geleverd aan het voorkomen en oplossen van fricties tijdens het proces van de ontwikkeling van de Zandmotor?

Om antwoord te kunnen geven op de centrale hoofdvraag zijn de volgende deelvragen ontwikkeld:

1. Welke actoren en coalities zijn hierbij betrokken en hoe is hun samenwerking?
2. Over welke hulpbronnen beschikken de actoren en hoe beïnvloedt dit de machtsrelaties?
3. Wat is de huidige regelgeving, zowel formeel als informeel?
4. Wat zijn de verschillende discourses rondom dynamisch kustbeheer?

1.5 Onderzoeksmodel

Allereerst is er een uitgebreid literatuuronderzoek uitgevoerd om zo tot de mogelijkheid te komen om de belangrijkste begrippen te operationaliseren. Deze operationalisatie gaat over het begrip dynamisch kustbeheer en wat het beleid van dynamisch kustbeheer precies inhoudt. Verder wordt de theorie, de beleidsarrangementenbenadering, goed bekeken en deze theorie is ook gebruikt als analysekader voor de deelvragen. Als laatste is de casus de Zandmotor goed bestudeerd. Er is bekeken hoe de Zandmotor precies tot stand is gekomen en hoe het project er nu voorstaat. Door al deze kennis te combineren is het mogelijk geweest om een conceptueel model te vormen.



Figuur 2: Onderzoeksmodel

Vervolgens is er informatie verzameld door het houden van diepte-interviews met betrokken actoren en het observeren van de casus. Zo is tot een dieper inzicht gekomen wat betreft het dynamisch kustbeheer beleid van de Zandmotor.

Als laatste is alle verzamelde informatie samengevoegd tot een alles omvattende analyse. De totstandkoming van het dynamisch kustbeheer

beleid voor de Zandmotor is hieruit voortgekomen. In deze fase zijn de verkregen resultaten ook teruggekoppeld naar de onderzoeksvraag en is er een conclusie getrokken, waaruit bepaalde aanbevelingen zullen voortkomen.

1.6 Leeswijzer

Na dit hoofdstuk als inleiding voor dit onderzoek is het verder als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 volgt een uiteenzetting van de algemene theorie die gebruikt is in dit onderzoek, namelijk de beleidsarrangementenbenadering, en wordt deze theorie toegepast op dit specifieke onderzoek. Als laatste is er in dit hoofdstuk een conceptueel model opgesteld van dit onderzoek. Na de theorie wordt de methodologie in hoofdstuk 3 behandeld. In hoofdstuk 4 zal de casus de Zandmotor uiteengezet worden. Zo is de context en situatie van de casus duidelijk, zowel in het huidige moment als verder terug in de tijd. In hoofdstuk 5 zal dan vervolgens de analyse van dit onderzoek staan. Het project de Zandmotor is geanalyseerd aan de hand van de drie fases van het project. Deze fases zijn de planfase, realisatiefase en de monitoringfase. Vervolgens is hoofdstuk 6 een concluderend hoofdstuk, waarbij antwoord wordt gegeven op de centrale vraagstelling en mogelijke aanbevelingen worden gedaan. Ook bevat dit hoofdstuk een reflectie op dit onderzoek.

THEORETISCH KADER



Als basis voor dit onderzoek is er gekozen voor de theorie van van Tatenhove, Arts en Leroy (2000), namelijk de beleidsarrangementenbenadering. Deze theorie zal allereerst besproken en uitgelegd worden in paragraaf 2.1. Vervolgens wordt in paragraaf 2.2 de beleidsarrangementenbenadering specifiek toegepast op dit onderzoek. In paragraaf 2.3 wordt het kernbegrip van dit onderzoek, dynamisch kustbeheer uitgelegd. Als laatste is de theorie tezamen met de focus van dit onderzoek verwerkt in een conceptueel model.

2.1 BELEIDSARRANGEMENTENBENADERING

Bij het bekijken en vergelijken van bepaald beleid is de beleidsarrangementenbenadering een goede theorie om als analytisch kader te gebruiken. In de jaren 80 is het milieubeleid flink veranderd, wat er toe heeft geleid dat de beleidsarrangementenbenadering (BAB) werd ontwikkeld om deze veranderingen beter te kunnen begrijpen en interpreteren (Leroy & Arts, 2006). Het is mogelijk om met deze benadering naar beleidsarrangementen te kijken vanuit een institutioneel perspectief en tegelijkertijd niet de organisatorische en inhoudelijke aspecten van beleidsprocessen te vergeten. Verder wordt er in deze benadering rekening gehouden met lange termijn processen die een belangrijke rol spelen in de huidige maatschappij (Leroy & Arts, 2006).

Om deze theorie goed toe te kunnen passen is het echter nodig om eerst een goede definitie van 'beleidsarrangement' te krijgen. Een beleidsarrangement verwijst naar de tijdelijke stabilisatie van een organisatie en diens inhoud van een bepaald beleidsdomein (Van Tatenhove et al.,

2000). Uit deze definitie valt op te maken dat 'organisatie' en 'inhoud' kernaspecten zijn van een beleidsarrangement. Oftewel, beleid kan niet bestaan zonder organisatie of inhoud. Verder is de term 'stabilisatie' belangrijk. Het beleidsveld is continu in ontwikkeling en onder invloed van allerlei processen, waardoor een beleidsarrangement nooit vaststaat. Van Tatenhove, Arts en Leroy (2000) noemen dit politieke modernisering. Hiermee wordt bedoeld dat er structurele processen van maatschappelijke verandering plaatsvinden en deze processen beïnvloeden continu het politieke domein van de samenleving (Van Tatenhove et al., 2000). Stabiliteit en verandering zijn de 'driving forces' achter alle beleidsarrangementen en daarom essentieel om te analyseren.

Om een beleidsdomein inhoudelijk en organisatorisch te kunnen analyseren maakt de beleidsarrangementenbenadering gebruik van een onderscheid in vier dimensies. Deze vier dimensies zijn: actoren en coalities, hulpbronnen, spelregels en discoursen. Deze vier dimensies zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, wat betekent dat elke dimensie verandert bij de verandering van één specifieke dimensie (Arts et al., 2006). In de volgende paragrafen zal ik deze vier dimensies individueel toelichten.

2.1.1 Actoren en coalities

Bij elk probleem (en beleidsarrangement) zijn verscheidene actoren betrokken. Veel beleidsstudies starten met het bestuderen van de betrokken actoren. Dit is een vanzelfsprekende eerste stap want, de andere dimensies worden louter geconcretiseerd vanwege de betrokkenheid van actoren bij een beleidsprobleem. Een beleidsarrangement rondom een bepaald probleem wordt daarom het meest overzichtelijk vanuit het perspectief van actoren (Leroy & Arts, 2006).

Om een beleidsarrangement vanuit het actoren perspectief te bekijken is het eerst van belang om te weten welke actoren er allemaal relevant zijn en diens mate van invloed. Er zijn altijd centrale actoren met veel invloed en minder invloedrijke actoren die vooral de uitvoering regelen (Leroy & Arts, 2006). Als de verschillende posities van actoren duidelijk zijn, dan kunnen de verschillende onderlinge machtsrelaties ook verduidelijkt worden. Zo wordt het beleidsarrangement steeds beter in beeld gebracht.

Als de actoren en diens onderlinge machtsrelaties vastgesteld zijn is de volgende stap om te kijken naar de coalities. Hierbij worden actoren met dezelfde doelen/belangen over het beleidsdomein gegroepeerd (Leroy & Arts, 2006). Elk beleidsarrangement bestaat uit een aantal coalities die dezelfde opvattingen en/of hulpbronnen hebben. Elke coalitie zal bepaalde spelregels en/of discoursen volgen om diens doelen te verwezenlijken.

2.1.2 Hulpbronnen

Een andere dimensie van de beleidsarrangementenbenadering betreft hulpbronnen, hoe deze verdeeld zijn tussen de verschillende actoren en de daarbij behorende kwestie van macht. Met behulp van bepaalde hulpbronnen is het mogelijk voor actoren om bepaalde beleidsdoelen te halen en invloed uit te oefenen in het beleidsarrangement. Macht en hulpbronnen zijn namelijk nooit eerlijk verdeeld tussen de verschillende actoren wat leidt tot verschillen in afhankelijkheid en autonomie (Van Tatenhove et al., 2000).

De meest benoemde hulpbronnen zijn geld en kennis. Actoren die over zulke bepaalde hulpbronnen beschikken hebben gelijk een mate van macht die leidt tot een bevoorrechte positie. In deze positie, met de meeste

macht, kunnen zij aansturen op de voor hun gewenste uitkomsten van het beleidsarrangement. Hulpbronnen kunnen materieel en immaterieel zijn. Onder materiële hulpbronnen vallen verschillende instituties, technologie en financiële middelen die benodigd zijn om het beleid rondom de Zandmotor te kunnen realiseren. Immateriële hulpbronnen verwijzen naar kennis, macht en onderlinge machtsrelaties. Succesfactoren en mogelijke beperkingen voor de ontwikkeling van het proces zijn vooral afhankelijk van immateriële hulpbronnen. Uiteindelijk is het noodzaak om zowel over de juiste materiële als immateriële hulpbronnen te beschikken (Van Tatenhove et al., 2000).

2.1.3 Spelregels

Spelregels zijn de formele en informele regels binnen instituties, waar de actoren gezamenlijk mee toegestemd hebben. Hierbij zijn formele regels vastgelegde wettelijke bepalingen en informele regels heeft meer te maken met de cultuur binnen een beleidsdomein, zoals gedragsregels (Leroy & Arts, 2006). In dit onderzoek zal de focus liggen op formele regels, aangezien de Zandmotor is ontwikkeld rondom een strikte wet- en regelgeving betreffende het omliggende landschap. Echter, de informele regels moeten wel ook in overweging genomen worden, want bij zo een complex proces spelen die altijd mee in de besluitvorming. Deze spelregels geven uiteindelijk aan hoe de actoren zich kunnen bewegen in het speelveld, het beleidsdomein.

De actoren stellen gezamenlijk de spelregels op en sommige spelregels bestaan al. Hiermee zal het beleid uiteindelijk uitgevoerd worden. De dimensie hulpbronnen heeft daarom ook een grote invloed, aangezien vaak de actoren met de meeste macht de meeste invloed kunnen uitoefenen op het creëren van de spelregels. Deze invloed is vooral reëel bij informele regels omdat dit politieke en sociale regels zijn, terwijl de formele regels

meer vastliggen. De formele regels worden meer beïnvloed door de dimensie van discoursen, omdat deze vaak gebaseerd zijn op bestaande discoursen (Wiering & Arts, 2006).

2.1.4 Discoursen

De laatste dimensie van de beleidsarrangementenbenadering zijn de discoursen. Deze dimensie is het meest abstract, maar een mogelijke definitie van een discours is: een samenspel van verschillende ideeën, concepten, visies, doelstellingen en verhalen die tezamen betekenis geven aan een bepaald fenomeen in de wereld (Wiering & Arts, 2006). Het gaat bij een discours om de dominante ideeën en concepten, in dit geval, binnen het beleidsarrangement.

Discoursen zijn relevant op twee verschillende niveaus. Allereerst zijn er algemene ideeën over de organisatie van de maatschappij en verschillende manieren van 'governance'. De ideeën van actoren hierover kunnen het beleidsarrangement beïnvloeden. Hiernaast zijn er ook ideeën over het concrete beleidsprobleem waar het in het beleidsarrangement over gaat. Dit betreft de kern van het probleem, de gevolgen, mogelijke oplossingen etc. (Leroy & Arts, 2006). Het is dus mogelijk dat er binnen een beleidsarrangement verschillende discoursen bestaan, op deze twee verschillende niveaus.

2.2 DE BELEIDSARRANGEMENTENBENADERING IN DIT ONDERZOEK

In dit onderzoek zal de beleidsarrangementenbenadering gebruikt worden om het beleidsarrangement van dynamisch kustbeheer bij de Zandmotor te analyseren. Dit houdt in dat aan de hand van deze benadering de Zandmotor bekeken wordt.

Voor het implementeren van een bepaald project, een project dat nog nooit elders op de wereld heeft plaatsgevonden, is het van belang om goed te kijken naar de beleidsarrangementenbenadering. Zo kan worden gekeken of het beleidsarrangement succesvol is of niet, en kan dit toegepast worden bij soortgelijke beleidsarrangementen in de toekomst. De vier verschillende dimensies tezamen spelen hier een belangrijke rol. Voordat eindelijk de implementatie van zo'n groot project plaatsvindt, zijn er verschillende beleidsprocessen vooraf gegaan om de beschikbaarheid van dit project te bekijken. In dit onderzoek zal ik specificeren op het proces achter de ontwikkeling van een dynamische kust, dus de invloed van voorafgaande inhoudelijke beleidskwesties en andere zaken die spelen tijdens het proces, op het project de Zandmotor. Het is de vraag of dit project zo uiteindelijk zijn doelen kan bereiken, onderwijl de veiligheid van achterliggende gebieden gegarandeerd blijft.

Belangrijke aspecten die de besluitvorming aangaande het dynamisch beheer van de kustgebieden beïnvloeden zijn daarom de vier dimensies van de beleidsarrangementenbenadering: de actoren, hulpbronnen, spelregels en discoursen. Vanuit dit opzicht is het conceptueel model ontwikkeld.

2.3 DYNAMISCH KUSTBEHEER

Ongeveer sinds 1990 is dynamisch kustbeheer het devies van de Nederlandse regering wat betreft kustbescherming (Arens, 2007). In 1990 is deze term voor het eerst genoemd en vastgelegd in de eerste kustnota 'Kustverdediging na 1990' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1990). Hierna is aan dit beleid vastgehouden en werd deze manier van kustbeheer in de loop van de jaren steeds meer toegepast om de kustveiligheid te waarborgen (Holzhauer, 2017). Na 1990 werd duidelijk dat dynamisch kustbeheer langzaamaan het adagium werd en het Rijk zette verschillende onderzoeksprogramma's op om de benodigde kennis hiervoor te creëren. Voorbeelden van zulke programma's zijn Kustgenese, KUST2000 en KUST2005 waarin het dynamisch kustbeheer steeds geavanceerdere vormen aanneemt (Holzhauer, 2017).

Vanwege het punt dat dynamisch kustbeheer een beleidsvorm is zijn er niet veel wetenschappelijke bronnen beschikbaar. Hierdoor bestaan er ook geen verschillende richtingen of leerstoelen van dynamisch kustbeheer, maar het is wel mogelijk om het begrip te definiëren en uit te leggen. Dynamisch kustbeheer wordt gezien als een oplossing waarbij zowel de natuurgebieden in de duinen beschermd worden en Nederland beschermd is tegen de zee (Arens & Mulder, 2008). De natuurlijke dynamiek van de duinen wordt bevorderd, terwijl er ook aan de vele eisen voor waterwinning en kustbescherming wordt voldaan (van Til et al., 1999). De wet- en regelgeving rondom waterwinning en kustbescherming in duingebieden is erg strikt, omdat dit belangrijke vooraanstaande zaken zijn voor Nederland.

Krol et al. (2013) definiëren dynamisch kustbeheer als: '... het zodanig beheren van delen van de kust dat verstuing van zand of de overstroming

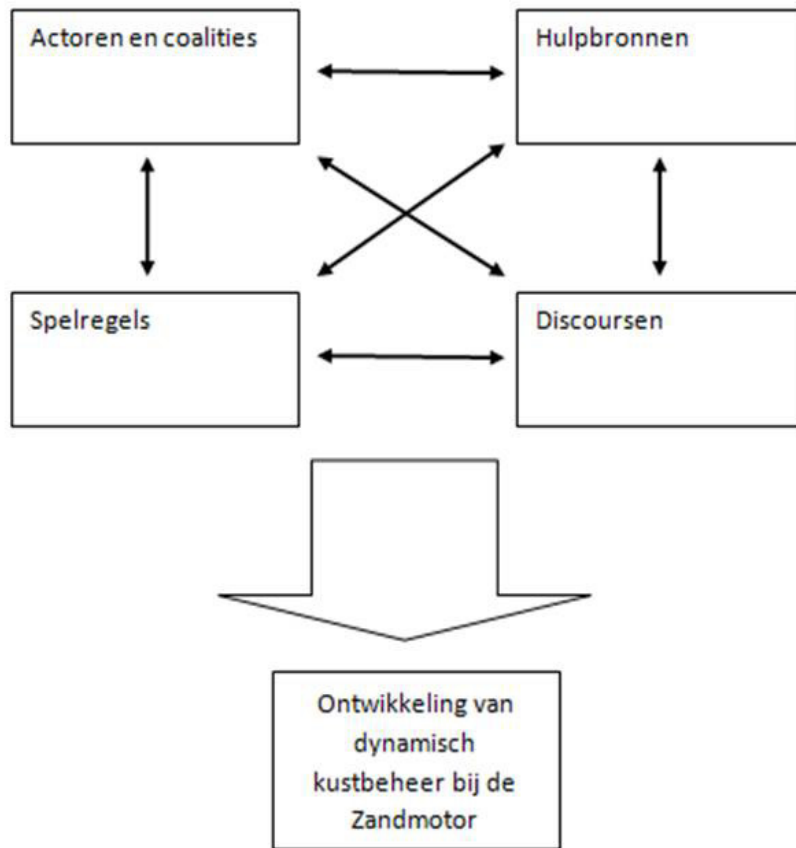
door de zee worden gestimuleerd.' Hieruit wordt duidelijk wat er precies gebeurt als er in een kustgebied dynamisch kustbeheer plaatsvindt. De voornaamste achterliggende gedachte hierbij is dat stuivend zand in combinatie met de zee, de variatie in het landschap moet vergroten en de vegetatie moet verjongen (Krol et al., 2013). Het is namelijk ook mogelijk om achterliggende kustgebieden te beschermen zonder de bijbehorende natuurgebieden in acht te nemen. Dan kom je uit bij technische maatregelen, zoals de aanleg van dijken, of jaarlijkse beplanting van helmplanten en het plaatsen van windschermen (De Jong et al., 2011).

Bij dynamisch kustbeheer gaat het om een combinatie van verschillende factoren, waarbij de volgende factoren de kernpunten zijn (Ehler, 2003):

- Beschermen, herstellen en verbeteren van kustgebieden
- Behouden en verbeteren van drinkwater uit kustgebieden
- Bescherming tegen mogelijke rampen vanuit de zee
- Blijvende publieke toegang tot de kustgebieden

Een algemene definitie van dynamisch kustbeheer is gegeven. Echter, dynamisch kustbeheer langs de Nederlandse kust verschilt van plek tot plek. Een kust op de Waddeneilanden kan er heel anders uit zien dan de kust bij Zuid-Holland, terwijl beide plekken aan dynamisch kustbeheer onderworpen zijn (Löffler, 2010). Dit is een aspect wat in gedachten moet worden gehouden bij het begrip dynamisch kustbeheer. Echter, in het algemeen staat duurzame veiligheid en een veerkrachtige natuur altijd voorop bij dynamisch kustbeheer (Löffler, 2010).

2.4 OPERATIONALISATIE



Figuur 3: Conceptueel model

Dit conceptueel model laat zien dat de vier verschillende dimensies de ontwikkeling van dynamisch kustbeheer bij de Zandmotor beïnvloeden.

In dit onderzoek zullen de vier dimensies individueel onderzocht worden, maar ook hun relatie tot elkaar. Want uit dit conceptueel model blijkt dat alles met elkaar in verbinding staat en dit mag tijdens het onderzoek zeker

niet genegeerd worden. Aan het einde van dit onderzoek worden de vier dimensies daarom samengebracht.

Als er eenmaal een duidelijk beeld is gecreëerd van het beleidsarrangement, kan gekeken worden naar de invloed van deze vier dimensies op de ontwikkeling van de Zandmotor. Zo zal uiteindelijk ook de hoofdvraag beantwoord kunnen worden.

Om de hoofdvraag te beantwoorden zijn de vier dimensies van de beleidsarrangementenbenadering verder uitgewerkt op basis van de casus de Zandmotor. Dit leidt tot de volgende operationalisatie:

Beleidsarrangementenbenadering	Operationalisatie
Actoren en coalities	- Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Rijkswaterstaat - Provincie Zuid-Holland - Gemeente Den Haag en Westland - Hoogheemraadschap van Delfland - Deltares - Dunea - TU Delft
Hulpbronnen	Materieel: - Financiële hulpbronnen - Instituties - Technologie Immaterieel: - Kennis - Politieke druk
Spelregels	Formeel: - Wetgeving Informeel: - Onderlinge afspraken
Discoursen	- De verantwoordelijkheid voor een goede kustbescherming - Belang van het beschermen van de natuur en de drinkwatervoorzieningen - Veiligheid voor achterliggende gebieden

Tabel 1: Operationalisatie

METHODOLOGIE



3.1 ONDERZOEKSSTRATEGIE

Dit is een kwalitatief georiënteerd onderzoek, waarbij gebruik gemaakt wordt van kwalitatieve onderzoeksmethoden. Hier is bewust voor gekozen omdat dit onderzoek over één specifieke casus gaat, waarbij diepgang nodig is om een volledig beeld te krijgen van dit project. Bij een kwalitatief onderzoek is het mogelijk om diepgang te creëren (Verschuren & Doorewaard, 2007). Door één enkele casestudy te kiezen kan goed inzicht verkregen worden in de percepties en ervaringen van actoren met betrekking tot een bepaald fenomeen. Bij een kwantitatieve onderzoeksmethode zou het in dit geval oppervlakkig blijven en is het niet mogelijk om de dynamiek tussen verschillende actoren en discoursen goed toe te lichten (Creswell, 2012).

In dit geval is dat het project de Zandmotor, het is dus een single embedded case study. Er wordt ingegaan op de specifieke kenmerken van alleen het project de Zandmotor. Door het kiezen van een casestudy is het ook mogelijk om meer op de ervaringen van de verschillende actoren in te gaan en zo de respondenten beter te begrijpen. Een voordeel van het focussen op een casestudy is dat er een integraal beeld verkregen wordt van het te onderzoeken project (Verschuren & Doorewaard, 2007). Hierdoor worden veranderingen in een bestaande situatie goed zichtbaar, wat bij de Zandmotor een belangrijk aspect is. Een nadeel van een casestudy is wel dat er geen mogelijke generaliseerbaarheid is van het onderzoek. Omdat een enkele casus onderzocht wordt is er geen externe geldigheid. Als dit nodig is zou toch beter voor een survey gekozen worden (Verschuren & Doorewaard, 2007).

Een ander voordeel van de casestudy is dat er gebruik wordt gemaakt van verschillende typen bronnen zoals interviews, beleidsdocumenten, wetenschappelijke artikelen en presentaties. Door het gebruik van verschillende bronnen wordt er een beschrijving gegeven van het project en is het mogelijk om dit zo objectief mogelijk te doen (Creswell, 2013). Hierdoor wordt er een integraal beeld gevormd van het project waardoor de validiteit en betrouwbaarheid van dit onderzoek vergroot worden. Er is hier sprake van een vergrootte interne validiteit, want bij een hogere externe validiteit is er een mogelijkheid tot generaliseerbaarheid. Dit is bij een casus onderzoek niet het geval (Creswell, 2013).

De diepgang van dit onderzoek zal mogelijk worden gemaakt door diepte-interviews met verschillende personen en een uitvoerige literatuurstudie. Door triangulatie van de verschillende kwalitatieve onderzoeksmethoden wordt er goede basisinformatie en later diepte informatie verkregen over dit onderzoek. Zo wordt er een duidelijker beeld gecreëerd van de onderzochte concepten en wordt de kwaliteit en betrouwbaarheid van dit onderzoek verhoogd (Verschuren & Doorewaard, 2007). Bij een literatuurstudie moet gedacht worden aan het bestuderen van beleidsdocumenten en wetenschappelijke artikelen betreffende het beleid van dynamisch kustbeheer. De respondenten van diepte-interviews vertegenwoordigen verschillende betrokken partijen om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de situatie. Diepte-interviews met partijen zoals de gemeente, provincie, Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap creëren deze diepgang.

3.2 ONDERZOEKSMATERIAAL

Omdat het een kwalitatief onderzoek betreft wordt de informatie vergaard door een literatuuronderzoek, een observatie en verschillende interviews binnen de casus de Zandmotor.

3.2.1 Literatuurstudie

Wetenschappelijke artikelen en beleidsdocumenten dienen als basis om tot een goede verkenning te komen van het onderzoeksgebied. Zo is het mogelijk om te weten te komen wat er al bekend is over dynamisch kustbeheer, veiligheid en de beleidsarrangementenbenadering in het algemeen. Vervolgens was het zaak om gericht te zoeken naar wetenschappelijke artikelen en beleidsdocumenten betreffende de Zandmotor. Over het onderwerp dynamisch kustbeheer bestaan enkele theorieën die een goede basis vormen, maar de hoeveelheid wetenschappelijke artikelen over dynamisch kustbeheer is relatief summier. Over het project de Zandmotor specifiek zijn echter nog niet veel theorieën geschreven. De meeste wetenschappelijke artikelen betreffende de Zandmotor gaan over de technische aspecten en zijn daarom niet relevant voor dit onderzoek. Vandaar dat veel informatie van de Zandmotor uit beleidsdocumenten en rapporten is gehaald.

3.2.2 Interviews

Om een verder diepgaand inzicht te verkrijgen in het project de Zandmotor hebben er diepte interviews met verschillende betrokken actoren plaatsgevonden. Deze actoren zijn geïnterviewd aan de hand van de interviewguide (zie bijlage 2). De interviewguide is chronologisch

opgesteld, vanaf het begin van het proces van de Zandmotor. Deze structuur is aangehouden in de interviews en het vormt ook de basis voor de latere analyse, verder is de structuur van semigestructureerde aard. De interviewguide biedt hierbij een kader met vooraf opgestelde vragen, maar er is ook ruimte om andere vragen te stellen in de loop van het gesprek. Op deze manier moet het mogelijk zijn om alle gewilde informatie te verkrijgen, maar niet te veel aan te sturen op antwoorden die je hoopt te vinden. De interviewguide is in het algemeen hetzelfde gebleven, maar elke verschillende actor vereiste uiteindelijk een licht aangepaste interviewguide, met telkens verschillende vragen. Om de validiteit van dit onderzoek zo hoog mogelijk te houden is met zoveel mogelijk verschillende belanghebbende partijen gesproken, zie tabel 2 voor alle respondenten en hun functie.

Interview met	Organisatie, functie	Datum
Marcel Taal	<i>Deltares</i> Specialist Adviser	29 april 2019
Hans Lucas	<i>Dunea</i> Beleidsadviseur Strategie Natuur	1 mei 2019
Marcel Stive	<i>TU Delft</i> Hoogleraar Kustwaterbouwkunde	6 mei 2019
Carola van Gelder-Maas	<i>Rijkswaterstaat</i> Projectmanager	20 mei 2019
Nico Bootsma	<i>Rijkswaterstaat</i> Projectmanager	21 mei 2019
Ben Girwar	<i>Provincie Zuid-Holland</i> Projectleider Zandmotor	23 mei 2019
Arie van Blanken	<i>Gemeente Westland</i> Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling	23 mei 2019
Jeroen Rietdijk en Job van Dansik	<i>Hoogheemraadschap Delfland</i> Senior Beleidsadviseur en Strategisch Beleidsadviseur	24 mei 2019

Tabel 2: Alle geïnterviewde personen

In totaal zijn er acht interviews gehouden met bovenstaande partijen. Deze partijen zijn gekozen omdat ze allemaal essentieel leken voor de voltooiing van het project de Zandmotor. Achteraf gezien klopt dit ook, was een van deze partijen niet akkoord gegaan dan was het gehele project hoogstwaarschijnlijk niet doorgegaan. Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland zijn geïnterviewd omdat zij de initiatiefnemers van de Zandmotor zijn en verantwoordelijk waren voor het grootste deel van de uitvoering. Bij Rijkswaterstaat zijn er twee personen geïnterviewd. De reden hiervoor is dat er een projectmanager was aangesteld bij het ontwerp en de realisatie en na de realisatie was er een andere projectmanager aangesteld voor de monitoring. Vandaar dat het belangrijk was om beide personen te spreken, om zo het gehele project vanuit het perspectief van Rijkswaterstaat te omvatten. Verder zijn het hoogheemraadschap Delfland, Dunea en de gemeente Westland geïnterviewd omdat de Zandmotor uiteindelijk deels is komen te liggen op hun grondgebied, waardoor zij ook belangen hebben bij de Zandmotor. Dunea is hierbij de enige partij die niet tot de overheid behoort, wat weer een ander beeld vormde van de Zandmotor. Als laatste zijn Deltares en de TU Delft geïnterviewd. De TU Delft was vooral betrokken bij het ontwerp van de Zandmotor en zij hadden veel kennis over de totstandkoming van de Zandmotor. Hiernaast zijn zij betrokken bij de huidige monitoring, oftewel de huidige stand van zaken van de Zandmotor. Deltares is een kennisinstituut dat vooral bij de monitoring en evaluatie een rol heeft gespeeld. Op deze manier is de Zandmotor van verschillende perspectieven toelicht, van zowel private als publieke partijen. Hiernaast is een goed beeld geschetst van het gehele proces van de Zandmotor. Dit onderzoek bestudeert het gehele proces van de Zandmotor, van begin tot eind, waardoor het cruciaal was om van elke periode ongeveer even veel data te verzamelen. Door het interviewen van bovenstaande partijen is dit goed gelukt.

3.2.3 Observatie

Er heeft ook een observatie naar de Zandmotor plaatsgevonden. Deze bestond uit een bezoek naar de Zandmotor zelf, dit is meer om een goed inzicht te krijgen van de grootte en de locatie van het project. Het doel van deze observatie was vooral om te zien wat de Zandmotor werkelijk is en hoe die eruit ziet. Inhoudelijk heeft dit geen bijdrage geleverd aan dit onderzoek, maar het was wel nodig als achtergrondinformatie. Hierdoor was er een goed beeld gecreëerd van hoe de Zandmotor eruit ziet. De observatie heeft bewust plaatsgevonden voor de gehouden interviews. In de interviews kwamen vaak de locatie, beeldvorming en bepaalde fysieke aspecten van de Zandmotor aan bod, zoals de lagune of argusmast. Door deze observatie was er een duidelijk beeld hoe dit allemaal in elkaar zat, wat het gesprek tijdens de interviews versoepelde. Een verdere observatie is voor dit onderzoek niet relevant, omdat het vooral over het beleidsproces van de Zandmotor gaat. Dit is niet mogelijk om te observeren. Een participatieve observatie is in dit geval ook niet mogelijk, omdat het project al afgerond is en niet meer in de voorbereidende fase zit.

3.3 Onderzoekresultaten en data-analyse

Om van de vergaarde informatie uit de diepte-interviews en bestudeerde documenten tot een resultaat te komen, is een data-analyse vereist. Als eerste zijn alle interviews getranscribeerd. Deze transcripten waren nodig om bepaalde thema's, concepten, begrippen en gebeurtenissen uit de interviews te kunnen halen. Vervolgens zijn de interviews op een deductieve en inductieve wijze gecodeerd. Het is deductief gecodeerd omdat vanuit de beleidsarrangementenbenadering is gezocht naar bepaalde uitspraken over de eerder genoemde vier dimensies. Hiernaast is het ook inductief gecodeerd omdat er later een verdere onderverdeling is gemaakt in de drie

fases van het project de Zandmotor. Bij het coderen zijn als eerste zijn uit de transcripten van de interviews de belangrijkste fragmenten gemarkeerd. Dit is gebeurd in vier verschillende kleuren waarbij onderscheid werd gemaakt tussen fragmenten die relevant zijn voor actoren, hulpbronnen, spelregels of discoursen. Al deze fragmenten zijn vervolgens als eerste onderverdeeld in de vier dimensies van de beleidsarrangementenbenadering. Bijlage 2 bevat een deel van deze codering om aan te tonen hoe er gecodeerd is. Er is één actor als voorbeeld genomen uit het gehele document. De gehele codering is niet toegevoegd omdat dit een te groot bestand was hiervoor. Hierna is er een verdere onderverdeling gemaakt in de drie fases van het project de Zandmotor, namelijk de planfase, aanlegfase en monitoringfase. Deze onderverdeling was chronologisch opgesteld wat hielp om bepaalde genomen beslissingen en de dynamiek van het gehele proces te begrijpen. Hieruit zijn uiteindelijk de resultaten gehaald. De samenstelling van de vier dimensies met de drie fases werden de verschillen en gelijkenissen onthuld. Hierdoor kwamen aspecten van de beleidsarrangementenbenadering die de vorming van het hele beleidsproces beïnvloedden aan het licht. Zo is een samenhangend verhaal opgesteld wat een duidelijk beeld geeft van het gehele proces achter de Zandmotor. Het gros van de data komt dus uit het vergelijken van de afgenomen interviews. Na de verwerking van de data in de analyse is uit de data-analyse de conclusie opgesteld. De conclusie is geschreven op een hoger abstractie niveau en geeft uiteindelijk antwoord op de hoofdvraag.

Er is bewust gekozen om het coderen 'met de hand' te doen. Vanuit de verschillende interviews was er een grote hoeveelheid aan data beschikbaar gekomen. Om dit met het programma AtlasTi te coderen was lastig omdat er simpelweg te veel variabelen waren waar rekening mee moest worden gehouden. Hierdoor was het makkelijk om zo het overzicht kwijt te raken.

Door het 'met de hand' te coderen was het wel mogelijk om het overzicht te houden. De verdeling van de vier verschillende dimensies en daarna de verdere onderverdeling in de drie verschillende fasen maakten het mogelijk om in detail te kunnen analyseren. Zo was de mogelijkheid om bepaalde uitspreken te missen nihil en kon de analyse goed uit de data voltrokken worden.

CASUS BESCHRIJVING



Dit hoofdstuk bevat een casus descriptie van de casus de Zandmotor. Het beschrijft de casus in een chronologische volgorde. Dit hoofdstuk is gestructureerd aan de hand van de drie verschillende fases die de Zandmotor heeft doorlopen. Deze fases zijn de planfase, realisatiefase en de monitoringfase. Dit geldt ook voor hoofdstuk 5, de analyse. Per fase bespreek ik de gehele context van de situatie en de geschiedenis vooraf. Als eerste zal ik de planfase toelichten, vervolgens de realisatiefase en als laatste de monitoringfase. Deze casus descriptie is een introductie voor hoofdstuk 5, waarin de Zandmotor wordt geanalyseerd aan de hand van de vier dimensies van de beleidsarrangementenbenadering.

4.1 PLANFASE

Hoewel de Zandmotor in 2011 is aangelegd is dit zeker niet het beginpunt van het project, het begint een aantal jaar voor 2011, namelijk in 2005. Wat als startpunt voor de Zandmotor beschouwd kan worden is de instelling van de Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust door Lenie Dwarshuis, destijds gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, in 2005 (Van Slobbe & Lulofs, 2011). In deze Adviescommissie, ook samengesteld door mevrouw Dwarshuis, zaten alle mensen die van belang konden zijn voor het realiseren van de Zandmotor. Deze partijen zijn onder andere de provincie Zuid-Holland, Hoogheemraadschap Delfland, Natuurmonumenten, landschapsarchitecten, TU Delft, Zuid-Hollandse Milieu Federatie, ING etc. (Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust, 2006).

Deze adviescommissie is tot stand gekomen door een aantal redenen. Allereerst wordt in 2003 de 'motie Geluk' aangenomen door de Tweede

Kamer. Deze motie stelt kustuitbreiding voor om zo meer ruimte in Zuid-Holland te creëren. Dit wordt verwerkt in een rapport, de Nota Ruimte uit 2005, en de kern hiervan is dat er te weinig recreatierruimte is in Zuid-Holland en dat het door kustuitbreiding mogelijk is om de ruimtelijke kwaliteit van Zuid-Holland te verbeteren (Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust, 2006). Met de Zandmotor zou de Randstad, samen met meer veiligheid, meer ruimte krijgen voor natuur en recreatie, waar een duidelijk gebrek aan was (Van Dalfsen & Aarninkhof, 2009).

Dit kan gezien worden als een directe oorzaak, waardoor het proces voor de Zandmotor eindelijk in gang werd gezet. De discussie over kustuitbreiding bij de Delflandse kust liep echter al jaren, geïnitieerd rond 1980 door waterbouwkundige Ronald Waterman, toenmalig lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland (van Slobbe & Lulofs, 2011). Hij is een sterke voorstander van 'Bouwen met de natuur' en praatte hier al over toen het nog niet bekend was bij het bredere publiek. Al vroeg zag hij dat Nederland zo dicht bebouwd was, dat een van de weinige mogelijkheden om de ruimte leefbaar te houden en te maken is door nieuwe stukken land langs de kust aan te leggen (Waterman, 2010).

Ronald Waterman zat ook in de Adviescommissie en had een uitgebreid plan hoe de Delflandse kust precies uitgebreid moest worden. Er waren in totaal ongeveer 13 variaties, waarvan er 4 uitgekozen werden om verder te onderzoeken of dit echt uitgevoerd kon worden. Dit waren een onder water variant, een delta-vormig schiereiland, een zandsuppletie in de vorm van een haak en een klein eiland (Mulder & Stive, 2011). Uiteindelijk is het de zandsuppletie in de vorm van een haak geworden.

Als laatste is de persoonlijke betrokkenheid van mevrouw Lenie Dwarshuis een grote oorzaak geweest voor het mogelijk maken van de Zandmotor. Zoals al eerder vermeld was zij degene die het initiatief had genomen voor de Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust en deze heeft zij ook samengesteld. Zij veroorzaakte een soepele samenwerking tussen het Ministerie en de Provincie, waardoor dit project snel opstartte. Één persoon als aanjager kan de zaak dan flink versnellen (Van Slobbe & Lulofs, 2011).

4.2 REALISATIEFASE

Na de voltooiing van de planfase kon de Zandmotor worden neergelegd. De officiële startdatum van de eerste zandsuppleties bij Ter Heijde is 17 januari 2011. Het was zaak om de Zandmotor zo snel mogelijk neer te leggen, zodat stormen en stromingen het zand niet in ongewenste richtingen verspreidden (Mulder & Stive, 2011).

In totaal is er uiteindelijk 21.5 miljoen m³ zand gesuppleerd tussen Ter Heijde en Kijkduin in een periode van 5 maanden. Langs de kust was hij van origine 2.5 kilometer lang en het deel dat de zee in reikt was 1 km lang. In augustus 2011 was de Zandmotor klaar voor gebruik (Huisman et al., 2016). Uiteindelijk is hij neergelegd in de vorm van een haak met een duinmeer in het midden en een open lagune aan de noordelijke kant, zie figuur 4.



Figuur 4: Uitkomst realisatie Zandmotor (Rijkswaterstaat, 2011)

Er is bewust gekozen om de Zandmotor aan te leggen in deze vorm. Door de vorm van de haak is er een lagune ontstaan wat grotendeels bescherming biedt voor inkomende golven. Dit creëert mogelijkheden voor bepaalde ecologische ontwikkelingen, zoals de groei van bepaalde flora en fauna populaties. Het kan echter ook een gevaar vormen voor de veiligheid van zwemmers vanwege afwijkende stromingen. Hiernaast is het ontwerp van de Zandmotor specifiek gemaakt om de aangrenzende kustlijn te voorzien van zand, door de verspreiding van het zand via de stroming en de wind (De Vries et al., 2015).

4.3 MONITORINGFASE

Het beëindigen van de realisatie van de Zandmotor is echter niet het einde van het project. Immers, het doel van de Zandmotor is om een megasuppletie neer te leggen voor de duur van ongeveer 20 jaar. De jaren na de aanleg van de Zandmotor zijn van essentieel belang om te kijken naar de werking van de Zandmotor en de werkelijke verspreiding van het zand langs de kust (Stive et al., 2013). Hiernaast, omdat kustversterking niet de enige doelstelling van de Zandmotor is, wordt er ook goed gelet op de veiligheid, natuur en recreatie. Deze aspecten worden niet benadeeld door alle monitoring bezigheden, in sommige gevallen is de monitoring juist van belang voor deze aspecten (Mulder & Stive, 2011).

Naast de monitoring is er in deze fase ook het beheer van de Zandmotor dat van belang is. Er zou ongeveer 100 hectare nieuwe natuur ontstaan door de dynamiek van de Zandmotor en deze moet in de gaten gehouden worden en onderhouden worden. Stichting Zuid-Hollands Landschap heeft deze taak op zich genomen (Van Slobbe & Lulofs, 2011). Verder is het van belang om de recreatie omstandigheden in de gaten te houden. Om het publiek, de bezoekers van de Zandmotor, tevreden te houden moet het niet gevaarlijk worden of te erg gaan veranderen. Dit blijft een aandachtspunt (Commissie voor de Milieueffectrapportage, 2010).

Qua monitoring zijn er een aantal thema's opgesteld en onder deze thema's zijn er specifiekere programma's die onderzocht zijn en/of gaan worden. De benoemde thema's zijn 'Meteo- en Hydrodynamiek', 'Strand en Vooroever; Morfologie', 'Strand en Vooroever; Ecologie' en 'Natuur en Duinen'. Dit zijn de belangrijke onderzoeksonderwerpen en hiervoor zijn dan ook passende maatregelen en technieken getroffen zoals de argusmast op de Zandmotor,

hulp van jetski's, luchtfoto's, zand- en saltspray metingen etc. (Tonnon et al., 2011).

Deze thema's vallen onder de twee grotere ambities van de Zandmotor. Als eerste is het zaak om de mate van kennis te vergroten wat betreft processen die dynamische kustversterking beïnvloeden, dus invloed op bescherming van de Nederlandse kust en de ecologische ontwikkeling hiervan.

Hiernaast wordt er ook gekeken hoe veranderingen aan het landschap voor ecologische positieve veranderingen kunnen zorgen. Beide ambities zijn key aspecten van de 'Bouwen met de natuur' benadering (Van Dalfsen & Aarninkhof, 2009).

Zoals eerder vermeld is het project de Zandmotor nog niet beëindigd, net zoals de monitoringfase nog niet klaar is. De onderzoeken en het beheer zal afnemen in de komende jaren, omdat de Zandmotor zelf ook steeds kleiner zal worden. Pas als de Zandmotor geheel verdwenen is kan gezegd worden of het project geslaagd is of niet.

ANALYSE

hallo



Nu de contouren van het project de Zandmotor precies duidelijk zijn bevindt zich in dit hoofdstuk de analyse van alle gehouden interviews betreffende de Zandmotor. Zoals al eerder genoemd is dit hoofdstuk, eveneens hoofdstuk 4, opgebouwd door een onderscheid te maken in de drie verschillende fases van de Zandmotor. Verder is elk hoofdstuk verder nog onderverdeeld in de vier dimensies van de beleidsarrangementenbenadering: de actoren en coalities, hulpbronnen, spelregels en discoursen. Door dit hoofdstuk op deze manier op te bouwen is het mogelijk om een duidelijk beeld te creëren van het gehele proces. In de laatste paragraaf worden enkele gelijkenissen tussen de drie verschillende fases besproken, dit is alvast een opzet naar de conclusie in hoofdstuk 6.

5.1 PLANFASE

De planfase is de beginfase van het project de Zandmotor. Het is lastig om één beginpunt aan te duiden aangezien het idee van een Zandmotor al langere tijd in verschillende groepen speelde. Dit onderzoek gaat vooral over de besluitvormingsprocedure, vandaar dat in dit onderzoek 2005 als beginpunt van de Zandmotor wordt aangenomen en dus ook het begin van de planfase. In 2005 is met het instellen van een adviescommissie het plannen van de Zandmotor begonnen. Vanaf dit moment tot aan het begin van de aanleg van de Zandmotor in januari 2011 heeft de planfase plaatsgevonden. In de planfase zijn verschillende ontwerpen gemaakt met een uiteindelijk advies voor het definitieve ontwerp. Nadat alle betrokken partijen akkoord waren gegaan met het idee, werd dit idee verder uitgewerkt en concreet vormgegeven. Deze inhoudelijke vormgeving houdt in dat er

een planstudie gestart werd, waaronder de milieueffectrapportage valt en bijvoorbeeld de keuze voor de locatie (Baltissen, 2015). Na de definitieve besluitvorming aangaande alle aspecten van de Zandmotor is de planfase beëindigd.

5.1.1 Discoursen

Bouwen met de natuur

Het discours waar eigenlijk het gehele project de Zandmotor mee is begonnen is 'Bouwen met de natuur'. Op een nieuwe manier de kust versterken en uitbreiden door af te wijken van de standaard manier waarop dit normaliter gebeurt. In plaats van alleen te focussen op de veiligheid van achterliggende gebieden wordt er nu ook aan de natuur gedacht en van de kracht van de natuur zelf gebruik gemaakt, waardoor de natuur het minst belast wordt (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019). Dit idee was al aanwezig sinds 1990, wanneer tot dynamische kustversterking over is gegaan. De Zandmotor was wel het eerste grootschalige project van zandsuppleties, waardoor het interessant werd om te kijken of 'Bouwen met de natuur' ook op zo een grote schaal werkt en er dus geen 'harde maatregelen' langs de kust meer nodig zijn.

Het verschil met eerder kustbeleid is dat er eerst een discours was van kustverdediging, dat was het allerbelangrijkste. Dit is meer verworden tot een robuuste kust die hiernaast ook nog aantrekkelijk is. Kustveiligheid is nog steeds het belangrijkste punt, maar aanvullend is natuur en recreatie ook belangrijk geworden. Zeker omdat het mogelijk is deze punten te combineren, zonder de veiligheid uit het oog te verliezen of te verwaarlozen. Dit is ook een punt waardoor de Zandmotor er uiteindelijk is gekomen. Lenie

Dwarshuis verantwoordde zichzelf door de Zandmotor als multifunctionele inrichting van de kust te zien en daardoor heeft het Rijk dit project ook uiteindelijk gefinancierd. Bij een multifunctionele inrichting van de kust zijn er meer doeleinden dan alleen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Het werkt dan ook niet om maar op een tijdschaal van enkele jaren te denken. Er moet groter gedacht worden, wat hierdoor ook meer geld gaat kosten (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei, 2019). Zo is uiteindelijk het plan van kustuitbreiding gekomen, waarbij er sprake is van zowel veiligheid als natuur en recreatie.

Ook al is veiligheid altijd de hoofdmoot bij kustprojecten, eigenlijk was dat niet het geval bij de Zandmotor. Zoals eerder benoemd, de Delflandse kust was een paar jaar eerder al versterkt. Deze versterking was uitgevoerd om de kust daar voor de komende 50 jaar weer veilig te maken. Bij de Zandmotor ging het meer om lange termijn kustonderhoud en hoe dit op een andere manier dan normaal kon gebeuren (J. Rietdijk en J. van Dansik, persoonlijke communicatie, 24 mei, 2019). Dat het qua veiligheid niet noodzakelijk was om op dat moment de Delflandse kust te versterken geeft alleen maar aan dat 'Bouwen met de natuur' het kenmerkende aspect van de Zandmotor is. Extra veiligheid is een mooi bijkomend aspect, maar dat is niet het punt waarom de Zandmotor van oorsprong is ontworpen.

Ruimte voor recreatie en natuur

De Zandmotor was ontworpen en bedacht met veel meer doelen dan alleen het versterken van de veiligheid. De twee andere aspecten die belangrijk werden geacht zijn ruimte voor recreatie en ruimte voor natuur. Ongeveer 15 jaar geleden was er een onderzoek uitgevoerd binnen de provincie Zuid-Holland en daaruit bleek dat in de provincie Zuid-Holland er een tekort was van ongeveer 40.000 hectare aan recreatiegebied. Iets anders wat ook

uit dit onderzoek volgde was dat de natuurontwikkeling in Zuid-Holland achter bleef vergeleken met andere provincies. Het idee was daarom om de kustversterking van de Zandmotor te koppelen met ruimte voor recreatie en natuur. Door meer strand te creëren is er meer ruimte en door deze ruimte te behandelen op zo een manier dat de natuurlijke dynamiek van het strand en de duinen hersteld kan worden is er ook meer ruimte voor natuur (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Vooral voor de provincie Zuid-Holland was dit een heel belangrijk punt. Per partij verschilde het namelijk waar vooral naar gekeken werd. Voor Rijkswaterstaat was het bijvoorbeeld van belang om puur naar kustversterking en kustverdediging te kijken. De provincie Zuid-Holland daarentegen had eigenlijk als belangrijkste punt meer ruimte voor recreatie en natuur. De insteek vanuit het Rijk was wel om elk punt als even belangrijk te beschouwen en te behandelen. 'Bouwen met de natuur' was het idee waaruit de Zandmotor is ontstaan en verder was er geen onderscheid tussen veiligheid, recreatie en natuur. Althans, dat werd van tevoren gezegd, maar in de praktijk is dit toch anders uitgevallen (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019).

Het punt van meer ruimte voor recreatie en natuur heeft uiteindelijk ook de locatie van de Zandmotor grotendeels bepaald. Vanuit de MER waren er namelijk twee opties om de Zandmotor neer te leggen. De optie nabij 's Gravenzande was de meest optimale optie, maar uiteindelijk is toch vanuit de politiek besloten om de andere optie te kiezen en hem bij Kijkduin neer te leggen. De reden hiervoor was dat er bij Kijkduin meer ruimte was voor natuur en recreatie (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019). Hij is nu ook dichterbij Den Haag gelegen en het is van belang dat zo een grote stad als Den Haag aantrekkelijk is voor internationale organisaties. Er moet een prettige leefomgeving gecreëerd worden, waarbij een stuk natuur vlakbij Den Haag hier goed aan kan bijdragen. Vergeleken met andere metropolen

heeft Den Haag te weinig ruimtelijke kwaliteit en dit is dan een goede kans om die kwaliteit te verbeteren (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019).

5.1.2 Actoren en Coalities

Coalities	Actoren
Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust	Provincie Zuid-Holland
	Hoogheemraadschap Delfland
	Natuurmonumenten
	Stichting Duinbehoud
	H+N+S Landschapsarchitecten
	TU Delft
	GeoDelft
	Boskalis bv
	Kamer van Koophandel Haaglanden
	ING Nederland
	Rijkswaterstaat
Stuurgroep Zandmotor	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
	Provincie Zuid-Holland
	Rijkswaterstaat
	Hoogheemraadschap Delfland
	Gemeente Westland
	Gemeente Den Haag
	Natuurpartijen
	TU Delft
	Deltares
	Dunea

Tabel 3: Betrokken actoren en coalities in de planfase

Coalitie: Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust

In de planfase was het cruciaal om alle betrokken actoren mee te krijgen. Zo niet, dan had de Zandmotor nooit neergelegd kunnen worden. Vanuit het idee van waterbouwkundige Ronald Waterman zag vooral de toenmalig gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, Lenie Dwarshuis, heil in het

idee van een Zandmotor. Zij wilde dit idee graag ontwikkelen en in de provincie Zuid-Holland krijgen (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019). In 2005 werd vervolgens door Lenie Dwarshuis een adviescommissie ingesteld die het concept van een Zandmotor verder moest uitwerken tot een reëel ontwerp (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei, 2019). Deze adviescommissie is samengesteld uit zoveel mogelijk partijen om een zo accuraat en breed mogelijk advies te creëren voor de Zandmotor.

In totaal zaten er 17 mensen van verschillende organisaties in deze commissie, waarvan de meest belangrijke zijn: provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap Delfland, Natuurmonumenten, Stichting Duinbehoud, H+N+S Landschapsarchitecten, TU Delft, GeoDelft, Boskalis bv, Kamer van Koophandel Haaglanden en ING Nederland (Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust, 2006). Dit zijn partijen die noodzakelijk waren om het gehele project rond te krijgen, waardoor consensus tussen hen noodzakelijk was. Hieruit blijkt dat de commissie bestond uit alle belangrijke partijen, van zowel overheidsorganisaties als NGO's als het bedrijfsleven. Hierdoor was het mogelijk om met deze stakeholders een advies op te stellen wat erg breed gedragen werd en daardoor ook erg realiseerbaar was (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei, 2019). Door al vanaf het begin af aan iedereen te betrekken en ook naar de belangen en ideeën van iedereen te luisteren was de kans groot dat er geen problemen ontstonden. Het was voor iedereen duidelijk wat de insteek was voor het project en wat er vanuit het Rijk verwacht werd. Zou er minder gecommuniceerd zijn, dan zou er waarschijnlijk eerder frictie ontstaan zijn.

Lenie Dwarshuis was in dit stadium de persoon die het verschil heeft gemaakt. Door een adviescommissie samen te stellen met al die verschillende partijen, zowel partijen die betrokken waren als partijen die in principe tegen waren, is een erg breed draagvlak gecreëerd. Zij betrok iedereen en liet iedereen meedenken, waardoor het draagvlak steeds groter werd en er uiteindelijk een goed advies kwam (Baltissen, 2015; M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei 2019). Dit advies was samengesteld door drie specifieke partijen uit de adviescommissie. Deze drie mensen waren bewust apart genomen door Lenie Dwarshuis, omdat zij anders het idee had dat er geen goed ontwerp ging komen. Deze mensen waren een landschapsarchitect, iemand van Boskalis bv en een hoogleraar van de TU Delft. Deze combinatie heeft het uiteindelijke ontwerp en advies van de Zandmotor gemaakt. Dit ontwerp kreeg vervolgens genoeg politieke steun om echt gerealiseerd te worden, wat uiteindelijk ook gebeurd is.

Coalitie: Stuurgroep Zandmotor

Na het ontwerp van de Zandmotor door de adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust is er door de provincie een stuurgroep Zandmotor ingesteld (Baltissen, 2015). Deze stuurgroep moest het ontwerp omzetten in een concrete vorm. Dat betekent dat vanaf dit moment ook alle partijen betrokken werden die een belang hebben in de Zandmotor of er mee te maken krijgen. Veel partijen hiervan waren ook al betrokken in de Adviescommissie. De provincie Zuid-Holland was opnieuw degene die het initiatief had genomen om deze partijen allemaal bij elkaar te krijgen (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Zij hadden echter voor de werkelijke realisatie ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, in de vorm van Rijkswaterstaat, nodig. Deze twee partijen kunnen gezien worden als de leidende partijen en initiatiefnemers van het gehele project. De provincie was in eerste instantie meer de initiatiefnemer, maar vanaf de

aanbesteding nam Rijkswaterstaat deze rol een beetje over (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019; N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019).

In de stuurgroep Zandmotor zaten veel dezelfde partijen als in de adviescommissie. Vanaf dit moment kwamen meer zaken aan bod zoals de locatie, wie er voor de uitvoering moest zorgen, financiën, doelen van de Zandmotor etc.. Andere belangen van verschillende partijen gingen nu spelen. De partijen die in deze stuurgroep zaten zijn; Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zuid-Holland, de gemeentes Westland en Den Haag, het hoogheemraadschap van Delfland, verschillende natuurpartijen zoals WNF en ARK Natuurontwikkeling, TU Delft, Deltares, Dunea en reddingsbrigades (A. van Blanken, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019; B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Dit zijn alle partijen die nodig waren om het tot een voltrekking van de Zandmotor te kunnen brengen. Naast dat de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat wel de trekkers waren van dit gehele team, zijn de belangen van alle partijen gelijk behandeld en is er samen tot een consensus gekomen. Bijvoorbeeld, de gemeente Westland kan zelf niet veel inbrengen, daartoe hebben zij eenmaal niet de capaciteiten. De Zandmotor ligt echter wel op hun grondgebied, het strand is namelijk eigendom van de gemeentes. Hierom is het essentieel dat ook zij akkoord gaan, anders kan het hele plan niet doorgaan.

De organisaties waren uiteindelijk allemaal mee, na de nodige weerstand. De gemeente Westland zag het aanhankelijk niet zitten, omdat er toch iets onbekends ging plaatsvinden in hun achtertuin plaatsvindt. Verschillende inwoners uit deze gemeente uitten zich negatief over de Zandmotor, vooral met de angst voor het onbekende (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie,

6 mei 2019). Sommige politieke partijen moesten nog overtuigd worden uit de gemeente Westland, maar ook vanuit de Provinciale Staten. Vanuit de gemeente was er vooral bezorgdheid over de bewaring van de veiligheid en vanuit de provincie speelde naast veiligheid ook het aspect van financiën een rol voor negativiteit (A. van Blanken, persoonlijke communicatie, 23 mei 2019; B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei 2019). Een andere partij die overtuigd moest worden was Dunea, ook vooral met de angst voor het onbekende. Zij zijn grotendeels verantwoordelijk voor aangrenzende natuurgebieden en waren bang dat deze nadelig door de Zandmotor beïnvloedt zouden worden. Achteraf gezien was deze angst niet geheel ongegrond, want het natuur aspect is wel degelijk deels over het hoofd gezien. Toch was Rijkswaterstaat wel op de hoogte van het feit dat het natuur aspect voor problemen zou kunnen zorgen. Al vanaf het begin van het project zijn verschillende natuurbewegingen betrokken, zodat mogelijke hindermacht voorkomen kon worden (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april 2019).

5.1.3 Hulpbronnen

Financiën

In de planfase zijn de financiën cruciaal om rond te krijgen. Hier wordt besloten hoeveel geld er beschikbaar is, hoeveel geld elke partij er in wilt steken en dus ook hoe de Zandmotor er uiteindelijk uit komt te zien. De partijen die de Zandmotor gefinancierd hebben zijn Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland. Totaal heeft het project 70 miljoen euro gekost, waarvan 50 miljoen euro bedoeld was voor de aanleg en 20 miljoen euro voor overige zaken zoals de monitoring. Rijkswaterstaat heeft van deze 70 miljoen euro 57 miljoen euro voor zijn rekening genomen en de provincie

Zuid-Holland betaalde de overige 13 miljoen euro (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei 2019). Het grootste gedeelte van dit geld, vanuit Rijkswaterstaat, kwam vanuit een 'crisispotje'. Dit crisispotje is gemaakt aan de hand van de crisis- en herstelwet en dit crisisfonds bevatte geld wat uitgegeven kon worden om bepaalde branches weer meer te stimuleren. Er was dus een bepaald bedrag beschikbaar, wat niet uit de reguliere geldstroom kwam voor kustonderhoud. Hierdoor was er een goed moment gecreëerd voor de realisatie van de Zandmotor (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019). Door de beschikbaarheid van dit geld waren er gedurende het project nooit spanningen over een tekort aan financiën, omdat duidelijk was dat er genoeg geld was voor het gehele project.

Hiernaast was er nog een mooie bijkomstigheid. De Zandmotor werd aangeboden aan baggerbedrijven, er was 50 miljoen euro beschikbaar en de vraag was welk baggerbedrijf het beste voorstel hiervoor had. Dit werd aannemerscombinatie Van Oord-Boskalis. Zij waren toevallig al bezig met de Tweede Maasvlakte. Hierdoor was al het materieel al op locatie waardoor ze zandsuppleties voor bijna de helft van de normale prijs konden aanbieden. Daardoor was het mogelijk om veel meer zand te storten dan andere bedrijven en mede daardoor is de Zandmotor ook zo groot geworden (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei 2019).

Kennis

Naast financiën is kennis een andere essentiële hulpbron. Kennis is nodig om het hele project te ontwerpen en uiteindelijk rond te krijgen. In dit stadium is de kennis die van belang is vooral wetenschappelijke kennis om een haalbaar ontwerp van de Zandmotor te creëren. TU Delft speelde een grote rol bij het ontwerpen van de Zandmotor. Daarnaast speelden verschillende kennisinstituten, zoals Deltares en EcoShape, ook een grote rol.

Zij deden meer onderzoeken naar de haalbaarheid van de Zandmotor in het huidige ontwerp. In Nederland is in het algemeen geen gebrek aan kennis wat betreft kustbescherming. Al vanaf 1990 is het idee van dynamische kustbescherming het adagium in Nederland. Dit betekent dat er ook al sinds 1990 kennisontwikkeling is op dit onderwerp. Vandaar dat het ook niet moeilijk was om kennis te creëren voor de Zandmotor, want het opstapje was er al (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019).

Iets anders wat bij heeft gedragen aan een makkelijke kennisontwikkeling, en samenwerking tussen alle partijen in het algemeen, is een eerdere kustversterking langs de Delflandse kust. Vlakbij de locatie van de Zandmotor was een gehele nieuwe duinenrij neergelegd en het waren ongeveer dezelfde partijen als bij de Zandmotor die hier aan samen hadden gewerkt. Door deze kustversterking was er al heel veel informatie over dit gebied beschikbaar en wisten partijen al wat ze aan andere partijen hadden. Hierdoor was het relatief makkelijk om aan de benodigde kennis van het gebied te komen (J. Rietdijk en J. van Dansik, persoonlijke communicatie, 24 mei, 2019). De combinatie van beschikbare specialistische kennis en kennis van het gebied zorgde voor een snel verloop van het ontwerp van de Zandmotor.

5.1.4 Spelregels

Vergunningen en Milieueffectrapportage

De Zandmotor is een grootschalig project, aangelegd in een Natura 2000 gebied. Hierdoor moet er goed rekening gehouden worden met de natuur in het gebied en er moeten dan ook meerdere vergunningen voor worden aangevraagd. Allereerst is er een milieueffectrapportage (MER) opgezet om

te onderzoeken of het project haalbaar is met alle huidige wetgeving (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019). De MER was een objectief startpunt om de haalbaarheid van de Zandmotor te bekijken, vanuit hier is de aanleg van de Zandmotor gestart.

Qua wetten is de Natuurbeschermingswet een belangrijke wet om rekening mee te houden en hier moest een vergunning voor verkregen worden. Deze vergunning kan worden verkregen als aangetoond kan worden dat de uitgevoerde activiteiten geen effecten zullen hebben op het bestaande natuurgebied (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019). Als er wel effecten zijn op het Natura 2000 gebied dan moet er aangetoond kunnen worden hoe dat gecompenseerd gaat worden. Hiernaast is er ook de Waterwet waar rekening mee moet worden gehouden. Nederland is wettelijk beschermd voor gebieden waar dijken en duinen voor liggen. Deze dijken en duinen mogen niet aangetast worden, de Zandmotor moest hier ook aan voldoen (A. van Blanken, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Als laatste is er nog de crisis- en herstelwet. Zoals eerder benoemd kwam een groot deel van de financiën voor de aanleg uit het crisisfonds. Dit fonds was aangelegd naar aanleiding van de crisis- en herstelwet. Deze wet zorgde voor een versoepeling van veel verplichtingen, wat er voor gezorgd heeft dat sommige vergunningen sneller verkregen konden worden waardoor het gehele project ook snel is doorlopen. De crisis- en herstelwet is opgesteld naar aanleiding van de overstromingen in 1993 en 1995. Toen is er besloten om altijd geld beschikbaar te hebben om eventueel dijken te versterken en aan te leggen. Daar was nog geld vanuit beschikbaar en dit heeft de Zandmotor grotendeels gevormd (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019).

Verder zijn er nog allemaal algemene en specifiekere vergunningen die aangevraagd moesten worden voordat de aanleg van de Zandmotor kon beginnen. Vanwege het feit dat de Zandmotor in verschillende overheidslagen loopt moesten de vergunning ook bij verschillende overheidsinstellingen aangevraagd worden. Iedereen heeft zijn eigen bevoegdheid voor bepaalde onderwerpen. Er waren ontginningvergunningen nodig voor al het zand dat nodig is voor de aanleg, vergunningen nodig van het bevoegde gezag van het gebied, in dit geval hoogheemraadschap Delfland, aanlegvergunningen van de gemeente Westland (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019).

Convenant Pilot Zandmotor – Solleveld

Dunea is de partij die zoetwater wint uit het gebied Solleveld, achterliggend gebied van de Zandmotor, en tevens een van de verantwoordelijke natuurbeheerders van Solleveld, ook Natura 2000 gebied. Tijdens de kustversterking van de Delflandse kust die eerder plaatsvond was er al frictie tussen Dunea en Rijkswaterstaat. De kustversterking kon namelijk mogelijk de drinkwaterwinning vervuilen. Bij de Zandmotor waren ze bang dat hetzelfde ging gebeuren, waardoor zij sterk hebben geageerd tegen het plan door uitgebreide zienswijzen in te dienen (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Dunea vreesde vooral negatieve effecten op haar natuur en drinkwatergebieden, bijvoorbeeld door zoutwaterintrusie en de verplaatsing van de waterscheiding tussen zoet en zout water.

Om dit op te lossen is uiteindelijk een convenant ondertekend voor de duur van 20 jaar, tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Rijkswaterstaat), de Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland en Dunea. Het doel van dit convenant was om duidelijke afspraken vast te leggen over de verantwoordelijkheid voor de aanleg, het beheer en de monitoring

aangaande geohydrologische maatregelen en de mogelijke financiering hiervan (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019). Dit convenant moest er dan voor zorgen dat de belangen van Dunea niet geschaad werden, wat vooral inhoudt dat de ecologische doelstellingen van de Natura 2000 gewaarborgd werden en dat de drinkwaterwinning niet verstoord werd.

Om de belangen van Dunea niet te schaden moest er fysiek actie ondernomen worden en dit is in het convenant vastgelegd. Er moesten putten worden aangelegd om te zorgen dat de waterscheidinglijn zich niet verplaatste. Deze putten pompten water weg, waarvoor ook weer leidingen moesten worden aangelegd om dit te lozen in zee. Naast de aanleg hiervan is er voor de komende 20 jaar sprake van onderhoud en monitoring van deze putten. Rijkswaterstaat moest al deze bijkomende kosten betalen, wat uiteindelijk ongeveer vier miljoen euro meer heeft gekost dan van origine was berekend. Uiteindelijk heeft Rijkswaterstaat Dunea afgekocht, waardoor Dunea nu de verantwoordelijke is voor het beheer en onderhoud hiervan, maar wel financieel gedekt is door Rijkswaterstaat (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019).

5.2 REALISATIEFASE

Na het gehele ontwerpproces, waarbij de goedkeuring van alle betrokken partijen was gegeven, kon de aanleg van de Zandmotor beginnen. In januari 2011 is de eerste zandsuppletie een feit, vervolgens in maart beginnen de echte grootschalige suppleties te lopen en in november van datzelfde jaar ligt de Zandmotor er al volledig (Baltissen, 2015). Enkele maanden voor de aanleg van zo een groot project is erg kort. Verder wordt de korte periode na de aanleg van de Zandmotor ook nog onder de realisatiefase geschaard. In deze fase zien alle partijen voor het eerst wat de Zandmotor is en wat hij precies doet. Hierdoor komen aspecten zoals zwemveiligheid en beheermaatregelen naar voren. Dit wordt allemaal in onderstaande paragrafen verder besproken.

5.2.1 Discoursen

Veiligheid

Als beginpunt van de Zandmotor werd in de ontwerpfase vooral gedacht aan 'Bouwen met de natuur'. Veiligheid is hier weliswaar een onderdeel van, maar dan in de vorm van algemene veiligheid. Dit project moest de veiligheid voor achterliggende gebieden versterken en er onder andere voor zorgen dat dit stukje Nederlandse kust weerstand kan bieden tegen de zee, onder welke omstandigheid dan ook. In de aanlegfase is echter een andere vorm van veiligheid naar boven gekomen, namelijk de zwemwaterveiligheid. Er was hier wel rekening mee gehouden en de kennis was er om te weten dat dit zou veranderen, maar niet hoe en in wat voor mate. Uiteindelijk heeft dit een grotere rol gespeeld dan verwacht, volgens sommige partijen zelfs een te grote rol.

Kort na de aanleg begon het zand van de Zandmotor al meteen in beweging te komen, in een grotere mate dan initieel gedacht werd. Door de zee wordt het zand constant verplaatst, waardoor het zand gelijk aan de wandel gaat. Dit zorgt ervoor dat er op bepaalde punten meer zand ligt dan op andere punten, waarbij er op lage punten diepe geulen met erg sterke stromingen kunnen ontstaan. Van te voren werd er wel rekening mee gehouden dat zulke grote zandsuppleties gevaren kon opleveren. Dat er meteen een grote geul zou ontstaan met hoge stroomsnelheden die levensgevaarlijk voor zwemmers kon zijn, dat was niet verwacht (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019). Hierdoor is dit thema ook later, na de aanleg, pas groter geworden en begon het steeds meer de boventoon te voeren. Het gevolg was dat er door bepaalde partijen meteen actief op zwemwaterveiligheid werd ingezet. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van een zwemwaterveiligheidsapplicatie.

Door actief in te zetten op de zwemwaterveiligheid zijn serieuze gevaren voorkomen. Een voorbeeld hiervan is de provincie Zuid-Holland die ingegrepen heeft op de Zandmotor door een sterk stromende geul af te dammen. Zwemwaterveiligheid werd zo gegarandeerd maar andere discoursen werden zo als minder belangrijk beschouwd. In de Stuurgroep Zandmotor was afgesproken om de Zandmotor neer te leggen en hier verder niks meer aan te doen. Op deze manier wordt de natuur op zijn beloop gelaten en kan dit optimaal ontwikkelen. Door deze vroegtijdige ingreep wordt al meteen niet meer vastgehouden aan geformuleerde beleidslijnen en doelstellingen. Het is nooit te voorspellen hoe bepaalde dingen gaan lopen, maar met deze ingreep toont het Rijk dat zij uiteindelijk de discoursen niet van gelijke waarde beschouwen. In dit geval heeft politieke druk zo een grote rol gespeeld dat veiligheid boven natuur en recreatie werd gekozen,

terwijl dat niet was afgesproken met alle partijen. Andere partijen, zoals Dunea en het WNF, verkiezen andere discoursen als eerste, maar zij hebben niet de macht om dit door te voeren.

5.2.2 Actoren en Coalities

Coalities	Actoren
Projectteam aanleg Zandmotor	Rijkswaterstaat
	Provincie Zuid-Holland
	Aannemerscombinatie Van Oord-Boskalis
Beheeroverleg	Rijkswaterstaat
	Provincie Zuid-Holland
	Gemeente Westland
	Gemeente Den Haag
	Hoogheemraadschap Delfland
	Reddingsbrigades
	Brandweer
	Politie
	Stichting Zuid-Hollands Landschap

Tabel 4: Betrokken actoren en coalities bij de realisatiefase

Reddingsbrigades

Meteen bij de aanleg van de Zandmotor kwam het probleem van zwemveiligheid naar boven. Doordat er langs een gestroomlijnde kust opeens een berg zand wordt neergelegd, is een verandering van de stromingen onvermijdelijk. Het natuurlijk systeem wordt uit zijn evenwicht gehaald wat veranderingen voor de omgeving oplevert. Dit was een punt waar op voorhand wel rekening mee werd gehouden, maar het was niet duidelijk hoe dit zou uitpakken. Uiteindelijk werd het gevaarlijker dan voorheen gedacht werd. Zwemveiligheid werd daarom voor een korte

periode wel een probleem genoemd (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019).

De zwemveiligheid valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeentes, in dit geval de gemeente Westland en gemeente Den Haag. De veiligheidsregio's vallen dus onder de gemeentes en het is hun taak om strandwachten in te stellen. De reddingsbrigades worden bemenst door vrijwilligers, maar zij zijn wel vanuit de gemeente opgezet en worden hieruit ook gefaciliteerd. Ook de brandweer en politie spelen hier een rol bij. Zij krijgen allemaal subsidies van de gemeenten en deze partijen kunnen ook wat betreft veiligheid ingrijpen wanneer het nodig is (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019).

Uiteindelijk heeft veiligheid een grotere rol gespeeld dan in eerste instantie verwacht werd. Het gehele reddingswezen was bij de meeste overleggen aanwezig. Omdat er een aantal incidenten gebeurd waren op de Zandmotor met mensen die ingesloten waren door de zee, heeft veiligheid grotendeels de boventoon gevoerd. Hierdoor waren de partijen aangaande de reddingsbrigades sterk aanwezig in de realisatiefase. Ook in het beheeroverleg waren zij aanwezig. Uiteindelijk is er zelfs een splitsing in die beheergroep gekomen, waarbij het reddingswezen dan apart werd gezet van de 'natuurkant'. Doordat veiligheid de boventoon ging voeren, zijn de partijen betreffende de natuur voor een deel achtergesteld (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019).

De provincie Zuid-Holland heeft zich uiteindelijk nog bemoeid met de zwemwaterveiligheid, door een dam op de Zandmotor te maken om de sterke stroming van een geul mogelijk te veranderen. Deze actie was uitgevoerd ter bevordering van de veiligheid, volgens de provincie Zuid-

Holland en de gemeente Westland. De actie was echter uitgevoerd zonder overleg of wetenschappelijk advies (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019). De gemeente Westland gaf aan achter deze ingreep te staan, dit was momenteel nodig om de stroming te verminderen en de veiligheid van mensen te garanderen. Door de afdamming ontstond er een andere geul met een minder sterke stroming, dus het was weer veiliger (A. van Blanken, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Door deze actie is echter wel afgeweken van eerder opgestelde afspraken, namelijk de Zandmotor zijn gang laten gaan en niet ingrijpen. Op deze manier worden andere discoursen als minder belangrijk beschouwd en wordt vooral 'ruimte voor de natuur' benadeeld (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019).

Hiernaast werd Rijkswaterstaat door de reddingsbrigades lichtelijk klem gezet tijdens de aanleg. De burgemeester van de gemeente Westland wilde op aangeven van de reddingsbrigades nog niet dat de Zandmotor open ging. Zij wilden nog meer oefenen, hadden nog meer materieel nodig en beschouwden het daarom nog niet veilig. Rijkswaterstaat heeft de Zandmotor echter alsnog geopend op het geplande tijdstip, wat achteraf gezien helemaal geen onveilige situaties heeft gecreëerd (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019). Dit toont aan hoe invloedrijk en aanwezig de veiligheidspartijen waren in deze fase, maar ook welke partij de uiteindelijke beslissing heeft genomen.

Het beheer van de Zandmotor

De aanleg zelf van de Zandmotor is volledig gedaan door Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland. Er was een projectteam hiervoor gemaakt wat voor 2/3 bestond uit mensen van Rijkswaterstaat en 1/3 uit mensen van de provincie Zuid-Holland. Verder was de aannemerscombinatie Van

Oord-Boskalis hierbij betrokken, want zij waren verantwoordelijk voor de letterlijke creatie van de Zandmotor, dus het zand suppleren. Eenmaal neergelegd kwam de vraag voor het beheer van de Zandmotor. Hiervoor is een gebruiksovereenkomst en beheerovereenkomst gesloten tussen Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019). De Zandmotor is officieel eigendom van het Rijk en de provincie beheert dit. Het beheer heeft de provincie dan weer deels uitbesteed aan de stichting Zuid-Hollands Landschap, zij doen dit samen. Normaliter beheert de provincie Zuid-Holland geen stranden, dat is in principe niet hun taak. Alleen voor de Zandmotor is een uitzondering gemaakt, omdat dit project nergens eerder was gedaan (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019).

In dit beheeroverleg was bijvoorbeeld het hoogheemraadschap van Delfland ook vertegenwoordigd. Bij de afspraken over het beheren moest nog wel goed gekeken worden tot hoe ver wiens verantwoordelijkheden reikten. Het hoogheemraadschap Delfland, Rijkswaterstaat, gemeente Westland en Den Haag zijn allemaal verantwoordelijk voor verschillende gebieden omtrent de Zandmotor (J. Rietdijk en J. van Dansik, persoonlijke communicatie, 24 mei, 2019). Duidelijkheid is dan nodig om te zorgen dat ieder zijn eigen verantwoordelijkheden kent en neemt en dat mensen elkaar niet in de weg gaan lopen. De gemeente Westland en de gemeente Den Haag bijvoorbeeld zijn verantwoordelijk voor het strand. De Zandmotor ligt gescheiden, deels op gebieden van beide gemeentes. Het is te zien dat deze gemeentes er ander beleid op na houden wat betreft het onderhoud van het strand (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019). De gemeente Den Haag maakt het strand grondig schoon, terwijl de gemeente Westland dit minder doet. Hierdoor is er meer kans voor natuur om zich te ontwikkelen bij de gemeente Westland en is dit ook zichtbaar aan de mate van duingroei. De

Gemeente Den Haag blijft de jonge duintjes omver harken, waardoor zij daar niet de kans hebben om te groeien. Over dit soort zaken moeten goede afspraken gemaakt worden om frictie te voorkomen tussen verschillende partijen. Tussen de gemeenten zijn dan ook goede afspraken gemaakt, zij blijven simpelweg op hun eigen grondgebied. Er is wel frictie tussen de gemeentes en natuurpartijen, omdat natuurpartijen vinden dat het schoonhouden van het strand voor recreatie teveel verkozen wordt boven behoud van duinen voor natuur (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019).

Verder moet er in deze fase rekening gehouden worden met de verschillende gebruikers van de Zandmotor, zoals eerder genoemd is hier een gebruikersovereenkomst voor getekend. Bij de aanleg waren er bijvoorbeeld negatieve reacties op de Zandmotor van omwonenden. Mensen in het Westland waren bang dat al het zand ging opstuiven, wat dan in kassen kon komen en zo een invloed zou hebben op de inkomsten van deze mensen. (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019). Het was daarom van belang om ook deze mensen goed te blijven informeren, zodat iedereen weet wat er gaande is en er geen negativiteit ontstaat. Ondanks de communicatie vanuit Rijkswaterstaat zijn er omwonenden geweest die zich negatief uitten over de Zandmotor. Deze partij mensen was voor het Rijk niet groot en invloedrijk genoeg om daadwerkelijk de plannen te veranderen. De negativiteit werd niet genegeerd, er werd blijvend gecommuniceerd, maar er werd niet concreet iets mee gedaan (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019).

Andere partijen die nu mee gingen spelen waren strandpaviljoeneigenaren, meer lokale natuurorganisaties, recreanten, de kitesurfverenigingen, de nudistenvereniging etc. Uiteindelijk is iedereen die er enige mate van invloed

van buitenaf op had of die daar gevolgen van zou ondervinden betrokken geraakt. Strandpaviljoenhouders waren nog wel het lastigst om mee te krijgen, omdat zij dachten dat ze veel inkomsten mis gingen lopen en klanten zouden verliezen. Rijkswaterstaat en de gemeente Westland heeft veel gecommuniceerd met deze mensen om ze te verzekeren van een positieve uitkomst van de Zandmotor (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019). Echter, zij wisten niet zeker hoe de Zandmotor zou veranderen en wat voor invloed dit zou hebben op de strandpaviljoens. Hierbij heeft geluk ook een rol gespeeld, want het is wel degelijk goed uitgepakt zonder dat hier garantie voor was. Door de Zandmotor is het juist drukker geworden bij de meeste strandtenten. Zij staan hierdoor nu wel volledig achter de Zandmotor (A. van Blanken, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019).

5.2.3 Hulpbronnen

Financiën beheer Zandmotor

Het gehele budget voor de Zandmotor was 70 miljoen euro, hiervan was 5 miljoen euro gereserveerd voor het beheer van de Zandmotor. De invulling voor dit budget was vooral dat er extra toezicht, handhaving en monitoring nodig was ten tijde en vlak na de aanleg van de Zandmotor. Het strand wordt toch op een nieuwe manier beïnvloedt, wat indirect en direct ook gevolgen heeft voor het achterliggende duingebied, Solleveld. Dit is een Natura 2000 gebied met monitorings- en instandhoudingsdoelstellingen, dus qua beheer moet hier goed op gelet worden. Hiernaast is dit beheerbudget ook bedoeld voor onvoorziene omstandigheden, er staat bijvoorbeeld in wat er gedaan moet worden bij calamiteiten (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019).

Een ander aspect waar een deel van het beheerbudget heen gaat is de taakuitoefening van de reddingsbrigades. Door de provincie Zuid-Holland worden subsidies verleent aan de reddingsbrigades omdat zij extra werk hebben gekregen door de Zandmotor, vergeleken met voorheen. Normaliter wordt het reddingswezen gefinancierd door de gemeentes. In dit geval vooral door de gemeente Westland want de Zandmotor is aangelegd op het gebied van gemeente Westland. Deze gemeente zorgt ervoor dat de reddingsbrigade op orde is en dat er genoeg materieel beschikbaar is (A. van Blanken, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Vanwege het extra werk gaat er nu meer geld heen en moet er ook meer en vaker naar gekeken en geëvalueerd worden. Dit gat wordt opgevuld door de provincie Zuid-Holland.

Materiële hulpbronnen

In dit stadium van de Zandmotor was de benodigdheid van materiële hulpbronnen vooral aan de orde. De financiën en benodigde kennis waren al eerder geregeld en nu was het nodig om alle ideeën in de praktijk toe te passen. Voor de aanleg was veel materiaal nodig om 21,5 miljoen m³ uit de Noordzee te halen en op het land te spuiten. Van Oord & Boskalis was de partij die hier verantwoordelijk voor was en hier waren verder geen problemen mee gekomen. Hiernaast speelde technologie een rol in deze fase in de vorm van jetski's die metingen konden doen om zo de baggeraars te helpen om de hoeveelheid zand te kwantificeren (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei, 2019).

Technologie was verder ook te vinden bij de aanleg van putten in de duinen. Dit was het geval omdat anders het drinkwater van Dunea vervuild zou kunnen raken door de verandering van het evenwicht van de natuur door de Zandmotor. Hiervoor zijn extra maatregelen genomen en dit heeft ook extra

geld gekost voor Rijkswaterstaat, om precies te zijn 4 miljoen euro extra. Voor Dunea betekent dit extra monitoring en onderhoud taken voor minstens de komende 20 jaar (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019). Een ander onvoorzien probleem was de zwemwaterveiligheid. Als reactie hierop is een zwemwaterveiligheidsapplicatie gemaakt door Rijkswaterstaat in combinatie met de reddingsbrigades en Deltares. De veiligheidsregio kan zo altijd zien hoe hard de stromingen zijn en of dit gevaar kan opleveren voor zwemmers. Technologie speelt in beide gevallen een belangrijke rol om een probleem soepel op te kunnen lossen (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019).

5.2.4 Spelregels

Instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000

Eerder besproken is de Natuurbeschermingswet. Naast deze wet gelden er voor dit gebied nog specifiekere regels waar rekening mee moet worden gehouden. Dit zijn de instandhoudingsdoelstellingen Natura 2000 en deze zijn hier van toepassing omdat het achterliggende duingebied Solleveld een Natura 2000 gebied is. Door het aanleggen van de Zandmotor verandert de abiotiek. Namelijk, de invloed van wind en zout op het natuurgebied is minder geworden, omdat de zee nu relatief gezien verder weg ligt. Het gehele systeem verandert door de aanleg van de Zandmotor en er moet aangetoond worden dat dit Natura 2000 gebied niet nadelig beïnvloedt wordt door de Zandmotor (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019). Er is dan ook een vergunning hiervoor nodig, om zand te suppleren in een gebied wat Natura 2000 is.

Beheerovereenkomst

Met vijf overheden die een formele taak hadden is er een beheerovereenkomst gesloten betreffende de Zandmotor. Deze vijf partijen zijn de gemeente Westland, de gemeente Den Haag, de provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat en het hoogheemraadschap van Delfland. In deze beheerovereenkomst zijn alle rollen en taken van de verschillende partijen vastgelegd. Hiernaast is er gelijk een beheerprotocol opgenomen, vooral van belang voor de beheerders van de Zandmotor (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Hierin zijn allerlei onvoorziene omstandigheden opgenomen. Een voorbeeld hiervan is dat de havengeul van Scheveningen kan verzanden door de verplaatsing van zand door de Zandmotor. In het beheerprotocol staat dan precies wat er gedaan moet worden en hoeveel geld er gereserveerd is voor zulke onvoorziene omstandigheden. Het is belangrijk dat deze afspraken gemaakt zijn en duidelijk zijn voor alle betrokken partijen. De Zandmotor ligt er ongeveer 20 jaar en het is niet genoeg als het louter bij de realisatie blijft. De onzekerheden en risico's zijn aanwezig bij de Zandmotor, omdat het een innovatief project is. In de beheerovereenkomst is dit allemaal meegenomen, om zoveel mogelijk onzekerheden uit te sluiten (J. Rietdijk en J. van Dansik, persoonlijke communicatie, 24 mei, 2019).

Verder is de aanleg van de Zandmotor relatief snel verlopen. Veel partijen kenden elkaar al via eerdere projecten wat de samenwerking positief bevorderde. De projectmanager tijdens de aanleg van de Zandmotor was bekend met de gehele streek. Dit betekent dat er al bestaande contacten waren onderling. Dit maakte het makkelijker om bepaalde zaken omtrent de aanleg te bespoedigen, zonder dat er heel gedetailleerd naar de bestuurlijke en juridische aspecten gekeken moest worden (N. Bootsma, persoonlijke communicatie, 21 mei, 2019).

5.3 MONITORINGFASE

Na het gehele ontwerp en realisatie van de Zandmotor is er nu de fase van monitoring aangebroken. Ook al ligt de Zandmotor er nu bijna tien jaar, het project is nog lang niet afgerond. Om goed te kijken of het project daadwerkelijk geslaagd is werd er vanaf het begin afgesproken om minstens 20 jaar te gaan monitoren. Zoveel mogelijk aspecten worden nu gemonitord en vervolgens geëvalueerd om het project in zijn geheel te kunnen beoordelen.

5.3.1 Discoursen

Natuurontwikkeling

Zoals eerder benoemd zijn meer ruimte voor recreatie en meer ruimte voor natuur twee belangrijke doelstellingen van de Zandmotor. Het discours van natuurontwikkeling is alleen niet helemaal tot uiting gekomen zoals afgesproken was, volgens sommige partijen.

Vanaf het begin van het project was de insteek vanuit het Rijk meer ruimte voor natuur, meer ruimte voor recreatie en het verdedigen van de kust. Waarbij elk genoemd aspect even belangrijk zou zijn en evenveel tot uiting zou komen (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019). Tijdens de aanleg fase werd duidelijk dat dit niet volledig door het Rijk waargemaakt kon worden. Door risico's met de zwemwaterveiligheid werd in deze fase de aandacht bijna volledig verlegd naar veiligheid, waardoor de natuur niet meer op een gelijk niveau behandeld werd (H. Lucas, persoonlijke communicatie, 1 mei, 2019). Nu de Zandmotor is aangelegd en het gehele gebied wordt gemonitord kan gekeken worden hoe de ontwikkeling van natuur werkelijk verloopt. Ook hier is duidelijk dat het natuur aspect niet

het belangrijkste punt is voor het Rijk. Er lopen onderzoeken namens de provincie Zuid-Holland, maar deze zijn vooral gericht op de ontwikkeling van recreatie (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). De onderzoeken die op natuur gericht zijn worden vooral geregeld vanuit de TU Delft en andere kennisinstituten. Dit komt mede ook doordat Rijkswaterstaat niet de capaciteiten heeft om dit soort onderzoek uit te voeren, maar zij financieren niet al deze onderzoeken (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019). Dit toont aan dat de focus vanuit het Rijk meer ligt op recreatie en veiligheid in plaats van op natuur.

Volgens Dunea had het gebied meer potentie kunnen hebben dan hoe het nu is geworden. De insteek was ruimte voor recreatie en natuur, maar vooral de ruimte voor recreatie is tot uiting gekomen. Er zijn altijd kitesurfers aanwezig en vele wandelaars, hardlopers etc. De verwachtingen van te voren die geschaard werden met het Wereldnatuurfonds dat er allerlei planten- en diersoorten naar toe zouden komen zijn niet tot uiting gekomen. Waarschijnlijk door het feit dat er door andere partijen meer op veiligheid en recreatie is gefocust. Andere partijen, bijvoorbeeld Deltares, zeggen dat er wel natuur is ontstaan. Niet in een hele grote mate, maar het is er wel. Natuur was een van de doelstellingen, samen met recreatie en veiligheid. Als er ook recreatie plaatsvindt is het niet mogelijk om een gebied af te zetten ter bevordering van de natuur, want dan kunnen wandelaars bijvoorbeeld niet meer in dit gebied lopen (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019).

Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland zijn het niet eens dat de natuur te lijden heeft onder het grote gebruik aan recreatie. Er wordt wel erkend dat het altijd een beetje een spanningsveld is tussen deze twee aspecten, maar met goed overleg zijn zowel natuur als recreatie goed haalbaar en uitvoerbaar. Dit heeft allemaal te maken met de percepties van verschillende

partijen vooraf aan het project. Volgens Dunea is de natuurontwikkeling niet naar wens verlopen, maar volgens de provincie Zuid-Holland en de gemeente Westland is er wel degelijk natuurontwikkeling. Dit heeft te maken met verschillende belangen, maar toont wel aan dat het in de planfase van het project duidelijker had moeten worden gemaakt. Nu zijn er toch sommige organisaties teleurgesteld geraakt.

5.3.2 Actoren en Coalities

Coalities	Actoren
Geen coalitie	Wageningen Marine Research
	Witteveen & Bos
	Deltares
	Royal Haskoning
	DHV
	TU Delft
Monitoringprogramma	Rijkswaterstaat
	Provincie Zuid-Holland
	Stichting EcoShape
De Gouden Driehoek	Het Rijk
	Universiteiten
	Kennisinstituten

Tabel 5: Betrokken actoren en coalities bij de monitoringfase

Monitoring en evaluatieprogramma's

Door Rijkswaterstaat is een monitoringprogramma opgezet, wat zij uitdroegen aan andere partijen om uit te voeren omdat zij zelf niet de kennis en technologie daarvoor hebben. Verschillende kennisinstituten waren hierbij gevraagd om de evaluatie uit te voeren. Voor de ecologische evaluatie was er Wageningen Marine Research, voorheen IMARES. Verder was de groep Witteveen & Bos hier onderdeel van in de rol van consultants en onderzoekers en Deltares als specialisten, voornamelijk voor de technische

evaluatie. Hiernaast is er een beleidsevaluatie uitgevoerd door Royal Haskoning en DHV. Samen zorgen deze drie partijen voor de data en gehele evaluatie (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019). Er is al een algemene evaluatie uitgevoerd, dit was een evaluatie vijf jaar na de aanleg van de Zandmotor. Het is de bedoeling dat dit elke vijf jaar gebeurt, om zo de veranderingen op de Zandmotor goed in de gaten te houden. Naast deze grootschalige monitoring zijn er ook nog kleinere partijen die een monitoring uitvoeren. Bijvoorbeeld Dunea, die evalueert nog iedere maand voor eigen onderzoek (H. Lucas, 1 mei, 2019).

Een andere belangrijke partij bij het monitoring- en evaluatieprogramma is EcoShape. Dit is een publiek-private stichting die het innovatieprogramma 'Building with nature' uitvoert. Het opzetten en uitvoeren in het algemeen van het monitoringprogramma is uitgevoerd door een samenwerking van drie partijen, namelijk Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland en dan EcoShape. Hierbij is EcoShape vooral verantwoordelijk voor de kennisontwikkeling. EcoShape is een private partij, zij waren daarom gericht op het opstellen van een businesscase, kijken hoe de Zandmotor 'verkoopbaar' is. Onderdeel van EcoShape zijn de baggerbedrijven en andere marktpartijen. Voor hen is het interessant om de Zandmotor als businesscase te ontwikkelen zodat zij na dit project elders andere 'Zandmotors' aan kunnen leggen en er zo geld aan kunnen verdienen (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019).

De provincie Zuid-Holland als beheerder van de Zandmotor heeft ook nog een belangrijke rol bij de monitoring. Ten eerste is het monitoren van bepaalde delen onderdeel van het beheer. Hiernaast doen zij onderzoek naar recreatie. De kennisinstituten kijken vooral naar het technologie en natuuraspect van de Zandmotor, recreatie wordt niet echt onderzocht.

Dit is vrij moeilijk om te onderzoeken, lastig te kwantificeren en te meten. De provincie Zuid-Holland wil echter wel weten of de Zandmotor een meerwaarde vormt op het gebied van recreatie. Kennisontwikkeling zit alleen niet in de traditie van de provincie, zij hebben ook minder budget dan bijvoorbeeld Rijkswaterstaat om onderzoeken uit te zetten (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019).

De Gouden Driehoek

De samenwerking tussen het Rijk, universiteiten en kennisinstituten heeft er mede voor gezorgd dat de Zandmotor zo een succes is geworden. Dit was de 'gouden driehoek' en dit samenwerkingsverband heeft zo zeker meerwaarde gecreëerd. Vanuit het Rijk is er vooral geld beschikbaar, vanuit de universiteiten kennis en de kennisinstituten hebben de mogelijkheid om deze kennis om te zetten in bruikbare onderzoeken of rapporten. Door deze samenwerking worden de capaciteiten van elke partij optimaal benut en is er sprake van een grote hoeveelheid onderzoeken naar de Zandmotor (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019). Een voorbeeld hiervan is 'NatureCoast', dit is een onderzoeksprogramma dat is opgezet vanuit een aantal technische universiteiten. 12 promovendi die verbonden zijn aan dit onderzoeksprogramma zijn op deze manier afgestudeerd (M.J.F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei, 2019). Het is geheel gewijd aan de Zandmotor en een succesvolle samenwerking tussen het Rijk, universiteiten en enkele kennisinstituten, zoals Deltares.

5.3.3 Hulpbronnen

Kennis

In dit stadium van het project is kennis de belangrijkste hulpbron. Zonder kennis kan er namelijk niet worden geëvalueerd of de Zandmotor nou een geslaagd project is geworden. Hiernaast is er tijdens de monitoring ook de kans voor kennisontwikkeling. Dit is van belang voor de toekomst van waterbouwkundig Nederland. Hier kan veel kennis worden opgedaan over dynamisch kustbeheer en hoe bouwen met de natuur misschien wel de norm kan gaan worden voor de Nederlandse kustbescherming. Er was voldoende kennis om de gehele Zandmotor te evalueren en monitoren. Van verschillende universiteiten en kennisinstituten zijn er veel beschikbare waterbouwkundige ingenieurs met allen hun eigen specialisaties. Hierdoor is er de mogelijkheid om elk aspect van de Zandmotor te kunnen onderzoeken (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019).

Echter, er was ook nog veel kennisgebrek en er zijn genoeg punten om van te leren. Dit kennisgebrek was niet aanwezig bij de aanleg van de Zandmotor, maar bestaat vooral op het gebied van de ontwikkeling van de Zandmotor. Het blijft een innovatief project, wat nog nooit eerder elders is gedaan. Vandaar dat er onbekende aspecten aan zitten. Dit was ook een doel wat vooraf is opgesteld, om te leren van de Zandmotor zodat er later veel profijt van gemaakt kan worden (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei, 2019).

Financiën

In de planfase zijn financiën al eerder genoemd als belangrijke hulpbron. Ook in de monitoringfase spelen financiën een belangrijke rol. In deze fase is de financiering wel anders geregeld. Eerder is het gehele project

gefinancierd door Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland tezamen, verder hebben er geen partijen in geïnvesteerd. Van het gehele budget van 70 miljoen euro was er 15 miljoen euro opzij gelegd voor het gehele monitoring- en evaluatietraject (B. Girwar, persoonlijke communicatie, 23 mei, 2019). Het Rijk heeft geïnvesteerd in de monitoring, maar om alle onderzoeken daadwerkelijk goed uit te voeren was dit niet genoeg. Er is wel nog Europese subsidie verkregen, deels ook voor de monitoring, door Rijkswaterstaat. In deze fase hebben hiernaast ook andere, niet aan de overheid verbonden, partijen geïnvesteerd in het project.

Oorspronkelijk was er geld genoeg, maar het project loopt nog minstens tien jaar. De Zandmotor ligt er nu al, waardoor het veel lastiger is om genoeg geld bij elkaar te verzamelen. Over vijf jaar is het nog steeds van belang om alles te onderzoeken, rapporteren en bespreken. Het is helaas bij de meeste projecten het geval dat hoe langer iets geleden is, hoe lastiger het wordt om geld hiervoor te krijgen (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019). Als de kennisontwikkeling optimaal benut wil worden moet er wel worden doorgemeten voor de gehele twintig jaar. Met een verandering van ministers, gedeputeerden en andere bestuursleden over deze twintig jaar is dit lastig, want elk persoon heeft andere belangen en idealen. Hierdoor kan het gebeuren dat er minder geld beschikbaar wordt gesteld, omdat andere projecten dan de voorkeur krijgen.

Een andere partij die investeert in onderzoek op de Zandmotor is de TU Delft. In het begin, vlak na de aanleg, investeerde de TU Delft in onderzoek omdat Rijkswaterstaat hier niet snel genoeg voor was. De TU Delft zegt dat er te weinig geld was vanuit Rijkswaterstaat voor de monitoring. Rijkswaterstaat is onderdeel van het Rijk en zij moeten rekening houden met allerlei ambtelijke en juridische zaken. De TU kon sneller een onderzoek opzetten en heeft zelf

metingen en investeringen gedaan voor onderzoek. Uit deze metingen zijn meerdere multidisciplinaire onderzoeken uitgevloeid, wat de Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) ook is opgevallen. Vervolgens heeft het NWO daarom geld vrijgegeven voor onderzoek naar verschillende aspecten op de Zandmotor (M. J. F. Stive, persoonlijke communicatie, 6 mei, 2019).

5.3.4 Spelregels

Evaluatierapport

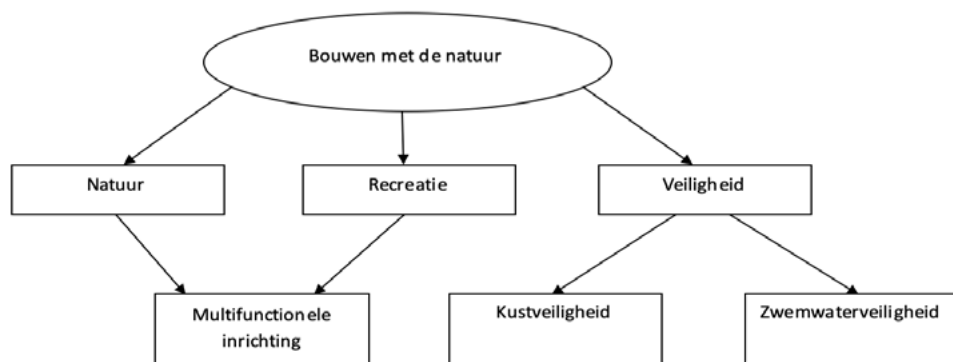
Een belangrijk onderdeel van de monitoring is het evaluatierapport. Hierin komen uiteindelijk de resultaten te staan. Dit rapport behoort tot de formele spelregels, aangezien het onder andere gaat over wetgeving en aangevraagde vergunningen. Er is al een evaluatierapport na vijf jaar geschreven met voorlopige resultaten en er zullen nog een aantal evaluatierapporten volgen. In een evaluatierapport wordt onder andere gekeken naar de gevolgde regels en doelen. Twee van de meest belangrijke aspecten in zo een rapport zijn beleidsdoelen en vergunningsdoelen. Beleidsdoelen zijn vooral de positieve kanten, dingen die bereikt zijn of bereikt moeten worden. Vergunningsdoelen zijn vooral de negatieve kanten die vermeden moeten worden. Voorbeelden van zulke doelen zijn zorgen over veiligheid, drinkwater dat goed gewonnen kan worden, de effecten op het achterliggende duingebied etc. (M. Taal, persoonlijke communicatie, 29 april, 2019). Er wordt dus ook gekeken of alle vergunningen goed zijn gevolgd en effectief zijn geweest. Rijkswaterstaat is de opdrachtgever van zo een rapport omdat zij uiteindelijk een verklaring aan het Ministerie af zullen moeten leggen (C. van Gelder-Maas, persoonlijke communicatie, 20 mei, 2019).

5.4 VERGELIJKING DIMENSIES BIJ DE VERSCHILLENDE FASEN

5.4.1 Discoursen

Het discours wat als algemeen discours beschouwd kan worden door het gehele project heen is 'Bouwen met de natuur'. Dit is het idee wat in eerste instantie leidde tot de Zandmotor, zo is die aangelegd en de monitoring vindt zo plaats om te kijken of deze denkwijze goed werkt als kustbescherming. Alle genomen beslissingen leiden terug naar dit discours. De Zandmotor is ontworpen met alleen natuurlijke onderdelen, de aanleg heeft plaatsgevonden met zo min mogelijk schade voor de bestaande natuur en het hoofddoel van de monitoring is kijken of dit eerste grootschalige project van 'Bouwen met de natuur' goed uitpakt.

Andere belangrijke en dominante aanwezige discoursen vallen ook onder 'Bouwen met de natuur', dit zijn discoursen aangaande de kustveiligheid en het creëren van meer ruimtelijke kwaliteit door te focussen op recreatie en natuur. In figuur 5 is te zien welke discoursen relevant zijn voor dit project en hoe zij onderverdeeld zijn. Door meer ruimte en natuur te creëren langs de Delflandse kust is er sprake van een multifunctionele inrichting, wat meerdere doelen dient. Veiligheid valt hiernaast verder onder te verdelen in kustveiligheid en zwemwaterveiligheid. Kustveiligheid was de oorspronkelijke insteek van het project en het sterke belang van zwemwaterveiligheid kwam tijdens de realisatiefase vooral naar voren. Elk van deze discoursen is in een andere mate aanwezig, afhankelijk van de partij die het voor het zeggen heeft. De belangen van elke partij zijn anders, zodoende vindt elke partij ook andere thema's en ideeën belangrijk van de Zandmotor.



Figuur 5: Leidende discoursen van de Zandmotor

Dunea zou zeggen dat meer ruimte voor de natuur de hoofdmoot zou moeten zijn, of in ieder geval even belangrijk als meer ruimte voor recreatie.

Voor Rijkswaterstaat ligt de focus dan weer geheel op kustveiligheid en zij beschouwen de natuur en recreatie als lichtelijk minderwaardig. De gemeente Westland daarentegen vindt vooral veiligheid belangrijk voor de inwoners van diens gemeente. Achteraf gezien heeft het discours (zwemwater)veiligheid een van de grootste, onverwachte, rollen gespeeld in het project. Vanaf het begin van het project is er ingezet op kustveiligheid, natuur en recreatie. Er was bewustzijn dat op de zwemwaterveiligheid gelet moest worden, maar het werd niet als een van de belangrijkste aspecten beschouwd. Na het ontstaan van een aantal gevaarlijke situaties heeft het Rijk toch ingezet op deze veiligheid ten koste van vooral de natuur. Rijkswaterstaat is de partij die verantwoordelijk is voor de Zandmotor tegenover het Rijk en diens inwoners, vandaar dat zij misschien groter op veiligheid hebben ingezet ten koste van andere discoursen. Zo zijn er tenminste geen ongevallen gebeurd en het is voor hen minder erg dat er minder planten zijn gaan groeien op de Zandmotor als er geen mensen betrokken zijn geraakt bij een ongeval door de Zandmotor.

5.4.2 Actoren en Coalities

De belangrijkste partijen in elke fase zijn toch wel de overheidspartijen, en dan met name Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland. Deze partijen zijn de opdrachtgevers en initiatiefnemers van de Zandmotor en hebben het grootste belang bij het project. Dit neemt niet weg dat alle andere partijen net zo belangrijk waren als de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. Zonder instemming van elke partij was het project namelijk nooit van de grond gekomen. Het hoogheemraadschap van Delfland was bijvoorbeeld nodig omdat zij grond bezitten rondom de Zandmotor, eveneens de gemeente Westland en Den Haag. Zo kan van elke partij een voorbeeld worden gegeven van hun betrokkenheid bij de Zandmotor, dit is zichtbaar in de voorgaande paragrafen.

De samenwerking tussen alle partijen is in het algemeen goed verlopen, ondanks enkele ontstane fricties. Een van de betrokken partijen die zich negatief geuit heeft is Dunea. Dit had niettemin niks te maken met de samenwerking tussen partijen, maar met inhoudelijke belangen. Verder is de goede samenwerking misschien wel de reden voor het succes van de Zandmotor. De provincie Zuid-Holland heeft vanaf begin af aan zo veel mogelijk partijen geprobeerd te betrekken, hierdoor was er geen partij die zich buitengesloten voelde. Een ander resultaat hiervan is dat alle verschillende kanten van de maatschappij vertegenwoordigd waren. Hoewel alle partijen wel betrokken waren was het toch Rijkswaterstaat, vanuit het Rijk, die uiteindelijk de beslissingen nam. Dit heeft er toe geleid dat hun belangen gegarandeerd zijn uitgekomen, soms ten koste van de belangen van andere partijen. Er was wel inspraak vanuit overheidspartijen, kennisinstituten, universiteiten en marktpartijen. De combinatie van overheid, kennis en economie heeft goed gewerkt bij de ontwikkeling van de Zandmotor, maar de overheid heeft altijd de boventoon gevoerd.

Naast de algemene samenwerking tussen alle partijen zijn er in de drie fases ook verschillende coalities ontstaan die voor het ontstaan van de Zandmotor hebben gezorgd. In de planfase was er een coalitie van drie partijen, namelijk H+N+S architecten, Boskalis bv en de TU Delft. Deze coalitie was samengesteld door voormalig gedeputeerde Lenie Dwarshuis uit de Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust en heeft geleid tot het uiteindelijke ontwerp van de Zandmotor. Alhoewel hierdoor bepaalde partijen voorgetrokken werden op andere is deze coalitie wel mede verantwoordelijk voor de totstandkoming van de Zandmotor. Een andere coalitie was het beheeroverleg waar alle betrokken partijen voor het beheer inzaten. In deze coalitie is later nog voor een korte periode een onderscheid gemaakt tussen de reddingspartijen en de natuurpartijen, vanwege tegenstellende belangen. De eerder genoemde zwemwaterveiligheid overschaduwde de natuur en dit kwam de samenwerking niet ten goede.

5.4.3 Hulpbronnen

Bij dit project zijn er twee soorten hulpbronnen die onmisbaar zijn. Dit zijn de financiën en de kennis. Het is een groot project, waardoor het veel geld heeft gekost. Het feit dat er al vrij snel vanuit het Rijk geld beschikbaar was, heeft het project bespoedigd. Er was zekerheid dat financiën geen probleem waren en dat heeft ertoe geleid dat de partijen op andere zaken konden focussen. Geluk was ook een onderdeel hiervan, bijvoorbeeld de beschikbaarheid van een grote som geld vanuit de crisis- en herstelwet. Een ander aspect hiervan is dat het baggerbedrijf al met de Tweede Maasvlakte bezig was en de aanleg van de Zandmotor hierdoor een stuk goedkoper werd. Als private partijen ook hadden moeten investeren was het waarschijnlijk een heel ander verhaal geworden. Alleen bij de monitoring is het lichtelijk anders gegaan met de financiën. Rijkswaterstaat had hier wel budget voor opzij gezet en er ook in geïnvesteerd, maar dit was (en is) niet genoeg om de gehele monitoring te

financieren voor de duur van twintig jaar. Vandaar dat enkele andere partijen hier ook in het onderzoek hebben geïnvesteerd, zoals het NWO en de TU Delft.

Het ontwerp, de realisatie, de monitoring en uiteindelijk de kennisontwikkeling kunnen niet zonder kennis. Kennis is de basis van het gehele project. Allereerst was dit nodig om te kijken of zo een Zandmotor wel in Nederland toepasbaar is, dat hangt nog van vele factoren af. Hierna was het nodig om de Zandmotor te ontwerpen, zo gunstig mogelijk voor alle partijen met hun verschillende belangen. Tot slot kan kennis niet gemist worden bij de monitoring. Nu zal blijken wat voor kennisontwikkeling er uit de Zandmotor gaat komen. Deze kennis is goed toepasbaar voor de kustverdediging van Nederland in de toekomst en kan wellicht het gehele kustbeleid aanpassen.

Een iets minder duidelijke doch aanwezige hulpbron is politieke druk. Het project werd uitgevoerd en gefinancierd door Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland, maar Rijkswaterstaat had de eindverantwoordelijkheid. Zij moeten uiteindelijk naar het ministerie toe met de resultaten en hebben er daarom groot belang bij dat het Zandmotor een succes wordt. Vanwege deze politieke druk zijn er bepaalde beslissingen genomen gedurende het proces die niet geheel stroken met de eerder opgestelde doelen. Een voorbeeld hiervan is de focus op zwemwaterveiligheid in plaats van op andere discoursen. Deze keuze was gemaakt om de veiligheid voor mensen te kunnen garanderen en om negativiteit over de Zandmotor te voorkomen. Een ander voorbeeld van zo een genomen beslissing is de locatie van de Zandmotor. Volgens de MER was de zuidelijke variant de meest optimale variant op alle vlakken. Toch is er vanuit de politiek besloten om voor de noordelijke variant te gaan, waarschijnlijk omdat deze dichterbij Den Haag ligt.

5.4.4 Spelregels

Er is een onderscheid gemaakt tussen formele en informele spelregels. Echter, de informele spelregels zijn summier besproken. Vanwege de grootte van dit project is het lastig om op een gedetailleerd niveau de informele spelregels te achterhalen. Vandaar dat vooral de formele spelregels naar voren kwamen. Onder de formele spelregels worden wetten, reguleringen en vergunningen geschaard. Er waren redelijk veel regels waar bij de totstandkoming van de Zandmotor rekening mee moest worden gehouden, omdat er werd geopereerd in verschillende overheidslagen en gebieden. De drie voornaamste wetten zijn de Natuurbeschermingswet, de Waterwet en de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen. Deze wetten waren het meest arbeidsintensief en er waren verscheidene vergunningen nodig om volgens deze wetten te werken. Naast deze grotere wetten zijn er ook nog allerlei kleinere aspecten waar rekening mee moet worden gehouden. Een voorbeeld hiervan is de argusmast die op de Zandmotor staat. Om deze te plaatsen, te behouden en te onderhouden zijn verschillende vergunningen nodig. Dit is dan nog maar een klein aspect van de Zandmotor. Het scheelde wel dat het Rijk de opdrachtgever was van dit project, dat maakte het in veel gevallen makkelijker om vergunningen rond te krijgen want men werkte in eigen kring.

Naast formele spelregels zijn er ook nog informele spelregels. Informele spelregels zijn zaken die informeel behandeld worden, niet via de juridische weg en meer gaan over de cultuur binnen een beleidsdomein. Omdat verschillende overheidsorganisaties hieraan samenwerkten was het makkelijker om de formele kant van het project te voltooien. Bij de benodigdheid van bepaalde vergunningen hoefde men vaak niet via de lange officiële weg een vergunning aan te vragen, maar werd dit geregeld

met een belletje naar elkaar. Deze onofficiële manier van werken is mede tot stand gekomen, omdat veel partijen een paar jaar ervoor met elkaar aan de kustversterking van de Delflandse kust hebben gewerkt. Ze kenden elkaar al, wat de samenwerking bevorderde.

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN



6.1 INLEIDING

Dit laatste hoofdstuk zal een antwoord bieden op de eerder gestelde hoofdvraag. Hiernaast worden de resultaten verkregen uit de analyse in perspectief gezet en de aandachtspunten uit het project worden uitgelicht. De aandachtspunten worden ook omgezet in aanbevelingen, om te kijken wat bij een mogelijk volgend project veranderd kan worden. Tot slot wordt een reflectie op het proces van dit onderzoek gegeven. De eerder gestelde vraagstelling is als volgt:

Hoe hebben de inhoudelijke en procesmatige dimensies een bijdrage geleverd aan het voorkomen en oplossen van fricties tijdens het proces van de ontwikkeling van de Zandmotor?

Om deze hoofdvraag te beantwoorden zijn er ook nog onderliggende vragen opgesteld die het makkelijker maken om de hoofdvraag te beantwoorden. De subvragen waren: Welke actoren en coalities zijn hierbij betrokken en hoe is hun samenwerking? Over welke hulpbronnen beschikken de actoren en hoe beïnvloedt dit de machtsrelaties? Wat is de huidige regelgeving, zowel formeel als informeel? Wat zijn de verschillende discoursen rondom dynamisch kustbeheer? In dit hoofdstuk zal een samenhangend antwoord worden gecreëerd op al deze vragen.

6.2 CONCLUSIE

De Zandmotor is een innovatief project, waarbij er voor het eerst dynamisch kustbeheer is toegepast op zo een grote schaal. Naast kustversterking heeft er ook kustverbreding plaats gevonden. Dit project is ontstaan in drie verschillende fases, namelijk de ontwerpfase, de realisatiefase en de monitoringfase. In elk van deze fases spelen verschillende aspecten en dimensies een rol om de totstandkoming van de Zandmotor te realiseren.

Het project is in eerste instantie begonnen vanuit het idee van 'Bouwen met de natuur'. Hierbij wordt er naast de veiligheid van achterliggende gebieden ook gedacht aan de bijbehorende natuur. De Zandmotor is gemaakt door gebruik te maken van de kracht van de natuur, waardoor de natuur het minst belast wordt. Vanuit dit idee waren er verschillende partijen die aan dit project mee wilden werken. Veiligheid alleen is niet de reden voor de realisatie van de Zandmotor. De Delflandse kust was net versterkt voor de aankomende 50 jaar, dus de achterliggende gebieden waren al gegarandeerd veilig. Juist de combinatie van veiligheid met meer ruimte voor natuur en recreatie maakt dit project interessant en maakte verschillende partijen zo geïnteresseerd dat zij hier aan mee wilden werken zoals Dunea, universiteiten, kennisinstituten, Hoogheemraadschap Delfland, Deltares etc..

Het project is opgezet vanuit de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. De provincie Zuid-Holland wilde graag dat de Zandmotor in haar provincie kwam te liggen. Door actief te lobbyen bij verschillende partijen en het idee van 'Bouwen met de natuur' meer betekenis te geven zijn alle benodigde partijen betrokken geraakt. Rijkswaterstaat was aangewezen vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu als de opdrachtgever en projectmanager van

de Zandmotor. Deze partijen zijn over het gehele verloop van het project prominent aanwezig, waarbij Rijkswaterstaat meer de leiding had. Deze twee partijen samen hebben alle benodigde partijen bij elkaar weten te krijgen en betrokken omdat ze achter het idee van 'Bouwen met de natuur' stonden.

Universiteiten en kennisinstituten waren betrokken geraakt vanwege hun specialistische kennis en maatschappelijke partijen waren betrokken voor de daadwerkelijke uitvoering en het mogelijk kunnen uitdragen van de Zandmotor als business case. Hiernaast was er ook politieke belangstelling vanuit verschillende overheidslagen, vanwege de interesse wat zo een project voor Nederland kan doen maar ook om eenvoudiger redenen zoals gebiedsbeheer en het bezit van bepaalde vergunningen. Verder was er geld beschikbaar vanuit de overheid. Vanuit de crisis- en herstelwet was er een beschikbaar bedrag wat er voor zorgde dat het Rijk bijna in zijn geheel de Zandmotor kon financieren. De provincie Zuid-Holland heeft het resterende bedrag voor haar rekening genomen. De garantie van beschikbare financiering heeft de ontwikkeling van de Zandmotor geholpen. Hierdoor ontstonden er namelijk geen spanningen tussen de partijen over geld, wat bij veel van zulke complexe projecten wel het geval is.

Onder het idee van 'Bouwen met de natuur' zijn in de ontwerpfase verdere doelstellingen gecreëerd, namelijk meer ruimte voor recreatie, meer ruimte voor natuur en kustveiligheid. De verschillende partijen hadden allemaal verschillende belangen, waardoor ze ook een voorkeur hadden voor verschillende doelstellingen. Rijkswaterstaat beschouwde elk discours als even belangrijk en het doel was om voor kustveiligheid te zorgen terwijl er meer ruimte voor recreatie en natuur werd gecreëerd. Achteraf gezien is dit echter niet volledig uitgekomen en bepaalde discourses hebben toch de boventoon gevoerd.

Het discours veiligheid speelde een grotere rol dan in eerste instantie werd verwacht, vooral ten nadele van de natuurontwikkeling. Met veiligheid wordt dan de zwemwaterveiligheid bedoeld. Bij de realisatie van de Zandmotor bleken sommige delen gevaarlijker dan verwacht, vooral door sterke stromingen. Rijkswaterstaat heeft hier gezamenlijk met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Westland actief op ingezet en meer aandacht en geld aan besteed. Voor hen was het van belang dat er geen enkele vorm van ongevallen zouden plaatsvinden op de Zandmotor, anders was er mogelijk meteen een negatief stigma over dit project. Hiervan kan gezegd worden dat politieke druk een rol speelde. Qua uitdraging van de Zandmotor was het voor het Rijk meer van belang om enige negativiteit volledig te voorkomen. Dit toont ook meteen aan, hoewel er gelijkheid was tussen alle partijen, dat als er een bepalende beslissing genomen moest worden, het Rijkswaterstaat was die de keuze maakte. Het belangrijkste voor Rijkswaterstaat is dat de veiligheid gegarandeerd wordt en dit is ook het meeste tot uiting gekomen bij de Zandmotor. Dit betekent dat de belangen van Rijkswaterstaat zo meer tot uiting zijn gekomen dan de belangen van andere partijen.

Dit geldt ook voor de provincie Zuid-Holland. Naast Rijkswaterstaat was zij de andere leidende partij, waardoor ook hun belangen wellicht verder zijn doorgevoerd dan die van andere partijen. Zij pleitten voor meer ruimtelijke kwaliteit door meer ruimte voor recreatie en natuur te creëren. Hun uiteindelijke uitgangspunt was vooral recreatie, of natuur waar recreanten van gebruik van kunnen maken. Het is zichtbaar dat de Zandmotor veel gebruikt wordt door verschillende recreantengroepen, bijvoorbeeld kitesurfers, wandelaars, badgasten etc.. Deze groei in recreatie is niet te vergelijken met de groei van de natuur. Er is wel degelijk een toename van natuur op de Zandmotor, alleen deze toename is niet in dezelfde mate aanwezig als de groei van recreatie.

Het is niet het geval dat de natuur achteruit is gegaan. Bij de aanleg en het ontwerp van de Zandmotor moest rekening gehouden worden met de Waterwet, Natuurbeschermingswet en de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen. Hierdoor is er garantie voor bescherming van de achterliggende gebieden. Alleen de verwachte hoeveelheid aanvullende natuur is niet uitgekomen, vooral natuurpartijen zijn hier in teleurgesteld. Dit is ook zichtbaar in de monitoringfase waarbij verschillende onderzoeken zijn uitgezet. Zowel Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland als universiteiten en kennisinstituten doen hier onderzoek, samen maar ook onafhankelijk van elkaar. De onderzoeken uitgezet door Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland gaan vooral over haalbaarheid van de Zandmotor, recreatie en veiligheid. De onderzoeken aangaande natuuraspecten worden bijna allemaal uitgevoerd door universiteiten en kennisinstituten. Dit toont aan waar de focus ligt van het Rijk en in welke gebieden zij vooral geïnteresseerd zijn in kennisontwikkeling.

De samenwerking en betrokkenheid van verschillende partijen is goed gefaciliteerd door Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland. Uiteindelijk is er bij de ontwerpfase consensus gekomen tussen alle partijen over een ontwerp en is deze ook daadwerkelijk aangelegd. Daarentegen, na de realisatiefase werd wel duidelijk dat niet alle partijen hun belangen er even goed door konden voeren. De partijen met meer hulpbronnen tot hun beschikking, vooral in de vorm van geld en politieke invloed, hadden een grotere stem in de besluitvorming. Kleinere partijen, zoals Dunea en de TU Delft, zijn hierdoor niet volledig aan hun trekken gekomen. Voor hun is de Zandmotor anders ontwikkeld dan zij vooraf hadden afgesproken en bedacht.

Op den duur is het duidelijk dat er niet één of enkele aspecten en dimensies aangewezen kan worden wat de Zandmotor heeft ontwikkeld. Het is een

complex proces geweest en dat is het nog steeds. Tijdens zo een complex proces ontstaat er vrijwel altijd frictie, zo ook bij de Zandmotor. De spanningen tussen partijen werden voornamelijk veroorzaakt door meningsverschillen betreffende de discourses. Het heeft geholpen dat er geen onzekerheden waren over benodigde hulpbronnen, zoals geld en kennis. Dit was aanwezig vanaf het begin van het project, wat druk heeft weggehaald. Ook de bestaande wet- en regelgeving vormde geen groot obstakel. Er moest goed mee omgegaan worden en het heeft tijd gekost, maar het stond de Zandmotor niet in de weg. De Zandmotor is uiteindelijk ontwikkeld, de monitoring loopt nog, misschien op een andere manier dan verwacht voor sommige partijen. De gedachtegang achter de Zandmotor, 'Bouwen met de natuur', is wel altijd aangehouden. De specifiekere discourses zijn gedurende het proces alleen niet altijd in dezelfde mate aangehouden. Hoe de Zandmotor zich volledig zal ontwikkelen moet nog blijken, want het project loopt nog door voor minstens 10 jaar.

6.3 AANBEVELINGEN

Het project de Zandmotor is relatief goed verlopen, er is binnen budget gebleven en ieders belangen zijn gerespecteerd. Zoals eerder benoemd waren er van te voren drie hoofdzakelijke doelstellingen opgesteld, aangaande kustveiligheid, meer ruimte voor natuur en meer ruimte voor recreatie. Het zou goed zijn geweest als op elk thema evenveel aandacht gelegd was. Nu waren er wel bepaalde thema's die uiteindelijk meer naar voren zijn gekomen dan andere thema's. Als andere thema's eenmaal meer van belang zijn, moet dit van te voren goed aangegeven worden zodat er geen enkele partij zich buitengesloten voelt en zodat er woord wordt gehouden.

6.4 REFLECTIE

Verder kan er in de toekomst bij zo een project ook beter budget gereserveerd worden voor het einde van het project. Het ontwerp en de realisatie zijn één ding, maar de monitoring achteraf is net zo belangrijk. Echter, toen de Zandmotor er eenmaal lag en bepaalde zaken bestuurlijk werden overgedragen aan de volgende bestuurder, werd de interesse een beetje verloren. Hierdoor was en is er minder geld beschikbaar voor de monitoring, waardoor misschien niet alles onderzocht kan worden. Terwijl volledige kennisontwikkeling wel essentieel is, zeker omdat deze Zandmotor de enige ter wereld is. Als dit nu al het geval is, kunnen de interesse en de beschikbare financiën over tien jaar nog minder zijn. Nu zijn er wel andere partijen in dit gat gesprongen, zoals de TU Delft en EcoShape, maar vanuit de overheidspartijen is dit voor de toekomst nog wel een aandachtspunt.

Het gehele beleidsproces van de Zandmotor is goed in kaart gebracht en voorzichtig kunnen de eerste conclusies hieruit getrokken worden. Een optie voor vervolgonderzoek is om te kijken naar de kansen en bedreigingen van de Zandmotor en dan met de focus vooral op de kansen. De Zandmotor ligt er namelijk, maar hoe nu verder? Is dit project uit te besteden in deze vorm, zijn er andere landen in geïnteresseerd, hoe zou deze Zandmotor nog verbeterd kunnen worden, kunnen we geheel overstappen op dynamisch kustbeheer. Dit zijn allemaal vragen die nog niet een goed antwoord hebben, maar een antwoord hierop zou de kustbescherming en het kustbeleid van Nederland alleen maar ten goede komen.

6.4.1 Theoretisch kader

Het theoretisch kader bestaat uit de beleidsarrangementenbenadering en een uitleg van dynamisch kustbeheer. Deze theorieën boden mij genoeg houvast om het project de Zandmotor te bestuderen en analyseren. De beleidsarrangementenbenadering is een erg duidelijke theorie, die het mij in het analyse hoofdstuk makkelijk maakte om overzicht te creëren. Het hebben van louter vier dimensies is een goede leidraad om een groot en ingewikkeld project te bestuderen en analyseren. Het was wel nog even lastig om de vier dimensies te definiëren, vooral 'discoursen' is een vaag en abstract begrip wat lastig is om concreet te maken. Het was ook een uitdaging om het begrip dynamisch kustbeheer theoretisch uit te werken. Dit is over het algemeen toch een vorm van beleid, waardoor er niet veel wetenschappelijke bronnen over te vinden zijn. Over het algemeen konden de conclusies verbonden worden met theoretische bevindingen. Het theoretisch kader is daarom een sterke onderbouwing van de uiteindelijke resultaten.

6.4.2 Methodologie

De algemene methode gekozen voor dit onderzoek is een juiste keuze geweest. Door dit onderzoek kwalitatief te benaderen heb ik alle fases van de Zandmotor met diepgang weten te bestuderen. Het enige gebrek wat ik in mijn dataverzameling heb is een interview met de reddingsbrigades. Dit interview had het geheel afgemaakt en dan waren alle perspectieven goed belicht, nu heb ik wel informatie betreffende deze partij weten te verzamelen, maar dit was niet direct. Dit zou nog een goede aanvulling zijn geweest. Verder heb ik mijn onderzoek geanalyseerd in de drie fases die de Zandmotor heeft doorlopen.

In eerste instantie ben ik dit gaan analyseren met behulp van het programma Atlas.ti, maar daar ben ik achteraf toch van af gestapt. Ik heb gecodeerd door eerst een onderverdeling te maken in de vier dimensies en daarna een verdere onderverdeling in de drie fasen. Met Atlas.ti waren dit erg veel codes en was het erg makkelijk om het overzicht kwijt te raken, wat ook gebeurde. Vandaar dat ik het anders ben gaan coderen. Hoewel dit achteraf gezien waarschijnlijk meer werk was is dit een goede keuze geweest. Door het zelf 'met de hand' te coderen heb ik overzicht gecreëerd en was het vrij makkelijk om de analyse resultaten uit de interviews te halen.

6.4.3 Analyse Onderzoekresultaten

Zoals hiervoor genoemd was het een uitdaging om mijn data om te zetten in resultaten. Ik had erg veel data en dit was in het begin moeilijk om te overzien. Uiteindelijk is het goed gelukt om de relevante delen uit de interviews te filteren. Er was geen gebrek aan materiaal, wat de analyse wel makkelijker maakte, want op elk onderdeel was er wel informatie beschikbaar. Het enige lastige was om de vier losse dimensies uiteindelijk samen te combineren in een allesomvattende conclusie. Het schrijven van de conclusie was de grootste uitdaging voor mij. Alhoewel ik wist wat ik wilde zeggen was het lastig om de gehele scriptie samen te vatten, met een goede verbinding tussen alle delen. De laatste loodjes wegen het zwaarst.

LITERATUUR

Adviescommissie voor de Zuid-Hollandse Kust (2006). Kustboekje, groeien naar kwaliteit.

Arens, S. M. (2007). De zeereep van Groote Keeten. Duin, vol. 30, no. 4, pp. 12-13.

Arens, S. M. & Mulder, J. P. M. (2008). Dynamisch kustbeheer goed voor veiligheid en natuur. Land + water, nr. 9, pp. 33-35.

Arts, B., Leroy, P. & Tatenhove, J. van (2006). Political Modernisation and Policy Arrangements: A Framework for Understanding Environmental Policy Change, Public Organization Review, vol. 6, no. 2, pp. 93-106.

Baltissen, J. (2015). Het verhaal van de Zandmotor. Het turbulente proces van een innovatie binnen het waterbeheer gezien vanuit verschillende invalshoeken.

Brière, C., Janssen, S. K. H., Oost, A. P., Taal, M. & Tonnon, P. K. (2018). Usability of the climate-resilient nature-based sand motor pilot, The Netherlands, Journal of Coastal Conservation, vol. 22, no. 3, pp. 491-502.

Commissie voor de Milieueffectrapportage (2010). Zandmotor Delflandse Kust. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, rapport nummer 2212-100.

Creswell, J. W. (2012). Qualitative inquiry & research design: choosing among five approaches, (3rd ed.). Thousand Oaks: Sage.

Creswell, J. W. (2013) Research design: qualitative quantitative and mixed methods approaches. London: SAGE

Dalfsen, J. A. van & Aarninkhof, S. G. J. (2009). Building with Nature: Mega nourishments and ecological landscaping of extraction areas. In Proc. Of EMSAGG Conference.

De Zandmotor (n.d.). Introductie. Retrieved from <https://www.dezandmotor.nl/nl/de-zandmotor/introductie/>.

Deltacommissaris (2019). Deltaprogramma 2019. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit & Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Ehler, C. N. (2003). Indicators to measure governance performance in integrated coastal management, Ocean & Coastal Management, vol. 46, no. 3-4, pp. 335-345.

Franken, R., Henkens, R., Knegt, B. de, Loon-Steensma, J. van & Tol, S. van (2014). Kustbescherming. In de Knegt, B. (Ed.), Graadmeter Diensten van Natuur. Vraag, aanbod, gebruik en trend van goederen en diensten uit ecosystemen in Nederland (pp. 113-121). WOT Natuur & Milieu.

Giardino, A., Mulder, J., Ronde, J. de & Stronkhorst, J. (2011). Sustainable Development of the Dutch Coast: Present and Future, Journal of Coastal Research, pp. 166-172

Gillissen, H. K. (2013). Adaptatie aan klimaatverandering in het Nederlandse waterbeheer: Verantwoordelijkheden en aansprakelijkheid. Universiteit Utrecht. Kluwer, Deventer

Grootjans, A., Stuyfzand, P., Everts, H., Vries, N. de, Kooijman, A., Oostermeijer, G., Nijssen, M., Wouters, B., Petersen, J. & Shahrudin, R. (2010) Ontwikkeling van

zoet-zoutgradiënten met en zonder dynamisch kustbeheer: een onderzoek naar de mogelijkheden voor meer natuurlijke ontwikkelingen in het kustgebied, Bosschap, bedrijfsschap voor bos en natuur.

Holzhauser, H. (2017). Meetlocaties benthos: bemonstering van de buitendelta van Ameland in September 2017 voorafgaand aan de proefsuppletie, Universiteit Twente.

Hove, B. van, Jansen, B., Veraart, J., & Verhagen, J. (2007). Klimaatverandering: gevolgen, adaptatie en kwetsbaarheid in beeld gebracht: brochure naar aanleiding van de presentatie van het IPCC Working Group II Fourth Assessment Report. LNV, directie Platteland & Wageningen UR, Alterra.

Huisman, B. J. A., Schipper, M. A. de & Ruessink, B. G. (2016). Sediment sorting at the Sand Motor at storm and annual time scales, *Marine Geology*, vol. 381, pp. 209-226.

Huq, S. & Grubb, M. (2003). Scientific assessment of the inter-relationships of Mitigation and Adaptation. Scoping paper for IPCC Fourth Assessment Report.

IPCC (2014). Klimaatverandering Samenvatting van het vijfde IPCC-assessment en een vertaling naar Nederland. Den Haag, Planbureau voor de Leefomgeving & Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut.

Jong, B. de, Krol, J., Riksen, M. & Slim, P. A. (2011). Ontwikkeling van de zeereep onder dynamisch kustbeheer op Oost-Ameland: onderzoek naar de bijdrage van duinbeheer op de kustveiligheid. Wageningen, Alterra, Alterra-rapport 2152.

Krol, J., Löffler, K. M. A. M. & Slim, L. P. A. (2013). Vijftien jaar experimenteren met dynamisch kustbeheer op Ameland.

Leroy, P. & Arts, B. (2006). *Institutional dynamics in environmental governance*. Springer, Dordrecht.

Löffler, M. (2010). Hoe verder met dynamisch kustbeheer? STOWA rapport 2010-W05, Amersfoort.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1990). *Kustverdediging na 1990: beleidskeuze voor de kustlijnverzorging*.

Mulder, J. P. M., Hommes, S. & Horstman, E. M. (2011). Implementation of coastal erosion management in the Netherlands, *Ocean & Coastal Management*, vol. 54, no. 12, pp. 888-897.

Mulder, J. P. M. & Stive, M. J. F. (2011). Zandmotor (Sand Motor): Building with Nature, 25th ICID European Regional Conference, Paper III-21, ICID.

Nationaal Veiligheidsprofiel (2016). Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Santer, B. D., Bonfils, C. J. W., Fu, Q., Fyfe, J. C., Hehnerl, G. C., Mears, C., Painter, J. F., Po-Chedley, S., Wentz, F. J., Zelinka, M. D. & Zou, C. Z. (2019). Celebrating the anniversary of three key events in climate change science, *Nature Climate Change*, vol. 9, pp. 180-182.

Schipper, E. L. F. (2004). *Exploring adaptation to climate change: A development perspective*. University of East Anglia

Slobbe, E. J. J. van & Lulofs, K. (2011). Implementing "Building with Nature" in complex governance situations, *Terra et aqua*, vol. 211, no. 124, pp. 16-23.

Stive, M. J. F., Schipper, M. A. de, Luiendijk, A. P., Aarninkhof, S. G. J., Gelder-Maas, C. van, Thiel de Vries, J. S. M. van, Vries, S. de, Henriquez, M., Marx, S. & Ranasinghe, R. (2013). A New Alternative to Saving Our Beaches from Sea-Level Rise: The Sand Engine, *BIOONE*, vol. 29, no. 5, pp. 1001-1008.

Tatenhove, J. van, Arts, B. & Leroy, P. (2000). *Political modernisation and the environment: the renewal of environmental policy arrangements*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.

- Til, M. van, Ketner, P., Boersma, F. & Geelen, L. (1999). De duinen in dynamisch perspectief, *Landschap*, vol. 16, pp. 237-249.
- Tonnon, P. K., Valk, L. van der, Holzhauer, H., Baptist, M. J., Wijsman, J. W. M., Vertegaal, C. T. M. & Arens, S. M. (2011). Uitvoeringsprogramma Monitoring en Evaluatie Pilot Zandmotor, Deltares.
- United Nations Development Programme (1994). Human Development Report 1994, Oxford University Press, New York.
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). Het ontwerpen van een onderzoek (4th ed.). Uitgeverij Lemma, Den Haag.
- Vries, S. de, Radermacher, M., Schipper, M. A. de & Stive, M. J. F. (2015). Tidal dynamics in the Sand Motor lagoon, E-proceedings of the 36th IAHR World Congress, The Hague, the Netherlands, 28 June-3 July 2015, IAHR.
- Waterman, R. E. (2010). Integrated coastal policy via building with nature, TU Delft.
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (2008). Onzekere veiligheid: Verantwoordelijkheden rond fysieke veiligheid, Amsterdam University Press, Amsterdam.
- Wiering, M. A. & Arts, B. (2006). Discursive shifts in Dutch river management: 'deep' institutional change or adaptation strategy?, *Hydrobiologia*, vol. 565, pp. 327-338.
- Wijsman, J.W. M. (2016). Monitoring en Evaluatie Pilot Zandmotor Fase 2. IMARES.
- Wijsman, J. W. M. & Verduin, E. (2011). Monitoring Zandmotor Delflandse kust: benthos ondeipe kustzone en natte strand, IMARES Wageningen UR.

BIJLAGEN

1 INTERVIEWGUIDE

Introductie

Ik ben Luka van der Klaauw en op het moment ben ik in mijn laatste jaar van de bachelor Geografie, Planologie en Milieu. Om dit af te sluiten schrijf ik nu mijn scriptie over het beleidsproces achter de Zandmotor. Allereerst wil ik u bedanken voor uw tijd en dat ik de mogelijkheid heb gekregen om u te interviewen.

Achtergrond

Dit onderzoek is gebaseerd op het project de Zandmotor, een project waarbij adaptatiemaatregelen worden gecombineerd met het behoud van de natuur. Ik zal mij vooral gaan focussen op het achterliggende beleidsproces. Hoe het dynamisch kustbeheer hier tot stand is gekomen door verschillende samenwerkingen, wetten, regels, ideeën etc.

Doel interview

Dit interview is bedoeld om inzicht te verkrijgen in het beleid rondom het project de Zandmotor. Dit beeld wil ik compleet krijgen door de verschillende stakeholders van de Zandmotor te interviewen, zodat ik van elk perspectief de insteek weet. De meeste informatie hiervoor is het beste te krijgen via dialoog, daarom zijn deze interviews essentieel voor mijn onderzoek.

Interviewvragen

Algemeen

1. Kunt u aangeven wie u bent en wat u precies doet binnen ... (bepaalde partij)?
2. Wat is de rol ... (bepaalde partij) in het project de Zandmotor?
3. Wat is uw rol binnen het project de Zandmotor?

Initiatie fase

In 2011 werd de Zandmotor aangelegd, maar ik neem aan dat de initiatie en inventarisatie van dit project al eerder begonnen is.

4. Wanneer en hoe is het idee van dit project ongeveer ontstaan?

- a. Bij geen idee, hoe bent u er betrokken bij geraakt?
- 5. Waarom is de Zandmotor ontstaan?
- a. Was er voldoende draagvlak?
- 6. Door wie is de Zandmotor van oorsprong geïnitieerd?
- 7. Welke partijen werden belangrijk geacht om te betrekken?
- a. Waarom deze partijen? Waarom anderen niet?
- b. Welke acht u het belangrijkste?
- c. Welke missen er volgens u?
- d. Welke rol speelt elk van deze partijen?
- 8. Wat was het doel van de Zandmotor?
- a. Was dit duidelijk voor alle partijen?
- 9. Waren er vanaf het begin al belemmeringen in zicht?
- a. Bijvoorbeeld in combinatie met bestaande wetten en regels
- 10. Was er een voldoende mate aan hulpbronnen?
- a. Kennis, geld

Definitie en ontwerp fase

Vervolgens moet het project de Zandmotor van een idee naar een echt ontwerp zijn gegaan, met duidelijke eisen, wensen en een eindresultaat.

- 11. Hoe verliep de samenwerking tot dit punt/hoe ervoer u de samenwerking?
- a. Partijen die het voortouw namen?
- b. Partijen die meer macht/invloed hadden?
- i. Was de mate van invloed die bepaalde partijen hebben volgens u afhankelijk van de mate van hulpbronnen die zij ter beschikking hadden?
- ii. Machtsverhoudingen
- c. Met welke partijen werkte u het meeste samen?
- d. Zijn er bepaalde onderlinge afspraken gemaakt in het project?
- i. Hoe en wanneer zijn deze tot stand gekomen?
- ii. Wat is de invloed van deze afspraken?
- 12. Waren de verwachtingen over het eindresultaat van alle betrokken partijen duidelijk?
- a. Lagen deze op 1 lijn?

- b. Waren er grote verschillen?
- c. Zorgde dit voor spanningen?
- d. Wat was uw verwachting van het eindresultaat?
- i. Strookt deze ook met het uiteindelijke eindresultaat?
- 13. Was er onenigheid over de uiteindelijke uitkomst?
 - a. Zo ja hoe is iedereen het eens geworden?
 - i. Inzet van hulpbronnen?
 - ii. Invloed van wetten en regels?
- 14. Welke middelen waren er nodig om het project rond te krijgen?
 - a. Financiën, infrastructuur, kennis, samenwerkingsvaardigheden
 - b. Voorbeelden?
 - c. Over welke middelen beschikt u?
- 15. Zijn er wetten en regels waar rekening mee gehouden moest worden bij het project de Zandmotor?
 - a. Zo ja, welke zijn dit?
 - b. Welke zijn het meest van belang?
 - c. Zorgde dit voor belemmeringen?
 - d. Is er inzicht op de daadwerkelijke naleving van deze wetten?

Voorbereiding en realisatie fase

Uiteindelijk na alle benodigde voorbereidingen is in 2011 de realisatie van de Zandmotor begonnen.

- 16. Hoe is de realisatie van de Zandmotor verlopen?
- 17. Waren er nog onverwachte omstandigheden/belemmeringen?
 - a. Zo ja, hoe zijn deze opgelost en door wie?
- 18. Eindresultaat zandmotor?

Nazorg en monitoring fase

Als laatste is na de realisatie de monitoring van de Zandmotor begonnen. De eerste officiële onderzoeksresultaten zijn in 2016 al binnengekomen.

- 19. Nu de Zandmotor is gerealiseerd, hoe vindt de monitoring plaats?
- 20. Komt het gerealiseerde eindresultaat overeen met het verwachte eindresultaat?

- a. Zo nee, waarom niet? Waar ligt dit aan?
- 21. Hebben bepaalde discoursen een invloed gehad op de voortgang van het beleidsproces van de Zandmotor?
- 22. Is uw standpunt/discours rondom de Zandmotor nog steeds hetzelfde of is deze veranderd ten opzichte van het begin van dit project?
- 23. Welke hulpbronnen waren volgens u het meeste van belang om het eindresultaat te realiseren?
 - a. Relatie tussen verschillende hulpbronnen
 - b. Beschikbaarheid hulpbronnen voor verschillende partijen
- 24. Zijn er nog verbeterpunten volgens u op het gebied van wetten en regels die de gang van zaken rondom de Zandmotor soepeler kan laten verlopen?

Afsluiting interview

- 25. Denkt u dat ik nu een goed beeld heb van de rol van ... (bepaalde stakeholder) in het project de Zandmotor?
- 26. Zijn er nog onderwerpen of zaken die niet aan bod zijn gekomen?
- 27. Heeft u nog iets toe te voegen verder?
- 28. Heeft u verder nog vragen?
- 29. Bent u geïnteresseerd in het eindresultaat?

2 CODERING INTERVIEWS

Actoren

Jeroen Rietdijk en Job van Dansik (Hoogheemraadschap)

Ja, want de monitoring loopt nu nog steeds. Maar jullie waren dan alleen bij de initiatie en aanleg betrokken? Wij waren met name, of ik was met name bij de planstudiefase betrokken. Daar is toen uiteindelijk de samenwerkingsovereenkomst uitgekomen tussen verschillende partijen en de beheerovereenkomst. Toen is het de uitvoering ingegaan en toen lag het met name bij Rijkswaterstaat en de provincie.

De rol van het hoogheemraadschap is dat wij beheerder zijn van de primaire hoogwaterkering, dat zijn de duinen, maar ook het strand en de vooroevers spelen daar een belangrijke rol in. Daar hebben we ook eigendommen zelfs in de duinen. Niet alleen vanuit de beheerder, waterbeheerder, maar ook omdat je gewoon eigenaar bent privaatrechtelijk. Dus je hebt zowel het publiekrechtelijke als het privaatrechtelijke belang. En vanuit die rol, waren wij betrokken bij met name dan de planstudiefase. Wat wij daarvoor, wat eigenlijk een beetje half parallel liep is dat wij die kust hebben versterkt. De Zandmotor is daar eigenlijk een soort stap 2 in, een soort vervolg in. Waar mij het natuurlijk met name gaat is, kunnen we kijken of we het lange termijn onderhoud van die kust anders en slimmer doen.

De provincie heeft er ook wel heel hard aan getrokken. Dat heeft ook wel geholpen. Mevrouw Dwarshuis was dat toen, die heeft er ook wel echt aan geduwd. Die heeft het ook wel naar zich toegetrokken. Dat is natuurlijk, als een bestuurder zich er echt warm voor maakt, dan kan er heel veel gebeuren.

Dan doe ik het even uit mijn hoofd. We hadden Rijkswaterstaat, de provincie, de gemeente Westland en de gemeente Den Haag, Dunea, wij. Ik denk dat dat het is. Natuurverenigingen. Ja dit waren volgens mij de groepen die in de projectgroep zaten. Daarnaast heb je natuurlijk allemaal belangenverenigingen. Daar is wel een onderscheid in? Ja de projectgroep had wel de taak zeg maar om echt actief gedurende een langer project bij te dragen aan de ontwikkeling en aan de variantkeus en de beoordeling daarvan. Daarnaast heb je de publieksparticipatie met groepen en mensen die op iets verdere afstand staan. Wij hebben ook echt wel mee gedacht welke belangen spelen er allemaal, wat heeft onze voorkeur en hoe kijken wij tegen dingen aan.

Wat nog wel ook een punt was, wie is nu de beheerder. De afspraken over beheren. Dat was ook nog wel een punt van, hoe ver reikt onze verantwoordelijkheid,

waar begint die van Rijkswaterstaat.

Wie zijn dan de financiers uiteindelijk geworden? Ik denk provincie in ieder geval. Ja de provincie en Rijkswaterstaat. Het overgrote deel volgens mij Rijkswaterstaat vanuit Kustlijn zorg en ik dacht dat de provincie ook nog wel een bedrag heeft bijgedragen. Daarnaast is de financiering van de beheerfase. Dat zou wel in het samenwerkingsovereenkomst moeten staan.

Zijn jullie bij de monitoring ook nog betrokken geweest? Wel in veel mindere mate dan bij de planvormingsfase. Er zijn wel mensen van ons bij betrokken geweest omdat wij ook een aantal plekken in dat gebied monitoren. Dus er is wel gekeken van, hoe kunnen we informatie combineren. Om te kijken natuurlijk hoeveel zand komt er nou op de kust, wat betekent dat nou voor de basiskustlijn. Daar zitten nog wel wat links. Gedurende het hele proces, hoe hebben jullie de samenwerking ervaren? Ik vond het wel heel soepel gaan. Wat ik al zei, we hebben net met elkaar de kustversterking gedaan. Dus iedereen kende elkaar wel en laten we zeggen, hard op de inhoud goed op de relatie. Dat hoort ook wel bij een project dat zoveel geld kost en zo'n impact heeft, dus goed dat elke partij gewoon zijn eigen belang inbrengt. Dat je dan met elkaar daar uitkomt.

Je hebt later nog wel dat belang gehad van Dunea. Dat die invloed kregen op zijn grondwateronttrekking. Maar ik weet niet of dat vooraf al voorzien was. Maar dat was ook al bij de kustversterking, speelde dat.

En met welke partijen werkten jullie het meeste samen? De provincie, Rijkswaterstaat. Gemeente Den Haag, Westland en Dunea.

Hulpbronnen

Jeroen Rietdijk en Job van Dansik (Hoogheemraadschap)

En Rijkswaterstaat en de provincie die trokken het project een beetje. Was er dan ook in de samenwerkingsprocessen dat zij, omdat zij de meeste macht hadden dat zij ook de meeste invloed hadden? Wat wel duidelijk was is dat de provincie wel zelf het initiatief nemen. Op het moment dat jij niet de initiatiefnemer bent, dan past daar ook wel een wat meer bescheiden houding bij qua besluitvorming. Meer macht, ja.... Ik denk dat als je uiteindelijk kijkt naar het besluit, dat dan zeker de publieke partijen, dus de gemeentes en de waterschappen, die hebben gewoon gezamenlijk met elkaar het besluit genomen. Het is niet dat dingen daar overruled zijn ofzo. Uiteindelijk is wel gewerkt naar een oplossing die voor alle partijen acceptabel is.

Was er ook vanaf het begin al een voldoende mate aan hulpbronnen en middelen? Ja dat denk ik wel. Wat ik net zei, omdat we die kustversterking al gedaan

hadden was heel veel informatie over dit gebied gewoon beschikbaar. Ik weet niet of je dat bedoelt met hulpbronnen? Ja, onder andere en ook financiën. Daar moest nog wel naar gezocht worden. Toen is er ook gekeken, het is natuurlijk wel een belangrijke afweging zo'n project. Wat kost het en heb je een goede business case. Het was niet dat het in het begin al meteen helder was van dit is het budget en dit hebben we te besteden. Naarmate je de uitwerking doet en de potentie en de voordelen, ga je ook kijken wat besparen we aan onderhoudskosten en wat levert het op. Uiteindelijk komt daar dan een budget bij. Dat is wel iets wat gedurende het project nog bij elkaar gezocht moest worden.

Dus jullie hebben niks moeten investeren? Nee, nee. Wij hebben er niet financieel aan bijgedragen. Wel met kennis en capaciteit en met kleine aanpassingen aan afrasteringen in het gebied, maar we hebben financieel niet bijgedragen.

Was de mate van invloed die bepaalde partijen hadden afhankelijk van de hoeveelheid middelen die ze hadden? Nee, dat idee heb ik niet. Als je uiteindelijk naar de financiering kijkt, volgens mij is 80% door Rijkswaterstaat betaalt uiteindelijk. Het is natuurlijk ridicul om te denken dat Rijkswaterstaat 80% van de invloed had. Ik denk wat bij de invloed vooral speelt, dat zijn de belangen. Als Dunea het belang heeft van natuurontwikkeling, dan hebben ze daar invloed op. Op het moment dat Rijkswaterstaat een belang heeft bij het effect op het kustonderhoud, dan hebben zij daar invloed op. Ik denk dat er vooral gekeken werd, welke belangen hebben partijen. Als een belang ergens bij betrokken is, dan krijg je daar ook invloed. Dan past het ook een partij om te zeggen, ik kan er over meedenken en ik kan wel adviseren maar dat is niet mijn belang. Dan ben je ook een beetje voorzichtig om te zeggen, dat moet zus of zo. Dat schiet dan ook niet op, dat heeft geen zin. Ik denk dat met name de invloed vanuit de belangen komen. De partijen met de grootste belangen hebben de grootste invloed.

Spelregels

Jeroen Rietdijk en Job van Dansik (Hoogheemraadschap)

Was het daardoor dat de aanleg van de Zandmotor ook soepeler liep, omdat dit net was afgerond? Ik weet wel dat, als ik het me goed herinner, DHV de planfase heeft doorlopen en zij hebben ook de planfase van de kustversterking doorlopen. Daarnaast waren natuurlijk allerlei partijen betrokken bij de Zandmotor die ook al betrokken waren bij de kustversterking. Dat helpt in de zin van, dat je weer met dezelfde partijen en vaak ook wel met dezelfde mensen aan tafel zit. Ook qua gebiedskennis en informatie over het gebied, sloot dat natuurlijk heel goed aan. Er was natuurlijk al heel veel informatie beschikbaar vanuit die kustversterking. Je hoeft niet weer helemaal opnieuw een hele club bij elkaar zien te krijgen, die is er eigenlijk al. Op ambtelijk niveau, maar ook op bestuurlijk niveau.

En met bestaande wetten en regels, waar moest rekening mee worden gehouden? Wij hebben natuurlijk de regelgeving vanuit de Waterwet. Dat betekende in

de praktijk niet zo heel veel, want er werd vooral heel veel zand toegevoegd.

Natuurbeschermingswet is natuurlijk een belangrijke. Ik denk dat dat de belangrijkste waren.

Hoe is dat dan opgelost? Daar zijn afspraken over gemaakt. Er is een beheerovereenkomst gemaakt. Het is natuurlijk een innovatief project, dus daar zitten ook onzekerheden in en dus ook risico's. In het beheerovereenkomst zijn daar ook afspraken over gemaakt. Er is een risicopot gemaakt en er zijn afspraken gemaakt op het gebied van monitoring. Dat is natuurlijk wel van belang. Je kunt iets realiseren, maar dat ding ligt er 20/30 jaar, dus daar moet je ook goede afspraken over maken. Dat staat eigenlijk allemaal vastgelegd in de beheerovereenkomst.

Ja, werd het eerst informeel opgelost voordat het via de juridische weg ging?

Ja uiteraard, maar dat is natuurlijk het hele principe van die planstudie. Je gaat eerst met elkaar inventariseren wat zijn de opties, waar zouden we hem neer kunnen leggen, wat zijn de belangen, wat zijn de voor en nadelen van verschillende opties. Volgens mij is het helemaal niet juridisch gelopen. Uiteindelijk wordt natuurlijk wel vastgelegd in een SOK en in een BOK. Dat zijn natuurlijk wel juridische documenten, met een handtekening enzo. Dat zijn gewoon overeenkomsten die je hebt. Afgezien van de doelen, met de Zandmotor bereik je een aantal doelen. Zeker als verlengde op die kustversterking, als partijen een aantal jaren met elkaar samenwerkt. Zie je natuurlijk in de jaren daarna, dat je ook nog heel veel profijt bij hebt. Je hebt contacten, je weet wie je moet bereiken en dat is natuurlijk heel erg handig in zo'n gebied.

Dan nog, je leert ook wel gewoon de organisaties kennen en elkaars belangen kennen. Als je weer met iemand wil samenwerken is het wel prettiger als je dat al 2 keer gedaan hebt. Dat geeft natuurlijk wel vertrouwen naar de toekomst.

Discoursen

Jeroen Rietdijk en Job van Dansik (Hoogheemraadschap)

Door die versterking, het was al veilig hier. Dus qua veiligheid was het niet echt nodig? Die versterking die was om het voor de komende 50 jaar weer veilig te maken. Dat zijn ook als aparte projecten uitgevoerd. Dat was voor ons ook een belangrijke voorwaarde, dat die kustversterking niet zou vertragen. Maar dat is allemaal prima gegaan, dus dat sloot mooi bij elkaar aan.

Er waren natuurlijk wel, elke partij had natuurlijk wel zijn eigen belangen en zijn eigen zorgpunten. Van, nou daar moet dan wel rekening mee gehouden worden of hoe gaan we daar mee om. Voor ons was de uitstroom van het gemaal een belangrijk item. We hadden toen net een nieuw gemaal gebouwd, dat ligt ten zuiden van de Zandmotor. Ja, hoe zorg je er dan voor dat die kan blijven functioneren als dat zand zich eenmaal gaat verspreiden. Voor het principe was volgens mij wel vrij snel draagvlak. Het is natuurlijk ook een relatief rustig gebied, dus de locatiekeuze heeft daar ook een belangrijke rol in gespeeld. Een beetje tussen ter Heijde en Kijkduin is natuurlijk altijd al een beetje een extensief gebruikt gebied. Als je het pal voor ter Heijde of pal voor Kijkduin neerlegt dan gaan er natuurlijk andere belangen spelen.

Ja, de verwachtingen. Ja. Volgens mij wel. Ik weet dat er nog wel op een gegeven moment gezocht is, welke ambitie hebben we op het gebied van monitoring en kennisontwikkeling. Dat heeft natuurlijk ook een financiële component. Maar de andere doelen lange termijn kustaangroei, natuurontwikkeling, recreatie, die waren wel vrij snel helder voor iedereen. Daar was eigenlijk niet veel discussie over.

Vanuit ons was dan een zorgpunt het gemaal. Wij willen dan dat dat blijft functioneren. Ik weet dat de gemeente Westland en ook Kijkduin zoiets hadden van, als dat zich op natuurlijke wijze gaat ontwikkelen kunnen ter Heijde en Kijkduin dan nog functioneren als badplaats. Dat heeft volgens mij ook wel beïnvloedt van waar die komt te liggen. Die belangen. Ja, klopt en ik weet dat de zwemveiligheid of hoe noem je dat, de openbare veiligheid, dat was wel een belangrijk item. Want wij zijn natuurlijk gewend dat we gewoon een lekker strak strand hebben en iedereen weet waar de risico's zitten. Hier ga je natuurlijk een totaal nieuwe situatie creëren. Dat is dan geen doel, maar dat was wel een belangrijk aandachtspunt ook.

En er is ook gekeken naar wat zijn nou de belangrijkste doelen. De belangrijkste doelen waren lange termijn kustonderhoud, daarvan is duidelijk dat is de verantwoordelijkheid en financiering van Rijkswaterstaat. We hebben natuurlijk heel veel potentie gezien op het gebied van recreatie en natuurontwikkeling, ja dat ligt dicht bij de provincie.

En toen die eenmaal werd aangelegd, verliep dat allemaal soepel en zonder problemen? Ja, volgens mij wel. Wat ik me nog wel kan herinneren is dat er op een gegeven moment met zwemveiligheid wel wat spanning kwam.

Voor waterveiligheid is dat altijd een pre. In die zin wel ja. Ik denk dat de grootste waarde ook voor Rijkswaterstaat erin zit om eens een proef te doen met zo'n grote proef. Met een hele andere manier van kustbeheer, dan tot dan toe. Met dan ook van, ja goh als je niet zo vaak terug hoeft te komen dan stoor je ook de ecologie niet in de vooroever. Dat zijn effecten die ze ook willen gaan bekijken natuurlijk. Heeft het ook nog andere waarden dan alleen maar die waterveiligheid

En voor het hoogheemraadschap, wat is de meerwaarde? De meerwaarde zit denk ik vooral op de langere termijn, dat je weet dat het zand er is. Aan de andere kant, wij zijn voor de duinen verantwoordelijk. Je hebt daar de basiskustlijn en die moet Rijkswaterstaat in stand houden. Als er geen Zandmotor was geweest, dan hadden we nog net zo gezeten als nu. Als dan die basiskustlijn naar achter was gegaan, dan zouden we zeggen nou Rijkswaterstaat gaat weer suppleren. Die houdt het in de gaten langs de hele kust, waar gaat die kustlijn naar achteren systematisch, nou dan gaan we weer suppleren. In die zin zit er niet zo veel toegevoegde waarde in. We weten in ieder geval op dit stuk ligt zoveel, laat maar een storm komen. Daar zal je in ieder geval veilig zijn, nou is dat toch al een redelijk veilig stuk.



Bron: <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat