

Dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg: De dijk van ons allemaal?

Een analyse over de integraliteit van de planning van het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg

Bron afbeelding: Waterschap Rivierenland, 2018



Bachelor project Technische Planologie

Auteur: Casper van Mastrigt

Studentnummer: S2733390

Begeleiders: prof. dr. E.J.M.M. Arts & R.C. Spijkerboer

Juni 2018

Definitieve versie

Samenvatting

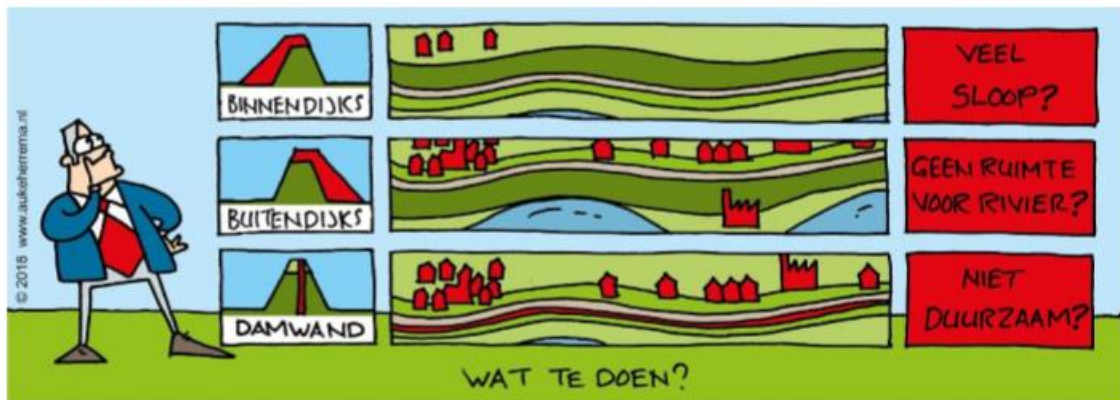
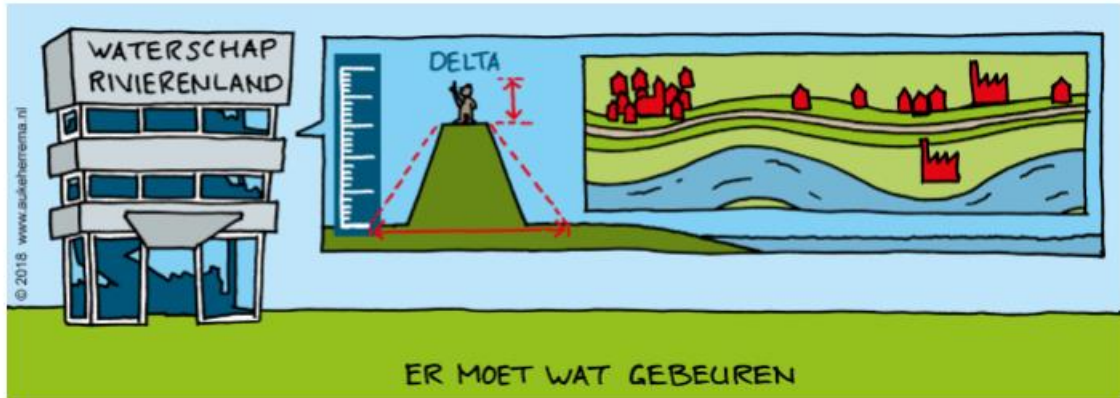
De westerse wereld krijgt steeds meer te maken met de herontwikkeling van infrastructuurnetwerken. Door een verhoogde complexiteit en veranderende maatschappelijke eisen treedt er veelvuldig een mismatch op tussen het sociale deel (institutioneel) en het technische deel (het fysieke aspect) van het netwerk. Zo ook bij het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg, waar 23 kilometer dijk moet worden vervangen, omdat deze onderverzekerd is. Om een brug te slaan tussen het technische en sociale deel wordt er vanuit de theorie ingezet op integrale ruimtelijke planning. Echter is er in de planningswereld weinig ervaring met deze aanpak. Het Waterschap Rivierenland heeft door middel van een ontwikkeld asset management een poging gedaan om binnen het dijkversterkingsproject een antwoord te vinden op de vraag op welke manier onderling gerelateerde actoren en omliggend gebied te includeren in het project. Door beleidsmatig te sturen op coproductie en externe integratie van functies in het gebied wordt er getracht de algehele kwaliteit van het dijkversterkingsproject te verbeteren. Dit uit zich in directe lijnen tussen lokale stakeholders en beleidsbepalers en het inzetten op meekoppelkansen en het meewegen van direct gerelateerde functies aan de dijk. Hierdoor wordt in het Large Technical System-perspectief het congruentieprobleem tussen het technisch systeem en het sociale systeem van de dijk overbrugt. Ondanks dat de uitkomst van het project nog op zich laat wachten, zijn directe betrokkenen positief over deze planningsvorm en heerst er de verwachting dat deze aanpak de hoogst mogelijke kwaliteit binnen het project garandeert.

Colofon

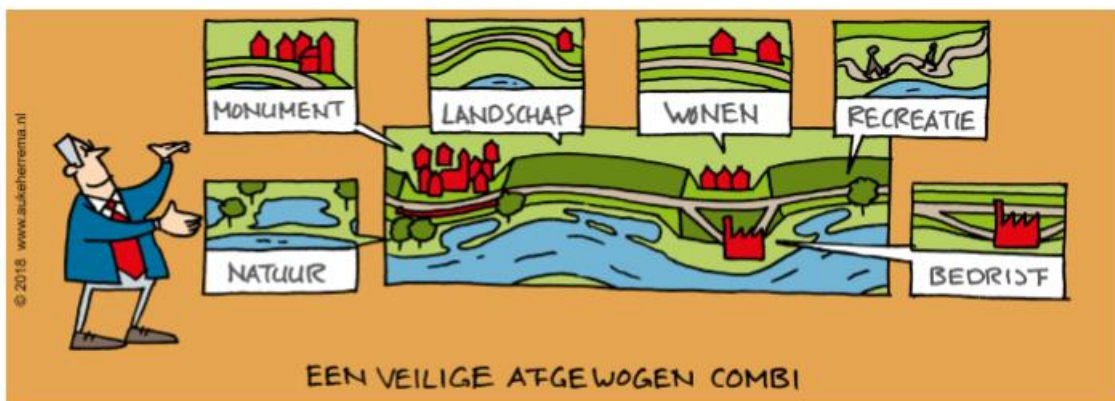
Bachelorscriptie	Technische Planologie
Titel	Dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg: de dijk van ons allemaal? Een analyse over de integraliteit van de planning van het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg.
Plaats	Groningen
Datum	Juni 2018
Versie	Definitief
Auteur	C. (Casper) van Mastrigt
Contact	Paterswoldseweg 26G 9726 BD Groningen C.van.mastrigt@student.rug.nl
Universiteit	Rijksuniversiteit Groningen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Landleven 1 9747 AD Groningen
Begeleider	Prof. dr. E.J.M.M. Arts & R.C. Spijkerboer

Index

Samenvatting		2
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Achtergrond en probleemstelling	7
1.2	Relevantie en doelstelling	8
1.3	Hypothese	9
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Theoretisch kader	10
2.1	Verandering in infrastructuurnetwerken	10
2.2	Integrale planning en publieke asset management	10
2.3	Interrelatedness van actoren: omgaan met gefragmenteerde belanghebbende	12
2.4	Interrelatedness van gebied (scope): functionele integratie	13
2.5	Instrumenteel matrix	15
2.6	Conceptueel model	15
Hoofdstuk 3	Methodologie	17
3.1	Onderzoeksmethoden	17
3.2	Beleidsstukken en interviews	18
3.3	Ethiek	19
Hoofdstuk 4	Analyse Resultaten`	20
4.1	Inleiding	20
4.2	Asset Management	20
4.3	Inclusie van actoren	21
4.4	Inclusie van gebied	24
Hoofdstuk 5	Conclusie en discussie	26
Referenties		30
Bijlagen		31
Appendix 1	Interviewguide	31
Appendix 2	Coderingschema	34



Figuur 1. Graaf Reinaldalliantie (2018a).



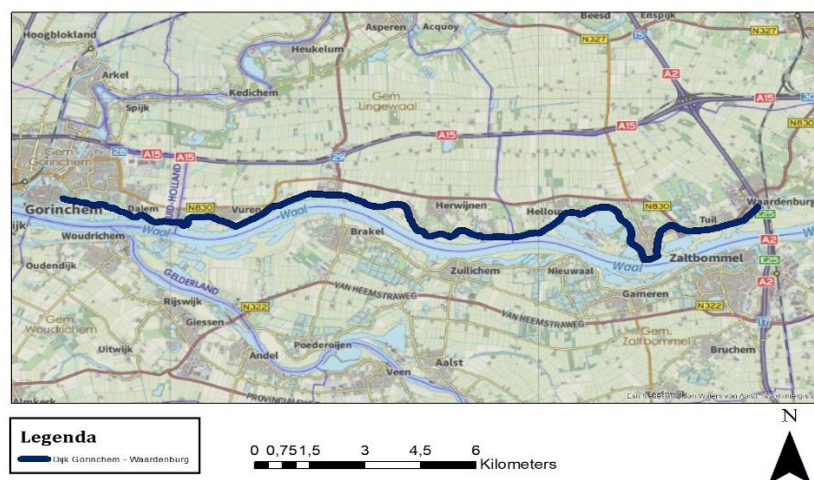
Figuur 2. Graaf Reinaldalliantie (2018a).

Hoofdstuk 1 Inleiding

H1.1 Achtergrond en probleemstelling

Tegenwoordig krijgt de westerse wereld steeds meer te maken met de herontwikkeling van infrastructuurnetwerken (Van Buuren & Roovers, 2015; Willems et al., 2016). Dit geldt ook voor waterwegen. Componenten die in het verleden gebouwd zijn, naderen dankzij klimaatverandering, veroudering of veranderende maatschappelijke eisen (Heeres et al., 2012; Hijdra, 2017) het einde van hun technische of functionele levensduur (Hijdra et al., 2014). Aan de hand van het Large Technical System (LTS)-perspectief markeert dit een nieuwe fase in infrastructuursystemen en het beleid daarop. Centraal hierin staat het idee van congruentie, wat zich uit in potentiële matches en mismatches tussen aan de ene kant het technische systeem (het fysieke deel) en aan de andere kant het sociale systeem (institutes en beleid) (Willems et al., 2016). Om een systeem te laten functioneren moet er namelijk een bepaalde graad van congruentie zijn tussen deze twee systemen (Finger et al., 2005). De weg naar deze fase van vervanging en renovatie is vol potentiële mismatches tussen de staat van het infrastructuurnetwerk en het beleid daarop (Willems et al., 2016).

Door het hele land zijn verschillende (delen van) infrastructuurnetwerken toe aan vervanging of renovatie. Het waterschap Rivierenland bijvoorbeeld staat de komende jaren voor de opgave om 23 kilometer dijk tussen Gorinchem en Waardenburg te vervangen, omdat de huidige dijk in dit gebied is 'onderverzekerd' (zie figuur 3). De dijk is namelijk gebaseerd op de oude normen uit de jaren 60, terwijl sinds januari 2017 een nieuwe veiligheidsnorm (overstromingskans 1/10.000 per jaar) van kracht is geworden (Graaf Reinaldalliantie, 2018a). Gebaseerd op het LTS is hier dus een mismatch tussen enerzijds het technische deel en anderzijds het sociale systeem. Er is namelijk een grote afstand tussen de huidige hoogte en sterkte van de dijk en de hoogte en sterkte van de dijk die de nieuwe norm vereist. Om deze afstand te overbruggen heeft het Waterschap Rivierenland, zoals te zien in figuur 1 en 2, gekozen voor een strategie die inzet op meekoppelkansen, inpassing en adaptatie in de vorm van een alliantie, een samenwerkingsverband van aannemers. (Graaf Reinaldalliantie, 2018a; Waterschap Rivierenland, 2015; 2018). Maar, op welke manier worden lokale stakeholders geïntegreerd in het project en hoe wordt de dijk ingepast in de omgeving?



Figuur 3. Projectgebied Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg

H1.2 Relevantie en doelstelling

Ondanks dat het duidelijk is dat vanuit LTS-perspectief infrastructuurnetwerken in een fase van vervanging en renovatie zitten, moeten planners hier nog vertrouwd mee raken. Het blijft moeilijk van de traditionele aanpak af te wijken, doordat leerprocessen en ervaring de dominante aanpak in het zadel houden (Willems et al., 2016).

In het wetenschappelijk veld is er een transitie te zien van traditionele vormen van planning naar een meer proactieve, duurzame en integrale manier van planning (Malekpour et al., 2015; Stead & Meijers, 2009). Dit is ook terug te zien in de waterweg infrastructuurplanning. Het is algemeen aanvaard dat voor deze sector om over te gaan naar een vorm van duurzame watermanagement een verandering van een traditionele lineaire aanpak naar een adaptieve, betrokken en geïntegreerde aanpak nodig is (Brown & Farrelly, 2009; Heeres et al., 2015; Pahl-Wostl, 2007). Dit komt doordat traditionele planningsvormen niet meer meekunnen met de verhoogde complexiteit in de hedendaagse planningswereld (Arts, 2007; Heeres et al., 2015; Lenferink et al., 2012; Stead & Meijers, 2009; Van Buuren & Roovers, 2015). Bovendien schieten beleidsmakers en planners te kort wanneer het gaat om het volledige potentieel van deze waterwegen te benutten in hun planning. Dit komt omdat de traditionele aanpak zich vooral focuste op een monofunctionele aanpak, waar werd ingezet op de transportfunctie van de waterweg en waar maatschappelijke eisen vaak links werden gelegen. (Hijdra et al., 2014)

Ook in Nederland is er de afgelopen jaren veel veranderd op het gebied van water management. Naar aanleiding van klimaatverandering en verminderde natuurlijke veerkracht resulterend in een verhoogde kans op overstromingen en watertekorten (Restemeyer et al., 2017), is Nederland de nadruk gaan leggen op een aanpak dat water op land accepteert in plaats van het blokkeert. Tegelijkertijd zorgen waterschappen er nog steeds toegewijd voor dat de inwoners en grootstedelijke gebieden veilig blijven (Woltjer et al., 2007). De aanpak drijft steeds verder weg van een traditionele technisch ingestoken aanpak, gericht op barrières en dijkverhogingen (Brown et al., 2009).

Ondanks de opkomst van een integrale en adaptieve manier van plannen in Nederland, is er weinig bekend over wat dit in de praktijk precies betekent. Hoe moeten actoren bijvoorbeeld worden geïntegreerd in het project en op welke manier moet je in het planningsproces naar het omliggende land kijken? Zijn beheerders eigenlijk wel bereid om hun oude aanpak in te ruilen voor een vorm die is gericht op integraliteit?

Aan de hand van de casus 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg' zal er gekeken worden naar wat integraal plannen in de praktijk betekent. Op welke manier worden er lokale actoren geïntegreerd in het planningsproces en hoe worden de functies die eventueel aan de dijk gekoppeld worden afgewogen? En wat betekent dat voor de congruentie tussen het technische en sociale deel in een Large Technical System?

Door middel van een analyse van het project 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg' wordt in het onderzoek nagegaan wat een nieuwe planningsinstek, gericht op integraliteit, voor invloed heeft op vervangingsopgaves met betrekking tot waterwegen. Hierbij behoort de volgende hoofdvraag:

Hoe wordt er bij de vervangingsopgave van het project 'Gorinchem-Waardenburg' beleidsmatig ingezet op een integrale aanpak, gericht op de inclusie van actoren en omliggend gebied, en wat betekent dit voor de congruentie tussen het technische deel en het sociale deel van de dijk?

Om meer te weten te komen over de achtergrond van de verandering van planningsvorm is de volgende deelvraag opgezet:

1. Wat zijn de redenen voor asset managers om over te gaan op een integrale planningsvorm?

De volgende deelvragen dienen als leidraad te worden gebruikt in het onderzoek naar het beleid binnen het deelproject 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg'.

2. Op welke manier zijn de actoren meegenomen in de planning van het deelproject 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg'?
3. Op welke manier is het omliggende gebied meegenomen in het deelproject 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg'?

H1.3 Verwachting

In het onderzoek verwacht ik dat bij de vervangingsopgave van het project 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg' actoren en omliggend gebied integraal worden meegenomen over het gehele planningsproces. Bij de actoren verwacht ik dat door integrale planning de verschillen tussen de partijen worden overbrugd, waardoor sector overstijgend beleid ontstaat. Verder wacht ik dat doordat het omliggend gebied en de dijk gerelateerd zijn aan elkaar, dat er door integrale planning een positieve wisselwerking ontstaat. Hierdoor zal de algehele kwaliteit van het project toenemen.

H1.4 Leeswijzer

Dit onderzoek bestaat, inclusief het voorafgaande hoofdstuk, uit vijf hoofdstukken. In hoofdstuk twee zal een theoretisch kader worden geschetst om integrale planning en haar componenten vanuit een wetenschappelijke context te omschrijven. Aan de hand van verschillende artikelen zullen er definities worden aangedragen en begrippen worden uitgelegd. Hoofdstuk drie zal verder ingaan op de manier waarop het onderzoek gedaan is. De gebruikte methodes en verantwoording daarvan zullen in dit hoofdstuk gepresenteerd worden. Hoofdstuk vier bestaat uit de analyse van de verkregen resultaten uit beleidsstukken en interviews. Tot slot zal hoofdstuk vijf het onderzoek afsluiten middels een conclusie en discussie, waarin de hoofd- en deelvragen zullen worden beantwoord.

Hoofdstuk 2 Theoretisch kader

H2.1 Verandering in infrastructuurnetwerken

Fysieke infrastructuur heeft specifieke eigenschappen die van belang zijn als object van planning, zoals zijn uitwerkingen op de sociaal-economische ontwikkeling en ruimtelijk-economische structuur van een gebied, de hoge investeringen die het vergt, het deel uitmaken van een groter netwerk en de externe effecten die de aanleg en het gebruik van infrastructuur veroorzaakt (Arts, 2007). Vanuit een Large Technical Systems-perspectief zijn deze infrastructuurnetwerken inmiddels in een fase van vervanging en renovatie. Deze theorie ziet infrastructuursystemen als een samenspel van verschillende componenten, zowel technisch als sociaal (Willems et al., 2016). De interactie tussen deze elementen zorgen voor co-evolutie in het systeem, te onderscheiden in vier fases: vestiging, uitbreiden, volwassenheid en renovatie (Geels 2007; Willems et al., 2016). Er zijn drie redenen aan te wijzen voor de vervangingsopgave: veroudering, klimaatverandering en veranderende sociale eisen (Hijdra, 2017). Veranderende sociale eisen kan worden gezien in het licht van de maatschappelijke vraag om de kosten van projecten te drukken of om bepaalde maatschappelijke doelen te behalen (Van Buuren & Roovers, 2015).

Fysieke infrastructuur is dus toe aan een fase van vervanging en renovatie en wacht op een passende 'beleids-response'. De dominante beleidsaanpak is vaak technisch van aard en gericht op de korte termijn. Deze strategie wordt inmiddels echter uitgedaagd door een nieuwe vorm van planning, gericht op twee elementen. Ten eerste richt deze vorm zich op de lange termijn, waarin onzekerheden worden opgenomen. Ten tweede richt deze aanpak zich op meer integratie, wat zich uit in het meenemen van meerdere componenten (Willems et al., 2016), bijvoorbeeld meerdere actoren en meerdere (externe) functies die kunnen worden gekoppeld aan het netwerk.

H2.2 Integrale planning en publieke asset management

Infrastructuurplanning kan gezien worden als een specialisatie van ruimtelijke planning die is gericht op: "De systematisch voorbereiding van beleidsvormende en -uitvoerende handelingen die zijn gericht op enerzijds de aanleg of aanpassing van voorzieningen voor verkeer, waterbeheer en andere werken van openbaar nut (fysieke infrastructuur) en anderzijds op het daarbij beperken, oplossen of voorkomen van aantasting van de fysieke leefomgeving" (Linden en Voogd, 2004 in Arts, 2007, p.3).

Infrastructuurplanning heeft een verandering ondergaan van een traditionele, lineaire, vorm van planning, gericht op optimaliseren, naar een integrale, duurzame, gericht op betrokkenheid vorm van planning (Brown, 2009; Malekpour et al., 2014). Dit kan worden gezien als een poging om om te gaan met functionele onderling gerelateerde (interrelatedness) en institutioneel gefragmenteerde planning context (Heeres et al., 2015; 2016; Pahl-Wostl, 2006). Hierdoor zijn projecten de afgelopen decennia steeds gecompliceerder geworden (Hijdra et al, 2014; Lenferink et al., 2012; Van Buuren & Roovers, 2015). Het verschil tussen de hedendaagse integrale planning en de traditionele vormen van planning zit hem in het uiteindelijk doel. Traditionele planning richt zich op een blauwdruk-plan, terwijl hedendaagse planning zich focust op een overkoepelende langetermijnvisie, die losse belangen van actoren en gebieden overstijgt (Heeres et al., 2016)

Een voorbeeld van een sector waar die planningstransitie goed te zien is, is de Nederlandse waterwegplanning, die steeds verder afstapt van technische maatregelen als dijkverhogingen (Woltjer, 2007). Waterwegen zijn navigeerbare wateren, zoals rivieren, kanalen en meren. Deze wateren zijn vaak aangepast of ontwikkeld, zodat ze gebruikt kunnen worden voor transportdoeleinden (Hijdra, 2014). Door een mismatch tussen het technisch systeem en sociale aspecten, zoals klimaatverandering of veranderende maatschappelijke eisen (Hijdra, 2014) raken deze waterwegen nu in een fase van vervanging en renovatie (Willems et al., 2016). Deze fase biedt enorme kansen om kwaliteit toe te voegen aan infrastructuurnetwerken en het omringende land op de lange termijn (Heeres et al., 2016). Een manier om dit te doen is door de integratie van de levenscyclus van infrastructuurprojecten met de toenemende inclusiviteit van actor-, ruimte- (scope) en tijddimensies (Arts, 2007). Oftewel, kijken naar het bredere landgebruik in de gebiedscontext (Heeres et al., 2015). Hiervoor moet het netwerk breder worden ingezet dan waar het in wezen voor bedoeld is (Van Buuren & Roovers, 2015). Interrelatedness (onderlinge gerelateerdheid) tussen actoren en het gebied speelt hierin een grote rol (Heeres et al., 2015; Heeres et al., 2016; Pahl-Wostl, 2006).

Door bij de ontwikkeling van infrastructuur het omliggende gebied en actoren te integreren in het planningsproces, kan algehele kwaliteit van een gebied toenemen (Heeres et al., 2012; Lenferink et al., 2013). Integrale planning betekent hier dat de onderlinge interactie tussen (delen van) gebieden en gefragmenteerde actoren in belangen samen komen in een langetermijnvisie (Heeres et al., 2016). Toch blijkt het lastig om het concept van integratie toe te passen in design, de bouw en beheer (Chong, et al., 2009). Een suggestie van Arts (2007) is daarom dat er meer inclusiviteit moet zijn in het planningsproces, wat een verschuiving inhoudt van tijd, - actoren-, ruimte(scope)-dimensies. De huidige planning van infrastructuur kent wat dat betreft nog een beperkte insteek inzake deze dimensies (Heeres et al., 2015).

Integrale planning blijkt in de praktijk erg lastig en succes is afhankelijk van vele factoren. Zo kan de bereidheid of de organisatiecultuur van de publieke asset manager, de beheerder van objecten in de openbare ruimte, een barrière vormen. Er kan ook worden gedacht aan institutionele en juridische obstructies. Er zijn vier stijlen van asset management die in de praktijk voorkomen, met ieder hun eigen waarde. Onder bepaalde condities zijn bepaalde stijlen het meest effectief. De stijl is afhankelijk van de werkwijze of strategie van de asset manager (explorerend: open, ook de belangen van andere stakeholders meenemen; exploiterend: gesloten, gericht op eigen organisatie en doelen) en van de taakopvatting (monofunctioneel: kleine scope, gesloten; multifunctioneel: brede scope, open). Hieruit volgende de vier stijlen van asset management (Van Buuren & Roovers, 2015), zie tabel 1.

		Taakopvatting:	
		Monofunctioneel	Multifunctioneel
Strategie:	Exploiterend	Beherend asset management	Integrerend asset management
	Explorerend	Accomoderend asset management	Ontwikkeld asset management

Tabel 1. Stijlen van asset management (gebaseerd op Van Buuren & Roovers, 2015).

Mochten de condities zo zijn dat de asset manager overgaat op een vorm van integrale planning, dat wil zeggen een explorerende strategie en multifunctionele taakopvatting, dan zou er meer inclusiviteit het planningsproces moeten ontstaan, wat een verschuiving inhoudt van tijd, -actoren-, ruimte(scope)- dimensies (Arts, 2007). De tijdsdimensie weerspiegelt de integratie van planningsfasen in de levenscyclus van een project. Door fasen beter met elkaar overeen te stemmen, kan er een interactie worden gerealiseerd, waarbij kennis en expertise beter kan worden ingepast (Lenferink et al., 2013). Zo'n flexibele aanpak vergt meer aandacht voor de afstemming en integratie tussen de planvormende fase en de daaropvolgende fasen van realisatie en beheer en onderhoud. Door een dergelijke ketenbenadering worden actoren uit vervolgfases sterker betrokken bij de planvormende fase, wat perspectief biedt voor het waarborgen van zorgvuldige besluitvorming van duurzame infrastructuur (Arts, 2007).

H2.3 Interrelatedness van actoren: omgaan met gefragmenteerde belanghebbenden

De actor-dimensie schikt voor de inclusie van actoren in de plannings-, aanbesteding- en de implementatiefase (Lenferink et al., 2012). Actoren zijn vaak sterk gefragmenteerd: ze komen uit verschillende plannings-disciplines, waardoor ze een allemaal afzonderlijk een eigen cultuur, aanpak en kijk op dingen hebben. (Heeres et al., 2015; Heeres et al., 2016; Pahl-Wostl, 2006). Bovendien zijn deze actoren versplinterd in bijvoorbeeld verschillende overheidslagen en hebben daarom verschillende belangen (Heeres et al., 2015; Heeres et al., 2016). Door de groeiende onderlinge afhankelijkheid van overheid en de maatschappij, groeiend aantal belanghebbende en stijgend aantal overheidsinstanties, wordt de actor-dimensie alleen nog maar complexer (Stead & Meijers, 2009). Afstemming, integratie, coördinatie en samenwerking zijn daarom hierin de belangrijke begrippen (Arts, 2007). Het doel van het integreren van de actor-dimensie in de planning is om sectorale en ruimtelijke conflicten aan te pakken. Hiervoor is een samenwerking nodig tussen autoriteiten verantwoordelijk voor sectoraal beleid en ruimtelijke ontwikkeling (horizontale samenwerking); en tussen actoren vanuit de maatschappij en vanuit de lokale, provinciale en landelijke overheid (verticale samenwerking) (Stead & Meijers, 2009).

Marktpartijen en lagere overheden hebben niet enkel hindermacht, maar beschikken ook over ontwikkelkracht. Lagere overheden kunnen eigen budgetten en planningsinstrumentarium inbrengen, waar marktpartijen van nature gericht zijn op ontwikkelen en innoveren. Hen vroeg betrekken kan voor het ontwikkelen van creatieve en innovatieve oplossingen belangrijk zijn. Het gaat in deze dimensie ook om het samenwerken met burgers en belangengroepen, dat verder gaat dan formele inspraak en deelname aan een open planningsproces. Er kan gebruikt worden gemaakt van hun specifieke (lokale) kennis door het gehele planningsproces. (Arts, 2007).

Inclusie van actoren, waarbij betrokkenen gefragmenteerd en onderling gerelateerd zijn, impliceert werken met coalities van actoren. Spatial Design is een innovatieve en integrale aanpak om coalities te vormen, waarbij de persoonlijke constructen van relevante actoren niet de enige zaken die relevant zijn. In plaats daarvan concentreert deze aanpak zich op het gezamenlijk onderzoeken van de potentie van een gebied en het combineren van belangen op een innovatieve manier. Spatial Design is een leerproces dat actoren uitdaagt in plaats van dat het persoonlijke constructen van belanghebbenden bevestigt. In de praktijk zou dit moeten betekenen dat middels een continue creatieve dialoog wordt voorkomen dat communicatie in planning slechts over beleid gaat en waar iedereen langs elkaar heen praat. Het gaat eerder om begrip en het

bediscussiëren van de toekomst in het planningsproces (Heeres et al., 2015). Inclusie van actoren is overigens niet grenzeloos. Wanneer actoren niet willen participeren aan het proces, moeten ervan af kunnen zien. Eenmaal afgezien kan deze partij ook niet zomaar weer instappen. Dit geldt voor overheden, lokale stakeholders en andere marktpartijen (Arts, 2007).

Het proces van coalities vormen is op zichzelf niet genoeg: een overdreven nadruk op de ondersteuning van beleid door de creatieve dialoog kan zorgen voor “onderhandelingsnonsens”. In plaats van steeds meer actors in coalities toevoegen, kan er beter worden gewerkt aan het aanpakken van fragmentatie binnen de coalitie. Dit zorgt namelijk voor een ander karakter en een andere intensiteit binnen de coalitie. (Heeres et al., 2016).

Er zijn drie conceptuele coalitie-types relevant voor het vergroten van interactie van actoren binnen een coalitie (zie tabel 2). Ten eerste is er “no cooperation”, wat kan worden geassocieerd met een gesloten bestuursstijl. In dit coalitietype staat hiërarchie, controle en centralisatie centraal. Actors opereren hier onafhankelijk van elkaar, wat zorgt voor inefficiënt beleid. Hiertegenover staan de open bestuursstijl coalitietypes: coordinated action (efficiëntie en legitimiteit vergroten door intersectorale coördinatie) en co-production (op basis van gelijkwaardigheid samenwerkingsvoordelen behalen, door beleidsveld-overstijgende belangen) (Heeres et al., 2016).

Coalitie-type	Bestuurlijk bereik	Beschrijving
No Cooperation	Gesloten bestuursstijl	Actors opereren onafhankelijk. Hiërarchie en centrale controle staat centraal. Dit type kan worden gebruikt bij projecten met een lage complexiteit en waar onderlinge afhankelijkheid met omliggend gebied minder van invloed is.
Coordinated Action	Open bestuursstijl	Coördinatie tussen gefragmenteerde actoren. Leid tot efficiëntere actie en tot beter afgestemd beleid.
Co-production	Open Bestuursstijl	Gezamenlijke actie van gefragmenteerde actoren. Zoektocht naar wederzijdse belangen, leidend tot sector overstijgend beleid.

Tabel 2. Coalitie-types (gebaseerd op Heeres et al., 2016).

H2.4 Interrelatedness van gebied (scope): functionele integratie

Gebieden leiden hun identiteit niet alleen af van de fysieke geografische plaats, maar meer door verbindingen met andere plaatsen. Hierop volgend hebben plaatsen dan ook niet één identiteit, maar meerdere, afhankelijk van hun relaties met andere plaatsen (interrelatedness). In dit relationele perspectief worden ruimtelijke elementen knooppunten in een web. Op deze manier krijgen plaatsen hun identiteit dus door verschillende netwerken, zoals infrastructuur en ecologische structuren, dat op verschillende schaalniveaus in een gebied overlapt (Heeres et al., 2015). Infrastructuur heeft dus grote invloed en een sturende werking op de omliggende omgeving, waardoor de behoefte ontstaat voor een meer integrale afweging tussen de fysieke infrastructuur en sociaal-economische ontwikkelingen in een gebied (Arts, 2007). De ruimte-dimensie heeft betrekking tot de inclusie van andere sociaal-economische functies in

infrastructuurontwikkeling, waardoor de focus wordt verlegd van enkel de fysieke infrastructuur naar de gehele omgeving (Lenferink et al., 2013). Door deze gebiedsgerichte planning kan de functionele levensduur van infrastructuur worden vergroot (Heeres et al., 2012). In plaats van een focus op inpassing en bescherming van natuur en landschapswaarden, moet er ook worden nagedacht over de ontwikkeling van een gebied. Het optimaal benutten van het ruimtelijk-economisch potentieel van een gebied, door synergie te creëren tussen geïnterrelateerde plaatsen, staat hier centraal (Arts, 2007; Heeres et al., 2015). Door integrale planning kunnen namelijk spill-overs ontstaan, doordat onderling gerelateerde lokale en regionale gebieden op elkaar een positieve invloed hebben, waardoor ruimtelijke en sociaal-economische kwaliteit toenemen (Heeres et al., 2016).

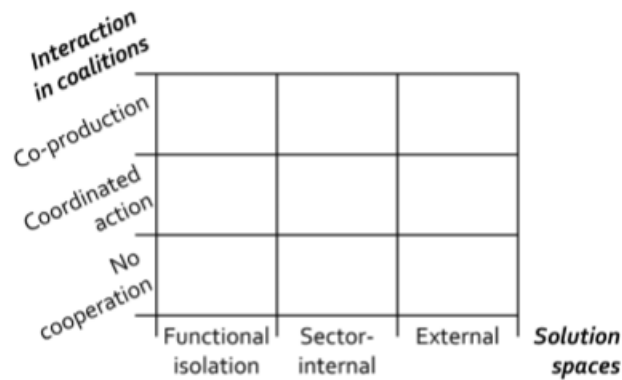
Beleidsmatig inzetten op inclusie van gebied heet functionele integratie (Stead & Meijers, 2009). Er zijn drie manieren om dit te doen (zie tabel 3). Traditioneel zag men een infrastructuurkwestie als een geïsoleerd probleem. In “functional isolation” wordt enkel naar andere gebieden gekeken in het kader van compensatie van negatieve effecten. De omvang (scope) in de ruimte is relatief beperkt. Infrastructuurplanning kan worden uitgebreid door te kijken naar andere vormen binnen de sector. Dit zorgt voor “sector-internal integration”. Hier tegenover staat “external integration” waarin ook wordt gekeken naar onderlinge relaties van het gebied en hoe deze elkaar kunnen versterken (Heeres et al., 2016).

Functionele integratie-type	Functionele en ruimtelijke omvang (scope)	Beschrijving
Functional Isolation	Smalle functionele en ruimtelijke omvang (scope)	Het probleem in isolement bekijken. Het verbeteren is slechts gericht op één doel.
Sector-internal Integration	Functionele omvang verbreed met andere vormen binnen de sector	Het probleem verbreden door andere vormen binnen de transportsector mee te nemen in het planningsproces.
External Integration	Brede functionele en ruimtelijke omvang (scope)	Het probleem bekijken in de brede context, waarin de functies van het omliggende gebied worden meegenomen in de planning.

Tabel 3. Functionele integratie-types, gebaseerd op Heeres et al. (2016).

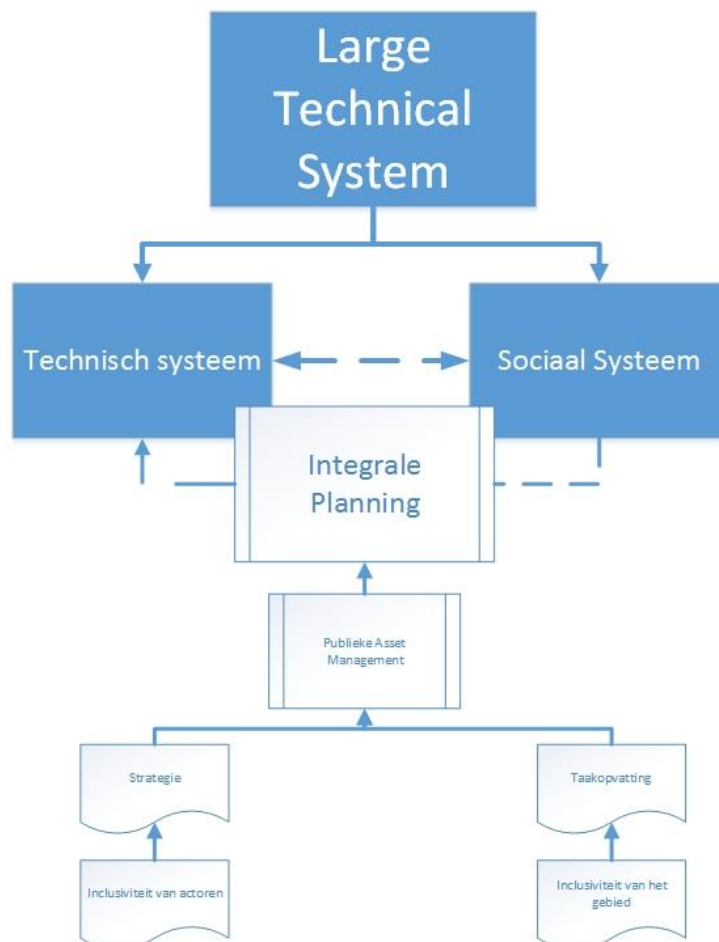
H2.5 Instrumenteel matrix

De interrelatedness van gefragmenteerde actoren en ruimte zorgt voor keuzes in het planningsproces. De mate van integratie hangt af van welke en hoe actoren moeten worden meegenomen in het proces en van de mate van integratie van ruimte. Onderstaand matrix van Heeres et al. (2016) geeft conceptueel de mate van integratie weer. Dit framework helpt om de case visueel te omschrijven.



Figuur 4. Instrumenteel matrix van mate van integratie (Heeres et al., 2016).

H2.6 Conceptueel model



Figuur 5. Conceptueel raamwerk.

Een conceptueel model is de versimpelde weergave van een onderzoek. In figuur 5 is te zien hoe het conceptueel voor dit onderzoek er uit ziet. In de verschillende stappen is te zien wat de samenhang tussen verschillende begrippen is. In dit onderzoek wordt verder ingegaan op het sociale systeem van het deelproject 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg' (onderdeel van een Large Technical System). De aanleiding is een mismatch tussen het technische en het sociale deel, veroorzaakt door veranderende maatschappelijke eisen, klimaatverandering en veroudering. Door middel van integrale planning, met als variabelen inclusiviteit van actoren en inclusiviteit van het gebied, wordt een poging gedaan deze mismatch te overbruggen. Er kan echter alleen worden overgegaan op een vorm van integrale planning als de Asset Manager daar in strategie en taakopvatting toe bereid is. De variabelen publieke asset management, inclusie van actoren en inclusie van gebied, en daarmee de mate van integrale planning, worden onderzocht.

Hoofdstuk 3 Methodologie

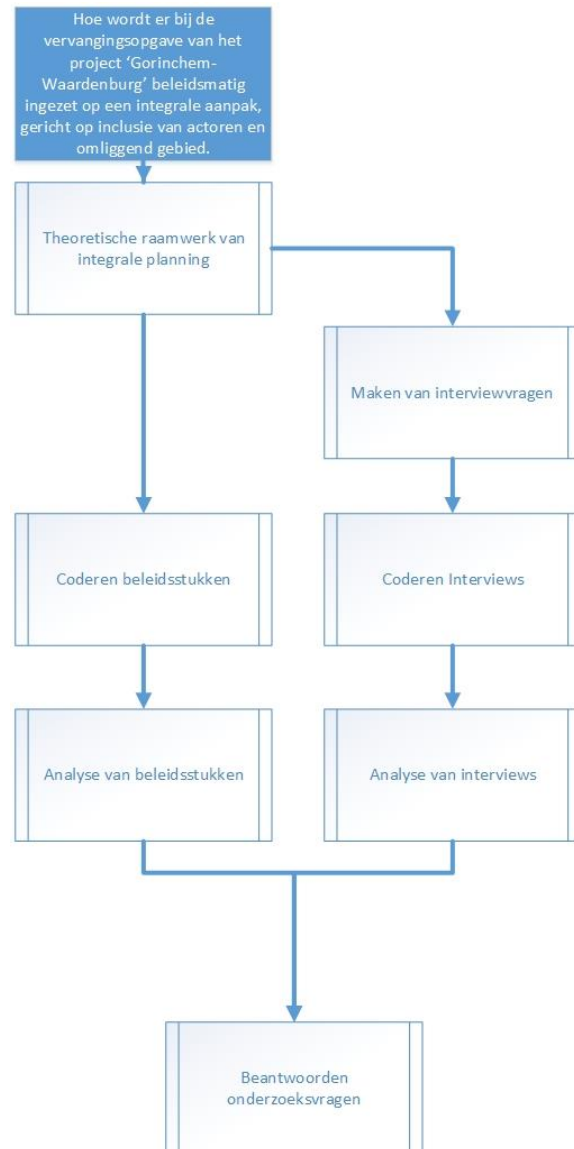
H3.1 Onderzoeksmethoden

Omdat het onderzoek zich focust op het begrijpen van een planningsvorm in de praktijk, zal het worden gefocust op kwalitatieve onderzoeksmethoden. Deze methoden zijn beter geschikt om achter onderliggende gedachtes en intenties van planners in de praktijk te komen (Clifford et al., 2010).

Het onderzoek probeert door middel van een casestudy in te gaan op wat algemene planningsconcepten in de praktijk precies betekenen. Een casestudy is hiervoor geschikt, omdat het diepgaande informatie geeft over institutionele processen. (Yin, 2013a). Hierdoor kan het worden gebruikt in een uitleggende rol (Yin, 2013b). Er moet echter wel worden uitgekeken met generalisatie (Clifford et al., 2010).

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek en de validiteit (hoe dicht het onderzoek bij de realiteit komt) te vergroten wordt er in de analyse gebruik gemaakt van triangulatie. Dit betekent dat er meerdere databronnen en onderzoeksmethodes worden gebruikt om de resultaten te versterken (Clifford et al., 2010; Yin, 2013b). Enerzijds wordt er gebruik gemaakt van een analyse van relevante beleidsstukken en anderzijds van het afnemen en analyseren van interviews (zie figuur 6). Hierdoor kunnen er conclusies worden getrokken over het gebruik van integrale planning bij het project 'Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg'. Vanuit het theoretisch kader komt voort wat er tijdens de interviews gevraagd wordt.

Binnen het theoretisch kader zijn veel artikelen gebruikt. Dit is belangrijk om een eenzijdig beeld te voorkomen. Het is bovendien van groot belang om de kwaliteit van deze artikelen te garanderen. Dit is gebeurd door goed te kijken naar de oorsprong van de documenten, naar de citaties en naar of de artikelen gepeer-reviewed zijn.



Figuur 6. Conceptuele weergave van toegepaste methodes.

H3.2 Beleidsstukken en interviews

Tijdens de analyse van de beleidsdocumenten en de interviews is er gekeken naar de elementen die integrale planning vormen. Zo is er gekeken naar op welke manier stakeholders worden meegenomen en hoe het omliggende gebied wordt geïntegreerd.

De keuze van beleidsstukken (zie tabel 4) is gemaakt op basis van de afkomst en relevantie van de stukken. Er is getracht gebruik te maken van beleidsstukken die gaan op verschillende schaalniveaus. Hierdoor is het mogelijk de context van het dijkversterkingsproces te achterhalen.

Titel beleidsstuk	Auteur/Instantie
Deltaprogramma 201	Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Ministerie van Economische Zaken (2017)
Handreiking Ruimtelijke kwaliteit	Waterschap Rivierenland (2015)
Notitie Reikwijdte en Detailniveau Dijkversterking Gorinchem-Waardenburg	Graaf Reinaldalliantie (2018a),
Voortgangsrapportage van voorstellen van ensemble-werkgroepen in uitgangspunt	Graaf Reinaldalliantie (2018b)
Dijkwerkersposter: How to get a far-reaching flood defence socially accepted	Tromp et al. (2018)

Tabel 4. Overzicht beleidsstukken.

Voor de interviews worden er personen uitgezocht die direct betrokken zijn bij het dijkversterkingsproject 'Gorinchem-Waardenburg'. Deze kunnen namelijk relevante informatie geven over de aard van het project. Er worden meerdere interviews gehouden, zodat er een zo groot mogelijke volwaardigheid aan kwalitatieve data is (zie tabel 5). Er is gekozen om zowel de opdrachtgevers, uitvoerende partijen en overheden te ondervragen, zodat het project van verschillende kanten met elkaar vergeleken kan worden. Het was ook de bedoeling bewoners bij het onderzoek te betrekken, maar dit is door afzeggingen helaas niet gelukt.

Functie	Instantie
Projectmanager	Waterschap Rivierenland
Adviseur waterveiligheid	Provincie Gelderland
Beleidsmedewerker ruimtelijke ordening	Gemeente Gorinchem
Omgevingsmanager overkoepelende zaken	Graaf Reinaldalliantie
Ontwerpleider	Royal Haskoning DHV

Tabel 5. Overzicht geïnterviewde partijen.

Als interviewvorm zal er gekozen worden voor een semigestructureerd interview. Dit is een vorm waarbij de interviewer informatie van de participant probeert te krijgen door middel van het stellen van vragen. Deze vragen zijn van tevoren voorbereid, maar in deze vorm geeft de interviewer de participant de kans daarvan af te wijken, om voor hen belangrijke zaken nader toe te lichten. (Clifford et al., 2010). Er is voor een semigestructureerd vorm van interviews gekozen, omdat ze bruikbaar zijn voor onderling vergelijken, maar dat er ook ruimte is voor eigen input van de geïnterviewden. De data uit de interviews wordt verkregen door middel van een analyse op basis van een codering. Dit zorgt ervoor dat belangrijke thema's uit de data naar voren komen en dat

deze vergeleken kunnen worden (Clifford et al., 2010). Het coderingsschema is gevormd aan de hand van het theoretisch kader en is gelijk aan het coderingsschema wat wordt gebruikt voor het analyseren van de beleidsdocumenten. Dit maakt vergelijken en aanvullen tussen interviews en beleidsstukken mogelijk.

H3.3 Ethiek

Bij het interviewen is ethiek van groot belang. Dit gaat over de correctheid van het gedrag van de onderzoeker richting de geïnterviewde. De twee belangrijkste ethische zaken zijn vertrouwelijkheid en anonimiteit (Clifford et al., 2010) Dit houdt in de praktijk in dat de rechten van de respondent van tevoren bekend zijn, dat er goedkeuring is vanuit de geïnterviewde en dat er bekend is wat er met de gegevens gebeurt. Bovendien betekent dit in de praktijk dat er zeer zorgvuldig moet worden omgegaan met de gegevens van de participanten. Dit resulteert in het waarborgen van de anonimiteit van de participanten.

Verder is er aangeboden aan de participanten om de transcripten van hun interviews op te sturen. Op deze manier kunnen zij nog iets nuanceren of aanvullen. Tot slot is ook aangeboden het eindproduct op te sturen.

Hoofdstuk 4 Analyse resultaten

H4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten uit het onderzoek besproken. Op basis van de beleidstukken genoemd in tabel 4 worden de beleidsambities geanalyseerd. Vervolgens wordt op basis van de interviews op deze ambities gereflecteerd, door te kijken wat er in de praktijk hiervan terecht komt. De geïnterviewden actoren zijn te vinden in tabel 5. Doordat er gebruik is gemaakt van semigestructureerd interviews zullen de participanten ook onderling vergeleken worden in hun uitspraken. Dit kan uiteindelijk overeenstemming, contradictie en statements opleveren. De resultaten worden ingedeeld op basis van de thema's en definities, die terug te vinden zijn in hoofdstuk 2. Na ieder kopje wordt er door middel van een synthese een tussenconclusie gevormd.

H4.2 Asset Management

De asset manager van de dijk is Waterschap Rivierenland en de dijkversterking is onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsplan (Graaf Reinaldalliantie, 2018a), wat valt onder het Deltaprogramma 2018. Het deltaprogramma stuurt in een aanpak waar veel ruimte is voor betrokkenheid van regionale partijen en wordt er gezocht naar een manier om waterveiligheid, zoetwater en ruimtelijke adaptatie onderling beter te verbinden. Dit uit zich in een integrale inpak als gangbare werkwijze voor dijkversterkingen, bijvoorbeeld door samen met regionale partijen meekoppelkansen met andere opgave rondom het dijktraject in kaart te brengen (Deltaplan, 2017). Met meekoppelkansen wordt bedoeld dat tijdens het project het Waterschap additionele doelstellingen van regionale actoren meeneemt, die niet direct van toepassing zijn als zijnde de belangrijkste functie van de dijk: waterveiligheid (Waterschap Rivierenland, 2015).

Deze taakopvatting van Waterschap Rivierenland komt terug in de interviews. De meeste actoren omschreven dit als breder dan slechts de primaire functie van de dijk: waterveiligheid. Onder andere onder druk van de aankomende omgevingswet, ziet het Waterschap, volgens de geïnterviewden, kansen om niet alleen te voldoen aan de primaire doelstelling van de waterkering, maar zich ook te richten op andere functies in de directe omgeving van de dijk.

Ondanks dat het primaire belang van het Waterschap is zorg dragen voor waterveiligheid, wordt er beleidsmatig veel aan gedaan om ook andere belangen mee te wegen. Waterschap Rivierenland streeft in de planvorming naar veel participatie door middel van het intensief betrekken van de omgeving, met als doel om maatschappelijk verantwoorde keuzes te maken met het multifunctioneel presenteren van de dijk (Graaf Reinaldalliantie, 2018a). Op de poster van Tromp et al. (2018) wordt de insteek van de beheerder omschreven als: het multifunctioneel integreren van een waterkering in de omgeving, waarbij het essentieel is samen te werken met de lokale gemeenschap.

Deze strategie van de asset manager, wordt door bijna alle geïnterviewden onderschreven. Volgens hen wordt er erg ingezet op de participatie en communicatie, waardoor derden worden betrokken. Doordat alle belangen goed worden afgewogen worden er volgens ontwerpleider van de Waalensemble ook keuzes gemaakt die niet optimaal zijn voor het belang van het Waterschap. De adviseur waterveiligheid van de provincie Gelderland geeft daarvoor een reden: buiten het feit dat het in lijn is met de komende omgevingswet, wordt het ook van de maatschappij verlangd dat er op deze manier gewerkt wordt.

“Je moet nu eens aankomen met een project en dat je zegt: ‘we doen het lekker zelf en we praten wel met je, maar bewoner, u mag zo bij de inspraak als het plan al klaar, mag je zeggen wat je er van vindt.’ Ja, dan lachen ze je uit. Dat is niet realistisch. Dus het kan eigenlijk niet anders” (Adviseur waterveiligheid, provincie Gelderland)

Synthese

Uit de beleidsstukken blijkt dat de strategie van de beheerder van de dijk, het Waterschap is gericht op samenwerken met lokale actoren en het overwegen van kansen die niet direct zijn gericht op de primaire functie van de dijk: waterveiligheid. De taakopvatting van Waterschap Rivierenland kan worden gezien als multifunctioneel en de strategie als explorerend.

Dit kwam sterk terug in de interviews. Naar voren kwam dat de strategie van Waterschap Rivierenland inderdaad is gericht om meerdere belangen dan slechts het eigen en in de taakopvatting wordt niet enkel ingezet op de primaire functie van de dijk. Er wordt nadrukkelijk onderzoek gedaan naar andere functies in het omliggend gebied, waardoor de dijk multifunctioneel wordt ingezet. De stijl van het Waterschap kan daarom worden omschreven als ontwikkeld asset management.

H4.3 Inclusie van actoren

In het Deltaprogramma (2017) valt te lezen dat de Deltacommissie participatie essentieel vindt, omdat door lokale kennis betere oplossingen ontstaan. Om deze reden stimuleert het Deltaprogramma opzoek te gaan naar gezamenlijke kennisontwikkeling, waar door lokale stakeholders vroegtijdig aan tafel te krijgen oplossingen gebiedsgericht kunnen worden verkend. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma stimuleert participatie door communities voor omgevingsmanagers te organiseren. Dit vertaalt zich in het project Gorinchem-Waardenburg in klankbordgroepen, waar vertegenwoordigers van belangengroepen als natuur, cultuurhistorie en bewoners inzitten, en in ambtelijke begeleidingsgroepen, waar verschillende overheden in vertegenwoordigd zijn (Graaf Reinaldalliantie, 2018a). Bovendien zijn er communities in de vorm van ensemblewerkgroepen gevormd, waar omwonenden direct kunnen meedenken over de invulling van de verschillende dijkvakken (Graaf Reinaldalliantie, 2018a). Samen met bestuurders wordt er dan gekeken welke voorstellen een stap verder zullen worden gebracht (Graaf Reinaldalliantie, 2018b). Deze vorm van co-designing met de lokale actoren vormt volgens Tromp et al. (2018) de meest optimale oplossing voor het gebied.

“Participatie is essentieel voor het Deltaprogramma: door de kennis, ideeën, ervaring en creativiteit van alle betrokkenen te benutten, ontstaan vaak betere oplossingen (Deltaprogramma, 2017, p21).”

De meeste geïnterviewden merkten op dat de insteek van de asset manager, Waterschap Rivierenland, terug te herleiden is naar het coalitieakkoord, wat het bestuur van het Waterschap gevormd heeft. Dit is afgesproken in lijn met het Hoogwaterbeschermingsplan en met het oog op de nieuwe omgevingswet, waar de burger meer moet worden betrokken bij planvorming. De gekozen insteek heeft vooral te maken met het meer gebruik maken van de inbreng van lokale stakeholders. Deze inbreng komt erg sterk terug in het participatie-communicatiespoor, waar de alliantie heel veel tijd in heeft gestoken. Op voorhand was er weinig bekend over hoe deze lokale partijen moesten worden betrokken. Vandaar ook dat de omgevingsmanager overkoepelende

zaken van de alliantie aangeeft dat er op het moment dat het project begon nog geen blauwdruk lag over hoe dit te doen. In dat kader ontwikkelt het participatiespoor zich nog steeds. De omgevingsmanager geeft bijvoorbeeld aan dat men nog steeds zoekende is naar de manier waarop de resultaten van het participatieproces worden verwerkt in het voorkeursalternatief. En participatie blijft nadrukkelijk niet steken bij bewoners. Ook andere belangen, bijvoorbeeld van medeoverheden wordt meegewogen. En, zo merkt de projectmanager van Waterschap Rivierenland op, ook het Waterschap heeft een belang. Daar komt dan ook de bekende leus van het project 'De dijk is van ons allemaal' vandaan.

Er is met het project getracht zo veel mogelijk lokale stakeholders een stem te geven. Daarvoor zijn klankbordgroepen, ambtelijke begeleidingsgroepen en bestuurlijke begeleidingsgroepen opgericht, waar de verschillende actoren in vertegenwoordigd zijn. Dit is in lijn met wat er beleidsmatig is afgesproken in het Hoogwaterbeschermingsplan (Deltaprogramma, 2017), vertaald naar de Notitie Reikwijdte en Detailniveau dijkversterking Gorinchem – Waardenburg (Graaf Reinaldalliantie, 2018a). Die verschillende groepen zorgen voor de gegarandeerde verbinding tussen stakeholders, zowel burgers en bedrijven, als overheden, en degene die uiteindelijk beslissing moet gaan maken: het bevoegd gezag, het Waterschap. Bovendien is er getracht in assemblies te garanderen dat betrokkenen op die manier ook ideeën kunnen geven over hoe de dijk eruit zou moeten te komen zien. De voorzitters van de assemblies hebben vertegenwoordiging in de klankbordgroep en de onafhankelijke voorzitter daarvan zit weer in de ambtelijke begeleidingsgroep. Op dit manier is er een tweede directe lijn tussen de actoren en orgaan die het besluit moet nemen. Uiteindelijk zou deze manier van inclusie van stakeholders moeten leiden tot een gedetailleerder voorkeursalternatief. En, zo durft de omgevingsmanager overkoepelende zaken nu al te zeggen, een beter doordacht voorkeursalternatief.

“Omdat we een gedetailleerder en ja, durf ik dat nu al te zeggen, een beter doordacht voorkeursalternatief op gaan leveren, wat door heel veel mensen is gezien en becommentarieerd en daar heeft men al iets van gevonden. Daar ziet men al dingen terug die voor je stakeholders belangrijk zijn.” (Omgevingsmanager overkoepelende zaken)

Niet alleen het participeren, maar ook de terugkoppeling is belangrijk volgens de geïnterviewden. De stakeholders moeten op de hoogte zijn van de besluiten die de alliantie maakt. Dat betekent dat er aandacht moet zijn voor de communicatie en voor de navolgbaarheid. Ook als dit tegen de zin is van de belanghebbende. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan in stand van zaken-documenten die bij de verschillende begeleidings- en klankbordgroepen terecht komen. Op deze manier vindt participatie binnen meerdere verbindingen zijn weg in het integrale ontwerpproces.

“Dat we er alles aan hebben gedaan, niks hebben vastgelegd, inspraak, duidelijk hebben uitgelegd, mensen kunnen hier, we hebben inloopspreekuren, we hebben hier al heel veel inloopavonden gehad.” (Ontwerpleider Graaf Reinaldalliantie)

Gevolgen van het participatieproces is volgens geïnterviewden dat er veel moet worden bijgeschakeld in de oorspronkelijke planning en dat op sommige punten extra inzet nodig is. Dit ontstaat doordat zaken die voorheen later in het ontwerpproces werden gedaan nu naar het begin van het proces worden getrokken. Doordat veel zaken nu parallel gaan, kunnen er volgens de ontwerpleider van de Graaf Reinaldalliantie door afstemming tussen verschillende actoren fouten ontstaan. Bovendien zorgt de intensiteit

van het proces voor problemen bij kleinere actoren. De gemeente Gorinchem geeft bijvoorbeeld aan dat ze niet weten of ze op deze manier nog mee kunnen blijven doen, omdat ze ook andere projecten hebben die hun aandacht verdienen. Daarbovenop wordt er gemeld dat nog kleinere gemeentes al zijn afgehaakt en hun werk nu hebben uitbesteed. Dit zorgt voor extra kosten.

“Dan zal ons bestuur moeten gaan kijken wat prioriteit heeft. De dijkversterking, ja, dan moeten daar uren voor vrij gemaakt worden, maar dan kunnen andere zaken niet. En zo niet, ja, dan moeten we gaan kijken of we iets gaan inhuren en of we dat weer kunnen verhalen op het Waterschap. Dat soort constructies.” (Beleidsmedewerker Ruimtelijke Ontwikkeling, gemeente Gorinchem)

De adviseur waterveiligheid van de provincie Gelderland erkent dat integrale planning zorgt voor een intensievere samenwerkingsvorm, wat meer vraagt van alle partijen. Echter ziet hij dit niet als een obstakel maar als een kans. Integrale planning kan namelijk ook zorgen dat er meer kwaliteit aan het plan wordt toegevoegd. Het is dan de keuze van de stakeholder of hij meedoet of niet.

“Dus ja, het vraagt meer, absoluut. Maar het levert ook meer” (Adviseur waterveiligheid, provincie Gelderland)

Aan de uitvoeringskant wordt er ingezet op een unieke uitbestedingsmanier. Met de Waalensemble is er beleidsmatig gekozen voor een alliantie, waarin verkenning, planuitwerking en realisatie van de dijk samengaan. Door deze samenwerkingsvorm wordt er getracht specifieke kennis van beleidsmakers, aannemers en experts zo optimaal mogelijk te benutten (Tromp et al., 2018).

Deze aanbestedingsvorm is uniek te noemen volgens de geïnterviewden. De projectmanager van Waterschap Rivierenland verteld dat er een groot verschil is met vroeger. Destijds ging het via twee assen, waarbij eerst het projectbureau werd ingeschakeld en daarna via een andere as een aannemer werd benaderd. Nu worden die geforceerd samen te werken, waardoor de kwaliteiten van beide assen samen komen. Dit scheelt volgens de projectmanager een hoop in de faalkosten, doordat de gegevensoverdracht beter verloopt en doordat beide assen gebruik kunnen maken van elkaars kwaliteiten.

“Dus in theorie zou je kunnen zeggen, kan je met deze move veertig procent van je faalkosten reduceren. Dat is natuurlijk een veel snellere slag, want zo werk het niet. Maar dat was wel een reden.” (Projectmanager, Waterschap Rivierenland)

Synthese

Uit de beleidsstukken blijkt dat er erg wordt ingezet op participatie en het samen met lokale actoren denken over hoe de dijk er uiteindelijk uit moet gaan zien. Ondanks dat actoren gefragmenteerd zijn, wordt er getracht te zoeken naar wederzijdse belangen om uiteindelijk tot sector overstijgend beleid te komen.

Deze inclusie van actoren gaat in het dijkversterkingsproject volgens de geïnterviewden heel ver. Participatie uit zich via verschillende verbindingen, waardoor aanbevelingen van belanghebbenden zijn directe weg naar het orgaan dat uiteindelijk de beslissing moet gaan maken vindt. Nadrukkelijk wordt er ook benadrukt dat het Waterschap niet enkel naar haar eigen belang kijkt, maar dat belangen van andere

(lokale) stakeholders worden meegewogen. ‘De dijk is van ons allemaal’ is daar ter illustratie aan. Echter zorgt de intensiteit van de participatie voor sommige actoren voor problemen. Zij hebben niet de middelen om volledig mee te kunnen doen. Aan de andere kant is deze verhoogde intensiteit ook een kans om nog meer kwaliteit aan het plan toe te voegen.

Tot slot is er in het project gebruik gemaakt van een uniek aanbestedingsmanier. In de Waalensemble wordt er door verschillende partijen samen gewerkt aan een optimaal voorkeursalternatief. Deze unieke aanbestedingsvorm, waarbij advies en uitvoering samen worden gebracht, zorgt ervoor dat beide partijen gebruik kunnen maken van elkaars kwaliteiten. Dit zorgt dat de faalkosten drastisch verlaagd worden.

H4.4 Inclusie van gebied

Het Deltaprogramma (2017) is zich er van bewust dat alle maatregelen ruimtelijk gevolgen heeft. Bij het streven naar integraliteit gaat de aandacht van het programma daarom vooral uit naar het verbinden van waterveiligheid met andere ambities op andere terreinen. Dit uit zich in het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg in het inpassen van de dijk door middel van meekoppelprojecten (Graaf Reinaldalliantie, 2018a). Dit zijn het meenemen van derden in het gebied met een andere aanvullende hoofddoelstelling dan waterveiligheid, met als reden dat dit samenwerkingsvoordelen oplevert, bijvoorbeeld lagere maatschappelijke kosten (Graaf Reinaldalliantie, 2018a, Waterschap Rivierenland, 2015) of andere spillovers richting het gebied. Bovendien wordt er met de dijkversterking ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen (Graaf Reinaldalliantie, 2018a). Aanvullende functies zijn bijvoorbeeld: verkeersveiligheid, recreatie, natuur en het herbouwen van woningen (Tromp et al., 2018).

“Integrate a flood defence in its surroundings (Tromp et al., 2018).”

Ook alle geïnterviewden erkennen dat de dijkversterking een sterke relatie met het omliggende gebied heeft. Ondanks dat de primaire functie van dijk een waterkering is, wordt er nadrukkelijk gekeken naar manieren om functies aan het project te koppelen. De dijk heeft bijvoorbeeld ook een verbindende functie en wordt bovendien ook gebruikt om te wonen, te recreëren en te werken.

“Nederland is een druk en vol landje, dat je geen monofuncties meer kunt hebben op zaken. Dus we moeten er altijd integreren” (Omgevingsmanager overkoepelende zaken)

In principe worden alle functies meegewogen daar waar de dijk deze functies raakt. Deze functies kunnen op zichzelf een stuk breder zijn. De dijk raakt bijvoorbeeld een deel van de Nieuwe Hollandsche Waterlinie, nominatie werelderfgoed. In dit voorbeeld wordt er ook daadwerkelijk gekeken hoe dat stuk gebied interfereert met de rest van die Hollandsche waterlinie. Nieuw in het dijkversterkingsproject is het gebruik van de m.e.r. Deze wordt niet als toetsingsmoment achteraf gebruikt, maar als ontwerpinstrument voorin de planvorming. Afhankelijk van de effecten die de dijk heeft op de omliggende functies wordt er gekeken op welke manier deze worden meegenomen in het ontwerpproces.

Buiten functies die worden meegewogen omdat de dijkversterking deze direct raakt, worden er ook functies in het ontwerpproces meegenomen waar de dijk in eerste instantie geen relatie mee heeft. Doordat de dijk in het gebied als katalysator wordt

gezien, kunnen ook andere projecten worden meegenomen in het traject onder de noemer van meekoppelkansen. Op verschillende momenten kunnen externe stakeholders aangeven dat ze functies willen koppelen aan het project, waardoor maatschappelijke kosten laag blijven. Bovendien kunnen deze kansen waarde toevoegen aan de dijk, door win-win situaties. De Waalensemble staat hier voor open, maar er wordt nadrukkelijk aangegeven dat deze kansen niet onbeperkt zijn. Het dijkversterkingsproject staat voorop en er mogen daarin geen moeilijkheden ontstaan door deze meekoppelprojecten. De factoren die zorgen of een meekoppelproject wordt meegenomen in de algehele planning of niet, zo stellen de meeste participanten, zijn financieel en plannings-technisch. De alliantie heeft een planningsdoel van het Waterschap meegekregen. Zodra deze factoren geen belemmering vormen voor de planning van het project, is er een grote kans dat deze zullen worden meegenomen. Echter, volgens de adviseur waterveiligheid van de provincie Gelderland, moet de planning van het project ook niet als een blauwdruk worden gezien. Wanneer er een kans ontstaat om waarde toe te voegen aan de dijk, maar waar er nog onzekerheid heerst over de financiële kant van het plan en over de tijd die het idee in beslag neemt, wordt er niet direct afwijzend gereageerd, maar wordt er actief gekeken over de integratie van dit idee in het project.

*“Dat moet je niet te heilig maken, die planning die er is. Want wat heb je er aan dat je over drie jaar of over vijf jaar moet constateren dat je hier een dijk van een kans hebt laten liggen bij een hele grote ingreep die je één keer in de 20, 30, 40 jaar of hopelijk nog langer doet. Dat je denkt: ‘hadden we nou een half jaar meer gehad of een jaar meer gehad of zelfs nog minder, een maand, dan hadden we misschien dat net wel mee kunnen nemen.’”
(Adviseur waterveiligheid, provincie Gelderland)*

Synthese

Er wordt beleidsmatig gestuurd op de inclusie van het omliggend gebied. Bij het streven naar integraliteit worden er in het gebied functies verbonden, wat in het project tot uiting komt door middel van meekoppelkansen. Het probleem van waterveiligheid wordt op deze manier in de brede context opgelost.

Ondanks dat waterveiligheid de primaire functie van de dijk is wordt er volgens de geïnterviewden nadrukkelijk ingezet op een multifunctionele dijk in haar brede context. Enerzijds worden functies die de dijk raakt nadrukkelijk afgewogen en anderzijds wordt er gezocht naar manieren om functies in het omliggend gebied waar de dijk op het eerste oog geen relatie mee heeft toch mee te koppelen in het project. Dit is echter niet grenzeloos. Ondanks dat de planning van het dijkversterkingsproject geen blauwdrukplan is, moet er wel worden gezocht naar financiële manieren en naar tijd om de meekoppelkansen te integreren in het project.

Hoofdstuk 5 Conclusie en discussie

In hoofdstuk vier is er op basis van een theoretische achtergrond data verzameld over integrale planning bij het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg. Met behulp van deze data wordt er in dit vijfde hoofdstuk geprobeerd de in hoofdstuk één gepresenteerde onderzoeksvragen te beantwoorden. Op die manier worden er in dit hoofdstuk conclusies getrokken over de beleidsmatige inzet van ruimtelijke integrale planning bij het dijkversterkingsproject.

De eerste deelvraag gaat over de strategie en taakopvatting van de asset manager, de beheerder van de dijk, en haar beweegredenen om over te gaan op deze stijl van management. De beheerder van de dijk is het waterschap Rivierenland. De taakopvatting van de asset manager kan worden omschreven als multifunctioneel (naar Van Buuren & Roovers, 2015), omdat uit interviews en uit beleidsstukken blijkt dat ze doelmatig onderzoek gaat naar de mogelijkheden om het dijkversterkingsproject breder in te zetten dan enkel de primaire taak waterveiligheid. Uit de interviews en beleidsstukken blijkt bovendien de strategie van de asset manager (naar Van Buuren & Roovers, 2015). Deze strategie omschrijft zicht als explorerend: het probeert onderzoek te gaan naar wederzijdse belangen en te zorgen voor sector overstijgend beleid. De asset management stijl van Waterschap Rivierenland kan daarom worden gezien als ontwikkeld asset management (naar Van Buuren & Roovers, 2015). De reden van de beheerder om over te gaan op deze vorm van management is enerzijds juridisch en anderzijds gericht op de maatschappij. Met de aanstaande omgevingswet wordt het waterschap in de toekomst juridisch verplicht om zich niet alleen op de eigen taak en belang te richten, maar om ook lokale stakeholders mee te nemen in een multifunctioneel dijkversterkingsproject. Daarentegen probeert Waterschap Rivierenland ook in te spelen op maatschappelijke eisen, die kunnen worden behaald met de ontwikkeld asset management. Met de bijbehorende integrale planning kunnen projectkosten laag worden gehouden en kan draagvlak voor het dijkversterkingsproject in de omgeving worden gecreëerd.

Deelvragen twee en drie gaan over de invulling van een ontwikkeld asset management van de beheerder van de dijk in de vorm van integrale planning. In hoofdstuk twee is een theoretische basis geven op manier waarop actoren en omliggend gebied in een integrale planning kunnen worden meegenomen.

In het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg is er gekozen voor een manier waarop lokale stakeholders nadrukkelijk een podium krijgen om hun belangen kenbaar te maken. Dit gebeurt in de zogenaamde assembles, waar bewoners hun ideeën over de dijk rechtstreeks kunnen presenteren aan de Waalensemble. Bovendien is er met de klankbordgroepen, ambtelijke begeleidingsgroep en bestuurlijke begeleidingsgroep getracht een tweede verbinding tussen actoren en het orgaan dat uiteindelijk de beslissing moet gaan maken te creëren. Deze aanpak komt voort uit het Deltaplan (2017), waar participatie als essentieel wordt beschouwd. Dit is in het project verder uitgewerkt naar het werken in communities, refererend naar de eerder benoemde assembles, waardoor door co-designing met de lokale actoren een meest ideale oplossing wordt gevonden in het gebied. Deze vorm van integratie kan worden gezien als een manier om om te gaan met interrelatedness van institutioneel gefragmenteerde actoren (Heeres et al., 2015; 2016; Pahl-Wostl, 2006). Dit co-designing betekent echter wel een verhoogde intensiteit in het planningsproces. Dit kan een probleem vormen, omdat sommige actoren niet weten of ze daarin mee kunnen.

Deze omschrijving, verkregen uit zowel beleidsstukken als uit gesprekken met directe betrokkenen, komt overeen met wat Heeres et al. (2016) omschreef als co-production. De definitie van deze vorm van integratie van actoren is: “Gezamenlijke actie van gefragmenteerde actoren. Zoektocht naar wederzijdse belangen, leidend tot sector overstijgend beleid.” Ondanks dat de actoren die in het gebied betrokken zijn bij de dijkversterking gefragmenteerd zijn, zijn ze wel onderling gerelateerd aan elkaar. Waterschap Rivierenland probeert beleidsmatig met deze actoren samen te werken en over te gaan op een gezamenlijke actie. Hierin zijn er tegenstrijdige belangen, maar er wordt ingezet op het vinden van consensus. Het beleid dat hieruit volgt is niet enkel gericht op de dijkversterking als waterkering, maar overstijgt sectoren. Deze coproductie uit zich ook in de unieke samenwerkingsvorm tussen aannemers en adviesbureaus. Doordat deze nu samenwerken kunnen zij gebruik maken van elkaars kwaliteit, wat faalkosten enorm reduceert.

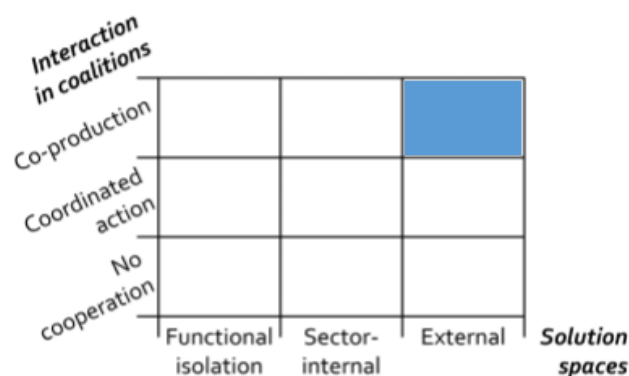
Wanneer er wordt gekeken naar de inclusie van het gebied valt op dat er in het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg niet alleen de functies die de dijk raakt worden meegenomen in de overweging, maar ook functies waar de dijk op het eerste oog geen directe relatie mee heeft. Dit wordt beleidsmatig ingezet doordat er is beschreven dat er moet worden gestreefd naar het verbinden van functies in het gebied door middel van integraliteit. Hierdoor verandert de focus van het project van enkel de fysieke infrastructuur naar de gehele omgeving (Lenferink et al., 2013). Dit komt in het project tot uiting in meekoppelkansen. Ondanks dat de dijkversterking zich op de eerste plaats inzet voor haar primaire functie waterveiligheid, wordt er gezocht naar manieren waarop ook andere projecten in het gebied kunnen worden meegenomen. Door middel van win-win situaties wordt er zo waarde aan het gebied toegevoegd. Er zijn echter ook grenzen aan meekoppelen: financiële en tijds-technische factoren kunnen ervoor zorgen dat er problemen ontstaan met de planning van het project. Echter is er geen blauwdruk en kan er eventueel van de planning worden afgeweken. Dit is in lijn met wat Heeres et al. (2016) beschreef als één van de verschillen tussen integrale en traditionele vormen van planning.

Deze insteek komt erg overeen met wat Heeres et al. (2016) external integration noemt. De definitie van deze vorm van inclusie van gebied is: “Het probleem bekijken in de brede context, waarin de functies van het omliggende gebied worden meegenomen in de planning.” De dijkversterking wordt niet beschouwd als één functie, maar wordt geplaatst in de brede context van het gebied. Op deze manier worden kansen geboden functies met de dijk te integreren, waarop de kwaliteit in het gebied toeneemt.

Met het beantwoorden van de deelvragen kan er in het onderzoek worden toegewerkt naar de hoofdvraag, *hoe wordt er bij de vervangingsopgave van het project ‘Gorinchem-Waardenburg’ beleidsmatig ingezet op een integrale aanpak, gericht op de inclusie van actoren en omliggend gebied en wat betekent dit voor de congruentie tussen het technische deel en het sociale deel van de dijk?* en daarmee een overkoepelende conclusie. Met behulp van het ingevulde matrix uit Heeres et al. (2016) zal dit visueel worden uitgelegd. Zoals uit de deelvragen blijkt wordt er in de integrale planning van het project ingezet op inclusie van gefragmenteerde actoren door middel van co-production en op inclusie van omliggend gebied door middel van external integration. Om een antwoord te vinden op de groeiende complexiteit (door interrelatedness van actoren en gebied) en veranderende eisen van de maatschappij (bijvoorbeeld de wens om projectkosten laag te houden) heeft de beheerder van de dijk, Waterschap Rivierenland, ingezet op ontwikkeld asset management. Daaruit komt voort dat er beleidsmatig door het Waterschap wordt ingezet op inclusie van actoren en omliggend gebied. Vanuit de beleidsdocumenten blijkt dat er bewust wordt gestuurd op het creëren van een dijkversterking waarin lokale

stakeholders actief worden meegenomen, waardoor het resultaat van het project een coproductie is van het Waterschap, overheden en lokale actoren. Bovendien wordt er beleidsmatig ingezet om de dijkversterking in haar brede context te bekijken. Waterveiligheid is het primaire doel van het dijkversterkingsproject, maar door middel van het meewegen van functies met een directe relatie tot de dijk en het stimuleren van meekoppelkansen worden er ook secundaire functies aan de dijk gekoppeld. Hierdoor wordt de dijkversterking integraal ingepast in haar omgeving. Enkele voorbeelden hiervan zijn het creëren van kleine natuurgebieden en het aanleggen van fietspaden om de toeristische bereikbaarheid van het gebied te vergroten. Er is sprake van beleidsmatig inzet op externe integratie van functies.

Bij het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg wordt er dus beleidsmatig ingezet op een integrale planning, waarbij coproductie en externe integratie centraal staan. Daarbij zitten ze in de matrix van Heeres et al. (2016) rechtsboven in het spectrum (figuur 6). Doordat het project nog lopende is, is nog niet duidelijk wat deze vorm van integrale planning uiteindelijk heeft betekend in het gebied. Uit interviews blijkt wel dat rechtstreekse betrokkenen er vertrouwen in hebben dat deze vorm van planning de kwaliteit van het gebied over het algemeen vergroot, waardoor er een oplossing wordt gevonden voor het congruentie-probleem tussen het technische en het sociale systeem (naar Willems et al., 2016). Door integrale planning wordt niet alleen de dijk versterkt tot de manier voorgeschreven in de norm, maar wordt ook het gebied congruent gemaakt naar maatschappelijke verwachtingen.



Figuur 6. Ingevulde matrix.

Ondanks dat het onderzoek kleinschalig is ingezet, kunnen resultaten en conclusies worden gebruikt ter lering op het gebied van integrale planning. De manier van het includeren van actoren en omliggend gebied zou als voorbeeld kunnen dienen bij vergelijkbare projecten. Het is aanbevolen verder onderzoek te doen naar een case met een vergelijkbare context, zodat de manieren van planning met elkaar worden vergeleken. Hierdoor kan worden geverifieerd of bij een ongeveer gelijke context eenzelfde vorm van integrale planning wordt ingezet en waarom dit wel of niet gebeurt. Bovendien zou bij afrondingen van het dijkversterkingsproject een terugkoppeling moeten worden gestart, waarin kan worden vastgesteld of de integrale planningsvorm de verwachte uitkomsten heeft en waar deze planningsvorm in de toekomst nog verder verbeterd kan worden.

Reflecterend op het onderzoek kan ik stellen dat ik onderschat heb hoe lastig het is om een gedegen onderzoeksvoorstel te schrijven. Hoe meer literatuur er werd gelezen, hoe complexer de afbakening van mijn vragen begon te worden. Uiteindelijk heb ik er goed aan gedaan harde keuzes te maken: theorieën uit mijn conceptueel model halen en proberen de kern van de artikelen te achterhalen. Het peer reviewen door andere studenten en door mijn begeleiders heeft daar positief aan bijgedragen.

Referenties

- Arts, J. (2007). *Nieuwe wegen? Planningsbenaderingen voor duurzame infrastructuur*. Groningen: Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen.
- Brown, R.R. & M.A. Farrelly (2009). Delivering sustainable urban water management: a review of the hurdles we face, *Water Science and Technology*, 59(5), 839-846.
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. 2nd Edition. London: SAGE.
- Deltaprogramma 2018 (2017). *Doorwerken aan een veilige en duurzame delta*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Ministerie van Economische Zaken.
- Finger M., Groenewegen, J., Künneke, R.W. (2005). The quest for coherence between institutions and technologies in infrastructure, *Journal of Network Industries*, 6(4), 227-259.
- Geels, F. W. (2007). Transformation of Large Technical Systems. A multilevel analysis of the Dutch highway system (1950-2000). *Science, technology and human values*, 32(2), 123-149.
- Graaf Reinaldalliantie (2018a). *Notitie Reikwijdte en Detailniveau dijkversterking Gorinchem-Waardenburg*. GO-WA-NOT-2164. Vuren: Graaf Reinaldalliantie.
- Graaf Reinaldalliantie (2018b). *Voortgangsrapportage voorstellen uitgangspunt*. GO-WA-VGR-2401. Vuren: Graaf Reinaldalliantie.
- Heeres, N., Tillema, T., Arts, J. (2012). Integration in Dutch planning of motorways: From “line” towards “area-oriented” approaches. *Transport Policy*, 24, 148-158.
- Heeres, N., Van Dijk, T., Arts, J., Tillema, T. (2015). Coping with interrelatedness and fragmentation at the infrastructure/land-use interface: The potential merits of a design approach. *The Journal of Transport and Land Use*, 10 (1), 409-435.
- Heeres, N., Tillema, T., Arts, J. (2016). Dealing with interrelatedness and fragmentation in road infrastructure planning: an analysis of integrated approaches throughout the planning process in the Netherlands. *Planning Theory and Practice*, 17 (3), 421-443.
- Hijdra, A., J. Arts & J. Woltjer (2014). Do we need to rethink our waterways? Values of ageing waterways in current and future society, *Water Resources Management*, 28(9), 2599-2613.
- Hijdra, A. (2017). Waterways – ways of value: Planning for redevelopment of an ageing system in modern society.
- Lenferink, S., Tillema, T., Arts, J. (2012). Towards sustainable infrastructure development through integrated contracts: Experiences, with inclusiveness in Dutch infrastructure projects. *International Journal of Project Management*, 31, 615-627.

- Malekpour, S., R.R. Brown & F.J. de Haan (2015), Strategic planning of urban infrastructure for environmental sustainability: understanding the past to intervene for the future, *Cities*, 46, 67-75.
- Pahl-Wostl, C. (2007). Transitions towards adaptive management of water facing climate and global change. *Water Resource Manage*, 21, 49-62.
- Restemeyer, B., Van den Brink, M., Woltjer, J. (2017). Between adaptability and the urge to control: making long-term water policies in the Netherlands. *Journal of Environmental Planning and Management*, 60 (5), 920-940.
- Stead, D. & Meijers, E. (2009). Spatial Planning and Policy Integration: Concepts, Facilitators and Inhibitors. *Planning Theory and Practice*, 10 (3), 317-332.
- Tromp, E., Kraaij, E., De Jong, L, Nonnekens, H. & Schepers, M. (2018). *How to get a far-reaching flood defence socially accepted*. Verkregen op 03-05-2018 via <http://www.hoogwaterbeschermingsprogramma.nl/PageByID.aspx?sectionID=90007&contentPageID=993147>. Tiel, Waterschap Rivierenland.
- Van Buuren, M., & Roovers, G. (2015). Publiek asset management: stijlen en condities voor het creëren van meerwaarde. *Rooilijn*, 48(4).
- Waterschap Rivierenland (2015). *Handreiking Ruimtelijke kwaliteit. Dijkverbetering Gorinchem-Waardenburg*. Amersfoort: H+N+S.
- Waterschap Rivierenland (2018). *Gorinchem-Waardenburg*. Verkregen op 16-04-2018 via <http://www.dijkverbetering.waterschaprivierenland.nl/common/projecten/gorinchem---waardenburg/gorinchem---waardenburg.html>. Tiel, Waterschap Rivierenland.
- Willems, J., T. Busscher, A. Hijdra & J. Arts (2016), Renewing Infrastructure Networks: New Challenge, New Approach? *Transportation Research Procedia*, 14, 2497-2506.
- Yin, R.K. (2013a). *Case Study Research. Design and Methods*. 5th Edition. London: SAGE
- Yin, R.K. (2013b). Validity and generalization in future case study evaluations. *Evaluation*, 19, 321- 332.

Bijlagen

Appendix 1 Interview guide

Introductie

- Geïnterviewde persoon bedanken voor de medewerking.
- Mezelf voorstellen.
- Doel van het onderzoek uitleggen.
- Ethiek: Vragen of het interview opgenomen mag worden en dat de geïnterviewde altijd kan terugkomen (nuanceren) op dingen die hij heeft gezegd. Verder vermeld ik dat de interviews zullen worden getranscribeerd en dat er hieruit conclusies worden getrokken over thema's in het onderzoek.
- Uitleg van het Large Technical System systeem en integrale planning als antwoord op mismatch. Focus op inclusie van actoren en omliggend gebied.
- Uitleg over hoe het interview eruit zal zien.

Algemeen

1. Kunt u uzelf introduceren?
 - a. Wie bent u en vanuit welke partij bent u betrokken geweest bij het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg?
 - b. Wat is de rol van u binnen het dijkversterkingsproject Gorinchem-Waardenburg?
 - c. Welke verantwoordelijkheden had u?
 - d. Wat was uw rol binnen de samenwerking binnen het project
2. Hoe heeft u de gekozen vorm van planning ervaren?
 - a. Zou u het de volgende keer weer zo doen?
 - b. Hoe had dit verbeterd kunnen worden?
 - c. Welke kernwoorden zou u de gekozen planningsvorm omschrijven?
 - d. Heeft u het gevoel dat er integraliteit aanwezig is was in de planning?
 - i. Waarom?
3. Wat vindt u van de complexiteit van het project?
 - a. Waar blijkt dat uit?
 - i. Waarom?

Asset Management

4. Wie is de beheerder van de dijken rondom de waal?
5. Zou u de strategie van deze beheerder als open of gesloten omschrijven (gericht op andere belangen of alleen het eigen).
 - a. Waarom?
6. Zou u de taakopvatting van de beheerder als mono- of multifunctioneel omschrijven (scope)?
 - a. Waarom?
7. Wat zouden eventuele barrières voor de Asset Manager kunnen zijn om niet over te gaan op integrale planning?

Inclusie van actoren

8. Welke actoren (partijen, stakeholders) zijn er betrokken bij het project?
 - a. Hoe zijn deze aan elkaar gerelateerd?
 - b. Welke belangen hadden deze actoren?
 - c. Was er een samenhang aan belangen te constateren?
 - d. Welke actoren vond u belangrijk?
 - i. Waarom?
9. Met welke kernwoorden zou u de samenwerking tussen de actoren binnen het project omschrijven?
 - a. Hoe heeft u de samenwerking tussen de actoren ervaren?
 - i. Waarom?

Inclusie van omliggend gebied

10. Welke gebieden zijn betrokken bij het project?
 - a. Wat is de relatie van de dijk en het omliggend gebied?
 - b. Hoe zijn gebieden geselecteerd om meegenomen te worden tijdens het project?
 - c. In welke mate heeft u het gevoel dat het project het gebied in het algemeen kwalitatief heeft versterkt?
 - i. Waarom?
11. Met welke kernwoorden zou u de relatie tussen het omliggend gebied en het project omschrijven?

Conclusie

12. In hoeverre heeft de aanpak waarde toegevoegd aan het project?
 - a. Valt dit volgens u onder integrale planning?
 - i. Waarom?
 - b. Hoe zou de planning van het project nog beter kunnen?
 - i. Waarom?

Afronding

13. Heeft u nog iets toe te voegen aan het interview?
 - Bedanken voor het interview.
 - Nogmaals de ethische aspecten vertellen.
 - Vertellen hoe hij mij kan bereiken.
 - Vragen of hij is geïnteresseerd in de eindversie van de scriptie.

Appendix 2: Coderingschema

Thema	Label	Sublabel	Uitleg
A. Asset Management	Redenen om over te gaan op integrale planning	Complexiteit	Doordat de complexiteit, dat wil zeggen: onderling interrelatedness van actoren is hoog en interrelatedness van gebied is hoog, groot is, is de Asset Manager geneigd om over te gaan op integrale planning.
		Tijdsdruk	Doordat de tijdsdruk bij een project te hoog is, is een Asset Manager geneigd om over te gaan op integrale planning.
		Kwaliteit te verbeteren	Door middel van integrale planning de algehele kwaliteit van het project verbeteren.
		Financieel	Door integrale planning de kosten van een project drukken.
	Barrières om over te gaan bij integrale planning	Fouten maken, door afstemming	Asset manager besluit om niet over te gaan op integrale planning, omdat door afstemming fouten kunnen ontstaan
	Strategie (Van Buuren & Roovers, 2015)	Exploiterend	Gesloten strategie van asset manager, waarbij er wordt gericht op de eigen organisatie en op eigen doelen.
		Explorerend	Open strategie van Asset Manager, waarbij ook de belangen van andere actoren wordt meegenomen.
	Taakopvatting (Van Buuren & Roovers, 2015)	Monofunctioneel	Taakopvatting van de Asset Manager is

			gesloten en gericht op een kleine scope.
		Multifunctioneel	Taakopvatting van de Asset Manager is open en gericht op een brede scope.
B. Inclusie van actoren (Heeres et al., 2016)	No Cooperation		Actors opereren onafhankelijk. Hiërarchie en centrale controle staat centraal. Dit type kan worden gebruikt bij projecten met een lage complexiteit en waar onderlinge afhankelijkheid met omliggend gebied minder van invloed is.
	Coordinated Action		Coördinatie tussen gefragmenteerde actoren. Leid tot efficiëntere actie en tot beter afgestemd beleid.
	Co-production		Gezamenlijke actie van gefragmenteerde actoren. Zoektocht naar wederzijdse belangen, leidend tot sector overstijgend beleid.
C. Inclusie van gebied (Heeres et al., 2016)	Functional Isolation		Het probleem in isolement bekijken. Het verbeteren is slechts gericht op één doel.
	Sector-internal integration		Het probleem verbreden door andere vormen binnen de transportsector mee te nemen in het planningsproces.
	External Integration		Het probleem bekijken in de brede context, waarin de functies van het omliggende gebied worden meegenomen in de planning.
D. Inclusie van tijd			Integratie van de planningsfase in de

			levenscyclus van een project, waarbij fases onderling beter worden afgestemd. Hierdoor kan kennis en expertise beter worden ingepast.
E. Over het project zelf	Stakeholders		Informatie over de stakeholders van het project.
	Techniek		Informatie over de techniek van een project.