



PROVINCIE  UTRECHT



Evaluatie Restauratieplan Vecht

Succesfactoren en leerpunten uit de uitvoering
van het RPV en de rol van de provincie Utrecht

A small black square is positioned at the top left of a decorative graphic consisting of a vertical line and a horizontal line that meet at a right angle, framing the title.

Evaluatie Restauratieplan Vecht

Succesfactoren en leerpunten uit de uitvoering
van het RPV en de rol van de provincie Utrecht

dossier X2786.01.000
registratienummer

versie definitief

november 2005

© DHV Ruimte en Mobiliteit BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Ruimte en Mobiliteit BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd. Het kwaliteitssysteem van DHV Ruimte en Mobiliteit BV is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001.

INHOUD**BLAD**

1	AANLEIDING EN VRAAGSTELLING PROJECT	5
1.1	Geschiedenis van het RPV	5
1.2	Fasering en financiering van het project RPV	5
1.3	Samenwerking binnen het RPV	6
1.4	De evaluatie	6
2	METHODIEK	7
2.1	Product- en procesevaluatie	7
2.2	Onderzoeksbril evaluatie RPV Fase I en RPV+	7
2.3	Focus op inhoud én proces	7
3	BEVINDINGEN UITVOERING MAATREGELEN	8
3.1	Het RPV – Fase I	8
3.1.1	Waterkwantiteit	8
3.1.2	Waterkwaliteit	8
3.1.3	Oevers	9
3.1.4	Ecologie	10
3.2	Het RPV+	11
3.3	Het RPV - Fase II	12
3.4	Het RPV - Fase III	13
4	BEVINDINGEN TEN AANZIEN VAN HET PROCES	14
4.1	Procesgang – de mijlpalen	14
4.2	Procesobservaties	15
4.2.1	Samenwerking: Eén voor allen, allen voor één	15

4.2.2	Slagvaardigheid: Willen, kunnen en gunnen	15
4.2.3	Ambities: Wenkend perspectief	16
5	INTERPRETATIE	17
5.1	Van sectoraal naar ruimtelijke planvorming en uitvoering	17
5.1.1	Interpretatie van het proces	17
5.1.2	Interventies van de Stuurgroep	17
5.1.3	Succesfactoren en leerpunten uit het proces	18
5.2	Uitvoering van de maatregelen – vijf dossiers nader bekeken	19
6	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	23
6.1	Conclusies	23
6.2	Aanbevelingen	24
7	COLOFON	25

BIJLAGEN

- 1 Namenlijst
- 2 Stand van zaken maatregelen RPV en RPV+

1 AANLEIDING EN VRAAGSTELLING PROJECT

1.1 Geschiedenis van het RPV

Sinds de jaren zestig van de 20^{ste} eeuw is sprake van verbetering van de kwaliteit van het water in de Vecht, voornamelijk ten gevolge van zuiveringstechnische maatregelen. Verbetering van de waterkwaliteit bleek echter geen garantie voor herstel van het ecologische functioneren.

Bij de toenmalige beheerder van de Vecht (Rijkswaterstaat) is vanaf het eind van de jaren tachtig van de vorige eeuw het besef ontstaan dat voor een verbetering van de kwaliteit van het water een integrale visie nodig was. Het watersysteem als geheel, met inbegrip van waterbodembodem en oever, diende beschouwd te worden.

Rijkswaterstaat stond op het punt het beheer van de Vecht over te dragen aan het zuiveringsschap Amstel en Gooiland (de voorloper van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht). Naar aanleiding daarvan heeft Rijkswaterstaat, voor de aanpak van bovenstaande problematiek, samenwerking gezocht met de provincies Utrecht (PUT) en Noord-Holland (PNH) en het zuiveringsschap Amstel en Gooiland. Tevens is contact gezocht met de betrokken gemeenten. Door dit samenwerkingsverband is in 1996 het “Restauratieplan Vecht 1996 - 2015” (RPV) opgesteld. Het doel van dit projectplan was:
Het nemen van maatregelen gericht op het herstel van de Vecht als gezond en multifunctioneel watersysteem.

1.2 Fasering en financiering van het project RPV

De maatregelen in het RPV zijn gericht op de elementen van het watersysteem (waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterbodembodem, oevers en ecologie) en regelgeving. Uitvoering van de maatregelen zou volgens het oorspronkelijke plan plaatsvinden in drie fasen:

- Fase I (1996 – 2001) omvat maatregelen ter verbetering van de waterkwaliteit, regelgeving, waterkwantiteit, oevers en ecologie;
- Fase II (2001 – 2010) is gericht op de waterkwaliteit;
- Fase III (2001 – 2015) focust op sanering van de waterbodembodem.

Het idee achter bovengenoemde fasering was dat maatregelen in Fase I noodzakelijk zijn voor een doelmatige doorwerking van de maatregelen uit Fasen II en III. Financieel voorziet het RPV uitsluitend in Fase I. Fase II en III worden respectievelijk gefinancierd door de betrokken waterschappen en Rijkswaterstaat.

In 2002 is Fase I uitgebreid met extra maatregelen, het zogenaamde RPV+. Deze maatregelen werden gefinancierd uit de beschikbare gelden voor Fase I van het RPV.

1.3 Samenwerking binnen het RPV

Het project is een samenwerkingsverband tussen de provincies Utrecht en Noord-Holland, de hoogheemraadschappen Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Stichtse Rijnlanden (HDSR), Rijkswaterstaat en de zeven gemeenten aan de Vecht (sinds 2001 in de Stuurgroep betrokken): Breukelen, Loenen, Maarssen, Muiden, Nederhorst den Berg, Utrecht en Weesp. Deze partijen hebben een intentieverklaring ondertekend voor de periode 1996 tot 2015. Dit convenant bestaat uit het vastleggen van inspanningen en financiële middelen voor het uitvoeren van Fase I én het voorsorteren op de uitvoering voor de Fasen II en III.

1.4 De evaluatie

Het RPV kent in de afgelopen jaren een grote dynamiek in zowel projectorganisatie als voortgang van de implementatie van de maatregelen. In 2002 is het RPV+ als resultaat van een tussentijdse evaluatie van het RPV vastgesteld. Anno 2005 heeft Fase I ongeveer vier jaar vertraging opgelopen. Feitelijke beëindiging wordt voorzien in 2006. Gezien deze situatie en de verdeling van de verantwoordelijkheden voor Fasen II en III, die buiten de Stuurgroep liggen, heeft de Stuurgroep besloten zijn taken in 2006 neer te leggen.

Dit jaar zijn door de Provinciale Statencommissie Water en Milieu van Provincie Utrecht vragen gesteld over de voortgang van het RPV en het besluit om de Stuurgroep op te heffen. De beantwoording van de statenvragen heeft niet geresulteerd in

bestuurlijke afhechting. De Commissie Water en Milieu heeft gevraagd om een evaluatieonderzoek met als doel een zorgvuldige, volledige onderbouwing en verklaring van de oorzaken van de vertraging van Fase I, inzicht in de ‘lessons learned’ en een beeld van de uitvoering van Fase II en III.

Met het evaluatierapport wil de provincie Utrecht verantwoording afgelegd over Fase I van het RPV en het RPV+. In onze visie beslaat de evaluatie enerzijds een beoordeling van de bereikte resultaten en effecten van RPV en RPV+ en anderzijds een advies over de gewenste rollen voor de provincie en andere partijen voor de wijze waarop de maatregelen in Fase II en III worden ontwikkeld en uitgevoerd. De vraagstelling van de evaluatie spitst zich toe op de volgende hoofdvragen:

1. In hoeverre zijn de maatregelen uitgevoerd conform opzet, conform tijdsplanning en conform budget?
2. Wat is de oorzaak van geconstateerde afwijkingen van de uitvoering van maatregelen, welke rol speelde de Stuurgroep (en PUT) hierin en wat zijn de leerpunten?
3. Wat is de rol van Provincie Utrecht (en andere partijen) na opheffing van de Stuurgroep?
4. Hoe zijn Fasen II en III verankerd: hoe is zekerheid ten aanzien van uitvoering geborgd?

2 METHODIEK

2.1 Product- en procesevaluatie

In deze evaluatie is aandacht voor zowel het procesverloop als de mate waarin concrete maatregelen uit het RPV en RPV+ zijn gerealiseerd. Sleutelwoord is ‘inzicht’: hierbij wordt kritisch gekeken naar de eerste fase en de lessen die hieruit kunnen worden geleerd, maar krijgen ook de behaalde successen een plek.

De evaluatie richt zich op de uitvoering van de maatregelen (evaluatie van de maatregelen), het resultaat van de maatregelen (evaluatie van het doelbereik) en een evaluatie van het proces (samenspel tussen betrokkenen) gericht op planvorming, uitvoering, doorwerking en verankering.

2.2 Onderzoeksbril evaluatie RPV Fase I en RPV+

Om op een adequate wijze de vier hoofdvragen te onderzoeken is aan de start van het onderzoek een passend **evaluatiekader** opgesteld.

Eerste stap hierin was een uitgebreide **actorenanalyse**. Het RPV is een plan dat is opgesteld en uitgevoerd door een groot aantal partijen, die gekenmerkt worden door een diversiteit in kerntaken en competenties (provincies, waterschappen en gemeenten).

Vervolgens zijn de **interviewvragen** opgesteld. De interviewvragen zijn per respondent afgestemd op de rol die de betreffende actor in het RPV en RPV+ vervult (zowel in het verleden als in de toekomst). Centraal in deze vragen staan de criteria: in hoeverre zijn de maatregelen uitgevoerd (ten opzichte van planning) en in hoeverre heeft deze uitvoering bijgedragen aan het doelbereik.

2.3 Focus op inhoud én proces

Voor het doen van uitspraken over de mate van doelbereiking en effectiviteit heeft DHV gebruik gemaakt van:

- kennis van de materie: maatregelen gericht op waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterbodembodem, oevers en ecologie inclusief regelgeving;
- inzicht in het krachtenveld: vanuit diverse projecten is DHV bekend met de (onderlinge) posities en belangen van de partijen;
- methoden en technieken van evaluatieonderzoek: DHV heeft voor de uitvoering van dit project bewust gefocust op zowel inhoud als proces.

3 BEVINDINGEN UITVOERING MAATREGELEN

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de maatregelen op hoofdlijnen aan de orde zoals deze in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd in het kader van het RPV Fase I en het RPV+. Voor een gedetailleerd overzicht van het inhoudelijke en financiële resultaat per maatregel wordt verwezen naar bijlage 2.

3.1 Het RPV – Fase I

Maatregelen zoals uitgevoerd in Fase I hebben een rol in het bereiken van het doel van het RPV. De maatregelen zijn daarom geclusterd conform de beschrijving van de elementen van het watersysteem uit het RPV. Om een evaluatie richting het doelbereik mogelijk te maken wordt per element een kort inzicht gegeven in de uitgangssituatie (anno 1995) en het streefbeeld voor 2015. Vervolgens worden de bevindingen met betrekking tot de maatregelen per element beschreven.

3.1.1 Waterkwantiteit

De uitgangssituatie in de begin jaren negentig van de vorige eeuw betrof een watersysteem in open verbinding met het Amsterdam Rijnkanaal en een zeer beperkte fluctuatie. Het RPV streeft naar een matig stromend watersysteem met geringe peilfluctuaties.

Belangrijke knelpunt hiervoor was de beperkte wateraanvoer vanuit de Weerdsluis. Deze wateraanvoer was in zomerperioden slechts 1,5 tot 2 m³/s.

Het RPV heeft er toe geleid dat het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden in nauwe samenwerking met de gemeente Utrecht met behulp van kosteneffectieve technieken de Weerdsluis heeft aangepast. Hiermee is een minimale wateraanvoer gegarandeerd van 4,5 m³/sec. Daarnaast resulteert de andere bediening ook in meer dynamiek in het watersysteem. Voor een verdere verhoging van het debiet is een modelstudie voor verbetering van de waterkwaliteit uitgevoerd. Realisatie is afhankelijk van nog te maken afspraken (een waterakkoord) tussen HDSR en AGV. De technische aanpassing is uiteindelijk voor veel minder geld gerealiseerd dan origineel begroot was.



foto 1: Plaatsing schuif Weerdsluis Albert Perrier

3.1.2 Waterkwaliteit

Uit het Restauratieplan Vecht 1996 – 2015 blijkt dat in 1995 een breed scala aan waterkwaliteitsparameters nog niet voldeed aan de op dat moment geldende grenswaarden. Ook de kwaliteit van

het zwevend slib voldeed niet aan geldende normen. Bronnen voor deze overschrijdingen lagen in de beperkte kwaliteit van het water uit de Rijn, lozingen, effluentlozingen van rwzi's (rioolwaterzuiveringsinstallaties), emissies uit landbouwgebieden en uitslag van polderwater. Het RPV streeft naar een watersysteem waarin alle relevante parameters voldoen aan geldende grenswaarden.

Om dit te bereiken zijn in fase I drie maatregelen en twee onderzoeken voorgesteld.

De maatregel om te werken aan milieuvriendelijk onderhoud van vaartuigen werd in 1998 achterhaald door beleid en regelgeving. Hierop heeft de Stuurgroep besloten tot een alternatief project (voorlichting, publiciteit) met een budget van € 47.000,--.

In 2005 is een folder gemaakt over het voorkómen en oplossen van problemen veroorzaakt door recreatievaart. Verspreiding van de folder leverde positieve reacties op.

De maatregel om toepassing van geïmpregneerd hout te ontmoedigen is eveneens achterhaald. Sinds 2000 is het gebruik van geïmpregneerd hout in water niet langer toegestaan.

De maatregel om drijfvuil in het water te verminderen is succesvol afgerond. De Vecht wordt jaarlijks tweemaal geschoond op drijfvuil.

De onderzoeken betreffen voorbereidende onderzoeken voor Fase II van het RPV. Beide onderzoeken (effect van aanleg van een slibvang in Utrecht en voorkómen van actuele lozingen) zijn afgerond.

3.1.3 Oevers

In begin jaren negentig was ruim de helft van de oevers van de Vecht beschoeid en te steil. Daarnaast was er sprake van agrarische oevers, woonboten en bebouwing. Slechts 18% van de oevers werd gekarakteriseerd als natuurlijk. Het RPV streeft zoveel mogelijk naar een geleidelijke overgang tussen land en water in de vorm van natuurvriendelijke oevers en een bescherming van de oevers tegen ongewenst aanmeren van recreatievaartuigen.

De maatregel om oevertrajecten te herinrichten is afgerond. In totaal is 12 kilometer oever natuurvriendelijk ingericht. Één traject is niet gerealiseerd vanwege het ontbreken van een financiële bijdrage van de betreffende gemeente.

Verder is bij twee landgoederen een natuurlijke inrichting gerealiseerd en zijn op twee geschikte locaties vooroevers gerealiseerd.

Bij evaluatie van de reeds gerealiseerde oevers bleek dat de ontwikkeling van onderwaterplanten achterbleef bij de doelstelling. Om deze ontwikkeling te stimuleren zijn op acht locaties waterplanten uitgezet.



*foto 2: Natuurvriendelijke oevers
Bart Specken*

Het beheer van de oevers is in het kader van het RPV geoperationaliseerd. Het beheer en onderhoud is overgedragen aan AGV en geïmplementeerd in het beheerplan van het hoogheemraadschap.

Ten aanzien van woonschepen op de Vecht hebben alle betrokken partijen in de relevante beleidsplannen vastgelegd dat toename hiervan niet is toegestaan.

Uit het onderzoek naar woonboten kwamen 26 belangrijke knelpunten naar voren, waarvan 16 in aanmerking kwamen om bestaande woonschepen te verplaatsen. In Weesp zijn circa zes woonschepen verscheept naar een daarvoor ingerichte woonschepenhaven en daar en in overige gemeenten zijn in totaal acht vrijplaatsen gecreëerd. Tien woonschepen zijn opgekocht en van de Vecht verwijderd. Op dit moment is de provincie Utrecht actief met het aankopen van woonschepen.



*foto 3: Woonschip in de Vecht
Bart Specken*

De maatregel “creëren aanlegplaatsen voor recreatievoertuigen” is in uitvoering. De Stuurgroep heeft besloten lopende activiteiten af te handelen en geen nieuwe initiatieven op te starten en erkend dat de doelstelling (200 aanlegplaatsen) niet is gehaald. In twee fasen zijn in totaal 140 ligplaatsen op veertien locaties gerealiseerd. Een aantal potentiële locaties is afgefallen door gebrek aan

maatschappelijk draagvlak. Daarnaast is vertraging in de uitvoering opgetreden door onder andere de lange afgiftetermijn van vergunningen en ontheffingen. De Projectgroep heeft voorgesteld om alleen die projecten voort te zetten waarvoor de vergunningen zijn aangevraagd en waarvan afronding van de realisatie en financiële afhandeling mogelijk is voor 01-10-2006. De handhaving van het aanmeren van recreatievaartuigen is sterk verbeterd. Handhavers varen in het hoogseizoen drie tot vier keer per week over de Vecht.



*foto 4: Aanlegplaats Cronenburgh
Marie José Leloupe*

3.1.4 Ecologie

De situatie aan het begin van het RPV ten aanzien van het ecologisch functioneren van de Vecht was niet optimaal. Waterplanten werden beperkt door het ongunstige lichtklimaat en het mechanisch effect van golfwerking van passerende schepen. De waterbodemiafauna was relatief soortenarm ten gevolge van een problematische zuurstofhuishouding. Ten aanzien van overige fauna werden soorten aangetroffen die kenmerkend zijn voor stilstaand ondiep water. De Vecht had een geringe betekenis als voortplantingsbiotoop. Als ecologische verbindingszone had de Vecht nauwelijks betekenis.

Streefbeeld van het RPV is het ontwikkelen van ecotopen (rietlanden, drasse milieus) voor een grote diversiteit aan organismen. Rietlandvogels en roofvissen zijn ruim vertegenwoordigd. De Vecht is volwaardig onderdeel van de ecologische hoofdstructuur voor zowel longitudinale als transversale migratie.

De maatregelen voor ecologie hebben een sterke verwantschap met de oevermaatregelen. Specifiek is het onderzoek naar de ecologische verbinding met het Tienhovens Kanaal afgerond. Maatregelen uit dit onderzoek worden uitgevoerd buiten het RPV in het kader van het Natuurgebiedsplan Vecht en Plassengebied. Het onderzoek naar verbetering van ecologisch functioneren van stedelijke oevers is eveneens afgerond.



*foto 5: Bord met vaarsnelheid
Bart Specken*

Ter voorkoming van het mechanisch effect van golfwerking van passerende schepen is de maatregel 'verlagen en handhaven maximum vaarsnelheid' uitgevoerd. In het zuidelijke, smallere deel van de Vecht is de maximale vaarsnelheid verlaagd van 9 km/h naar 6 km/h. In het noordelijke, bredere deel van de Vecht is de maximale vaarsnelheid van 9 km/h aangehouden. Deze vaarsnelheden worden daadwerkelijk gehandhaafd door AGV.

3.2 Het RPV+

In 2001 bleek, na interne evaluatie van het project, dat het RPV Fase I op onderdelen verbeterd kon worden. Voortschrijdend inzicht maakte duidelijk dat een aantal extra maatregelen in het kader van RPV wenselijk zou zijn. Tegelijkertijd was sprake van meevallende kosten van de tot op dat moment uitgevoerde maatregelen. Tenslotte bleek het wenselijk om de gemeenten als partners ook financieel te binden aan het RPV.

Om dit te realiseren is door de Stuurgroep het RPV+ ontwikkeld, waarbij afgesproken is dat gemeenten gedurende drie jaar (2002 tot 2005) jaarlijks het bedrag van € 25.000,- zouden bijdragen. Om de beschikbare gelden (overschotten plus gemeentelijke bijdragen) te kunnen aanwenden voor extra maatregelen is door de Stuurgroep een lijst met extra maatregelen en de daarbij behorende budgetten geaccordeerd en daarmee vastgesteld in de Stuurgroep-stukken. Daarbuiten is het RPV+ overigens niet formeel vastgelegd. Alle maatregelen van het RPV+ dragen bij aan het uiteindelijke streefbeeld van de Vecht in 2015. De belangrijkste maatregelen uit het RPV+ worden hieronder besproken.

Sluiten Vechtsluis: Uit onderzoek bleek dat het sluiten van de Vechtsluis ook na sanering van de waterbodembodem en RWZI Utrecht een negatief effect heeft op de waterkwaliteit benedenstrooms. De maatregel wordt daarom niet verder overwogen binnen het RPV.



foto 6: Milieuservicepunt DWR

Stimuleren aanleg natuurvriendelijke oevers:

Besloten is één grote oever aan te leggen in de Gemeente Wijdmeren, in plaats van meerdere kleine oevers, die ecologisch kwetsbaarder zijn. De oever is in 2005 aangelegd.

Realiseren milieuservicepunten: Deze maatregel is in uitvoering. Na inventarisatie door AGV/DWR is geconcludeerd dat één extra servicepunt in de jachthaven van Nigtevecht noodzakelijk is. Afronding wordt verwacht voor het vaarseizoen 2006.

Aanleggen wachtplaatsen: Tien wachtplaatsen zijn gerealiseerd. Wegens onder andere de lange termijn van afgifte van vergunningen en ontheffingen heeft uitvoering veel vertraging opgelopen.

Rijkswaterstaat realiseert en financiert de uitbreiding van twee wachtplaatsen in Muiden.

Zorgdragen voor uniforme wet- en regelgeving en handhaving: De maatregel is opgesplitst in twee maatregelen: de maatregel 'inzichtelijk maken van vergunningverlening en regelgeving op en langs de Vecht' en de maatregel 'verbetering van de handhaving van de wet- en regelgeving op en rond de Vecht door middel van afstemming en samenwerking'. De eerste maatregel is afgerond door het uitbrengen van een informatieve folder en webpagina's en links op de websites van regelstellende instanties.

Voor wat betreft de handhaving is tussen AGV, de gemeenten en de provincies gezamenlijk regelgeving opgesteld, maar zijn geen

afspraken gemaakt met de gemeenten over gezamenlijke handhaving.

Herstellen jaagpaden: gedurende het project is het begrip herstellen jaagpaden (paden waarlangs paarden liepen om boten langs de Vecht te trekken) met cultuurhistorische waarde uitgebreid tot realiseren wandelpaden dicht langs oevers. Drie locaties zijn geselecteerd: Loenen, Weesp en Utrecht. De betreffende gemeenten zijn uitgenodigd om concrete voorstellen te doen. De uitwerking van voorstellen is gaande. De voortgang is een aandachtspunt.

Ontwikkelen visie op kanomogelijkheden: de doelstelling van deze maatregel is omgezet van ontwikkeling van visie naar de realisatie van kanovoorzieningen. Het merendeel van de locaties is in 2005 ingericht. Officiële opening vindt plaats in mei 2006.



foto 7: kano's op de Vecht Paul Ridderhof

3.3 Het RPV - Fase II

Fase II van het RPV bestaat uit het verbeteren van de kwaliteit van rwzi-effluent op de Vecht. Initieel was in het RPV sprake van afleiden (het verplaatsen van het directe lozingspunt van de Vecht naar het Amsterdam Rijnkanaal) van het rwzi-effluent. Afleiden

van het effluent is weliswaar de goedkoopste optie voor verbetering van de kwaliteit van de Vecht, maar is maatschappelijk niet wenselijk tegen het licht van de huidige beleidslijnen (WB21, KRW). Deze beleidslijnen gaan uit van oplossen in plaats van afwentelen van het probleem. Om deze reden is de focus van Fase II verschoven naar optimalisatie (verdergaand zuiveren) van de kwaliteit van het effluent van de rwzi's.

Belangrijk gegeven voor fase II van het RPV is dat financiering van deze maatregelen niet zal plaatsvinden vanuit het RPV, maar wordt gedragen door de verantwoordelijke waterschappen. Hiernaast is duidelijk geworden dat maatregelen met als doel verbetering van het zuiveringseffluent zeker ook uitgevoerd zullen worden in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). De verwachting is voorsnog dat de oorspronkelijke ecologische doelstelling van het RPV in grote lijnen vergelijkbaar is met de doelstellingen van de KRW. De Vecht is dan pilot voor het realiseren van de KRW-doelstellingen.

De verankering en zekerstelling van de uitvoering van deze maatregelen hebben een sterk verband met de KRW. Omdat de KRW resultaatverplichtingen stelt ten aanzien van de ecologische en chemische waterkwaliteit, is het zeer onwaarschijnlijk dat genoemde maatregelen niet worden uitgevoerd. De start wordt verwacht rond 2010, afhankelijk van het nog op te stellen Stroomgebiedsbeheersplan (vaststelling in 2009).

Extra zekerstelling voor het uitvoeren van deze maatregel ligt in de lozingsvergunning van HDSR. Deze lozingsvergunning is

geldig tot 2012. Hierna moet de effluentkwaliteit significant verbeterd zijn.

3.4 Het RPV - Fase III

Fase III van het RPV is de sanering van de waterbodem van de Vecht. De aanvang hiervan is gepland in 2010. De sanering volgt op de uitvoering van maatregelen om de waterkwaliteit van de Vecht te verbeteren (Fase II). Dit om herverontreiniging van de waterbodem na de saneringswerkzaamheden te voorkomen.

De sanering is nodig omdat de waterbodem in de afgelopen decennia verontreinigd is geraakt door onder andere verschillende lozingen. De sanering van de Vecht is opgenomen in het RPV als een van de drie fasen in het proces naar het streefbeeld, maar maakt financieel en organisatorisch geen onderdeel uit van het RPV. De voorbereiding en uitvoering van de sanering is een zaak van het Hoogheemraadschap AGV en Rijkswaterstaat Directie Utrecht (RWS). De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de sanering ligt bij het hoogheemraadschap.

De verankering en zekerstelling van deze maatregel is vastgelegd in het overdrachtscontract van de Vecht van RWS naar AGV. In dit contract is opgenomen dat RWS de waterbodemsanering financiert (gelden beschikbaar stelt).

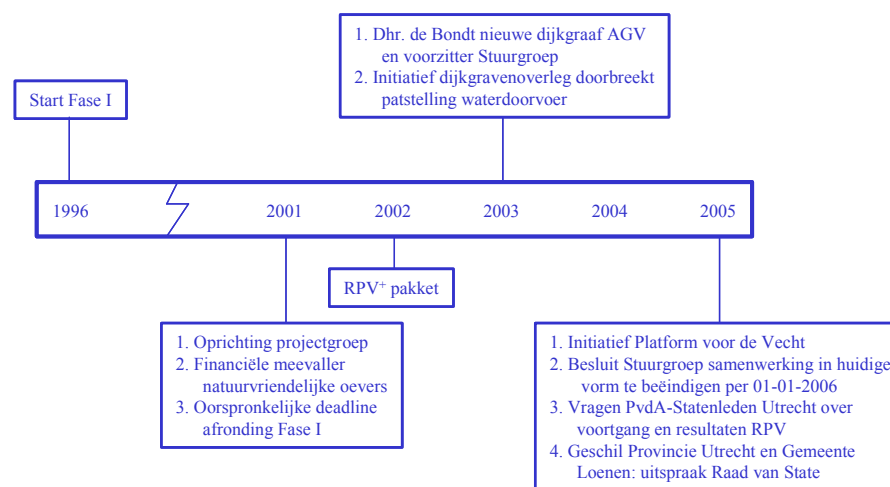
4 BEVINDINGEN TEN AANZIEN VAN HET PROCES

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste mijlpalen in de procesgang van het RPV(+) in de periode 1996-2006. Vervolgens wordt ingegaan op een aantal kritische succesfactoren dat van invloed is geweest op de procesgang.

4.1 Procesgang – de mijlpalen

- 1996 Stuurgroep (SG) RPV start met uitvoeringsfase I;
- 2001 Oprichting projectgroep RPV (ter versterking van de projectleider en Stuurgroep RPV);
- 2001 Natuurvriendelijke oevers resulteren in financiële meevaller; SG RPV besluit om dit extra geld te investeren in het RPV;
- 2001 Oorspronkelijke deadline voor afronding uitvoeringsfase I van het RPV;
- 2002 RPV+ pakket met meer integrale opgave; gemeenten betalen ook mee (daarvoor hadden gemeenten rol van wensen en belangen inbrengen maar niet financieren);
- 2003 Johan de Bondt wordt dijkgraaf van AGV en de nieuwe voorzitter van de SG RPV;
- 2003 De patstelling tussen HDSR en AGV over waterdoorvoer wordt doorbroken door het initiatief voor dijkgravenoverleg tussen de heer De Bondt en de heer Vergunst over de Weerdsluis;

- 2003 Gemeente Loenen in het regionale en landelijke nieuws wegens bezwaren van bewoners over verplaatsen van woonschepen;
- 11 mei 2005: uitspraak door Raad van State over geschil tussen Provincie Utrecht en Gemeente Loenen over verplaatsen woonschepen;
- 2005 Initiatief oprichting Platform voor de Vecht door de rotary onder aanvoering van de Burgemeester van Loenen;
- 2005 Besluit SG RPV om huidige vorm van samenwerking per 1 januari 2006 te beëindigen;
- 2005 Vragen van PvdA statenleden over de voortgang en behaalde resultaten van het RPV leiden ertoe dat Provincie Utrecht een extern evaluatieonderzoek laat uitvoeren naar het RPV(+).



4.2 Procesobservaties

Op basis van de interviews en de beschikbaar gestelde documenten is een observatie gedaan van de belangrijke aspecten in het procesverloop in het RPV. Deze aspecten zijn geclusterd volgens drie hoofdlijnen:

- **Samenwerking:** één voor allen, allen voor één
- **Slagvaardigheid:** willen, kunnen en gunnen
- **Ambities:** een wenkend perspectief

4.2.1 Samenwerking: Eén voor allen, allen voor één

- De opzet van het RPV was qua doelstellingen integraal, maar deze integrale planvorming (in de zin van gezamenlijke verantwoordelijkheid nemen voor het algemene doel) is in de uitvoeringsfase niet waargemaakt.
- De binding van de gemeenten aan het RPV is minder sterk dan die van de overige deelnemers. Deze binding had door inzet van menskracht in werkgroepen en een financiële bijdrage aan het RPV-project (in aanvulling op het RPV+ deel) versterkt kunnen worden.
- De provincies, waterschappen en RWS hadden graag meer evenwicht gezien in het halen en brengen door gemeenten.
- In het geval van het conflict tussen Provincie Utrecht en Gemeente Loenen met betrekking tot de woonschepen, bleek dat de overige partijen vooral een neutrale positie in de Stuurgroep

innamen. Het gezamenlijk aanspreken op de gedeelde verantwoordelijkheid ontbrak hier.

- Voorzitter Van Vliet toonde zich een sterk voorstander van het open planproces (iedereen aan tafel houden). Zijn opvolger De Bondt staat voor afrekenbare resultaten en autonome verantwoordelijkheden.
- De bestuurlijke aandacht voor het RPV is (over de gehele periode bezien) in de loop van het project minder geworden. Dit kan verklaard worden door het feit dat het RPV sterk op uitvoering was gericht.

4.2.2 Slagvaardigheid: Willen, kunnen en gunnen

- Het mandaat van de voorzitter van de SG was beperkt. Iedere partner (overheid) heeft haar eigen bevoegd gezag.
- De voorzitter van de SG is gedurende de hele projectduur van Fase I de Dijkgraaf van AGV geweest. Met het oog op de formele verantwoordelijkheid voor de Vecht is deze keuze logisch. Bij meer nadruk op de ruimtelijke kwaliteitsdoelstelling was een voorzitter afkomstig van een algemene democratie logischer geweest.
- De voorzitter van de Stuurgroep heeft zich altijd ondersteund gevoeld door de provincie Utrecht in zijn verantwoordelijkheid voor het RPV.
- Sturing op de bereidheid om gezamenlijke verantwoordelijkheid te nemen verliep moeizaam. In een bestuurlijke setting zoals het RPV, met een mandaat die de autonome verantwoordelijkheden niet overstijgt, moet een

dergelijke rol ook aan elkaar gegund worden. Ten aanzien van sturing op nakoming van de afspraken uit het RPV+ over bijvoorbeeld handhaving was hiervan geen sprake.

- Bij alle partijen bestaat het gevoel dat het project is afgerond. De resultaten van fase I zijn bereikt en voor zover de resultaten niet zijn behaald, bestaat bij de partijen de overtuiging dat het continueren van het project deze resultaten ook niet gaat opleveren. De wil om verder te gaan is er niet.
- De regio heeft zijn werk gedaan. Nu is het rijk aan zet voor de financiering en de gemeenten aan zet voor de handhaving.

4.2.3 Ambities: Een wenkend perspectief

- Het project RPV heeft een hoog “aaibaarheidsgehalte”; schoon water met goede ecologische kwaliteit en natuurlijk ogende oevers is een doel waar een breed draagvlak voor bestaat. Bij aanvang had het project vooral door dit wenkend perspectief een grote aantrekkingskracht op de partijen.
- Het project was één van de eerste open planprocessen met een integrale insteek; het doel was om de belangen vanuit waterkwaliteit, ecologie en ruimtelijke kwaliteit te verbinden. Als zodanig kan het RPV aangemerkt worden als innovatief voor zijn tijd, maar tegelijkertijd ook passend in het tijdsbeeld van de jaren negentig van de vorige eeuw.
- De ‘populariteit’ van het RPV nam af bij de discussie over de verplaatsing van de woonschepen. Dit omdat bleek dat de bewoners van de woonschepen fel protesteerden tegen de

uitvoering van deze RPV-maatregel. Achteraf gezien hebben partijen deze weerstand onderschat.

- Bij alle betrokkenen is nog steeds een gevoel van trots aanwezig. Men is trots op het behaalde resultaat, trots deel te hebben uitgemaakt van een voorbeeld-project in het Nederlandse Waterbeheer. Alle betrokkenen beschouwen het RPV ondanks hindernissen en vertragingen als een succes.
- In de uitvoeringsfase van het RPV is duidelijk naar voren gekomen dat de planvormingsfase (voor 1996) niet voldoende aandacht heeft besteed aan de technische, financiële en maatschappelijke haalbaarheid van sommige maatregelen. Dit leerpunt wordt door iedereen onderkend en ook in de praktijk gebracht in vergelijkbare projecten.
- De Stuurgroep heft zichzelf op. Dit besluit doet geen afbreuk aan hun commitment voor de Vecht, zoals blijkt uit hun steun voor het initiatief Platform voor de Vecht. Het wenkend perspectief voor de Vecht bestaat nog steeds. Serieuze gedachten leven om de Vechtstreek te oormerken als een cultuurhistorisch waardevol gebied (zoals bijvoorbeeld de Utrechtse Heuvelrug), waarbij samenhang gezocht kan worden met de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Om het wenkend perspectief blijvend actueel te houden is het een overweging om als Provincie Utrecht het initiatief Platform voor de Vecht ook bestuurlijk te steunen. De reeds aanwezige ambtelijke toehoorder vanuit de provincie is in dit opzicht een positief signaal.

5 INTERPRETATIE

Dit hoofdstuk is een interpretatie op hoofdlijnen van de evaluatie. Specifiek wordt ingezoomd op het planvormings- en uitvoeringsproces enerzijds en een aantal succesvol uitgevoerde maatregelen van het RPV Fase I anderzijds. Voor beide thema's worden succesfactoren en leerpunten behandeld.

5.1 Van sectoraal naar ruimtelijke planvorming en uitvoering

5.1.1 Interpretatie van het proces

RPV is, voor zover bekend, het eerste “natte” project in Nederland met een open, interactief planproces. Uit meerdere interviews is gebleken dat het RPV als zodanig ook een duidelijke voorbeeldfunctie heeft gehad voor alle betrokkenen. Het RPV is ontwikkeld vanuit de sectorale behoefte om de overdracht van het beheer goed te regelen. Al snel werd duidelijk dat alleen een waterbodemsanering niet toereikend was om de ruimtelijke kwaliteit van de Vecht als samenhangend element te garanderen. Dit heeft geleid tot het ontwikkelen van een integraal maatregelenpakket als voorbereiding op de uiteindelijke waterbodemsanering. Het doelbereik van dit maatregelenpakket is het realiseren van een ecologisch, landschappelijk en waterhuishoudkundig waardevol watersysteem, zodanig dat met de uiteindelijk uit te voeren waterbodemsanering sprake zal zijn van een werkelijk ecologisch herstelde Vecht.

Het grootste succes van het RPV zou kunnen worden omschreven als het bereiken van inzicht en bewustzijn onder alle betrokkenen, bewoners en gebruikers van het gebied dat de Vecht één systeem is met duidelijke ruimtelijke, landschappelijke en ecologische waarde. Als zodanig mag het RPV worden omschreven als een KRW-project “avant le lettre”. Juist in de KRW is sprake van een watersysteembenadering met maatregelen gericht op integrale ecologische en chemische waterkwaliteitsdoelstellingen.

5.1.2 Interventies van de Stuurgroep

De planvorming van het RPV is een bestuurlijk en ambtelijk proces geweest waarin alle betrokkenen hebben geparticipeerd (open planproces). Tijdens de uitvoering van het plan (de realisatiefase I) bleek dat de betrokkenheid van de gemeenten niet voldoende gegarandeerd was. In de Stuurgroep is uitdrukkelijk aandacht besteed aan de wenselijkheid om de gemeentelijke betrokkenheid te vergroten. Dit heeft geleid tot een bijsturing die de vorm kreeg van het RPV+: een aanvullend pakket maatregelen, inclusief jaarlijkse gemeentelijke bijdragen. Deze interventie heeft geleid tot een betere verankering van het RPV op gemeentelijk niveau, met als gevolg een positief effect op de realiseerbaarheid van het maatregelenpakket.

Vervolgens, nadat bleek dat de prioriteitsstelling tussen de betrokken partners nog steeds verschilde, is een tweede aantoonbare interventie door de Stuurgroep uitgevoerd. Met de komst van de nieuwe voorzitter van de Stuurgroep is het accent verlegd naar de keuze om verantwoordelijkheden voor bepaalde maatregelen meer bewust bij de individuele partners neer te leggen, dit overigens met zoveel mogelijk aandacht voor de integraliteit van het RPV als geheel. Deze verandering heeft weliswaar geleid tot een minder open processtructuur, maar had als aantoonbaar resultaat dat partners beter aanspreekbaar waren op resultaten.

Met de wijsheid achteraf kan geconstateerd worden dat de Stuurgroep RPV adequaat is omgegaan met het voortschrijdend inzicht in de balans tussen open processen en afrekenbare resultaten.

5.1.3 Succesfactoren en leerpunten uit het proces

Het succes van het RPV als interactief en open planproces wordt met name verklaard door de volgende succesfactoren:

- De beschikbaarheid van voldoende financiële middelen om zichtbare resultaten in het veld te ontwikkelen (aanlegplaatsen, ecologische oevers, woonboten).
- Bestuurlijke gedrevenheid en facilitatie vanuit de Stuurgroep. De ambitie voor het uitvoeren van het RPV is gedurende het gehele project, tot op dit moment, behouden gebleven. De Stuurgroep is in staat gebleken om ondanks

tegenslagen de doelstelling van de Vecht als één, volwaardig functionerend watersysteem te blijven uitdragen.

- Enthousiast en vasthoudend management vanuit de projectgroep. De projectgroep, onder leiderschap van de projectmanager van AGV heeft met haar grote inspanningen en sterke vasthoudendheid significant bijgedragen aan het maximaal (maatschappelijk en technisch inhoudelijk) realiseren van de beoogde maatregelen.
- Flexibiliteit in formulering en uitvoering van maatregelen. Gedurende het project is de uitvoering van maatregelen continue getoetst op technische en maatschappelijke haalbaarheid. Daar waar geen mogelijkheden waren zijn maatregelen niet volledig of geheel niet uitgevoerd. Overigens is hierbij het doelbereik nooit uit het oog verloren. Ook slechts gedeeltelijk uitgevoerde maatregelen hebben een positief effect gehad op het uiteindelijke streefbeeld.
- Flexibiliteit in het proces. Daar waar in 2003 bleek dat gezamenlijke verantwoordelijkheden niet efficiënt en doelmatig waren in het uitvoeren van maatregelen is bewust gekozen voor het delegeren van verantwoordelijkheden naar de autonome partners.

Uit de evaluatie zijn ook leerpunten te destilleren ten aanzien van het proces:

- De technische en maatschappelijke haalbaarheid van de ambities van het RPV zijn onvoldoende aan de orde geweest in de planvorming. Anders gezegd zijn de ambities achteraf gezien niet altijd realistisch gesteld.

- Het mandaat van de verschillende partijen was niet helder vastgelegd. Daar waar het RPV bijvoorbeeld door het Algemeen Bestuur van het hoogheemraadschap AGV is vastgesteld is deze aan de gemeenteraden alleen ter kennisname gestuurd. Dit verschil in mandaat, en daarmee de binding met het project, is als niet wenselijk ervaren.
- Financiële binding van alle betrokken partijen is essentieel voor een goede verankering van het project.
- Het voorzitterschap van de Stuurgroep is bepalend voor het succes. Aan de ene kant was het volstrekt helder dat het voorzitterschap behoorde bij de beheerder van de Vecht, anderzijds kan beargumenteerd worden dat voor een project met ruimtelijke kwaliteit als doelstelling, het voorzitterschap wordt neergelegd bij de algemene democratie.

5.2 Uitvoering van de maatregelen – vijf dossiers nader bekeken

Het RPV bestaat vooral uit de realisatie van maatregelen. Afgaande op de stand van zaken zoals in bijlage 2 is vermeld, zou, strikt gekeken naar de uitvoering van de maatregelen, wellicht geconstateerd kunnen worden dat het RPV niet geheel geslaagd is. Een aantal maatregelen is minder ver ofwel later uitgevoerd dan gepland. Echter, uit alle interviews met betrokkenen blijkt dat het RPV zowel door gemeenten, waterschappen als provincies als een succes wordt ervaren. Om dit gevoel van succes te duiden worden vijf dossiers uit het RPV nader beschreven, waarbij specifiek wordt ingegaan op de succesfactoren.

Het woonschependossier:
Het project woonschepen is zonder meer één van de meest spraakmakende dossiers van het RPV. De constatering dat bepaalde woonschepen en de bijbehorende ligplaatsen niet passen in het eindbeeld van de Vecht werd ervaren als een bedreigende



foto 8: Woonschepen in de Vecht Provincie Utrecht plaatgroep RER

ontwikkeling. Het daaropvolgend formuleren van een verordening hiervoor heeft tot veel commotie geleid bij woonschepbewoners, gemeenten, de provincie Utrecht en andere betrokkenen. Zuiver gekeken naar de resultaten is de maatregel niet volledig gerealiseerd. Toch wordt door alle betrokkenen deze maatregel als een succes omschreven. Het succes van deze maatregel ligt in twee aspecten. Ten eerste is, met het RPV als hefboom, een consistent beleid ontwikkeld voor woonschepen in de provincie Utrecht. Dit beleid is verankerd in de Notitie Woonschepenbeleid 2002-2015. Dit beleid wordt door alle betrokkenen ervaren als een sterke verbetering ten opzichte van de bestaande woonbotenverordening. Ten tweede werd en wordt dit beleid ook volledig ondersteund door Provinciale en Gedeputeerde Staten van de provincie. De ten behoeve van dit beleid noodzakelijke financiële middelen zijn, ondanks de hoge kosten, ter beschikking gesteld.

Dit laatste leidt er toe dat tot op dit moment de provincie Utrecht gericht bezig is met het uitvoeren van het beleid door het opkopen van ongewenste woonschepen, het aanleggen van ligplaatsen op gewenste locaties (inclusief het verslepen van woonschepen hiernaartoe) en het handhaven van het beleid.

De succesfactor van het woonschependossier RPV ligt dan ook uiteindelijk bij de sterke schouders van de bestuurders van de provincie Utrecht. Dit wordt ook expliciet door geïnterviewden van buiten de provincie Utrecht aangegeven.

De recreatievaart:

Om de overlast van recreatievaart op de Vecht op te pakken is een aantal maatregelen uitgevoerd. Aanleg- en wachtplaatsen zijn gecreëerd, de vaarsnelheid is verlaagd, partyschepen worden aangesproken en tonen betrokkenheid. Kijkend naar de uitvoering



*foto 9: Recreatievaart in de Vecht
Nico Broodbakker*

van de maatregelen is het doel niet geheel bereikt; het aantal gerealiseerde aanlegplaatsen is minder dan het aantal dat was beoogd. Echter, wanneer het doel van de maatregelen wordt geëvalueerd, namelijk het verminderen van de schade van recreatievaart aan de ecologisch waardevolle oevers, kan van een succes worden gesproken. De betrokken gemeenten geven expliciet aan dat de overlast vanuit de recreatievaart is verminderd. Indicatoren hiervoor zijn dat er

aantoonbaar minder snelheidsovertredingen zijn, minder illegale aanleg van recreatieschepen en minder overlast van partyschepen. Weliswaar zou geargumenteed kunnen worden dat niet alle aanlegplaatsen zijn gerealiseerd, maar het is duidelijk dat het doelbereik “verminderen van schade door recreatievaart aan de waardevolle oevers” is gehaald met de gerealiseerde aanlegplaatsen.

De vermindering van de overlast is voor een belangrijk deel te danken aan het consistente en intensieve handhavingbeleid van het Hoogheemraadschap AGV.

Een tweede succesfactor hierin was de grote inzet, de vasthoudendheid en het enthousiasme van alle ambtelijk betrokkenen.

De Weerdsuis:

De verbetering van de waterkwaliteit in het Vechtsysteem is onder andere afhankelijk van het minimale debiet vanuit de Weerdsuis. In het verleden werd het waterbezwaar uit Utrecht via de Weerdsuis afgevoerd. Nadat het Hoogheemraadschap HDSR het beheer van het stadswater had overgenomen heeft HDSR in 1995 de schuiven in de schutsluis in Oog in AI geautomatiseerd. Deze schuiven kunnen automatisch bediend worden vanuit het regelsysteem van het Hoogheemraadschap HDSR. De Weerdsuis werd handmatig bediend en daarom alleen gebruikt in tijden van grotere hoeveelheden water als de afvoer via Oog in AI niet toereikend was. Uiteindelijk heeft een relatief eenvoudige (en kosteneffectieve) technische ingreep ertoe geleid dat er een groter debiet door de sluis geleid kan worden. Tegelijkertijd is de



foto 10: Waterdoorvoer Weerdsuis Albert Perier

Weerdsuis geautomatiseerd en daarmee onderdeel van het besturingssysteem van het Hoogheemraadschap. Het succes van de maatregel wordt onderstreept door het feit dat niet alleen deze technische aanpassing is gerealiseerd, maar het Hoogheemraadschap nu ook daadwerkelijk zorgdraagt voor voldoende water.

De implementatie van deze maatregel heeft langere tijd stilgestaan vanwege verschil in inzicht tussen de betrokken

Hoogheemraadschappen over het waterakkoord (een project buiten het RPV). Bilateraal overleg tussen beide Dijkgraven heeft gezorgd voor een doorbraak, waarbij het RPV steeds een rol heeft gespeeld. Het bilateraal overleg heeft voor een doorbraak gezorgd zodanig dat de ingreep succesvol is geïmplementeerd, los van het verschil in inzicht over de financiële uitwerking van het waterakkoord tussen de hoogheemraadschappen.

Regelgeving:

Het RPV is zeer specifiek ook een hefboom geweest bij het totstandkomen van een meer uniforme wet- en regelgeving op en langs de Vecht. Bij overdracht van de Vecht naar het hoogheemraadschap AGV bestond binnen AGV nog geen uniform beleid op het gebied van vaarwegbeheer. Dit beleid is, met het RPV als hefboom, in de loop der jaren ontwikkeld ("De Vaarwegnota"), met als belangrijkste resultaat dat duidelijk is

geworden wie welke verantwoordelijkheden ten aanzien van de vaarweg heeft. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de verantwoordelijkheid voor ligplaatsen, handhaving van snelheid en aanleggen, partyschepen en het bouwen van steigers. Het RPV heeft ertoe geleid dat alle gemeenten langs de Vecht op één lijn zitten voor wat betreft de regelgeving. Ook heeft het RPV ertoe geleid dat het hoogheemraadschap een consistent beleid heeft ontwikkeld en vastgesteld en deze daadwerkelijk handhaaft. Een succesfactor hierin was de inspanning van en uitwisseling tussen alle betrokken ambtenaren (provincie, gemeente en waterschap). Dit succes is overigens mede tot stand gekomen dankzij de inspanningen van de Stuurgroep om alle betrokkenen te wijzen op gemeenschappelijke verantwoordelijkheden.

De tweede fase van het project (RPV+) is gebruikt om de huidige regelgeving en handhaving in kaart te brengen en inzichtelijk te maken voor alle betrokkenen. Dit project heeft geleid tot afstemming van de vergunningverlening en een duidelijk resultaat in de vorm van publieksvoorlichting (website, verwijzingen naar elkaars websites en een brochure).



foto 11: Partyschip op de Vecht Bart Specken



*foto 12: Natuurvriendelijke oever
Bart Specken*

Natuurvriendelijke oevers

Een belangrijk onderdeel van het RPV was het aanleggen van natuurvriendelijke oevers. Deze maatregel had als doel om het ecologisch potentieel van de Vecht te verhogen. Deze maatregel is volgens plan uitgevoerd: 12 kilometer oever is natuurvriendelijk ingericht tegen veel lagere kosten dan oorspronkelijk begroot. Dit resultaat is op zichzelf al een succes te noemen.

Daarnaast zijn echter ook enkele ‘extra’s’ aan deze maatregel toegevoegd die

grotendeels gerealiseerd zijn. Toen bleek dat het natuurvriendelijk inrichten van oevers bij landgoederen maar op twee van de zes locaties kon worden doorgevoerd, is het geld dat hiervan nog beschikbaar was geïnvesteerd in een extra oever ten zuiden van Nes. Verder is, toen de ontwikkeling van onderwaterplanten achterbleef bij de ontwikkeling van oeverplanten, in het RPV+ budget beschikbaar gesteld voor een optimalisatie van reeds gerealiseerde oevers. Beide voorbeelden duiden op een grote flexibiliteit van de Stuurgroep in het invullen van deze maatregel om de gestelde doelstellingen te behalen.

Succesfactor voor de natuurvriendelijke oevers was met name het snelle en zichtbare resultaat. Door een voortvarende aanpak werden op relatief korte termijn harde, onaantrekkelijke oevers omgevormd tot attractieve walkanten met veel potentieel. Deze attractiviteit werd door zowel bewoners als gebruikers

(recreatievaart) ervaren. Hierdoor ontstond een groot maatschappelijk draagvlak voor de inrichting van natuurvriendelijke oevers met als resultaat een relatief eenvoudige realisatie.

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Gebaseerd op de bevindingen en de interpretatie wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de beantwoording van de hoofdvragen van deze evaluatie. Aanvullend is een aantal vrijblijvende aanbevelingen opgesteld.

6.1 Conclusies

Vraag 1: In hoeverre zijn de maatregelen uitgevoerd conform opzet, conform tijdsplanning en conform budget?

Concluderend kan worden vastgesteld dat de maatregelen uit het RPV Fase I en RPV+ over het algemeen zijn uitgevoerd zoals door de betrokkenen als maximaal haalbaar (maatschappelijk en technisch) is ervaren. Op maatregelniveau is een aantal zaken minder ver uitgevoerd dan voorzien en kan vertraging worden geconstateerd ten opzichte van de originele planning uit 1996. Ten gevolge hiervan is sprake van onderbesteding van het budget. De evaluatie van de uitvoering van de maatregelen kan echter niet los worden gezien van het doel van deze maatregelen. Ten aanzien hiervan kan het volgende geconstateerd worden:

- **Waterkwantiteit:** Doel van de maatregel was het verhogen van het debiet door de Weerdsluis. Met de uitgevoerde maatregel is het doel maximaal bereikt.
- **Waterkwaliteit:** Doel was het verbeteren van de waterkwaliteit door het aanpakken van specifieke bronnen. De maatregelen hebben geleid tot succesvolle aanpak van drijfvuil en

onderzoek naar actuele lozingen en slibvang. De aanpak van twee andere bronnen (antifouling vaartuigen en geïmpregneerd hout) werd achterhaald door landelijke wetgeving.

- **Oevers:** Doel van deze maatregel was het creëren van ecologisch waardevolle oevers. De maatregelen hebben geleid tot een maximaal doelbereik in de vorm van attractieve natuurvriendelijke oevers, sterk verminderde overlast door illegaal aanmeren en een voortvarende aanpak ten aanzien van het opheffen van een aantal ongewenste ligplaatsen van woonschepen.

- **Ecologie:** Doel van deze maatregel was het ontwikkelen van ecotopen voor een grote diversiteit aan organismen. Uitvoering van de maatregelen heeft geleid tot twee afgeronde onderzoeken als voorloper op maatregelen die worden genomen buiten het RPV. Verder wordt golfwerking voorkomen en zijn de oevers verder geoptimaliseerd. Deze maatregelen hebben geleid tot potenties voor het ontwikkelen van belangrijke ecotopen. Resumerend kan gesteld worden dat de maatregelen zoals uitgevoerd significant hebben bijgedragen aan het doelbereik van het RPV.

Vraag 2: Wat is de oorzaak van geconstateerde afwijkingen van de uitvoering van maatregelen, welke rol speelde de Stuurgroep (en specifiek de provincie Utrecht) hierin en wat zijn de leerpunten?

De oorzaak van geconstateerde afwijkingen ligt over het algemeen in het ontbreken van voldoende maatschappelijk draagvlak voor de uitvoering. Verder was sprake van uiteenlopende belangen

binnen de Stuurgroep, waardoor de uitvoering conform planning niet altijd kon worden afgedwongen. De Stuurgroep heeft, voor zover gereconstrueerd kan worden, adequaat gereageerd op de ontwikkelingen in de vorm van twee belangrijke interventies. De provincie Utrecht heeft gedurende het proces de voorzitter van de Stuurgroep blijvend ondersteund.

Als leerpunt kan worden opgemerkt dat tijdens de planvorming van het RPV de haalbaarheid (technisch en procedureel) en de realiseerbaarheid (maatschappelijk draagvlak) onvoldoende is meegenomen. Overigens is dit nauwelijks verwijtbaar gezien de tijdgeest van begin jaren negentig.

Vraag 3. Wat is de rol van Provincie Utrecht (en andere partijen) na opheffing van de Stuurgroep?

Het RPV Fase I en het RPV+ kunnen als afgerond worden beschouwd en daarmee is het logisch dat de Stuurgroep wordt opgeheven. De provincie Utrecht als algemene democratie zou een rol kunnen spelen in het continueren van de ruimtelijke kwaliteit in het Vechtgebied. Als zodanig zou de provincie Utrecht het belang van een integrale visie voor het Vechtgebied kunnen ondersteunen.

De rollen van de andere partijen liggen overeenkomstig hun verantwoordelijkheden; bij het Hoogheemraadschap AGV ligt de sectorale verantwoordelijkheid voor het waterbeheer in de Vecht, bij de gemeenten ligt de verantwoordelijkheid als toezichthouder op de aanliggende zones. Rijkswaterstaat zal na financiering van de waterbodemsanering geen rol meer spelen.

Vraag 4. Hoe zijn Fasen II en III verankerd; hoe is zekerheid ten aanzien van uitvoering geborgd?

Zowel Fase II als Fase III is helder verankerd: Fase II, uitvoering van optimalisatie van het rwzi-effluent, wordt opgepakt door de verantwoordelijke hoogheemraadschappen. Borging vindt plaats door gemaakte afspraken én door de resultaatverplichting van de KRW.

Fase III, uitvoering van de waterbodemsanering, is verankerd in het overdrachtscontract tussen RWS en AGV. Gelden zijn geormerkt in het Rijkssaneringsprogramma.

6.2 Aanbevelingen

Het RPV is een project waarvoor veel waardering bestaat bij de participerende organisaties. Betrokkenen zijn gepast trots op het bereikte eindresultaat. Het verdient aanbeveling de lessen te leren, maar vooral ook het succes te vieren.

Met het afronden van het RPV blijft het belangrijk dat de identiteit, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van het Vechtgebied behouden blijven en verbeterd worden. Het ontwikkelen van een werkelijk integrale visie, waarin water, natuur en ruimte gebiedsgericht worden geïntegreerd kan hierbij van grote waarde zijn.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Utrecht
Project	: Evaluatie Restauratieplan Vecht
Dossier	: X2786.01.000
Omvang rapport	: 25 pagina's
Auteur	: Herbert Bos
Bijdrage	: Annemieke Hendriks, Sonja Kooiman
Projectleider	: Herbert Bos
Projectmanager	: Herbert Bos – projectmanager DHV Water, Natuur en Ruimte
Datum	: 10 november 2005
Naam/Paraaf	:

BIJLAGE 1 Namenlijst

De volgende mensen zijn geïnterviewd:

- Peter van Rooy (initiator – onafhankelijk deskundige)
- Kees van der Lugt (AGV)
- Paulien Hartog (AGV - PG)
- Marie Josée Leloup (AGV – Projectmanager)
- Wim Bos / Karin Fokker (PvdA - vragenstellers)
- Irene Bekkers (PUT - regelgeving)
- Chris de Jong (PUT – woonschepen)
- Ferdi Timmermans (PUT – jaagpaden)
- Wim Kamer (Gem. Breukelen – contactpersoon)
- Kor van Dijk (Gem. Loenen – contactpersoon)
- Annie Kamp (PUT – gedeputeerde)
- Gerard van Vliet (RWS)
- Coen Verstand (PNH)
- Mevr. Rehbock-Beijers (Gem. Loenen - wethouder)
- Johan de Bondt (AGV - Dijkgraaf)
- Nico Broodbakker (AGV – vaarwegbeheer)
- Jacques van Alphen (AGV – Waterakkoord)

De volgende mensen hebben schriftelijk gereageerd:

- Henk Groenestein (PUT)
- Bart Specken (AGV)

BIJLAGE 2 Stand van zaken maatregelen RPV en RPV+**Inhoudelijk + financieel resultaat RPV (bedragen in EURO)**

De totale projectbesteding van Fase I vanaf start uitvoering tot en met 2005 (inclusief renteverrekening van €209.947) zal naar huidige inzichten ongeveer uitkomen op 68% (€5.651.000) van het voor deze fase beschikbare budget (€8.272.400).*

Maatregelen RPV	Begroting 1996*	Stand van Zaken**	Realisatie inhoudelijk*	Besteding financieel*
Waterkwantiteit		Doel: verhogen debiet vanuit Weerdsluis		
Aanpassen Weerdsluis vanwege verhoging debiet (01)	680.600	De Weerdsluis is aangepast. Het debiet is verhoogd tot 4,5 m ³ /s. Deze werkzaamheden zijn in 2004 feestelijk afgerond. HDSR en AGV werken aan een waterakkoord waarin met het gedachtegoed van RPV rekening wordt gehouden. Voor een verdere verhoging van het debiet is een modelstudie voor verbetering van de waterkwaliteit uitgevoerd. Realisatie is afhankelijk van te maken afspraken tussen HDSR en AGV.	100%	30%
Waterkwaliteit		Doel: verbeteren waterkwaliteit door het aanpakken van specifieke bronnen		
Milieuvriendelijk onderhoud vaartuigen (29)	90.800	Deze maatregel is achterhaald door beleid en regelgeving: koperhoudend anti-fouling zijn verboden en jachthavens en scheepswerven zijn verplicht om voorzieningen te hebben voor het aanbrengen van beschermingslagen. De Stuurgroep heeft besloten tot een alternatief project (voorlichting, publiciteit) met een budget van €47.000,--. In 2005 is een folder gemaakt over het voorkómen en oplossen van problemen veroorzaakt door recreatievaart. Bij verspreiding is een functioneel presentje (hevelpompe) bijgevoegd. Op zowel de folder (voldoende informatie) als het presentje (nuttig) kwamen positieve reacties. Bovendien waren veel partijen enthousiast betrokken bij de distributie.	100%	37%
Onderz. voorkómen actuele lozingen (26)	45.400	Deze maatregel is afgerond. Het onderzoek is afgerond.	100%	100%

Maatregelen RPV	Begroting 1996*	Stand van Zaken**	Realisatie inhoudelijk*	Besteding financieel*
Voorkómen toepassing geïmpregneerd hout (30)	45.400	Deze maatregel is achterhaald door ontwikkelingen op het gebied van wetgeving. Gebruik van geïmpregneerd hout in water is niet langer toegestaan. Voldoende milieuvriendelijke alternatieven zijn beschikbaar.	100%	5%
Voorkómen en verwijderen drijfvuil (32)	4.500	Deze maatregel is afgerond. Drijfvuil wordt 2 keer per jaar geschoond.	100%	91%
Onderzoeken effect aanleg slibvang Utrecht (37)	45.400	Deze maatregel is afgerond. Het onderzoek is uitgevoerd.	100%	175%
Oevers en ecologie		Doel: creëren van ecologisch waardevolle oevers en ecotopen voor grote diversiteit aan organismen		
Herinrichten oevertrajecten Vecht (38 t/m 45)	3.267.200	Deze maatregel is afgerond. 12 km oever is natuurvriendelijk (100%) heringericht. In 2004 was geld gereserveerd voor uitvoering van een extra oever in Breukelen. Uitvoering was echter afhankelijk gesteld van financiële deelname aan het RPV+. In de gemeente Breukelen is deze maatregel daarom niet uitgevoerd.	100%	44%
Aanpak knelpunten ligplaatsen woonboten (46)	2.268.900	Alle betrokken partijen hebben in de beleidsplannen vastgelegd dat toename van het aantal boten niet toegestaan is. Uit onderzoek van Arcadis kwamen 26 belangrijkste knelpunten naar voren, waarvan er 16 in aanmerking kwamen om daar boten te verplaatsen. In Weesp zijn circa 6 boten verscheept naar een daarvoor ingerichte woonschepenhaven en daar en in overige gemeenten zijn in totaal 8 vrijplaatsen gecreëerd. 10 boten zijn opgekocht en van de Vecht verwijderd. De Stuurgroep heeft besloten het resterende budget voor deze maatregel te besteden aan lopende zaken en het aankopen/saneren van RPV-knelpunten. Voor deze aankoop is niet voldoende RPV-budget beschikbaar. De Provincie Utrecht zal de extra kosten van de aankopen en overige activiteiten in de komende jaren financieren. Provincie Utrecht bevestigt dit op 11-11-2005 schriftelijk. Provincie Utrecht is gevraagd de rol van trekker/coördinator over te nemen en de sanering en	100%	100%

Maatregelen RPV	Begroting 1996*	Stand van Zaken**	Realisatie inhoudelijk*	Besteding financieel*
		oplossingsrichtingen expliciet op te nemen in het uitvoeringsprogramma woonschepenbeleid. Voorstel van de Projectgroep is het RPV-budget in 2005 uit te geven en wat niet uitgegeven blijkt te zijn over te dragen aan Provincie Utrecht.		
Natuurvriendelijk inrichten oevers landgoederen (47)	317.600	Deze maatregel is afgerond. Natuurvriendelijke inrichting bleek mogelijk op twee van de zes landgoederen: Zwaanwijk en Beekoever. De Stuurgroep heeft besloten €23.000,- van het resterende budget te gebruiken voor herinrichting van een oever ten zuiden van de Nes. Deze is in 2005 afgerond.	50%	22%
Voorkómen verdere bebouwing langs de Vecht (48)	-	In 2002 is deze maatregel verruimd tot: voorkómen van verdere bebouwing aan de Vecht tenzij het gaat om verhoging van de ruimtelijke kwaliteit door bestaande bebouwing te vervangen door nieuwe bebouwing, die qua architectuur en maatvoering past binnen het stijlvolle karakter van de Vecht. In Weesp en Maarssen is gebouwd vanuit deze verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Voor een groot deel is, zoals gepland, het gedachtegoed "toetsen aan RPV" opgenomen in de streekplannen en bestemmingsplannen.	Continu	-
Creëren aanlegplaatsen voor recreatievaartuigen (54)	589.900	Deze maatregel is in uitvoering. De Stuurgroep heeft besloten lopende activiteiten optimaal af te handelen, maar geen nieuwe initiatieven op te starten en erkend dat de doelstelling (200 aanlegplaatsen) niet is gehaald. In de eerste fase van deze maatregel (voor fasering is gekozen in 1999 omdat de kosten van het totale plan veel groter waren dan het RPV-budget), begin 2003, zijn 70 ligplaatsen op zes locaties gerealiseerd. Voor de tweede fase zijn op acht locaties nog eens 70 ligplaatsen geselecteerd. Het is niet gelukt om de locaties gelijkmatig over de Vecht te verdelen. Veel potentiële locaties zijn afgefallen door gebrek aan maatschappelijk draagvlak. Daarnaast is vertraging in de uitvoering opgetreden door langdurige ziekte van de belangrijkste werkgroepleden en door de lange termijn van afgifte van vergunningen en ontheffingen. De Projectgroep heeft voorgesteld om alleen die projecten voort te zetten waarvoor de vergunningen zijn aangevraagd en waarvan afronding van de realisatie en financiële afhandeling mogelijk is voor 01-10-2006. Breukelen, Wijdemer, Nigtevecht, Utrecht en Weesp worden dan nog uitgevoerd. Voor deze maatregel is veel subsidie (in totaal ongeveer 40%) ontvangen/toegezegd van Stichting Recreatietoervaart Nederland, Provincie Utrecht en ook WSV Nigtevecht zal financieel bijdragen. Verder heeft de Projectgroep voorgesteld	66%	69%

Maatregelen RPV	Begroting 1996*	Stand van Zaken**	Realisatie inhoudelijk*	Besteding financieel*
		de budgetten van deze maatregel en de RPV+ maatregel 'Stimuleren realisatie aanlegplaatsen' samen te voegen, omdat het budget van RPV+ beperkt van omvang is en er vanuit het budget RPV nog middelen beschikbaar zijn om de uitvoering financieel te regelen. Aanvullend stelt de Projectgroep voor een mogelijk financieel tekort voor deze maatregel te financieren uit het saldo van de RPV+ maatregel 'Aanleggen wachtplaatsen'.		
Aanleggen vooroevers over 5 km (50)	226.900	Deze maatregel is afgerond. Vooroevers blijken bij steile oevers niet effectief te zijn. Bij twee geschikte locaties zijn vooroevers gerealiseerd: ± 700 m. De overige 4,3 km vervalt.	15%	19%
Aanpassen operationeel beheer oevers (49)	45.400	Deze maatregel is afgerond: geïmplementeerd in het Beheerplan van DWR. In het rapport is beheer voor elk type oever uitgesplitst. Het beheer en onderhoud van de oevers is overgedragen aan AGV/DWR.	100%	96%
Verbeteren ecologische verbinding met Tienhovens Kanaal (52)	45.400	Deze maatregel is, voor wat betreft activiteiten in het RPV, afgerond. Het onderzoek is uitgevoerd. Eventuele maatregelen en financiering hiervan gebeurt buiten het RPV, vanuit de Provincie Utrecht in het kader van het Natuurgebiedsplan Vecht en Plassengebied.	100%	17%
Verbeteren ecologisch functioneren stedelijke oevers (53)	45.400	Deze onderzoeksmaatregel is afgerond.	100%	164%
Optimaliseren oevers	-	Deze maatregel is in uitvoering. In 2003 heeft de Stuurgroep besloten tot optimalisatie van reeds gerealiseerde oevers, aangezien de ontwikkeling van onderwaterplanten achterbleef bij de doelstelling. De ontwikkeling van oeverplanten verliep wel volgens plan. Het budget voor deze extra maatregel (€20.000,-) was afkomstig uit het saldo voor coördinatie en communicatie. Op 19-05-2006 worden de resultaten gepresenteerd van het uitzetten van waterplanten in 2005 op 8 locaties.		

Maatregelen RPV	Begroting 1996*	Stand van Zaken**	Realisatie inhoudelijk*	Besteding financieel*
Regelgeving		Doel: Consistente en éénduidige wet- en regelgeving, inclusief handhaving		
Verlagen en handhaven max. vaarsnelheid 6 km/uur (58/59)	77.100	Deze maatregel is afgerond. In het zuidelijke, smallere deel van de Vecht is de maximale vaarsnelheid verlaagd van 9 km/h naar 6 km/h. In het noordelijke, bredere deel van de Vecht is de maximale vaarsnelheid van 9 km/h aangehouden. Daarnaast is meer aandacht voor de handhaving van deze maximale vaarsnelheid. DWR is hiervoor verantwoordelijk.	100%	100%
Verbeteren handhaving aanleg recreatievaartuigen (60)	22.700	Deze maatregel is in uitvoering. De samenwerking met de regiopolitie is verbeterd. Daarnaast werden financiële bijdragen aan de aanschaf van handhavingsmiddelen geleverd en communicatie-activiteiten ondernomen. Handhavers van DWR varen 3 – 4 keer per week over de Vecht. Het nog beschikbare budget van €17.000,-- is in 2003 gereserveerd voor de inrichting van een bewaarhaven. Het uitvoeringsplan is beschikbaar en de vergunningen zijn aangevraagd. Realisatie is gepland voor het voorjaar van 2006. De verwachte kosten voor realisatie van de bewaarhaven liggen hoger dan het RPV-budget: het restant wordt gefinancierd door AGV. De Projectgroep heeft het voorstel gedaan deze €17.000,-- beschikbaar te stellen voor de bewaarhaven onder de strikte voorwaarde dat de begroting volledig gedekt is en dat de haven voor 01-10-2006 gerealiseerd en financieel afgehandeld is.	34%	26%
Communicatie rondom start plan	45.400		100%	100%
Coördinatie en communicatie	408.400	Uit onderbesteding oevers extra budget €414.536,-- beschikbaar gesteld	Continu	149%
Renteverrekening		Rente wordt gefinancierd uit onderbesteding oevers		
Totaal	8.272.400			

* Op basis van vergaderstukken SG-15 d.d. 06-10-2005

** Op basis van vergaderstukken SG-15 d.d. 06-10-2005, bundel SG-12 d.d. 16-09-2004, interview met Secretaris Stuurgroep en informatie op website RPV d.d. 10-12-2004

Inhoudelijk en financieel resultaat RPV+ (bedragen in EURO)

De totale projectbesteding voor RPV+ vanaf start uitvoering tot en met 2005 (€699.840) zal naar huidige inzichten ongeveer uitkomen op 68% van het voor deze fase beschikbare budget (€1.071.429). Omdat Stichting Recreatietoervaart Nederland, Provincie Utrecht, AGV en Provincie Noord-Holland aanvullende subsidies verstrekt hebben bij enkele maatregelen is van het RPV+-budget in werkelijkheid 28% (€297.228) uitgegeven. Door de subsidies is voor een aantal maatregelen aanzienlijk meer gerealiseerd dan de oorspronkelijke doelstellingen.**

Maatregelen RPV+	Begroting*	Stand van Zaken***	Realisatie inhoudelijk**	Besteding financieel uit budget RPV+ **	Besteding financieel inclusief subsidies**
Uitwerken maatregelen RPV+ (26)					
Onderzoeken aanpassing Vechtsluis (27)	71.429	Deze maatregel is afgerond. Uit het onderzoek bleek dat het sluiten van de Vechtsluis ook na sanering van de waterbodembodem en rwzi Utrecht een negatief effect heeft op de waterkwaliteit benedenstrooms. De resultaten van de KRW worden afgewacht. In 2009 wordt opnieuw beoordeeld of sluiting van de Vechtsluis gewenst is.	100%	3%	n.v.t.
Stimuleren aanleg natuurvriendelijke oevers (28)	71.429	Deze maatregel is afgerond. Provincie Noord-Holland subsidieert naast het RPV+-budget circa €13.000,-. Hierdoor kon in de Gemeente Wijdemeren een extra oever aangelegd worden. Besloten is tot één grote oever, in plaats van meerdere kleine oevers, die ecologisch kwetsbaarder zijn. De oever is in 2005 aangelegd.	118%	100%	118%
Realiseren milieu-servicepunten (29)	142.857	Deze maatregel is in uitvoering. Nu zijn twee servicepunten aanwezig: in Weesp en bij de Weerdsuis. Na inventarisatie door AGV/DWR is geconcludeerd dat één extra servicepunt voldoende is. De vergunningen zijn verleend en de werkzaamheden voor dit punt in de jachthaven van Nigtevecht starten in 2005. Afronding wordt verwacht voor het vaarseizoen 2006. De Projectgroep heeft voorgesteld het RPV+ budget beschikbaar te houden tot 01-10-2006.	33%	7%	7%
Aanleggen wachtplaatsen (30)	142.857	Deze maatregel is in uitvoering. Drie wachtplaatsen in Loenen en zeven in Weesp zijn gerealiseerd. Voor deze maatregel is veel subsidie (in totaal ongeveer 50%) ontvangen van Stichting Recreatietoervaart Nederland, Provincie Utrecht en AGV en ook Provincie Noord-	95%	54%	187%

Maatregelen RPV+	Begroting*	Stand van Zaken***	Realisatie inhoudelijk**	Besteding financieel uit budget RPV+ **	Besteding financieel inclusief subsidies**
		Holland heeft een extra financiële bijdrage geleverd. Wegens langdurige ziekte van de belangrijkste werkgroepleden en door de lange termijn van afgifte van vergunningen en ontheffingen heeft uitvoering veel vertraging opgelopen. In Loenen loopt een bezwaarprocedure maar naar verwachting kan uitvoering eind 2005 plaatsvinden. Rijkswaterstaat realiseert en financiert de uitbreiding van twee wachtplaatsen in Muiden. De Projectgroep heeft voorgesteld het budget voor uitbreiding van de wachtplaats in Loenen beschikbaar te houden tot uiterlijk 1 oktober 2006. Verder is het voorstel het budget voor deze maatregel te reserveren voor de RPV-maatregel 'Creëren aanlegplaatsen recreatievaartuigen'.			
Stimuleren realisatie aanlegplaatsen (31)	35.714	Deze maatregel is in uitvoering, zie RPV-maatregel 'Creëren aanlegplaatsen voor recreatievaartuigen'. Het voorstel van de PG is de budgetten van RPV voor de maatregel aanlegplaatsen en RPV+ voor de maatregel wachtplaatsen in te zetten voor de realisatie van RPV+ aanlegplaatsen.	20%	28%	28%
Voorkomen overlast partyschepen (32)	17.857	Deze maatregel is afgerond. AGV heeft regels opgesteld voor schepen. De regelgeving is geoptimaliseerd. Aanscherping van regelgeving voor geluid en verkeerhinder is een taak voor gemeenten. In de gemeente Maarssen zijn nieuwe opstapplaatsen voor partyschepen gecreëerd. De gemeente Loenen heeft de voorkeur uitgesproken geen partyschepen meer in de Vecht toe te laten. Deze maatregel wordt niet gezien als een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van de partijen in de Stuurgroep, omdat alleen de gemeenten overlast kunnen voorkomen.	100%	0%	n.v.t.
Zorgen voor integrale en uniforme wet- en regelgeving (33)	71.429	Deze maatregel is afgerond. De maatregel is opgesplitst in twee maatregelen: de maatregel 'inzichtelijk maken van vergunningverlening en regelgeving op en langs de Vecht en de maatregel 'verbetering van de handhaving van de wet- en regelgeving op en rond de Vecht door middel van afstemming en samenwerking'. Voor beide maatregelen is de Provincie Utrecht trekker. De eerste maatregel is succesvol afgerond door het uitbrengen van een brochure en webpagina's	200%	15%	n.v.t.

Maatregelen RPV+	Begroting*	Stand van Zaken***	Realisatie inhoudelijk**	Besteding financieel uit budget RPV+ **	Besteding financieel inclusief subsidies**
		<p>op de websites van regelstellende instanties. Deze webpagina's van de verschillende overheden zijn allemaal aan elkaar gelinkt. Bij aanpassing van de regelgeving kunnen ook de webpagina's aangepast worden; een nieuwe brochure is dan niet nodig.</p> <p>De tweede maatregel is minder succesvol verlopen. Tussen AGV, en de provincies zijn geen afspraken gemaakt met de gemeenten over gezamenlijke handhaving. Wel is per overtreding in beeld gebracht welke partij verantwoordelijk is voor de betreffende regel. De Projectgroep heeft naar aanleiding van een gebrek aan actieve deelname door gemeenten voorgesteld deze maatregel te stoppen. De Stuurgroep neemt hierover op 11-11-2005 een beslissing.</p> <p>De Provincies en AGV/DWR zullen op geselecteerde thema's blijven samenwerken. Bij handhavingzaken zal de betreffende gemeente betrokken worden.</p>	0%	0%	n.v.t.
Instellen centraal meldpunt voor de Vecht (34)	107.143	Deze maatregel is afgerond. De Stuurgroep heeft besloten dat het centraal meldpunt nader aan de orde zou komen als de integrale handhaving uitgewerkt was. Als de Stuurgroep besluit het afstemmen van de handhaving als project te laten vervallen, zal het centraal meldpunt waarschijnlijk ook niet doorgevoerd worden.	0%	0%	n.v.t.
Herstellen jaagpaden (35)	142.857	Deze maatregel is in uitvoering. Gedurende het project is het begrip jaagpaden (paden waarlangs paarden liepen om boten langs de Vecht te trekken) met cultuurhistorische waarde uitgebreid tot wandelpaden dicht langs oevers. Hierdoor ligt de focus van het project op herinrichting en niet op achterstallig onderhoud. Drie locaties zijn geselecteerd: Loenen, Weesp en Utrecht. De betreffende gemeenten zijn uitgenodigd om concrete voorstellen te doen. De Stuurgroep heeft budget gereserveerd. De uitwerking van de voorstellen is nog niet ontvangen door de Projectgroep. Hierdoor zijn zorgen ontstaan met betrekking tot de voortgang van deze maatregel.	Niet bekend	0%	-
Ontwikkelen visie op kano-mogelijkheden (36)	17.857	Deze maatregel is in uitvoering. Doelstelling is omgezet van ontwikkeling van visie in de realisatie van kanovoorzieningen. De Provincie Utrecht heeft naast het RPV budget een aantal andere financieringsbronnen aangesproken. Op basis hiervan kon in 2005 de minimum ⁺ -variant	1200%	100%	1220%

Maatregelen RPV+	Begroting*	Stand van Zaken***	Realisatie inhoudelijk**	Besteding financieel uit budget RPV+ **	Besteding financieel inclusief subsidies**
		gerealiseerd worden en kon een aantal van de voorzieningen geschikt gemaakt worden voor gehandicapten. Het RPV fungeerde als hefviel voor deze maatregel. De onderbrenging van het beheer en onderhoud is geregeld. Officiële opening vindt plaats in mei 2006.			
Onderzoeken haalbaarheid cultuurmonument (37)	35.714	Deze maatregel is afgerond. De maatregel is oorspronkelijk in het RPV+ opgenomen op initiatief van de Gemeente Loenen, aangezien op de Vecht met deze status partyschepen verboden zouden worden. Daarnaast is de aanwijzing als cultuurmonument een hulpmiddel voor het tegengaan van bebouwing. Uit een haalbaarheidsonderzoek is geconcludeerd dat een wettelijke status van beschermd cultuurmonument niet opportuun is gezien de vele predikaten en bescherming die reeds bestaan. De Vecht is in de Nota Ruimte wel aangewezen als nationaal landschap (als onderdeel van het Groene Hart). In 2004 heeft de Stuurgroep besloten dat het opstellen van een toekomstvisie geen taak is van het RPV en dat extra bescherming niet door het RPV zal worden doorgevoerd.	100%	32%	n.v.t.
Coördinatie en communicatie	214.286		Continu	43%	n.v.t.
Totaal	1.071.429			28%	68%

* Begroting bij deelname van vijf gemeenten

** Op basis van vergaderstukken SG-15 d.d. 06-10-2005

*** Op basis van vergaderstukken SG-15 d.d. 06-10-2005, bundel SG-12 d.d. 16-09-2004, interview met Secretaris Stuurgroep en informatie op website RPV d.d. 10-12-2004