



Port of  
Rotterdam

PROJECTORGANISATIE

**MAASVLAKTE 2**

## **VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 NR. 13**

**RAPPORTAGEPERIODE JULI 2013 - JUNI 2014**



# **VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 JULI 2013 – JUNI 2014**

Auteur : D.T. Korf  
Datum : 8 september 2014  
Kenmerk :  
Projectonderdeel : Projectbeheersing  
Opdrachtgever : R.A.B. van der Plas  
Versie : Versie [7.1]  
Classificatie : Openbaar  
PBS code : 01-07-05

# Documenthistorie

Versie	Datum	Gewijzigde hoofdstukken	Beschrijving wijzigingen
[3.x]	08/07/2014	Alle	Werkconcepten t.b.v. (interne) afstemming
[4.1]	09/07/2014	Alle	Bespreking MT PMV2
[5.1]	06/08/2014	Alle	Goedgekeurd MT MV2 / Bespreking min. I&M en Projectboard
[6.1]	13/08/2014	H1, H2	Goedgekeurd Projectboard
[7.1]	8/09/2014	Alle	Definitieve versie

## GOEDKEURING

<b>Allard Castelein, voorzitter Projectboard, CEO HbR</b>	
Handtekening:	<b>Datum goedkeuring:</b>
<b>René van der Plas, Directeur PMV2</b>	
Handtekening:	<b>Datum goedkeuring:</b>
<b>Frank Hoevenaars, Hoofd Projectbeheersing</b>	
Handtekening:	<b>Datum goedkeuring:</b>

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Stand van zaken</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Project beheersaspecten</b>	<b>8</b>
2.1	Scopewijzigingen	8
2.2	Planning/voortgang	8
2.3	Financiën	8
2.4	Risico's	9
2.5	Kwaliteitsmanagement / Audit	14

# 1 Stand van zaken

In het kader van de regeling grote projecten ten behoeve van de Tweede Kamer wordt jaarlijks ten behoeve van PMR een voortgangsrapportage opgesteld. De laatste was de VGR nr. 12, rapporterend over de periode juli 2012 t/m juni 2013.

Deze rapportage beschrijft op hoofdlijnen de relevante ontwikkelingen en bereikte resultaten van het project Maasvlakte 2 in de periode juli 2013 t/m juni 2014. Het gaat over de voortgang van de uitvoering van de aanleg van Maasvlakte 2 en de daarmee voor het Rijk samenhangende risico's.

De Projectorganisatie Maasvlakte 2 wordt uiterlijk per 1 januari 2015 beëindigd, of mogelijk enkele maanden eerder in 2014. Dit betekent dat deze VGR de laatste rapportage is die onder de verantwoordelijkheid van de Projectorganisatie opgesteld is. De rapportageverplichting richting PMR zal worden overgedragen aan de staande organisatie van het Havenbedrijf Rotterdam.

De uitvoeringsplanning is in de rapportageperiode niet gewijzigd. De risico's voor de realisatie zijn ook in deze rapportageperiode afgenomen. Zie paragraaf 2.4 voor het overzicht van de risico's die in het kader van PMR nog relevant zijn.

Gedurende de afgelopen periode is het Havenbedrijf Rotterdam de marktontwikkelingen steeds nauwlettend blijven volgen. De verwachte marktontwikkelingen op langere termijn passen nog steeds binnen de uitgangspunten van de genomen investeringsbeslissing. De realisatie van het project Maasvlakte 2 geschiedt per rapportagedatum (31/06/2014) binnen vigerend(e) budget en planning.

In de vergunningsvoorwaarden is het Havenbedrijf Rotterdam de verplichting opgelegd om het Monitoringsplan Aanleg van Maasvlakte 2 ten behoeve van het bevoegd gezag (RWS en EZ) uit te voeren. De daaruit verkregen metinggegevens worden door het bevoegd gezag beoordeeld en gebruikt voor de m.e.r.-evaluatie. De uitvoering van het monitoringsplan is volgens plan verlopen. De meetresultaten van de afgelopen rapportageperioden rechtvaardigen de verwachting dat de werkelijke effecten binnen de bandbreedte blijven die is voorspeld in het MER.

Ook volgt HbR nauwlettend ontwikkelingen buiten PMR die invloed kunnen hebben op het gebruik van Maasvlakte II en de natuurcompensatie. Zo heeft het Havenbedrijf een informele zienswijze kenbaar gemaakt op het voornemen van het Rijk voor een structuurvisie Near Shore Windpark waaronder de locatie ten westen van Maasvlakte 2. Dit kan mogelijke effecten hebben op de natuurcompensatie Voordelta en de exploitatie van Maasvlakte 2 (o.a. ten aanzien van onderhoud van de zeekering en radardekking). Hiernaar zal de komende periode meer onderzoek worden gedaan.

De belangrijkste deelprojecten van de 1<sup>ste</sup> fase van Maasvlakte worden hieronder weergegeven:

Figuur 1: Overzichtskaart belangrijkste deelprojecten Aanleg Maasvlakte 2 Eerste fase (stand juni 2014)



In deze rapportageperiode zijn als onderdeel van de aanleg van de Maasvlakte 2 (uitsluitend) nog werkzaamheden uitgevoerd die noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van Maasvlakte 2 en de aansluiting op de bestaande Maasvlakte 1. Dit zijn de zogenaamde interfaceprojecten, onder meer de aanleg en aansluiting van spoor- en weginfrastructuur inclusief verkeersknooppunten, leidingenpassages en nutsvoorzieningen. Deze deelprojecten zijn of worden uitgevoerd in het kader van de bereikbaarheid van Maasvlakte 2.

Relevante highlights en/of kritieke milestones voor de belangrijkste nog lopende interfaceprojecten zijn:

- Realisatie van het Coloradoviaduct op de Europaweg. Dit viaduct is het grootste en tevens meest complexe knooppunt op het grensgebied van Maasvlakte 1 en 2. In de rapportageperiode zijn de contouren van het viaduct steeds beter zichtbaar geworden. De geplande oplevering vindt plaats in het vierde kwartaal van 2014.
- Het veiligheidsniveau van het doorgaande spoor op Maasvlakte 2 is verhoogd naar ERTMS level 1 Full Supervision. Tevens zijn de aansluitingen mogelijk gemaakt voor de spoorse ontsluiting van de klanten RWG en APMT, waarbij wordt opgemerkt dat de aansluiting van RWG volgens planning in oktober in gebruik genomen wordt.
- De servicehaven in de Prinses Margriethaven wordt ingericht, hiermee worden afmeervoorzieningen voor binnenvaart en nautische dienstverleners op MV2 gerealiseerd. De werkzaamheden bevinden zich per rapportagedatum in de afrondende fase. Oplevering is gepland in het derde kwartaal van 2014.

Ter illustratie van de voortgang van de aanleg van de Maasvlakte 2 in de rapportageperiode is een tweetal luchtfoto's opgenomen van het Coloradoviaduct.



Luchtfoto Coloradoviaduct maart 2014



Luchtfoto Coloradoviaduct april 2014

## **2 Project beheersaspecten**

### **2.1 Scopewijzigingen**

In de rapportageperiode hebben geen scopewijzigingen ten opzichte van UWO/PKB/(vigerend) Masterplan plaatsgevonden.

### **2.2 Planning/voortgang**

De realisatie van het project Maasvlakte 2 is conform planning gelopen. Met betrekking tot de nog lopende interfaceprojecten (zie hoofdstuk 1) kan geconstateerd worden dat deze conform de huidige planning zullen zijn afgerond voordat de terminals op Maasvlakte 2 operationeel worden.

### **2.3 Financiën**

In het kader van de UWO is afgesproken dat het Havenbedrijf Rotterdam de aanleg van de Maasvlakte 2 (inclusief de zeewering) voor eigen rekening en risico's realiseert. Voor de realisatie van het project heeft het Havenbedrijf Rotterdam van het Rijk een vaste bijdrage in de kosten van de aanleg ontvangen. Deze bijdrage is in 2013, wegens gunstigere ontwikkeling van de financieringspositie van het Havenbedrijf Rotterdam, deels vervroegd aan het Rijk gerestitueerd.

In het kader van de UWO is tevens afgesproken dat het Havenbedrijf Rotterdam tijdens de realisatie van de zeewering (en de daarop aansluitende instel- en onderhoudsperiode van 10 jaar) verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van de zeewering van de Maasvlakte. Conform de gemaakte afspraak zijn beheer en onderhoud van de zeewering tijdelijk door RWS aan het Havenbedrijf Rotterdam overgedragen. Jaarlijks worden de hiervoor overeengekomen vergoedingen door RWS aan het Havenbedrijf Rotterdam betaald.

In tegenstelling tot wat aanvankelijk in de UWO Landaanwinning was geregeld moest het beheer en onderhoud van het spoor op Maasvlakte 2 om juridische redenen bij het Rijk worden belegd omdat het spoor op Maasvlakte 2 behoort tot de hoofdspoorweg-infrastructuur. Conform de Spoorwegwet is de minister van IenM verantwoordelijk voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Om de verplichting uit de Spoorwegwet na te komen, is de UWO Landaanwinning in oktober 2012 aangepast en ligt de verantwoordelijkheid van het beheer en onderhoud niet langer bij het HbR. HbR blijft wel verantwoordelijk voor de financiering van het beheer en onderhoud van het spoor. Over de wijze van financiële afwikkeling van deze wijziging worden nog nadere afspraken gemaakt.



## 2.4 Risico's

### Aanpassing rapportagestructuur

In de huidige fase van het project is de indeling van de risicoparagraaf, zoals die in het verleden werd gehanteerd, niet meer optimaal. Voorheen werd achtereenvolgens ingegaan op de volgende vier onderdelen:

1. Relevante mutaties in de afgelopen rapportageperiode
2. Belangrijkste risico's voor de aanlegfase
3. Belangrijkste risico's voor de gebruiksfase
4. Belangrijkste risico's voor het Rijk

Nu de aanleg van fase 1 haar voltooiing nadert is het onderscheid tussen de aanlegfase (punt 2) en de gebruiksfase (punt 3) minder relevant geworden. Daarnaast is het resterende aantal risico's beperkt en is de ontwikkeling van het risicoprofiel gering waardoor een aparte opsomming van de meest relevante mutaties kan vervallen. Met ingang van deze rapportage wordt derhalve nog één opsomming gegeven van de risico's die in het kader van PMR en de UWO nog relevant zijn. Daarbij wordt dan per risico ingegaan op de actuele status, risico-eigenaar (HbR of Rijk) en eventuele ontwikkelingen ten opzichte van de vorige rapportage.

### Overzicht belangrijkste risico's behorend tot de scope van PMR

1. *Tijdige natuurcompensaties (Rijk verantwoordelijk)*

#### A) *Achterblijvende ontwikkeling duincompensatie (gelijkblijvend risico)*

Oorzaak: door invloeden van buitenaf of onbekende oorzaken zou de ontwikkeling van de duincompensatie achter kunnen blijven. Inmiddels is uit monitoring gebleken dat de ontwikkeling van het oppervlak natte duinvallei door verschillende oorzaken daadwerkelijk achterblijft.

Maatregelen: de duincompensatie is in 2011 voorlopig aangewezen als Natura 2000-gebied. Verder zijn maatregelen genomen om onder meer het uitsterven van de natte duinvallei te stimuleren en vindt nader onderzoek (o.a. bodemmonstername) en monitoring plaats. In de vaststellingsovereenkomst tussen Havenbedrijf Rotterdam en de exploitant van de strandhuisjes langs het zuidelijk deel van de duincompensatie is onder meer vastgelegd dat de effecten van deze strandhuisjes worden gemonitord en dat indien nodig mitigerende maatregelen worden getroffen. In samenhang daarmee heeft de exploitant van de strandhuisjes zijn beroep tegen het voorlopige aanwijzingsbesluit Spanjaards Duin ingetrokken. Stichting Duinbehoud heeft evenwel bezwaar gemaakt tegen de vergunning van de exploitant. Deze partij is in het gelijk gesteld door de bezwaarcommissie van de provincie. De Passende Beoordeling (behorende bij de Nb-wetvergunningaanvraag voor de strandhuisjes) moet worden aangevuld met de effecten in de ontwikkel- en beheerfase, waarbij het eerder opgelegde verstuivingsonderzoek wordt gebruikt voor monitoring in plaats van effectvoorspelling. Gezien de vertraging van de instelfase van de duincompensatie wordt deze fase met minimaal een jaar verlengd. De verantwoordelijkheid voor de duur van de instelfase en de in die periode te treffen monitoring en maatregelen ligt bij RWS, de effecten van de huisjes zijn in die verlengde fase niet anders dan nu. Ook dat zal in de Passende Beoordeling moeten worden toegelicht.

Kans en gevolgen: kleine kans dat (meer) extra maatregelen en/of beperkingen nodig zijn voor de ontwikkeling van de duincompensatie. Gerede kans dat de afronding van de duincompensatie trager verloopt dan aangenomen. Kleine kans dat daardoor de ontwikkeling van Maasvlakte 2 wordt beperkt doordat ook de exploitatie van de terminals op Maasvlakte 2 later op gang komt. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie, beheer en onderhoud van de duincompensatie, krachtens de UWO en onderzoekt het toelaatbare verschil in ontwikkelingstempo, mede in het licht van de gewijzigde inzichten over de effecten van het gebruik van Maasvlakte 2 en de komst van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Ten aanzien van de tijdigheid van de realisatie van de natuurcompensaties heeft het Rijk een inspanningsverplichting.

*B) Nog geen aantoonbaarheid effectiviteit natuurcompensatie Voordelta (gelijkblijvend risico)*

Oorzaak: de evaluatie van de natuurcompensatie Voordelta kan nog geen conclusies trekken ten aanzien van de effectiviteit van het bodembeschermingsgebied. De zware boomkorvisserij hier en in de rest van de Voordelta blijkt autonoom al sterk afgenomen, waardoor het positieve effect van de maatregel door de beoogde gebiedsbrede vergelijking (bodembeschermingsgebied versus referentiegebied) voor en na de ingreep (aanleg MV2 en instellen bodembeschermingsgebied) niet zonder meer is vast te stellen. Wel is duidelijk dat de kwaliteit van de Voordelta als geheel niet is achteruitgegaan. Overwogen wordt om met de tot nu verkregen gegevens de monitoring aan te passen, om meer gerichte conclusies mogelijk te maken.

Maatregelen: in het jaar 2014 zullen de volgende activiteiten plaatsvinden:

- Vervolganalyses van VMS/AIS teneinde een gebiedsdekkend beeld te krijgen van de visserij-intensiteit van verschillende vistuigen, ook in een verder verleden;
- Uitvoering van onderzoek naar (nadere) indicatoren voor beschrijving kwaliteit habitattype 1110, op een hoger systeemniveau;
- Bewerking van oude benthos-data (deze uitwerking is een aanbeveling uit het evaluatierapport NCV betreffende resultaten langjarige schelpdiersurveys);

Dit jaar zal ook een nadere invulling en vormgeving van de monitoringsactiviteiten in 2015-2018 plaatsvinden, via een aantal interactieve workshops met deskundigen van RWS, HbR en EZ en experts vanuit verschillende onderzoeksbureaus. Daarbij ligt de nadruk op het inventariseren van de mogelijkheden om de effectiviteit van de maatregel 'bodembescherming' beter aantoonbaar te maken.

Kansen en gevolgen: mogelijk dat in combinatie met de resultaten van de monitoring in de jaren 2014-2018 er wel uitspraken kunnen worden gedaan over de effectiviteit van de genomen maatregel (bodembeschermingsgebied). Indien dan blijkt dat toch geen zicht is op de effectiviteit van de maatregelen bestaan o.a. nog de volgende mogelijkheden: (i) verdere aanpassing van de monitoring, b.v. hoger in de voedselketen of (ii) aanvullende maatregelen in het bodembeschermingsgebied (wat dan wel op monitoring moet kunnen worden gebaseerd) of andere vormen van compensatie (die dan wel te monitoren moeten zijn).

*C) Handhavingsverzoek Greenpeace (gelijkblijvend risico)*

Oorzaak en maatregel: een eerdere weigering tot handhaving van de vergunningsplicht op grond van de Nb-wet voor de boomkorvisserij in de Voordelta is op 8 augustus 2012 door de Raad van State vernietigd. De minister heeft dit handhavingsverzoek opnieuw bij besluit op bezwaar afgewezen, onder verwijzing naar de inmiddels namens de visserijsector ontvangen ontvankelijke vergunningaanvraag.

In het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid heeft de EC positief over deze aanvraag geadviseerd. De Nb-wet vergunning is op 31 mei 2013 verleend. In de vergunning zijn beperkende voorwaarden opgenomen waaronder gevist mag worden. Daarmee is de grondslag voor een handhavingsverzoek vervallen en vervalt dit risico. Greenpeace heeft echter op 4 juli 2013 bezwaar aangetekend tegen deze vergunning. De minister van EZ heeft deze bezwaren afgewezen. Greenpeace is tegen deze afwijzing in beroep gegaan. De planning is dat het verweerschrift van de minister in augustus naar de Raad van State gaat.

Kans en gevolgen: de aanleg van de landaanwinning voor MV2 staat niet meer ter discussie, immers de Nb-wetvergunning voor de aanleg is onherroepelijk. Er bestaat nog wel een kleine kans op noodzaak van andere of aanvullende natuurcompensatie. Het Rijk is verantwoordelijk voor de realisatie, beheer en onderhoud van de natuurcompensatie krachtens de UWO.

2. *Effectmonitoring uitvoeringsfase levert onverwachte resultaten (HbR verantwoordelijk, dalend risico)*

Oorzaak: de door het bevoegd gezag uitgevoerde evaluatie van de monitoring van de effecten van de aanlegfase tot en met 2013, laat zien dat de werkelijke effecten van de aanleg van de Landaanwinning niet groter of anders zijn dan voorspeld in de effectstudies. De aanwezigheidseffecten van de Landaanwinning worden in de komende jaren verder gemonitord. Wijziging van de maatregelen is vooralsnog niet nodig.

Kans en gevolgen: verwaarloosbaar kleine kans op onverwachte (ongunstiger) gemeten effecten, waardoor extra of andere maatregelen op beperkingen nodig zouden kunnen zijn. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de vergunninghouder (HbR). Bij ongewijzigde inzichten zal dit risico komen te vervallen en in de volgende VGR niet meer worden opgenomen.

3. *Beperkingen op gebruik Maasvlakte 2 door windturbines op de buitencontour (Rijk verantwoordelijk, gelijkblijvend risico)*

Oorzaak: in het Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse Haven dat op 5 september 2009 is ondertekend, is de buitencontour van Maasvlakte 2 aangemerkt als potentiële locatie voor windenergie, mits dit geen beperkingen voor de exploitatie van het havengebied veroorzaakt en de integriteit van de zeewering gewaarborgd is. In de Uitwerkingsovereenkomst (UWO) deelproject Landaanwinning (als onderdeel van PMR) is overeengekomen dat de Staat de buitencontour niet op zodanige wijze zal (doen) gebruiken dat daaruit een beperking of hinder voortvloeit voor het gebruik van de Landaanwinning, behoudens om zwaarwegende redenen van openbaar belang.

Maatregelen: in een gezamenlijk traject met verschillende partijen is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om binnen de genoemde randvoorwaarden windturbines op de harde en zachte zeewering te plaatsen. Dat is niet mogelijk gebleken, daarom zijn aanvullende afspraken gemaakt waarbij het Havenbedrijf exploitatiebeperkingen langs de harde zeewering accepteert en het Rijk beheersbare technische risico's voor de zeewering accepteert. De bevindingen zijn voor de harde zeewering in een randvoorwaardelijk kader vastgelegd en met de betrokken partijen afgestemd en vastgesteld. Hiermee is de risicoverdeling over het ontwerprisico, het beheer en onderhoud van de harde zeewering en het gebruik van terreinen binnen de zeewering geregeld en vormen de windturbines op de harde zeewering een beperkt geaccepteerd risico voor de verdere ontwikkeling van MV2. De

UWO zal aan deze nieuwe afspraken worden aangepast. Voor de zachte zeewering wordt nog door RWS en HbR een randvoorwaardelijk kader opgesteld.

Kans en gevolg:

- i) Ten aanzien van de plannen voor windturbines op de harde zeewering is gebleken dat deze onder voorwaarden inpasbaar zijn, onder acceptatie van zekere gebruiksbepalingen voor MV2 en een aantal technische risico's voor het Rijk. In het randvoorwaardelijk kader zijn de effecten risico's beschreven. Hierbij wordt nader ingegaan op de exploitatie, externe veiligheid, de hoogwaterveiligheid en beheerconsequenties voor de zeewering en de nautische veiligheid. Ook is aandacht besteed aan eventuele effecten op beschermde natuur.
- ii) Ten aanzien van de plannen voor windturbines op de zachte zeewering heeft de gemeente een aantal mogelijkheden verkend, in samenwerking met de provincie en HbR. In verband met eerder genoemde bepaling uit de UWO ten aanzien van het gebruik van de buitencontour, is gekozen voor een ontwikkeling op de buitenzijde van de zeewering, waardoor dit geen risico voor de ontwikkeling van MV2 meer vormt. De gevolgen voor de standzekerheid, onderhoudsrisico's, radardekking en natuurwaarden e.d. worden nog onderzocht.

Nadat de UWO landaanwinning hierop is aangepast vormen windturbines op de harde zeewering geen risico meer voor de naleving van de UWO en kan dit risico voor het deel van de harde zeewering komen te vervallen.

#### 4. *Bereikbaarheid over land*

##### *A) Compensatie van de effecten op de luchtkwaliteit (Rijk en HbR verantwoordelijk, dalend risico)*

Oorzaak en gevolg: de bereikbaarheid over land (achterlandverbinding) kan een beperkende factor zijn voor de planontwikkeling door knelpunten bij de compensatie van de effecten op de luchtkwaliteit.

Maatregelen: de in de Overeenkomst Luchtkwaliteit overeengekomen maatregelen en besluiten voor de luchtkwaliteit zijn inmiddels genomen en worden op grond van dezelfde overeenkomst regelmatig geactualiseerd op basis van monitoring, in overleg met de betrokken transportsectoren. Op grond van nieuwe transportgegevens is de snelheidsbeperking voor de binnenvaart op de Oude Maas vervallen. In verband met de latere ingebruikname van Maasvlakte 2 kan de effectieve inwerkingtreding van de verkeersbesluiten voor de binnenvaart en het wegverkeer worden uitgesteld tot 1 oktober 2014. De daarvoor benodigde aanpassing van de Overeenkomst Luchtkwaliteit heeft plaatsgevonden. Op 19 december 2013 is het bestemmingsplan Maasvlakte 2 (artikel 17 luchtmaatregelen) gewijzigd vastgesteld door de Raad van de gemeente Rotterdam. Tot 1 oktober 2014 worden de maatregelen voor het wegverkeer niet gehandhaafd. Alle benodigde besluiten in het kader van de luchtkwaliteit zijn onherroepelijk, waarmee dit voor de ontwikkeling van Maasvlakte 2 geen beperkingen geeft. De PMR partners zijn verantwoordelijk voor het nakomen van de afspraken uit de overeenkomst luchtkwaliteit. Het is nog niet zeker of de gemeente op tijd de maatregelen voor het wegverkeer kan installeren, omdat de voor de handhaafbaarheid benodigde voorzieningen (camera- en registratiesysteem) nog niet operationeel zijn. De gemeente heeft toegezegd er alles aan te doen om vertraging te voorkomen.

Kans en gevolg: geen gevolgen voor de ontwikkeling van Maasvlakte 2, omdat de maatregelen onherroepelijk zijn en pas worden aangepast als de benodigde procedures zijn doorlopen. Mogelijk enige vertraging bij de effectieve instelling van de Euro VI maatregel voor het wegverkeer. Omdat de

vervoerstromen langzaam op gang komen behoeft dat geen probleem te zijn, wanneer de eventuele vertraging van korte duur blijft. In dat geval zijn ook geen gevolgen te verwachten voor de afgifte van bouwvergunningen (waarvoor de maatregel een voorwaarde is).

Zodra de verkeersmaatregel is geëffectueerd vervalt dit risico en zal het niet meer worden opgenomen in de eerstvolgende VGR van PMV2.

#### *B) Spoor- en weginfrastructuur (Rijk verantwoordelijk, dalend risico)*

Ten aanzien van de weginfrastructuur zijn verschillende projecten gepland of in uitvoering die momenteel allemaal volgens planning verlopen. De Calandspoorbrug vormt uit oogpunt van capaciteit en technische levensduur, samen met mogelijk andere issues op het traject van de Betuweroute, nog een knelpunt voor de ontwikkeling van het spoorvolume vanaf 2020. Voor de Calandspoorbrug heeft de staatssecretaris eind 2013 een verkenningsstudie opgestart voor mogelijke oplossingen daarvan.

Kans en gevolg: kleine kans op beperking van de ontwikkeling van MV2 door achterblijvende ontsluitingscapaciteit via het spoor. Het Rijk is hiervoor in beginsel verantwoordelijk. Omdat met betrekking tot deze verantwoordelijkheid voor de Rijksinfrastructuur geen specifieke bepalingen zijn opgenomen in de UWO, zal dit risico met ingang van de volgende rapportage niet meer worden opgenomen in de VGR van PMV2.

#### *5. Nieuwe wet- en regelgeving of nieuwe informatie*

Oorzaak: nieuwe wet- en regelgeving, jurisprudentie of informatie kunnen noodzaken tot aanpassingen in het gebruik van Maasvlakte 2 of het treffen van maatregelen daarvoor, dan wel vertraging veroorzaken bij de ingebruikname. De belangrijkste risico's betreffen afwijkende ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit (in beginsel voor risico van het Havenbedrijf Rotterdam) en deposities / duincompensatie (in beginsel voor risico van het Rijk, zie ook 1A achterblijvende ontwikkeling duincompensatie en gewijzigde inzichten mogelijke effecten).

Maatregelen: ten aanzien van de luchtmaatregelen is de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 zodanig opgesteld dat kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen of inzichten in berekeningen. Door de verbeterende luchtkwaliteit is dit momenteel geen risico meer.

Kansen en gevolgen: de mogelijke effecten van stikstofemissies en de onzekerheden in de effectbeoordelingen en toetskaders blijven een risico voor alle nieuwe ontwikkelingen, waaronder ook de ingebruikname van Maasvlakte 2. Hierdoor blijft de kans op beperkingen van ontwikkelingen met stikstofemissies (in beginsel alle industriële activiteiten en transporten) bestaan. Niet verwaarloosbare kans op beperkingen van ontwikkelingen met stikstofemissies (in beginsel alle industriële activiteiten en transporten). De PAS (zie ook 1A) moet hier uiteindelijk de oplossing voor brengen. Ten aanzien van de luchtmaatregelen in het kader van de overeenkomst luchtkwaliteit Maasvlakte 2 zijn geen restrisico's meer aanwezig.

Het thema 'wijzigingen van wet- en regelgeving of nieuwe informatie' blijft theoretisch altijd een risico, maar zal met ingang van de volgende rapportage niet meer worden opgenomen in de VGR van PMV2. Indien een wijziging van wet- en regelgeving of nieuwe informatie wordt voorzien dan zal een eventueel nieuw risico als specifiek benoemd risico in de rapportage worden opgenomen.

## **2.5 Kwaliteitsmanagement / Audit**

In aansluiting op het toegekende PRINCE2 Maturity Level 3 (norm 2004) en 5 (norm 2010) in het jaar 2011 (drie jaar geldig) vinden jaarlijks audits plaats om te toetsen of PMV2 nog steeds voldoet aan het toegekende Maturity Level. In Q2 2014 heeft een laatste audit plaatsgevonden en zijn de Maturity Levels wederom bevestigd.

De kwaliteitsmedewerker van de projectorganisatie heeft gedurende de rapportageperiode interne audits en reviews uitgevoerd op opzet, bestaan en werking van de Administratieve Organisatie en Interne Control van het project. De uitkomsten van deze audits en reviews laten onveranderd zien dat de opzet, bestaan en werking aan de gestelde eisen voldoen.