

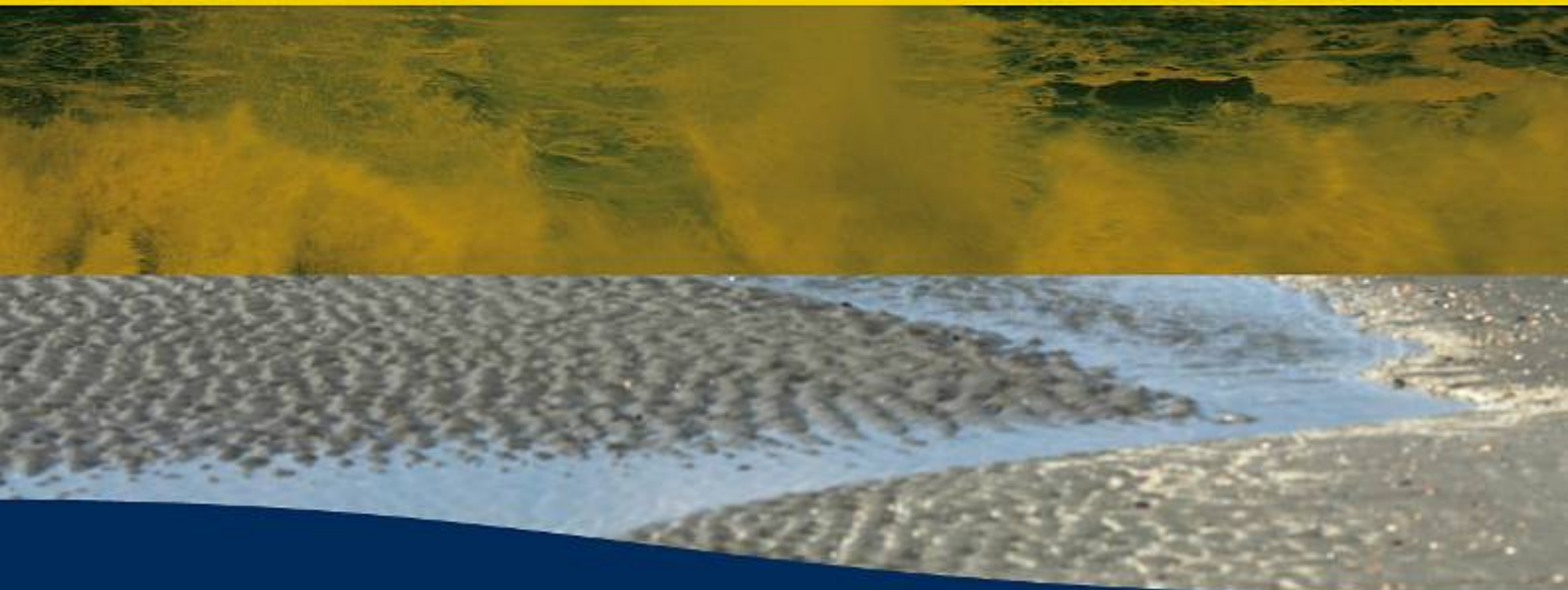


Port of
Rotterdam

PROJECTORGANISATIE
MAASVLAKTE 2

VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 NR. 11

RAPPORTAGEPERIODE JULI 2011 - JUNI 2012



VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 NR. 11 JULI 2011 – JUNI 2012

Auteur :
Datum : 30-6-12
Kenmerk :
Projectonderdeel : Projectbeheersing
Opdrachtgever :
Versie : Versie [7.1] 13-9-12
Classificatie : Openbaar
PBS code : 01-07-05

Documenthistorie

Versie	Datum	Gewijzigde hoofdstukken	Beschrijving wijzigingen
[3.x]	26/7/2012	Alle	Werkconcepten t.b.v. (interne) afstemming
[4.1]	30/7/2012	Alle	Bespreking MT PMV2
[5.1]	30/7/2012	Alle	Goedgekeurd MT MV2
[6.1]	14/8/2012	Alle	Goedgekeurd Projectboard
[7.1]	13/9/2012	Geen	Vaststelling door RvC

GOEDKEURING

GOEDKEURING	
Handtekening:	Datum goedkeuring:
Handtekening:	Datum goedkeuring:
Handtekening:	Datum goedkeuring:

Inhoud

1	Stand van zaken	5
2	Project beheersaspecten	10
2.1	Scopewijzigingen	10
2.2	Planning/voortgang	10
2.3	Financiën	10
2.4	Risico's	11
2.5	Kwaliteitsmanagement / Audit	15

1 Stand van zaken

Deze voortgangsrapportage (VGR) nr. 11 wordt opgesteld ten behoeve van het PMR, in het kader van de regeling grote projecten ten behoeve van de Tweede Kamer. De rapportagefrequentie was in de periode t/m juni 2011 (t/m VGR nr. 10) halfjaarlijks. In februari 2012 heeft de Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu besloten de rapportagefrequentie te verminderen. Deze VGR nr. 11 is de eerste rapportage volgens de jaarlijkse frequentie over de rapportageperiode juli 2011 t/m juni 2012.

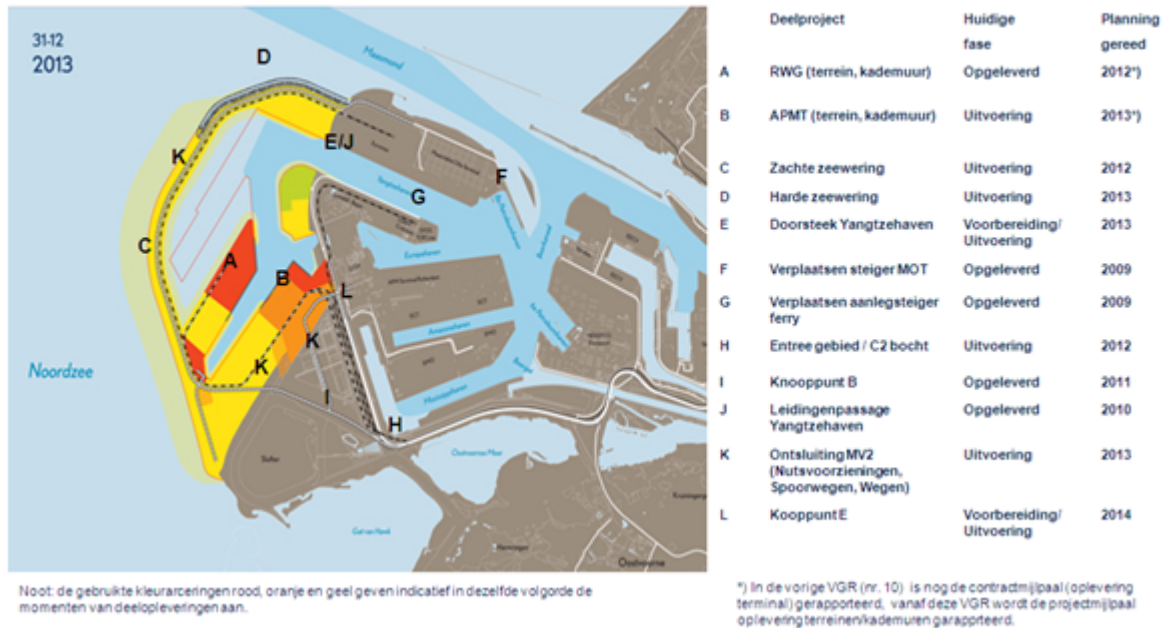
Deze VGR beschrijft op hoofdlijnen de relevante ontwikkelingen en bereikte resultaten van het project Maasvlakte 2, in de rapportageperiode juli 2011 t/m juni 2012. Het gaat over de voortgang van de uitvoering van de aanleg van Maasvlakte 2 en de daarmee voor het Rijk samenhangende risico's.

De uitvoeringsplanning is in de rapportageperiode niet gewijzigd. Er zijn in de rapportageperiode geen wijzigingen geweest ten aanzien van de primaire uitgangspunten en voorwaarden zoals afgesproken in de UWO. De risico's voor de realisatie zijn ook in deze rapportageperiode gemiddeld licht afgenomen. Zie voor de risicomutaties ten opzichte van de vorige rapportageperiode de paragraaf 2.4 Risico's.

Gedurende de afgelopen periode is het Havenbedrijf Rotterdam de marktontwikkelingen steeds nauwlettend blijven volgen. De marktontwikkelingen op langere termijn passen nog steeds binnen de uitgangspunten van de genomen investeringsbeslissing. Operationele afspraken met de gecontracteerde klanten voor Maasvlakte 2 zijn nog steeds vigerend voor de aanleg en oplevering van de eerste fase in 2013. In december 2011 zijn de Nb wet-vergunningen van APMT en RWG door de provincie Zuid Holland verleend. In juni 2012 zijn zowel RWG als APMT gestart met de bouwactiviteiten van de terminal. De realisatie van het project Maasvlakte 2 geschiedt per rapportagedatum (30/6/2012) binnen vigerend(e) budget en planning.

Hieronder is een overzichtsk kaart van de belangrijkste deelprojecten voor Aanleg Maasvlakte 2 1^e fase:

Figuur 1: Overzichtsk kaart belangrijkste deelprojecten Aanleg Maasvlakte 2 Eerste fase
Stand juni 2012



Hieronder staan de relevante highlights en/of kritieke milestones in de afgelopen rapportageperiode (zie voor de deelprojecten ook de overzichtsk kaart hierboven):

- De uitvoering van de aanleg van Maasvlakte 2 verliep in de rapportageperiode conform planning.
- Vanaf de start van de aanleg is tot en met eind juni 2012 circa 205 miljoen m³ zand voor de aanleg van de eerste fase van Maasvlakte 2 aangebracht.
- In september 2011 zijn de eerste deelterreinen en 500m zeekade aan RWG opgeleverd. In april 2012 zijn ook alle overige terreinen en kades aan RWG opgeleverd.
- In april 2011 zijn al de eerste deelterreinen aan APMT opgeleverd. De bouw van de kademuur voor APMT verloopt volgens planning. De kademuren en het laatste terreindeel zullen volgens planning in april 2013 aan APMT worden opgeleverd.
- De lichte vertraging in het stenenwerk van Contract 1 gerapporteerd in 2011 is inmiddels ingelopen. De bouw van de definitieve constructie van de buitencontour (harde zeewering) verloopt thans binnen planning. De meeste werkzaamheden aan de harde zeewering zijn in de 1^e helft van 2012 afgerond. De resterende werkzaamheden van de harde zeewering betreffen voornamelijk de afronding van het binnenprofiel en de infrabundel. De oplevering van de zeewering is gepland in april 2013.
- De planning van PUMA voorziet een eindoplevering in april 2013. Vanaf dat moment zal ook de geplande instelperiode van de zeewering starten.
- In mei 2012 is het strand gedeeltelijk opengesteld. De volledige openstelling van het strand is gepland in oktober 2012.
- Op 11 juli 2012 (noot: valt buiten rapportageperiode) is de open verbinding met de zee gesloten. Na het sluiten van het sluitgat kan de aanleg van spoor en weg via de buitencontour worden afgerond.

Naast de aanleg van de Maasvlakte 2 zijn er tevens werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van de Maasvlakte 2 en de aansluiting ervan op de bestaande Maasvlakte 1. Deze zijn de zogenaamde interfaceprojecten, te weten onder meer de aanleg en aansluiting van spoor- en weginfrastructuur inclusief verkeersknooppunten, leidingenpassages en nutsvoorzieningen. Deze deelprojecten worden uitgevoerd in het kader van de bereikbaarheid van Maasvlakte 2.

- Het knooppunt B is nodig voor de ontsluiting van het Distripark Maasvlakte en de connectie van Maasvlakte 2 op Maasvlakte 1. Het werk is conform planning uitgevoerd en in december 2011 opgeleverd.
- De spoor- en weginfrastructuur bij de C2-bocht (bij het entreegebied van Maasvlakte 1 en 2) zijn nodig voor de ontsluiting van Maasvlakte 2 in de toekomst. De uitvoering is in de 1^e helft 2011 gestart en verloopt volgens planning. Het spoorinfradeel is in juni 2012 gereed gekomen, oplevering is gepland in oktober 2012. Hiermee zal het spoor- en wegverkeer over de buitencontour mogelijk worden gemaakt.
- De voorbereidingen voor de overige spoorwerken fase 1 zijn afgerond. De werken zijn gecontracteerd en in uitvoering genomen. De oplevering is gepland in oktober 2012.
- Aanbesteding van het knooppunt op de Europaweg (knooppunt E) is afgerond, de voorbereidingen op de realisatie van dit project zijn opgestart. Geplande oplevering vindt plaats in 2014.

Ter illustratie van de voortgang van de aanleg van de Maasvlakte 2 in de rapportageperiode zijn hieronder enkele (lucht)foto's opgenomen.



Foto: Opgeleverde zeekade RWG (september 2011)



Foto: Kade APMT in aanbouw (februari 2012)



Foto: Opgeleverde Knooppunt B (december 2011)



Foto: Spoorwerk in uitvoering (december 2011)



Foto: Laatste blok (nr. 19.558) Blockbuster (januari 2012)



Foto: Luchtfoto Harde zeewering in aanleg (april 2012)



Foto: Luchtfoto Maasvlakte 2 in aanleg (juli 2011)



Foto: Luchtfoto Maasvlakte 2 in aanleg (juni 2012)

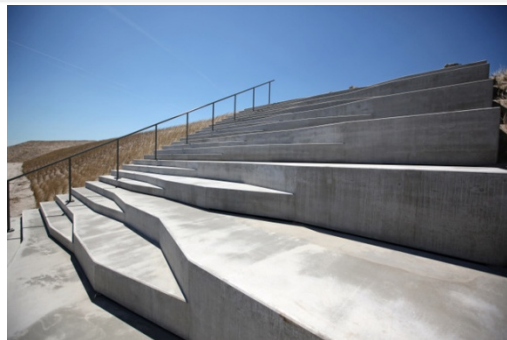


Foto: Strandopgang (mei 2012)



Foto: (Gedeeltelijke) opening strand (mei 2012)

Het sluiten van het Sluitgat op 11 juli 2012 (noot: valt buiten rapportageperiode)



Foto: Na startsein van HM Beatrix sluiting Sluitgat (11 juli 2012)



Foto: Sluitgat is gesloten (11 juli 2012)

In de geldende vergunningsvoorwaarden is het Havenbedrijf Rotterdam de verplichting opgelegd om het Monitoringsplan Aanleg van Maasvlakte 2 ten behoeve van het bevoegd gezag (RWS en EL&I) uit te voeren. De daaruit verkregen metinggegevens dienen vervolgens aan het bevoegd gezag voor beoordeling te worden verstrekt. Het door het Rijk vastgestelde Monitoringsplan Aanleg van Maasvlakte 2 (2009-2013) wordt sinds 2009 dan ook door PMV2 uitgevoerd en hierover wordt gerapporteerd aan het bevoegd gezag. De uitvoering van het monitoringsplan verloopt tot dusver volgens plan. De meetresultaten van de afgelopen rapportageperioden geven de verwachting dat de werkelijke effecten binnen de bandbreedte blijven die is voorspeld in het MER.

2 Project beheersaspecten

2.1 Scopewijzigingen

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

2.2 Planning/voortgang

Vanaf VGR 10 worden hieronder de belangrijkste mijlpalen vanuit de bouwfase opgenomen. Daarnaast wordt verwezen naar de bijlage waar de bouwkalender Maasvlakte 2 is opgenomen als indicatieve planning van de bouwfase.

De realisatie van het project Maasvlakte 2 verloopt conform planning. De belangrijkste bereikte klantmijlpalen in de rapportageperiode zijn de gerealiseerde deeloplevingen in september 2011 respectievelijk eindopleving van de overige kades en terreinen voor RWG in april 2012. De eindopleving van de kades en terreinen aan APMT is gepland in april 2013. In mei 2012 is het strand gedeeltelijk opengesteld. De volledige openstelling van het strand is gepland in oktober 2012. Op 11 juli 2012 (noot: valt buiten rapportageperiode) is de open verbinding met zee via de buitencontour gesloten. Na het sluiten van het sluitgat kan de aanleg van spoor en weg op de buitencontour worden afgerond zodat spoor en weg over de buitencontour in oktober/november 2012 in gebruik kunnen worden genomen. De planning van PUMA voorziet een eindopleving in april 2013. Vanaf dat moment zal ook de geplande instelperiode van de zeewering starten.

De instelperiode loopt tot 2018 en wordt gevolgd door de onderhoudsperiode. In 2023 eindigt de onderhoudsperiode en vindt de overdracht aan het Rijk plaats.

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 krijgt het Havenbedrijf Rotterdam van het Rijk een bijdrage. Tot en met juni 2012 zijn in totaal 4 tranches van de rijksbijdrage aan het Havenbedrijf Rotterdam overgemaakt (in mei, juli, september 2011 en mei 2012). In mei 2012 heeft de Europese Investeringsbank het laatste gedeelte van de kredietfaciliteit voor het Havenbedrijf Rotterdam vrijgegeven.

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) tijdelijk verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van de zeewering van de Maasvlakte. Conform de gemaakte afspraak is het beheer en onderhoud van de zeewering Maasvlakte 1 en 2 tijdelijk door RWS aan het Havenbedrijf Rotterdam overgedragen. Jaarlijks zijn hiervoor vergoedingen door RWS aan het Havenbedrijf Rotterdam verschuldigd.

Met PMR zijn afspraken gemaakt over de verrekening van de kosten voor de passende beoordeling. In de rapportageperiode is aan deze afspraken voldaan.

2.4 Risico's

Relevante mutaties in de afgelopen rapportageperiode

- Eind 2011 is een aanvraag Nb wet-vergunning voor boomkorvisserij in o.a. de Voordelta met een bijbehorende passende beoordeling door de visserijsector ingediend bij het ministerie van EL&I, waarmee de visserijsector een verduurzamingslag maakt. Hierin is namelijk als extra maatregel opgenomen dat in 2016 de boomkor door de pulskor/sumwing combinatie wordt vervangen.
- Ten aanzien van de verkeersbesluiten voor het wegverkeer is de overeenkomst luchtkwaliteit gewijzigd en is een alternatief verkeersbesluit en bestemmingsplan in procedure gebracht.
- Het Havenbedrijf Rotterdam heeft met de binnenvaartsector een vaststellingsovereenkomst getekend, op basis waarvan partijen gezamenlijk op zoek gaan naar - waar mogelijk - beperking van en alternatieven voor de snelheidsmaatregelen voor de binnenvaart. Met de ondertekening van de overeenkomst heeft de binnenvaart haar beroep tegen het verkeersbesluit ingetrokken.
- Door de provincie Zuid Holland zijn in december 2011 de Nb wet-vergunningen van RWG en APMT verleend. In januari 2012 is de termijn van ter inzage afgesloten. Er zijn geen bezwaarschriften tegen de besluiten ingediend. Hiermee zijn de verleende vergunningen onherroepelijk geworden. In aanvulling op deze vergunningen is door een aantal bedrijven, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid Holland eind november 2011 het NOx-convenant getekend om de uitvoering van de in deze vergunningen opgelegde beheermaatregelen te waarborgen.
- Het Havenbedrijf Rotterdam en RWS hebben bezwaar gemaakt tegen de nbw-vergunning voor strandhuisjes direct langs de inmiddels gerealiseerde duincompensatie, omdat deze het proces van natuurlijke duinvorming door belemmering van de verstuiving kunnen verstoren. Op basis daarvan zijn de provincie Zuid Holland, RWS en het Havenbedrijf Rotterdam in overleg getreden om oplossingen te vinden. Insteek is dat de door het bevoegd gezag ingestelde begeleidingscommissie duincompensatie adviseert over de verwachte mate van verstoring en de eventueel te nemen mitigerende maatregelen.
- Als nieuwe risico voor de gebruiksfase is in deze rapportage opgenomen het risico samenhangend met de mogelijke installatie van de windturbines op de buitencontour van Maasvlakte 2. Zie verder onder de risico's voor de gebruiksfase.

Belangrijkste risico's voor de aanlegfase

1. *Nieuwe wet- en regelgeving of nieuwe informatie*

Oorzaak: nieuwe wet- en regelgeving of informatie kan noodzaken tot aanpassingen van het project of het treffen van maatregelen, dan wel vertraging veroorzaken. Vanwege de voortgang van het project wordt het niet meer realistisch geacht dat dit risico nog een noemenswaardige impact heeft op de aanleg van Maasvlakte 2.

Dit risico is in deze rapportageperiode vervallen en zal daarom in de volgende rapportage niet meer worden opgenomen.

2. *Handhavingverzoek Greenpeace*

Oorzaak en maatregel: Greenpeace heeft handhaving gevraagd van het verbod op boomkorvisserij zonder Nb wet-vergunning in Natura 2000 gebieden en wil dat deze gebieden, waaronder dus de Voordelta, geheel worden gesloten voor boomkorvisserij. De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I voorheen LNV) heeft dit verzoek afgewezen. Greenpeace heeft bezwaar gemaakt tegen dit besluit. De minister heeft daarop een besluit op bezwaar genomen, waarbij de bezwaren zijn afgewezen. Greenpeace heeft daartegen beroep aangetekend. De zitting heeft plaatsgevonden op 16 april. De Raad van State heeft 8 augustus 2012 (noot: valt buiten de rapportageperiode) uitspraak gedaan: de beroepsgrond slaagt. Het bestreden besluit voor zover het de weigering betreft om jegens de boomkorvisserij in de Voordelta handhavend op te treden moet worden vernietigd. De minister heeft een termijn van zes weken, na uitspraak, voor het nemen van een nieuw (herstel)besluit op bezwaar.

Kans en gevolgen: kleine kans op noodzaak van andere of aanvullende natuurcompensatie. Het Rijk is dan hiervoor verantwoordelijk krachtens de UWO.

3. *Effectmonitoring uitvoeringsfase levert onverwachte resultaten*

Oorzaak: de effectmonitoring in het kader van het monitoringsplan MER Aanleg zou kunnen laten zien dat de werkelijke effecten van de aanleg groter of anders zijn dan voorspeld in de effectstudies, wat tot (extra of) andere maatregelen of beperkingen voor de uitvoering aanleg van Maasvlakte 2 zou kunnen leiden. De meetresultaten van de afgelopen rapportageperiode geven de verwachting dat de werkelijke effecten binnen de bandbreedte blijven die is voorspeld in het MER.

Maatregel: monitoren en tijdig anticiperen bij eventuele onverwachte resultaten. De belangrijkste maatregel is in het verleden genomen, door de effecten te bepalen op basis van worst case uitgangspunten.

Kans en gevolgen: zeer kleine kans op onverwachte (ongunstiger) gemeten effecten, waardoor extra of andere maatregelen op beperkingen nodig zouden kunnen zijn.

Belangrijkste risico's voor de gebruiksfase

1. *Bereikbaarheid over land*

Oorzaak: de bereikbaarheid over land (achterlandverbinding) kan een beperkende factor voor de planontwikkeling zijn (a) door knelpunten bij de compensatie van de effecten op de luchtkwaliteit, of (b) door achterblijvende capaciteit van de achterlandverbindingen.

Maatregelen:

(a) in de UWO en de Overeenkomst Luchtkwaliteit zijn randvoorwaarden en uitgangspunten vastgelegd om dit risico te beheersen (maatregelenpakket voor de luchtkwaliteit). De in de Overeenkomst Luchtkwaliteit (en het bestemmingsplan Maasvlakte 2) vastgestelde maatregelen ten behoeve van de compensatie / saldering van de effecten op de luchtkwaliteit zijn inmiddels uitgevoerd. Tegen een aantal besluiten was beroep aangetekend.

In verband daarmee zijn met de betrokken appellanten vaststellingsovereenkomsten gesloten. De verkeersbesluiten voor de milieuzone op de Maasvlakte zijn daardoor onherroepelijk. In overleg met de wegtransportsector is een alternatief verkeersbesluit in procedure gebracht, waarmee meer tegemoet

wordt gekomen aan de vervoerders, zonder dat het een negatief effect heeft op de werking van de luchtmaatregelen. Hiermee gelden er vanaf 1 januari 2014 andere toegangseisen voor Maasvlakte 1 en 2. Het alternatieve verkeersbesluit is opnieuw genotificeerd door de EU-commissie en daarmee akkoord bevonden.

Tegen de verkeersbesluiten binnenvaart (snelheidsbeperking) waren eveneens bezwaren ingediend, bij zowel het ministerie van Infrastructuur en Milieu als de Gemeente Rotterdam. Begin 2011 is door de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit op bezwaar genomen over het verkeersbesluit voor de Oude Maas en Nieuwe Maas. In het besluit op bezwaar zijn de bezwaren ongegrond verklaard door de Minister. Ook de gemeente Rotterdam heeft in haar besluit op bezwaar voor het Hartelkanaal de bezwaren ongegrond verklaard. De binnenvaart heeft op basis van de uitspraak beroep aangetekend. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft met de binnenvaart sector eind 2011 een vaststellingsovereenkomst getekend, waarin is opgenomen dat zij gezamenlijk gaan onderzoeken of er alternatieve snelheidsmaatregelen mogelijk zijn. De inwerkingtreding van de snelheidsmaatregelen is in ieder geval uitgesteld tot 1 januari 2014 net als het verkeersbesluit voor het wegverkeer. Met de ondertekening van de vaststellingsovereenkomst heeft de binnenvaart sector haar beroep ingetrokken bij de Raad van State. Nader onderzoek naar alternatieve snelheidsmaatregelen wordt in 2012 uitgevoerd.

(b) Het tracébesluit voor de verbreding A15 Maasvlakte – Vaanplein is vastgesteld (1 maart 2010). De vijf beroepen die bij de Raad van State zijn ingediend, zijn begin 2011 ingetrokken. De bouwwerkzaamheden lopen. Daarnaast is een aantal infrastructurele werken in voorbereiding of uitvoering, zoals onder meer de vergroting van de capaciteit van de N57, de verbreding van de Harmsenbrug, de verbreding van de Hartelbrug en de dynamische verkeersmaatregelen rond de A15. Kans en gevolg: beperkte kans op vertraging of meerkosten, door noodzakelijke (extra) maatregelen of projectaanpassingen.

2. *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 ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit (in beginsel voor rekening van het Havenbedrijf Rotterdam) en deposities (in beginsel voor rekening van het Rijk, zie ook hieronder bij het onderdeel risico's voor het Rijk).

Maatregel: de overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 is zodanig opgesteld dat kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen of inzichten in berekeningen.

De Effectprognose 2011 is opgesteld. Uit deze prognose blijkt dat de knelpunten in de luchtkwaliteit, zoals die in 2008 zijn vastgesteld, zich ook naar huidig inzicht zullen voordoen. Op grond daarvan zijn de maatregelen zoals vastgesteld in de overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 nog steeds noodzakelijk en afdoende. De voorbereidingen zijn getroffen om de Effectprognose 2012 op te stellen. De resultaten zullen begin 2013 bekend worden.

Kans en gevolgen t.a.v. luchtkwaliteit: beperkte kans op vertraging of meerkosten, door afgesproken noodzakelijke luchtmaatregelen zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan Maasvlakte 2 dan wel aanvullende luchtmaatregelen.

3. *Achterblijven ontwikkeling duincompensatie*

Oorzaak: door invloeden van buitenaf, beplanting of onbekende oorzaken zou de ontwikkeling van de duincompensatie achter kunnen blijven bij hetgeen nodig is op grond van Nb wet-vergunning voor de aanleg en aanwezigheid van Maasvlakte 2, uit oogpunt van deposities en effecten op Natura 2000 in de gebruiksfase. Deze discussie komt sterker op omdat ter hoogte van de duincompensatie, aan de duinvoet, een rij strandhuisjes is geplaatst, met vergunning op grond van de Waterwet. Het duincompensatiegebied Spanjaardsduin is voorlopig aangewezen als Natura 2000-gebied om de gewenste natuurontwikkeling adequaat te kunnen beschermen.

Inmiddels is gebleken dat door deze strandhuisjes tegen de duinvoet het verstuiwingproces kan worden verstoord, wat nadelige gevolgen zou kunnen hebben voor de ontwikkeling van het juiste habitatype. Bij de nieuw ingediende aanvraag, op grond van de Natuurbeschermingswet, voor uitbreiding van het aantal strandhuisjes en het tevens jaarrond mogen laten liggen van de funderingen zijn door het Havenbedrijf Rotterdam en door RWS zienswijzen ingebracht. In overleg met de provincie Zuid Holland en RWS zijn nadere eisen gesteld aan de plaatsing van de strandhuisjes en worden monitoringsverplichtingen opgelegd om de effecten van de strandhuisjes te toetsen. Maatregelen: monitoring van de ontwikkelingen, deskundige begeleiding en beheer door Zuid Hollands Landschap en tijdig (proactief) reageren op afwijkende ontwikkelingen; juridisch beschermen van het duincompensatiegebied is inmiddels zeker gesteld, maar moet nog worden omgezet in een definitieve aanwijzing.

Kans en gevolgen: de kans op onvoldoende compensatie is door de getroffen maatregelen beperkt.

4. *Windturbines op de buitencontour*

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 geschikte locatie voor windenergie. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft als uitgangspunt gesteld dat windenergie, geen beperkingen, in welke vorm dan ook, op mag leggen aan de huidige en toekomstige activiteiten of hoogwaterveiligheidsbescherming van de haven.

Maatregelen: in een gezamenlijk traject met verschillende partijen wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om windturbines op de zeeoever te plaatsen. Met name de aspecten op het gebied van externe veiligheid, de hoogwaterveiligheid en beheerconsequenties voor de zeeoever en de nautische veiligheid worden hierin meegenomen. Ook wordt aandacht besteed aan eventuele flora en fauna-effecten (vogeltrek).

Kans en gevolg: de randvoorwaarden uit de verkenning worden als uitgangspunt meegenomen bij de uitgifte van terreinen ten behoeven van de windturbines. Hiermee is de kans op belemmeringen en risico's beperkt.

Belangrijkste risico's voor het Rijk

1. *Tijdige natuurcompensaties*

Het Rijk is verantwoordelijk voor het (tijdig) functioneren van de natuurcompensaties en dient voor vervangende of aanvullende compensaties te zorgen.

Hiervoor is reeds aangegeven dat op dit moment geen aanwijzingen bestaan dat de compenserende werking van het bodembeschermingsgebied bijstelling behoeft.

In de vorige rapportage is gemeld dat uit andere dossiers is gebleken dat in de omringende Natura 2000-gebieden sprake is van een achterstand in het benodigde habitatbeheer en nieuwe jurisprudentie en wetenschappelijke inzichten omtrent de achtergronddeposities en dosis-effectrelaties, waardoor deze gebieden extra gevoelig zijn voor deposities, wat tot grotere effecten kan leiden. Dit is aanleiding geweest om opnieuw te kijken naar de effecten van deposities op Natura 2000 gebieden en de relatie tot de duincompensatie. Hieruit bleek dat goed habitatbeheer essentieel is om de effecten voor een groot deel te kunnen mitigeren. Daartoe heeft overleg met de provincie Zuid Holland, RWS en betrokken bedrijven plaatsgevonden over versneld Natura 2000 habitatbeheer, vooruitlopend op de wettelijke beheerplannen. Eind november 2011 is door een aantal bedrijven, het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid Holland het NOx covenant getekend, waarin is opgenomen dat zij vooruitlopend op de vaststelling van de beheerplannen van de Natura 2000 gebieden beheermaatregelen moeten worden genomen.

2. Nautische bereikbaarheid Eurogeul Rotterdamse haven

Hinder van scheepvaart door bouwverkeer over water, onverwachte stroomsnelheden of golfreflecties zouden kunnen optreden. Daarom heeft de Rijkshavenmeester voorwaarden gedefinieerd betreffende het bouwverkeer te water en zijn schaalmodelonderzoeken uitgevoerd die aantonen dat het huidige ontwerp aan alle punten uit de UWO voldoet. Aanvullend worden gedurende de aanleg metingen uitgevoerd om vast te kunnen stellen dat voorkomende stroomsituaties in de praktijk zich binnen de bandbreedte van voorspellingen bevinden. Bovendien vindt op basis van de voorspellingen + metingen uitgebreide informatievoorziening aan de scheepvaart plaats. De voor de stromingssituatie meest ongunstige bouwfase is afgerond en de stromingssituatie neigt inmiddels naar de eindsituatie. Een gering restrisico blijft evenwel aanwezig tot de eindsituatie daadwerkelijk is bereikt, d.i. na het sluiten van de buitencontour (juli 2012) en de doorsteek van de Yangtzehaven naar de havenbassins van Maasvlakte 2 (eind 2012 / begin 2013). Het is onwaarschijnlijk dat er nautische problemen op zullen treden gerelateerd aan de aanleg van de Maasvlakte 2.

2.5 Kwaliteitsmanagement / Audit

In aansluiting op het toegekende PRINCE2 Maturity Level 3 (norm 2004) en 5 (norm 2010) vinden jaarlijks audits plaats om te toetsen of PMV2 nog steeds voldoet aan het toegekende Maturity Level. In maart 2012 heeft deze plaatsgevonden en zijn de Maturity Levels bevestigd.

De IAD van het Havenbedrijf Rotterdam voert gedurende het jaar interne audits uit op opzet, bestaan en werking van de Administratieve Organisatie en Interne Control van het project. De uitkomsten van deze audits laten zien dat de opzet, bestaan en werking aan de gestelde eisen voldoet.