



Port of
Rotterdam

PROJECTORGANISATIE

MAASVLAKTE 2

VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 (Nr. 10)

RAPPORTAGEPERIODE JANUARI - JUNI 2011



VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 (Nr. 10)

Auteur : H. Lu
Datum : 07-09-2011
Kenmerk :
Projectonderdeel : Projectbeheersing
Opdrachtgever : Ronald Paul
Versie : Versie [7.1] 07-09-11
Classificatie : Openbaar
PBS code : 01-07-05

Documenthistorie

Versie	Datum	Gewijzigde hoofdstukken	Beschrijving wijzigingen
3.1+2+3	28-06-2011	Alle	Werkconcepten tbv interne afstemming/PMR
4.1	11-07-2011	Alle	Behandeling door MT
5.1	02-08-2011	Alle	Bespreking door Projectboard (goedgekeurd MT)
6.1	07-09-2011	1, 2.2	Bespreking door AC/RvC (goedgekeurd PB)
7.1	07-09-2011	Geen	Goedgekeurd door AC/RvC

GOEDKEURING

Hans Smits, voorzitter Projectboard, CEO HbR	
Handtekening:	Datum goedkeuring:
Ronald Paul, Directeur PMV2	
Handtekening:	Datum goedkeuring:
Frank Hovenaars, Hoofd Projectbeheersing	
Handtekening:	Datum goedkeuring:

Inhoud

1	Stand van zaken	5
2	Project beheersaspecten	8
2.1	Scopewijzigingen	8
2.2	Planning/voortgang	8
2.3	Financiën	8
2.4	Risico's	9
2.5	Kwaliteitsmanagement / Audit	13
	Bijlage: Bouwkalender Maasvlakte 2 (tweede helft 2011)	14

1 Stand van zaken

Deze voortgangsrapportage beschrijft op hoofdlijnen de relevante ontwikkelingen en bereikte resultaten van het project Maasvlakte 2, in de rapportageperiode januari t/m juni 2011. Deze voortgangsrapportage wordt opgesteld ten behoeve van PMR, in het kader van de regeling grote projecten ten behoeve van de Tweede Kamer.

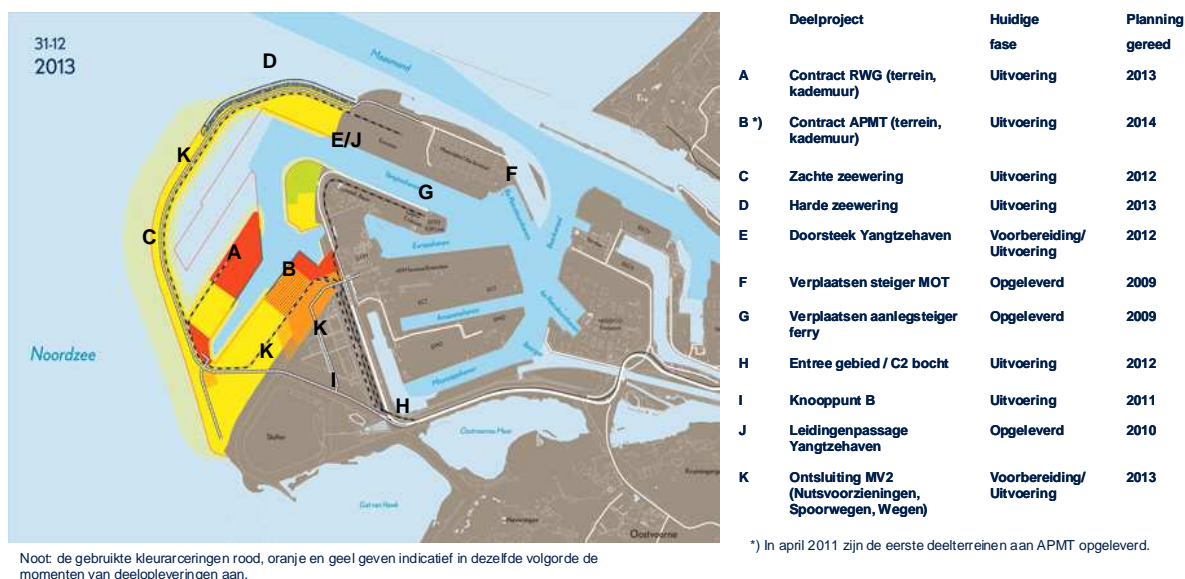
Deze voortgangsrapportage gaat voornamelijk over de voortgang op hoofdlijnen van de uitvoering van de aanleg van Maasvlakte 2 en ook de daarmee voor het Rijk samenhangende risico's.

De uitvoeringsplanning is in de rapportageperiode niet gewijzigd. Er zijn in de rapportageperiode ook 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 afgelopen periode is het Havenbedrijf Rotterdam N.V. de marktontwikkelingen ook steeds nauwlettend blijven volgen. De marktontwikkelingen op langere termijn en de bijbehorende resultaten van de business case 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. De voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de vergunningsaanvragen zijn in uitvoering. De realisatie van het project Maasvlakte 2 geschiedt per rapportagedatum binnen vigerend(e) budget en planning.

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

Figuur 1: Overzichtskarta belangrijkste deelprojecten Aanleg Maasvlakte 2 Eerste fase
Stand juni 2011



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

- De uitvoering van de aanleg van Maasvlakte 2 verliep in de 1^e helft 2011 conform planning.
- Tot en met juni 2011 is er ca 194 miljoen m³ van het totaal benodigde zand voor de aanleg eerste fase van Maasvlakte 2 aangebracht.
- In april 2011 zijn conform planning de eerste deelterreinen aan APMT opgeleverd.
- De bouw van de kademuur voor RWG is nagenoeg gereed en wordt momenteel afgerond. Begin mei 2011 is gestart met het uitdiepen van de kademuur van RWG. De voorbereidende werkzaamheden voor de kademuur voor APMT zijn uitgevoerd. De bouw is in 1^e helft 2011 gestart, de oplevering is in 2012 gepland.
- In 2010 is, door ongunstige weeromstandigheden in de zomerperiode, bij het steenwerk ten behoeve van de harde zeewering een lichte vertraging opgelopen. Deze vertraging heeft echter geen consequenties voor de opleveringsmijlpalen voor Maasvlakte 2 en wordt momenteel ingelopen. In april 2011 is gestart met de bouw van de definitieve constructie van de buitencontour (harde zeewering). Het ontwerp is door het Rijk geaccordeerd.

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 Knooppunt B (ongelijkvloerse kruising) is in de 1^e helft 2010 aanbesteed en in de uitvoering genomen. De voortgang is conform planning. De oplevering is gepland in de 2^e helft 2011.
- 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 voorbereidingen voor zowel het spoorwerk als het wegenwerk zijn in deze rapportageperiode uitgevoerd en afgerond. De betreffende werken zijn ook in 2010 aanbesteed. Uitvoering is in de 1^e helft 2011 gestart. De oplevering is gepland in 2012.
- De voorbereidingen voor de overige spoorwerken fase 1 zijn afgerond. Contractering is in de 1^e helft 2011 afgerond waarna de uitvoering is gestart. De oplevering is gepland in 2012.

Ter illustratie van de voortgang van de aanleg zijn hieronder opgenomen de (lucht)foto's van de Maasvlakte 2 in aanleg in januari 2011 (figuur 2) respectievelijk in juli 2011 (figuren 3 t/m 5).



Figuur 2: Luchtfoto Maasvlakte 2 in aanleg (januari 2011)



Figuur 3: Luchtfoto Maasvlakte 2 in aanleg (juli 2011)



Figuur 4: Foto Knooppunt B in uitvoering (juli 2011)



Figuur 5: Luchtfoto Zeewering in aanleg (juli 2011)

In de geldende vergunningvoorwaarden is het Havenbedrijf Rotterdam N.V. 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 rapportageperiode tonen aan dat de werkelijke effecten binnen de bandbreedte blijven die is voorspeld in het MER. De formele evaluatie door het bevoegd gezag zal in 2014, 5 jaar na start uitvoering, plaatsvinden.

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

De deelplanningen van de doorlopen procedures worden vanaf deze VGR (10) niet langer opgenomen aangezien alle procedures in de vorige rapportageperiode reeds waren afgerond. Vanaf deze VGR worden de belangrijkste mijlpalen vanuit de bouwfase opgenomen. Daarnaast wordt verwezen naar de bijlage waar de bouwkalender MV2 is opgenomen als indicatieve planning van de bouwfase.

De belangrijkste klantmijlpalen zijn het opleveren van het eerste gedeelte van de kade en terreinen voor RWG in het vierde kwartaal van 2011 en het opleveren van het eerste deel van de kade voor APMT in het derde kwartaal van 2012. De eerste terreinen voor APMT zijn reeds in het tweede kwartaal van 2011 opgeleverd. De laatste oplevering aan de klanten is gepland in 2013.

In het tweede kwartaal van 2012 wordt het strand weer gedeeltelijk opengesteld. Het Sluitgat wordt in het vierde kwartaal van 2012 gesloten. Na het sluiten van het sluitgat kan de aanleg van spoor en weg via de buitencontour worden afgerond zodat spoor en weg in het vierde kwartaal van 2012 in gebruik kunnen worden genomen. In 2013 zal de zeewering conform planning gebruiksgereed zijn en start de instelperiode. De instelperiode loopt tot 2018 en wordt gevolgd door de onderhoudsperiode. In 2023 eindigt deze en vindt de overdracht aan het Rijk plaats.

De realisatie van het project Maasvlakte 2 verloopt per rapportagedatum conform planning.

2.3 Financiën

In het kader van de UWO is afgesproken dat het Havenbedrijf Rotterdam N.V. 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 N.V. van het Rijk een bijdrage. In mei is de eerste tranche van de rijksbijdrage van 2011 aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V. overgemaakt.

In het kader van de UWO is tevens afgesproken dat het Havenbedrijf Rotterdam N.V. 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 N.V. overgedragen. Jaarlijks zijn hiervoor vergoedingen door RWS aan het Havenbedrijf Rotterdam N.V. verschuldigd.

2.4 Risico's

Relevante mutaties in de afgelopen rapportageperiode

- De beroepen tegen verkeersbesluiten, die zijn ingediend door Uphus Transport en de Vereniging van Transportondernemingen (Vertron), zijn in maart 2011 ongegrond verklaard door de rechtbank van 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.
- De 5 beroepen tegen het Tracébesluit voor de verbreding A15 Maasvlakte – Vaanplein, die bij de Raad van State zijn ingediend, zijn begin 2011 ingetrokken.
- In het kader van natuurcompensatie is inmiddels de duincompensatie voorlopig aangewezen als Natura 2000-gebied en geniet het gebied uit dien hoofde bescherming.

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. De kans daarop is in dit stadium zeer beperkt, omdat verreweg de meeste besluiten al van kracht zijn.

Maatregel: monitoren en anticiperen op ontwikkelingen.

Kans en gevolgen: zeer kleine (en verder afnemende) kans op vertraging of meerkosten, door noodzakelijke maatregelen of projectaanpassingen.

2. *Handhavingverzoek Greenpeace*

Oorzaak en maatregel: Greenpeace heeft handhaving gevraagd van het verbod op boomkorvisserij zonder Nb-wetvergunning 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 (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. Ook in deze rapportageperiode is de datum voor de zitting bij de Raad van State niet bepaald. De passende beoordeling is gereed, conform de overeenkomst Duurzame Voordelta, waaruit blijkt dat de boomkorvisserij, zoals deze tot voor de instelling van het bodembeschermingsgebied plaatsvond, in beginsel vergunbaar was. Op dit moment wordt de passende beoordeling gemaakt voor de toekomstige boomkorvisserij in de voordelta, waarvoor een verduurzamingstraject is ingezet.

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 MV2 zou kunnen leiden. De meetresultaten van de afgelopen rapportageperiode tonen aan 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 Lucht zijn randvoorwaarden en uitgangspunten vastgelegd om dit risico te beheersen (maatregelenpakket voor de luchtkwaliteit). De in de Overeenkomst luchtkwaliteit (en het bestemmingsplan MV2) vastgestelde maatregelen ten behoeve van de compensatie / saldering van de effecten op de luchtkwaliteit zijn inmiddels uitgevoerd. Tegen een aantal besluiten is beroep aangetekend. De verkeersbesluiten voor de milieuzone op de Maasvlakte zijn onherroepelijk. De ingediende beroepen zijn in maart 2011 ongegrond verklaard door de rechtbank van Rotterdam.

Tegen de verkeersbesluiten binnenvaart (snelheidsbeperking) loopt een viertal bezwaren, bij zowel het ministerie van Infrastructuur en Milieu en 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. De kans van slagen wordt laag ingeschat.

(b) Het tracébesluit voor de verbreding A15 Maasvlakte – Vaanplein is inmiddels vastgesteld (1 maart 2010). De 5 beroepen die bij de Raad van State zijn ingediend, zijn begin 2011 ingetrokken. Daarnaast is een aantal infrastructurele werken in voorbereiding of uitvoering, zoals onder meer de vergroting capaciteit N57, verbreding Harmsenbrug, verbreding Hartelbrug en 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 MV2 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 N.V.) en deposities (in beginsel voor rekening van het Rijk, zie ook hieronder bij het onderdeel risico's voor het Rijk).

Maatregel: de Overeenkomst Lucht is zodanig opgesteld dat kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen of inzichten in berekeningen.

De Effectprognose 2010 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 nog steeds noodzakelijk en afdoende.

Kans en gevolgen t.a.v. Luchtkwaliteit: beperkte kans op vertraging of meerkosten, door afgesproken noodzakelijke luchtmaatregelen zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan MV2 danwel 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 voor de ontwikkeling van MV2, uit oogpunt van deposities en effecten op Natura 2000. 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. Inmiddels is gebleken dat door deze strandhuisjes tegen de duinvoet, het verstuingproces 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 fundering van alle huisjes zijn door het Havenbedrijf Rotterdam N.V. en door Rijkswaterstaat zienswijzen ingebracht. Inmiddels is de duincompensatie voorlopig aangewezen als Natura 2000-gebied en geniet het gebied uit dien hoofde bescherming.

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,

Belangrijkste risico's voor het Rijk

1. *Tijdige natuurcompensaties*

Het Rijk is verantwoordelijk voor het (tijdig) functioneren van de natuurcompensaties. Indien een van de bovengenoemde risico's werkelijkheid wordt dient het Rijk voor vervangende of aanvullende compensaties te zorgen.

Inmiddels is uit andere dossiers gebleken dat in de omringende Natura 2000-gebieden sprake is van een achterstand in het benodigde habitatbeheer, waardoor deze gebieden extra gevoelig zijn voor

deposities, wat tot grotere effecten kan leiden. Dit is aanleiding om opnieuw te kijken naar de effecten van deposities op Natura2000 gebieden en de relatie tot de duincompensatie. Daarnaast is overleg opgestart met de Provincie, Rijkswaterstaat en betrokken bedrijven over versneld Natura 2000 habitatbeheer, vooruitlopend op de wettelijke beheerplannen.

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 op alle punten uit de UWV 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. Het is onwaarschijnlijk dat er nautische problemen op zullen treden gerelateerd aan de aanleg van de Maasvlakte 2.

2.5 Kwaliteitsmanagement / Audit

In februari 2011 heeft binnen PMV2 een PRINCE2 heraccreditatie 2011 plaatsgevonden. In maart 2011 is officieel het Maturity Level 3 van PRINCE2 (P2MM v05 2004) aan PMV2 toegekend. De komende jaren vinden audits plaats om te toetsen of PMV2 nog steeds voldoet aan Level 3.

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft bureau Horvat eind maart 2011 een quickscan uitgevoerd ten behoeve van de betaling van de Rijksbijdrage. Horvat heeft onderzocht of het aannemelijk is dat de landaanwinning tot dusver volgens de gestelde eisen is aangelegd en, conform artikel 4.4 van de UWO, of ervan mag worden uitgegaan dat sprake zal zijn van een aaneengesloten bouwproces. Horvat heeft geconcludeerd dat:

- *Door het samenstel van toetsen, (kwaliteits)managementsysteem en advisering door externe topdeskundigen het zeer plausibel is, dat de landaanwinning tot dusver volgens de gestelde eisen, voor zover onderzocht binnen de onderhavige quickscan, zoals vastgelegd in PKB PMR, het Toetskader en de Projectbeschrijving (behorend bij het Bestuursakkoord en Uitwerkingsovereenkomst), is aangelegd.*
- *Gezien de huidige voortgang, de inrichting van het bouwproces en de genomen beheersmaatregelen het plausibel is, dat er tot op heden sprake is geweest van een aaneengesloten bouwproces van de landaanwinning en dat de kans op een niet aaneengesloten bouwproces voor de resterende bouwtijd van de landaanwinning nihil is.*

De IAD van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. voert - net als in 2010 - gedurende het jaar interne audits uit op opzet bestaan en werking van de AO/IC voor Contract 1. Met ingang van 2011 voert de IAD ook interne audits uit op de AO/IC van de Interfaceprojecten.

In april en mei 2011 zijn door PricewaterhouseCoopers (PwC) testwerkzaamheden uitgevoerd op het bestaan en werking van de AO/IC voor Contract 1. De definitieve rapportage is begin juli 2011 ontvangen. Deze werkzaamheden zijn een vervolg op de audit verricht door Ernst en Young in 2008, waarin met name is gekeken naar de opzet van de AO/IC. Conclusie was indertijd dat deze voldoet aan de gedefinieerde doelen om een goede beheersing te waarborgen, maar nu de projectorganisatie Maasvlakte 2 vol in de uitvoeringsfase is gekomen met de piek in cashflow dit jaar is het ook van belang om te constateren of dit in de praktijk ook zo werkt en wordt toegepast.

PWC heeft op basis van de testwerkzaamheden geconcludeerd dat:

In de praktijk worden de interne controlemaatregelen goed uitgevoerd. De beschrijving van de IC-maatregelen in het handboek AO/IC wijkt op een beperkt aantal punten af van de praktische situatie. Deze afwijkingen doen geen significante afbreuk aan de IC rondom transacties binnen Contract.