



Netherlands Commission for
Environmental Assessment

Verzoek om second opinion van de Commissie over milieustudies die zijn uitgevoerd in relatie tot plannen voor een diepzeehaven in een kwetsbaar natuurgebied aan de Pacifische kust in Colombia

Memorandum by the NCEA

February/March 2010



Advice of the Secretariat

To Nederlandse Ambassade, Bogotá, Colombia

Attn Maurice Beers, senior beleidsmedewerker
ontwikkelingssamenwerking

From Secretariaat Commissie m.e.r. (Ineke Steinhauer, Rob Verheem)

Date Februari-maart 2010

Subject **Verzoek om *second opinion* van de Commissie over milieustudies die zijn uitgevoerd in relatie tot plannen voor een diepzeehaven in een kwetsbaar natuurgebied aan de Pacifische kust in Colombia**

Advice 2010-02

Inleiding

Het verzoek

Op basis van informatie uit de studies zoals die nu zijn uitgevoerd door de Colombiaanse instanties (WWF) werd duidelijk dat er nog géén impactstudie is uitgevoerd met betrekking tot een eventuele haven in dit gebied. Er is meer naar de ecologische waarde gekeken van het gebied en op een globale manier is geïnventariseerd wat de schade is van verhoogde scheepvaart-activiteiten.

Ambassade verzocht om:

- oordeel over de beschikbare informatie
- hoe de Commissie een rol voor m.e.r. zou zien (of niet), bijvoorbeeld verschillende gradaties van Commissie inzet, van *second opinion* tot het begeleiden of doen van impact studies.

Eerste reactie, oordeel over beschikbare informatie en eventuele rol voor Commissie m.e.r.

Opmerkingen tav. eventuele m.e.r.-vereisten.

- Er is sprake van twee besluitvormingsprocessen: 1) verklaring tot beschermd gebied van Bahía Málaga (door milieuministerie, MAVDT) en 2) initiatief

voor de diepzeehaven in Bahía Málaga (Min. van Transport, samen met regionale en lokale overheden en bedrijfsleven).

- Volgens de Colombiaanse m.e.r. wetgeving, moet voor een diepzeehaven (art. 7, nr. 4) sowieso een licencia ambiental worden afgegeven door MAVDT. Indien de Bahía tot beschermd gebied zou worden verklaard, wordt de m.e.r.-plicht hierdoor ook nog eens getriggerd (art. 7, nr. 9). Dus in elk geval moet een zgn. Diagnóstico Ambiental de Alternativas en/of een EIA (MER) worden gemaakt indien het initiatief door het Min. van Transport cs. wordt doorgezet.

- Uit de stukken blijkt, dat er in 1997 een zgn. DAA is gemaakt: zie conclusies hierna:

- 1997 – Diagnóstico ambiental de alternativas (DAA) para la expansión portuaria de la costa Pacífica (Incoplan-Parsons): Analizó tres alternativas: Tribugá, Bahía Málaga y Buenaventura. Las tres fueron calificadas como viables técnicamente; Tribugá y Bahía Málaga (en ese orden) fueron evaluadas como las de mayor impacto ambiental; Buenaventura fue calificada como la de mejor viabilidad económica y Bahía Málaga se descartó por los altos costos de transporte terrestre. El estudio concluyó que Tribugá era una buena opción estratégica por ofrecer una nueva vía al Pacífico, aunque en el corto plazo recomendó ampliar Buenaventura.

- 1997 - Conpes 2992 de expansión portuaria 1998-99: Con base en los resultados del DAA de 1997 recomendó implementar el Plan de expansión de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura por encima de Tribugá y Málaga. Estimó que la capacidad de Buenaventura se vería colmada en el año 2005.

- 1998 – Plan maestro para la expansión portuaria en el Pacífico (Incoplan-Parsons): Elaborado con base en los resultados del DAA de 1997. Recomendó: 1) la ampliación de Buenaventura en el corto plazo (2003-05), 2) la construcción del puerto de Tribugá en el mediano plazo (2010-2015), y 3) construir el puerto en Bahía Málaga para el largo plazo como centro de transferencia de cargas intercontinentales para el Pacífico suramericano (después del 2020), y no como puerto de comercio exterior para el país.

Daarna zijn 10 jaar later feasibility studies gedaan (kennelijk niet openbaar), met de volgende conclusies:

Dando cumplimiento a las recomendaciones de los Conpes 3342 y 3355, el Ministerio de Transporte lideró la conformación de una sociedad de promotores para el proyecto del puerto de Bahía Málaga, con el objeto de promover, impulsar, gestionar y poner a operar el proyecto en su primera fase de ejecución. Hacen parte de esta sociedad de promotores entidades del gobierno nacional, regional y local y empresarios de la región del Valle del Cauca.

Esta sociedad financió un estudio de pre-factibilidad para el proyecto portuario en Bahía Málaga con criterios técnicos, económicos, financieros, comerciales y ambientales. Los términos de referencia de este estudio fueron elaborados a finales de 2006 y luego de un concurso privado, fue seleccionado a comienzos de 2007 el consorcio Incoplan-Sener para elaborar el estudio, con la interventoría de la firma HMV Consultores.

El estudio, que culminó a mediados de 2008, concluyó que el proyecto portuario de Bahía Málaga no era viable en el corto plazo. Los resultados específicos del estudio no han sido divulgados al público en tanto este fue el resultado de una contratación privada con la sociedad de promotores por intermedio de Fiducomercio S.A. Sin embargo, sí fueron socializados con los Ministerios de Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y con la Unidad de Parques Nacionales.

Het betreft hier dus haalbaarheidsstudies, waarin de milieucomponent wel is meegenomen, maar waarvoor geen separate m.e.r. is gedaan.

Conclusies op basis van deze informatie zouden dus zijn:

- 1) Een MER moet sowieso worden gemaakt voor deze diepzeehaven, want het is conform de Colombiaanse wetgeving m.e.r.-plichtig, ook zonder dat het gebied status van beschermd gebied zou hebben. Indien gebied beschermd status krijgt, geldt er dubbele m.e.r.-plicht.
- 2) Uit de informatie valt niet te beoordelen of de status van beschermd gebied dan elke havenactiviteit ook voor de toekomst zou uitsluiten
- 3) De Commissie m.e.r. kan op verzoek van MAVDT adviseren over de ToR die zij moeten opstellen voor een DAA en/of MER voor de diepzeehaven, of kan MAVDT assisteren bij de toetsing van de DAA en/of MER. De Commissie voert zelf GEEN impactstudies uit. Deze zouden dat in opdracht van Min. van Transport cs. moeten worden uitgevoerd door een consultant.
- 4) De conclusies die WWF trekt lijken op het eerste gezicht gerechtvaardigd en gedegen, echter dit is zeker geen second opinion, daar de achterliggende documenten niet beschikbaar zijn en onduidelijk is of deze informatie compleet is.
- 5) Een second opinion over de DAA uit 1997 lijkt weinig zinvol, omdat deze al meer dan 10 jaar oud is.

Vervolgverzoek

Aanvullende informatie van Ambassade

- Het is niet zozeer het ministerie van transport die graag een diepzeehaven wil aanleggen in een ecologisch kwetsbaar gebied, maar een groep private investeerders.
- Het ministerie van milieu is daar geen voorstander van, en overweegt op korte termijn een aanwijzing tot beschermd natuurgebied. De aanleg is dan NIET meer mogelijk.
- Hoe dan ook is het voornemen m.e.r.-plichtig. Echter, die m.e.r. zal pas over enige tijd starten en de minister van milieu wil daarvoor al de aanwijzing regelen.
- De aanwijzing is controversieel binnen de overheid en de minister van milieu zoekt naar aanvullende argumenten. Deze zijn o.a. te vinden in een WWF studie. Indien daar uit komt dat de door WWF beschreven grote negatieve natuureffecten juist zijn ingeschat, zou dit de positie van de minister versterken.
- Is een second opinion alsnog mogelijk en zo niet, kan de Commissie dan namen van experts leveren, mn. om het gebied van impact op walvissen?

Vervolg advies Commissie

- a. Ons mandaat onder de DGIS overeenkomst is het verbeteren van de kwaliteit van concrete m.e.r.-processen en landelijke m.e.r.-systemen. Het gevraagde advies valt daarbuiten, omdat op dit moment van een m.e.r. nog geen sprake is.
- b. Onze eerste suggestie zou dan ook zijn om dit m.e.r. zo snel mogelijk te starten. Cruciaal voor enige doorwerking van m.e.r. is dat alle betrokken overheden zich hieraan committeren. Het is zeer ongewenst als bijv. de minister van transport het m.e.r. zou zien als een hindermacht van de minister van milieu. Dit zou onze lange termijn strategie met m.e.r. in Colombia doorkruisen. Kortom, idealiter starten beide ministeries gezamenlijk een m.e.r. gericht op zowel de aanleg, als de aanwijzing. Afhankelijk van de uitkomsten van het m.e.r. wordt het dan het een of het ander. Onze advisering in een dergelijk m.e.r. zouden we hoge prioriteit geven.
- c. We begrijpen echter dat dit m.e.r. pas (te?) laat zal starten. Vraag is dan of wij in een voorfase van dit m.e.r. iets zouden kunnen betekenen, zoals de gevraagde second opinion. Dit is mogelijk onder de volgende randvoorwaarden:
 - dit advies is expliciet gekoppeld aan het m.e.r.-proces; voor zover wij weten start deze in Colombia met het verstrekken van de ToR voor de MER door het ministerie milieu. Voor deze ToR vraagt de overheid ons advies (dit zou een combinatie kunnen zijn van toetsing van bestaande informatie, leidend tot aanvullende ToR voor nog ontbrekende informatie voor het MER).
 - het verzoek komt van beide ministeries, omdat zij het advies van belang vinden voor hun besluitvorming over enerzijds haven en anderzijds aanwijzing natuurgebied
 - de Commissie wordt gevraagd om een gewogen advies te geven over zowel milieu, sociale en economische aspecten
 - wij beperken ons advies tot de kwaliteit van de informatie. Wij doen geen uitspraak over de wenselijkheid van haven of aanwijzing. Dit is essentieel voor onze geloofwaardigheid. De uiteindelijke afweging is politiek en niet wetenschappelijk.

- het ministerie van milieu wacht met de aanwijzing tot de resultaten van het MER bekend zijn; het zou zeer schadelijk zijn voor de reputatie van het MER instrument als halverwege het MER het project al onmogelijk wordt gemaakt.
- Uiteraard geldt dit ook voor het ministerie van transport wat betreft de beslissing over de haven.

Als bovenstaande randvoorwaarden niet mogelijk blijken, is er de vraag of wij dan op een andere manier een rol zouden kunnen spelen. Bijvoorbeeld bemiddelen bij het vinden van de juiste deskundigen in Nederland wat betreft m.n. het mogelijke effect van de geplande diepzeehaven op walvissen. Dat doen wij graag, voor zover deze in onze database beschikbaar zijn. Duidelijk moet dan wel zijn dat genoemde deskundigen niet optreden namens de Commissie.

Vervolgverzoek Ambassade

Op basis van bovenstaande aanbevelingen heeft de Ambassade de minister ingelicht en geadviseerd om vooralsnog te kiezen voor de optie van (onafhankelijke) experts. Immers nu kiezen voor een traject van een MER zou een stap terug zijn; aangezien het gaat om een vraag voor een haven van een groep uit de private sector die (nog) niet ondersteund wordt door het ministerie van transport (die hebben aangegeven op korte termijn geen reden te zien voor havenprojecties). Een deel van de private sector is immers bang dat de deur voor altijd dicht gegooid wordt als er sprake is van een natuurpark (wat klopt) en wil een beslissing uitstellen.

Verzoek Ambassade:

- aanbevelen (op zo'n kort mogelijke termijn) van experts

Mocht de minister geen besluit kunnen nemen (wat om politieke gemotiveerd zou zijn, want legaal is er geen enkele reden voor om te wachten) en bijvoorbeeld het ministerie van transport van mening veranderen (en een havenmogelijkheid willen onderzoeken), dat staat het aanbod van NL/MER om te assisteren bij een MER.

Advies Commissie

Er is doorverwezen naar CV's van twee marien ecologen, naar activiteiten van Shell in Sakhalin waarbij een complete *expert group* werd gevormd met deelname van oa. IUCN in relatie tot mn. walvissen in de Sea of Okhotsk en een artikel over aanvaringen met walvissen voor de kust van Chile.