

# OPEN FORUM

Open Forum publiceert artikelen die discussies uitlokken over actuele onderwerpen. De bijdragen verschijnen onder verantwoordelijkheid van de auteur. De maximum lengte van de artikelen is 750 woorden.  
Redactie: Suzanne Baart & Wim de Valk

## Baggerhulp aan India wordt regelrechte miskleun

India zit helemaal niet te wachten op enorme baggerwerken. Die leiden eerder tot narigheid dan tot nut voor de bevolking, meent Mark van de Veerdonk. Hij is sociaal geograaf en bestudeerde het Gangesproject. De Ganges uitdiepen is alleen leuk voor Nederlandse baggeraars.

Minister-president Lubbers kwam enige tijd geleden met een mooie surprise in New Delhi aan. De komende vijf tot tien jaar, beloofde hij, zal de helft van het ontwikkelingsbudget voor India worden besteed aan waterwontwikkeling. Een kleine miljard gulden voor baggerbedrijven. Zoals zo vaak binnen ontwikkelings-samenwerking gaf Sinterklaas zijn cadeau eigenlijk aan zichzelf.

De eerste aanbesteding voor vier schepen van vijftig miljoen gulden per stuk is binnenkort te verwachten. Bij IHC Holland, de grootste kanshebber voor dit lucratieve karwei, zullen de champagnekurken wel hebben geknald. Jinds komt de baggervloot uit Holland al aan.

### Mooie woorden

De belofte van Lubbers was in Nederland een volslagen verrassing. Zelfs de India-deskundigen bij het ministerie voor Ontwikkelingssamenwerking zijn zich rot geschrokken. Waren ze niet zo lekker bezig met de opzet van een landbouwkredietplan en een grootschalig irrigatieprogramma. Ook de geplande honderd miljoen gulden kunstmerhulp voor het komende jaar dreigt letterlijk in het water te vallen. Snuet voor de ambtenaren die de geruchten over grote baggerorders altijd stellig hebben ontkend.

Die ambtenaren doen nu alle mogelijke moeite uit te leggen dat „het totaalbedrag van de waterweghulp nog absoluut niet vaststaat” en dat „naast levering van aangepaste baggerschepen ook een groot deel van het geld zal worden besteed aan de opleiding van het toekomstige Indiase vlootpersoneel”.

Vervut de mooiste woorden sprak mr Van Gennip, plaatsvervangend directeur-generaal op het ministerie, door er op te wijzen dat „Nederland ruim de



binnen de waterhuishouding van de rivier en zou vrijwel zeker de doodsklap voor de hilsa-vis betekenen, zo hebben de onderzoekers al voorspeld. Alleen al in de stad Patna zouden daarmee 30 duizend vissersgezinnen worden gedupeerd.

En heeft zo'n „pilotproject” eigenlijk wel zin als van tevoren vast staat dat de Ganges-vaargeul in een paar jaar tijd weer zal dichtslibben door een overdosis erosiemateriaal uit de bergen. Tegen de ontbossing en het slechte landgebruik in het brommende gebied van de heilige rivier wordt niets ondernomen en daar ligt nu juist de wortel van de verzan- ding.

De Gangesbedding hoogt zich jaarlijks 20 centimeter op. Alleen al vanuit Nepal komt jaarlijks 240 miljoen kubieke meter humus in de rivier terecht. Baggeren is dan dwelen met de kraan open. Ook andere rivieren in India zijn door een constante stroom van zand en slib nauwelijks tot vaarroute te ontwikkelen. En mocht dat dan in een enkel geval lukken — constant baggeren zou het

Nederlandse bedrijfsleven natuurlijk welkom zijn — wat dan?

De regelmatig door overstromingen geteisterde districten langs de rivieren bieden onvoldoende vrachtvolume om motorische binnenvaart rendabel te maken. De arme boerjes op de oevers zijn al lang blij als ze zichzelf kunnen voeden. De bouw van wat elektriciteitscentrales en kunstmerfabrieken, zoals nu gepland langs de bovenloop van Ganges, biedt de scheepvaart op de lange termijn ook geen soelaas.

### Slapende reus

Het uitbaggeren van de Indiase zeehavens is eigenlijk even zinloos. Door meer diepgang in de havens kunnen er grote schepen binnenlopen, maar of deze kanjers ook werkelijk zullen komen, valt te betwijfelen.

Bij het woord „India” krijgt een Europese reder visioenen van eindeloos duimen draaien en nagels bijten. Lange stakings, geen gecomputeriseerde registratie, minuscule containeroverslag. Alles gaat nog stuk voor stuk op de rug

van een havenarbeider over een smal loopplankje.

De grootste haven, Bombay, telt 40 duizend werknemers en verwerkt 25 miljoen ton vracht per jaar. In Singapoer wordt viermaal zoveel verhandeld door slechts 10 duizend mensen. Importeurs uit Europa en de Verenigde Staten laten het wel uit hun hoofd om op weg naar het Verre Oosten hun goederen in India over te slaan. Colombo in het zuidelijker gelegen Sri Lanka is veel moderner uitgerust en ligt ook nog eens beter op de route.

Theoretisch zou een land van bijna 800 miljoen mensen een enorme zeevracht kunnen opbrengen, maar in werkelijkheid valt er maar bar weinig te verschepen. De markt voor massaconsumptiegoederen is klein en de exportmogelijkheden van de industrie zijn gering. Dat „de reus India wakker is geworden”, zoals de Vereniging van Nederlandse Ondernemers wil geloven, is een fabeltje. Daarvoor leven er nog te veel mensen onder de armoedegrens.

### Eigen baggervloot

Kortom, bij immense baggerwerken is India niet gebaat. „Maar als India dat toch vraagt?”, is dan snel de reactie. Het land moet inderdaad, ondanks de mondiale overcapaciteit van baggermaterieel, in staat worden gesteld een eigen baggervloot op te bouwen. Hiermee kan het land zelf het onderhoud van de binnenvaartroutes en havens uitvoeren.

Het bagger-trainingscentrum DE-MAS heeft al aangevoond dat Nederland vooral met relatief goedkope kennisoverdracht een nuttige bijdrage kan leveren. Deze personeelstraining zou samen moeten gaan met de levering van één aangepaste cutterzuiger (moederopper). De Indiase werven kunnen de rest best zelf. Daarvoor hebben ze de vele miljoenen aan Nederlandse baggermaterieel niet nodig.

De Nederlandse baggerbedrijven hebben ondertussen „verhoogd maar gereserveerd” gereageerd op de belofte van Lubbers, omdat ze uitbreiding van de baggervloot gezien de huidige overcapaciteit niet wenselijk achten. Ze vragen zich ook af hoeveel er straks werkelijk in hun zak terecht zal komen. Ze zullen niet te snel, want daarvoor hebben ze de laatste jaren al te veel teleurstellingen gekend.

De trotse Nederlandse baggervloot wappert al lang niet meer op tropische wateren. Laat dat maar zo blijven.

MARK VAN DE VEERDONK