

Een Weg Komt Nooit Alleen

***Project Strategische analyse en participatief
actieplan voor Zuidoost Suriname***

Een Weg Komt Nooit Alleen
Passen Surinaamse Plannen in
Zuid-Amerikaanse Infrastructuur?

Pitou van Dijck

Project Strategische Analyse en Participatief Actieplan voor
Zuidoost Suriname

Overdruk uit de Parbode, mei 2011



Passen Surinaamse plannen in Zuid-Amerikaanse infrastructuur?

Een weg komt nooit alleen

Na eerdere plannen en voorstellen kwam de aankondiging van het ministerie van Openbare Werken in december 2010 om op korte termijn een autoweg en een spoorweg aan te leggen door het binnenland naar Brazilië voor velen toch nog als een verrassing.

Voorstanders van een betere integratie van Suriname in Zuid-Amerika bepleiten zo'n directe verbinding al langer. Zo stelde Suriname deze weg voor in het regionaal overleg met de buurlanden zoals dat sinds 2000 wordt gevoerd in het kader van het programma voor Zuid-Amerikaanse infrastructuur IIRSA (Initiative for Regional Infrastructure Integration in South America). Destijds gaf Brazilië geen steun aan dat voorstel, maar koos voor de zogenaamde Arco Norte. Deze route gaat van het Braziliaanse Manaus naar de Guyanese hoofdstad Georgetown en vervolgens over de kustweg (waaronder de oost-westverbinding) door de drie Guyanas terug naar Macapá aan de monding van de Amazonerivier.

Vanuit Braziliaans gezichtspunt ligt de route via Georgetown veel meer voor de hand: de afstand is korter en de weg gaat door een relatief vlak gebied dat aan Braziliaanse kant al tot ontwikkeling is gebracht.

Een verbinding door Suriname is kostbaarder en minder effectief. Bovendien zal zo'n route nabij het Tumuk Humak natuurgebied komen te liggen, pal aan de Braziliaanse kant van de grens met Suriname.

In 2007 kwamen onderzoekers in een studie (in opdracht van de Inter-American Development Bank, IDB) tot de conclusie dat er geen rationele overwegingen zijn om een weg vanuit Pokigron door te trekken naar Brazilië. Er kon geen duidelijk doel voor zo'n weg worden aangegeven en de kosten

werden als extreem hoog ingeschat. Een weg dwars door het dun bevolkte bosrijke binnenland van Suriname naar het noorden van Brazilië is dan ook een opmerkelijke optie.

Integratie

Overal ter wereld worden enorme infrastructuurprogramma's tot ontwikkeling gebracht. Er worden dammen gebouwd voor de ontwikkeling van hydro-energie en doorgaande wegen en spoorwegen worden aangelegd om regionale integratie te ondersteunen en wereldmarkten beter bereikbaar te maken. Wegen (inclusief spoor- en waterwegen) spelen een sleutelrol in het groeiproces en kunnen een enorme invloed hebben op de economische organisatie en indeling van een land.

teerders erg zeker zijn van de winstgevendheid van hun projecten, kunnen zij soms direct betrokken zijn bij de aanleg van de (spoor)weg, zoals wel eens het geval is bij mijnbouwoperaties of grote houtconcessies. Aangezien de waarde van de grond langs het nog aan te leggen tracé sterk zal toenemen, zal grondaankoop om te speculeren een voor de hand liggende investering zijn. Wat er vervolgens na ontbossing in de toegankelijk gemaakte gebieden zal gebeuren, hangt af van de geschiktheid van de bodem voor bosbouw, veeteelt en agrarische ontwikkeling, en van de aanwezigheid van ondergrondse exploitatieerbare natuurlijke hulpbronnen, zoals ijzererts, mangaan, koper, goud of bauxiet.

Grootschalige investeringen trekken op hun beurt weer migranten uit een wijde omgeving aan, waardoor een geheel nieuw sociaal-economisch landschap ontstaat. Hoe snel en omvattend dat nieuwe landschap het nu bestaande bos vervangt, hangt niet alleen van de beschikbaarheid van natuurlijke hulpbronnen af, maar ook van de internationale vraag naar zulke grondstoffen, en van de manier waarop het overheidsbeleid er op inspeelt. Veel van die factoren zijn onbekend.

Studies gebaseerd op satellietfoto's van de gevolgen van wegaanleg in grote onontgonnen gebieden in Zuid-Amerika, zoals in Brazilië en Bolivia, tonen aan dat al binnen een relatief korte periode van twintig jaar een zeer omvangrijk gebied langs dergelijke wegen wordt omgevormd tot een laag productieve economische zone. Dat is vaak ook direct waarneembaar vanaf de weg: grote kale gebieden aan weerszijde van de weg waar slechts hier en daar vee loopt en waar op snel uitgeputte gronden de landbouw niet veel meer opbrengt.

Toekomst

Voor de bewoners van het bos kan de aanleg van een weg zowel een zegen als een bedreiging vormen.

Door betere verbindingen kunnen zij sneller of tegen geringere kosten markten bereiken om hun producten te verkopen en allerlei andere waren en

diensten aan te schaffen. Dat voordeel werd duidelijk gezien door veel bewoners van de dorpen en nederzettingen langs de Boven-Surinamerivier, die vorig jaar daarover werden geënquêteerd. Zij gaven aan dat een snellere en goedkopere verbinding met de stad en de markt van Paramaribo, positief zou kunnen uitwerken voor hun inkomen. Uiteraard zou vergroting van het toerisme in hun eigen gebied die potentie hebben. Ook zou naar hun mening de mogelijke aanleg van een weg het gemakkelijker maken om een polikliniek, kerk of ander religieuze plek en een school te bezoeken.

Dat geldt tevens voor het opzoeken van familieleden, kennissen en

Grootschalige investeringen trekken op hun beurt weer migranten aan

vrienden. Maar omgekeerd hebben buitenstaanders gemakkelijker toegang tot het gebied. Ze kunnen van de kostgrondjes stelen, in het bos jagen en andere ongewenste activiteiten ontwikkelen. Als de grondenrechten van de bewoners niet duidelijk zijn vastgelegd, zoals in veel landen in Zuid-Amerika het geval is, kunnen gemakkelijk conflicten ontstaan tussen enerzijds de bewoners van het ontsloten gebied en anderzijds speculanten en personen en bedrijven die hout- en goudconcessies hebben verkregen van de centrale instanties in de stad. Dat gevaar werd in de enquête vaak door de bewoners genoemd en bepaalde uiteindelijk voor velen hun mening over de mogelijke aanleg van zo'n weg door hun gebied.

Juist omdat de gevolgen van wegaanleg grootschalig, verstrekend en vaak onomkeerbaar zijn, is het van groot belang van tevoren een diepgaande analyse te maken van de mogelijke gevolgen en daar beleidsmatig op in te

spelen. Veel landen in Zuid-Amerika, zoals Brazilië, hebben dan ook in de wet vastgelegd dat dergelijke analyses moeten worden gemaakt alvorens een besluit tot wegaanleg wordt goedgekeurd. Ook de ontwikkelingsbanken in de regio stellen dergelijke voorwaarden. Zo stelt bijvoorbeeld de IDB uitdrukkelijk als eis dat de bevolking of haar vertegenwoordigers tevoren worden geraadpleegd, en dat de bevolking inspraak heeft bij de op te stellen plannen. De bedoeling hiervan is om de positieve effecten van zo'n weg voor de bevolking te versterken, en mogelijke negatieve en door hen gevreesde gevolgen zo veel mogelijk te beperken. Als wegen de woongebieden van inheemse volkeren zouden doorkruisen, gelden aparte en meer verregaande regels ter bescherming van hun bestaansbasis en leefklimaat. Op basis van de ervaringen die inmiddels elders in Zuid-Amerika zijn opgedaan, kunnen belangrijke lessen worden geleerd om te vermijden dat het Surinaamse binnenland en haar bewoners onherstelbare schade oplopen. ❁

PITOU VAN DIJCK

(* Zie Albert Helman, *Het Eind van de Kaart, Journaal van een Kleine Ontdekkingsstocht in Twee Binnenlanden, Anno 1955, Arbeiderspers, Amsterdam, 1980, p. 120. Het Jai-Tapanahoni project is ook opgenomen in het Meerjaren Ontwikkelingsplan 2006-2011 van de Surinaamse regering.*

Pitou van Dijk

is als econoom verbonden aan het Centrum voor Studie en Documentatie van Latijns Amerika (CEDLA) aan de Universiteit van Amsterdam. Hij is gespecialiseerd in regionale integratie in Zuid-Amerika en de rol van het infrastructuurprogramma IIRSA daarbinnen. Hij maakte in 2001 het boek *Suriname The Economy*. Binnenkort verschijnt zijn boek *The Impact of the IIRSA Road Infrastructure Programme on Amazonia*.