

Duitse, Oostenrijkse en Franse bedrijven hebben duidelijk minder schroom dan Nederlandse

INTERVIEW Bahram Safari

MARKT



Bahram Safari op een bouwplaats in Iran.



Tunnelbouw in Iran.



De startschacht van de te boren tunnel voor de tweede metrolijn van Mashhad. Arthe maakte het volledig ontwerp van boortunnel en ondergrondse verbindingen en begeleidde de acquisitie van de TBM en segmentkisten. Foto's: Arthe CS

'Iraanse markt breekt snel weer open'

< VERVOLG VAN PAGINA 1

Met het deze zomer gesloten atoomakkoord en het aflopen van de sancties lonkt een bijzondere bouwmarkt in Iran. De Nederlandse Iraniër Bahram Safari wijst met zijn ingenieursbureau Arthe bedrijven graag de weg.

Ad Tissink

Boortunnels voor Tabriz, Isfahan, Teheran en Mashhad. Het Nederlandse ingenieursbureau Arthe CS heeft zijn sporen wel verdiend in Iran. De opsomming kan namelijk moeiteloos worden uitgebreid met site-engineeringsprojecten, start- en eindschachten en funderingsprojecten. Stuk voor stuk daten die van vijf jaar terug of langer geleden, van voordat het Westen een internationale handelsboycot uitriep. Maar eigenaar en oprichter Bahram Safari van Arthe heeft zijn contacten al die tijd niet verwaarloosd. Hij bezocht zijn geboorteland zo af en toe en ging dan ook altijd even langs bij de grote aannemers, gemeenten en het ministerie van Infrastructuur waarmee hij zaken had gedaan. "Ze vragen nu hardop wanneer we weer komen werken. Sterker, ze zijn verbaasd waarom we niet allang weer aan de slag zijn." Dat is helemaal nooit de bedoeling als Safari halverwege de jaren negentig naar Nederland komt, blikt hij terug op kantoor in

Houten. "Ik wilde het vak van civiele techniek dat ik had gestudeerd en vijf jaar in praktijk had gebracht, nu uitvoeren in Nederland." Een paar maanden nadat hij een verblijfs- en werkvergunning krijgt, treedt hij in dienst bij de toenmalige Bouwdienst van Rijkswaterstaat, waar hij snel carrière maakt in het wegontwerp, waterbouw en tunnelbouw. Hij raakt betrokken bij de Botlektunnel, de Hubertustunnel en andere boortunnelprojecten. Maar hij wil verder en begint in 2001 zijn eigen ingenieursbureau waarmee hij zich vooral toelegt op geotechniek en civiele constructies. In die hoedanigheid raakt hij al snel betrokken bij boortunnels voor de Betuweroute en de hsl. Hoewel ook ingenieurswerk voor dijkverzwaringen, wegfunderingen en andere geotechnische klussen wordt aangenomen.

Integrale aanpak

Als hij in 2004 een presentatie geeft aan een internationaal gezelschap wordt hij na afloop aangesproken door een paar Iraniërs. Die vragen of hij niet een oplossing heeft voor de problemen met de stabiliteit van het boorfront van een tunnelproject waar ze mee worstelen. "Voor ik het wist zat ik in Teheran voor een advies. Een vreemde gewaarwording, want ik voelde mij op dat moment meer Nederlander dan Iraniër." Daarna wordt vaker bij hem aangeklopt. Medewerkers van ambassades in Nederland of Iran weten hem steeds beter te vinden als er civieltechnische kwesties spelen; Arthe raakt

betrokken bij steeds meer tunnelprojecten. "Waar ze vooral prijs op stellen is de integrale aanpak die Nederlandse ingenieurs en aannemers erop na houden. De technologische kennis is al vrij groot in Iran, maar juist het grote plaatje, hoe zaken samenhangen en elkaar beïnvloeden, wordt wel eens over het hoofd gezien."

Melden

In 2009 komt er door de internationale sancties plots een einde aan de bloeiende activiteiten. Lopende werken mogen worden afgemaakt, maar nieuwe komen er niet meer. "We moesten de site-engineering voor de metrolijn 2 van Mashhad teruggeven. Dat deden we met pijn in het hart, want het was een mooi project." Dat lot treft uiteraard meer westerse bureaus en aannemers. Hoewel de sancties officieel nog niet ten einde zijn, is de sfeer door de ondertekening van het atoomakkoord afgelopen zomer wel een stuk meer ontspannen. Internationaal gaat iedereen ervan uit dat vanaf volgend voorjaar weer zaken mogen worden gedaan met Iran. Safari: "Eigenlijk moet je daar niet op wachten, maar nu al je licht opsteken en de banden weer aanhalen. Nederlandse bedrijven zijn daar nogal terughoudend in, maar Duitse, Oostenrijkse en Franse bedrijven kennen duidelijk minder schroom." Om te voorkomen dat Nederlandse bedrijven achter het net vissen, nodigt hij bedrijven uit zich te melden bij Arthe in Houten. "Ik heb lijsten van het ministerie van Infrastructuur, met projecten die er de komende tijd aan

zitten te komen. Dat loopt uiteen van zinktunnels, en hogesnelheidslijnen tot luchthavens, hotels en container terminals. Er komt echt enorm veel werk aan, want Iran is een enorm land, met grootse plannen. Moderner ook dan veel mensen denken. Dat zowel de ministers Koenders als Kamp dit najaar een bezoek bracht aan Iran, spreekt boekdelen. Eén keer was ik erbij. Twee weken geleden op een tunnelcongres in Teheran werd ik nog aangesproken door de minister van Energie. Die wond er geen doekjes om en drukte me op het hart dat er echt heel veel projecten loskomen en dat er grote behoefte is aan Nederlandse inbreng."

China

Natuurlijk zijn Chinese ingenieursbureaus de afgelopen jaren in het gat gesprongen dat westerse bedrijven achterlieten toen de boycot inging. Ook Indiase bedrijven roken hun kans. Maar Iraniërs willen volgens Safari graag met Westerse en zeker ook Nederlandse bedrijven zaken doen. "Onze baggeraars en waterbouwers deden in het verleden veel werk aan de Perzische Golf en hebben een goede naam. Met Arthe wil ik ook graag weer snel aan de slag. Liefst samen met andere ingenieursbureaus of aannemers. Wij kunnen met onze elf ingenieurs complexe geotechnische werken aan, maar dat is vaak maar een bescheiden stukje van het complete werk. Als we alleen de markt op willen, moeten we te vaak nee verkopen, dus we willen graag samenwerking aangaan. Ik hoop dat er bedrijven zijn die het avontuur mee willen aangaan."