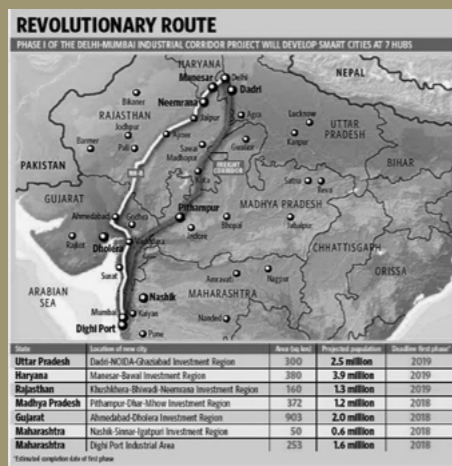


EEN INDUSTRIËLE CORRIDOR VAN DELHI NAAR MUMBAI

Projectontwikkelaars en financiers moeten wel watertanden: een corridor van bijna 1500 kilometer door zes deelstaten met zes nieuwe industriële regio's, vierentwintig steden, elektriciteitscentrales, een netwerk van hogesnelheidslijnen voor vrachttransport en zesbaansnelwegen, drie zeehavens, zes luchthavens, en een begroting van 90 miljard dollar. De Delhi Mumbai Industrial Corridor (DMIC) is de grootste industriële en infrastructurele onderneming die ooit op Indiase tekentafels lag. Een schets van de beoogde doelen en gevreesde gevolgen.

De Delhi Mumbai Industrial Corridor, een onderneming van de Indiase overheid in samenwerking met de Japanse regering, kreeg groen licht in 2007. Het giga-project moet een antwoord zijn op de giga-opgaven waarvoor de Indiase samenleving zich de komende decennia gesteld ziet. India Nu berichtte al eerder over de noodzaak werkgelegenheid te scheppen voor de 12,8 miljoen jongeren die jaarlijks de Indiase arbeidsmarkt op stappen. Toekomstverkenningen geven aan dat de komende jaren nog zeker 400 miljoen plattelanders stadwaarts zullen trekken en dat in 2020 het woningtekort zal zijn opgelopen tot 30 miljoen. Het land zal 200 miljoen nieuwe wateraansluitingen moeten realiseren, en rioolaansluitingen voor 250 miljoen mensen. Elektriciteitscentrales moeten 160 Gigawatt extra ophoesten en het aantal voertuigen in steden zal vijf keer zo groot zijn als nu. Alleen al de cijfers doen je verlangen naar een onbewoond eiland. Dat gold echter niet voor de planners die de corridor uit hun hoge hoed toerden.



Flipperkast

Het plan voor de Delhi Mumbai Industrial Corridor is niet het enige in zijn soort. Ook voor de trajecten Mumbai-Bangalore, Bangalore-Chennai, Chennai-Visakhapatnam en Amritsar-Kolkata zijn corridorplannen. Corridors zijn verwant aan de Speciale Economische Zones (SEZ), waarvan er al veel bestaan en waarvoor de heersende neoliberale wind een breed pad schoon blaast. Bedrijven en projectontwikkelaars in een Zone krijgen vergaande vrijstelling van belastingen, reductie van transactiekosten en goedkope grond. Als premier van Gujarat heeft Modi de investeringen

in die deelstaat met SEZs flink opgeschroefd.

Ze roepen echter ook weerstand op. De nieuwe banen gaan vaak gepaard met slechte arbeidsomstandigheden en lage lonen. Ook vlammen er regelmatig protesten op als SEZs aan boeren hun land ontfutselen, de omgeving vervuilen of onmatig veel water gebruiken.

De Delhi Mumbai Industrial Corridor is niet alleen veel groter en veelomvattender gedacht dan een SEZ, maar ook moderner. De infrastructuur voor het vrachtverkeer, ruggengraat van het project, moet de logistieke kosten van de nieuwe industriële centra tot de laagste ter wereld maken. In een 'band' van 150 km breedte langs deze ruggengraat moeten nieuwe steden opschieten – zeven in de eerste fase, die duurt tot 2018. Smart cities worden het volgens de planners: economisch, sociaal en milieutechnisch duurzaam door toepassing van nieuwe technologieën en 'zachte' programma's als vaardigheidstrainingen voor de lokale bevolking. Ze moeten zó aantrekkelijk worden voor investeerders en de maakindustrie dat ze



Dholera in Gujarat (artist impression) is een van de eerste steden die worden ontwikkeld in het kader van de Delhi Mumbai Industrial Corridor. Het moet zes keer zo groot worden als Shanghai en twee keer zo groot als Mumbai of Delhi, maar stank, lawaai en stof zouden hier tot het verleden behoren. In het verkiezingsmanifest van de BJP stond: 'Onze steden zouden niet langer een reflectie moeten zijn van armoede en verstopping. Ze moeten symbolen worden van efficiency, snelheid en grootte.' Kortom: plaatsen waar het mondiale kapitaal kan gedijen. Critici wijzen erop dat Dholera in een gebied ligt dat maanden onder water staat, en boeren van hun land zal verdrijven. Enkele grote investeerders hebben zich al teruggetrokken.

kunnen concurreren met die van China en Zuid-Korea, inspiratiebron voor de Corridor. Smart cities zijn compact en verticaal gebouwd. Mensen en activiteiten, woningen en winkels zijn samengebond. Transport is veelzijdig met nadruk op openbaar vervoer, lopen en fietsen; niemand mag zich op meer dan 10 minuten afstand van een ov-halte bevinden. Men struikelt over parken en andere aangename publieke ruimten. Afvalverwerking, water- en stroomvoorziening, parkeren en telecommunicatie gaan ondergronds. Nieuwe techniek zorgt voor opvang, gebruik en hergebruik van water, zelfs van rioolwater.

De promotie laat alle knoppen van de eenentwintigste-eeuwse flipperkast rinkelen: mondiale hubs, slimme steden, werkgelegenheid, groene gebouwen, duurzame energie, lage CO₂-

uitstoot. Een paradijs! Maar zoals dat gaat met paradijzen: altijd duiken er slangen op en andere spelbedervers.

Groenwassen

Een van de beren op de weg is natuurlijk de stroperige bureaucratie. Voor een energiecentrale in Dholera (Gujarat), een van de te ontwikkelen investeringsregio's, moesten 42 instanties toestemming geven. Maar van Modi mag men verwachten dat hij dit soort belemmeringen energiek te lijf zal gaan. Lastiger, volgens critici, is de ontwikkeling van het lokale bestuur dat nodig is om de iconische steden te bouwen en te onderhouden, zoals China en Zuid-Korea dat hebben gedaan: met charismatische burgemeesters en krachtige managers. Kan India een dergelijke decentralisatie van de

macht aan? Een derde bedenking is afkomstig van de milieubeweging. Het Centre for Science and Environment (CSE) stelt dat smart cities alleen werken als men voltooide gebouwen kan monitoren op feitelijke prestatie. Maar recent onderzoek liet zien dat het onmogelijk was prestaties van 'groene gebouwen' te meten vanwege het totale gebrek aan openbare gegevens daarover. Om groen bouwen te stimuleren krijgen ze grond- en belastingvoordelen, maar evaluatie blijft achterwege en milieueffectrapportages worden regelmatig met succes ontdoken. CSE waarschuwt voor 'groenwassen' van gebouwen, waarvan alleen de vastgoedsector profiteert: 'In de Delhi Mumbai Industrial Corridor worden "wandel-naar-je-werk-steden" aangeprezen maar ze worden gebouwd



Dholera (artist impression)

zonder duidelijke *benchmarks*, uitvoeringsstrategieën of adequate regulering.'

De scherpste kritiek komt van degenen die het opnemen voor de mensen die nu wonen en werken op het traject van de DMIC, met name het arme deel daarvan. Zullen zij profiteren van de Corridor? Wat betekent de benodigde grootscheepse landonteigening voor hen?

Nieuwe Landwet

In januari 2014 werd een nieuwe wet van kracht, de *Right to Fair Compensation and Transparency in Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Bill*, in de volksmond *Land Bill*. Ze moet de lacunes opheffen van de draconische koloniale landwet uit 1894, die onteigende burgers aan hun lot overliet. De nieuwe wet schrijft voor dat gezinnen die voor een publieke bestemming moeten wijken, gehuisvest worden en een vergoeding krijgen. De vergoeding bedraagt vier keer de marktwaarde in landelijke gebieden, twee maal in stedelijke. Bedrijven die voor niet-publieke doelen land kopen zijn ook verplicht voormalige eigenaren te herhuisvesten als hun land meer is dan 40 hectare in de stad, of meer dan 20 op het platteland. Bedrijven kunnen land leasen in plaats van kopen. Minstens 80 procent van een gemeenschap waarvan land wordt gekocht, moet daarmee instemmen als de koper een privébedrijf is; in het geval van publiek-private partnerschappen is dat 70 procent.

De wet is een flinke verbetering ten opzichte van de vorige – geen overbodige luxe in een land waar sinds

de Onafhankelijkheid zeker 65 miljoen mensen van huis en haard zijn verdreven. Toch laat hij het nodige te wensen over. Zo kan de staat alles tot 'publieke bestemming' verklaren, wat onteigening vergemakkelijkt, en vallen lang niet alle landaankopen onder de nieuwe wet. Ook vinden critici het jammer dat bij landaankopen voor publiek-private partnerschappen slechts toestemming nodig is van 70 procent van de betrokkenen en niet 80, zoals bij aankopen voor privébedrijven.

Protesten

In mei van dit jaar wandelde een delegatie van boeren uit Haryana uit een bijeenkomst, belegd door het ministerie van Industrie om de compensatie te bediscussiëren voor 1500 hectare land aan de rand van Delhi, waarop een 'multimodale logistieke hub' voor de DMIC is gepland. De boeren hadden eind 2013 ook al geprotesteerd, omdat bedrijven op een nabijgelegen industrieterrein hun leefmilieu ernstig vervuilden en een golf migranten naar hun regio hadden gebracht. 'Vertel ons geen sprookjes,' zei een dorpling. 'Hoeveel scholen en colleges komen er in de zone? Het is alleen maar industrialisatie, geen ontwikkeling. Ons kostbare water, land, lucht, alles gaat verloren. Er is genoeg industrialisatie. We verwelkomen dit project niet.'

In mei 2013 tekenden bewoners van 78 dorpen uit Raigad, een district in Maharashtra, protest aan tegen landaankopen voor de DMIC. Tegen Dholera, een van de DMIC-investeringsregio's, ageert bijna dagelijks een beweging van boeren en activisten. Zij stellen dat de landaankopen de voedsel- en

bestaanszekerheid van kleine boeren en landloze plattelandsbewoners ondermijnen. Als zij in de industrie geen werk vinden – niet ondenkbaar gezien de toestroom van migranten – hebben ze niets meer om op terug te vallen. Vruchtbaar land elders is doorgaans bezet. Leasen van hun land is een optie die een vast inkomen belooft, maar onttrekt wel land aan de voedselproductie.

En gaan miljoenen arme dorplingen het redden in het voor hen ongewone, harde landschap van nieuwe, op een westerse levensstijl geïnspireerde steden? Auteur en architect Gautam Bhatia heeft er een hard hoofd in. In de Engelse krant *Daily Mail* schrijft hij dat de Corridor de stad naar de dorpen brengt, maar dat de planners de geschiedenis en cultuur van plattelanders veronachtzamen, evenals de gevolgen van ontworteling en herhuisvesting. Ook hebben ze weinig oog voor het landschap waarin de steden zullen verrijzen. Het is ironisch, schrijft Bhatia, 'dat groene, zelfvoorzienende steden gebouwd moeten worden in Rajasthan, Madhya Pradesh en Gujarat, de droogste streken van het land.' Is de Corridor losgezongen van de realiteit? Een deel van de Indiase bevolking houdt zijn hart vast.

Hannah Valk