

Megaprojecten of hoe Erdogan Turkse harten weet te veroveren

Op 18 maart, de dag waarop in Turkije de overwinning van de slag om Gallipoli wordt herdacht, werd er door de regerende AKP een toepasselijke twittercampagne gelanceerd. Met de hashtag #MegaProjelerİçinEvet – te vertalen als “Ja voor de mega projecten” – werd op creatieve wijze de bouw van een nieuwe brug over de Dardanellen gebruikt om campagne te voeren voor het aanstaande referendum over de invoering van het presidentieel systeem.

Het middenstuk van de brug heeft een lengte van 2023 meter, niet geheel toevallig eveneens het jaar waarin de Turkse Republiek haar honderdste verjaardag zal vieren. De impliciete boodschap van de twittercampagne ging aan niemand verloren; een stem voor de president is een stem voor de brug en, belangrijker nog, voor het voortbestaan van de republiek.

Tijdens het referendum dat voor 16 april op de planning staat zal het Turkse volk beslissen of zij hun parlementaire systeem door een presidentieel systeem willen vervangen. Zo ja, dan betekent dit een fikse uitbreiding van de macht van President Recep Tayyip Erdogan. Er wordt fanatiek campagne gevoerd, met Erdogan en zijn AKP aan de ene hand en bijna de voltallige oppositie er lijnrecht tegenover.

Voor het door de president persoonlijk aangevoerde ja-kamp spelen de zogenaamde “mega projecten” – bruggen, tunnels, snelwegen en een vliegveld – een belangrijke rol in het oppoetsen van het imago van de overheid.

De Derde Brug

Als je de supporters van de president mag geloven, dan betreft het referendum niet enkel een verandering in de rol van de president maar staat in feite de toekomst van Turkije op het spel. Zonder presidentieel systeem kan Turkije het wel vergeten en zal het niet lang duren voordat de republiek in duigen valt, zo wordt er betoogd. Voor de ja-stemmers staan de mega projecten symbool voor wat het land onder sterk leiderschap kan bereiken. ‘s Wereld grootste vliegveld en langste brug is wat Turkije internationaal aanzien en respect zal opleveren. En ook op nationaal niveau missen ze hun uitwerking niet.

“Als je naar de andere kant van het land reist en daar mensen vraagt naar hun mening over de regering, zullen ze zeggen dat de AKP het heel goed doet,” vertelt Kübra Ayçiçek, een milieuingenieur en lid van de Turkse Kamer voor Architecten en Ingenieurs. “Als je hen dan vraagt waarom,” zo vervolgt ze, “dan zullen ze zeggen dat het is vanwege de Derde Brug. Ze hebben deze nog nooit met eigen ogen gezien, maar de marketing van deze projecten door de overheid is erg effectief.”

De Derde Brug – officieel de Yavuz Sultan Selim brug geheten, en niet te verwarren met de geplande brug over de Dardanellen – die de Europese en Aziatische delen van Istanbul met elkaar verbindt is even populair als controversieel. Als “breedste brug ter wereld” is het een stokpaardje van de overheid waar het graag mee te koop loopt. Critici wijzen daarentegen op het feit dat de daadwerkelijke noodzaak voor een derde brug over de Bosporus nooit is

aangetoond. Bovendien zijn er miljoenen bomen gekapt voor de aanleg van de brug, wat mogelijk desastreuze gevolgen heeft voor de natuurgebieden rondom de metropool.

Omgedraaide logica

De brug is inmiddels af en geopend voor het publiek. Maar dit ging niet geheel zonder slag of stoot. Een organisatie die zich tot het laatste moment heeft ingezet om de bouw van de brug te voorkomen is Noordelijke Bossen Bescherming, bekend onder het Turkse acroniem “KOS” – een kleine milieubeweging uit Istanbul met haar wortels in de Gezi protesten van 2013. Verwijzend naar de verschillende negatieve gevolgen die de brug en een nieuw aangelegde snelweg hebben op het milieu, het klimaat van Istanbul en de watervoorziening van de stad is KOS een uitgesproken tegenstander van de mega projecten.

Mehmet Baki Deniz is een milieu activist en lid van KOS. In een klein café in achterafstraatje in het hart van Istanbul legt hij uit wat in zijn ogen het voornaamste probleem is. “Het is niet zo dat de brug gebouwd wordt omdat de stad zich uitbreidt,” zo stelt hij. “De stad breidt zich uit omdat de brug gebouwd is. De logica is precies andersom!”

Eenzelfde proces voltrok zich na de bouw van de tweede brug over de Bosphorus, die eind jaren tachtig voltooid werd. Eerst verscheen de brug, daarna de woonwijken en inmiddels ligt de brug midden in de stad en is er volgens de overheid een derde brug nodig om opnieuw de zogenaamde druk van de ketel te halen, legt Deniz uit.

Dat de bouw van de derde brug over de Bosphorus zal leiden tot meer stadsuitbreiding is niet langer een voorspelling, maar een voldongen feit nu er begonnen is met de aanleg van een derde vliegveld ten noorden van de stad. Uiteindelijk zal dit het grootste vliegveld ter wereld moeten worden met een capaciteit om jaarlijks 150 miljoen passagiers te verwerken. Een heuse “vliegveldstad” en zakendistrict moeten plaats bieden aan nog eens drie miljoen vaste bewoners die het voormalige natuurgebied radicaal zullen transformeren in een geasfalteerde appendix van Istanbul.

“Dit gebied bevat 80 tot 90 procent van de drinkwatervoorraad van Istanbul,” vertelt Mehmet Deniz. “Historisch is dit altijd de watervoorziening van de stad geweest. Als ze hier een nieuwe stad bouwen zal al dat water vervuild worden. Er is geen enkele mogelijkheid dat ze het kunnen beschermen.”

Heimelijke kritiek

De positieve economische, ecologische en sociaal-maatschappelijke impact van de mega projecten wordt door velen betwist, maar een groot deel van de Turkse samenleving slikt het voor zoete koek. Tijdens iedere verkiezingscampagne – en nu dus ook voor het referendum – kent de AKP iedere keer een belangrijke rol toe aan deze projecten. Dit doet de vraag stellen wat het uiteindelijke doel van de mega projecten is: het stimuleren van economische groei of het vergroten van het aanzien van de AKP?

Firat Genç, een docent sociologie aan de Bilgi Universiteit in Istanbul geloof wel degelijk dat er economische voordelen verbonden zijn aan projecten zoals de derde brug en het derde vliegveld. Het probleem is echter, zo laat hij per email weten, dat deze voordelen nogal oneerlijk worden verdeeld. Genç stelt dat deze projecten “op disproportionele wijze de economische en ecologische lasten doen toenemen, en tegelijkertijd aan een kleine sociale

groep bestaande uit overheids personeel, partijleden en lokale en internationale megabedrijven ten goede komen.”

Ook Kübra Ayçiçek, de milieu ingenieur, is het met deze analyse eens. “De aanbesteding wordt altijd verleend aan bedrijven met nauwe banden met de AKP. Deze bedrijven steunen de AKP financieel, waardoor de partij weer machtiger wordt,” zo legt ze uit in haar kantoor in het hart van Istanbul.

Veel van de mega projecten bestaan enkel in de verbeelding. Ofwel omdat sommige van de projecten nog niet gerealiseerd zijn, of simpelweg omdat men ze enkel kent van het nieuws of uit de krant zonder ze ooit met eigen ogen te hebben gezien. De Derde Brug is zo ver weg van het centrum dat het overgrote deel van de bewoners van Istanbul hem nog nooit gezien heeft, laat staan er gebruik van gemaakt heeft.

Tot dusver hebben de mega projecten in het bijzonder en stedelijke vernieuwing in het algemeen de AKP geen windeieren gelegd. Verkiezing na verkiezing werd glorieus in de zak gestoken, en ook in het referendum maakt ze een goede kans opnieuw een overwinning te boeken. Maar de vraag is hoe lang het duurt voor de dagelijkse werkelijkheid het electoraat van gedachten zal doen veranderen.

Volgens Kübra Ayçiçek begint een deel van de AKP-aanhang langzamerhand te morren. “Sommigen van hen zeggen: ‘een derde brug is leuk, maar we hebben honger,’ of ‘een nieuwe tunnel is prima, maar ik heb geen baan!’,” vertelt de ingenieur. Hoe wijdverspreid deze heimelijke kritiek op de regerende partij is, is een vraag die de gemoederen vandaag in Turkije druk bezig houdt. Het antwoord zal tot 16 april op zich moeten laten wachten.

<http://www.knack.be/nieuws/wereld/megaprojecten-of-hoe-erdogan-turkse-harten-weet-te-veroveren/article-longread-834977.html>