

RUGGENGRAAT VOOR PALESTINA

De Amerikaanse Rand Corporation heeft een hypermodern infrastructuurplan klaar voor de toekomstige Palestijnse staat. Zelfs Israël is er jaloers op.

Of het nu vroeger of later is, op een dag komt er een einde aan het Palestijns-Israëliëse conflict. Over hoe een definitief vredesakkoord eruit moet zien, wordt al decennia gedebatteerd. Wat vooralsnog zo goed als onbesproken bleef, is wat er moet gebeuren de dag ná de Palestijnse onafhankelijkheid.

Het laatste waar de wereld op zit te wachten, is een failliet Palestina dat verder wegzinkt in corruptie en extremisme. Hoe het dan wel moet, was de afgelopen twee jaar het onderwerp van een uitgebreide studie van de Rand Corporation, een in Washington en Santa Monica gevestigde onafhankelijke denktank. Het resultaat van dat

studiewerk is The Arc ('De Boog') een hypermoderne infrastructuurcorridor die de ruggengraat van een succesvolle Palestijnse staat moet worden.

Of het project er zonder vredesakkoord ooit daadwerkelijk komt, is een open vraag. Maar de Rand Corporation liet zich daar niet door tegenhouden. 'In Afghanistan en Irak hebben we geleerd dat je *nation building* vooraf moet plannen', zegt Ross Anthony, die het project leidde. 'Doe je dat niet, dan zal de Palestijnse staat falen en dat kan de wereld zich niet veroorloven.'

In een notendop is de Arc een hypermoderne treinlijn annex autosnelweg, afgezoomd met waterleidingen, telecommunicatie- en hoogspanningslijnen. Over een afstand van 200 kilometer be-

schrijft al dat beton een boog — vandaar de naam — van Jenin, in het noorden van de Westelijke Jordaanoever, zuidwestwaarts tot in Gaza-stad. Met de geplande hogesnelheidstrein zouden beide steden op negentig minuten van elkaar komen te liggen. 'Dit is een plan om een toekomstige Palestijnse staat op de Westelijke Jordaanoever en de Gazastrook „samen te binden”', zegt Doug Suisman, hoofd van Suisman Urban Design, het architectenbureau uit Los Angeles dat het ontwerp uittekende.

Bij het plan horen ook bruggen en stations, waarvoor Suisman zich inspireerde op de modernste Europese TGV-bouwwerken. 'Als op een dag alle politieke en militaire obstakels uit de

weg geruimd zijn, heeft Palestina het potentieel om een modern land te zijn', zegt hij. 'Niet alleen bestaat de nood om de dagelijkse problemen op te lossen, maar ook om een symbool van hoop en Palestijnse trots te scheppen. Dat doe je beter met treinstations en bruggen, die nuttig zijn voor elke Palestijn, dan met monumentale regeringspaleizen.'

Het plan werd door de Palestijnen alvast dankbaar ontvangen. Vice-minister van Financiën Jihad Al-Wazir zei in de Amerikaanse media dat hij er de tranen van in de ogen kreeg. In Israël was de ontvangst lauwer, maar niemand zei a priori nee.

Bevolkingsexplosie

The Arc moet niet alleen de fysieke ruggengraat van het toekomstige Palestina worden, maar ook de economische levenslijn. Dat is hard nodig, want sinds het uitbreken van de tweede intifada is de Palestijnse economie in elkaar gestort. Bovendien kijken de Palestijnen aan tegen een bevolkingsexplosie. In de Palestijnse gebieden wonen nu al 3,3 mil-

joen mensen, goed voor een bevolkingsdichtheid die bij de hoogste van de wereld hoort. Volgens schattingen van de Rand Corporation kan dat inwonersaantal de komende vijftien jaar verdubbelen, vanwege Palestina's torenhoge geboortecijfer en de verwachte terugkeer van honderdduizenden mensen na een vredesakkoord.

'Wij stellen niet de bouw van een nieuwe stad of een aantal satellietsteden voor', zegt Doug Suisman, 'wel een gecontroleerde groei voor alle steden langs de treinlijn.' Dat moet het Palestijnen mogelijk maken om in de ene stad te wonen en in de andere te werken. Tot nu toe was dat onbegonnen werk, want de meeste wegen op de Westelijke Jordaanoever lopen van oost naar west. 'In essentie verbinden ze de steden en dorpen niet met elkaar, maar met Israël', zegt Suisman. 'Dat is op termijn weliswaar van vitaal economisch belang, maar Palestina zelf bevindt zich niet op een oost-west-, maar op een noord-zuidas.'

The Arc moet de economische activiteit gelijkmatig over die as spreiden.

Dat is ook psychologisch van belang, zegt Suisman. 'De Palestijnse ervaring van de laatste vijftig jaar is in grote mate bepaald door ontworteling. Veel families moesten van hun land af. Wat we vooral niet willen, is dat ze nu wéér ergens anders heen moeten om werk te vinden.'

Nieuwe economische activiteit moet er komen op de zogenaamde 'transitboulevards', die de historische kernen van de Palestijnse steden met de treinstations zouden verbinden. 'Op die manier schep je twee groeipolen voor elke stad', doceert Suisman: 'Culturele instituten, huisvesting en hotels zouden op natuurlijke wijze naar de centra trekken. Bedrijven, nieuwe universiteiten en ziekenhuizen zouden zich rond de stations vestigen, waar ze rechtstreeks met het transportnetwerk verbonden zijn.'

Cashinjectie

Onder de huidige omstandigheden is The Arc niet veel meer dan een weliswaar bijzonder goedgeïnformeerde toekomstdroom. Niet alleen is het ein-

de van het Israëliësch-Palestijnse conflict niet in zicht, ook de Palestijnse Autoriteit zelf is er niet klaar voor. 'Er zijn grote obstakels', erkent Doug Suisman, 'Maar we zijn er voor dit plan van uitgegaan dat er een vredesakkoord is, dat er een acceptabel niveau van veiligheid heerst en dat de Palestijnen erin slagen om een niet-corrupt, transparant bestuur op poten te zetten.'

Het hele *nation building*-project dat de Rand Corporation om de Arc heen bouwde, kost 33 miljard dollar, gespreid over tien jaar (de Arc-infrastructuur zelf klokt af op 6 miljard). Dat is drie keer meer dan wat de Palestijnse gebieden op dit moment jaarlijks ontvangen aan ontwikkelingshulp en buitenlandse investeringen. Doenbaar, zegt Suisman, want dat bedrag is vergelijkbaar met wat de internationale gemeenschap uitgeeft in Bosnië en Kosovo. 'Nu al krijgen de Palestijnen de meeste ontwikkelingshulp per inwoner van de wereld. Als ze een betrouwbare regering kunnen vormen en iedereen is het erover eens om iets van het land te maken, ben ik ervan overtuigd dat de internationale gemeenschap bereid is om dat geld neer te leggen.'

De bouw van The Arc zou volgens de Rand Corporation 160.000 banen scheppen in de Palestijnse gebieden. Dat moet voor de nodige terugverdieneffecten zorgen. 'Dit plan is een reusachtige cashinjectie voor de Palestijnse economie', zegt Ross Anthony. 'Als de aanbevolen investeringen er komen, kan die binnen vijf jaar weer op haar pre-intifada-niveau komen en de volgende tien jaar verdubbelen. Dat zal een onschatbare impact hebben op hoe mensen leven. Uiteindelijk gaat dit project vooral over de creatie van welvaart: het bouwen van moskeeën, scholen, ziekenhuizen en bedrijven, die mensen de kans geven om een normaal leven op te bouwen. Op dit moment ontbreekt zo'n visie. Als wij die kunnen bieden, zou dat een fenomenaal psychologisch effect hebben.'

Suisman en Anthony presenteerden hun project de afgelopen weken niet alleen in Israël en de Palestijnse gebieden, maar ook in Washington en Brussel, waar ze onder andere Javier Solana, de Hoge Vertegenwoordiger voor het Buitenlands Beleid van de Europese Unie troffen. Toen ze de plannen voorlegden aan Ehud Danoch, de Israëliëse consul in Los Angeles, had die maar één bedenking: 'Ik vrees dat de Israël's jaloers zullen zijn.'

Tom Vandyck



TUSSEN JENIN EN GAZA-STAD
In afwachting van vrede bestaat 'The Arc' voorlopig enkel op papier.



GROTE PLANNEN
Voor treinlijnen, autosnelwegen, waterleidingen en telecommunicatielijnen.



SITUERING

De Palestijnse boog

Hoe de verschillende Palestijnse steden met elkaar verbonden zouden worden.

BACKBONE FOR PALESTINE

The American Rand Corporation has an ultra modern infrastructure plan ready to go for the future Palestinian state. Even Israel is jealous of it.

Whether sooner or later, but one day the Palestine-Israeli conflict will come to an end. What a definitive peace agreement will look like has been the subject of debates for dozens of years. But what has been discussed very little until now is what will happen the day after Palestinian independence.

The last thing the world is waiting for is a bankrupt Palestine that would sink deeper into corruption and extremism. How to actually do this was the subject of an extensive study by the Rand Corporation, an independent think tank located in Washington and in Santa Monica. The result of that study is called The Arc, an ultra modern infrastructure corridor that is supposed to form the backbone of a successful Palestine.

Whether the project would ever become reality without a peace agreement is an open question. “In Afghanistan and in Iraq we have learned that nation building has to be planned in advance,” says Ross Antony, who heads up the project. “If you don’t do that, the Palestine state will fail and the world cannot afford that.”

In a nutshell, The Arc is an ultra modern train line and expressway combination, bordered by water pipes, telecommunication lines and high-tension wires. The entire 200-kilometer concrete structure forms a semi-circle—hence the name Arc—from Jenin, in the northern part of the West Bank, into a southerly direction to Gaza City. The planned high-speed train would put the two cities just 90 minutes apart. “This is a plan to ‘tie together’ a future Palestinian state at the West Bank and the Gaza Strip,” according to Doug Suisman, head of Suisman Urban Design, the Los Angeles architectural bureau that drafted the design.

The plan includes bridges and stations, for which Suisman let himself be inspired by the most modern European TGV projects. “If one day all of the political and military obstacles have been cleared out of the way, Palestine will have the potential of being a modern country,” said Suisman. “There is not only a need to solve the daily problems, but also a need to create a symbol of hope and Palestinian pride. This is better done with train stations and bridges that are useful to every Palestinian, rather than with monumental government palaces.”

For now, the plan has been gratefully received by the Palestinians. The vice-minister of Finances, Jihad Al-Wazir, said in the American news media, that it brought tears to his eyes. Reception by Israel was more lukewarm, but nobody gave an a priori “no.”

Population explosion

The Arc is meant to not only become the physical backbone of the future Palestine, but also the economic life-line. This is sorely needed, as the outbreak of the second intifada caused the Palestinian economy to crash. Additionally, the Palestinians are experiencing a population explosion. Right now there are already 3.3 million people in the Palestinian territories, which translates into a population density that is among the highest in the world. According to estimates by the Rand Corporation, the population figure could double during the next fifteen years because of Palestine’s towering birth index and the expected return of hundreds of thousands of people after a peace agreement.

“We are not proposing to build a new city or a number of satellite cities,” says Doug Suisman, “but

we are projecting controlled growth in all cities along the train line.” This should make it possible for Palestinians to live in one city and work in another. Until now, that was nearly impossible, because most roads on the West Bank run from east to west. “[The roads] essentially do not connect the cities and villages with each other, but with Israel,” says Suisman. “That is of course of vital economic importance in the long-run, but Palestine itself does not lie on an east-west, but on a north-south axis.”

The Arc must spread the economic activity evenly over the axis. That is also psychologically important, according to Suisman. “The Palestinian experience of the last fifty years has been characterized to a large degree by uprooting. Many families had to leave their land. What we especially do not want is that they would now have to go somewhere else again to find work.”

New economic activity has to be established on the so-called transit boulevards, which would connect the historical centers of the Palestinian cities with the train stations. “In this way, two growth centers are created for each city,” as Suisman states: “Cultural institutions, housing and hotels would naturally gravitate to the centers. Businesses, new universities and hospitals would establish themselves around the stations, where they are directly connected to the transportation network.”

Cash injection

Under the current circumstances, The Arc is actually not much more than a particularly well-designed future dream. Not only is the end of the Israeli-Palestinian conflict not in sight, but the Palestinian Authority is itself not ready for it. “There are

large obstacles,” acknowledges Doug Suisman, “but for this plan we took as a basis that the peace agreement would be in place, that there would an acceptable level of safety and that the Palestinians would be successful in setting up a non-corrupt, transparent government.”

The entire nation building project built by Rand Corporation surrounding The Arc costs 33 billion dollars, spread over ten years (The Arc infrastructure itself comes to 6 billion). That is three times as much as the Palestinian territories receive annually at this time in developmental aid and foreign investments. Still, it is possible, says Suisman, because that amount is comparable to what the international community spends in Bosnia and Kosovo. “Right now the Palestinians receive the most foreign aid per inhabitant in the world. If they can form a reliable government and everybody agrees to make something of the country, I am convinced that the international community is prepared to come up with the funds.”

According to the Rand Corporation, the building of The Arc would create 160,000 jobs in the Palestinian territories. This has to take care of the necessary return earning effects. “This plan is a gigantic cash injection for the Palestinian economy,” says Ross Antony. “If the recommended investments come in, the economy would be able to return to its pre-intifada levels within five years and double in the next ten years. That will have an incalculable impact on how people live. Ultimately this project is especially about the creation of progress: the building of mosques, schools, hospitals and businesses, which give people a chance to construct a normal life. At this time, this vision is lacking. If we can offer this, it would have a phenomenal psychological effect.”

Suisman and Antony presented their project this past week, not only in Israel and the Palestinian territories, but also in Washington and Brussels, where they met, among others, with Javier Solana, the High Representative for Foreign Affairs of the European Union. When they presented the plans to Ehud Danoch, the Israeli consul in Los Angeles, he had only one reaction: “I think the Israelis would be jealous.”

Tom Vandyck

JUNE 28, 2005, *KNACK*
Pages 56, 57 and 59

[Photo captions:]

BETWEEN JENIN AND THE GAZA STRIP

While waiting for peace, The Arc only exists on paper for now.

BIG PLANS

For train lines, expressways, water pipelines and telecommunication lines.

LOCATION

The Palestinian Arc; How the different Palestinian cities could be interconnected.