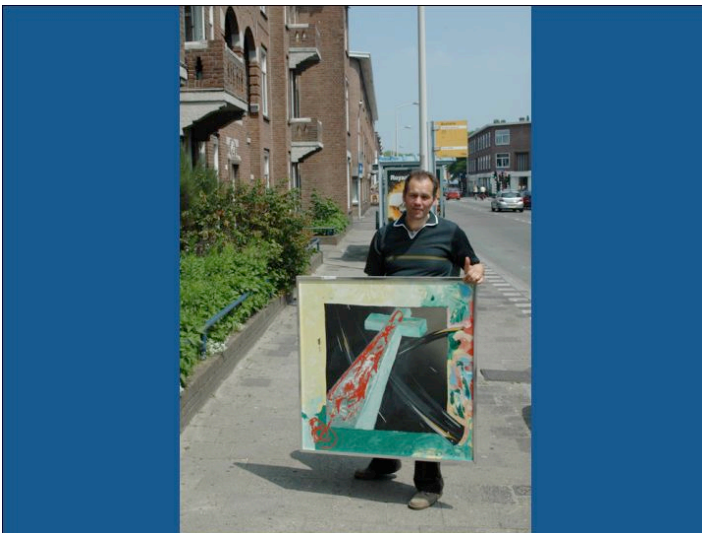


Transvaal -Autonië door Hans Venhuizen

Onderzoekstekst uitgesproken in het Nutsgebouw Den Haag op vrijdagmiddag 8 juni 2007



Historicus Steven van Schuppen gaf ons tijdens zijn verhaal over Transvaal, bedoeld of onbedoeld een sterk beeld mee voor de huidige toestand van de wijk. Hij heeft het afgelopen jaar meerdere Transvalers geportretteerd en daarbij een grote nadruk gelegd op de religieuze beleving van de wijkbewoners. Ze deelden met hem hun ervaringen 'aan deze kant van de dood' zoals van schuppen dat noemde.



Het omgaan met de eindigheid van het menselijk leven, het voeden van de hoop op een hiernamaals, waar dat leven niet alleen dóór gaat maar zelfs veel beter wordt, is de core bussiness van veel religies met aanhangers in Transvaal.



Moeten we Transvaal dan ook als het ware aan deze kant van haar dood gaan beschouwen vroeg ik me af. De vernieuwing van de wijk is immers zo ingrijpend dat een fors deel van de wijk zal worden afgebroken. De hoop dat de wijk daarna de hemel, walhalla of het hiernamaals wacht of tenminste een geslaagde reïncarnatie, wordt door stedenbouwkundigen, procesmanagers en buurtwerkers met een welhaast religieus optimisme uitgedragen. Maar de uitkomst blijft ongewis.

Ik kreeg, evenals mijn collega's hier, de vraag om in kaart te brengen wat de kwaliteiten van de wijk zijn die in een volgend leven goed van pas zouden kunnen komen. We keken niet alleen wat op de kaart van Transvaal staat of zou moeten staan maar ook naar wat Transvaal op de kaart zou kunnen zetten. Voorzover mogelijk gingen we met onbevangen blik op pad. Wetende dat zelfs onnozele, oppervlakkige en schijnbaar toevallige fenomenen bijzondere betekenis in zich kunnen dragen. In deze categorie viel me gisteren nog op dat burgemeester Deetman uit Transvaal komt. Volkomen onbelangrijk buiten het feit dat hij daardoor wellicht eerder bereid is een statusverhogende openingshandeling te verrichten.

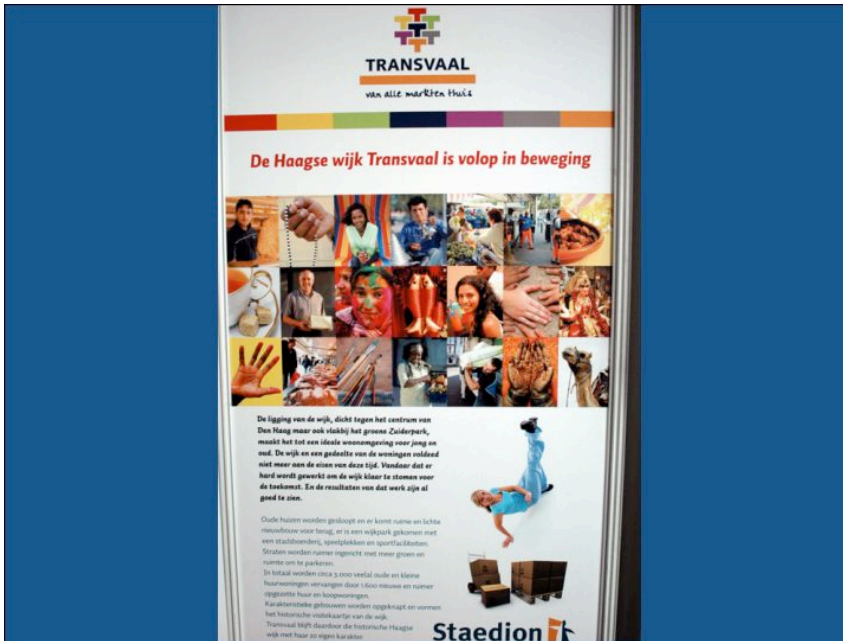


Mij viel onmiddellijk de begin twintigste eeuwse thematisering van de naamgeving van de wijk en de straten op. Toen de wijk werd gebouwd waren de boerenoorlogen in Zuid-Afrika net achter de rug. De boeren waren nazaten van de Nederlanders en hun heldhaftige strijd tegen de Engelse onderdrukker werd op veel plaatsen in Nederland geëerd. Zo ook in de Haagse wijk die de naam Transvaal meekreeg en waar de straten geografische en ook historische verwijzingen naar dat deel van de wereld kreeg. Een hele reeks boeren strijders kreeg als extra erkenning een straat naar hen vernoemd. Deze zelfde boeren hadden het heldhaftig verdedigde land eerder zelf op de oorspronkelijke zwarte bevolking veroverd en stonden later aan de basis van de apartheid.



De heldhaftige boeren waren ook boeven. apartheid is inmiddels afgeschaft maar In de haagse Transvaal heeft er naar mijn weten nog geen naamzuivering plaatsgevonden. Ik zag een nieuw gemaakt pleintje vernoemd naar een anti apartheidstrijdster en zag dat het voormalige boerenplein inmiddels het Nelson Mandelaplein heet. Maar verder waren de grondleggers van de apartheid nog overall present, en dat is ook goed zo. De identiteit van een plek kan immers onmogelijk alleen leuk zijn maar bevat per definitie ook zwarte kantjes.

Toen de wijk werd gebouwd waren haar bewoners nog een perfecte afspiegeling van de blanke broeders in Zuid-Afrika. in de laatste 30 jaar is de wijk echter steeds pluri-cultureler geworden. In een verkoopbrochure van de herstructurering van de wijk roemt Staedion de Transvaalse diversiteit maar deze wordt ook juist weer als eenzijdig benoemd, ongewenst eenzijdig zelfs.



De risico's hiervan zijn goed af te lezen aan dit affiche dat ik in het informatiecentrum zag. Als de vele culturen komen en er een vaste plek vinden en de wijk volop in beweging komt dan dreigen de witte Nederlanders er als eerste uit te vallen en te gaan verhuizen.



Een van de corporaties waaruit Staedion is ontstaan heette 'de goede woning' en meteen na de fusie stelde men vast dat de woningen helemaal niet zo goed waren. Staedion had beter 'voorheen de goede woning' kunnen heten begreep ik. Met het verbeteren van de woningen gaat Staedion meteen de diversiteit nog diverser maken. In het laatste geval gaat het niet zozeer om de culturele diversiteit maar om inkomensdiversiteit.

Een flink deel van het woningarsenaal gaat een nieuw leven in een hogere prijsklasse tegemoet. Zo wordt de als ongewenst negatief ervaren eenzijdigheid bestreden. In de wijk van de grondleggers van de apartheid geldt nu de wet van de inkomens anti-apartheid, van de daardoor gewenste en bijna fanatiek nagestreefde samenheid.

In boerenjargon zou je dat



te-same-heid kunnen noemen. Verboden te scheiden is nu de regel en mengen is goed. Van dit voornemen moedwillig een gemengde bevolkingsamenstelling te veroorzaken bestaat een heel fraai historisch precedent. Toen in de jaren 50 de noordoostpolder droogviel en werd bevolkt, werden daarvoor uit heel nederland bewoners geworven. De polder moest een perfecte

afspiegeling van de nederlandse samenleving worden, laboraal gemengd op geografische, culturele en religieuze achtergrond. Zo'n stringent met-elkaar-heidsbeleid is in de eenentwintigste eeuw niet meer openlijk voor elkaar te krijgen. Het kan nu alleen programmatisch worden nagestreefd, bijvoorbeeld door het woningaanbod, worden aangemoedigd door wervende propaganda, worden gestimuleerd door woningtoewijzing of worden gemanipuleerd uit onverwachte hoek door bijvoorbeeld het parkeerbeleid.

Maar ontscheiden is nog niet hetzelfde als verbinden. Zijn er gemene delers te vinden voor deze dubbele diversiteit vroeg ik me af nu die in religie en cultuur niet zo snel te vinden zullen zijn.



Er is een fenomeen waarvan de verbindende potentie in mijn ogen stelselmatig over het hoofd wordt gezien, ook in Transvaal, dat is namelijk de auto. De auto is een absoluut gemene culturele deler. Als het over autos gaat komt iedereen uit Autonië.

Met de paplepel wordt dat vaak al ingegeven.

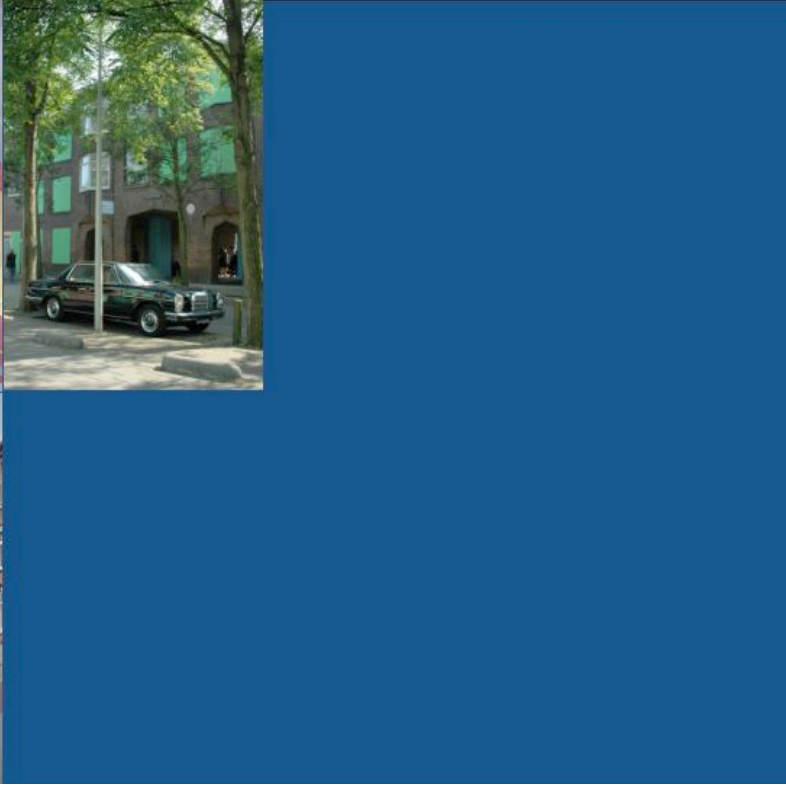
Die betekenis staat in schril contrast tot de behandeling die de auto in ons stedelijk gebied doorgaans krijgt.



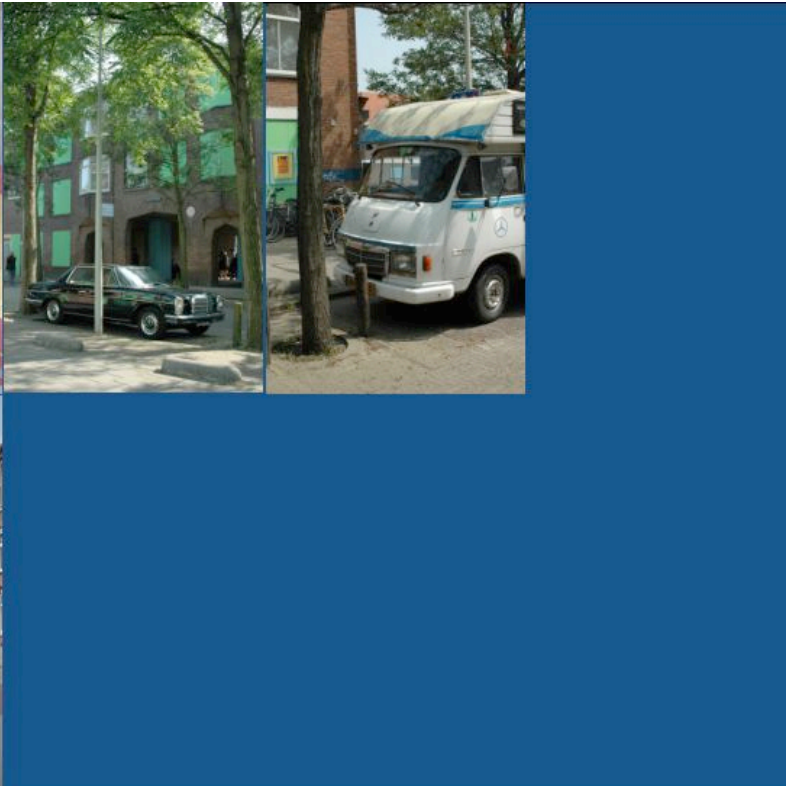
De auto wordt daarin vooral als transportmiddel gezien die je noodzakelijkerwijs een plaats moet geven in de stad door het verkeer en het parkeren goed te regelen. Maar als cultureel fenomeen wordt het nauwelijks erkend.

Ondanks het feit dat er nauwelijks een activiteit is die meer beperkingen kent. Je moet 18 zijn, een rijbewijs hebben, een auto die verzekerd is, waarvoor belasting betaald is en die is gekeurd en iedere meter die je rijdt is maximaal gereguleerd.

Toch speelt de auto het klaar om het ultieme symbool van vrijheid en status te zijn. De auto is niet alleen vervoermiddel, maar ook trots bezit dat een verlengstuk is van je identiteit door alle culturen en inkomensklassen heen.



Van de oude mercedes,



de wensmercedes,



tot en met de SUV en de vintage amerikaan.



De stad heeft geen respect voor de trots rondom de auto
en voor de handelingen rondom de auto.

Tanken, wassen en sleutelen worden bewust gescheiden ondergebracht op vaak
onaantrekkelijke plaatsen,
op onoogelijke bedrijfsterreinen,
aan de randen van de stad waar goed flaneren met de auto absoluut uitgesloten is.



Is er in Transvaal misschien een plek daarvoor te vinden?

Wellicht kan door de auto een rafelrand in een goude randje reïncarneren als daar een plek
ontstaat waar we de auto

niet meer plagen maar omhelzen,
een plek om te wassen, tanken en verzorgen,
om te sleutelen te showen en te flaneren,

een plek om te tunen, te pimpen en te spoilen.

Met aanbiedingen voor de laatste modellen terugdraaiende wielvelgen
en de juiste specialisten voor het afstellen van de boem boem.

Tot en met de tweedehands auto die gegarandeerd van een oud omaatje is geweest.

Een plek waar de auto niet gemangeld, beteugeld en gepest wordt,
maar een trotsplaats voor de auto, een haags Autonië
voor de ultieme te-same-heid.



Hans Venhuizen