

Broechien staat op

Het plaatsje Broechien is illegaal, formeel bestaat het niet. Het begon met een paar containers, er werd een weg aangelegd, er kwam aansluiting op het elektriciteitsnet en de waterleiding, en daarna schoten de huizen uit de grond. Broechiens ontstaansgeschiedenis staat model voor de Israëlische kolonisering van de Westelijke Jordanoever.

door Inez Polak

Broechien, zo verwijst het bord naar de nieuwe villawijk in hartje Westoever. Een wegwijzer naar Farha, het naburige Palestijnse dorp, ontbreekt. De weg naar Broechin is een vrij nieuwe asfaltweg en heeft zelfs een naam, de Elimelech-weg, naar een kolonist die hier is omgekomen.

Het kleine weggetje naar Farha is afgesloten met grote betonblokken, of beter gezegd: het dorp Farha is afgesloten; de nieuwe wegen op de Westoever zijn niet toegankelijk voor Palestijnen. Zij dienen slechts de kolonisten, die zo binnen een halfuur van en naar hun werk in Tel Aviv kunnen rijden.

Twee Palestijnse arbeiders zijn bezig aan de bouw van een nieuw huis in Broechien. „Hopelijk komt dat huis niet af”, zegt Dror Etkes. Hij is de waakhond van de Vrede-Nu-beweging, die al jaren probeert de bouw van nederzettingen en buitenposten tegen te houden. „Doorgaans tevergeefs”, erkent hij met een cynisch lachje.

Het villawijkje ligt er om elf uur 's ochtends verlaten bij, het is een slaapwijk. De woningen hebben iets vreemds en het duurt even voordat doordringt wat het is: de bovenverdieping heeft geen ramen. Daar waar de kozijnen en de ramen horen te zijn is het keurig opgevuld met cement. „Dat is omdat de woningen in haast worden gebouwd, maar al wel met de mogelijkheid tot uitbreiding met een bovenverdieping. Nu dient die nog als vlivering”, legt Etkes uit. Die haast is geboden omdat Broechien illegaal is, zelfs in Israëlische ogen. Tegen elk van de vijftig huizen is een sloopbevel uitgevaardigd.

Voor de internationale gemeenschap zijn alle nederzettingen die Israël op de Westoever heeft gebouwd illegaal. Maar Israël maakt onderscheid tussen 'legale', door de overheid erkende nederzettingen en 'illegale' nederzettingen en buitenposten die zonder toestemming zijn gebouwd. Broechien is ook in de Israëlische terminologie een illegale buitenpost. Formeel bestaat het plaatsje niet, het staat op geen enkele officiële landkaart aangegeven.

De sloopbevelen zijn deel van een schijnvertoning, zoals het grote bord bij de ingang van Broechien aangeeft. Er staat vermeld wie heeft 'geholpen' bij de bouw, zoals het ministerie van woningbouw en andere overheidsinstellingen. Broechien is aangesloten op het elektriciteitsnet, op de waterleiding en voorzien van alle benodigde infra-



Broechien vormt geen uitzondering op de Israëlische kolonisering. Op de Westo-

structuur. Bij het begin van de toegangsweg houdt het leger de wacht.

Broechien vormt geen uitzondering. De wijk is een kleine schakel in de nieuwe werkelijkheid die Israël via de kolonistenbeweging op de Westelijke Jordanoever nog dagelijks creëert. De geschiedenis van Broechien staat model voor de Israëlische kolonisering van de Westelijke Jordanoever, waarbij de rechterhand de linker helpt en beide zich in onschuld wassen. Het begon met een paar containers die als huisvesting dienden voor een religieuze leerschool, er werd een weg aangelegd, er kwam aansluiting op het elektriciteitsnet, op de waterleiding. En ineens rezen de huizen als paddestoelen uit de grond. De verkoop verliep voorspoedig, want een huis in Broechien kost zo'n 100.000 euro, nog geen derde van de prijs voor eenzelfde huis, dertig kilometer verderop, in Tel Aviv.

Broechien past ook in de nieuwe realiteit van het afscheidingshek en de muur die Israël in de Westoever aanlegt. De kolonistenbeweging is als een razende bezig zich het gebied toe te eigenen dat 'binnen' het

hek valt – dat wil zeggen: het gebied tussen de grens en het hek.

De bouw in de Westoever gaat gepaard met de aanleg van een wegennet. In de discussies over de nederzettingen wordt het vaak over het hoofd gezien, maar de wegen vormen de ruggegraat van de Israëlische kolonisering. Zij doorklieven

Tegen elk van de 50 huizen is een sloopbevel uitgevaardigd

het land van noord naar zuid, van oost naar west en delen zo de Palestijnse gebieden op. Want de nieuwe hoofdwegen zijn grotendeels slechts toegankelijk voor de Israëliërs. De weggetjes van de Palestijnse dorpen die uitkomen bij de hoofdwegen zijn versperd met betonblokken en bergen gruis. Hoe meer het wegennet zich uitbreidt, des te ingrijpender zijn de beperkingen voor de Palestijnen.

Rondom de grotere Palestijnse steden staan steeds omvangrijkere con-



Het begon met een paar containers die als huisvesting dienden voor een religieuze leerschool.

geen enkele landkaart

Westoever



ver verrijzen overal illegale buitenposten, zoals hier in Beitar Illit.

FOTO AP

troleposten en wegversperringen, die in niets onderdoen voor grote grensovergangen. Palestijnse mannen onder de 35 in het noordelijk deel van de Westelijke Jordaanoever mogen doorgaans nauwelijks hun gebied uit. Voor tienduizenden Palestijnen bestaat een deel van de dag uit wachten voor de wegversperring. Wat ooit een rit van een kwartier was, is nu een onvoorspelbare reis van op zijn best een uur of twee. „Soms lukt het me de universiteit te bereiken”, vertelt een Palestijnse student. „Soms ook niet.” Hij studeert aan de Al-Najah-universiteit in Nabloes en woont in een dorpje in de omgeving. Vaak blijft hij 's avonds bij vrienden overnachten.

Die ochtend is het het gebruikelijke dringen bij de Hoewwara-controlepost ten zuiden van Nabloes. Op afstand heeft het iets bedrieglijks, kleurrijk door de kleine kraampjes met fruit en felgele taxi's aan beide kanten van de controlepost. Via tourniquets en poortjes met metaaldetectoren bereiken de Palestijnen de andere kant, te voet. Vanachter betonnen muurtjes en deels vanuit glazen kooien controleren soldaten

de identiteitspapieren, met behulp van computers. Dagelijks passeren hier zo'n 6000 mensen.

Auto's kunnen niet passeren, tenzij de chauffeurs een speciale Israëlische vergunning bezitten. Het goederenverkeer werkt veelal volgens de rug-aan-rugmethode: uitladen, de controle door, en weer inladen in een wagen die aan de andere kant gereed staat. Israël stelt dat de reisbeperkingen voor de Palestijnen nodig zijn om aanslagen te voorkomen en om de 250.000 kolonisten op de Westoever te beschermen. Verleden week kwam er een nieuwe restrictie bij: Palestijnen mogen voortaan niet meer zonder speciale toestemming in auto's met Israëlische nummerplaten meerijden.

Op de terugweg naar Tel Aviv passeren we een laatste wegversperring. In de ene strook staat een lange rij Palestijnse auto's. Een auto staat een beetje overdwers, waardoor onze chauffeur er niet langs kan op de lege strook die voorbestemd is voor Israëlische auto's. Hij drukt op zijn toeter. De Palestijnse chauffeur voegt zich snel in zijn eigen strook.

Op de Westoever vestigen zich steeds meer kolonisten

De Westelijke Jordaanoever was vroeger deel van het Britse mandaatgebied over Palestina, en werd na het vertrek van de Britten door Jordanië veroverd en geannexeerd. Toen Israël het gebied in 1967 veroverde, annexeerde Israël het gebied niet, met uitzondering van Oost-Jeruzalem. De Westelijke Jordaanoever is tot de dag van vandaag bezet door Israël, maar werd na de Oslo-akkoorden opgedeeld in een gebied A, waar het Palestijns Gezag heerst (voornamelijk de grote steden); gebied B met civiel Palestijns bestuur en Israëliësch militair bestuur; en gebied C, onder volledig Israëliësch bestuur.

De oppervlakte van de Westelijke Jordaanoever is 5860 vierkante kilometer. Er wonen circa 2,5 miljoen Palestijnen en 250.000 Joodse kolonisten. Daarbij zijn niet meegeteld de 190.000 Israëliërs die in door Israël geannexeerde delen van Jeruzalem wonen. De kolonisten wonen in 121 nederzettingen en 102 'buitenposten'. Dat zijn semi-nederzettingen die soms uit niet meer dan een paar caravans bestaan, maar het kunnen ook kleine woonwijken zijn. Zij hebben als doel zoveel mogelijk land te beslaan en 'joodse continuïteit' te creëren. Hoewel de feitelijk door de kolonisten bewoonde bebouwde kom op de Westoever drie procent van het land beslaat, 'heersent' de kolonisten door hun eenzijdig vastgestelde gemeentegrenzen over veertig procent van het land. De bevolkingsgroei in de nederzettingen ligt rond de 5,5 procent, drie keer zo hoog als de gemiddelde groei van de Israëlische bevolking. Die groei is deels het gevolg van natuurlijke bevolkingsaanwas en komt deels door toestroom van buitenaf. De laatste jaren vestigen steeds meer ultrareligieuze joden zich in de bezette gebieden.

Geheime gegevens

Het koloniseren van bezet gebied is verboden volgens internationaal recht. Israël past zijn eigen regels toe, die het vervolgens zelf schendt. Zo bepaalde in 1979 een Israëlische rechtbank dat er geen Israëlische nederzettingen meer mogen worden gebouwd op grond die particulier eigendom is van Palestijnen. Alleen voor strikt militair gebruik is tijdelijke ontginning toegestaan.

Israël beweert dat sindsdien alleen nog is gebouwd op 'staatsland' dat niet op naam van een persoon staat. Maar volgens een rapport van Vrede Nu is bijna 40 procent van de grond van de Israëlische nederzettingen op de Westelijke Jordaanoever privé-eigendom van Palestijnen, en gaat het koloniseren van particulier Palestijns eigendom gewoon door. Vrede Nu baseert zich op geheime gegevens van het militair bestuur van de Westelijke Jordaanoever (Militaire Gezag). De Israëlische vredesbeweging houdt al jaren de bouw in de gaten, met hulp van sympathisanten binnen het Militaire Gezag. Vrede Nu spreekt van 'maffiapraktijken' en heeft de procureur-generaal gevraagd een onderzoek in te stellen. In een poging de schade te beperken, heeft de regering een interministeriële commissie van onderzoek in het leven geroepen. De Raad van Kolonisten kondigde aan 'de leugens van Vrede Nu' aan de kaak te gaan stellen.



Omdat de huizen zo haastig zijn gebouwd, heeft de bovenverdieping geen ramen. Die worden er later alsnog in gezet.



Hoe illegaal de villawijk ook is, de weg erheen is nieuw en breed. Hij heeft zelfs een naam: de Elimelech-weg.