

Crisisrijden in Cotonou De onbeheersbaarheid van de Afrikaanse bromfietstaxi

Marnel Breure

Een doodgewone doordeweekse dag in Cotonou, de grootste stad van het West-Afrikaanse Benin. In de buurt van de brug, op een steenworp afstand van het immens grote Dantokpa-marktcomplex, komt het verkeer in de loop van de ochtend hopeloos vast te zitten. Tientallen brommertjes, veelal bestuurd door jonge Afrikaanse mannen in gele blouses, zigzaggen van alle kanten tussen de auto's door om voor een van de stoplichten noodgedwongen tot stilstand te komen. Wanneer het licht op groen springt, knetteren ze in een wolk van uitlaatgassen het kruispunt over: een zwerm gele bromvliegen die alle uithoeken van de stad bestrijkt.

Wie zich in Cotonou van A naar B wil verplaatsen, is aangewezen op de bromfietstaxi. Openbaar vervoer is er niet in deze metropool met ongeveer een miljoen inwoners, maar de zogeheten *zemidjan*, een lokale verbastering van 'pik me op en verplaats me snel', blijkt in de praktijk van alledag een buitengewoon veelzijdig transportmiddel. De duoseat biedt niet alleen plaats aan moeders met baby's op de rug en stapels plastic emmers op het hoofd, maar ook aan mannen die een varken of een grote glazen ruit willen vervoeren. De *zemidjan* zou met andere woorden een uitstekend alternatief voor de ontbrekende minibussen zijn, ware het niet dat er achter de vrolijke façade van gele blouses en brommergeronk een wereld vol complicaties schuilt.

Crisisverschijnsel

'Er wordt me wel eens gevraagd of God ook opkomt voor de bestuurders van bromfietstaxi's. Nou, laat ik jullie dit zeggen: niets en niemand kan de *zemidjan* nog uit de samenleving verdrijven!' Vakbondsleider Robert Yehouènou heeft zich opgesteld onder een grote bruine parasol aan de rand van de Dantokpa-markt. Een dertigtal *zemidjans* dromt om hem heen en luistert aandachtig toe. Een van hen haalt een flesje tevoorschijn, gooit zijn hoofd achterover en druppelt wat vloeistof in zijn bloeddoorlopen ogen. 'Er zijn in Cotonou 32.000 ambtenaren en 67.000 bromfietschauffeurs,' vervolgt Yehouènou. 'Als de *zemidjans* in staking zouden gaan, kwam er geen ambtenaar meer op z'n werk.'

Robert Yehouènou is de drijvende kracht achter UCOTAC, de Bond van Bestuurders van Bromfietstaxi's in Cotonou. Op de momenten dat God het laat afweten, neemt Yehouènou de honneurs waar. Als een soort vliegende kiep bezoekt hij de *zemidjans* op hun standplaatsen, luistert naar hun verhalen, bemiddelt bij de talrijke conflicten met al dan niet corrupte autoriteiten, en voorziet de jongens van peptalk. Dat laatste is geen overbodige luxe, want de *zemidjan* is een typisch crisisverschijnsel. Toen de economie in West-Afrika halverwege de jaren tachtig een neergaande lijn begon te vertonen, ging de curve van het aantal bromfietschauffeurs omgekeerd evenredig omhoog. Publieke diensten moesten inkrimpen en in andere sectoren liep de werkgelegenheid eveneens terug. Yehouènou, een kleine man met een petje, opereerde zelf in die tijd ook als *zemidjan*: 'Ik was eigenlijk bouwtechnisch opzichter, maar ja, wat wil je. Sociale voorzieningen zijn er niet, dus op het moment dat je zonder werk komt te zitten, ben je wel verplicht een andere activiteit op te pakken.'

Het verhaal van Robert Yehouènou staat niet op zichzelf. Vrijwel iedere *zemidjan* heeft van huis uit een ander beroep. Zo zijn er opvallend veel automonteurs die een bromfietstaxi besturen, maar lassers, kleermakers, metselaars en gediplomeerden uit het voortgezet onderwijs scoren ook hoog. *Zemidjan* zijn is geen vak, maar een staat van zijn die exemplarisch is voor de situatie in urbaan West-Afrika. De verstedelijking van de

regio voltrekt zich de laatste decennia in een schrikbarend tempo. Zo is het inwonertal van Cotonou de afgelopen tien jaar bijna verdubbeld. Een dergelijke aanwas kan – zeker in combinatie met hoge werkloosheid - niet anders dan tot totale wanorde leiden. Het stadsleven drijft weliswaar op het principe 'nieuwe ronden – nieuwe kansen', maar de praktijk laat zich het best omschrijven met behulp van het veelgehoorde credo 'débrouillez-vous': je ziet maar hoe je het redt!

Chaos

De zemidjans van Cotonou belichamen de chaos die kenmerkend is voor de hedendaagse West-Afrikaanse metropool. En chaos moet beteugeld worden. Na een mislukte poging om de bromfietstaxi te verbieden, zag het stadsbestuur van Cotonou geen andere oplossing dan het fenomeen aan regelgeving te onderwerpen. Sinds 1993 moeten chauffeurs zich laten inschrijven bij de gemeente, waar ze voorzien worden van een nummer dat ze op de rug van de verplichte gele blouse horen te dragen.

Bij het bureau inschrijvingen drentelen een paar jonge mannen rond. Sommigen willen zich aanmelden als zemidjan, een enkeling komt zijn maandelijkse belasting afdragen. Een dame met opvallende etnische littekens in haar gezicht zit achter een witgeschilderd traliehek om de formaliteiten af te handelen. Het scheppen van enige orde blijkt zo eenvoudig nog niet. 'Nieuwe taxibestuurders moeten drie maanden belasting vooruit betalen, maar na die tijd verdwijnt het overgrote deel in de illegaliteit,' vertelt de lokettiste. 'En dan heb ik het nog niet eens over de zemidjans die zich helemaal niet aanmelden! Die tikken ergens een gele blouse op de kop en verzinnen er zelf een nummer bij.' Er verschijnt een misprijzende uitdrukking op haar gehavende gezicht: 'Sommige taxibestuurders zijn regelrechte criminelen. Mijn eigen zoons? Nee, ik zou niet willen dat ze zemidjan werden!'

De zemidjan heeft een slechte reputatie. De bromfietschauffeurs worden niet alleen beticht van het misleiden van de overheid, ze worden ook verantwoordelijk gehouden voor de vele verkeersongelukken die dagelijks plaatsvinden in Cotonou. De binnenplaats van het Commissariaat van Politie biedt op dit punt een schilderachtige aanblik. Voor de ingang van de afdeling verkeersongevallen zit een vrouw met een been in het gips: ze is aangereden door een auto terwijl ze achterop een bromfietstaxi zat. Even verderop, vlak naast de collectieve politiecel, ligt een indrukwekkende schroothoop die bij nader inzien uit verongelukte en in beslag genomen bromfietsen bestaat. 'De zemidjans zorgen voor een levensgevaarlijke situatie,' zegt de dienstdoende politiebeampte. 'Ze hebben geen enkele notie van de verkeersregels. Sommige bestuurders hebben hun dorp verlaten om hier te komen taxirijden. Dat gaat natuurlijk niet! Er zou een wet moeten komen die een rijbewijs voor bromfietschauffeurs verplicht stelt.'

Vakbondsman Robert Yehouènou heeft het verbeteren van de rijvaardigheid eveneens hoog op zijn prioriteitenlijstje staan, maar het werkelijke probleem zit volgens hem ergens anders: 'De markt voor bromfietstaxi's is verzadigd geraakt. In mijn tijd waren we met 20.000 man en hielden we aan het eind van de dag een redelijk bedrag over. Tegenwoordig rijden er een slordige 67.000 zemidjans rond en lopen de inkomsten drastisch terug. Dagelijks komen er nog eens zo'n twintig nieuwe chauffeurs bij. Zolang de overheid geen alternatieven biedt, kun je dat niet tegenhouden. De regering van Mathieu Kérékou heeft een paar jaar geleden een plan gelanceerd om de zemidjans aan het werk te zetten op de maniokvelden, maar daar is niets van terechtgekomen. De situatie is nogal penibel, ja.'

Uitlaatgassen

Zemidjan Kodjo Hounza, 33 jaar en vader van een dochttertje, legt uit hoe penibel: 'Als het een beetje meezit, haal je op een dag 3000 CFA (4,5 Euro) binnen. Daarvan gaat 2000 CFA (3 Euro) naar de eigenaar van de bromfiets, dus tel uit je winst!'

Jean-Baptiste Hountondji, vader van vier kinderen en met 55 jaar een veteraan onder de chauffeurs, vult aan: 'De meeste zemidjans hebben geen eigen bromfiets, dus als je die 2000 CFA niet dreigt te halen, kachel je gewoon door.'

Kodjo: 'Desnoods 365 dagen per jaar!'

Jean-Baptiste: 'We zijn geen plezierrijders hoor! Terwijl je door de stad crosst om klanten te vinden, zit je de hele tijd te rekenen. Je moet ook het benzinegeld in de gaten houden. Mijn hersens zijn net een informaticacentrum!'

Kodjo: 'Die bromfietseigenaars zijn nog het ergste. Nachtmerries krijg je ervan! Als je de pech hebt om een paar dagen ziek te zijn, moet je links en rechts familie en vrienden langs rennen om een beetje geld bij elkaar te sprokkelen.'

Jean-Baptiste: 'Of hopen dat je vrouw kan bijspringen, want anders geven ze de brommer doodleuk aan een ander.'

Kodjo: 'Dan is die aan de beurt om de godganse dag door de brandende zon te rijden en stof te happen.'

Jean-Baptiste, schaterend: 'Heb je mijn grijze haar gezien? Dat komt van de uitlaatgassen!'

Hoewel humor en overdrijving een onmiskenbaar onderdeel zijn van de urbane overlevingstactiek geven de verhalen van Kodjo en Jean-Baptiste een vrij scherp beeld van de werkelijkheid. Als exponent van het moderne Afrika staat de zemidjan bloot aan hevige stress. Dat komt niet in de laatste plaats doordat de economische malaise van de jaren tachtig ook de sekseverhoudingen op scherp heeft gesteld. De bromfietsbestuurders van Cotonou - ongeveer 80% van de chauffeurs is getrouwd - behoren zonder twijfel tot het groeiende leger van Afrikaanse mannen dat er ondanks alle inspanningen niet in slaagt hun gezinnen te onderhouden. Dat leidt tot merkwaardige contradicties. Zo is het inkomen van vrouwen in hoge mate belangrijk geworden, terwijl er van grotere gelijkheid tussen de seksen vooralsnog geen sprake is. Integendeel, de meeste mannen lijken niet erg gemotiveerd om afstand te doen van hun traditionele machtspositie. Een hachelijke situatie die op de lange duur wel eens onhoudbaar zou kunnen zijn. De Afrikaanse man balanceert op de rand van een crisis, al zal hij de laatste zijn om dat toe te geven!

Professor Benjamin Fayomi, verbonden aan de Medische Faculteit van de Universiteit van Cotonou, pakt een papiertje en tekent een Afrikaanse kookpot met een vuurtje eronder. 'Kijk, dit is de situatie van de zemidjans. De pot is vol en dreigt van alle kanten over te koken. Niet alleen sociaal en economisch, maar ook in medische zin.' Fayomi doet onderzoek naar de gezondheid van bromfietsbestuurders en beschikt over verontrustende cijfers. Maar liefst 23% van de zemidjans lijdt aan chronische bronchitis, terwijl ruim 26% een oogafwijking heeft. Klachten over spierpijn en algehele vermoeidheid komen voor bij vrijwel alle chauffeurs. Over huid- en longkanker zijn geen gegevens bekend, maar het lijdt geen twijfel dat hier sprake is van een risicogroep.

Vicieuze cirkel

De zemidjans rijden in een vicieuze cirkel rond. Hun slechte gezondheidstoestand is in de eerste plaats te wijten aan de luchtvervuiling waar ze zelf voor een belangrijk deel de oorzaak van zijn. Koolmonoxide, zwavel, lood: op de grote kruispunten in het centrum van Cotonou is de lucht bijna letterlijk in plakjes te snijden. Ter bescherming dossen veel bromfietsbestuurders zich uit met grote zonnebrillen of zakdoeken die ze, als urbane cowboys, voor hun mond binden. Of het wat helpt? Benjamin Fayomi voerde een experiment uit waarbij zemidjans een dag lang rondreden met een apparaatje dat de concentratie van hydrocarburaten meet. De aangetroffen hoeveelheden bleken drie tot vijf keer groter dan de maxima die zijn vastgesteld door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) en de Europese Unie (EU). 'De zemidjans zijn mijn vrienden,' zegt de onderzoeker. Met behulp van een subsidie van de Beninese loterij is hij bezig een gezondheidscentrum in te richten, waar bromfietsbestuurders advies kunnen inwinnen en laboratoriumtests kunnen laten doen. De benedenverdieping staat er al, nu de rest nog.

Gezondheid zou volgens Fayomi een cruciaal begrip moeten zijn in het aansturen van ontwikkelingsprocessen. Er komt wederom een velletje papier tevoorschijn, dit keer met drie loszwevende cirkels die de economie, de samenleving en het milieu voorstellen. De grootste cirkel staat voor economie, de kleinste voor milieu. 'Dit is hoe het er op dit moment aan toe gaat. Maar wanneer volksgezondheid in de breedste zin van het woord serieus wordt genomen, komt het erop aan om die drie cirkels te integreren. Vervoer heeft in de eerste plaats een economische kant. Je moet vaststellen welk vervoersmiddel je wilt tegen welke prijs. Maar je moet ook kijken wat de samenleving aankan en wat de effecten voor het milieu zijn. In een land als Mali verplaatsen mensen zich nog per ezel. De zemidjan is in feite niet veel anders dan een gemotoriseerde ezel, een primitieve fase van het stadsleven waar we doorheen moeten. Er valt van alles te bedenken om de vervuiling tegen te gaan en de capaciteiten van de chauffeurs op een andere manier productief te maken, maar uiteindelijk is dat natuurlijk een zaak van de politiek en daar hou ik me liever verre van. Politiek gaat de rede te buiten. Ik kan beter uit de voeten met schema's en formules.'

Democratisering

Benin is een van de vele Afrikaanse landen die na de val van de Berlijnse muur in een proces van democratisering verwickeld raakten. Mathieu Kérékou, voormalig leider van de marxistisch-leninistische revolutie in Benin, moest afstand doen van de macht maar keerde in 1996 terug als democratisch gekozen president. De laatste jaren heeft de voormalige Franse kolonie een uitstekende politieke reputatie opgebouwd. Sinds Benin aan het westerse criterium van *good governance* voldoet, laten de donoren – waaronder Nederland – zich van hun gulle kant zien en stroomt de ontwikkelingshulp toe. Het is echter de vraag wat er onder goed bestuur moet worden verstaan in een land waar de overheid zo zwak is dat ze getroffen maatregelen niet naar behoren weet uit te voeren en het leven van de burger zijn eigen grillige loop heeft. Zo bezien confronteert de zemidjan het moderne Afrika met zijn eigen onbeheersbaarheid. In beginsel zijn er namelijk mogelijkheden genoeg om het fenomeen van de bromfietstaxi uit de wereld te helpen. Andere vormen van openbaar vervoer introduceren? Het wegennet uitbreiden? De invoer van tweedehands brommers aan banden leggen? Werkgelegenheidsprojecten opzetten? De milieueisen aanscherpen? Allemaal goed! Maar wie zou dat moeten betalen, uitvoeren, begeleiden en controleren?

Chabi Séké Morakpaï zit enigszins gefrustreerd achter zijn bureau: 'De regering Kérékou begrijpt er niets van! Ze denken dat het probleem zich in een dag laat oplossen. Alsof het van mij afhangt dat er tienduizenden zemidjans rondrijden!' Morakpaï werkt op het Ministerie van Milieuzaken en Urbanisme waar hij zich onder meer met publieksvoorlichting bezighoudt. Eind 1999 startte het ministerie een campagne om de inwoners van Cotonou bewust te maken van de negatieve effecten van luchtvervuiling. De zemidjans vormden een aparte doelgroep. Meer dan tweehonderd monteurs, speciaal opgeleid in het afstellen van bromfietsmotoren, gingen met de voorlichters mee de straat op om de bromfietsbestuurders aan te spreken. Morakpaï: 'De meeste zemidjans rijden rond op gebruikte Yamaha's die vanuit Japan de haven van Cotonou binnenkomen. Met het onderhoud van de motoren is het in de regel droevig gesteld. Bovendien gaan de meeste chauffeurs uit van het principe: hoe meer olie, hoe beter voor de motor! Om de uitstoot van schadelijke stoffen tegen te gaan, heeft het ministerie nu vastgesteld dat een benzinemengsel niet meer dan 6% olie mag bevatten.'

Goedkope benzine

Goede ideeën die in de praktijk het effect sorteren van een druppel op een gloeiende plaat. Dat komt niet in de laatste plaats doordat er in Cotonou geen zemidjan te vinden is die bij de officiële benzinstations tankt. De hele stad rijdt op goedkope benzine uit Nigeria die als smokkelwaar het land binnenkomt en in grote glazen flessen langs de stoeprand te koop wordt aangeboden. De olie wordt door de verkopers naar eigen inzicht toegevoegd. Nadat de regering had aangedrongen op hardere maatregelen, stapte het Ministerie van Milieuzaken en Urbanisme over op een andere strategie. Morakpaï: 'De

vervuiler betaalt. Er is een speciale milieupolitie ingesteld die op straat nagaat of iemand de vastgestelde normen overtreedt. Brommers krijgen een boete van 10.000 CFA (15 Euro). Ik weet wel dat een zemidjan weinig verdient, maar daar gaat het niet om. Een bedrag van 20.000 of 30.000 CFA zou wat mij betreft nog beter zijn. Een boete is een middel om een gedragsverandering te bevorderen. Hoe meer hij moet betalen, hoe meer moeite een bestuurder zal doen om z'n motor te onderhouden en goede benzine te kopen.' Good governance? Het is maar hoe je het bekijkt. Het ministerie beschikt bij lange na niet over de financiële middelen om de nieuwe regelgeving consequent in praktijk te brengen.

Falend beleid of niet, Chabi Séké Morakpaï geeft zelf het goede voorbeeld door zich uitsluitend in zijn eigen auto te verplaatsen: 'Alleen in noodgevallen neem ik wel eens een zemidjan. Ik hou er absoluut niet van! Als Benin een serieus land was, zou het probleem allang zijn opgelost. De bromfietstaxi's zijn in alle opzichten onverantwoord. Ze zijn vuil, ongezond, gevaarlijk, en krioelen als mieren door de stad. Het klinkt misschien een beetje boosaardig, maar de zemidjans moeten verdwijnen.' Na afloop van het gesprek begeleidt Morakpaï de bezoeker - geheel volgens de West-Afrikaanse beleefdheidsnormen - naar de poort van het ministerie en ziet lichtelijk verbijsterd toe hoe zij achterop een bromfietstaxi in het verkeer verdwijnt. De zemidjan is vooralsnog sterker dan de overheid.