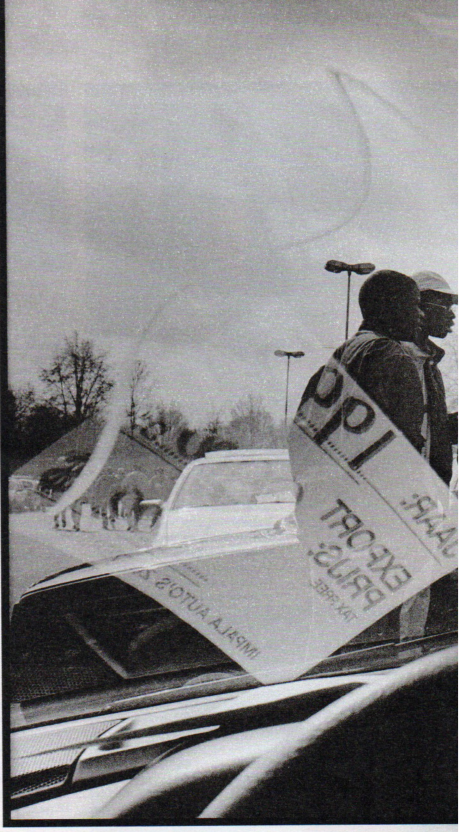


Olie en accuzuur lopen uit honderden autowrakken in Cotonou, de hoofdstad van Benin. De schadelijke stoffen zijn onder meer afkomstig van uit Nederland geïmporteerde, afgedankte auto's. De Beninese overheid heeft een begin gemaakt met wetgeving, maar erg effectief is die nog niet gebleken.

TEKST Joost Beuving
FOTOGRAFIE Bart Eijgenhuijsen



Van automarkt Utrecht naar schroothoop Afrika

OP DE VEERMARKT in Utrecht staan iedere dinsdag honderden auto's klaar op een terrein ter grootte van een voetbalveld. Ze zijn te koop voor wie ze maar wil hebben, maar particulieren vind je hierbijna niet. Vooral handelaars van diverse pluimage en herkomst schuimen de automarkt af, op zoek naar wagens die nog goed genoeg zijn om te worden geëxporteerd, bijvoorbeeld naar Afrika. Uit Nederland gaan jaarlijks tussen de drie- en vijfduizend gebruikte auto's naar het West-Afrikaanse land Benin. Het zijn in de meeste gevallen de alleroudeste en de goedkoopste exemplaren.

De autohandel van Europa naar Afrika is geen nieuw verschijnsel. Door het grimmige politieke klimaat en de economische crisis in West-Afrika in het begin van de jaren tachtig, zochten Afrikanen hun toevlucht in Europa. Ze kwamen veelal terecht in de grote stedelijke gebieden: Amsterdam, Brussel, Londen en Parijs, gebieden waar veel auto's rondrijden.

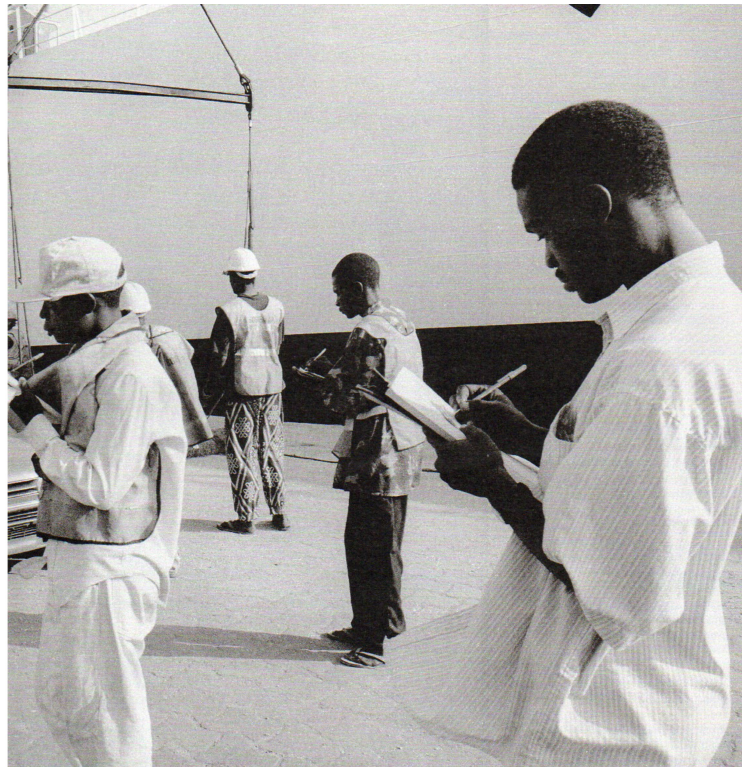
De banden die tussen de migranten en hun families in Afrika bleven bestaan, vormden de basis voor het handelsnetwerk waardoor halverwege de jaren tachtig de export van Europese auto's naar West-Afrika op gang kwam. Na een aantal jaren van onstuimige groei, moesten Afrikaanse handelaars na de val van de Muur in 1989 hun positie voor een deel afstaan aan hun Oost-Europese collega's.

NOG ALTIJD ECHTER, doen Europese autoscheperen de haven van Cotonou drie tot vier keer per week aan. Honderden handelaars, importeurs, douaniers, klanten en havenarbeiders krioelen op die dagen door elkaar in de haven om de auto's snel en zonder schade aan wal te krijgen.

Cotonou is het centrum van de West-Afrikaanse autohandel; in tien jaar vertwintigvoudigde de import van Europese tweedehands auto's. Benin is een belangrijk knooppunt voor de auto-export naar omliggende landen als Nigeria, Niger en Tsjad. Er blijft maar een betrekkelijk klein aantal auto's achter in Benin, die hun laatste jaren (of maanden) meestal fungeren als taxi.

Voordat de auto's in Cotonou op de weg komen, worden ze door monteurs, plaatwerkers en schilders stevig onder handen genomen. Autospuiters doen er goede zaken, door de grote werkloosheid is arbeid goedkoop. Gebust en bekrast komen de auto's bij de garages aan, glanzend onder een nieuwe laklaag gaan ze de Afrikaanse wegen op.

Voor Benin zijn de opgeknapte auto's van groot belang. Natuurlijk bieden ze grote aantallen Beninezen werk, maar daarnaast be- ▶



tekenen al die auto's ook transport, onmisbaar voor de economische ontwikkeling. De overheid pikt een graantje mee door importheffingen.

NET ALS ELDERS ECHTER veroorzaken de auto's ook hier milieuproblemen. Loodrijke benzine is in West-Afrika nog nauwelijks verkrijgbaar. Hierdoor hangt er vrijwel dagelijks boven Cotonou een verstikkende smog van loodhoudende uitlaatgassen. Daarnaast is het sloopaafval een probleem. Wanneer de auto's eindelijk worden afgedankt – en dat kan jaren duren – worden er eerst de nog bruikbare onderdelen afgesloopt. Die duiken weer op de markten voor onderdelen. Plaatwerkers en smeden werpen zich vervolgens op het karkas en maken er huishoudelijke gebruiksvoorwerpen van. Wat overblijft, wordt weggegooid. De wereldwijde autohandel eindigt op een schroothoop in Afrika.

DE DOORGAANDE WEGEN in Cotonou zijn bezaaid met autowrakken waarvan onderdelen zijn afgehaald. Schadelijke stoffen als remvloeistof, motorolie en accuzuur zitten er nog in en komen na verloop van tijd in het milieu terecht.

Het verbieden van de handel is geen optie. Niet alleen verzetten de handelaren zich daartegen, ook overheid en maatschappelijke organisaties in West-Afrikaanse landen hebben aangegeven niet door eenzijdig vastgestelde (milieu-)maatregelen gedupeerd te willen worden.

Het Nederlandse ministerie van vrom bekijkt of er mogelijkheden zijn een deel van de verwijderingsbijdrage – die de koper van een auto moet betalen – ten goede te laten komen aan ontwikkelingslanden. Minister Pronk heeft aan ontwikkelingsorganisaties laten weten dat hij Nederland medeverantwoordelijk acht voor schade die wordt veroorzaakt door de export van afgedankte auto's.

De Beninese regering heeft in 1999 een wet uitgevaardigd die is bedoeld de import van tweedehands auto's te reguleren. Als ze ouder zijn dan tien jaar, mogen ze niet langer ingevoerd worden. Tot een effectieve uitvoering van deze wet is het nog niet gekomen. Hij vormt echter een duidelijk signaal aan auto-exporterende landen dat niet alle auto's zomaar worden geaccepteerd. ■

Joost Beuving is medewerker van ontwikkelingsorganisatie Inzet die de tweedehandsautohandel naar Benin heeft onderzocht.

