

Ghana Nederlandse miljoenen trekken openbaar vervoer vlot

Een blanke aan het stuur!

Het grootste busbedrijf van Ghana wordt gerund door een **Nederlander**. 'Nee, dat voelt niet koloniaal', zegt Henk Visschers in Accra.

Marcel van Engelen

ACCRA/TAPA ABOTOASE

...
Er is iets vreemds aan de hand. Op straat kijken de mensen verbaasd op, ze wijzen en lachen. In de bus kraaien de passagiers van plezier. 'Obroni conductor?!' gilt een straatverkoper in hartje Accra. Hoe is het mogelijk, er zit een blanke man achter het stuur!

Sinds anderhalf jaar is Henk Visschers de managing director van Metro Mass Transit (MMT), een bedrijf met ruim duizend bussen. Het is verzezen uit de as van voormalig staatsbedrijf OSA, mede dankzij miljoenen Nederlandse subsidie. Maar daarvoor moesten de bussen wél bij het Nederlandse busbedrijf VDL worden afgenomen en moest de leiding in Nederlandse handen komen. Behalve Visschers en zijn technisch directeur Ad van den Heuvel zijn alle 3.000 MMT-medewerkers Ghanees.

Rotsvast geloof

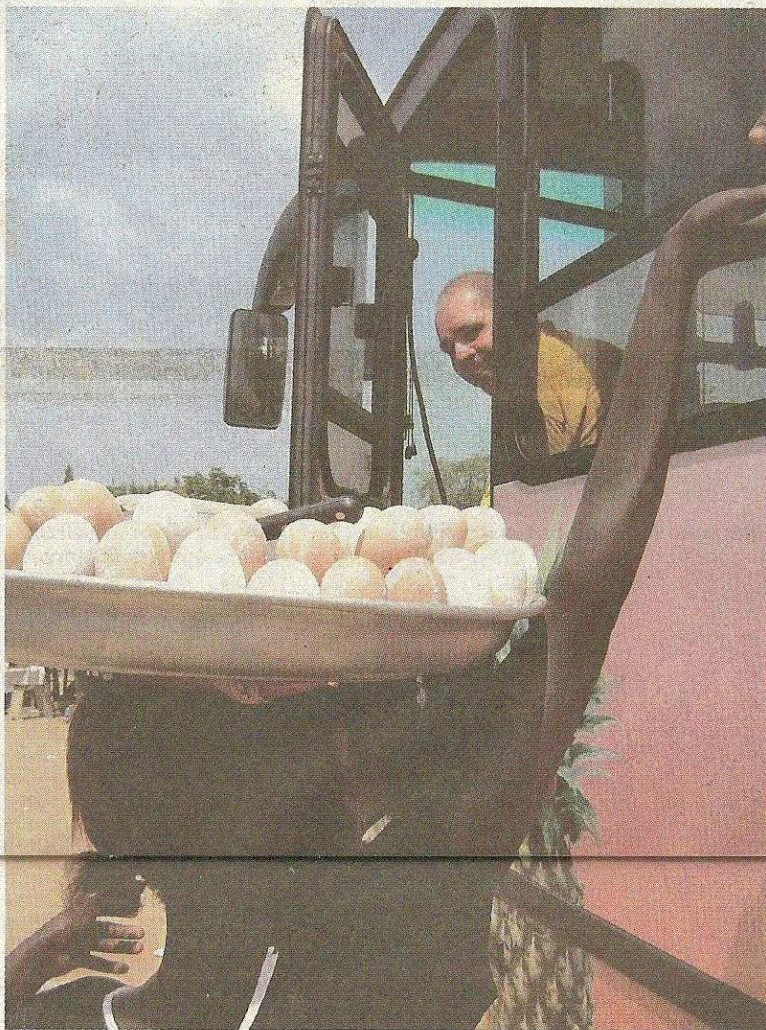
'Nee, dat voelt niet neo-koloniaal', zegt Visschers, die ondanks groeiende kritiek op ontwikkelingshulp (weggegooid geld, verdwijnt in verkeerde zakken) daar toch rotsvast in gelooft. 'Een land dat volop in ontwikkeling is, zoals Ghana, kan niet zonder goed openbaar vervoer. Dankzij MMT hebben duizenden families een inkomen. Daarbij leiden we jonge medewerkers op. Dat is het voornaamste: overdragen van kennis.'

Daarom is Visschers de 'MD', zoals de medewerkers hem met ontzag noemen. En daarom probeert hij tussen de vergaderingen door regelmatig op de werkvloer te zijn, achter het stuur van steeds een andere bus. Het leiden van een Ghanees busbedrijf doe je *hands on*. Zijn naaste medewerkers zijn het inmiddels gewend. De rest van Ghana nog niet.

Tickets

Visschers stuurt de bus weg uit Accra, weg van het vaststaande verkeer en de chaotische marktjes, langs dorpjes en door tropisch groen.

Human resource manager Stephen Yeboah, die mee is afgedaald naar de werkvloer, houdt in de volle bus een toespraak over het belang van tickets. Dat je bij het instappen niet kunt volstaan met wat geld in de hand



Het leiden van een Ghanees busbedrijf doe je 'hands on'.



Henk Visschers bij een lokale chieft.

drukken bij de chauffeur, omdat tijdens de rit inspecteurs kunnen instappen. Sinds kort.

Visschers demonstreert aan de reguliere chauffeur hoe hij bescheiden met het gaspedaal kan omgaan. Zo

cra. Hij weet echter dat de aangekondigde tijden nauwelijks waarde hebben, al was het alleen maar omdat veel passagiers niet kunnen lezen. 'Maar hier begint het mee. Iets beloven en daar naar streven.'

Bus voor begrafenissen

Na jaren van verlies zit MMT nu op *break even*, zegt Henk Visschers. Het is veruit het grootste busbedrijf van Ghana, en heeft voor 2009 een omzet van 72 miljoen dollar begroot. Er blijven 'obstakels'. Zoals het enorme brandstofverbruik en de gewoonte van chauffeurs en kaartjesverkopers

'Een witte man kan besluiten nemen in het belang van het bedrijf.'

een deel van de dagomzet mee naar huis te nemen, om hun salaris van honderd dollar per maand op te vijzelen. Ook is het gebruikelijk MMT-bussen te 'verhuren' of in te zetten voor een begravenis van een familie-lid.

Als Visschers van Accra naar het dorpje Tapa Abotoase in het Voltage-bied is gereden, even heeft uitgerust en 's nachts voor de terugreis weer achter het stuur is gekropen, blijkt hij 120 liter diesel te hebben verbruikt. De reguliere chauffeur zit vaak boven de 150 liter. De dagomzet die hij inlevert, zeshonderd euro, ligt 20 procent hoger dan normaal. De reguliere chauffeur hoort de verschillen bedremmeld aan.

Uiteraard leeft onder het personeel het sentiment 'Wie denkt die blanke wel dat hij is?' Toch lijkt het leeuwendeel content met de buitenstaander. Ze beseffen dat MMT anders niet zou hebben bestaan. 'En een witte man kan beslissingen nemen in het belang van het bedrijf', zegt manager Yeboah. 'Een Ghanees kan niet zomaar iemand ontslaan. Hij moet altijd rekening houden met belangen van families en stammen.'

MMT blijft zeker nog tot juli 2010 onder Nederlandse leiding. 'Dan moet het winstgevend zijn', zegt Visschers. 'En dan kunnen Ghanese managers het roer overnemen.' ●

Chauffeurs nemen geregeld een deel van de dagomzet mee naar huis.

basaal is het. Iets meer orde scheppen in de wanorde die het openbaar vervoer in Ghana is. Het personeel iets meer laten handelen in het belang van het bedrijf. Al wil Visschers zich geen illusies maken. 'We zijn hier wel in Ghana. Binnen die context opereer je.'

Zo is hij trots op het grote bord met vertrektijden dat nu uittorent boven het hectische station Kinbu in Ac-