

Beste vrienden,

Ik las in de Standaard online onlangs een artikel met als titel "rijbewijs met punten". De juiste inhoud van het artikel is mij niet bijgebleven, wel dat ik hard gelachen heb. Ik besef goed dat ik mij met deze bekentenis de banbliksems van de politieke goegemeente op de hals haal. Met veiligheid wordt immers niet gespot. Het zondige plezier dat bij het lezen van dit artikel mijn deel was, school echter niet zozeer in de inhoud als wel in zijn context. Ik wil hier verder dan ook enkele argumenten aanhalen ter mijner verdediging.

Ik vertoefde op het moment van publicatie namelijk al geruime tijd in Lima en probeerde mij voor te stellen hoe een wetsvoorstel zoals dat wat er in België ter discussie lag, in Lima zou onthaald worden. Met wat empathisch vermogen en het nu volgende kunt u er zich vast zelf een voorstelling bij vormen....

Auto's:

Ter vergelijking, Lima is een stad met 8 miljoen inwoners, Brussel heeft er, geloof ik, zowat 1 miljoen. De verkeersinfarcten in Lima zijn op zijn minst even indrukwekkend als die in Brussel op de piekuren.

Een stukje statistiek: In Lima rijden er grosso modo drie klassen van auto's rond, nu ja auto's?,

- Je hebt de gele auto's, dit zijn de officiële taxi's. Naargelang de wijk waarin je je bevindt maken zij van 10 tot meer dan 50 % van het voertuigenpark uit. Ongeveer een derde van die auto's zijn volkswagen kevers, een ander derde zijn Toyota Corolla stationwagens en een ander derde zijn miniautootjes van het merk Daewoo Tico. Voor een vlot begrip zal ik deze groep in het vervolg van dit betoog met de term "gelen" aanduiden.

- Daarnaast heb je ook een tweede groep van auto's die dus niet geel zijn. In die klasse van niet gele auto's heb je ook nog twee duidelijk te onderscheiden groepen die elk ongeveer de helft van dit segment voor hun rekening nemen. Enerzijds heb je de auto's die eenkleurig zijn, meestal blinken en geboren zijn in een betrekkelijk recent verleden. Deze groep is meestal eigendom van de meer gegoede burger in Lima en wordt gebruikt voor privé doeleinden.

- De andere groep in dit segment is de multikleurige auto. Ik kan eerlijkheidshalve niet zeggen dat ze overwegend van een bepaald merk zijn want de meeste van die vehikels zijn een samenraapsel van onderdelen waarbij je de vreemdste combinaties kunt hebben. Dit verklaart meteen ook waarom je nooit de vraag moet stellen van welk jaar een bepaalde auto wel is. De kans dat ze je stomverbaasd aankijken en dan vertellen dat de voorkant van 1968 is, de achterkant van 1980 en de zetel waarop je zit van ergens in de jaren 70 is heel reëel. Je voelt je zowaar in een filmset van "Back to the future".

Deze auto's zijn ook taxi's en zijn voor de leek te herkennen aan het eveneens veelkleurige stickertje dat op hun voorruit kleeft met de vermelding "taxi" erop. Maar opgepast, laat u niet vangen... het stickertje wordt er meestal terug afgehaald als u in de taxi plaatsneemt. Niet dat hij dan geen taxi meer is maar enkel om anderen te waarschuwen dat hij al vol zit. Kwestie van de bijzienden onder ons een beetje ter hulp te zijn. En misschien ook omdat ze vaak eigenlijk niet geregistreerd zijn als taxichauffeur. Of omdat niet gele taxi's op bepaalde routes in het centrum niet mogen rijden... Wie zal het zeggen???

Voor een goed begrip zal ik deze groep van voertuigen voortaan onder de noemer "taxi's" vermelden.

Voor een goed begrip van de Peruaanse gemotoriseerde samenleving moet nog volgende overweging in acht genomen worden.

In België wordt onder het begrip auto meestal verstaan: een ,behalve de cabriolets, gesloten voertuig op 4 wielen met lichten van voor en vanachter, met een nummerplaat en met remmen. Laat duidelijk zijn dat deze definitie enkel in België opgaat. In Peru zijn geen van deze criteria noodzakelijk om aan het begrip auto te voldoen. De bezitter van een auto met lichten bijvoorbeeld is meestal een ongelukkige bezitter...! Hij kan zijn auto immers nergens veilig achterlaten zonder kans te lopen dat zijn kop - of achterlichten ondertussen van hun overtollige metalen verpakking worden ontdaan. Idem dito voor de wielen. Die kunnen er maar best niet te nieuw uitzien.

Als er een deur uit je auto is dan hoef je je alvast niet meer ongerust te maken dat ze er een deuk in rijden. En gelijk hebben ze eigenlijk!!!

Op de jaarlijkse autocontrole (jawel, die is hier ook!) zien ze de zaken net zo!

Bussen:

De meesten zijn van het merk Tiranosaurus Rex (meer vanwege de leeftijd en robuustheid dan vanwege de grootte) Elk van deze wegmastodonten heeft zowel een uitlaat vanboven als een vanonder. Zij blijken op de een of andere manier boodschappen te versturen met hun rooksignalen maar dat alfabet heb ik helaas nog niet kunnen doorgronden, sorry.

Wat wel moet gezegd worden is dat het openbaar vervoer in Peru uitstekend geregeld is. T.t.z. er rijden op elk moment van de dag bussen in alle richtingen en je kan er al rijdend in- en uitstappen op elke mogelijke plaats. Het volstaat om ergens langs de straat je arm uit te steken en hij vertraagt. Prijzen van busritten zijn vooroorlogs (net zoals de bussen zelf dus) maar de bussen zitten dan ook doorgaans stampvol. Daar kan de Lijn nog een puntje aan zuigen. Wat betreft stiptheid heeft het openbaar vervoer hier nog het meest weg van de NMBS.

... Hoewel, niet overdrijven, ik zou de NMBS oneer aandoen.

Het wegennet:

Over het algemeen is het wegennet van Peru een van de betere uit de omgeving. Er zijn veel wegen en een deel ervan is, trouwens onlangs en onder de auspiciën van El ingeniero presidente Alberto Fujimori, geasfalteerd. Zo ook een groot deel van de Pan American Highway. Goed nieuws voor degenen die zich daarbij een autostrade zoals in België voorstelden. Het begint er van ver wat op te lijken...

Het is een bewuste politiek van het ministerie van openbare werken om zijn asfaltwegen niet te snel te vernieuwen. Je kunt het een beetje vergelijken met de verkeersdrempels van bij ons, maar dan veel goedkoper!!! Ze zouden vanuit België eens een kijkje mogen komen nemen hier...! In elke geasfalteerde weg zitten putten, soms ook scheuren, waardoor je op elke weg om de haverklap plotse kleine files krijgt die voor een natuurlijke snelheidsbeperking zorgen. Voorwaar een uitgekiend systeem. Daarenboven worden de grootste putten op drukke wegen s'nachts afgezet met grote vuren in olietonnen. Daarbij worden straatverlichting en straatvoorlichting op een bijzonder intelligente manier gecombineerd.

Een bijkomend voordeel van deze tactiek is dat de plaatselijke wegenpolitie (en die staan hier in hun grote Japanse Jeeps langs de wegen op de meest onmogelijke plaatsen) zich over snelheidsovertredingen niet hoeft te bekommeren - geen investeringen in dure apparatuur - en zich dus rustig kan concentreren op de krant of wat kan slapen. Dat slapen heeft dan weer het voordeel dat ze uitgerust aan hun bijverdienste kunnen beginnen na hun diensturen zodat hun karige(?) loon wat wordt gecompenseerd. Geen loonstakingen bij de politie in Peru dus.

Over de niet geasfalteerde wegen wil ik hier niet verder uitweiden uit vrees dat we de weg kwijt raken.

De wegenkaarten:

Ook over de wegenkaarten niets dan lof. De geasfalteerde wegen staan er allemaal op. Wat betreft de niet geasfalteerde wordt aan de automobilist gevraagd een beroep te doen op zijn ervaring en terreinkennis (vooral lokale bevolking), op zijn oriëntatievermogen (voor de gelukkige bezitters van dit kleinood, ondergetekende rekent zich -hoogmoed komt voor de val!- bij deze groep) en op een dosis geluk (degenen die overblijven). Logisch toch?! Mocht je toch nog fout zitten kun je het op het einde van de weg nog altijd vragen.

De weg vragen:

De vriendelijkheid en bereidwilligheid waarmee elke Peruaan (en trouwens elke andere Zuid-Amerikanist) je zal proberen te helpen als je de weg vraagt is ronduit ontroerend. Steeds zal hij je op het juiste pad proberen te helpen. Hierbij is hij echter wel gehinderd door het feit dat noch de begrippen links en rechts, noch afstanden, noch reistijden hier gemeengoed zijn. Het enige wat gebruikt wordt zijn cuadras (blokken) en dan nog, evidentierwijs, in de bebouwde kom. Maar de ongelooflijke verscheidenheid in intonatie en begeleidende armbewegingen waarmee hij vastberaden "Por alla!" (langs daar!) zegt zijn op zijn minst opmerkelijk. Het behoeft een geoefend oog en oor om de nuances te vatten. Het verschil tussen " 200 meter verder op uw rechterkant" en " de eerste weg buiten het dorp links en dan na ongeveer 15 km op een splitsing naar rechts" is in het begin verwarrend maar na enige keren onverrichterzake op mijn stappen terug gekomen te zijn kan ik er nu toch al redelijk mee overweg.

De wegcode:

Er bestaat een wettelijk uitgeschreven wegcode in Peru en die schijnt erg veel op de wegcode in België te lijken. Althans dat meen ik te mogen opmaken uit de commentaren die ik kreeg wanneer ik, mij van geen kwaad bewust, mijn Peruaanse medemens naar de vigerende voorrangsregels vroeg.

Echt zeker wisten ze het geen van allen maar een persoonlijke destillatie van hun meningen leverde het volgende op.

Eigenlijk heeft de voetganger immer voorrang. Fietsers heb je er gelukkig (voor hen) niet. Maar genoeg hierover want zeker ben ik er dus niet van...

Wat ik wel zeker weet is de wegcode die in de praktijk van kracht is en die ziet er enigszins afwijkend uit...:

- In de praktijk is de voetganger zowat een vogelvrij verklaarde. De auto en de bus zijn de heer en meester van het verkeer. Stoppen voor een voetganger doe je alleen als hij al onder je auto ligt (niet voor gevoelige lezers: een kind overrijden kost je, naast de begrafeniskosten, welgeteld 175 Euro boete). Om een grote weg over te steken kun je dus maar best een taxi nemen en vragen een blokje rond te rijden.

- Wat betreft de voorrangsregels tussen het gemotoriseerde verkeer heb ik er behoorlijk lang over gedaan om de complexe regelgeving te ontleden. Grosso modo komt het hierop neer: ongeacht kleur en grootte heeft degene die het eerste toetert voorrang. Bij betwisting heeft de meest exotische toeter voorrang (en geloof me, er zijn heel exotische toeters in Peru!) Bij ex aequo is de status van het voertuig doorslaggevend. Die status wordt doorgaans afgemeten

aan de grootte van het voertuig maar, meer nog, aan de hoeveelheid rook die het voertuig produceert. In se eigenlijk een socialistisch beginsel... hoe meer rook een voertuig produceert hoe meer het wellicht verbruikt. En hoe meer het verbruikt hoe sneller je ergens moet zijn om concurrentieel te blijven. Het hoeft hier geen betoog dat dit, zoals met nogal wat goedbedoelde socialistische maatregelen, wel eens tot misbruiken en excessen leidt bij de malafide medemens... Waar rook is is vuur!

Indien, uitzonderlijk, ook dit criterium geen uitsluitel kan brengen is het gewoon een kwestie van stalen zenuwen hebben.

Rijstroken

Er zijn rijstroken getekend op de grote verkeersaders maar dat is meer een verdoken steunmaatregel van de regering aan de tak van schildernijverheid. Op een weg met 2 rijstroken is gewoonlijk plaats zat om met 4 naast elkaar te rijden.

Een van de gevolgen van het ontbreken van de termen links en rechts in het abc van de Peruaan (behalve dan in de politiek) is dat links voorsteken voor hem een betekenisloze regel is. Voorsteken doe je dus gewoon langs die kant waar je denkt door te kunnen. Dat kan soms in het midden zijn.

Elke centimeter van de weg wordt hier dus benut wat het onmiskenbare voordeel heeft dat hier van spoorvorming geen spoor te bekennen is terwijl het laadvermogen van de meeste bussen en vrachtwagens toch op zijn minst indrukwekkend te noemen is. Een van de grote voordelen van geen bruggen te bouwen is dat je de bagage van je bus of vrachtwagen zo hoog kan stapelen als je wil wat soms leidt tot opmerkelijke staaltjes van architectuur. (overlevering van de geheimen van de Inca-architectuur wellicht, hoewel ik zo mijn twijfels heb over de aardbevingsbestendigheid)

Verkeerslichten

Er zijn net zoals bij ons ook lichten aan de kruispunten. De functie hiervan verschilt volledig van die bij ons. De kleuren van de lichten (groen, oranje en rood zoals in België) hebben eigenlijk als enige verdienste dat ze het grijze stadsbeeld van Lima wat opfleuren. Voor de automobilist betekenen lichten gewoon dat er een kruispunt is en dat hij maar beter hard kan toeteren om de eventuele dwarsliggers op de hoogte te brengen van zijn nakende komst. Enkel de snelheid waarmee het kruispunt overgestoken wordt verschilt. Bij groen en oranje wordt gewoon doorgereden, bij rood wordt een klein beetje vertraagd.

En dan heb je nog de **gentlemens agreements**...

Indien je je op een weg van 5 rijstroken op de meest rechter bevindt en je moet links afslaan volstaat het meestal om een arm door je raam te steken en de rest van het autopark daarmee (soms letterlijk) tegen te houden. In de meeste gevallen zal dit, behalve de verkeersopstopping begeleid door het nodige getoeter en wat over en weer gegroet, geen noemenswaardige problemen opleveren.

Een ander gentlemen's agreement is dat knappe vrouwen automatisch voorrang verleend wordt. Reclameboodschappen als "zeg niet te gauw, t'is weer een vrouw" zijn hier dus overbodig. Behalve knappe vrouwen wordt meestal ook voorrang verleend aan mannen die er groter en struiser uitzien als het gemiddelde. De juiste verklaring voor deze fenomenen ontgaat mij tot op heden nog...

Niet eenvoudig, ik geef het toe, maar toch passen al deze puzzelstukjes naadloos in elkaar als ware het een Inca bouwwerk. Wie beweert dat vernuftigheid rechtsreeks verband houdt met technologische vooruitgang kan hier zijn mening komen herzien...

En tenslotte:

Het moet lukken dat ik voor het lezen van dat bewuste Standaard artikel -want laat ons niet vergeten dat het daar tenslotte allemaal mee begon - net met zo'n "taxi" naar het internetcafe gekomen was. De meeste onderdelen waren van het merk Chevrolet, zo'n zware Amerikaan, van het jaar 1978 maar met een Nissanmotor diesel van 6 liter erin. De lichtblokken waren in elk geval eigen creaturen want ik had nog nooit zo'n lichten gezien. Het waren links en rechts trouwens ook verschillende lichten.

Nu moet je weten dat zo'n amerikaan altijd een automatische versnellingsbak heeft waarvan de pook meestal nog aan het stuur zit. Wel deze had dat ook maar daarnaast had hij ook een gewone versnellingspook (ttz. een metalen pin met daarop een bol van het merk Toyota) in de vloer steken. Die had hij daar zelf in geknutseld, vertelde hij mij fier. Dat het ding kraakte en reutelde nam hij er voor lief bij. Ik was helaas te laat om te zien hoe hij alles in gang kreeg... De ontsteking gebeurde onder het stuur door twee draadjes tegen elkaar te houden. Op zich niet speciaal natuurlijk maar de grootste handicap van het betreffende voertuig was het feit dat de toeter het niet meer deed. T.t.z. hij deed het nog wel maar de brave man moest daarvoor telkens ook een draadje tegen een ander draadje onder zijn stuur houden. Consequentie: er kon enkel getuut worden als we stilstonden. Tja, de rit naar het internetcafe heeft mij dan ook een halfuur rijden gekost in plaats van de gewoonlijke 15 minuten. Toen ik betaald had en hij weer vertrok heeft hij mij nog een oprechte goeiedag gezegd door eens extra gas te geven waardoor ik in een blauwe wolk gehuld rustig mijn moment kon afwachten om, laverend tussen mijn toeterende medeweggebruiker, te proberen gezond de straat over te steken.

Ik hoop jullie met dit relaas in elk geval een beetje milder, of althans genuanceerder, te stemmen in jullie boosheid over mijn onbeschaamd leedvermaak bij het lezen van "Rijbewijs met punten".

Tot hier mijn gemotoriseerde avonturen.
Voor de rest loopt alles hier voor mij op wieltjes...
Groeten,

Alex