

'No means no' in Bangladesh

Vrouwen op de motor in een mannenmaatschappij

De vrouwen in de Bengalese hoofdstad Dhaka hebben er genoeg van: ze willen over straat kunnen en gaan werken zonder dat mannen hen lastigvallen. En dus organiseren ze maar hun eigen vervoer door het chaotische verkeer: een motortaxi met een vrouw aan het stuur.

tekst en foto's **TRUI HANOULLE** en **DIMPLE CHAUDHARY**

› Vier uur op de kop af was de Indische fotografe Dimple Chaudhary onderweg, in een taxi van de luchthaven naar het huis van een vriendin, een traject van amper 17 kilometer. Ze kwam naar Bangladesh om motorrijdende vrouwen te fotograferen en interviewen, een project dat we samen opstartten. Als motorrijdster met vele kilometers in Europa en Azië op de teller, uitgesproken areligieus maar wel geboeid door islamitische culturen en vooral door dwarsliggende vrouwen, volg ik al jaren een Bengalese vrouwenmotorclub online. Afgelopen zomer reden Chaudhary en ik samen door Bangladesh. Enkele maanden later keerde ze alleen terug naar Dhaka. Waar ze dus die taxi nam, die vast zat in het verkeer. Vloekend en toeterend wilde de taxichauffeur haar zelfs halverwege afzetten. Ze moest alles uit de kast halen om hem te overhalen toch verder te rijden, ze had geen alternatief en de avond viel. Ze had kunnen wandelen. En daar knelt de schoen in Dhaka. Een onderzoek uit 2017 toonde aan dat 80 tot 90 procent van de meisjes en vrouwen in Bangladesh het slachtoffer zijn van

eve-teasing. De term verwijst naar de Bijbelse Eva en slaat op seksuele intimidatie, verbaal of fysiek, op openbare plaatsen. Hij wordt gebruikt in Latijns Amerika en Zuid-Azië en is omstrepen, want hij legt – alweer – de verantwoordelijkheid bij de vrouw als “verleidster”.

De bevolking van Bangladesh explodeerde van 100 miljoen in 1990 tot dik 160 miljoen in 2019. Het is keihard knokken om er werk te vinden. En net als in India zoeken steeds meer vrouwen betaalde jobs buitenshuis. Ook zij moeten van en naar werkplaatsen reizen.

HET DHAKA-INFARCT

Maar ergens raken is de hoofdstad Dhaka is niet zo evident. In de afgelopen tien jaar is de gemiddelde verkeerssnelheid in Dhaka gedaald van 21 naar 7 kilometer per uur.

De exploderende megalopolis probeert oplossingen te vinden. De eerste twee metrolijnen horen af te zijn eind 2021, maar of die deadline gehaald wordt, valt



Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen?

VERHALEN REPORTAGE

› nog te bekijken. Andere infrastructuurverbeterende werken zijn al jaren aan de gang. De oorzaken van het Dhaka-infarct zijn talrijk. Slechts 7 procent van de stad heeft min of meer berijdbare wegen. De wegen in Dhaka zijn slecht onderhouden en hebben totaal inadequate afwateringssystemen, waardoor ze bij de frequente regens meteen onderlopen. Daarop bewegen zich een razendsnel toenemend aantal auto's, bussen, taxi's, autoriksjas (de zogenaamde CNG's, driewielers op gas), bestelwagens, voetgangers, fietsen, karren en minstens een half miljoen motoren. Openbaar vervoer, met name bussen, ligt voor de hand als oplossing, maar niet voor vrouwen. Roma Atiqua, een 39-jarige zakenvrouw en oprichtster van Jabo Bohudur, een motortrainingscentrum voor vrou-

wen, vertelde dat een man naar haar borsten greep op een bomvolle bus. Ze was woest en sloeg hem van zich af, maar de andere (mannelijke) passagiers stonden aan zijn kant. 'Je heb hem verleid, daar kan hij niets aan doen.' Jessy Tanzina Hassan (32) is de tel kwijt van het aantal keren dat ze uitgescholden, bespot en bepoteld is op bussen. 'Op zo'n momenten vervloekte ik mezelf dat ik een meisje was. Ik was machteloos en deed niets.' Na het zoveelste incident besloot ze een andere oplossing te zoeken. Ook Israt Khan Mojlish, een 33-jarige software ingenieur en voorzitter van de Bangladesh Women Riders Club (BWRC), werd niet gespaard. Toen ze buitenshuis ging werken, was ze aangewezen op bussen. CNG's waren te duur en een ander ver-

voermiddel had ze niet. Maar vijftien jaar geleden waren er veel minder buitenshuiswerkende vrouwen en de bussen zaten altijd bomvol. Met mannen, dus. Buschauffeurs weigerden haar mee te nemen; teveel gedoe met een vrouw op de bus. En dus stond ze soms twee à drie uur te wachten, in de regen of bloedhete zomer.

DE STRATEGISCHE HANDTAS

De oplossing waar steeds meer Bengalese vrouwen voor kiezen: een motortaxi met een vrouw aan het stuur. Motortaxi's zijn de snelste manier om door de stad te laveren als je geen eigen vervoer hebt. Zeker sinds de opkomst van smartphones en apps ze booming business. Een rit delen of bestellen is voor Dhaka én voor de vele mensen

die willen werken onmisbaar. Maar de meeste motoren worden bereden door mannen. En voor Bengalese vrouwen is het niet vanzelfsprekend om achterop te gaan zitten bij een onbekende man. Ze gebruiken dan bijvoorbeeld de techniek van het 'strategisch plaatsen van de handtas' tussen hen en de mannelijke chauffeur, om alle fysiek contact te beperken. Maar in het onmogelijk hectische verkeer van Dhaka is je stevig vasthouden vaak de enige optie. Bijkomend probleem voor vrouwen: door ride-sharingapp te gebruiken, wordt hun gsm-nummer zichtbaar. Meer dan eens krijgen vrouwen na hun rit ongewenste berichten, die niet blijven bij 'Mag ik je toevoegen op Facebook?' In 2018 kwam er een eerste motortaxi-er-vice door en voor vrouwen in Bangladesh.

Lily Ride heet het scootertaxibedrijfje, en het zit inmiddels stevig in het zadel. Nu is daar ook Obon bijgekomen. Dat is onderdeel van moederbedrijf OBHAI en leidt vrouwen op tot scootertaxirijders. Inmiddels rijden meer dan 300 vrouwen voor hen, sommigen met eigen scooter, anderen met een scooter van het bedrijf. Gps-tracker voor noodsituaties inbegrepen. Spaarcent of broodnodig inkomen Het Obon-trainingscentrum ligt in een rustige buitenwijk van noordelijk Dhaka. Daar heeft Dimple afgesproken met een groep vrouwelijke motortaxirijders in opleiding, en met woordvoerder Feriha Kabir. Het is weekend, maar voor de fotoshoot zijn ze speciaal naar hier gekomen, helemaal opgekleed in saris. Al zijn dat niet de kleren waarin ze doorgaans rijden, ze wil-

len goed op de foto staan. Deze meisjes en vrouwen moeten het nog allemaal leren, maar ze popelen om aan de slag te gaan. Binnenkort zullen ze hun eerste salaris verdienen, ongeveer dat van een leraar in de lagere school. Sommigen zijn de enige kostwinner, voor anderen is het een aanvulling op de familie-inkomsten. Jannat Jahan en Jasmin Akter, allebei 23, hebben het loon broodnodig. De 40-jarige Halima Akter niet, maar ze won een scooter in een tombola en wilde al lang leren motorrijden. Dat ze er nu nog een eigen spaarcent mee verdient, vindt ze helemaal win-win. Anderen komen uit minderbegoe-de klassen; zij kunnen zich zelf geen scooter permitteren. Obon richt zich ook specifiek tot die groep potentiële werkneemsters voor hun overbevraagde app, want het aan- ›



© Dimple Chaudhary



© Dimple Chaudhary

Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen?



© Dimple Chaudhary

Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen?



© Dimple Chaudhary



© Dimple Chaudhary

Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen? Kan er hier een bijschrift komen?



Kan er hier een bij-schrift komen? Kan er hier een bij-schrift komen? Kan er hier een bij-schrift komen?

© Dimple Chaudhary

► bod kan de vraag niet bijbenen. Afhankelijk van het talent en toewijding van de chauffeus neemt de opleiding een à drie maanden in beslag. De vrouwen leren behendig rijden - vereiste nummer één in deze stad – en leren ook alle nood-procedures, een basis motormechaniek én omgaan met lastige klanten.

NIET ZONDER SLAG OF STOOT

Wie precies als eerste vrouw op een motor door de straten van Dhaka scheurde, valt niet te achterhalen, maar Rozen Mahmood maakt veel kans om met die eer aan de haal te gaan. Een nietsvermoedende passant zou nooit een diehard motorrijder ontwaren in deze minzame aardrijkskundige, altijd gekleed in verzorgde sari. Maar de 51-jarige Rozen rijdt al sinds 1996 en is vicevoorzitter van de BWRC-motorclub. Ze rijdt dagelijks naar haar werk en is helemaal gebeten door de vrijheid die haar scooter biedt. Dat motorrijden ging niet zonder slag of stoot in de Bengalese, patriarchale maatschappij. De pioniers van het eerste uur werden bespuwd en uitgelachen, met

stenen bekogeld, en soms ronduit aangevallen. Zoals Roma: zij werd gestalkt, door een vrachtwagen nota bene. Toen ze halt hield om de truck voorbij te laten, ramde die haar en sjeesde hij weg. Ze brak haar arm en bleef liggen. Omstaanders hielpen haar overeind, maar niemand kon haar naar een ziekenhuis brengen. Met vlammeende pijn reed ze dan maar zelf. Drie maand duurde het voor ze weer kon werken. Haar moeder zei: 'Niet opgeven! Vrijheid krijg je niet cadeau. Je moet ervoor vechten.' Of Israt. Ze werd door enkele mannen op motoren op een avond in een hoek gereden tot ze met scooter en al omviel. Ze brak een voet. De daders verdwenen met de noorderzon. Ze slaagde er nog in om naar huis te rijden. Een duw op de bel later zeeg Israt neer. Haar echtgenoot vond haar bewusteloos op de stoep. Professioneel cricketspeelster Ayesha Akter (36) rijdt al 14 jaar. Ze kreeg eens een auto-deur tegen haar aangegooid, met als commentaar: 'Vrouwen horen niet op een motor, blijf thuis!' Maar ze trekt het zich niet aan. Vrienden vragen of ze hun zussen,

moeders en echtgenotes wil leren rijden, en dat doet ze met veel plezier. De 37-jarige IT-adviseur Tamanna Shilpi stond voor een heel andere uitdaging: met haar één meter veertig waren bijna alle scooters te hoog. Uiteindelijk vond ze een passend model. Als een van de enige motorrijdende vrouwen die we ontmoetten in hijab (sluier, red.), verklaarde ze apetrots dat ze tot zeven maanden in haar zwangerschap bleef rijden. Ze kan het motorrijden geen dag missen.

#NOMEANSNO

Veel Bengalese motorrijdende vrouwen nemen met hart en ziel deel aan acties tegen geweld op vrouwen, tegen de kindhuwelijken, en tegen de veel te lichte veroordelingen van verkrachters. Ze gebruiken vaak de hashtag #NoMeansNo, een anti-verkrachtingslogan bedacht door Canadese actievoerders in de jaren negentig. In 2018 contacteerde motorrijdster Israt de organisatoren van '16 days of activism against gender-based violence'. Ze wilde de betoging voorrijden met haar motorclub,



© Dimple Chaudhary



© Dimple Chaudhary

maar de activisten vonden het een vreemd voorstel. 'Stap dan gewoon mee. Wat hebben motoren nu met onze acties te maken?' Maar Israt hield voet bij stuk. Betogen met spandoeken deed men al jaren, met stoere motorrijdsters voorop zouden ze veel meer aandacht krijgen. En het werkte. De pers

stond te drummen. Bieke Purnelle, directeur van RoSa, het Belgische Kenniscentrum voor gender, feminisme en gelijke kansen, citeerde onlangs de Amerikaanse suffragette Susan B. Anthony: 'Ik denk dat de fiets meer betekend heeft voor de emancipatie van de

vrouw dan eender wat ter wereld.' Fietsen in Dhaka is voor echte gekken, maar de motorrijdsters in Bangladesh zijn goed betrokken op dezelfde weg. ✨



Dit artikel kwam tot stand met de steun van Fonds Pascal Decroos.