

IS DE BUURTBUS MET VRIJWILLIGE CHAUFFEURS BROODROOF? 'WAT EEN ONZIN'



De buurtbus maakt zijn ronde tussen Bokhoven en Den Bosch. Vervoerder Arriva rijdt alleen in de spits met gewone bussen op de route. Beeld Marcel van den Bergh /de Volkskrant

De FNV wil af van de buurtbussen die worden bestuurd door vrijwilligers. Er zouden beroepschauffeurs moeten rijden. In de ‘buurtbusdichtste provincie’ Noord-Brabant blijken de bussen ook ‘een sociaal gebeuren’. ‘Afschaffen zou een ramp zijn.’

Peter de Graaf 14 januari 2020, 18:51

Piet Caspers, net met pensioen, voelt zich de koning te rijk achter het stuur van de Mercedesbus waarmee hij maximaal acht passagiers kan vervoeren vanuit de Brabantse dorpen Bokhoven en Engelen naar het centrum van Den Bosch. ‘Ik moest m’n dagen vullen, dan ga je je oren en ogen eens goed openzetten. Toen zag ik dat ze vrijwilligers op de buurtbus zochten. Ik heb me op de site van Arriva aangemeld, een dag later werd ik al gebeld.’

advertentie

Het is nog maar zijn tweede rit op lijn 250, maar hij weet nu al dat ‘een kleine droom’ is uitgekomen. ‘Ik kom uit een familie van bus- en vrachtwagenchauffeurs. Nu hoor ik er eindelijk bij’, lacht de 67-jarige pensionado, oud-personeelsmanager en later zelfstandig ondernemer.

Als het aan FNV Streekvervoer ligt, is de buurtbus geen lang leven meer beschoren. De vakbond wil af van de bussen, te beginnen in Noord-Brabant. De ‘buurtbusdichtste’ provincie van Nederland telt zeventig buurtbussen bestuurd door achttienhonderd vrijwilligers. ‘Busvervoer is een basisvoorziening’, zegt FNV-bestuurder Marlies Peeters. Iedereen heeft recht op goed en veilig openbaar vervoer, of je nu in een stad of een dorp woont.

Vervoerders als Arriva en Hermes moeten daarom ook gewone beroepschauffeurs inzetten op de minder rendabele buslijnen van en naar de

dorpen. De vrijwilligers op buurtbussen zouden leiden tot broodroof. ‘Hoe zou u het vinden als vrijwilligers ook stukjes voor de krant gaan schrijven?’, aldus Peeters in een telefonische reactie.

De vakbondsbestuurder deed onlangs in een brief aan de provincie aanbevelingen voor de komende aanbesteding van de vervoersconcessie in West-Brabant. De opmerkelijkste: stop met de buurtbus en zijn vrijwilligers. ‘We keuren deze vorm van vrijwilligersvervoer af’, schrijft ze.

Veiligheid

Niet alleen gaat het om banenroof, aldus de vakbond, ook de veiligheid van het vervoer is in het geding. De vrijwilligers hoeven aan minder strenge eisen te voldoen dan de beroepschauffeurs. Ze krijgen slechts een verkorte opleiding – vaak volstaan enkele proefritjes onder begeleiding van een ervaren vrijwilliger. Bovendien worden ze minder vaak medisch gekeurd. ‘De buurtbus is een oprukkend fenomeen’, constateert Peeters. ‘En Brabant spant de kroon. Deze provincie wil voor een dubbeltje op de eerste rang zitten.’

Haar kritische opmerkingen zijn veel vrijwilligers in het verkeerde keelgat geschoten. ‘De FNV doet alsof we kunnen kiezen tussen buurtbus of lijnbus’, zegt Berry Pigmans (74), coördinator van de vereniging Wijkbus Engelen Bokhoven, met 25 vrijwilligers. ‘Maar het is buurtbus of niks. Ze betichten ons van broodroof, maar dat is onzin. Denk maar niet dat Arriva de hele dag met gewone chauffeurs op deze route gaat rijden. Ze zijn er niet voor niets ruim tien jaar geleden mee gestopt.’



Volgens coördinator Pigmans vervoert de buurtbus wekelijks zo'n 350 passagiers. Beeld Marcel van den Bergh /de Volkskrant

Arriva rijdt alleen in de ochtend- en avondspits met gewone bussen (lijn 5) om scholieren en werkenden van en naar de twee dorpen aan de Maas te vervoeren. In de daluren (9-16 uur) en op zaterdag (overdag) rijdt de buurtbus. Passagier Jenny Voeten (72) is erbij mee. Ze is zaterdag met de buurtbus vanuit Engelen naar de markt en bibliotheek in Den Bosch geweest. 'Ik heb warme vis gekocht, ruikt u dat niet?', zegt ze opgeruimd vanaf haar stoel schuin achter chauffeur Piet. Ze noemt de buurtbus ook 'een sociaal gebeuren': je maakt makkelijker een praatje. 'De buurtbus afschaffen? Dat zou een ramp zijn', meent ze. 'Grote bussen zijn niet exploitabel, zaterdag al helemaal niet.'

Volgens coördinator Pigmans vervoert de buurtbus wekelijks zo'n 350 passagiers. 'Jarenlang was er niks, in 2016 zijn we zelf begonnen met een buurtbus en een jaar later haakte Arriva aan', aldus de gepensioneerd financieel deskundige. 'Arriva levert de bus en de bushaltebordjes, wij doen de rest.' Hij kan nog meegaan met het idee van de FNV dat openbaar vervoer een basisvoorziening is die eigenlijk voor iedereen beschikbaar moet zijn. 'Natuurlijk zou ik het liefst heel lijn 5 terugzien', zegt hij. 'Maar dat gebeurt van z'n lang zal ze leven niet. De provincie gaat dat echt niet betalen.'

Pigmans stoort zich ook aan de kritiek van de FNV dat de oudere vrijwilligers niet veilig op de weg zouden zijn en soms ook meer passagiers meenemen dan er zitplaatsen in het busje zijn. 'Dat is weleens gebeurd – je laat mensen niet zomaar een uur wachten', zegt hij. 'Maar op de drukke tijden laten we nu een tweede busje meerijden. We zijn niet zomaar ouwe lullen die de regels aan hun laars lappen.'

'Belangrijke bijdrage'

Chauffeur Caspers heeft tijdens zijn eerste ritten al gemerkt dat de beroepschauffeurs niet zo dol zijn op de vrijwilligers van de buurtbus. 'Als ik mijn hand opsteek, zwaaien ze nooit terug.'

Arriva zegt zeer tevreden te zijn over de inzet van alle buurtbusverenigingen en hun vrijwilligers: 'Zij leveren een belangrijke bijdrage om het ov in deze regio ook voor de kleinere kernen mogelijk te maken.' In heel Nederland heeft het vervoersbedrijf 120 buurtbussen, met 2.400 vrijwilligers. Ook andere vervoerders schakelen vrijwillige buschauffeurs in.

De provincie Brabant is eveneens enthousiast. 'De vrijwilligers maken een kleinschalige dienst mogelijk in gebieden waar minder of maar weinig

mensen gebruikmaken van het ov en zijn ook op sociaal vlak belangrijk’, aldus VVD-gedeputeerde Christophe van der Maat. ‘Dat het mensen uit hun eigen dorp zijn die de buurtbus mogelijk maken, vinden vooral ouderen vaak prettig. Kortom, wij willen niet minder, maar juist meer vrijwilligers.’

De provincies bepalen welke bedrijven het regionale bus- en treinvervoer mogen verzorgen. Hoeveel geld mag dat kosten? [Utrecht verslikte zich in de Uithoflijn, terwijl Noord-Holland met lege bussen rijdt.](#)

Mooi dat Connexxion de ijsbeer wil redden, maar de verduurzaming van het openbaar vervoer in de regio Amsterdam levert onverwachte en onplezierige neveneffecten op. [De inzet van elektrische bussen leidt tot kortere bussen, kortere ritten, meer overstappen en passagiers die kou lijden.](#)