

Trouw rijden de buurtbussen hun rondjes, voor wie het nodig heeft

Reportage in NRC 16-02-2024

Er zitten gaten in het ov-netwerk, maar de buurtbus met onbetaalde chauffeur rijdt er al bijna vijftig jaar een groot aantal dicht. „We hebben van alles wat. Van architect tot rechercheur tot treinmachinist.”

Tekst Joke Mat

Het is vroeg in de ochtend, Twello is donker en stil. De buurtbushalte bij het station is een metalen bank met een lantaarnpaal en een haltebordje. Er staat niemand te wachten. Een wit busje rijdt voor, lijn 506. Aan boord twee mannen, beiden met snor. Er wordt overlegd, op een beeldscherm getikt. Een monitor met haltenamen floept aan. De woorden ‘buiten dienst’ op het incheckapparaat veranderen in ‘In/uitchecken’. Tijd: 6:27.

Dit is een van de ongeveer 250 buurtbussen in Nederland. Ze rijden sinds 1977, allemaal met vrijwillige chauffeurs. Een klein wonder. Neemt het animo voor vrijwilligerswerk niet al jaren af, ondanks politiek aandringen op een participatiemaatschappij? In een rapportage van het Centraal Bureau voor de Statistiek uit 2021 zei 39 procent van de ondervraagden zich het voorafgaande jaar ten minste één keer vrijwillig te hebben ingezet voor een organisatie of vereniging. Tien jaar eerder was dat nog 51 procent.

In stilte, onzichtbaar bijna, is de buurtbus al 47 jaar een succesvol instituut. Hoe kan dat? En het is geen aflopende zaak. In december startte een nieuwe buurtbus in Dronten en ook een in Amersfoort, op initiatief van bewoners, met een kleine vijftig vrijwillige chauffeurs.

Op buurtbus 506 zit oud-buschauffeur Harry van Moorsel (69) achter het stuur. Hij is om medische redenen een tijdje weggeweest. Collega Martin Rothengatter (72), oud-docent, vertelt hoe hij moet omrijden wegens een afgesloten viaduct. „Ze flitsen hier hoor, niet te hard”, waarschuwt hij op een recht stuk met bomen. De bus, een Volkswagen Crafter met plaats voor acht passagiers, ziet er nieuw en professioneel uit. In de wanden zitten stopcontacten. Reizigers kunnen betalen met OV-chipkaart of pinpas – of een los kaartje kopen maar dat doet niemand meer.

Zomerbarbecue

Met veel tamtam werd de buurtbus in 1977 gelanceerd. Bij de eerste rit in de Krimpenerwaard, Zuid-Holland, zat minister Tjerk Westerterp (Verkeer en Waterstaat, CDA) achter het stuur. De bevolking was blij, socialistisch dagblad *Het Vrije Volk* zuinig. „Nu kan Westerterp in zijn openingsspeech een gloedvol betoog houden over de ‘bereidheid zich belangeloos in te zetten voor de gemeenschap, waardoor het begrip

nabuurschap weer inhoud krijgt”, noteerde de verslaggever, „maar op hetzelfde moment heeft de vervoersmaatschappij West-Nederland er een knap goedkoop traject bij.”

Diezelfde week kregen ook vier andere gebieden een buurtbus, in Brabant, Limburg, Friesland en Groningen. Criteria: ontbrekend openbaar vervoer, veel geïsoleerde inwoners. Dat bleek vaker voor te komen. In 1987 maakte het *Algemeen Dagblad* melding van negentig buurtbuslijnen waarmee jaarlijks 850.000 passagiers werden vervoerd. Volgens een lijst op Wikipedia zijn het er nu zo’n 250, een officiële landelijke registratie ontbreekt. In Brabant alleen rijden bijna negentig buurtbussen, meldt de provinciewebsite, bemand door meer dan 1.600 vrijwilligers.

De buurtbus is oer-Hollands georganiseerd. Vervoerbedrijven leveren dienstregeling en bussen, chauffeurs zijn lid van een vereniging. Buurtbusvereniging Stedendriehoek bedient met drie buurtbussen het landelijke gebied tussen Zutphen, Deventer en Apeldoorn en vervoert gemiddeld 120 mensen per dag. „Dat zijn er 25.000 à 30.000 per jaar”, zegt voorzitter Martin Rothengatter. De bussen rijden op maandag tot en met zaterdag van half zeven tot half zeven, per halte een of twee keer per uur. Lijn 507 rijdt ook in de avond en op zondag, maar wordt dan bestuurd door betaalde chauffeurs.

De vereniging telt 65 actieve chauffeurs, onder wie drie vrouwen. De meesten doen wekelijks één dienst van drie uur op een vaste tijd. Bij ziekte of vakantie vallen ze voor elkaar in. Om hen geen geestdodend rondje te laten rijden zijn de drie lijnen geschakeld tot een traject van 125 kilometer. De chauffeurs krijgen een kleine reiskostenvergoeding en een cadeaubon van 25 euro met Kerst. Er is een eindejaarsbijeenkomst en een zomerbarbecue, met partners. Het budget komt van de provincie. „En we hebben een paar sponsors,” zegt Rothengatter, „zoals de thermen van Bussloo”. De vereniging betaalt ook de eerste snelheidsboete, behalve bij een flitspaal. Die was te voorzien.

Suit Supply

Al meer dan een uur rijdt Harry van Moorsel door het donkere Gelderse land langs boerderijen, weilanden, stations, supermarkten, een ambachtelijke bakkerij, de heuvels van een afvalverwerker – zonder dat iemand instapt. Een fel verlicht filiaal van Suit Supply, midden in het dorp Wilp, doet bijna buitenaards aan. Voor elke halte zegt een automatische vrouwenstem luid ‘volgende halte, *next stop*’. Verder niets. Alleen treinstations en een winkelcentrum krijgen een naam. De hemel begint roze-oranje te kleuren. „Kijk”, zegt Rothengatter, wijzend naar inktzwarte boomsilhouetten, „dat krijg je er gratis bij”.

Kwart voor acht: een passagier. Licht aan, deur open, een twintigjarige Pabo-studente uit Hengelo (Gelderland) checkt in. Ze loopt stage op basisschool De Wiekslag in Voorst. Twee minuten later stapt ze weer uit. Een jongen van twaalf met een donkerblauw mutsje neemt haar plaats in. Normaal fietst hij naar de middelbare school, dat is een half uur, omdat hij ziek geweest is mag hij met de bus. ‘Mieieiep’ zegt de zoemer als hij in Twello op de stopknop drukt.

Iedere burger heeft recht op verplaatsing, staat in de [Mobiliteitsvisie 2050](#) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, „net zoals iedereen toegang heeft tot elektriciteit, water en riolering”. Waar dat niet lukt, dreigt ‘vervoersarmoede’. „Dan gaat het vaak over mensen zonder auto, met een laag inkomen, of mensen die geen auto meer kunnen rijden, in landelijke gebieden”, zegt Dick Ettema, hoogleraar stedelijke bereikbaarheid aan de Universiteit Utrecht. „Het wordt steeds meer als overheidstaak gezien om bereikbaarheid voor hen te waarborgen.” Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving kan ruim 30 procent van de ouderen met een laag inkomen zonder auto al niet meer binnen een halfuur een ziekenhuis bereiken. Ettema vindt het niet juist om zulk vervoer via buurtbussen aan vrijwilligers over te laten. „Als er minder animo is, wat doe je dan?”

Er is ook flexvervoer, met betaalde chauffeurs, waarbij mensen reserveren om te worden opgepikt bij een halte of thuis. Belbussen, haltetaxi’s, opstappers, vlinders – het heet overal anders. „Als het gaat over vervoersarmoede wordt vaak alleen gekeken naar de beschikbaarheid van lijnbussen van twaalf meter met betaalde chauffeur”, zegt directeur Jan van Selm van Dova, een samenwerkingsverband van overheden in het ov. „Men vergeet te kijken naar het vrij goedkope systeem van buurtbussen en belbussen dat er ook is.”

Sociaal vervoer

De buurtbus zorgt er niet voor dat mensen de auto laten staan, denkt Van Selm. „Een autorit van twintig minuten wordt met de buurtbus al gauw een reis van een uur. Het is sociaal vervoer. Ik denk dat weinig mensen met een auto ervan gebruikmaken.”

Vandaag klopt dat, de meeste instappers hebben geen rijbewijs. En de meeste chauffeurs zeggen privé alles met de auto te doen. Martin Rothengatter woont in het buitengebied van Wilp. De dichtstbijzijnde buurtbushalte is vierhonderd meter lopen. Hij neemt altijd de auto. „Mensen op het platteland weten dat je jezelf moet redden.”

Bij station Twello stapt vaste klant Alex Everts (46) in, een koptelefoon over zijn pet. Hij woont in Deventer, is op weg naar zijn werk bij een elektrotechnische groothandel aan de rand van Apeldoorn. De buurtbuschauffeurs noemt hij „zeer kundig”, hij hoorde pas na enige tijd dat ze vrijwilligers waren. „Nou dankjewel, zei ik, zonder jullie kwam ik niet op mijn werk.” Everts is drie keer gezakt voor zijn rijexamen, en kreeg kort na zijn laatste poging in 1996 een auto-ongeluk waarvan hij twee jaar moest revalideren. Daarna is het van rijlessen niet meer gekomen.

Hij is liefhebber van het ov, zegt hij. Zijn trein sluit aan op de buurtbus. Is de trein vertraagd, dan moet hij een uur wachten op de volgende buurtbus, of een lijn pakken die een eind omrijdt. Dan komt hij te laat. „Vinden ze prima op mijn werk, ze snappen hoe het komt.” Voorzover hij weet, komen al zijn collega’s met de auto.

Buitenbeentje

De nieuwe buurtbus in Amersfoort is een buitenbeentje onder de buurtbussen. Hij rijdt niet tussen dorpen of door de hele stad, maar maakt een rondje van zes kilometer door

één wijk, Soesterkwartier. In hun diensten van vier uur rijden de vrijwillige chauffeurs acht keer datzelfde rondje. Ook op zondag, als enige buurtbus in Nederland, zeggen ze.

Wijkbus Soesterkwartier was er niet van de ene dag op de andere. Al in 2019 roerde een groepje wijkbewoners zich over de onregelmatig rijdende lijnbus. Na gesprekken met gemeente, provincie en vervoerbedrijf Syntus kwam er een onderzoek door een onafhankelijk bureau. Dat noemde een buurtbus als mogelijke oplossing. De gemeente vroeg planoloog Robbert Jan van Rooijen, bewoner van Soesterkwartier, te kijken of een buurtbus levensvatbaar zou zijn, en de bewoners te helpen er een op te zetten.

Van Rooijen hield informatiesessies met buurtbusverenigingen, raadpleegde het [Handboek Buurtbus](#) uit 2016, liet een website ontwerpen, belegde bewonersavonden, ging met een kraampje op zomermarkten staan. Het was soms „even duwen en trekken”, zegt hij, maar er meldden zich zo’n vijftig vrijwillige chauffeurs. De provincie en Syntus stemden in met een proef van een jaar. Zeshonderd reizigers per maand moeten van de nieuwe buurtbus gebruikmaken. De eerste twee maanden werd dat ruim gehaald.

Bij wijkbus Soesterkwartier is ongeveer de helft van de chauffeurs onder de pensioenleeftijd, zegt voorzitter Erica Smits (43) van de buurtbusvereniging. „We hebben van alles wat. Van architect tot rechercheur tot treinmachinist. Ook dertigers met een fulltime baan die op zaterdag een paar uurtjes rijden.” Er zijn iets meer mannen dan vrouwen „maar het valt me niet tegen”. Smits was ooit militair vrachtwagenchauffeur, ze werkt nu in de daklozenopvang. Op de buurtbus rijdt ze af en toe. „Ik vul de gaten die echt niet op te lossen zijn.”

Brood met gebakken ei

Voor Harma Zwerver (67) kwam de nieuwe buurtbus als geroepen. Vorig jaar overleed haar man na een ziekbed van drie jaar. Toen ze een spandoek zag met ‘chauffeurs gevraagd’ reageerde ze meteen. „Voor mij is het kaasje. Ik klep graag met iedereen en ik vind rijden leuk. Ik rijd zelf motor.” Ze draagt een witte teddyjas en een bril met dun goudkleurig montuur. Vandaag doet ze de dienst van half vier tot half acht. Haar avondeten heeft ze bij zich: brood met gebakken ei. „Gisteren had ik makreel.”

Zwerver woont in Soesterkwartier, maar de meeste passagiers kent ze niet. „Een vrouwtje in de Fuchsiastraat gaat elke dag mee. Ze zegt: een dag niet met de bus is een dag niet geleefd.” Ze heeft al een paar keer gehad dat haar bus vol zat. „Dan moet ik mensen weigeren, heel vervelend.” Lucy (34), met muts met pompon, mag voor deze keer mee, al is de jaarkaart op haar telefoon niet geldig en werkt haar bankpas ook niet. Ze komt uit West-Afrika en spreekt een paar woorden Nederlands. Ze woont in het „kamp”, zegt ze, en neemt de buurtbus naar de „voedselbank”.

Bij het station stapt Kai Vrieze (19) in, student commerciële economie uit Erp, Noord-Brabant. Hij moet voor zijn bijbaan een leaseauto ophalen in Amersfoort. Volgens het reisadvies was de buurtbus de snelste verbinding. In Erp gebruikt hij regelmatig de buurtbus naar Veghel. „Anders moet ik een half uur fietsen.”

IJsvrije bus

Begin deze eeuw kwam er marktwerking in het openbaar vervoer. Dat had de nekslag kunnen zijn voor de buurtbussen, maar die hebben de vernieuwing glansrijk doorstaan. Al kan de komst van een nieuwe vervoerder lastig zijn. Toen EBS eind 2022 de plaats innam van Keolis, waren er nog maanden problemen met het betaalsysteem, vertelt Martin Rothengatter. „Dan namen we mensen maar gratis mee.”

In Twente dreigde dit najaar een opstand onder buurtbuschauffeurs omdat Arriva, dat daar in de plaats kwam van Keolis, in nieuwe buurtbussen geen ‘standkachel’ had geplaatst, een dieselunit die automatisch gaat draaien als het koud is. De standkachel maakte dat de vrijwillige chauffeurs in de vroege ochtend hun dienst konden beginnen in een ijsvrije, voorverwarmde bus. Daar wilden ze niet zonder.

Buurtbusverenigingen zorgen zelf voor voldoende chauffeurs – voor vervoerbedrijven een niet gering voordeel. Rothengatter plaatst af en toe een oproep in het *Voorster Nieuws*, zegt hij, dan melden zich altijd wel een of twee mensen. Een gewoon rijbewijs B is voldoende, daarmee mag je maximaal acht mensen vervoeren. Aspirant-chauffeurs krijgen een rijproef, een verplichte medische keuring en een inwerkperiode. Chauffeurs onder de 75 jaar krijgen om de twee jaar een verplichte keuring, chauffeurs boven de 75 daarnaast een rijproef op een rijsschool. „En we houden de vinger aan de pols door af en toe mee te rijden”, zegt Rothengatter. „Zit ik gerust in de bus, zit ik niet met het zweet in mijn handen.” Een wettelijke leeftijdsgrens is er niet.

Leerling-beveiliger

In Wilp staat een vrouw langs de kant van de weg te zwaaien. Buurtbussen mogen mensen oppikken tussen de haltes in, als het verkeer het toestaat. „Dankjewel voor het stoppen”, zegt Regina Bosch (53) als ze instapt. Ze heeft in een instelling haar zoon van 24 bezocht, die het verstandelijke niveau heeft van een tweejarige. Ze woont in Wijhe, Overijssel en leeft van een uitkering. De buurtbus plus twee treinen is de enige manier om bij haar zoon te komen. „Een taxi voor dat stuk is te duur.” Helaas sluit de buurtbus niet aan op haar trein, ze moet bijna een half uur wachten.

Iris Neuteboom Spijker (17), leerling-beveiliger, moet zelfs 35 minuten wachten op station Twello. Vanuit haar woonplaats Wilp reist ze naar haar stage in Zwolle. Vanavond om elf uur is ze klaar, dan wordt ze opgehaald door haar ouders. Zo’n eindtijd, daar kan geen ov tegenop.

Het heeft iets troostrijks: al die buurtbussen met onbetaalde chauffeurs die trouw hun rondjes rijden voor wie het nodig heeft. Opvallend: in de tien meegereden uren waren vrijwel alle passagiers aanzienlijk jonger dan de chauffeurs. Mensen boven de zestig stapten nauwelijks in. Chauffeur Johan van Hoogdalem (68) merkt het op in zijn tweede rit op wijkbus Soesterkwartier: veel minder oudere passagiers dan hij had verwacht.

Misschien zitten zij toch ook liever zelf achter het stuur.

Duur vervoer

Vervoersarmoede, het niet kunnen bereiken van werk, voorzieningen of sociale contacten, dreigt niet alleen op plaatsen waar buslijnen worden opgeheven. Ook huishoudens met een laag inkomen die afhankelijk zijn van een niet-elektrische auto lopen risico, signaleert onderzoeksbureau TNO in een [studie](#) die deze week is verschenen.

Dat komt doordat tijdens de energietransitie het gebruik van de brandstofauto steeds meer zal worden ontmoedigd en steeds duurder zal worden.

De buurtbus is een serieuze ov-optie

De buurtbus met vrijwillige chauffeur is op veel plaatsen volledig geïntegreerd in het reguliere openbaar vervoer. De bus rijdt volgens een vaste dienstregeling en je kunt betalen met een ov-chipkaart of pinpas. Wie een reis plant via de app ov9292 kan in het reisadvies een buurtbus als vervoersoptie aantreffen.

Daarnaast zijn er lokaal busdiensten van vrijwilligers die losstaan van de rest van het openbaar vervoer. Die heten geen buurtbus maar bijvoorbeeld Wensbus, Plusbus, Boodschappenbus, De Bij Bus, Kerkvervoer, Klaartje, Vlearmoebus en Graag gedaan Duiven.
