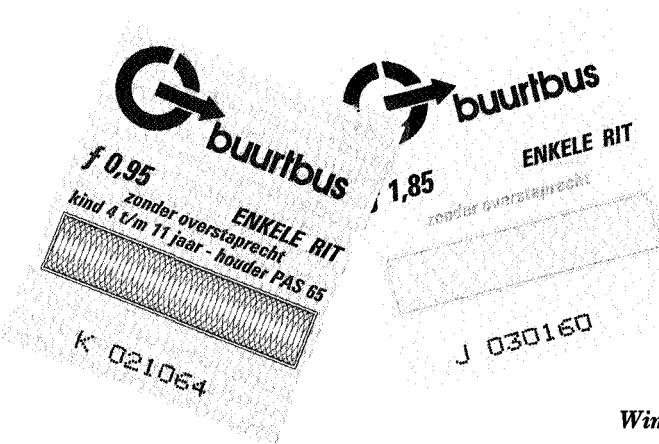


Buurtbussen zijn twaalf jaar geleden geïntroduceerd als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Inmiddels hebben ze zich zo'n vaste plaats verworven dat de gebruikers ervan het verschijnsel heel gewoon vinden. Noorderbreedte sprak met de coördinator van de oudste buurtbus in Noord-Nederland over wat er ongewoon aan is.



Wim van de Pol

VRIJWILLIGERS ACHTER HET STUUR

DE HEER P. L. MUSSCHENGA IS VANAF HET BEGIN, meer dan twaalf jaar geleden, betrokken bij het Buurtbusproject in Grootegast. Toen destijds door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid werd gegeven om proeven te nemen met buurtbussen werd in Grootegast meteen een Buurtbus-komité opgericht dat ging ijveren voor een proef in het dunbevolkte gebied tussen Grijskerk en Buitenpost. Het was 'Dorpsbelangen' al langer een doorn in het oog dat er geen openbaar vervoer was in de dorpen Lutjegast, Gerkesklooster en Stroobos, en dat er geen busverbinding was van Grootegast via die dorpen naar Buitenpost, waar aansluiting op de spoorlijn Leeuwarden - Groningen gevonden wordt. De Buurtbus bracht uitkomst: een minibus, geschikt voor maximaal acht personen, die volgens een vaste dienstregeling de ca. 18 kilometer lange route rijdt. Het opvallende aan de buurtbus is dat er slechts door vrijwilligers gechauffeerd wordt, en dat de coördinatie ook in handen van vrijwilligers is.

Enkeltjes en retourtjes

De heer Musschenga: *'Ja, hoe gaat dat: ik heb me indertijd opgegeven als chauffeur. Je doet immers allemaal wel eens wat voor de gemeenschap. Toen moest er een coördinator komen, en dat heb ik*

op mij genomen. Het belangrijkste wat ik doe is het organiseren van de vrijwilligers. En die situatie wordt er niet beter op de laatste tijd.'

Het is nog niet gebeurd dat de bus stilstond omdat er geen chauffeur aanwezig was, maar het scheelt soms niet veel. Het is ook niet niks wat er van de vrijwilligersorganisatie verwacht wordt: van maandag tot en met zaterdag rijdt de bus volgens dienstregeling, elk heel uur vanuit afwisselend Buitenpost en Grootegast, van 7 uur 's ochtends tot 19.30 uur 's avonds. En het publiek rekent er op dat



de bus op tijd langs komt: schoolkinderen die vóór het belsignaal binnen moeten zijn en forensen die de trein naar Leeuwarden moeten halen bijvoorbeeld. In het begin reed de bus ook nog op zondag en op de woensdag- en zaterdagavond, maar dat was niet vol te houden omdat de belangstelling voor die ritten erg gering was. Het comité heeft namelijk rekening te houden met de norm voor buurtbussen die het Ministerie hanteert bij het beschikbaar stellen van de subsidie: er moeten minstens 8000 passagiers per jaar vervoerd worden. De buurtbus Grootegast — Buitenpost vervoert er jaarlijks ca. 16.000, en zit dus ruim aan de goede kant. Er zijn nog een paar andere regels waaraan, in het kader van de subsidie, voldaan moet worden. Zo mag de buurtbus geen concurrentie vormen voor bestaande bus- of treinlijnen. En zo mag er in de bus niet met strippenkaarten gewerkt worden, maar worden er gewone enkeltjes en retourtjes verkocht. Volgens Musschenga moet dat zo omdat men denkt dat het voor vrijwilligers te lastig is om met strippenkaarten te werken bij mensen die ook nog willen overstappen op andere lijnen. Hij pleit er dan ook voortdurend voor om op de buurtbus wél strippenkaarten te gaan gebruiken, maar dan zonder overstapmogelijkheden. Tevergeefs, tot dusverre.



Schuifdeur

Van de subsidie van het Ministerie worden de bussen gekocht: één per vier jaar ongeveer, men is nu met de derde bus bezig. Het aanschaffen van de bussen en het plegen van onderhoud doet de FRAM. De buurtbus is dan ook opgetuigd met de drie rode pompeblaadjes die je overal in Friesland ziet. Het afrekenen van de verkochte kaartjes loopt ook via de FRAM. En mocht het eens gebeuren dat er zo'n overstelpend aanbod van passagiers is dat de buurtbus het niet meer kan verwerken, dan springt de FRAM bij met een echte bus. Volgens Musschenga is de samenwerking met de Friese busmaatschappij goed. Met de GADO heeft het buurtbuskomité geen contacten.

De eerste bus was duidelijk een experiment. Het was een normaal busje met een brede schuifdeur aan de zijkant dat niet goed voldeed: de passagiers moesten de zware deur zelf open en dicht doen, en omdat dat soms niet ging, moest de chauffeur om de haerklap achter zijn stuur vandaan om de boel te sluiten. Daarop besloot men de schuifdeur maar helemaal op slot te doen, en de stoel

naast de chauffeur er uit te slopen. De passagiers konden dan gewoon door de smalle deur voorin in- en uitstappen, en de chauffeur kon voortaan blijven zitten omdat de klanten de deur zelf wel dicht kregen. Er zat echter één nadeeltje aan die constructie: het was verboden. Dus elke keer als de bus gekeurd werd, moest de oude situatie weer in ere hersteld worden: stoel er in, schuifdeur open. En na de keuring kon de stoel er weer uit, en de schuifdeur op slot. De huidige bus kent dat euvel niet: er zit een echte 'bus-deur' in, die hydraulisch door de chauffeur bediend kan worden.

Vrijwillig

De heer Musschenga heeft de beschikking over een lijstje met zo'n 25 vrijwilligers, waarvan er *'weinig, een stuk of drie maar'* vrouwen zijn. En het wordt steeds moeilijker mensen zover te krijgen dat ze op de bus willen rijden. De nieuwigheid van 10 jaar geleden is er af, en *'het zijn altijd dezelfde die het vrijwilligerswerk doen; het dorpshuis in Lutjegast bijvoorbeeld wordt ook helemaal door vrijwilligers gerund, en er komt steeds meer vrijwilligerswerk bij. Ik houd dat*

ding nog maar net op de weg', zegt Musschenga terwijl hij met een zucht het duidelijk al talle malen geraadpleegde lijstje weer dichtvouwt. De andere buurtbusprojecten, er zijn in Nederland in totaal ruim 50; in Friesland zijn er 5 en die kennen veelal datzelfde probleem. Er worden aan chauffeurs in-spé geen hoge eisen gesteld: je kunt met een gewoon rijbewijs achter het stuur van het busje, en na een kleine test en een medische keuring ben je al vrijwilliger op de buurtbus. Het is waarschijnlijk vooral een kwestie van motivatie en van tijd volgens Musschenga, *'en dat is dan nog afgezien van het werkgelegenheidsverhaal: je kan je afvragen of dat nou zo moet. Vroeger zou niemand er over gedacht hebben dat een voorziening als openbaar vervoer door vrijwilligers gerund zou worden!'* Aan de andere kant: op deze manier hebben de mensen tenminste nog de mogelijkheid om zich te verplaatsen, er zijn steeds meer, bijvoorbeeld oudere mensen die geen eigen vervoer hebben. En de voorzieningen trekken intussen wél uit de dorpen weg; minder scholen, centralere apotheken en zo meer. *'Dan moet je alles bij elkaar sabbelen, en dan is een buurtbus onmisbaar'* besluit Musschenga.