

## Buurtbus Zijpe-Harenkarspel

Peter W. Voogt

### Introductie

In de kop van Noord-Holland werd men begin 2001 geconfronteerd met inkrimping van de buslijndiensten van de private vervoerder Connexxion. Het betekende dat enkele dorpen geheel zonder openbaar vervoer kwamen te zitten. En bepaalde trajecten werden omgezet in een 'scholierenlijn' (op een dag twee maal heen en terug, maar niet bruikbaar voor forensen).

Voor Jeroen Tijm was dit aanleiding om het initiatief te nemen voor de buurtbus Zijpe-Harenkarspel. Zelf was hij 1,5 jaar chauffeur geweest op de buurtbus die tussen 1982 en 1994 reed in hetzelfde gebied, maar wegens succes was vervangen door een reguliere dienst.

Jeroen: "Ik ben eerst eens wat informatie gaan inwinnen over het oprichten van een buurtbus. Op internet zijn al heel wat buurtbusverenigingen te vinden dus via e-mail is al gauw contact gelegd. Met een stappenplan van een andere buurtbusvereniging ben ik wat plannen gaan opzetten."

Kenmerk van een buurtbus is dat deze maximaal 8 passagiers kan vervoeren, de bus wordt gereden door vrijwilligers en het openbaar vervoer bedrijf zorgt voor de bus en het onderhoud. Een buurtbus rijdt net als de stads- en streekbus volgens een vaste dienstregeling en een vaste route. De buurtbus heeft een eigen vervoerbewijs, maar OV-jaar kaarten zijn in de buurtbus ook geldig. De dagelijkse zaken worden door een bestuur geregeld.

### Initiatief

Het eerste plan voor een route en dienstregeling van Jeroen Tijm kwam voor een groot deel overeen met die van de buurtbus van weleer. Februari 2001 werd dit plan ingediend bij het bestuur van de gemeente Zijpe. Tijdens een overleg ruim een maand later kreeg hij te horen dat hij minimaal 30 vrijwilligers moest zien te werven. Met brieven gericht aan lokale kranten en radiostations werd een oproep gedaan. Dit leverde wel enkele reacties, maar nog zeker niet voldoende. Inmiddels begonnen de media ook zelf artikelen aan het initiatief te wijden, waardoor nog meer meldingen binnenkwamen.

Jeroen Tijm besloot medio 2001 naar dorpsraad bijeenkomsten te gaan om het initiatief mondeling toe te lichten. Inmiddels was ook de nieuwe dienst-

regeling van Connexxion ingegaan. En dorpen als Sint Maarten en Burgerbrug voelden nu aan den lijve wat het inhield om geheel van openbaar vervoer verstoken te zijn. Op de dorpsraad van Sint Maarten werd het initiatief met luid applaus begroet. Het Noordhollands Dagblad schreef een enthousiast artikel, waarna de aanmeldingen inmiddels waren opgelopen naar 35 vrijwilligers. Daarop werd het projectvoorstel opgestuurd aan de gemeenten Zijpe en Harenkarspel. De beide gemeenten ondersteunden het plan en stuurden het door naar de provincie. Op een overleg op 10 september met deze overheden werd als streefdatum voor de start 2 januari 2002 afgesproken. In de tussenliggende periode zou dan de buurtbusvereniging opgericht moeten worden en het bestuur worden aangesteld. En alle dingen moesten worden geregeld die nodig waren om de bus ook daadwerkelijk te laten rijden.

Op 4 oktober 2001 heeft de oprichting plaatsgevonden van de Buurtbusvereniging Zijpe-Harenkarspel. Het bestuur was gevormd zodat daadwerkelijk met de start kon worden begonnen. Er moest enorm veel geregeld worden. Contacten werden gelegd richting Connexxion. Zij moesten onder andere voor een bus gaan zorgen, maar zij moesten eerst opdracht krijgen van de provincie. Dat kregen zij ook. De vraag was echter, of de bus wel op tijd geleverd zou kunnen worden. Verder duurde het vrij lang voordat alles echt ging lopen: pas eind november kwam alles op gang. Al met al dus een kleine 5 weken om alles nog op de rails te krijgen.

In dat tijdsbestek moesten nog de volgende dingen gebeuren:

- Medische keuringen chauffeurs
- Proefritten met chauffeurs over de route
- Goedkeuren dienstregeling
- Plaatsen haltevoorzieningen
- Plaatsen haltepalen, waar dat nog nodig was etc.

Mede door de enorme inzet van de coördinator is dit alles toch nog in goede banen geleid. Ook de beide gemeenten hebben zich ervoor ingezet. Er zijn nieuwe halteperrons aangelegd in Eenigenburg, Burgerbrug en Sint Maartensbrug. Ook Connexxion heeft zich ingezet voor het slagen

van de start van de buurtbus. Met instructeur Nico van Connexion hebben alle chauffeurs een proefrit kunnen maken. Deze proefritten vonden plaats in de ochtenden van 11, 12, 13, 17 en 18 december. Rond deze data zijn ook de chauffeurs gekeurd die nog geen keuringsbewijs op zak hadden.

Vlak voor Kerstmis was alles in kannen en kruiken, op één ding na: de bus. Gelukkig werd er toegezegd dat de bus voor 1 januari geleverd zou worden. Op 2 januari vond de opening plaats met een busrit voor de 'officials'. Vanaf 's middags werd er volgens dienstregeling gereden.

### Deelnemers

De chauffeurs zijn vooral mensen die met de VUT zijn gegaan. Deze mensen zien dit als een welkome afwisseling op de alledaagse dingen: ze zijn er weer even uit en horen zo ook weer de laatste nieuwtjes. Verder vinden ze het belangrijk dat mensen weer uit een vervoersisollement geraken en dat ze met de buurtbus kunnen reizen om boodschappen e.d. te doen. Naast deze al wat oudere mensen zijn er ook jonge mensen, die zich het lot aantrekken van de mensen die anders bijna nergens meer heen kunnen. Op het aantal van 34 chauffeurs rijden momenteel 3 vrouwen, de rest is man. Er zitten geen allochtonen bij maar die zijn natuurlijk ook altijd welkom.

Dertig vrijwilligers draaien eens per twee weken een dienst van vier uur, de anderen fungeren als invalkrachten.

De chauffeurs kregen een opleiding bij service-medewerker N. Verbaan van Connexion. Die wees de betrokkenen op de gevaarlijke punten in de route en bracht ze de fijne kneepjes bij van het personenvervoer. "Het is toch iets anders als in je eigen auto rijden. Je kunt niet even stevig doorrijden om verloren tijd in te halen. Ben je te laat, dan ben je te laat, heb ik iedereen steeds voorgehouden. Niets aan te doen." Een speciaal rijbewijs is overigens geen vereiste, iedereen kan met rijbewijs B buurtbuschauffeur worden. Er kunnen maximaal acht passagiers mee met de bus. Zit het voertuig vol, dan moet de chauffeur wachtenden bij de halte teleurstellen.

### Draagvlak en begeleiding

Het zal duidelijk zijn dat de lokale bevolking, vooral zij die niet zelf per auto kunnen reizen, baat hebben bij de buurtbus. Dat de buurtbus voorziet in een behoefte volgt duidelijk uit de stijgende gebruikscijfers. In het eerste jaar van bestaan (2002) werden 15.311 passagiers vervoerd; gemiddeld 1275 per maand. Topmaand was oktober met 1518 passagiers.

Jeroen Tijm: "Af en toe moesten zelfs mensen bij de halte worden geweigerd, omdat de bus vol was; wat op zich natuurlijk heel vervelend is." Als voorzitter van de vereniging bedankt hij de vrijwilligers en de passagiers. Hij moedigt de mensen aan om de buurtbus te blijven gebruiken. Maar ook constateert hij: "Het is mooi dat er op deze manier weer een bus door de dorpen rijdt. Maar eigenlijk zou een dergelijke publieke dienst natuurlijk de verantwoordelijkheid van de overheid moeten zijn."

Als chauffeur op de vroegere buurtbus wist Jeroen Tijm natuurlijk al het een en ander over de organisatie van een buurtbus. Verder was voor het opstarten van de nieuwe buurtbusdienst de medewerking en begeleiding van Connexion een belangrijke factor. Voor formele zaken krijgt men ondersteuning vanuit de gemeenten.

### Werkwijze en organisatie

Het onderhoud van de bus wordt verzorgd door Connexion. In principe zou er ook een reservebus zijn. Maar onlangs werd gemeld dat er door geldgebrek geen reservebus meer voorhanden was. Dit zou dus inhouden dat bij pech of onderhoud er geen bus rijdt. Dat gaat dus ten koste van de betrouwbaar in de dienstverlening.

Connexion krijgt geld voor de buurtbus van de provincie en er waren in de concessie die Connexion is gegund voor het openbaar vervoer nog geen afspraken gemaakt aangaande buurtbussen. Maar inmiddels is het zo, dat als er van te voren aangegeven wordt, wanneer de bus voor onderhoud binnen komt, er voor een reserve voertuig gezorgd wordt.

Afspraken die gelden tussen Connexion en de buurtbusvereniging worden feitelijk vastgelegd in de overeenkomst tussen provincie en Connexion. Connexion zorgt ook voor de speciale strippenkaartjes. De buurtbusvereniging verkoopt deze aan de chauffeurs. Zij moeten zelf voor voldoende voorraad zorgen voor verkoop in de bus. Als de voorraad op is, dient de vereniging bij Connexion weer een voorraad kaarten te bestellen. De ritinkomsten worden in zijn geheel overgemaakt aan Connexion.



Buurtbus in actie

Coördinator Gerard Apeldoorn van de vereniging zorgt ervoor dat het rooster iedere keer weer bezet is door chauffeurs, ook bij vakantie of verhindering van chauffeurs. Zoveel mogelijk wordt rekening gehouden met eigen voorkeuren. Bij aanmelding kan worden opgegeven wanneer men het liefst wil rijden. De dienst op een dag wordt verdeeld in 3 delen: 's morgens van 6:55 tot 11:10, dan van 11:18 tot 15:12 en van 15:20 tot einde dienst 19:27. Op zaterdag rijden er 2 chauffeurs: van 8:41 tot 13:10 en van 13:20 tot 18:12.

Een chauffeur moet het liefst een eigen auto hebben om naar het vertrekpunt te gaan. Men krijgt een kilometervergoeding om naar het begin/eindpunt te rijden. Degene die overdag rijdt kan ook met de bus zelf mee reizen naar Schagen en daar opstappen als chauffeur.

De chauffeurs zijn verzekerd, de verzekering loopt via Connexion.

De buurtbusvereniging heeft een uitgebreide website. Met een zeer functioneel gebruik: stremmingen en wijzigingen in de dienstregeling kan men actueel nalezen op de website. Route-informatie en dienstregeling is er ook op te vinden. Daarnaast een uitgebreide documentatie over de geschiedenis en verslaglegging over passagiersaantallen. De website wordt verzorgd door Jeroen Tijm.

Bij de oprichting stelde de provincie de eis dat een vereniging zou worden opgericht, waarbij de vrijwillige chauffeurs de leden vormen. De bestuursleden zijn uit de groep vrijwilligers benoemd.

#### **Financiën**

De vereniging zelf wordt gesubsidieerd door de provincie. Na een half jaar is het ook gelukt enige subsidie van de gemeenten Zijpe en Harenkarspel te krijgen. Het overgrote deel ervan gaat op aan onkostenvergoedingen voor de chauffeurs. Daarnaast maakt de vereniging de nodige onkosten.

De buurtbus werkt niet met zones, maar per rit. Gemiddeld genomen zijn de passagiers voordeliger uit dan met een gewone lijndienst. Een vierrittenkaart kost € 4,20 (*f* 9,26) dan wel € 2,30 (*f* 5,07) voor kinderen van 4 tot 11 jaar en 65-plussers. Bij een enkele reis is het tarief respectievelijk € 1,30 (*f* 2,86) en € 0,70 (*f* 1,54). OV-jaarkaarten zijn ook geldig.

#### **Ontwikkeling**

De eerste maanden van 2003 laten een stijging zien ten opzichte van het eerste jaar, de buurtbus zit dus nog steeds in de lift. Op welk niveau de gebruikersaantallen zullen uitmonden is nog afwachten. Als dat eenmaal duidelijk is, loont het zeker de moeite om de exploitatie van de buurtbus – gereden door vrijwilligers met een iets lagere ritprijs - af te zetten tegen die van een reguliere lijndienst. Niet dat verwacht wordt dat de geschiedenis zich herhaalt, zoals de eerdere buurtbus die in 1994 werd omgezet in reguliere lijndienst. Wel geeft het misschien aan wat het effect is van lager tarief op het gebruik, inzet van goedkopere (kleinere) bussen en waar inzet van buurtbussen structureel een alternatief kan bieden voor regulier openbaar vervoer. Ook de wijze van werven van (steeds nieuw benodigde) vrijwilligers kan dan wellicht systematischer gestalte krijgen.

#### **Informatie**

Vereniging Buurtbus Zijpe-Harenkarspel  
Voorzitter/secretaris Jeroen Tijm  
Lijsterbesweg 6  
1744 LL Sint Maarten  
Tel. (0224) 56 26 53

E-mail [buurtbus@quicknet.nl](mailto:buurtbus@quicknet.nl) (Jeroen Tijm)

#### Websites:

<http://www.travel.to/buurtbus>

<http://www.buurtbus.nl> (buurtbussen algemeen)