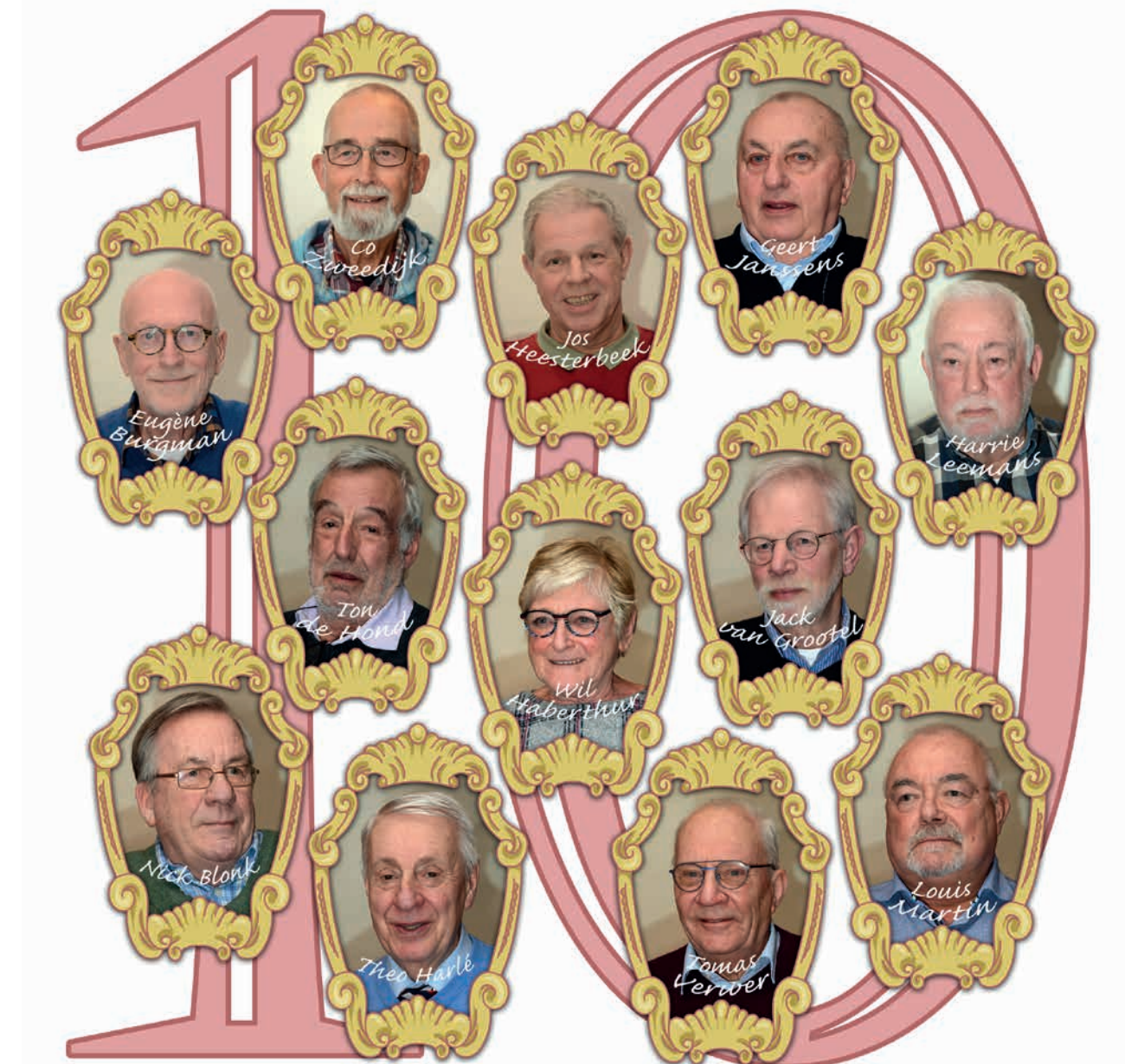


10 jaar Buurtbus Waalre



en hoe nu verder?

1. Onze Jubilarissen



1. Onze Jubilarissen	1
3. Colofon	5
4. Hoera, 10 Jaar Buurtbusvereniging Waalre (en hoe nu verder?).....	6
4.1 Onze leden anno 2020	7
5. Felicitaties	8
5.1 Bizarre tijden	8
5.2 Buurtbus Waalre, vaste waarde in het OV in Zuidoost-Brabant	11
5.2w Werkbezoek Aviodrome, 2014	12
5.3 Het Brabantse openbaar vervoer kan niet zonder de buurtbus	13
6. Vanaf 2010.....	14
6.1 Geboorteverhaal van onze buurtbus	14
6.2 Uit de Oprichtingsakte	15
6.3 Plattegrond busroute	17
6.4 Email aanmelding	17
6.5 Hoe ik chauffeur en 1e Voorzitter werd	19
6.6 Hoe een buurtbus 'het Busje' wordt	20
6.7 Mijn eerste busdienst, 6 april 2010	23
6.8 Tien jaar Bindingsactiviteiten, Activiteiten-Commissie	25
6.9 Bravo, één naam voor het OV in Brabant	26
6.9w Werkbezoek DAF, 2015	27
7. Facts & Figures	28
7.1 Wist u dat:	28
7.2 Groei aantal passagiers	30
7.3 Aantal dienstjaren chauffeurs	31
7.4 Leeftijden chauffeurs	32
7.5 Kosten complete buurtbus	33
7.6 Jaarlijkse rijvaardigheidstraining verdeeld over Theorie en Praktijk	34
7.7 Periodieke re-animatie training van al onze chauffeurs	35
7.7w Werkbezoek Scheepvaartmuseum, 2016	37
8. Buurtbus-Babbels	38
8.1 - De Wet Van Onverdeelde Aandacht	38

8.2 - Onze diervriendelijke buurtbus	39
8.3 - Mijn netvliesloslating	40
8.4 - Ontmoeting: tel vooral je zegeningen	42
8.5 - Bijna opnieuw uitgezwaaid!	43
8.6 - Hoe veilig is de buurtbus?	44
8.7 - Buurtbusbatterijen	45
8.8 - Spare-Ribs in de aanbieding!	46
8.8w - Werkbezoek Spoorwegmuseum, 2016	47
8.9 - Een filosoof in de buurtbus	48
8.10 - Een vlieg genaamd Vliegje	49
8.11 - Botox en de buurtbus	50
8.12 - De evolutietheorie	51
8.13 - Knopenpolitie in de buurtbus?	52
8.14 - Buurtbusbabbels: fantastische opbrengst!	53
8.15 - Is grijsrijden hetzelfde als zwartrijden?	54
8.16 - Fyra-Breda-Hermes, een mooie droom!	55
8.17 - WiFi in de buurtbus!	56
8.17w - Werkbezoek Haarlem/Cruquius, 2017	57
8.18 - Vol is vol in mijn buurtbus	58
8.19 - Vogelgriep in mijn buurtbus!	59
8.20 - Opa en z'n buurtbuskabouters!	61
8.21 - Buurtbuschauffeurs bijgeschoold	62
8.22 - BRAVO nieuwe buurtbus!	63
8.23 - BRAVO nieuwe buurtbus! (deel 2)	64
8.24 - Buurtbusbanaantjes!	67
8.26 - Koks en kokken, een wereld van verschil!	68
8.25 - Werkbezoek Steendrukmuseum, 2017	69
8.26 - Onze omstreden straatnamen	70
8.27 - Welkom in onze buurtbus, 5000e passagier!	71
8.28 - Het mooiste meisje van de buurtbus	72
8.29 - Het keuzemenu van onze buurtbus	73



8.30 - Buurtbuschauffeur, een droombaan!	75
8.31 - CBR help me, ik wil geen extremist zijn!	76
8.32 - CBR, mag dat zó maar?	77
8.33 - Zwammen in de buurtbus!	78
8.34 - Is onze buurtbus onveilig?	79
8.35 - Appels en (on)vruchtbaarheid	80
8.35w - Werkbezoek Gent, 2018	81
9. Anekdoten	82
9.1 Enkele anekdoten	82
9.2 St. Anna Ziekenhuis!	83
9.3 Wat een knal !	85
9.4 Viva Holanda	86
9.5 Taalbarrière?	87
9.6 Een Ongelukje	89
9.7 Vergeetmutsen	90
9.7w Werkbezoek aan VDL, 2019	91
10. Toekomstvisies	92
10.1 Buurtbus Waalre geeft fijnmazige mobiliteit	92
10.2 De niet-zelfrijdende buurtbus	94
10.3 Heeft de Buurtbus bestaansrecht in de toekomst?	95
10.4 Buurtbus, een belangrijke rol in de contacten met	96
10.5 Een tweede jeugd voor de bus	97
10.6 Maatschappelijke rentabiliteit	98
10.7 Buurtbus wordt Dolmus	99
10.8 Regulier werk versus vrijwilligerswerk	100
10.9 Pastoor of buschauffeur?	103
10.10 De zoemende toekomst van de E-Buurtbus van VDL	104
10.11 Sneaky Preview 100% elektrisch aangedreven?	105
10.12 Visie van de Voorzitter op "de Buurtbus in de Toekomst"	107

3. Colofon

Ter gelegenheid van de 10e verjaardag van de Buurtbusvereniging Waalre hebben wij deze uitgave voor u samengesteld.
We wensen u veel lees- en kijkplezier!

Redactie:

Boudewijn van Agt, Eugène Burgman.

Bijdragen:

Boudewijn van Agt, Jan W. Brenninkmeijer, Gerrit Bruggeman, Eugène Burgman, Jo Claessen, Toine van Gils, Lucas van Grinsven, Wil Haberthur, Theo Harlé, Wim Heijmans, Erik Henneken, Juul M. van Hout, Loek H.M. Kruip, Bas Leijtens, Christophe van der Maat, Louis Martin, Marlies Peeters, Ard Romers, Willy Smulders, Jos Verhoeven, Tomas Verwer, Carlo J.T. van de Weijer.

Foto's:

Diverse chauffeurs.

Omslagontwerp en illustraties:

Henny Herps.

Vormgeving:

ALLESMETJELOGO.NL (Marcel Coenen, Jaqueline van de Weijer), Waalre.

Druk:

Schoenmakers Druk & Print, Valkenswaard.

1e druk:

Augustus 2020.

Uit deze uitgave mag alleen iets worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt na onze voorafgaande toestemming.
Meer weten? www.buurtbuswaalre.nl

4. Hoera, 10 Jaar Buurtbusvereniging Waalre (en hoe nu verder?)

10 jaar Buurtbusvereniging Waalre

De 26 leden van deze vereniging, waarvan er 12 al vanaf de eerste dag lid zijn, verdienen het om in het zonnetje gezet worden. Met veel passie en enthousiasme besturen zij de buurtbus en brengen de passagiers van A naar B. Menig inwoner van ons dorp vindt het een zeer fijne service als hij/zij geholpen wordt bij het in- en uitstappen of is blij met het praatje tijdens de busrit.

De leden van de vereniging hebben uiteraard allemaal een verschillende achtergrond en karakter, maar tijdens de diverse verenigings-activiteiten heerst er grote saamhorigheid, gemoedelijkheid en vriendschap. Maar het belangrijkste: de leden willen graag de bus rijden.

In deze jubileumuitgave worden diverse facetten van de afgelopen 10 jaar belicht.

Zo zijn daar de Buurtbus-Babbels, waarin het fenomeen buurtbus op luchtige wijze tot leven komt. Deze Babbels zijn door de jaren heen, ter promotie van onze dienstverlening, verschenen in het Eindhovens Dagblad en in het weekblad De Schakel.

Ook de Anekdotes geven een aantal bijzondere voorvallen weer, terwijl de 'Facts and Figures' interessante achtergrondinformatie verschaffen.

Het geheel wordt verlevendigd door de vele foto's die gedurende deze 10 jaar zijn genomen.

Hoe nu verder?

Dit onderwerp staat op diverse manieren in de belangstelling:

- FNV, Provincie en Vervoerders verschillen met elkaar van inzicht met betrekking tot het inzetten van vrijwilligers.
- Hoe hanteer je de verplichting om rolstoelgebruikers te vervoeren, maar je toch te houden aan de routetijden?
- Hoe verloopt de omschakeling naar elektrisch- of waterstof aangedreven buurtbussen? Blijven de buurtbussen dan nog steeds geschikt voor rijbewijs B/BE, of moeten de buurtbuschauffeurs in de nabije toekomst in het bezit zijn van een geldig rijbewijs D? Wat zijn de consequenties hiervan?
- Welke gevolgen heeft de Corona pandemie; wat worden de richtlijnen in de nieuwe 1,5 meter-samenleving?

Daarom zijn in deze uitgave een aantal visies van deskundigen opgenomen over de buurtbus in de toekomst.

Buurtbusvereniging Waalre heeft de wijsheid niet in pacht, maar wij zullen naar vermogen anticiperen op de beslissingen die van 'bovenaf' worden genomen en ervoor blijven vechten dat de bewoners van ons dorp op een goede OV-wijze van A naar B kunnen reizen.

Tenslotte willen we een bijzonder woord van dank richten aan Hermes, Provincie, sponsors en alle anderen, die een super bijdrage hebben geleverd aan de totstandkoming van deze jubileumuitgave.

Met een joviale chauffeursgroet,

Boudewijn van Agt
Voorzitter Buurtbusvereniging Waalre

4.1 Onze leden anno 2020



5. Felicitaties

5.1 Bizarre tijden

Het zijn bizarre tijden op het moment dat ik dit voorwoord schrijf. De buurtbus Waalre bestaat 10 jaar, maar hij rijdt al meer dan een maand niet. Dat heeft uiteraard niet met een tekort aan vrijwilligers te maken, maar alles met de coronacrisis die hele sectoren in onze samenleving lam legt en ook de onderlinge sociale contacten noodgedwongen tot een minimum beperkt.

Het fenomeen buurtbus bestaat al sinds het einde van de zeventiger jaren. Waalre is er dus relatief laat mee begonnen. De buurtbus is bedoeld als aanvulling op het streeknet van bussen. Zij bedienen als het ware de haarvaten van de dorpen en sluiten aan op knooppunten met een veel groter en frequenter vervoersaanbod. Het wordt ook vaak gezien als een sociale vorm van openbaar vervoer, waarbij het veelal oudere mensen zonder een geschikt vervoersalternatief op een relatief goedkope wijze uit het isolement haalt. Daarnaast gebruiken ook scholieren de buurtbus als schakel in hun reis naar school. In Waalre is de route aangesloten op de knooppunten aan de Eindhovenseweg en het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven. De buurtbus is zoals gezegd een aanvulling. Mede door het beperkt aantal zitplaatsen, de beperkte ritfrequentie en het beperkte aantal dagdelen ligt het aandeel gebruikers rond 1 tot 2 % van de bevolking en die reizen dan veelal ook nog eens incidenteel.

En toch mag je na ruim 40 jaar ervaring met de buurtbus rustig stellen dat deze zijn plek bestendig heeft veroverd in de wereld van het openbaar vervoer. Ik durf zelfs te stellen dat een verdere doorbraak van de buurtbus niet is uit te sluiten. Grote steden komen er langzaam achter dat de ongeremde groei van het autoverkeer tot grote problemen in de luchtkwaliteit (stikstof, CO2 en fijnstof) leidt. Daarnaast is er steeds meer sprake van een verstopping van de binnenstad in combinatie met een groot tekort aan parkeerplaatsen. Ook grote bedrijven in onze regio hebben steeds meer problemen om de grote aantallen medewerkers op eigen terrein te laten parkeren en voorzien grote parkeerhubs met aanvullend vervoer.

Waar vroeger het openbaar vervoer vooral werd gezien als vervoer voor de minder bedeelden in onze samenleving, zien we de groei in het openbaar vervoer nu steeds meer versnellen. Intercity's rijden nu al 6x per uur op de 'dikke' lijnen en de treinen worden ook steeds langer. Dat vergt ook steeds meer van het voor- en natransport. In Waalre mikken we op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) over de Eindhovenseweg; een hoogfrequente buslijn over vrij liggende busbanen naar Eindhoven. Datzelfde zien we gebeuren in Veldhoven op de Kempenbaan. De buurtbus Waalre vormt straks een belangrijke schakel tussen deze twee lijnen en de buurten van Aalst en Waalre.

Dat gaat echter niet zomaar lukken zonder een aantal broodnodige innovaties. De buurtbus zal van zich aanbodgericht steeds meer naar vraaggericht moeten transformeren. De reiziger van de toekomst wil elk moment kunnen zien wanneer en van waar hij of zij in de nabijheid de bus kan nemen. Über heeft met een eigen app de concurrentie in de taxiwereld flink op achterstand gezet. Ook anderen worden steeds 'digitaler'; de buurtbus zal hierin mee moeten. Vaste routes en vaste rijtijden zullen steeds meer plaats moeten maken voor flexibiliteit in relatie tot de werkelijke vervoersvraag. De vraag is of de streekvervoerbedrijven hierin mee willen gaan of uitsluitend blijven mikken op de 'dikke' lijnen. In dat laatste geval voorzie ik allerlei coöperatieve buurtbusverenigingen ontstaan die de lokale markt het beste kennen en hierop vraaggericht aansluiten.

Het is goed om bij het 10-jarig jubileum niet louter terug te kijken, maar vooral ook vooruit te blijven kijken. Dat vooruit kijken zullen we helaas, vanwege de coronacrisis, ook moeten doen als het gaat om de viering van het 10-jarig bestaan. Ongetwijfeld zullen we samen een moment vinden om hier later extra feestelijk bij stil te staan. Voor nu van harte gefeliciteerd met jullie 10 jarig jubileum. Waalre is trots op jullie en is dankbaar voor jullie vrijwillige inzet, die voor vele inwoners broodnodig is. Het belang zal in de toekomst alleen nog maar toenemen.

Jan W. Brenninkmeijer
Burgemeester van Waalre

Wil jij van betekenis zijn in Brabant?

Word vrijwilliger op de buurtbus

Als buurtbuschauffeur help je reizigers in Brabant veilig en comfortabel van A naar B. Jij houdt alle kleine dorpen bereikbaar. En ontmoet veel mensen. Dankbaar en belangrijk werk!

Als buurtbuschauffeur...

- ♥ heb je Rijbewijs B
- ♥ ben je sociaal
- ♥ heb je veel contact met andere chauffeurs en reizigers

Meld je aan voor een kennismaking via bravo.info/buurtbus

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met 

5.2 Buurtbus Waalre, vaste waarde in het OV in Zuidoost-Brabant

In het kader van het 10-jarig bestaan van de Buurtbus Waalre wil ik vanaf deze plaats alle vrijwilligers, medewerkers en bestuur, maar zeker ook de reizigers van Buurtbus Waalre, van harte feliciteren met dit eerste decennium, oprecht een moment om daar even bij stil te staan.

Inmiddels is deze buurtbus niet meer weg te denken in het totale aanbod van voorzieningen in het Openbaar Vervoer en daar zijn we als concessiehouder van de regio Zuidoost-Brabant ook heel trots op. Ook van de gebruikers mogen we niets dan lof ervaren over dit mooie product en dat is misschien nog wel het grootste compliment dat je kunt krijgen.

Uiteraard moeten we in deze tijd blij zijn dat er nog steeds chauffeurs te vinden zijn, die op vrijwillige basis een voorziening in stand willen en kunnen houden. Een aanbod in het Openbaar Vervoer dat anders verloren zou zijn gegaan. En daar moeten we zuinig op zijn. In tegenstelling tot wat vakbond FNV beweert, is deze vorm van vervoer juist geen verdringing van arbeidsplaatsen en heeft zij geheel misplaatst en onnodig krenkend de buurtbuschauffeur weggezet als niet genoeg opgeleid, niet capabel en gevaarlijk. Wij werpen deze uitlatingen verre van ons en zijn oprecht trots op deze trouwe uitvoerders van een voorziening, die er anders niet zou zijn geweest of in stand had kunnen blijven!

Wij hebben dat ook kenbaar gemaakt aan GS van Brabant en zij onderschrijven gelukkig onze visie 100%.

In deze regio zijn we eind 2016 van start gegaan met de toenmalig grootste zero-emissie vloot in Europa en bewezen we dat een operatie met volledig elektrische bussen tot de mogelijkheden behoort. De ontwikkelingen gaan daarbij zo hard, dat mijn stellige verwachting is, dat ook in de toekomst de buurtbus projecten met elektrische voertuigen of wellicht waterstofbussen zullen gaan rijden. En daarmee zullen ook deze projecten een bijdrage gaan leveren aan de reductie van ongewenste effecten voor het milieu.

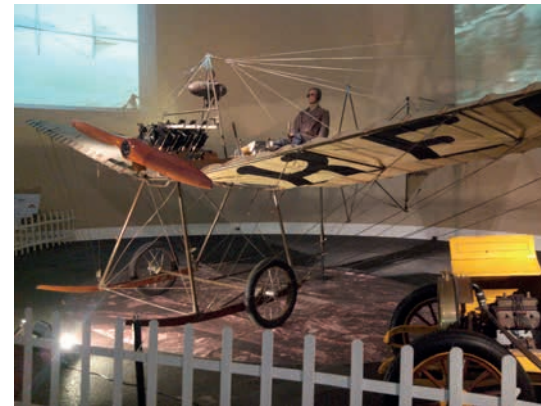
Een uitdaging daarbij is op dit moment nog wel, dat het maximale gewicht onder de norm moet blijven van 3500 kg, omdat anders een chauffeur in het bezit moet zijn van een groot rijbewijs. Bovendien zorgt ook de rolstoelvoorziening in deze vorm voor een toename van het gewicht en ook daar zullen we moeten kijken wat de beste oplossing is.

Tot slot danken we u allen voor de getoonde inzet in de afgelopen jaren en wensen Buurtbus Waalre nog heel veel succes, veilige kilometers en tevreden reizigers toe!

Met vriendelijke groet,
J.M. van Hout
Directeur Hermes



5.2w Werkbezoek Aviodrome, 2014



5.3 Het Brabantse openbaar vervoer kan niet zonder de buurtbus

De buurtbusvereniging Waalre bestaat 10 jaar en dat rechtvaardigt natuurlijk een welgemeende felicitatie voor het bestuur en alle vrijwilligers. Ik hoop en verwacht dat er nog heel veel jaren bijkomen, want deze vorm van openbaar vervoer is springlevend en een belangrijke spaak in het Brabantse ov-wiel. In de nieuwe visie voor het openbaar vervoer die het Brabants parlement vorig jaar unaniem heeft aangenomen, blijft dan ook een grote rol weggelegd voor de buurtbus.

De groei van voertuigen op de weg en van het aantal reizigers in het ov vergt in de toekomst namelijk het uiterste van een provincie waar de doorstroming nu al behoorlijk onder druk staat. Een schaa sprong van het openbaar vervoer is een van de voorwaarden om Brabant bereikbaar en leefbaar te houden. Wij willen een mobiliteitssysteem dat het beste past bij de vraag of behoefte van reizigers. Op de plekken met de hoogste passagiersaantallen rijden de buslijnen zeer frequent en aanvullend kijken we naar het stimuleren van andere vormen van gedeelde mobiliteit. En in veel delen van onze mooie provincie is de beste oplossing de buurtbus.

Ik ben dan ook van mening dat zonder buurtbusvrijwilligers Brabant echt veel minder bereikbaar is, ongeacht wat sommige vakbonden of politieke partijen daarvan vinden. Ik koester deze mensen die een bijdrage leveren aan de samenleving. Momenteel zijn zo'n 1800 Brabanders vrijwilliger bij de buurtbusverenigingen, die onze dorpen waar minder of maar weinig mensen gebruik maken van het ov bereikbaar houden. Zo komen, vaak oudere, inwoners niet zonder vervoer te zitten. Prettige bijkomstigheid voor veel ouderen is, dat ze geholpen worden door mensen uit hun eigen dorp.

De vrijheid om ons over langere afstanden te kunnen bewegen is een verworvenheid, die door velen inmiddels als een vaststaand gegeven wordt beschouwd, maar het in stand houden daarvan kost veel inzet en moeite. En voor een deel van die vrijheid zorgen jullie, zonder er iets voor terug te vragen. En daarvoor verdienen alle buurtbusvrijwilligers, en in dit geval de jubilarissen in Waalre, een oprecht dankjewel.

Christophe van der Maat
Gedeputeerde mobiliteit

6. Vanaf 2010.....

6.1 Geboorteverhaal van onze buurtbus

In 2010 werd door inwoners de wens geuit, tijdens door de gemeente georganiseerde bijeenkomsten van 'Wethouder in de Wijk', dat er verbeterd openbaar vervoer moest komen tussen onze kerkdorpen Aalst en Waalre. Theo Tammel, secretaris van de seniorenraad, waar ook ik in die tijd lid van was, heeft dit signaal van de bevolking op zich laten inwerken, en heeft toen het besluit genomen dat er iets mee gedaan moest worden. Hij heeft toen met de wethouder JanPeter Hazelaar contact gelegd en heeft ook mij benaderd, om gezamenlijk de haalbaarheid te onderzoeken.

Bij de eerste contacten met Hermes bleek dat wij de enige buurtbus zouden zijn die enkel in een dorp reed, alle andere buurtbussen vormden verbindingen in het buitengebied, dus van dorp naar dorp. Met name ik heb toen aangegeven, dat een verbinding tussen Aalst en Waalre alleen niet levensvatbaar was en heb gepleit voor uitbreiding naar het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven. Toen eenmaal het traject was vastgesteld hebben we een begin gemaakt met het vormen van een Vereniging. Er was een natuurlijke rolverdeling, waardoor in zeer korte tijd de reglementen en de werving van chauffeurs konden worden gerealiseerd, mede dankzij ondersteuning van het Aalst-Waalre Journaal en weekblad De Schakel.

De stalling van de bus werd gerealiseerd bij serviceflat Eeckenrhode in de Irenelaan, waar men gecharmeerd was van een opstapplaats direct bij hun appartementen.

Ondernemers uit Waalre werden benaderd voor reclames op de bus, en ook dezen gaven spontaan hun medewerking. Het samenstellen van een bestuur was voor ons een feest; er bleek zoveel animo en kennis te zijn, dat er geselecteerd kon worden. Tevens werd er bepaald dat alle bestuursleden dit als een 'hobby' zouden zien, dus geen vergaderkosten en reiskosten etc. in rekening zouden brengen. Het bleek een geweldig team, met een goede rolverdeling.

Als eerste buurtbusvereniging zijn we gestart met rijvaardigheidstrainingen, en we zijn de enige die met eigen middelen een AED in de bus heeft gerealiseerd. Ook hebben alle chauffeurs hierbij een cursus gevolgd voor het omgaan met dit apparaat.

Service en professionaliteit waren de uitgangspunten. Het waren niet alleen de bestuursleden die de vereniging vorm gaven, ook de overige leden verzorgden zaken als het optuigen van een website, het maken van roosters voor de chauffeurs en het geven van statistische informatie. Zelfs een eigen huisfotograaf was maar heel gewoon. Wel werd afgesproken dat iedereen beschikbaar bleef als chauffeur, het uiteindelijke doel van de vereniging. Ook de bindingsactiviteiten, aangestuurd vanuit het bestuur en georganiseerd door de Activiteiten-commissie, zijn zeer succesvol gebleken.

Eindresultaat was een zeer enthousiaste groep vrijwilligers, die de wens van de inwoners heeft kunnen realiseren.

Willy Smulders
Mede-oprichter

6.2 Uit de Oprichtingsakte

Heden, **twee en twintig maart tweeduizend tien**,
verschenen voor mij, mr. Bjorn Niels van der Veer, notaris te Waalre:

1. de heer T.F.C. Verwer etc. etc.
2. de heer L.J.H.M. Martin etc. etc.
3. de heer F.W.M. Hoosemans etc. etc.

De verschenen personen verklaarden bij deze akte een vereniging op te richten en daardoor de volgende statuten vast te stellen:

STATUTEN

Naam en zetel

Artikel 1

1. De vereniging draagt de naam: **Buurtbusvereniging Waalre**.
2. Zij heeft haar zetel in de gemeente Waalre.

Enkele passages uit de Statuten:

Artikel 2

1. De vereniging heeft ten doel het zo goed mogelijk uitvoeren van een door SRE vastgestelde dienstregeling van het buurtbusproject Waalre in het werkgebied van de vereniging. Het werkgebied van de vereniging omvat de gemeente Waalre en de aangrenzende gemeenten.
2. De vereniging tracht haar doel te bereiken door:
 - a. al datgene te doen wat nodig is om het buurtbusproject zo goed mogelijk te laten functioneren, daaronder begrepen de inzet van vrijwilligers:

etc. etc. etc.

WVDB

ADVISEURS
ACCOUNTANTS

VDB

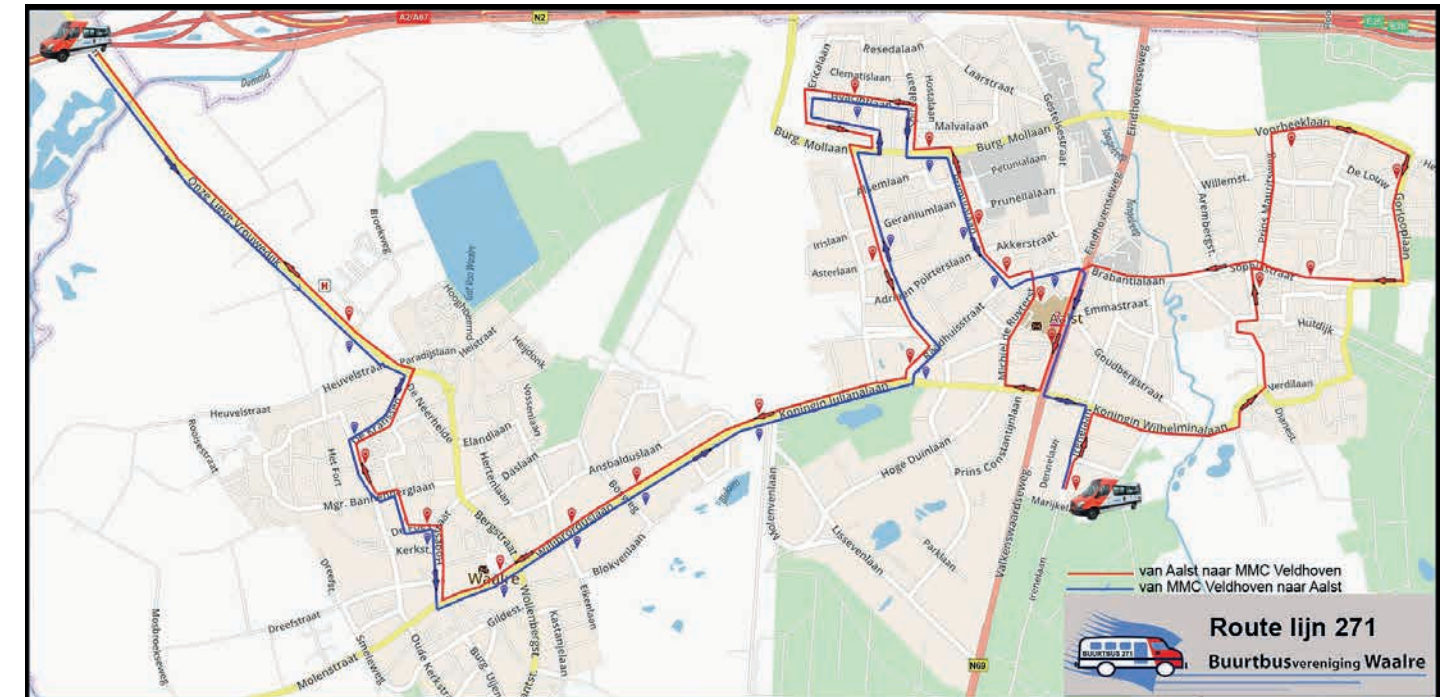
ADVOCATEN
NOTARISSEN

10 jaar lang extra mobiliteit voor de inwoners van Waalre

Wij feliciteren al die vrijwilligers met het hart op de juiste plaats

WVDB Adviseurs Accountants onderhoudt een strategische alliantie met VDB Advocaten Notarissen

6.3 Plattegrond busroute



6.4 Email aanmelding

Van: Eugène Burgman [xxxxxxxxxx@xxxxxxxx.nl]

Verzonden: woensdag 6 januari 2010 15:55

Aan: Dhr. Smulders

Onderwerp: Buurtbuschauffeur

Dag heer Smulders,

Graag stel ik mij beschikbaar als buurtbuschauffeur; indien mogelijk voor de dinsdagmiddag of de donderdagmiddag.

Enkele persoonsgegevens:

Man/ geb. 13-09-1939/ rijbewijs B+E sinds bijna 50 jaar/ kilometrage 15 á 20.000 per jaar, waarvan deels met caravan/ nooit schuldig geweest bij een aanrijding/ vindt autorijden nog steeds plezierig.

Belangstellend zie ik uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Eugène Burgman.



Rijschoolheezen.nl



DE BESTE ROUTE NAAR JE RIJBEWIJS



AUTO



MOTOR



SCOOTER



AANHANGER



THEORIELES



PLUSMODULE

DE BAKERS COLLECTIE

Model Oscar

met aanpasbare zithoogte
in leer **v.a. € 1.595,-**



Eventueel met
uitklapbare voetsteun

BAKERS
ZITTEN & WONEN

BEL
ALS U ADVIES
OP AFSpraak
WILT

Kruisstraat 181, Eindhoven, T: 040 243 97 20, www.bakers.nl

6.5 Hoe ik chauffeur en 1e Voorzitter werd

Als een jongetje van 6 jaar stond ik regelmatig met mijn neus platgedrukt tegen het raam van een auto om te zien tot hoever de snelheidsmeter van die auto ging. Die belangstelling voor auto's is nooit overgegaan. Ook tijdens mijn werkzame leven heb ik veel kilometers gemaakt en dat, afgezien van de file, deed ik altijd met veel plezier.

Toen er in 2009 berichten in de lokale media verschenen, dat er van uit de activiteit 'Wethouder in de wijk', ideeën waren om in Waalre een Buurtbus in het leven te roepen, raakte ik als, inmiddels, pensionado erg gespitst op het vervolg. Theo Tammel -zaliger- heeft dit idee opgepikt en een medestander gekregen in Willy Smulders, waarmee zij de twee initiatiefnemers van de Buurtbus in Waalre zijn geworden. Het bleek dat er behoefte was aan Openbaar Vervoer tussen Aalst, Waalre en het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven. In november/december 2009 werden via advertenties in de Schakel chauffeurs gezocht, waarop ik vrijwel meteen heb gereageerd. Op 30 december 2009, één dag voor het oude jaar, kreeg ik een ontvangstbevestiging met de mededeling, dat er zich al 7 chauffeurs hadden aangemeld. Er moesten minimaal 20 chauffeurs komen en ik zou op de hoogte worden gehouden van de voortgang. Op 18 januari 2010 kreeg ik een brief met de uitnodiging om op 10 februari 2010 om 13.30 uur in het gemeentehuis te komen voor een toelichting over het Buurtbus-project. Hiervoor waren alle kandidaat-chauffeurs uitgenodigd. Naast Theo Tammel en Willy Smulders waren aanwezig vertegenwoordigers van de Gemeente Waalre, de SRE en Hermes. Verder moest ik een lijstje invullen, waarop ik mijn beschikbaarheid moest aangeven.

Op 12 februari 2010 heb ik een gesprek gehad met Theo en Willy, waarvoor ik mijn eigen vragenlijstje had gemaakt.

Ik had ook aangegeven, indien nodig, een bestuursfunctie te willen vervullen.

En zo werd ik de eerste voorzitter van deze fijne Vereniging (Vermeldenswaard is dat Theo en Willy met alle 30 kandidaat-chauffeurs een gesprek hebben gehad!) Op 24 februari 2010 vond een bijeenkomst plaats van Theo en Willy met de kandidaat-bestuursleden.

Op deze bijeenkomst werden zaken besproken zoals:

- rijschema's
- training van de chauffeurs
- maken van een 'handboek' voor de chauffeurs
- datum van de oprichtingsvergadering kiezen
- de PR, met name de reclame op de bus
- de bindingsactiviteiten

De oprichtingsvergadering van de Buurtbusvereniging Waalre was op dinsdag 23 maart 2010 om 14.00 uur in het Gemeentehuis Waalre, met als belangrijke agendapunten: kiezen bestuur, de route, rijtijden, en het rijschema.

De eerste rit werd gestart op 6 april 2010 om 08.11 uur met als chauffeur Theo Harlé.

Gelukkig mocht ik vrij snel daarna mijn eigen 'maidentrip' met de Buurtbus maken, inmiddels gevolgd door vele, vele leuke ritten!

Tomas Verwer
De 1e voorzitter

6.6 Hoe een buurtbus 'het Busje' wordt

Het was najaar 2009, toen ik in ons lokale weekblad 'de Schakel' las, dat er een initiatief was om een buurtbus-project te starten. Aanleiding hiervoor was onder andere de activiteit 'Wethouder in de Wijk' van de Gemeente Waalre. De heren T. Tammel en W. Smulders, beiden met veel ervaring, namen het voortouw om dit project op te starten en te begeleiden. In genoemd bericht werden vrijwilligers opgeroepen zich bij de heren aan te melden.

Omdat ik inmiddels een aantal jaren genoot van mijn 'vrije' pensioentijd besloot ik te reageren op de oproep. Kort daarna werd ik uitgenodigd voor een onderhoud met genoemde heren. Op de afgesproken dag en tijd toog ik naar het opgegeven adres waar, onder het genot van een kop koffie, een soort interview werd afgenomen. Geïnformeerd werd naar verleden, heden, kennis en vaardigheden. Uiteraard moest ik in het bezit zijn van een geldig rijbewijs.

Na alle gesprekken met de aanmelders zouden ze nog contact opnemen. Enige dagen later werd er door hun gevraagd of ik bereid en beschikbaar was voor een bestuursfunctie. Na enig overleg heb ik hierop bevestigend gereageerd.

In het begin van 2010 zijn de beoogde bestuursleden te weten: Tomas Verwer, Frans Hoosemans, N.N. en ondergetekende voor het eerst bij elkaar gekomen, onder de bezielende leiding van de initiatiefnemers, aan elkaar voorgesteld en de beoogde functies verdeeld. Na vele voorbereidende besprekingen en werkzaamheden is op 22 maart 2010 de 'Buurtbusvereniging Waalre' officieel opgericht en ingeschreven.

Tijdens de eerste oprichtingsbijeenkomst zijn alle chauffeurs aan elkaar voorgesteld en werd het bestuur bij alle leden geïntroduceerd: Tomas Verwer als voorzitter, ik Louis Martin als secretaris, N.N. als penningmeester en Frans Hoosemans als coördinator. Een zeer gemêleerd gezelschap met een ex-semiambtenaar, ex-zakenman, ex-administrateur en ex-bankdirecteur. Na een inleidend woord van de notaris was de vereniging een feit.

In april konden we dan eindelijk starten met de lijndienst!

Daarna functioneerde de vereniging naar wens maar viel het aantal passagiers eerst toch zwaar tegen. Ritjes met '0' passagiers waren schering en inslag.

Na enige maanden vond de penningmeester zijn functie niet conform de verwachtingen en nam afscheid van de vereniging. De secretaris zou voorlopig als interim-penningmeester deze functie op zich nemen. Deze dubbelfunctie heb ik enige jaren met veel plezier en goede samenwerking mogen uitvoeren. Toen heb ik eerst het secretariaat kunnen overdragen aan Jack van Grootel en later het penningmeesterschap aan Wim Heijmans.

Als chauffeur bleef ik aan de vereniging verbonden en werd in de gelegenheid gesteld enige activiteiten te mogen organiseren en/of begeleiden. Met name de 'Petanque/BBQ dag' werd als bindingsactiviteit zeer gewaardeerd, mede omdat hierbij ook de partners worden uitgenodigd. Op ons 'familie-buiten' in Heeze liggen twee petanque-banen en is er een huisje voor de sanitaire behoefte, schuilonderkomen met kachel en keukentje. Mijn dochter deed de catering (later met haar partner) welke vol lof door de aanwezigen werd gewaardeerd. Tot op de dag van vandaag is het een jaarlijks terugkerend festijn.

Nu na tien jaar wordt de Buurtbus steeds meer gewaardeerd door de bewoners en passagiers. Velen noemen het al 'het Busje'. Het aantal passagiers is nog steeds stijgende waarbij met name de jongere passagiers de buurtbus hebben ontdekt en er steeds meer gebruik van maken.

Louis Martin,
De 1e secretaris

— M E E S T E R — K E E M A N

Advocatenkantoor 
Jacobs

- Kostenbewust
- Incasso
- Arbeidsrecht
- Overeenkomsten

Van Dijklaan 15L, 5581 WG Waalre
tel: 040-211 88 60 email: info@advocatenkantoorjacobs.nl
web: www.advocatenkantoorjacobs.nl

6.7 Mijn eerste busdienst, 6 april 2010

Toen ik begin 2010 in de Schakel een artikel las over de plannen om een Buurtbusvereniging op te richten in Waalre, heb ik geen moment gearzeld en me opgegeven als vrijwilliger. Na enkele voorlichtingsbijeenkomsten en een oprichtingsvergadering met de notaris in het Gemeentehuis van Waalre en bovendien een gedegen rij-instructie, was het op 6 april 2010 zover dat we met onze lijndienst konden beginnen.

Enkele dagen ervoor kreeg ik per email het chauffeursrooster voor de eerste 4 weken. Tot mijn grote verbazing was ik op de eerste dag ingedeeld in de ochtend, als allereerste chauffeur van dienst.

Omdat alles een beetje vreemd was had ik een collega gevraagd om de eerste rit als assistent mee te rijden. Alles verliep gelukkig naar wens.

Maar toen kwam de 2de rit. Voor de eerste keer helemaal alleen in die grote bus en maar uitkijken naar nieuwe passagiers. Om niet helemaal alleen te zijn had ik mijn vrouw gevraagd om op de Sophiastraat in te stappen en mee te rijden naar het MMC in Veldhoven. Ik heb haar gewoon een kaartje verkocht voor 1,10 Euro, met het verzoek dat goed te bewaren als aandenken. Heb dat kaartje nog steeds en denk nog altijd met veel plezier terug aan die eerste ochtend.

Theo Harlé



ALLESMETJELOGO.NL
zorgt voor optimale zichtbaarheid

• Kleding • Plakken • Autobelettering • Zichtbaar • Logo • Drukwerk •
• Printen • Stickers • Flexibel • Buitenreclame • One stop shop •
• Relatiegeschenken • Drukken • Binnenreclame • Advies •

+ ★ 300.000 Kilometer

Rekord Un

Zoek jij een one-stop-shop voor al jouw reclame-uitingen?
Leuk als je belt: 040-2437921

6.8 Tien jaar Bindingsactiviteiten, Activiteiten-Commissie

Bij de oprichting van de Buurtbus vereniging Waalre werden we voor het eerst geconfronteerd met het begrip: BINDINGSACTIVITEITEN.

Deze zijn voor een vereniging als de onze erg belangrijk. Immers, als chauffeur zit ieder lid zijn vrijwilligerswerk in zijn uppie te doen. Daar heb je alleen maar passagiers voor nodig en geen andere clubleden. Er moeten daarom dingen georganiseerd worden om die 'individuele' vrijwilligers tot één club te maken, waardoor o.m. hun werkzaamheden op een gelijke manier kunnen worden uitgevoerd.

Zowel destijds het SRE en nu de Provincie, als de firma Hermes gaven en geven subsidies om deze bindingsactiviteiten inhoud te geven. Later heeft gemeente Waalre zich ook gevoegd bij deze subsidieverstrekters met doelgerichte bijdragen. Vermeldenswaard is, dat iedere Buurtbusvereniging kan kiezen op welke manier zij de subsidies wil gebruiken, b.v. door een vergoeding te geven per gereden rit. De Buurtbusvereniging Waalre heeft er voor gekozen om de subsidies te gebruiken voor teambuilding.

Op een van de eerste chauffeursbijeenkomsten in 2010 werd voor deze bindingsactiviteiten de Activiteiten-Commissie (AC) in het leven geroepen. Het aantal leden van deze Commissie heeft in de loop van deze 10 jaar gevarieerd van 3 tot 5 leden. Daar het beleid van het verenigingsbestuur er altijd op gericht is geweest om geen beleggingsclub te worden, heeft de AC altijd een goede bestemming voor deze subsidiegelden weten te vinden.

De AC heeft haar activiteiten in de eerste plaats gericht op het verbeteren van de vaardigheden van de buurtbuschauffeurs, die nodig zijn om de buurtbus veilig en comfortabel te laten functioneren. Dat heeft geresulteerd in diverse rijvaardigheidstrainingen, waarbij o.m. de zithouding achter het stuur, het bochten aansnijden, maar ook het slippen (niet met onze bus) werd geoefend. Ook de theorie is uitgebreid aan de orde gekomen, want voor velen van ons was het enige tientallen jaren geleden dat de theoretisch kant van het autorijden belicht was. Dus dat was niet verkeerd en zeker goed op zijn plaats!

Zodra in 2011 een AED in onze bus zijn intrede heeft gedaan, ontstond er een noodzaak om een AED/reanimatiecursus te organiseren voor de chauffeurs. Daar het certificaat maar een geldigheidsduur had van 2 jaar, ontstond er ook een noodzaak om herhalingscursussen te organiseren. Vanuit de chauffeurs kwam echter al snel het verzoek om deze herhalingen niet om de twee jaar te doen, maar jaarlijks te doen plaatsvinden. En zo geschiedde.

De AC heeft ook ontspanningsactiviteiten georganiseerd, waarbij meestal het stramien van 'vervoer' leidend was. Zo hebben we o.m. de luchtvaart in het Aviodrome de revue laten passeren, zijn we in het Scheepvaartmuseum geweest en hebben het NS-museum, het DAF-museum en het Louwman-museum bezocht. Ook VDL Bus Chassis is bezocht, waar we de bouw van bussen hebben kunnen bewonderen.

Daar onze chauffeurs hele dagdelen 'op' de bus zitten, hebben we ook de partners bij onze vereniging willen betrekken, door jaarlijks een Petanque wedstrijd met aansluitend een BBQ te organiseren en door het jaar af te sluiten met een gezamenlijke maaltijd. Daarnaast zijn er nog diverse uitstapjes dichtbij huis georganiseerd. Te denken valt aan stadswandelingen en museabezoeken.

Zonder ons op de borst te kloppen kunnen we constateren, dat we met de bindingsactiviteiten een belangrijke bijdrage leveren aan de leuke en gezellige band zoals die is gegroeid tussen de leden en hun partners van de Buurtbusvereniging Waalre.

De Activiteiten-Commissie

6.9 Bravo, één naam voor het OV in Brabant

De provincie is in Brabant verantwoordelijk voor het busvervoer. Brabant is opgedeeld in drie concessiegebieden (contracten). De busdiensten worden in opdracht van de provincie uitgevoerd door Arriva (in West-, Midden- en Oost-Brabant) en Hermes (in Zuid-oost-Brabant). Er was behoefte om vanuit één overkoepelend merk reizigers te informeren. Daarom heeft het regionale openbaar vervoer in 2016 één gemeenschappelijke naam gekregen: Bravo.

Bravo staat voor 'Brabant Vervoert Ons'. Reizigers kunnen alle informatie over het busvervoer in heel Brabant dan eenvoudig onder één naam vinden, ongeacht welke vervoerder het vervoer aanbiedt.

Vóór die datum werd informatie over het openbaar vervoer in Oost- en West-Brabant nog gecommuniceerd door Arriva onder de naam 'Goed bezig BUS' en konden reizigers in Zuidoost-Brabant voor informatie terecht bij Hermes. Met de introductie van 'Bravo' werd het voor de reiziger nog makkelijker om gebruik te maken van het OV in Brabant. Het is niet langer van belang om te weten wie de aanbieder van het vervoer is als je iets over het OV wilt weten. Je stapt gewoon in een Bravo-bus en vindt alle informatie over het vervoer onder de vlag van Bravo. Het is dus vooral ontstaan met het oog op het gemak voor de reiziger.

Met het introduceren van één naam geven de provincie en de beide vervoerders antwoord op de veranderingen in het openbaar vervoer. De manier waarop mensen reizen wordt steeds flexibeler. Vooral in stedelijke gebieden kiezen reizigers vaker voor combinaties van bus, (elektrische) fiets en auto om van A naar B te reizen. Daarbij wordt ook vaker gebruik gemaakt van deelfietsen en –auto's. Als provincie spelen we in op deze ontwikkelingen door één naam en een netwerk te introduceren, waar op termijn ook andere mobiliteitsdiensten bij aan kunnen sluiten. Bravo gaat dus verder dan alleen een naam voor het busvervoer. Het wordt een verbindende schakel tussen verschillende vormen van vervoer.

Bravo
Brabant vervoert ons

6.9w Werkbezoek DAF, 2015



7. Facts & Figures

7.1 Wist u dat:

- de eerste buurtbus in Nederland in 1977 is gaan rijden; minister Westerterp was de chauffeur. (foto pag. 28)
- in Brabant de buurtbus al ruim 40 jaar actief is.
- in Brabant het openbaar vervoer onder de naam Bravo wordt verzorgd.
- dat de naam Bravo op 11 december 2016 is gelanceerd
- Bravo de afkorting is van 'Brabant Vervoert Ons'.
- onder de naam Bravo twee vervoerders de dienst verlenen n.l. Hermes en Arriva.
- beide vervoerders de Bravo-uitstraling hanteren en de bussen overal herkenbaar zijn.
- Arriva de concessie West-, Midden- en Noordoost Brabant invult.
- Hermes de concessie Zuidoost Brabant invult.
- Arriva een dochter is van de Britse Arriva plc, die weer eigendom is van Deutsche Bahn AG.
- Hermes een dochter is van Connexxion en deze weer een dochter van het Franse Transdev.
- Hermes in de Griekse mythologie een zoon is van Zeus en de patroon werd van reizigers.
- in Brabant ruim 800.000 passagiers met de buurtbus vervoerd worden.
- hierin het aandeel Arriva ca. 650.000 en het aandeel Hermes ca. 150.000 passagiers is.
- in Brabant ca. 93 buurtbussen rijden, verdeeld over Arriva ca. 70 en Hermes ca. 23.
- er in Brabant ruim 60 buurtbuslijnen zijn, Arriva 40 en Hermes 20.
- in Brabant ca. 1675 vrijwilligers, Arriva 1245 en Hermes 430, de buurtbus laten rijden.
- er in Brabant ca. 59 Buurtbusverenigingen zijn, Arriva 48 en Hermes 11.
- een rolstoel-aangepaste buurtbus bijna €100.000,- kost.
- Buurtbusvereniging Waalre op 22 maart 2010 is opgericht en dus 10 jaar bestaat.
- op 6 april 2010 het 1e kaartje is verkocht tijdens de 1e rit door de 1e chauffeur Theo Harlé.
- in de week van 6 april 2020 de Waalrese bevolking een week lang gratis mocht rijden met lijn 271.
- dit ons cadeautje was, vanwege de 10e verjaardag van onze buurtbus. (foto pag. 28)
- vanwege de Corona-beperkingen dit niet kon doorgaan.
- in het laatste trimester van 2020 dit tóch weer op de agenda zal staan.
- Buurtbusvereniging Waalre in een bus van Hermes lijn 271 bedient.
- Buurtbusvereniging Waalre 26 leden/chauffeurs heeft.

- Buurtbusvereniging Waalre 1 Erelid heeft, n.l. Willy Smulders.
- Buurtbusvereniging Waalre 1 Lid van Verdienste heeft, n.l. Frans Hoosemans.
- Buurtbusvereniging Waalre in 2020 hoopt, na 10 jaar, haar 50.000ste passagier te vervoeren.
- Buurtbusvereniging Waalre 11 trouwe adverteerders heeft.
- Buurtbusvereniging Waalre openstaat voor goede ideeën.
- Buurtbusvereniging Waalre op een niveau zit van ruim 6500 passagiers per jaar.
- we in 2018 de 5.000e passagier van dat jaar feestelijk hebben verwelkomd.
- die passagier Mariya Shamananaieva was en dat ze in het Huis van Waalre is gefêteerd. (foto pag. 29)
- lijn 271 alleen Aalst-Waalre bedient en niet van dorp naar dorp rijdt.
- Buurtbusvereniging Waalre als eerste en misschien enige vereniging een AED in de bus heeft.
- de busroute MMC - Eeckenrode in 2020 precies 9,26 km is en
- de busroute Eeckenrode- MMC in 2020 precies 13,44 km is.
- de busroute Eeckenrode- MMC - Eeckenrode in totaal dus precies 22,7 km is.
- de buurtbus per dag ca. 205 km rijdt en per week ca. 1.025 km.
- de buurtbus per jaar ca. 53.300 km rijdt en in 10 jaar ca. 533.000 km heeft gereden.
- de buurtbus type Midcity ca. 1 ltr. op 6,2 km ofwel 16 liter per 100 km verbruikt.
- de buurtbus in Waalre in 10 jaar tijd ca. 85.280 ltr. brandstof heeft verbruikt.
- de buurtbus vanwege de Corona-perikelen vanaf 18 maart 2020 maandenlang niet mocht rijden.
- onze bus al 10 jaar een eigen parkeerplaats heeft op Eeckenrhode.
- onze chauffeurs probleemloos gebruik kunnen maken van de sanitaire voorzieningen op Eeckenrhode.
- wij altijd een kop koffie krijgen aangeboden tijdens de korte pauzes op Eeckenrhode.
- het bestuur als dank hiervoor, in juli, 2 mooie puzzels, van elk 500 stukjes, heeft aangeboden aan de bewoners van Eeckenrhode. (foto pag. 29)
- door Corona het gedroomde aantal van 50.000 passagiers in 10 jaar niet zal worden gehaald.
- de chauffeurs ondanks Corona toch een mooi Paascadeau hebben gekregen. (foto pag. 29)
- we in 2021 weer een feestje hebben, omdat dan wèl de 50.000e passagier zal zijn vervoerd.
- dit Jubileumboek een kostprijs heeft van ca. € 25 per stuk.
- donaties, ter dekking van de kosten, zeer welkom zijn (NL 15 RABO 0115 798 870, t.n.v. Buurtbusvereniging Waalre).

28

Minister Westerterp (eerste chauffeur Buurtbus)



5 dagen feest ivm 10 jaar bestaan



Buurtbus Puzzels 500 stuks



Mariya Shamananaieva



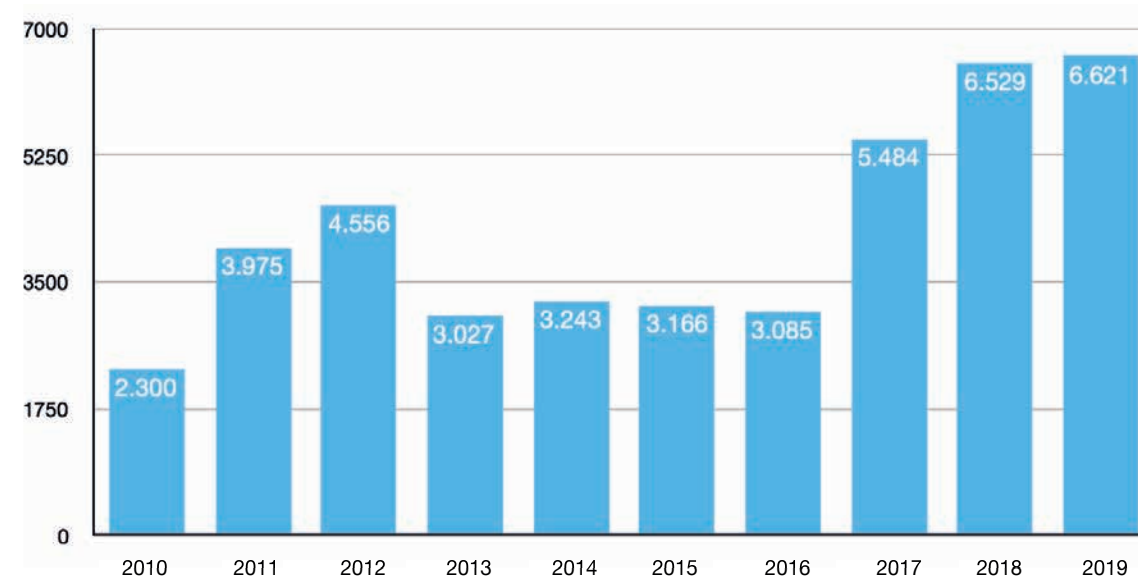
tijdens Coronacrisis toch nog een mooi paascadeau



29

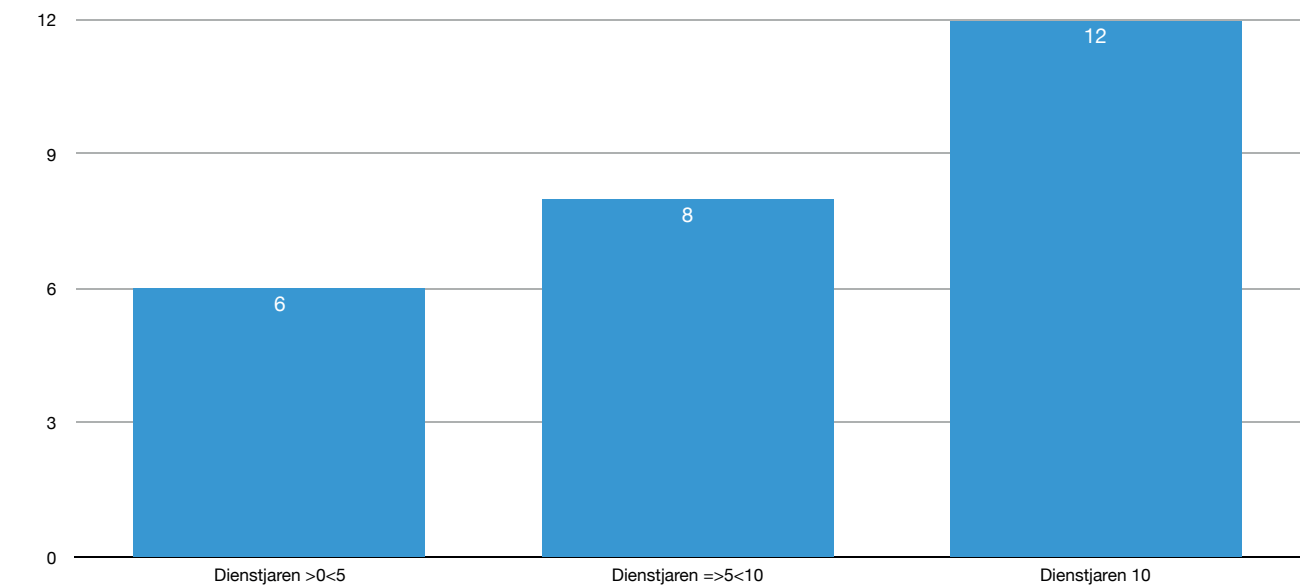
7.2 Groei aantal passagiers

Groei aantal passagiers 2010 t/m 2019 BBW

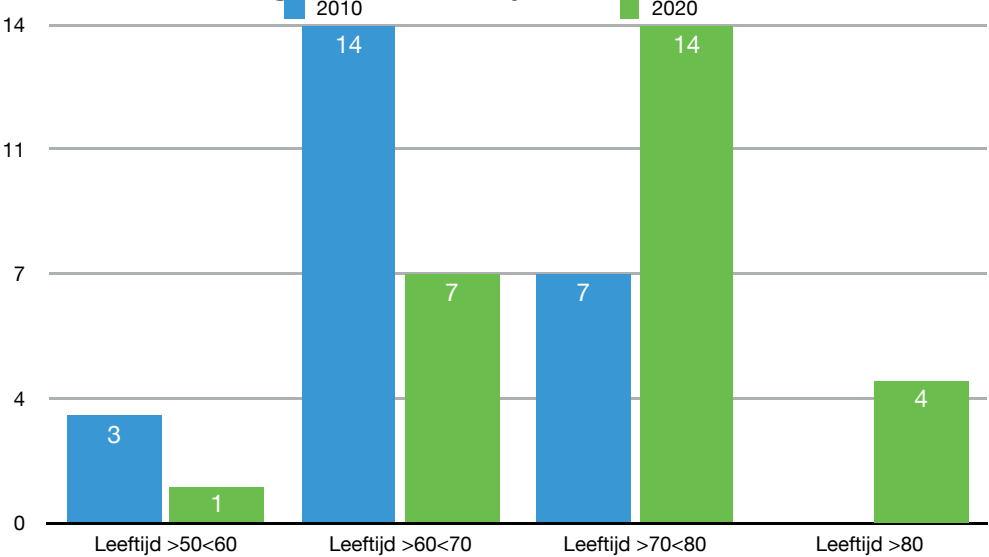


7.3 Aantal dienstjaren chauffeurs

Ledenbestand BBW verdeeld naar aantal “Dienstjaren”, stand 2020



Indeling naar leeftijd chauffeurs BBW



Van Kale bus naar Buurtbus (prijzen zijn richtprijzen)



- Aanschaf
- €62.000,-

Ombouw
€35.000,-

Totaal
€97.000,-

7.6 Jaarlijkse rijvaardigheidstraining verdeeld over Theorie en Praktijk



7.7 Periodieke re-animatie training van al onze chauffeurs



JVL

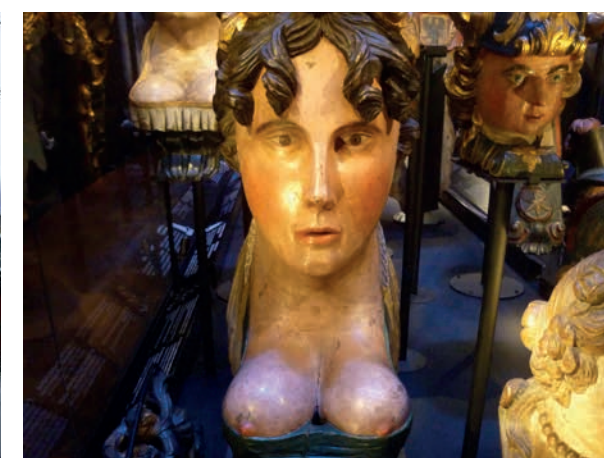
JVL VASTGOED

projectontwikkeling
en belegging



info@ktwaalre.nl ■ 040-2218044 ■ www.ktwaalre.nl

7.7w Werkbezoek Scheepvaartmuseum, 2016



8. Buurtbus-Babbels

8.1 - De Wet Van Onverdeelde Aandacht

Eén van de voordelen van het chauffeur schap van onze buurtbus is het feit, dat je de gelegenheid krijgt om van alles waar te nemen en om daarover, al rijdend, uitgebreid te filosoferen.

Zo neem ik geregeld personen waar, die al smartphonend aan het verkeer deelnemen. Hun riskante gedragingen brachten me op de volgende filosofie.

Zoals er tal van natuurkundige wetten bestaan, denk ik dat er ook een Wet Van Onverdeelde Aandacht bestaat. Oftewel, je kunt je aandacht niet verdelen en aan meerdere zaken tegelijkertijd besteden.

Wel leek lange tijd het zogenaamde 'multitasken' het tegendeel te bewijzen, maar recent hersenonderzoek heeft aangetoond, dat multitaskers in werkelijkheid geen meerdere dingen tegelijkertijd doen, maar slechts snel kunnen schakelen van 't een naar 't ander. Even terzijde, dat is natuurlijk teleurstellend voor onze vrouwelijke lezers, want multitasken werd jarenlang als een typisch vrouwelijke eigenschap beschouwd, die mannen slechts met enige jaloezie konden waarnemen.

Maar goed, terug naar de smartphonende verkeersdeelnemers. Ook die zijn volgens mij onderworpen aan de Wet Van Onverdeelde Aandacht, die hier bepaalt dat je niet tegelijkertijd je volle aandacht kunt wijden aan zowel je smartphone als aan het verkeer!

En begrijp me niet verkeerd, deze senior is geen digibeet, geen smartphonobeet, want ik hanteer dat kleinood met veel plezier. Gelukkig is het me vanmiddag met de bus weer gelukt om enkele smartphonende verkeersdeelnemers, die geestelijk elders verbleven, te ontwijken, zodat ze niet onverhoeds gedwongen werden om over te gaan naar gene zijde...

Waalre, maart 2014
Eugène Burgman

8.2 - Onze diervriendelijke buurtbus

Wij, chauffeurs van de Buurtbus Waalre, proberen zo klantvriendelijk mogelijk te zijn. En als het op ons pad komt zijn we natuurlijk ook diervriendelijk, zoals ik onlangs zelf mocht laten zien.

Nadat ik was gestopt bij de halte Spirealaan om twee passagiers te laten uitstappen, zag ik vóór de bus een balletje veren liggen en verdorie, het balletje bewoog! Zo te zien een jong vogeltje dat nog wat moeite had met vliegen. Of was het misschien een volwassen exemplaar, dat tegen het bushokje was aangevlogen? Hoewel het beestje niet voor één van mijn wielen lag, zou het daar, als ik nu zou weggrijpen, al fladderend toch terecht kunnen komen. Dus nam ik maar liever het zekere voor het onzekere en stapte uit, liep er naar toe en pakte het bibbervogeltje op.

Een snelle schouw leerde mij dat het een pimpelmeesje moest zijn. Ik had geen tijd meer om de medische toestand van het beestje uit te 'vogelen', want onze buurtbus moet net als iedere bus gewoon op tijd rijden. Wel kon ik in mijn hand het snel kloppende hartje tekeer voelen gaan, dus er zat nog steeds leven in het kleine wezentje. Voorzichtig zette ik het neer in de veilige begroeiing naast de bushalte.

Daar schudde het kort de schrik van zich af, keek me aan en vloog toen luid protesterend weg, de vrijheid tegemoet!

Toen ik weer naar mijn bus liep, klonk er een goedkeurend applausje van de uitgestapte passagiers.....

Waalre, mei 2014
Eugène Burgman

8.3 - Mijn netvliesloslating

Deze buurtbuschauffeur mag die functie voorlopig niet meer uitoefenen, wegens de naweeën van een oogoperatie.

Het begon allemaal met vreemde beelden, die zich binnenin de oogbol manifesteerden, maar die daarbuiten niet op enige aanwezigheid waren te betrappen. Met name de felle lichtflitsen waren verontrustend, maar dat redeneer je dan nog weg, zo van: "Och, zeker te snel overeind gekomen uit bed."

Het was woensdagochtend toen een nieuw verschijnsel optrad; een soort gordijn bedekte bijna de helft van het blikveld van mijn rechteroog. Even denk je nog: "Aha, beleef ik tóch nog die mooie zonsverduistering!" Maar al snel realiseer je je, dat het nu echt mens is.

Dus voortvarend de oog poli van het ziekenhuis in Eindhoven gebeld. "Meneer, u moet eerst een verwijfsbriefje halen bij uw huisarts, anders wordt het niet vergoed door uw zorgverzekeraar."

Mevrouw de huisarts druppelt mijn pupil wijd open, spiedt naar binnen en adviseert: "Snel naar het ziekenhuis, dit lijkt me een netvliesloslating."

In het ziekenhuis doet mevrouw de oogspecialist dat onderzoek niet heel dunnetjes maar heel dik over. En ze concludeert: "Meneer, u moet met spoed geopereerd worden, want uw netvlies is bezig los te laten." Nu is het vaak erg positief om iets los te laten, maar dit klonk toch duidelijk negatief. Ze vervolgt: "Maar helaas, wij zitten helemaal volgepland, ik zal eens bellen waar men u kan helpen." Even later komt ze opgelucht terug: "Mooi, u kunt morgen om twaalf uur terecht in het academisch ziekenhuis van Maastricht! Maar denk er aan, u moet tot dan zoveel mogelijk op uw rechterzijde blijven liggen."

De volgende dag word ik in Maastricht in meerdere onderzoekskamers door meerdere assistenten bedruppeld, beloerd, bemeten en betest, totdat uiteindelijk de oogarts zegt: "Inderdaad, uw net vlies laat los. Maar helaas, op donderdagen, dus ook vandaag, opereren we nooit. Dus morgen om twaalf uur bent u weer van harte welkom. En gezien de ernst van de situatie, de loslating heeft de rand van de gele vlek bereikt, moet u vanaf nu absoluut slechts horizontaal en op uw rechterzijde de tijd tot morgen doorbrengen. Sterkte gewenst!"

Na die ongemakkelijke uren lig ik de volgende dag dan eindelijk op de snijtafel. Omdat ik slechts plaatselijk verdoofd ben kan ik toch het een en ander meebelevens tijdens deze zogenaamde vitrectomie. Mijn oogbol wordt op drie plekjes gepenetreerd. Plekje één dient voor het binnenlaten van een micro-lampje. Dan volgt plekje twee, waarbij ik hoor hoe een micro-pompje het oog leegpompt, waarna ik via plekje drie een micro-lasertje als een ratelend Kalashnikovje het netvlies weer hoor vast laseren. Daarna hoor ik hoe opnieuw

via plekje twee het oog weer gevuld wordt, nu met gas.

Halverwege deze hele ceremonie hoor ik de chirurg enigszins geïrriteerd roepen: "Kom kom, graag nog even de aandacht erbij houden." Het klonk alsof de assistent stiekem even op z'n mobieltje bezig was te Facebooken of te Twitteren.

Tenslotte werden de drie penetraties weer dicht gehecht, want ik hoorde de chirurg vragen: "Nu hechtdraad en een scherpe naald graag." Het klonk alsof men dus ook weleens stompe naalden gebruikte...

Na de operatie kreeg ik een zogenaamd houdingsadvies mee: liggend op mijn linkerzijde, zodat de gasbel het netvlies goed blijft aandrukken tijdens de herstelperiode.

Inmiddels ben ik al weer vele dagen verder. Dagen, waarvan het ritme vooral bepaald wordt door drie soorten oogdruppels, die drie verschillende functies hebben, maar waardoor een topsporter met onmiddellijke ingang zou worden geschorst wegens dopinggebruik.

En verder blijf ik letterlijk 'uitkijken' naar de chauffeursstoel van mijn buurtbus...!

Waalre, april 2015

Eugène Burgman

8.4 - Ontmoeting: tel vooral je zegeningen

Onze bushalte bij het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven delen we met meerdere buslijnen. Dat geeft soms verwarring, daarom vraag ik een instappende passagier altijd voor de zekerheid, of hij of zij naar Aalst/Waalre wil.

"Ja, naar Aalst graag", zei een wat schraal ogende man van rond de vijftig, terwijl hij incheckte. Hij had een opvallend plastic slangetje in z'n neus. Of uit z'n neus, afhankelijk vanaf welke kant je het bekijkt.

"Zo te zien hebben ze u flink bij de neus gehad", leek me niet zo'n gepaste opmerking. Daarom vroeg ik voorzichtig of dat slangetje een voedingssonde was. "Jazeker chauffeur, daardoor krijg ik alles wat mijn lichaam nodig heeft rechtstreeks in mijn maag gestopt, lekker makkelijk".

Tijdens de rit vervolgde hij: "Ik loop bij drie ziekenhuizen: in Maastricht ben ik geopereerd, in het Cathrien in Eindhoven word ik bestraald en hier in 't Maxima hebben ze de leiding".

Verder vertelde de man dat hij gediplomeerd slager was geweest, en erkend thuisslachter, en worst- en vleeswarenmaker, wat al niet. Oh ja, en ook nog hobby-kok. Maar nu kon hij dus niks meer ruiken of proeven. "Is dat niet vreselijk, als je niet meer kunt ruiken of proeven?" vroeg ik hem. "Jawel chauffeur, maar dan pak ik een kookboek, dan lees ik die recepten en bekijk ik die foto's, en dan ruik ik het weer, dan proef ik het weer".

Inmiddels rijden we Aalst binnen. "Weet u wat ik nog wel heb chauffeur? Ik kan nog gewoon voelen of ik honger heb, of dat mijn maag vol is, net als vroeger. 's Morgens nam ik altijd twee boterhammen, nu geeft een beetje sondevoeding hetzelfde gevoel. En 's avonds als ik trek heb om te snaaien ga ik even aan de fles, mijn sondefles!".

Bij de Rabobank in Aalst checkt hij uit en zegt: "Bedankt chauffeur en nog een fijne avond". Zo'n rit doet je beseffen, dat je toch vooral je zegeningen moet tellen!

Waalre, december 2014
Eugène Burgman

8.5 - Bijna opnieuw uitgezwaaid!

Ongetwijfeld kent iedereen ze wel, die lange vrachtwagencombinaties met op de wanden de waarschuwende tekst "Pas op, zwenkt uit!"

Vorig jaar had collega-chauffeur Tomas tot z'n grote schrik zo'n uitzwenkmanoeuvre daadwerkelijk ervaren: ter hoogte van winkelcentrum De Bus in Waalre had een afslaande vrachtwagen de hele zijkant van onze buurtbus ingedrukt! Gelukkig was er toen geen persoonlijk leed, alleen materiële schade. Vervelend was alleen wel, dat we een aantal weken moesten rijden met een vervangende oude bus met minder voorzieningen en minder comfort dan de onze.

Onlangs reed ik met de buurtbus over de Prunellalaan in de richting van zorgcentrum Het Laar, toen mij zo'n lange vrachtwagencombinatie tegemoet kwam. Toen we elkaar ter hoogte van de supermarkt naderden dacht ik: "hij zal toch niet.....?" maar helaas, hij was het wel degelijk van plan! De kolos had richting aangegeven, begon reeds af te slaan naar het winkelcentrum en zou gaan uitzwenken naar mijn weghelft!!

Afremmen zou me niet helpen, want mijn bus bevond zich al naast de uitzwenker, en verder uitwijken naar rechts was ook niet mogelijk. Mijn enige optie was: vol gas geven, zo snel mogelijk er voorbij, weg hier van deze onheilsplek!

Gelukkig lukte dat, maar achteruitkijkend in mijn zijspiegel zag ik dat het maar een paar centimeter scheelde, of onze buurtbus zou opnieuw zijn "uitgezwaaid"!...

Waalre, februari 2015
Eugène Burgman

8.6 - Hoe veilig is de buurtbus?

Naar aanleiding van het verhaal 'Mijn netvliesloslating' ontving ik een aantal leuke reacties, waarmee ik u verder niet wil lastigvallen. Maar er was één lezer die een interessant aspect aan de orde stelde, namelijk: 'Is de chauffeur van een buurtbus na een oogoperatie nog wel in staat om veilig z'n bus te besturen?'

Deze vraag is een mooi aanknopingspunt om de veiligheid van de passagiers van een buurtbus eens onder de loep te nemen. Laat ik beginnen met de gezondheid van de chauffeur. Elke buurtbuschauffeur is, naast z'n gewone rijbewijs, in het bezit van een zogenaamde Geneeskundige Verklaring. De chauffeur ontvangt deze Verklaring na een gedegen medische keuring, door een daartoe aangestelde keuringsarts. De keuring vindt periodiek plaats, voor een chauffeur ouder dan 70 jaar, zoals ik, zelfs jaarlijks! Pas als mijn geopereerde oog is goedgekeurd krijg ik weer mijn Geneeskundige Verklaring. Dus wat dat betreft is het veilig toeven in onze buurtbus.

Maar wij van Waalre doen méér voor uw veiligheid als passagier!

Elk jaar nemen we deel aan een rijvaardigheidstraining, in de volksmond slipcursus genoemd. Nu zult u wellicht denken: 'Wat moet een buurtbuschauffeur nou met zo'n slipcursus voor jonge jongens?'. Dan wil ik tegenwerpen dat het vaak andere verkeersdeelnemers zijn, die ons dwingen om snel en goed te reageren. Denk aan het uitvoeren van een noodstop, het corrigeren van een slip, of het beheersen van een gedwongen rit in de berm. Daar deinzen wij niet voor terug, daar zullen we u veilig doorheen loodsen, dankzij onze rijvaardigheidstrainingen.

Maar wij van Waalre doen nóg meer!

In onze buurtbus is een AED aanwezig, een Automatische Externe Defibrillator. U weet wel, dat is zo'n apparaat dat je hart op professionele wijze weer bij de les brengt. Maar die AED werkt niet van zelf, daar is deskundigheid bij nodig. Dus volgen wij de cursus 'Reanimatie en AED' en dat doen we niet eenmalig maar jaarlijks, via een herhalingscursus. Vandaar dat ik u wil toewensen: 'Als u onverhoopt wordt overvallen door een hartstilstand, moge dat dan gebeuren in onze buurtbus. Dan bent u in elk geval in veilige handen!'

Waalre, mei 2015
Eugène Burgman

8.7 - Buurtbusbatterijen

Sinds kort hebben we een radio in onze buurtbus. Geen ingebouwde autoradio, maar zo'n los batterijgevalletje. Goed genoeg voor wat afleiding tijdens passagier-loze momenten.

Deze week, bij de start van mijn dienst, haalde ik het ding tevoorschijn uit het opbergvak boven de zonneklep. Toen ik het hoesje opende bleek de radio zachtjes aan te staan! Mijn voorganger Piet had 'm niet gebruikt, dus wie weet hoe lang de radio al nodeloos de batterijen had belast? Enfin, het was tijd om te vertrekken.

Maar verdorie, na korte tijd hield de radio er mee op. Dat kon niets anders betekenen dan lege batterijen. En aangezien een lege bus en lege batterijen een erg ongezellige combinatie vormen dacht ik: 'Zouden er ergens reservebatterijen liggen?' Aangezien ik onze laatste chauffeursvergadering helaas had moeten missen wist ik niet, of er toen 'radioreservebatterijopbergafspraken' waren gemaakt. In elk geval lagen ze niet in het opbergvak van de radio. En ook niet in de andere opbergvakken die binnen handbereik waren. Zo dadelijk zou ik met mijn bus het winkelcentrum met de toepasselijke naam 'De Bus' in Waalre passeren. Als ik daar nou eens snel nieuwe batterijen zou kopen? Eerst even kijken welk type batterij en hoeveel. Aha, vier stuks, type AA oftewel penlights.

Bij het winkelcentrum aangekomen snel mijn bus geparkeerd, op een holletje naar de supermarkt, batterijen zoeken, vinden, in de kassarij wachten, betalen en op een holletje terug, want onze bus mag niet van z'n tijdschema afwijken!

Pas bij het eindpunt, de halte MMC in Veldhoven, had ik gelegenheid om de nieuwe batterijen te plaatsen, waarna de radio gelukkig weer begon te spelen. Aangezien de nieuwe batterijen per acht stuks verpakt waren, hield ik nog vier reservebatterijen over. Die kon ik maar het beste gaan opbergen in het radio-opbergvak, dan zou ik vanavond per email mijn collega-chauffeurs op de hoogte kunnen brengen van die opbergplek. Maar wacht eens, zou het dashboardkastje geen logischer plek zijn voor mijn reservebatterijen?

Toen ik het dashboardkastje opende, zag ik dat het al vol lag met..... reservebatterijen voor de radio!!

Waalre, juni 2015
Eugène Burgman

8.8 - Spare-Ribs in de aanbieding!

Het was in Aalst bij de supermarkt aan de Prunellalaan, waar een man stond te wachten op de buurtbus. Het kostte hem enige moeite om de zware boodschappentas naar binnen getild te krijgen. Desondanks keek hij heel voldaan en toen hij gezeten was en zijn autogordel had vastgeklit kon hij niet langer wachten en brandde los:

"Weet u chauffeur, ik ben een geboren en getogen Waalenaar. Een autochtoon, zoals ze tegenwoordig zouden zeggen. Ik kom alleen in Aalst als het écht niet anders kan; als ik bijvoorbeeld daar in het tijdelijke gemeentehuis moet zijn. Maar vandaag ben ik er met heel veel plezier naar toe gegaan. Mijn vrouw is namelijk een vegetarische, en omdat zij kookt moet ik altijd noodgedwongen met haar mee doen. Tòt vandaag, want deze supermarkt in Aalst heeft spareribs in de aanbieding voor de helft van de prijs. De hèlft, chauffeur! Toen ik dat las in De Schakel dacht ik, spare-ribs, dat betekent in het Nederlands reserve-ribben. Reserve-ribben! Die heeft een varken dus gewoon over, doet ie niks mee, lijdt ie niet onder als ze weggenomen worden. Mag een vegetariër dus gewoon eten, heb ik mijn vrouw wijsgemaakt. Dat geloofde ze, dus hup ik naar Aalst om twaalf pond van die spareribs te kopen; één voor in 't weekend en de rest gaat in de diepvries. Dierlijk genieten man!"

Ik vond dat het tijd werd om mijnerzijds ook een duit in het sparerib-zakje te doen:

"Nou snap ik eindelijk hoe het in het paradijs toeging, toen Adam een rib moest afstaan om er z'n Eva van te laten maken. Makkelijk zat voor Adam, want dat was natuurlijk óók een sparerib. Eva was dus eigenlijk de allereerste sparerib."

Nu mengde een andere passagier zich in het gesprek:

"Er schijnen van die restaurants te zijn, waar je onbeperkt spareribs kunt eten. Zouden daar dan onbeperkt lekkere vrouwen worden geserveerd?", vroeg hij met een ongelovige blik in z'n ogen.

De eerste passagier kon niet nalaten om op te merken:

"Dat zullen dan wel die 70 maagden zijn, waar je zoveel over hoort!"

Inmiddels waren we Waalre binnengereden. Nadat ik passagier 1 heel blij met z'n vegetarische spareribs had laten uitstappen zei passagier 2 tegen mij:

"Chauffeur, ik blijf nog een rondje meerijden, ik wil óók van die spareribs!"

Waalre, augustus 2015

Eugène Burgman

8.8w - Werkbezoek Spoorwegmuseum, 2016



8.9 - Een filosoof in de buurtbus

Een nogal filosofisch ingestelde man heeft onze buurtbus ontdekt. Ik heb gemerkt dat hij het fijn vindt om bij mij in de bus zijn filosofische behoefte te doen. En ik heb daar helemaal geen moeite mee, want daarmee geeft hij een saaie rit vaak een gouden randje.

Onlangs begon hij, nog een beetje nahijgend van het instappen, zijn filosofie als volgt: “Weet u chauffeur, we leven in zo’n egoïstische ikke-ikke-ikke wereld, daar word ik niet vrolijk van. Neem nou die selfie-hype, iedereen ziet zichzelf als het middelpunt waar alles om draait. En het gekke is, met een selfie laat je alleen maar zien wat er achter je ligt, dus wat je verleden is. Terwijl je toekomst veel belangrijker is, toch?”

Omdat de verkeersdrukke mijn volle aandacht opeiste kon ik alleen maar reageren met “ja ja”. Maar ik vond het in elk geval een interessante visie.

En het werd nog interessanter, want ondanks mijn bescheiden commentaar vervolgde hij: “Vorige week zag ik een nieuwe selfie-uitwas, namelijk een bilfie. Weet u wat dat is chauffeur?” Met enige aarzeling moest ik toegeven dat ik dat wist, namelijk een zonnebadende vrouw, die niet haar hoofd maar de achterkant van haar billen laat zien als centraal onderwerp van de selfie.

“Dus je kunt er donder op zeggen, dat er na die billen andere lichaamsdelen centraal zullen gaan staan in de komende selfies, denkt u niet chauffeur?”

Aangezien het drukke verkeer opnieuw mijn volle aandacht opeiste kon ik er op dat moment even geen donder op zeggen.

Om nog maar te zwijgen van de namen van dat soort selfies.....

Waalre, september 2015

Eugène Burgman

8.10 - Een vlieg genaamd Vliegje

“Hey chauffeur, maden worden na een tijdje vanzelf vliegen, toch?”, vroeg een aardig meisje vanmiddag. “Jazeker”, wist ik vanuit mijn eigen hengelverleden, toen ik na het vissen had vergeten om de resterende maden te verwijderen uit mijn madendoosje, waardoor ik de volgende keer bij het openen van datzelfde doosje werd verrast door een wolk vliegen.

Maar laat ik bij het begin beginnen. Vorige week kwam dat meisje een beetje ontdaan mijn buurtbus binnen, toen ik haar had opgepikt bij het zorgcentrum ‘De Hoevenakkers’ in Waalre-dorp. “Ik ben op bezoek geweest bij mijn oma, die woont sinds kort hier in de Hoevenakkers”, vertelde ze. “Maar het is wel een beetje zielig allemaal, een beetje èrg zielig allemaal! Eerst verliest ze haar man, mijn opa dus. Daarna verliest ze haar hondje. En bovendien verliest ze steeds meer haar geheugen.”

Het meisje gaf me geen tijd om iets te vragen, want ze vervolgde: “Toen was er ineens een vlieg in oma’s zorgkamertje. Oma was blij verrast met haar nieuwe huisdiertje, en ze noemde hem ‘Vliegje’. Of Vliegje een mannetje of een vrouwtje was kon oma niet ontdekken, of ze nou wel of niet haar leesbril opzette, dus hij/zij was voor oma gewoon Vliegje. Oma praatte met Vliegje en verwende hem/haar met de lekkerste vliegenmaaltijdjes, ja zelfs met vliegentussendoortjes.” Het meisje moest even ademhalen en ging toen weer door: “Alle zusters van de afdeling kenden Vliegje en waren blij met oma’s goeie humeur. Maar toen kwam er een stagiaire en die wist niks van Vliegje’s bestaan en die mepte Vliegje met een opgevouwen krant morsdood!”

Inmiddels waren we Aalst binnengereden en met een “bedankt chauffeur, doe!” checkte ze uit en verdween.

Vanmiddag was het meisje er weer, en ik hoefde niet eens te vragen hoe het nu ging met haar oma, want ze begon uit zichzelf: “Nadat oma was bijgekomen van de klap van die stagiaire, heeft ze een leeg luciferdoosje gevuld met watten en daarop heeft ze heel voorzichtig het dooie Vliegje neergelegd. En sindsdien brandt ze elke dag een kaarsje bij Vliegje in dat doosje, da’s toch niet normaal?”

Aangekomen in Aalst gaf het meisje aan, dat ze deze keer wilde uitstappen bij de dierenwinkel aan de Raadhuisstraat, om maden te kopen. En toen vroeg ze dus, met een ondeugende blik in de ogen: “Hey chauffeur, maden worden na een tijdje vanzelf vliegen, toch?”

Waalre, december 2015

Eugène Burgman

8.11 - Botox en de buurtbus

De passagier die bij de halte 'Gorlooplaan' in Aalst stond te wachten, stapte niet normaal mijn buurtbus binnen, maar met een opgetogen sprongetje. Eenmaal gezeten begon hij enthousiast te vertellen.

"Ziezo, zojuist heb ik ISIS een beslissende slag toegebracht!" Van verbazing schoten mijn wenkbrauwen verder omhoog dan eigenlijk goed voor ze was. De passagier vervolgde: "Terroristen zijn heel simpel te ontmaskeren. Want waarmee dreigen ze? Met bomgordels en wapens. En waar verbergen ze die? Onder hun kleding. Mijn simpele maar doeltreffende oplossing? Verbied in alle openbare ruimtes elke vorm van kleding, dan valt er niets meer te verbergen, toch? Als afdelingsvoorzitter van de NVVN heb ik dit verrassende plan zojuist ingediend bij de regering. Resultaat: geen terroristische aanslagen meer in Nederland!"

Met moeite kon ik mijn wenkbrauwen weer in de normale stand terugkrijgen, en probeerde wat meer duidelijkheid te krijgen: "Beste man, wat is eigenlijk de NVVN?" Trots antwoordde hij: "Dat is de Nederlandse Vereniging Voor Naturisme. Met name onze mannelijke leden (what's in a name!) zijn erg gecharmeerd van dit plan!"

In gedachten zag ik het al helemaal voor me. Dat ik, kijkend in mijn binnenspiegel, afgeleid zou worden door een bus vol blote passagiers. En wij, chauffeurs, zouden wij dan ook verplicht worden om kledingloos te rijden? We zijn nu een week verder en daar staat hij weer, mijn springerige passagier. Maar deze keer geen sprongetje, want hij is overduidelijk in mineur.

"Tsja, ISIS heeft ons plan jammer genoeg onderschept. En ze hebben meteen hun maatregelen genomen. Ze zijn overgestapt van uitwendige bomgordels naar onderhuidse bommen. Net zoiets als pacemakers, maar dan explosieve dingen! En ze willen het nog geniepiger gaan doen, want ze gaan proberen om vloeibare springstof onderhuids te injecteren. Zeg maar net zoals nu botox wordt ingespoten."

Heel toepasselijk passeren we op dat moment een schoonheidskliniek. Hij vervolgt: "Ik vind het heel griezelig allemaal, want volgens mij bestaat er nog geen keurmerk voor botox-behandelaars. Dus gaat mijn vrouw straks naar haar plastisch chirurg of schoonheidskliniek, voor een botox-behandeling, en zonder dat ze 't weet wordt ze een wandelende tijdbom!"

Met een grapje probeer ik mijn passagier een beetje op te monteren. "Ja, en dan komt ze thuis en dan roept iedereen 'hé, wat zie jij er opgeblazen uit!'"

Maar de teleurgestelde man reageert slechts met een flauwe glimlach...

Waalre, januari 2016
Eugène Burgman

8.12 - De evolutietheorie

Hij stond er weer bij zijn vertrouwde bushalte, mijn filosofische passagier. Ik was benieuwd naar wat hij deze keer te berde zou gaan brengen.

Eenmaal gezeten begon hij: "Chauffeur, weet u wel dat u niet deugt?" Nu weet ik best dat ik van tijd tot tijd een deugniet ben (ge-weest), maar om nou botweg toe te geven dat ik niet deugde, dat ging me net even te ver. Gelukkig vervolgde hij: "Wij mannen deugen niet, althans dat wordt steeds meer rondgetoeterd via allerlei media. Wij zouden alleen maar geïnteresseerd zijn in het ellebogerig beklimmen van de apenrots door oorlogjes te voeren, vrouwtjes aan te randen en te verkrachten, en ga zo maar door. Met als gevolg dat dure gevangenen gevuld zijn met vrijwel alleen maar mannelijke gevangenen. En het is nog erger chauffeur, want ook senioren deugen niet, volgens diezelfde media. Senioren zijn slechts dure kostenposten: oude mannetjes kunnen alleen struikelend en heup brekend afdalen van hun apenrotsen, oude vrouwtjes weten hun verzakte baarmoeders niet binnenboord te houden."

Met moeite kon ik mijn bus in het goede spoor houden.

Hij vervolgde: "Grofweg bestaat de helft van de mensheid uit mannen. Haaks daarop bestaat de helft uit senioren. Dus volgens de logica van die media zou slechts een kwart van de mensheid deugen, oftewel jongeren van het vrouwelijk geslacht. Driekwart zou nutteloos zijn chauffeur, driekwart!"

Hoewel mijn filosofische passagier zowel man als senior was, en dus potentieel dubbel subjectief genoemd mag worden, gaf ik hem het voordeel van de twijfel.

En dat bleek terecht, want hij vervolgde: "De evolutietheorie bewijst het ongelijk van die media. Want, beste chauffeur, elke soort die in de evolutie nutteloos is gebleken, is vanzelf verdwenen. Maar zowel mannen als senioren zijn niet evolutionair verdwenen. Dus dat bewijst dat ze niet nutteloos zijn! Daarom wordt het hoog tijd om het nut van zowel de mannen als van de senioren te herontdekken en daarna te herwaarderen."

Vóóordat ik mijn duit in zijn evolutiezakje kon doen was hij al aan het uitstappen. Dat bracht mij op de volgende filosofische gedachte: 'Hoe interessanter de passagier, des te korter de rit!'

Waalre, februari 2016
Eugène Burgman

8.13 - Knopenpolitie in de buurtbus?

Nadat ze heeft ingecheckt loopt de passagiere aarzelend door naar mijn chauffeursstoel en vraagt zachtjes: "Chauffeur, mag ik even uw knopen zien?" Vóórdat ik van m'n verbazing bekomen ben heeft ze al een knoop van mijn jack bekeken en zegt: "Wat mooi, zo'n klassieke parallelsteek!"

Ik weet absoluut niet wat ze bedoelt. Maar als ze is gaan zitten en ik wegrij, vervolgt ze: "Sorry chauffeur voor mijn spontane actie daarnet, maar dat moest even toen ik uw knopen zag. Die zijn namelijk aangezet met de parallelsteek, en die zie je niet meer tegenwoordig. Vroeger werden knopen met de hand aangezet, uiteraard. Dat ging het beste met de parallelsteek, zeker als de knoop op een zogenaamd steeltje moest worden gezet, met behulp van een lucifer." Inmiddels staan mijn ogen ook op steeltjes en dat is maar goed ook, want het spitsuur op de Willibrorduslaan vraagt mijn volle aandacht.

Mijn knoopdeskundige vervolgt: "Op een gegeven moment lukte het om knopen machinaal aan te zetten. Maar dat ging jammer genoeg wèl ten koste van de parallelsteek, want zo'n machine werkt met een kruissteek."

Beste lezer, ik voel hier de behoefte om een korte bekentenis te doen. Als jongen heb ik vroeger niet alleen allerlei jongensdingen gedaan, maar ook sommige meisjesdingen, zoals sokken stoppen, handschoenen breien en knopen aanzetten. Weet dus, dat ik enige kennis van zaken heb!

Plotseling neemt het betoog van mijn knoopster een onverwachte wending. Samenzweerderig fluistert ze: "Er zijn mensen die beweren, dat de kruissteekmethode gesteund wordt door een religieuze lobby. En dat een andere lobby de parallelsteek steunt. Boze tongen beweren, dat de kruisstekers en parallelstekers elkaar te lijf willen gaan met een soort knopenpolitie: met mes of schaar elkaars knopen hupsakee eraf snijden of knippen!"

Gezien de verkeersdrukte kan ik slechts summier reageren: "Laten we hopen mevrouw, dat alle boze tongen van deze wereld terugkeren naar de plek waar ze thuishoren, namelijk opgesloten in de mond, en dan de kaken stijf op elkaar!"

Waalre, april 2016
Eugène Burgman

8.14 - Buurtbusbabbels: fantastische opbrengst!

'Een luchtig boekje over de buurtbus'. Aldus opende redacteur Dominique Elshout medio december 2015 in het Eindhovens Dagblad zijn artikel over ons initiatief. Weet u het nog? Het artikel ging over het boekje 'Buurtbusbabbels', waarin grappige voorvallen in de diverse buurtbussen van Brabant worden beschreven door zeven chauffeurs en een passagier, die tevens de fraaie illustraties verzorgde. Vers van de pers werd het boekje te koop aangeboden voor € 9,95 en de opbrengst zou volledig bestemd zijn voor kankeronderzoek via het Koningin Wilhelmina Fonds KWF.

We zijn inmiddels ruim drie maanden verder en hebben ongelofelijk goed nieuws: alle 1200 boekjes zijn verkocht, waarmee we ruim € 12.000 hebben kunnen doneren aan het KWF! Ja, u leest het goed, twaalfduizend euro's!! Dat heeft ons boekje toch zomaar even opgebracht! Onder de kopers bevinden zich, zoals te verwachten, familieleden en vrienden van de auteurs, verder uiteraard onze eigen vervoerder Hermes, tal van buurtbusverenigingen, en natuurlijk ook veel kenners en liefhebbers van humoristisch proza, zoals u beste lezer. Daarom is dit het juiste podium om u, mede namens het KWF, hartelijk te bedanken voor uw support.

Het slechte nieuws is natuurlijk, dat u het boekje niet meer kunt aanschaffen, u bent jammer genoeg te laat. Uw excuses zijn bij ons bekend: eerst even m'n belastingaangifte doen, eerst even overleggen met m'n partner, eerst even m'n tuin lente klaar maken, eerst even dit, eerst even dat.

Maar geen nood, het goede nieuws is dat u alsnog kans maakt op dit boekje. U hoeft slechts te garanderen dat u tenminste duizend boekjes zult afnemen, dan gaan wij subiet de drukpersen activeren om een tweede druk te produceren. Simpel, toch?

Waalre, mei 2016
Eugène Burgman

8.15 - Is grijsrijden hetzelfde als zwartrijden?

"Kijk aan" denk ik vergenoegd, "daar komen mijn eerste passagiers van vanmiddag." Uit mijn ooghoeken zie ik twee dames de serviceflat Eeckenrhode verlaten en mijn kant oplopen. Gezien hun gelijkenis zijn het overduidelijk moeder en dochter. Moeder loopt met een rollator, dus ik wil al aanstalten maken om haar te helpen bij het instappen. Maar, minzaam groetend passeren de dames mijn bus en steken schuin over naar een mooie auto, type cabriolet. Dochter klapt de rollator dicht en stopt die in de kofferruimte van de cabrio. Tenminste dat probeert ze, want hoe ze de rollator ook wendt of keert, het lukt haar niet om het geval ingeladen te krijgen. Schijnbaar gaan moeder en dochter nu in conclaaf, waarbij ik zie dat dochter gebaart in de richting van mijn buurtbus. Dan klapt dochter de rollator weer uit, overhandigt die aan moeder, stapt gezien haar bewegingen geïrriteerd in de cabrio en rijdt weg.

Moeder is inmiddels mijn kant op komen lopen. Kennelijk heeft ze weinig ervaring met reizen per bus, want ze maakt aanstalten om in te stappen via mijn bestuurdersportier. Nadat ik haar heb omgeleid naar de passagiersingang neem ik de rollator van haar over en laad die in via de achterdeur. Moeder is inmiddels gezeten, dus vraag ik haar nieuwsgierig wat er aan de hand was met die auto. "Ach" antwoordt ze, "zo'n cabrio is wel leuk speelgoed, maar het opgevouwen dak nam zoveel ruimte in beslag, dat mijn rollator er niet meer bij in paste."

Het is inmiddels tijd geworden om te vertrekken, dus vraag ik haar waar ze naar toe wil. "Naar winkelcentrum Den Hof", luidt het antwoord. Na een paar honderd meter gereden te hebben overvalt me een onbestemd incheck-gevoel, dus vraag ik enigszins aarzelend: "Mevrouw, u heeft toch zeker wel ingecheckt?" Tot mijn stomme verbazing antwoordt ze, alsof het de gewoonste zaak van de wereld is: "Nee chauffeur, ik heb de kaart niet bij me."

Al rijdend moet ik nu snel een besluit nemen. Stoppen en mevrouw dwingend vragen om de reis verder te voet (ondersteund door de rollator) te vervolgen vind ik geen menselijke optie. Het is nog slechts een korte afstand naar Den Hof, dus blijf ik gewoon doorrijden, het risico nemend dat ik gesnapt zal worden door die strenge controleurs van baas Hermes. Formeel heet dit dan wel zwartrijden, maar gezien de leeftijd van mevrouw zou ik dit liever grijsrijden willen noemen.

Pas toen ze bij Den Hof was uitgestapt beseftte ik, dat ik zo gewend was geraakt aan passagiers met een ov-chipkaart, dat ik in de consternatie die andere logische optie gewoon vergeten was. Want ik had mevrouw natuurlijk ook alsnog een ouderwets kaartje kunnen laten kopen. Als ze tenminste geld bij zich had gehad.....

Sorry baas Hermes!

Waalre, juli 2016
Eugène Burgman

8.16 - Fyra-Breda-Hermes, een mooie droom!

Als ik het toiletgebouw van de camping binnenga ben ik even helemaal van de wereld. We zijn toch in Italië? Maar dit lijkt Brabant wel, want aan alle kanten ben ik omringd door witte en rode kleurvlakken, typisch Brabants Bont. Het enige wat nog ontbreekt is het liedje 'Het leven is goed in m'n Brabantse land', vanuit de luidsprekers.

En de volgende dag, tijdens een mooie tocht door de wijnvelden, passeren we een fabriekscomplex met de naam 'Hermes'. Dus zelfs tijdens de vakantie is mijn buurtbusbaas Hermes nog steeds in de buurt.

Als gevolg van deze bijzondere gebeurtenissen krijg ik 's nachts een heel wonderlijke droom:

Samen met baas Hermes ben ik op bezoek bij de Italiaanse firma AnsaldoBreda, fabrikant van de afgekeurde Fyra-treinen. We zijn in de productiehal, waar de onbruikbare treinstellen doelloos staan te wachten. Maar ik kan ze een tweede leven geven, want in mijn droom kan ik elk treinstel laten omvormen tot maar liefst zes elektrische bussen! En daarmee zou de nieuwe concessie van Hermes voor het busvervoer in Zuidoost-Brabant een vliegende start kunnen maken!

Terwijl baas Hermes en ik nog staan te onderhandelen met de mensen van AnsaldoBreda wordt het eerste Fyra-treinstel reeds in mootjes gesneden en floeps, daar staat de eerste Hermes-bus al klaar! En omdat in dromenland niets te gek is, kruip ik onmiddellijk achter het stuur en rij met dit eerste exemplaar trots richting Eindhoven. De bus blijkt echter alleen maar via Breda te willen rijden, overigens heel begrijpelijk natuurlijk, gezien z'n herkomstnaam. Maar dan, eenmaal in Breda aangekomen, reageert de bus als een koppige ezel, en is-ie met geen mogelijkheid richting Eindhoven te bewegen, wat ik ook probeer!

Badend in het zweet word ik wakker, de droom ijlt nog even na in mijn geest.
Fyra-Breda-Hermes, da's kennelijk tóch niet zo'n gelukkige combinatie...

Waalre, augustus 2016
Eugène Burgman



8.17 - WiFi in de buurtbus!

Bij de start van mijn middagdienst zie ik hem al van verre aan komen lopen: een zonovergoten gebruikte senior, die met soepele tred mijn buurtbus betreedt en zich daarna meteen terugtrekt in z'n smartphone-cocon.

"Jammer genoeg kan ik u nog geen WiFi aanbieden meneer", probeer ik een communicatievuurtje te ontsteken. "Wellicht straks wel, in de nieuwe buurtbussen, die van de nieuwe Hermes-concessie. Zo te zien op vakantie geweest?", voeg ik er nog voorzichtig aan toe.

"Yes yes, en daarbij heb ik ook nog eens het gemak van WhatsAppen ontdekt", ontdooit hij. "Kijk, vóór de vakantie hadden mijn vrouw en ik allebei een smartphone cadeau gekregen van onze kinderen, dan konden we vanuit de camping in Spanje makkelijk WhatsAppen met hen en met de kleinkinderen. Dat appen was no problem voor mij, maar wel voor m'n vrouw, met haar dikke reuma-vingers op dat piepkleine toetsenbordje. Op een dag liep ik wat heen en weer in de caravan, terwijl zij zat te appen en toen riep ze kwaad dat ze niet kon typen, omdat de caravan wiebelde door mijn heen-en-weer geloop! Nou moet u weten chauffeur, dat onze caravan stevig op z'n vier uitdraaisteunen stond. En dat zijn niet van die standaard steunen, maar extra sterke en dure exemplaren. Bovendien bliezen de wielen en het neuswiel ook nog eens hun steunpartijtje mee. Dus zo'n super ondersteunde caravan kan never-nooit-niet wiebelen! Maar na zoveel jaren huwelijk weet je dat een wiebeldiscussie zinloos is, dus stopte ik maar met heen-en-weer lopen. En warempel, het lukte haar toen wèl om het appje af te maken en te versturen!"

Inmiddels rijden we over de Irenelaan, de straat met het slechtste wegdek van heel de route. Ondanks de lage snelheid schudt de bus flink heen en weer. Dan hoor ik achter me ineens de vertwijfelde stem van de senior: "Niet zo wiebelen chauffeur, op deze manier kan ik niet appen!"

Het heeft weinig zin om hem te vertellen dat niet ik, maar de wegbeheerder de wiebel-veroorzaker is, dus probeer ik 't maar op deze manier: "sorry meneer, WiFi kunnen we u nog niet leveren, maar wèl WiebelFi!"

56

Waalre, september 2016
Eugène Burgman

8.17w - Werkbezoek Haarlem/Cruquius, 2017



57

8.18 - Vol is vol in mijn buurtbus

'Ik heb mijn wagen volgeladen,...' zo begint een oud kinderliedje. Dat geldt deze keer ook voor mijn buurtbus. Die heb ik bij het MMC in Veldhoven volgeladen met passagiers.

Na de O.L. Vrouwedijk (nee, niet O.L. Vrouwelijk, want er is maar één O.L. Vrouw) rijden we nu in Waalre-dorp door de wijk De Heuvel, een vreemde benaming voor een wijk die zo plat is als een dubbeltje. Als we in de straat zijn die de voor mij mysterieuze naam De Kranssen draagt, wordt mijn aandacht al van verre getrokken door een groot geel verkeersbord, dat opvallend aanwezig staat te zijn op de kruising met de Mgr. Bannenberglaan. Dichterbij gekomen zie ik dat het bord vol staat met aanduidingen, het is zeggezegd een goedgevuld bord. Onderaan lees ik een erg vreemde verwijzing, er staat 'begraafplaats WLTV'. Als Aalster tennisser weet ik, dat WLTV staat voor Waalrese Lawn Tennis Vereniging en het woord begraafplaats is me ook niet onbekend, maar de combinatie van die twee begrippen bevreemdt mij zeer! Zouden die dekselse tennisers van WLTV er in geslaagd zijn een eigen privé begraafplaatsje op hun tennispark te realiseren? Dat zou dan, bij mijn weten, een landelijke noviteit zijn. Hoewel, onlangs bepaalde een rechter dat een vermogende dame, die zich illegaal op haar landgoed had laten begraven, daar toch van haar eeuwige rust mocht blijven genieten.

Zo'n bijzonder verkeersbord verdient natuurlijk een foto, maar die moet ik dan wel vlug-vlug-vlug schieten, want ook een buurtbus moet gewoon stipt volgens de dienstregeling rijden.

Als ik weer terug ben in mijn bus zijn enkele passagiers al druk aan 't filosoferen over deze tennisbegraafplaats.

"Weet je, als ze bij WLTV nou grasbanen hadden zoals op Wimbledon, dan zou 't me nog wel wat lijken", oppert een passagier (grapig dat hij onbewust het woord 'lijken' gebruikte). "Maar al die gravel in je ogen bij de Opstanding op de Dag des Oordeels, ik moet er niet aan denken", besluit hij. Een vrouwelijke passagier ziet dat toch anders. "Het lijkt me heerlijk om boven je hoofd steeds maar liefde toegestopt te krijgen: 'fifteen-love, thirty-love, fourty-love, love-game'. Dat klinkt toch hemels?".

Ikzelf bemoei me niet met hun discussie, want als zuunige Hollander zie ik plotseling haarscherp een enorme besparing, die zomaar voor het oprapen ligt. Ik hoef alleen maar mijn lidmaatschap bij mijn huidige vereniging op te zeggen en me aan te melden bij WLTV. Dan krijg ik voor globaal hetzelfde bedrag aan lidmaatschapsgeld een gratis graf op hun tennisbegraafplaats. Dat scheelt te veel om zo maar te laten lopen.

En dat voordeel wil ik niet aan de grote klok hangen, want anders zijn alle passagiers mij vóór, en krijg ik straks van het bestuur van WLTV te horen: "Sorry chauffeur, u bent te laat, vol is vol!"

Waalre, oktober 2016

Eugène Burgman



8.19 - Vogelgriep in mijn buurtbus!

Ook ik was natuurlijk, net zoals iedereen, enorm verrast door de verkiezing van Donald Trump tot president van de USA! In de daaropvolgende nacht verwerkte ik die emotie in een zéér merkwaardige droom, waarin ik als buurtbuschauffeur het volgende beleefde: Ik rijd met mijn buurtbus door Waalre, maar de route ziet er in dromenland heel anders uit dan ik gewend ben. Vóór me doemt het Gat van Waalre op. Bij de halte aldaar stapt een groepje onrustig kakelende kippen in. "En, waar wilt u naar toe? Allemaal naar de Ophok-afdeling van het MMC zeker?" vraag ik voor de zekerheid. "Yes yes, what else!" antwoordt een struise kip.

Ze moet duidelijk haar ei kwijt, want ze kakelt tegen de forse haan naast haar: "Ik weet niet of 't nog wel goed komt, met die vogelgriep. Al een tijdje vlogen er overal in Europa besmette watervogels rond. Boven de Maasplassen in Limburg liet Witkuifvogel Wilders een aantal wilde poepjes vallen. Boven Frankrijk liet Fladdervogel Le Pen ook allerlei besmettelijke dingen vallen. En in Hongarije deed Paprikavogel Orban hetzelfde boven het Balatonmeer. Het ging om het Haat5Nijd8 virus en daar word je als kip niet vrolijk van. Maar toen was Amerika aan de beurt. Daar verscheen die vreemde Geelkuifvogel Trump en die wilde al het pluimvee heel duidelijk een poepje laten ruiken."

Duidelijk geëmotioneerd moet de struise kip even op adem komen. Dan vervolgt ze haar betoog tegen buurman haan.

"In Nederland moeten wij kippen nu zo snel mogelijk worden opgehokt, uit voorzorg. Dus ook een haantje-de-voorste zoals jij. Nu ben je nog opgefokt, maar opgehokt zul jij je straks een stuk prettiger voelen! Maar in Amerika houden ze niet zo van ophokken. En dat is héél héél dom! Want daardoor is nu meer dan de helft van de Amerikaanse vogels besmet met het Trumpvirus."

Het duurt even, voordat dit alles doordringt tot de kleine hersens van de forse haan. Dan vraagt hij schuchter aan de kip: "Is er dan geen vaccin tegen dat Trumpvirus?". "Nee" antwoordt de struise kip, "je moet die Trumpgriep gewoon uitzielen. Het vervelende is, dat het uitzielen minstens vier jaar duurt!!"

Hoe hun gesprek verder verloopt weet ik niet, want het wordt overstemd door het gekakel van de andere kippassagiers. Heel geleidelijk word ik wakker uit deze merkwaardige droom. Dan blijkt het gekakel uit mijn wekkerradio te komen! Na deze droom weet ik niet meer zo zeker, of dromen wel ècht bedrog zijn.....

Waalre, november 2016

Eugène Burgman



Een heldere kijk op communicatie brengt zaken in beweging.



Alsemalaan 22, 5582 Waalre (06) 53676370 joop@schaffels.nl
www.schaffels.nl

restaurant de Meiboom

Dineren in de gezelligste huiskamer van Waalre



www.restaurantdemeiboom.nl

8.20 - Opa en z'n buurtbuskabouters!

"Kijk m'n jongen, in dat kastje woont een kabouterijtje. Hij is erg klein, en dan bedoelt opa niet zomaar erg klein, maar zoiets als nano-klein. En tóch kan dat kabouterijtje suuipersnel rekenen met geld. Meteen toen hij geboren was slaagde hij al voor het 'Tafelsvantiën'-diploma! Daarom heet hij kabouter Kas.

Als ik nu mijn OV-chipkaart tegen dat kastje van kabouter Kas houd moet hij eerst weten hoe laat het is. Dus vraagt hij, onhoorbaar voor ons mensen, aan kabouter Klok de juiste tijd. Kabouter Klok is óók zo'n nano-kabouterijtje, maar tóch weet hij altijd hoe laat het is. Hij was nog maar nèt geboren of hij slaagde al voor het 'Klokkijk'-diploma! Kabouter Klok woont niet gezellig bij kabouter Kas, maar hij woont in een eigen kastje daarboven bij de chauffeur. Kabouter Klok vertelt nu suuipersnel aan kabouter Kas hoe laat het is.



Maarrr, vóóordat we kunnen gaan rijden moet kabouter Kas óók nog weten waar de bus zich precies bevindt. Dus vraagt hij, nog steeds onhoorbaar voor ons mensen, aan kabouter Satelliet onze precieze plaats. Natuurlijk is kabouter Satelliet óók zo'n nano-kabouterijtje. Hij slaagde meteen op z'n eerste levensdag al voor het 'Waarbenik'-diploma! Kabouter Satelliet was ooit een beetje teleurgesteld. Hij had gedacht dat hij bezig was om naar de maan te vliegen, maar toen hij in de gaten kreeg dat hij gewoon rondjes om de aarde ging draaien heeft hij die teleurstelling weggeslikt. En dat lukte meteen, want een nano-slikje van een nano-kabouterijtje is natuurlijk zó weggeslikt! Nu vertelt hij suuipersnel aan kabouter Kas de plek van onze buurtbus. Na deze antwoorden weet kabouter Kas alles wat ie weten moet, dus roept hij vanuit z'n kastje 'bliep' tegen me. Dus jongen, nu kan de chauffeur vertrekken.

Nou moet je eens opletten, die buurtbuschauffeur kijkt steeds naar het schermpje van dat kastje waarin kabouter Klok woont. Weet je waarom? Omdat de bus niet te laat mag zijn, maar zéker niet te vroeg! Als de bus mooi op tijd rijdt zet kabouter Klok heel tevreden z'n groene puntmutsje op, kijk maar op dat schermpje. Is de bus te laat, dan wordt kabouter Klok een beetje droevig, een beetje 'blue' zeg maar, dus zet hij z'n blauwe puntmutsje op. Maar o wee als de bus te vroeg is, dan wordt kabouter Klok ècht kwaad en zet hij z'n rode puntmutsje op, want te vroeg bij een halte is héél erg fout! Dus gaat de chauffeur dan net zo lang stilstaan tot de tijd weer klopt.

Ziezo jongen, we zijn er, dus moeten we kabouter Kas wakker maken. Ik houd mijn OV-chipkaart weer tegen z'n kastje en meteen vraagt-ie onhoorbaar 'tijd' aan kabouter Klok en 'plaats' aan kabouter Satelliet. Dan rekent hij nano-snel uit hoeveel ik moet betalen en haalt dat geld van mijn kaart af. Nu roept ie 'bliep-bliep' tegen me, dat is kaboutertaal voor 'bedankt en tot ziens'.

Oei oei, kijk uit jongen, let op 't afstapje!"

Waalre, december 2016
Eugène Burgman



8.21 - Buurtbuschauffeurs bijgeschoold

Dit jaar staan we voor de bijscholing van de rijvaardigheid op de stoep bij onze Aalster Rijschool Heezen. Deze keer niet voor een slipcursus, maar voor een scholing in 'Het Nieuwe Rijden' en ook voor bijscholing in 'Nieuwe Verkeersregels en Verkeersborden'.

'Het Nieuwe Rijden' wordt al een tijdje via de media gepropageerd en is dus theoretisch voor ons niet zo nieuw meer. Desondanks realiseren wij deze middag, na de theorie, al rijdend tóch gemiddeld zo'n 10 procent brandstofbesparing. En dat is goed voor het milieu!

Daar wil ik wel een kleine kanttekening bij plaatsen. Een dergelijke brandstofbesparing bereik je vooral door een zo constant mogelijke snelheid aan te houden. Maar helaas, onze buurtbusroute heeft jammer genoeg veel bochten en verkeersdrempels. Al 'Nieuw Rijdend' zouden we sterk overheellend door bochten rijden en stuiterend de verkeersdrempels nemen. En dat zou niet bijzonder passagiersvriendelijk zijn, vandaar dat wij het 'Nieuwe Rijden' waar nodig zullen aanpassen aan uw comfort.

Het aansluitende item 'Nieuwe Verkeersregels en Verkeersborden' is natuurlijk op sommige punten erg verhelderend voor ons. Wij zijn namelijk wel ervaren chauffeurs, maar onze theoriekennis kan best wel een update gebruiken.

Tóch zijn er vreemde nieuwe verkeersregels, zoals deze:

Een gehandicapte persoon die de weg wil oversteken heeft voorrang op ál het passerende verkeer!

Vraag: "Wanneer ben je volgens de wet gehandicapt?"

Antwoord: "Nou gewoon, als je loopt als een gehandicapte."

Vraag: "Ook als je loopt achter een rollator?"

Antwoord: "Ja, ook dan ben je wettelijk een gehandicapte."

Vraag: "Ook als je in een scootmobiel zit?"

Antwoord: "Nee, op dat moment ben je niet gehandicapt, maar gewoon een mobiel persoon...!"

Dus beste scootmobielers, als het oversteken op een drukke weg niet lukt, stap dan gewoon uit de scootmobiel en steek daarna duidelijk zichtbaar strompelend de weg over, intussen probeerend om uw scootmobiel handmatig mee te sleuren!

Tot slot heb ik nog een geruststellende mededeling. Wij van de Buurtbus zijn veel soepeler, want: 'Bij ons hebt u als passagier altijd voorrang!'

Waalre, januari 2017
Eugène Burgman



8.22 - BRAVO nieuwe buurtbus!

"Chauffeur, wilt u zo dicht mogelijk bij de stoeprand stoppen?", vroeg de rollatorpassagier.

"Dat zou ik wel willen mevrouw, maar dat mag ik niet, want dan beschadig ik de onderkant van de deur bij het openen en sluiten". In onze oude bus heb ik zo'n vriendelijk verzoek helaas vaak aldus moeten afwijzen. Waarna de passagier zich moeizaam vanaf de vloer van de bus via de goot van de straat weer omhoog worstelde tot op het bushalte-plateau. Maar hoera, ineens is er BRAVO (BRAbant Vervoert Ons), en die levert ons een fonkelnieuwe buurtbus, dus nu zal alles beter worden. Daar staat-ie te glanzen in z'n opvallende rood-witte kleuren. En we hebben een primeur: deze nieuwe bus is rolstoeltoegankelijk. Daarvoor zorgt onder andere de brede ingang, die voorzien is van niet één, maar twee deuren!

Een trotse Baas Hermes laat ons weten, dat we wèl tenminste 30 cm van de stoeprand verwijderd moeten blijven, omdat anders de onderkant van de deuren....., jawel!!! Maar hoho, er zijn al genoeg boze witte mannen, laat ik me liever als een blijde witte man gedragen, want daartoe levert deze nieuwe buurtbus voldoende redenen. Bij een paar daarvan wil ik even met u stilstaan (maar niet te lang, want dan zou de bus teveel vertraging oplopen).

Zo hoeft een rollator niet meer moeizaam via de achterdeuren naar binnen gehesen te worden, u kunt gewoon via de brede entree riant binnenkomen. Daarna zet de chauffeur de rollator simpeltjes vast tegen de wand, met een speciaal rollatorelastiek. U neemt plaats in één van de acht luxe stoelen, waarna u zich beveiligd met de soepel lopende gordel (vergeet dus dat stroeve kreng in onze oude bus). Geniet via uw privé WiFi-aansluiting van onze internetvoorziening (en vergeet dus dat oude WiebelFi, waar ik in een vroegere buurtbusbabbelover repte).

En merck toch hoe sterck de vering van de nieuwe bus is verbeterd. Vroeger kon zelfs een blinde passagier voelen waar de bus reed, zó slecht was de vering. Er waren beruchte trajecten, zoals de Hoogstraat in Waalre, of erger nog, de Irenelaan in Aalst, waar bij wijze van spreken de loszittende kunstgebitten soms door de bus vlogen!

Niets van dat alles in onze nieuwe bus, iedere passagier staat met de mond vol tanden zich te verbazen over zoveel vervoersgenot. En wilt u uitstappen? Een simpele druk op uw privé-stopknop is voldoende, dan weet uw chauffeur wat hem te doen staat. Hier wil ik 't voorlopig even bij laten. In een volgende buurtbusbabbel wil ik graag even uitweiden over onze nieuwe verworvenheid: het verwelkomen van een rolstoeler!

Waalre, februari 2017
Eugène Burgman

8.23 - BRAVO nieuwe buurtbus! (deel 2)

In mijn vorige buurtbusbabbel beloofde ik u om nadere informatie te geven over de rolstoelvriendelijkheid van onze nieuwe bus. Maar ho ho, die vriendelijkheid heeft wèl een prijs. En die prijs heet vertraging: ongeveer 5 à 10 minuten per inrol- of uitrolprocedure, zo meldt ons het instructieboek van baas Hermes. Dus als u staat te wachten bij de halte en onze buurtbus komt maar niet, weet dan dat er wellicht een rolstoeler aan boord is. En hebt u de pech dat de vertraging zelfs oploopt tot 10 à 20 minuten, dan is de rolstoeler inmiddels weer uit de bus gestapt, of liever, er uit gerold. Dat alles wordt veroorzaakt door het tijdrovende gehannes, dat nodig is om de rolstoel en z'n inzittende op de juiste plek te manoeuvreren en veilig te verankeren.

Kort samengevat ziet dat gehannes er als volgt uit:

Uw chauffeur tovert een lange trekstang tevoorschijn uit een trekstanghoes. Hij/zij (jazeke, we hebben natuurlijk ook vrouwelijke chauffeurs) wurmt het oog van de trekstang om de pen van het rolstoelplateau. Dan trekt hij aan het plateau, dat daardoor naar buiten scharniert tot op het trottoir. Uw chauffeur trekt nu de rolstoel via het plateau naar binnen en manoeuvreert de stoel exact op z'n plek, boven de twee rails in de vloer van de bus. Maar pas op, hij moet vooral niet vergeten om het plateau weer naar binnen te klappen met de trekstang, anders gaat straks het weggrijden nogal ongemakkelijk. Daarna zal hij de trekstang weer opbergen in de hoes.

Achter de chauffeursstoel bevindt zich een soort grabbelton. Daaruit grabbelt uw chauffeur een aantal noodzakelijke veiligheidsvoorzieningen: één veiligheidsgordel, twee spanbanden voor de voorkant van de rolstoel en twee spanners voor de achterkant, heel spannend allemaal.

De voorste spanbanden moeten elk in het negende gat van de rails worden gehaakt. Uiteraard zijn alle chauffeurs geslaagd voor het 'tot-tien-tellen' examen, dus dat tellen zal niet al te veel tijd kosten. Vervolgens haakt hij de voorste spanbanden vast aan het frame van de rolstoel. Diezelfde ceremonie voert uw chauffeur ook uit met de achterste spanbanden, waarna hij alles strak trekt door aan spannende knoppen te draaien.

64

Klaar? Nee hoor, want nu moet de speciale veiligheidsgordel nog gemonteerd worden. Deze is wettelijk verplicht, ook al heeft de rolstoel een eigen gordel. Weigert de rolstoeler onze gordel, dan mag hij niet worden vervoerd, zo lees ik in de instructie. Oh jee, dus dan is het tijdsverlies niet alleen voor niets geweest, maar daar komt dan nog bovenop het tijdsverlies van 't weer loskoppelen en uitrollen van die weigerende passagier!

Tot nu toe heb ik u nog niet vermoeid met het volgende. Om te voorkomen dat uw chauffeur beticht zou kunnen worden van ongewenste handelingen, moet hij volgens onze instructies als volgt te werk gaan: bij elk van die hierboven genoemde handelingen moet hij niet alleen steeds uitleggen aan de rolstoeler wat hij gaat doen, maar moet hij ook steeds toestemming vragen om die handeling te mogen uitvoeren.

Ziet u het al voor zich? Zo'n zenuwachtig babbelende chauffeur, die omzichtig en uitgebreid probeert om de rolstoeler zo veel mogelijk fysiek te omzeilen? Terwijl de andere passagiers zich zitten te verbijten omdat ze op tijd moeten zijn, bijvoorbeeld vanwege een afspraak in het MMC-ziekenhuis?

Vandaar dat we, volgens mij, onze algemene voorwaarden veel beter als volgt kunnen interpreteren.

'Beste passagier, reizen met de buurtbus impliceert dat u akkoord gaat met onze algemene voorwaarden. Daarin verklaren wij, uw buurtbuschauffeurs, dat we er naar streven om u zo snel en zo veilig mogelijk te vervoeren, met inachtneming van alle daartoe benodigde handelingen'.

Op die manier kunnen we de vertraging vanwege de rolstoelprocedure zo klein mogelijk houden.

Natuurlijk hoeft u niet bang te zijn voor 'Opa Flodder'-achtige toestanden, want wij zijn professioneel genoeg opgeleid!

Waalre, maart 2017
Eugène Burgman



65

aris Zwarthoed Viswinkel



Woensdag 10:00 – 18:00 uur
Donderdag 10:00 – 18:00 uur
Vrijdag 10:00 – 18:00 uur
Zaterdag 9:00 – 17:00 uur
Maandag en dinsdag gesloten

Raadhuistraat 12a
5582 JD Waalre
Tel.: 040-2215089
info@zwarthoedviswinkel.nl
www.zwarthoedviswinkel.nl

Interfacing between worlds

When technology needs explaining

Als bureau voor technische documentatie, visualisatie en animatie opereert DDCOM op het raakvlak tussen twee werelden: we maken én zijn de interface tussen technologie en de werelden waarin die wordt toegepast. Of het nu gaat om uitleg van technologie of het tot leven brengen van een nieuw technologieconcept; DDCOM heeft precies de gewenste oplossingen in huis.

DDCOM
Technical Documentation & Visualization

De Run 4204 B | 5503 LL Veldhoven | 040 253 0525 | www.ddcom.nl

8.24 - Buurtbusbanaantjes!

"Ik kan je niet goed verstaan!!" hoor ik achter me roepen. Via de achteruitkijkspiegel zie ik wat er gaande is. De twee senioren die zojuist zijn ingestapt hebben naast elkaar plaatsgenomen. Maar wel gescheiden door het middenpad, zodat ze moeite hebben om elkaar te verstaan. Hun hoofden neigen naar de ander toe en hun stemvolume gaat omhoog, waardoor ik het gesprek duidelijk kan volgen.

"Wat ben ik blij met deze kleine banaantjes, die had ik al véél eerder moeten aanschaffen", zegt senior 1, daarbij trots wijzend op de kleine hoorapparaatjes achter z'n oren. "En weet je, het begon allemaal met een grappige discussie in de hoorwinkel. Na de gehoor-test zei de audicien tegen mij: 'Nou nou meneer, u bent behoorlijk hardhorend!' Waarop ik antwoordde dat ik niet hárdhorend was, maar juist záchthorend. En dat ik dáárom hier bij hem in de stoel zat!"

Dan neemt senior 2 het gesprek over. "Alleen al dat gedoe met die batterijtjes. Altijd raken ze leeg op de meest ongelegen momenten. En ze zijn ook zo priegelig klein, vóór je 't weet stuiten ze alle kanten op. En kijk ook uit als je minder goed gaat horen, dat overkwam mij een tijdje geleden. Dus ging ik teleurgesteld met m'n banaantjes terug naar de hoor winkel.

'Geen wonder' zei de audicien, nadat hij met zo'n koud lampje in mijn oren had gegluurd, 'ze zitten volgepropt met oorsmeer!'. Oké antwoordde ik, spuit ze dan maar even leeg. 'Nee, dat mag ik niet doen' antwoordde de audicien, 'dat is een medische handeling, daarvoor moet u bij de huisarts zijn. Daarna zie ik u hier graag weer terug'.

Dus ik een afspraak gemaakt met m'n huisarts. Zat ik daar in de behandelstoel, gluurde de assistente ook weer met zo'n akelig koud lampje in m'n oren en zei: 'Oei oei meneer, dat zijn erg ingedroogde klonten, die kan ik er niet zomaar uitspuiten. U zult ze thuis eerst zacht moeten maken, door een paar dagen te druppelen. Daarna zie ik u hier graag weer terug'. Na een paar dagen zat ik daar opnieuw in de behandelstoel. Behulpzaam hield ik het lekbakje onder mijn ene oor. Gelukkig had de assistente het koude spuitpis-tool gevuld met warm water. Geroutineerd spoot ze in m'n oor en floeps, daar lag een mooie prop in het lekbakje. Tevreden over 't resultaat begon ze aan m'n andere oor. Ze spoot en ze spoot, maar mijn oorprop verzette zich met hand en tand tegen de uitdrijving. Het leek wel alsof de assistente het water 't ene oor in- en 't andere oor uitspoot! Uiteindelijk gaf de prop zich gewonnen en plonsde teleurgesteld in het lekbakje. 'Hè hè, dat was een moeilijke bevalling' zei de assistente opgelucht; een beeldspraak die ik niet erg kon waarderen. Gelukkig konden mijn banaantjes daarna gewoon weer goed hun werk doen." Aldus besluit senior 2 zijn relaas.

Een halte verder willen beide senioren m'n buurtbus weer verlaten. Eén van hen help ik daarbij met zijn rollator. Daarbij verzucht hij tegen mij: "Weet u chauffeur, ondanks mijn banaantjes heb ik tóch nog moeite om die blipegeluidjes te horen bij het in- en uitchecken. En als ik dan voor de zekerheid de zaak op 't schermpje wil bekijken is de tekst al weer verdwenen." Zo ziet u maar weer, het pad van een hardhorende senior gaat niet over rozen!

Waalre, september 2017
Eugène Burgman

8.26 - Koks en kokken, een wereld van verschil!

Daar staat hij te wachten bij de halte Gorlooplan, de passagier die net als ik van kamperen houdt.

Nauwelijks gezeten vraagt hij: "Goeie vakantie gehad chauffeur?" En zonder m'n antwoord af te wachten vervolgt hij: "Ik ben langs de rand van de dood gescheerd, de diarree-dood. U moet weten chauffeur, als we kamperen ben ik met m'n WC-cassette altijd de man van de uitwerpselen en m'n echtgenote met haar kookkunst de vrouw van de inwerpselen. Ik ben zagezegd meer van de afvoer en zij van de toevoer. Zij is van de koks, zoals Jonny Boer en Jaimy Oliver, terwijl ik van de kokken ben, zoals streptokokken en stafylokokken, hahaha. Een duidelijke rolverdeling dus.

Maar deze vakantie ging het bijna mis. Aangekomen op onze volgende camping ging ze, na een voor mij stressvolle rit, erg behulpzaam met de jerrycan op zoek naar drinkwater. Nadat ze de watertank van de caravan had bijgevuld mompde ze, dat ze in 't toiletgebouw nergens water had kunnen tappen, behalve op 'n plek die op een chemisch toilet leek. Ja zei ze, daar hing een vulslang naast die gootsteen, en die heb ik toen maar gebruikt. Druk bezig zijnde met mijn eigen deel van de aankomstbezigheden drong de betekenis van haar woorden eerst slechts langzaam, maar daarna bliksemsnel tot mij door! U moet weten chauffeur, dat zo'n slang gebruikt wordt om WC-cassettes om te spoelen, dus die slang is 'n broeinest van allerlei soorten kokken. En al die strepto- en stafylokokken zaten nu feest te vieren in onze drinkwatertank. "Proost, op jullie gezondheid!" kon ik ze bijna horen zingen!

Er zat niks anders op dan zowel de kokken als m'n vrouw teleur te stellen en ons hele drinkwatersysteem af te tappen en te ontsmetten, en daarna weer te vullen met verantwoord drinkwater."

Als hij uitstapt bij het winkelcentrum verontschuldigt hij zich: "Sorry chauffeur, nou weet ik nòg niet hoe uw eigen vakantie was..."

Waalre, september 2018
Eugène Burgman

8.25 - Werkbezoek Steendrukmuseum, 2017



8.26 - Onze omstreden straatnamen

's Morgens trekt een paginabrede kop in het Eindhovens Dagblad mijn aandacht: 'Einde Winston Churchillaan?'.


Het blijkt te gaan om een discussie over straatnamen, genoemd naar omstreden historische figuren als Krüger, Botha, van Riebeeck en ga zo maar door. Zelfs Churchill staat ter discussie, want die zou verantwoordelijk zijn voor het doden van duizenden Bengalen. Daarom wil ene Maarten Muskens overal in Nederland de naam Churchill vervangen zien door die van Ghandi.

's Middags heb ik dienst op onze buurtbus. En omdat ik deze keer weinig passagiers heb en veel straatnamen mijn blik passeren op de route, schieten m'n gedachten alle kanten op. Hebben wij in Aalst of Waalre omstreden straatnamen? Nou nee, zo te zien is de gemeentelijke straatnamencommissie daar moeilijk op te betrappen. Zelfs onze Ansbalduslaan komt niet in aanmerking. Want hoewel de man van Ans Baldus, de beruchte Jan Baldus, een alom bekende boef was, valt dat Ans natuurlijk niet te verwijten! Misschien is De Foes omstreden, omdat daar kennelijk zo veel gevoezeld is? Ook dat is niet hard te maken, want die foezelaars waren moeilijk te achterhalen. De naam Karel de Stoutelaan brengt mij op een idee. Dat de toevoeging 'de Stoute' helemaal niet betekent dat Karel stout was maar stoutmoedig, dat zijn de meeste mensen inmiddels vergeten. Stout heeft tegenwoordig letterlijk de betekenis stout, precies zoals 't er staat. Dus beste leden van straatnaamcommissies, vervang die omstreden historische namen niet, maar voeg er gewoon 'de Stoute' aan toe, als een soort moderne schandpaal: dus Paul Krüger de Stoutelaan, Generaal Botha de Stoutelaan, Jan van Riebeeck de Stoutelaan. Zo simpel kan het zijn!



Nu even de stoute schoenen laten voor wat ze waard zijn, want de komende rotonde vraagt gezien het drukke verkeer al m'n chauffeursaanacht. OK, dan vertel ik nu mijn volgende, nóg simpeler straatnaamoplossing. Vervang in alle omstreden straatnamen de toevoeging 'straat' of 'laan' of 'steeg' gewoon door 'weg'. Dus niet meer Churchillaan, maar Churchillweg. Dan is Churchill namelijk nog wel aanwezig, maar tegelijkertijd ook gewoon heel duidelijk weg-gecommandeerd. Een duidelijke win-winston-situatie dunkt me! Tenslotte nog even dit terzijde: ook visueel gaan we er met Churchillweg op vooruit, want drie keer de letter L naast elkaar zoals in Churchillaan, dat oogt toch wel een beetje mal.

Genoeg gefilosofeerd nu, mijn busdienst zit er weer op.

Waalre, maart 2018
Eugène Burgman

8.27 - Welkom in onze buurtbus, 5000e passagier!

Hoera hoera, één dezer dagen zullen we de 5000e passagier van 2018 mogen verwelkomen in onze buurtbus! Dat belooft nog wat voor heel 2018, want het jaar is nog lang niet voorbij.


Uiteraard zullen we die 5000e passagier op gepaste wijze in het zonnetje zetten. Maar eerst wil ik nog even met u stilstaan bij dat getal. Elke passagier neemt, inclusief de stoel, ongeveer één meter plaatsruimte in beslag. Achter elkaar gezet vormen die 5000 passagiers dus een rij van 5000 meter lengte, oftewel vijf kilometer. Het grappige is, dat de afstand tussen onze beginhalte (serviceflat Eeckendorp in Aalst) en de eindhalte (het MMC in Veldhoven) eveneens vijf kilometer is. Probeer dat maar eens even te visualiseren, zo'n enorme slang van passagiers!

Dat aantal zou zelfs nog veel groter geweest kunnen zijn. Want nog steeds blijken veel mensen te denken, dat de buurtbus slechts bedoeld is voor een specifieke doelgroep, zoals senioren. Maar dat is een misverstand. Wij verzorgen binnen de Hermes-BRAVO organisatie gewoon een lijndienst, net zoals een grote bus.

Dus jongelui en andere onbekenden, maak 't jezelf makkelijker, want de buurtbus is er ook voor jou! Kennelijk had dat imago probleem mij zó beziggehouden, dat ik er 's nachts grappig genoeg over ging dromen. Tientallen jongeren stonden bij de halte, klaar om in te stappen. Aangezien ik slechts maximaal acht passagiers mag vervoeren zou ik de rest moeten teleurstellen. Maar dat probleem loste zich letterlijk vanzelf op. Want steeds als iemand vlak bij een reeds bezette stoel ging staan, verdween de erop zittende passagier spookachtig in het niets. Zodoende kon ik toch iedereen naar tevredenheid vervoeren. Als dank begonnen ze ineens met z'n allen "BRAVO BRAVO" te scanderen!

Mijn wekkerradio maakte met een schok een einde aan deze wonderlijke droom. Uit de speaker klonk duidelijk de oproep "AVRO AVRO".....

Waalre, oktober 2018
Eugène Burgman

8.28 - Het mooiste meisje van de buurtbus

Het leven van een buurtbuschauffeur gaat niet altijd over rozen.

In de verte zie ik langs mijn route een meisje staan, van de categorie 'Mooiste meisje van de klas'. Meestal worden mooiste meisjes minder mooi als je dichterbij komt. Maar dit meisje blijft onveranderd mooi, ongeacht de afstand.

Trouwens, ook het omgekeerde komt voor. Meisjes die op afstand grijzemuizerig staan te zijn, kunnen als je ze nadert steeds maar mooier worden. Een soort van 'saaie rups ontpopt zich tot mooie vlinder'.

Maar dat alles even terzijde. De formidabele groei van het aantal passagiers van onze buurtbus (in 2018 bijna 7.000 passagiers vervoerd!) is mede te danken aan het volgende. In tegenstelling tot een grote lijnbus mag een buurtbus z'n passagiers op afroep laten in- en uitstappen, gewoon tussen de haltes in. Dus je hoeft niet hijgend te hollen naar een halte, maar kunt relaxed ergens langs de route gaan staan en de aandacht trekken van ons, buurtbuschauffeurs, door bijvoorbeeld de hand op te steken.

Nog meer terzijde: daardoor hoeven chauffeurs van de grote bussen alleen maar wakker te zijn bij de haltes, terwijl wij tijdens onze ritten continu bedacht moeten zijn op potentiële passagiers, die langs de route onze aandacht proberen te trekken. Daartoe dienen wij over een soort Arendsoog te beschikken, maar dat is geen probleem, daar worden we speciaal op geselecteerd.

Terug naar ons mooiste meisje. Hoopvol wacht ik op een teken van haar, dat aangeeft dat ze van een potentiële naar een echte passagier wil transformeren. En ja hoor, langzaam beweegt ze haar hand omhoog, dus ik haal mijn voet alvast van het gaspedaal. Maar dan blijkt dat die hand niet omhoog gaat om mij een teken te geven, maar slechts op weg is om heur lange haren naar achter te werpen, op een zodanig elegante wijze als alleen de mooiste meisjes dat kunnen.

Als ik haar passeer schenkt ze mij een Mona Lisa-achtige glimlach, waarbij het lijkt alsof ze zachtjes zegt: "Mis poes".

Waalre, februari 2019
Eugène Burgman

8.29 - Het keuzemenu van onze buurtbus

Wist je dat we bij de Buurtbus werken met een keuzemenu? Bij ons kun je namelijk kiezen uit drie soorten haltes. Voor 't gemak heb ik ze maar even de volgende namen gegeven: de flexhalte, de monohalte en de multihalte. Zoals de naam al aangeeft is de flexhalte de meest flexibele van de drie. Hij kent geen haltepaal, maar bestaat simpelweg uit de kant van de weg, overal langs onze bus route. Ga daar maar ergens staan, het maakt niet uit waar, geef een teken en wij beschouwen je als kandidaat-passagier. Dat teken moet dan wel duidelijk zijn, dus niet zo vaag als dat van het mooiste meisje van de Buurtbus, zoals ik in mijn vorige buurtbusbabbel heb beschreven. Uiteraard mag je op dezelfde flexibele wijze ook weer uitstappen. De flexhalte geeft de buurtbus een duidelijke meerwaarde ten opzichte van de grote bus, die dit type halte niet kent.

De monohalte is de volgende keuzemogelijkheid van de drie. Deze halte is alleen bestemd voor onze buurtbus en wordt dus nooit aangedaan door een andere bus. Sta je bij zo'n halte, dan is er geen misverstand mogelijk. Wij stoppen gewoon en jij wordt geacht in te stappen (en in te checken uiteraard).

De derde keuzemogelijkheid is de multihalte. Die halte is bedoeld voor meerdere bussen en is daardoor de meest onoverzichtelijke van de drie. Passagiers en bussen voor verschillende bestemmingen vormen vaak een onduidelijke mix, waardoor misverstanden kunnen ontstaan. Zeker als wachtende passagiers zó verdiept zijn in hun mobieltjes, dat ze helemaal van de wereld zijn.

Verreweg de moeilijkste multihalte op onze route is de halte 'Maarten Trompstraat'. Vandaag ben ik op weg naar die halte, een regenbui maakt het zicht er niet beter op. Vanuit de Brabantiaalaan draai ik linksaf de Eindhovenseweg op en probeer in de verte potentiële passagiers te ontdekken. Maar het zicht wordt me behoorlijk belemmerd. Allereerst door de rij auto's en vrachtwagens voor me. En verderop door de vele fietsers en voetgangers, die bij de oversteekplaats (on) geduldig staan te wachten op hun oversteekbeurt. Het laatste stukje zicht wordt bemoeilijkt door een grote collega-bus die bij de halte stilstaat. Langzaam rijdend speur ik naar wachtende passagiers. Jaaah, daar zie ik er eentje staan, en hij probeert duidelijk mijn aandacht te trekken! Maar helaas pindakaas, dichterbij gekomen zie ik, dat het de witte reclamekok is van restaurant 'De Meiboom'.....

Waalre, mei 2019
Eugène Burgman



DRIVEN BY WHAT
MOVES YOU.
MOVE. TOGETHER.



VDL Bus & Coach

We hebben een duidelijke visie op duurzaamheid en e-mobiliteit. Elk dag blijven we innoveren in nieuwe transportoplossingen. Daarom ontwikkelen en bouwen we bussen en touringcars die optimaal aansluiten bij uw wensen en behoeften. Wij zijn uw vertrouwde partner en creëren de mobiliteit van morgen. Ervaar het verschil op vdlbuscoach.com



8.30 - Buurtbuschauffeur, een droombaan!

Droom jij al heel lang over een baan, die helemaal past bij jou?

Meld je dan bij ons aan en je droom wordt eindelijk realiteit. Want buurtbuschauffeur, dat is 't he-le-maal!

Zo ben jij bijvoorbeeld altijd de baas in de buurtbus (iets wat in jouw thuissituatie misschien niet altijd het geval is). Verder draag je fraaie bedrijfskleding, zowel in een luchtige zomerversie als in een warme winterversie, hetgeen je een professionele uitstraling geeft.

Jouw rijvaardigheid wordt periodiek ondersteund door zeer gerichte trainingen, zodat in 't verkeer geen zee jou te hoog wordt; een situatie die door de stijging van de zeespiegel best wel tot de mogelijkheden gaat behoren.

En mocht 't een passagier allemaal te veel worden, we hebben een AED aan boord en jij bent een getrainde reanimator, die daar de hand niet voor omdraait (behalve als de patiënt in de stabiele zijligging moet worden omgedraaid).

Periodieke teambuildings-activiteiten, waarvan een aantal met partner, zorgen voor de oh zo belangrijke teamgeest (wel met de eigen partner, natuurlijk).

Afgezien van een fenomenaal kerstpakket is er bij ons geen sprake van een geldelijke vergoeding, we hebben dan ook geen last van overschrijding van de Balkenende-norm, of van problemen rond riante bonussen.

En heb je in je leven héél soms de neiging om van het rechte pad te willen raken? Welnu, bij ons móét je dat gewoon, want onze bus route is verre van een recht pad.

Al met al denk ik, dat de titel van deze popsong perfect op jou van toepassing is:
"What are you waiting for?"

Je kunt je aanmelden via: buurtbus.waalre@live.nl, of via onze site www.buurtbuswaalre.nl

Waalre, juli 2019

Eugène Burgman

8.31 - CBR help me, ik wil geen extremist zijn!

Donderdag 15 augustus publiceerde het Eindhovens Dagblad opnieuw over de problemen bij het CBR. Vermeld werd dat een rijbewijsverlenging met verplichte gezondheidsverklaring nu gemiddeld negen weken duurt, twee keer langer dan zou moeten, met uitschieters tot wel negentien weken.

Welnu, dankzij die problemen bij het CBR ben ik tot die extreme laatste categorie gaan behoren, waardoor ik volgens Van Dale een extremist genoemd zou kunnen worden, zij het gedwongen.

Vierentwintig weken geleden heb ik mijn Gezondheidsverklaring opgestuurd naar het CBR, negentien weken geleden gevolgd door het Keuringsverslag van de keuringsarts. En dat laatste verslag op digitale wijze, zoals aanbevolen door het CBR, ter bespoediging van de verwerking!

Omdat ik me drie weken geleden toch echt ongerust begon te maken heb ik contact gezocht met het CBR, waarbij een vriendelijke dame mij telefonisch verzekerde, dat ik op tijd mijn CBR-document zou ontvangen.

Maar helaas pindakaas, tien dagen geleden is mijn huidige rijbewijs verlopen, zonder dat er een nieuw exemplaar voor in de plaats is gekomen.

Formeel mag ik nu dus geen auto meer besturen!!

En dat is niet alleen privé maar ook maatschappelijk een pijnlijke situatie, aangezien ik als chauffeur actief ben bij de Buurtbusvereniging Waalre. Die vereniging zit te springen om nieuwe chauffeurs (www.buurtbuswaalre.nl) en zit dus zeker niet te wachten op onterechte uitvallers zoals ik!

8.32 - CBR, mag dat zó maar?

Zoals ik vorige week in deze rubriek al meldde ben ik één van extreme slachtoffers van het wanbeleid bij het CBR. Ondanks een eerdere positieve toezegging is mijn rijbewijs inmiddels verlopen, dus heb ik opnieuw contact gezocht via de website, waar vermeld staat dat het CBR mij zal bellen.

En warempel, daar gaat de telefoon! Ik zie dat de beller een afgeschermd nummer heeft en hoor een man met een licht buitenlands accent beweren dat hij mij belt namens het CBR. Dus ben ik enigszins op mijn hoede, zeker als hij begint met te vragen naar mijn persoonsgegevens, waaronder mijn Burgerservicenummer (BSN).

Daarom vraag ik hem: "Hoe kan ik zeker weten dat u van het CBR bent en niet iemand die naar mijn privégegevens hengelt?" Waarop hij antwoordt: "Sorry meneer, maar ik moet vaststellen of u inderdaad de juiste persoon bent, anders mag ik u deze telefonische dienst niet verlenen." Dat antwoord klinkt nogal potsierlijk voor een instantie die de term 'dienstverlening' een geheel nieuwe, negatieve betekenis heeft weten te geven.

Vroeger zou Heer Bommel in mijn situatie nu uitroepen: "Tom Poes, bedenk een list!" Maar helaas, er zijn wel poezen in mijn omgeving, maar geen enkele met de naam Tom, dus moet ik zelf een list bedenken.

Plotseling schiet me iets kansrijks te binnen, namelijk een fout Burgerservicenummer opgeven. Een hengelende boef zal dat niet kunnen weten, die zal allang reuze blij zijn met z'n vangst. Zo gezegd zo gedaan, waarop de stem aan de telefoon antwoordt: "Dat nummer is fout meneer."

Gerustgesteld geef ik hem nu mijn juiste BSN, waarna hij me mag meedelen, dat ik deze week mijn CBR-document zal ontvangen! Ik durf nog niet echt te juichen, eerst zien en dan pas geloven, zo voelt het op dit moment.

Intussen betwijfel ik of dat wel mag, zomaar telefonisch naar iemands BSN en andere privé-gegevens vragen, zonder zich als overheid controleerbaar bekend te maken.

En verder ga ik, als mijn nieuwe rijbewijs binnen is, meteen alvast mijn volgende rijbewijs aanvragen. Dan ben ik over vijf jaar vast en zeker wèl op tijd. Tenminste, dat hoop ik.....

Waalre, september 2019
Eugène Burgman

8.33 - Zwammen in de buurtbus!



78

Vóór 't slapen gaan had ik nog even Facebook gecheckt, waarbij ik deze foto van een bijzondere zwammenkolonie tegenkwam. En ja hoor, dat bezorgde mij weer een wonderlijke droom!

Mijn buurtbus is gevuld met echte kabouters. Maar ze zijn 't heftig met elkaar on-eens over de zwammenboom, die zomaar in het middenpad van de bus groeit. Kabouter 1 roept met schelle stem: "Als zwamneus weet ik het zeker, deze zwammen zijn duidelijk vreemdelingen. Hun sporen moeten vanuit Verweggistan hier naar toe zijn gewaaid. Je kunt er vergif op innemen dat ze onze eigen zwammen gaan verdringen!"

Waarop kabouter 2 bromt: "Zwam toch niet zo man, de sporen kwamen uit het westen en Verweggistan ligt in het oosten. Ze moeten dus vanuit Engeland hier naar toe zijn gewaaid. Ik geef je op een briefje dat ze zijn gevluht vanwege de Brexit. Al dat gezwam in het Lagerhuis, daar wordt een gewone zwam toch doodziek van?"

De discussie wordt steeds heftiger. Kabouter 3 probeert met luide stem de zaak te sussen: "Orde orde heren, wees nou toch redelijk asjeblieft. Het enige wat deze zwammen willen is gewoon een eigen bescheiden plekje hier bij ons!"

Maar de andere kabouters luisteren niet naar hem, want ze bevinden zich te diep in hun eigen bubbel. In mijn achteruitkijkspiegel zie ik dat ze plotseling opspringen, handenvol zwammen van de boomstam trekken en elkaar daarmee bekogelen. Daarbij komen zulke enorme wolken sporen vrij, dat de hele buurtbus in een dichte nevel wordt gehuld. Mijn hemel, ik kan niks meer zien en voel dat de bus met hoge snelheid in de berm terecht komt!! Maar dankzij de slipcursussen, die wij buurtbuschauffeurs hebben gevolgd, lukt 't me om de bus gecontroleerd tot stilstand te brengen. Opgelucht stap ik uit.

En toen bleek dat ik gewoon uit bed was gestapt, het was gelukkig maar een droom!

Waalre, november 2019
Eugène Burgman

8.34 - Is onze buurtbus onveilig?

Beste passagier van onze buurtbus, voelt u zich onveilig omdat wij, de chauffeurs, slechts vrijwilligers zijn? Dat zou zo maar kunnen, gezien de uitspraken van Marlies Peeters van FNV Streekvervoer, vorige week in de media. Niet gehinderd door enige onderbouwing stelt Peeters, dat de vrijwilligers onvoldoende opgeleid zijn, en vaak te oud voor hun verantwoordelijke functie. Om daarna de echte aap uit haar mouw te toveren door te beweren, dat wij onterecht de plek bezetten van beroepschauffeurs.

Ondanks die aap lijkt 't me goed om het een en ander uit de doeken te doen over onze professionaliteit en de omgang met onze ouderdom.

Laat ik beginnen met de gezondheid van de chauffeur. Elke buurtbuschauffeur is in het bezit van een zgn. Geneeskundige Verklaring. De chauffeur ontvangt deze verklaring na een gedegen medische keuring door de keuringsarts van onze moedermaatschappij Hermes. Die keuring vindt periodiek plaats, zelfs jaarlijks voor chauffeurs ouder dan 70 jaar!

Verder volgen wij periodiek een rijvaardigheidstraining, in de volksmond slipcursus genoemd. Nu zult u wellicht denken: 'Wat moet een buurtbuschauffeur nou met zo'n slipcursus voor jonge jongens?'. Dan wil ik tegenwerpen dat het vaak andere verkeersdeelnemers zijn, die ons dwingen om snel en goed te reageren. Denk aan het uitvoeren van een noodstop, het corrigeren van een slip, of het beheersen van een gedwongen rit in de berm. Daar deinzen wij niet voor terug, daar zullen we u veilig doorheen loodsen, dankzij onze rijvaardigheidstrainingen.

Natuurlijk kan de rijvaardigheid van oudere chauffeurs met de jaren afnemen. Om dat te toetsen doet een chauffeur van 80-plus jaarlijks een rij-examen via onze Aalster rijsschool Heezen. Dat is niet wettelijk verplicht, maar vinden wij veiliger.

Maar wij doen nóg meer voor uw veiligheid. In onze buurtbus is een AED aanwezig, een Automatische Externe Defibrillator. U weet wel, dat is zo'n apparaat dat je hart op professionele wijze weer bij de les brengt. Maar die AED werkt niet van zelf, daar is deskundigheid bij nodig. Dus volgen wij de cursus 'Reanimatie en AED' en dat doen we niet eenmalig maar jaarlijks, via een herhalingscursus. Vandaar dat ik u wil toewensen: als u onverhoopt wordt overvallen door een hartstilstand, moge dat dan gebeuren in onze buurtbus. Dan bent u in elk geval in veilige handen!

Waalre, januari 2020
Eugène Burgman

79

Als ze bij de bushalte uitcheckt legt een dankbare passagier een appel naast me neer op het plateau. "Dank u wel mevrouw", kan ik haar nog net op tijd naroeppen. Nadat ik me weer in het verkeer heb gevoegd hoor ik achter mij een passagier roepen: "Niet opeten chauffeur, want appels remmen de vruchtbaarheid!" Nu is het zo, dat vruchtbaarheid op mijn leeftijd niet meer zo belangrijk is, dus ik roep naar achteren: "Beste man, de enige rem die voor mij op dit moment belangrijk is, is de rem van deze buurtbus. Maar ik ben wel benieuwd, dus vertel!"

Waarop de passagier van wal steekt: "Nou kijk, pas geleden is ontdekt dat aardappelen niet ontkiemen als je bij de aardappelen een appel in de zak stopt. Dus zijn wetenschappers nu driftig op zoek naar dat stofje in appels, dat daar verantwoordelijk voor is. Dat zou een nieuwe generatie anticonceptiepillen kunnen opleveren, kassa kassa dus!"

Hoewel me dit een duidelijk gevalletje van nepnieuws lijkt te zijn wil ik de goede man niet voor het hoofd stoten, dus roep ik weer naar achteren: "Aha, nou word me eindelijk duidelijk waarom Eva zo gek was op appels! Met haar Adam en hun twee kids had ze een voltooid gezinnetje, dus ging ze hup aan de anticonceptie. Maar de Heer had kennelijk andere plannen en stuurde ze boos weg uit het appelparadijs!"

Ik heb geen tijd om zijn reactie af te wachten want ik moet bij de les blijven, zodat ik de naderende rotonde netjes kan rondren. Helaas rolt daardoor de appel van z'n plek, om via de vloer verder weg te stuiteren. Misschien een teken dat 't tòch geen nepnieuws is.....??

Waalre, februari 2020
Eugène Burgman





9. Anekdoten

9.1 Enkele anekdoten

Ik herinner me een passagier die bij het Stationskoffiehuis instapte, waarbij ik meteen een sterke knoflookgeur rook. De man ging ook nog eens vóór in de bus zitten en stak hele verhalen af, waardoor er golven knoflook in mijn richting kwamen. Ik had al voorzichtig het raam een beetje opengezet en was opgelucht toen hij bij het Shell tankstation vroeg om te stoppen, omdat hij naar de tandarts moest.

“Dan wens ik de tandarts veel sterkte toe”, kon ik nog nèt op tijd inslikken!

Ook herinner ik me mijn eerste volle bus.

Het was in 2012 toen ik op carnavals-dinsdag dienst had en we weinig passagiers verwachtten. Tot mijn verbazing stonden bij de halte aan de Gorloopleaan 7 klanten. Het was een collega chauffeur met echtgenote en 5 vrienden, die in Eindhoven carnaval gingen vieren. Toen er in de Sophiastraat nog iemand instapte was de bus vol.

Het was maar voor 100 meter, omdat er in de Mauritsweg weer 7 passagiers uitstapten.

Maar VOL is VOL, al is het maar voor 100 meter!

Theo Harlé

9.2 St. Anna Ziekenhuis!

Ik was nog maar net begonnen bij de Buurtbus toen ik het volgende meemaakte.

Een dame met rollator wilde mee naar het ziekenhuis en ze vroeg of ik daar naar toe reed. Dit was inderdaad het geval en eenmaal daar aangekomen bleef zij tot mijn verbazing in de bus zitten.

Ik vertelde haar dat ze hier moest uitstappen, want we waren er.

„Nee” zei ze, “ik moet in het St Anna Ziekenhuis zijn, daar zijn we toch nog niet?”

Oei, het bleek dus dat ze in de verkeerde bus was gestapt! Maar wat nu?

Ik vroeg haar hoe laat ze een afspraak had in dat ziekenhuis en dat bleek een half uurtje later te zijn.

Tja, onze bus komt helemaal niet in Geldrop, dus hoe los ik dit op?

Uiteindelijk heb ik haar mee teruggenomen naar haar opstaphalte en het bleek dat ze daar dicht in de buurt woonde. Aangezien ik nog een beetje tijd over had qua rijschema heb ik haar voor de deur thuis maar afgezet en haar gevraagd of ze een telefoonnummer bij de hand had van het Anna ziekenhuis. Ze had zelf geen mobieltje en dus heb ik toen maar het ziekenhuis in Geldrop voor haar gebeld en verteld wat er aan de hand was.

De afspraak werd uiteraard verzet en mevrouw zou via een brief een nieuwe uitnodiging ontvangen.

Ik heb deze mevrouw twee weken later weer in de bus gehad; gelukkig hoefde ze niet naar het ziekenhuis, maar gewoon naar het winkelcentrum voor wat boodschapjes.

Opgelucht was ik toen ze inderdaad gewoon bij het winkelcentrum uitstapte en daarna ook op de terugweg weer meeging.

Eind goed al goed!

Toine van Gils



Knecht & Bungelaar

fysiotherapie manuele therapie

Fysiotherapie • Manuele therapie • Kinderfysiotherapie • Sportfysiotherapie
Geriatricfysiotherapie • Oedeemtherapie • Fysiotherapie in de thuiszorg
• Revalidatietrainingen voor chronisch zieken • Dry Needling
Psychosomatische Fysiotherapie



Michiel de Ruijterstraat 28, Waalre • Monseigneur Bannenberglaan 38, Waalre
Medisch Centrum Aalst; Raadhuisstraat 6, Waalre

Telefoon: 040 - 2217228 info@knecht-bungelaar.nl www.knecht-bungelaar.nl

BASTIAANS

KEUKEN- EN INTERIEURBOUW

Mgr. Bannenberglaan 25, 5581 AJ Waalre
040-2213458, 06-10547890
info@bastiaansinterieurbouw.nl
www.bastiaansinterieurbouw.nl

Werkplaats/Showroom:
Gestelsestraat 35c, 5582 HE Waalre
040-2213042
(Showroom open op afspraak)

Keukens
Renovatie keukens
Kastenwanden

Badkamerkasten
Meubelwerken

9.3 Wat een knal !

Het was de tweede rit die vrijdagochtend in 2014 en er was bij Het Maxima Medisch Centrum een jonge vrouw ingestapt. Ik had haar al eens eerder in de bus gehad en ik wist dat zij bij het winkelcentrum 'De Bus' in Waalre uit zou stappen. Bij die halte aangekomen zag ik in mijn ooghoeken, dat een grote truck met oplegger de bocht omkwam, richting de Markt in Waalre.

Ik liet de jonge vrouw uitstappen, maar toen zij net buitenstond begon de bus ineens te schudden. Ik schrok vreselijk en keek rond wat er gebeurde en zag in mijn linker buitenspiegel, dat de bus links achter heftig werd 'gekust' door het uitwaaiende uiteinde van de hiervoor genoemde truck. Die draaide het parkeerterrein op richting Lidl. Meteen volgde er een enorme knal, waar ik ontzettend van schrok, gevolgd door een regen van kleine glassplinters. Later bleken die zowel op de straat als in de bus te liggen.

Wat was er gebeurd? De grote linker zijruit van ca 2 meter bij 80 cm was door de trailer naar binnen gedrukt en was bezweken onder de druk, gepaard gaande met die enorme knal. Inmiddels was de truck met zijn trailer verder gereden het parkeerterrein op. De vrouw, die (gelukkig) net buiten de bus stond, was ook erg geschrokken. Zij reageerde op mijn opmerking dat de vrachtwagen was doorgereden, met de opmerking: "Ik denk dat ik die vrachtwagen wel ken, die komt bij vaak bij ons". Daarop informeerde ik waar "ons" was en kreeg als antwoord "Albert Heijn".

Na eens flink achter mijn oren gekrabbeld te hebben, ben ik mijn prioriteiten gaan stellen. Eerst een andere bus regelen en daarna achter de chauffeur van die vrachtwagen aan. Via de noodvoetknop heb ik de centrale van Hermes gewaarschuwd dat ik een aanrijding heb gehad, dat er gelukkig geen klanten bij betrokken waren en dat het met mij ook prima was. Of ze ervoor wilden zorgen dat er een reserve bus kwam en dat ik wel zou proberen de zaak verder af te handelen.

Gelukkig was er snel een reserve bus, want die was toevallig net in Veldhoven onderweg naar de Hermesgarage in Eindhoven. Eerst met de chauffeur van de reserve bus overlegd, waarna ik op weg kon om de vrachtwagenchauffeur te achterhalen. Inderdaad, hij stond bij Albert Heijn te lossen. Toen ik hem aansprak dat hij onze bus had 'gekraakt', hield hij zich niet in en begon voluit te fulmineren dat ik op zo'n rare plaats ineens stil was gaan staan. Mijn antwoord, dat ik een lijnbus bestuurde en dat op die plek al jaren een bushalte was en ik een passagier moest uit laten stappen, maakte geen enkele indruk op hem. Hij bleef maar -op zijn zachtst gezegd- 'lelijk' doen tegen mij en weigerde de schadeformulieren in te vullen. Toen ik daarop zei dat ik de politie dan erbij zou moeten halen antwoordde hij nog, dat de politie wel moest opschieten omdat hij nog meer had te doen. Met de opmerking dat ik een dienstregeling had af te werken, liet ik hem verder in zijn vet gaar smoren.

Na en half uurtje kwam de politie de situatie rond de bus opnemen, waarna we naar Albert Heijn trokken. Aldaar werd de vrachtwagenchauffeur door het Hermandad gekalmeerd en hebben we de formulieren ingevuld. Onze eigen bus is ca een maand weggeweest. Ik denk dat de hele linker zijkant vervangen moest worden.

Bij mij blijft de enorme knal van die kapot springende grote zijruit het meeste bij. En we waren allemaal blij dat er geen passagiers rechtstreeks bij betrokken waren.

Tomas Verwer
chauffeur lijn 471 (tegenwoordig 271)



9.4 Viva Holanda

Het was een vrijdagmorgen en ik was met mijn 5e en laatste ronde bezig, toen op De Foes een mevrouw met blond haar instapte, incheckte en een plaatsje zocht. Ik vroeg haar waar ik haar naar toe kon brengen, waarop ik een onverstaanbaar antwoord kreeg. Ik nam aan dat ze naar het 'Maxima' moest en verzocht haar vervolgens haar veiligheidsriem om te doen. Hierop kreeg ik van haar een reactie, die met een bijna onverstaanbaar Engels accent "Maxima Hospital" zou kunnen voorstellen. Toen heb ik haar mijn veiligheidsriem laten zien en "Safety belt please" geroepen. Dat werkte! Daarna vroeg ik haar of zij Engelstalig was, waarop zij antwoordde dat zij maar een klein beetje Engels sprak. Ons gesprek ging verder toen ik haar in het Engels vroeg waar zij vandaan kwam. Zij kwam van 'Brasil'. Ik reageerde daar verrast op en constateerde, dat wij in het Portugees verder konden praten (ter toelichting: ik had in de jaren '70 een jaar lang in Brazilië gewerkt en gewoond, in Rio de Janeiro).

Uiteraard was de verrassing wederzijds en hoewel mijn Portugees wat 'roestig' is, ontspon zich een geanimeerd gesprek. Zij was nu bijna een jaar in Nederland en moest redelijk snel weer terug naar Brasil. En dat vond ze erg, want ze vond Nederland/Holanda een perfect land. Alles was zo perfect georganiseerd, het verkeer, de gezondheidszorg, de politie, het openbaar vervoer, etc. Kortom, ze voelde zich hier ook erg veilig.

Toen ik het weer in Holanda ter sprake bracht, dat het veel meer 'frio' (koud) was dan in Brazilië, wuifde ze dat meteen weg. Dat woog niet op tegen de hoge organisatiegraad op alle terreinen in ons land. Zodra ze weer in Brazilië zou zijn, ging ze van alles in het werk stellen om definitief in Nederland te kunnen wonen.

Inmiddels waren we op het keerpunt van onze route gearriveerd en moest ze uitstappen. Na haar veel succes gewenst te hebben, gebruikte ik mijn pauze daar om deze loftuiting over ons landje een beetje te laten indalen. De O.L. Vrouwedijk afrijdend naar Waalre kwam ik tot de conclusie, dat wij Nederlanders nogal gauw klagen over zaken in ons land. Maar als je het goed beschouwt zijn dat meestal randzaken die buitenproportioneel worden opgeblazen. Na de ontboezemingen van deze Braziliaanse vrouw werd ik me bewust van het feit, dat we inderdaad in een goed georganiseerd land leefden. En was ik ook trots op onze Buurtbusvereniging, die op bescheiden wijze aan die hoge organisatiegraad meewerkt.

Tomas Verwer



9.5 Taalbarrière?

Enkele maanden geleden stonden er bij de halte aan de Kerkhoflaan een moeder met 3 kleine kinderen die graag met de buurtbus meewilden. De moeder was gesluierd, en droeg een jas en jurk tot op de grond. Ze checkte keurig in met haar OV-chipkaart en zei tegen mij: "Little"? Ik keek naar de 3 kleintjes en zei tegen haar: "Die zijn nog zo jong, die mogen gratis mee". "Nee, little" zei ze weer. Ik snapte er niets van, dan maar in gebroken Engels een antwoord geven dacht ik. "Little children are free to go with buurtbus". "No, no" zei ze wat geïrriteerd "little !!"

Toen ging er bij mij pas een lampje branden. Ze bedoelde natuurlijk de Lidl, de supermarkt in winkelcentrum 'De Bus' in Waalre. "Ja, daar komen we langs" zei ik op verontschuldigende toon. Stom dat ik haar niet meteen begrepen had. Ze ging zitten achter in de bus met haar 3 kinderen, gespte de gordel om en zei wat tegen de kinderen waar ik geen woord van kon verstaan. Na 10 minuten stapte ze uit bij winkelcentrum 'De Bus', groette mij vriendelijk en kuierde samen met haar gevolg tevreden de Lidl in, boodschappen doen.

Wim Heijmans

10 jaar jubileum puzzel

T	N	A	B	A	R	B	S	P	L	U	H	S
S	E	T	L	A	H	T	I	I	H	E	R	N
O	E	S	V	E	T	N	E	E	M	E	G	N
O	I	N	T	A	J	A	R	A	G	R	D	E
N	T	E	E	A	S	M	E	I	B	E	A	R
E	A	I	K	L	E	T	L	N	R	T	G	O
V	M	D	C	S	R	L	E	B	A	O	K	S
O	I	R	I	T	I	R	K	R	V	U	A	N
H	N	U	T	W	U	U	N	U	O	R	A	O
D	A	U	J	L	R	T	E	B	U	U	R	P
L	E	I	A	R	A	A	J	N	E	I	T	S
E	R	D	M	U	I	N	N	E	C	E	D	E
V	S	K	J	I	L	E	D	N	E	I	R	V

Oplossing

AALST

BRABANT

BRAVO

DAGKAART

DALUREN

DECENNIOUM

ENKELEREIS

GEMEENTE

HALTE

HERMES

HULP

OOST

REANIMATIE

RETOUR

SPONSOREN

TICKET

TIENJAAR

UURDIENST

VASTERROUTE

VELDHOVEN

VRIENDELIJK

VRIJWILLIGERS

Idee: Louis Martin

86

87



Godfried de Vocht De *Echte* Bakker

Van harte gefeliciteerd!

Bewoners en medewerkers van Serviceflat
Eeckenrhode feliciteren Buurtbus Waalre
met het 10-jarig jubileum!

E ECKENRHODE

9.6 Een Ongelukje

Als je zo'n tien jaar op de Buurtbus rijdt krijg je met bepaalde (vaste) klanten een klik. Zo'n klik heb ik ook met een echtpaar, dat achter in de wijk Ekenrooi woont en tegenover hun huisadres op onze bus stapt. Meestal moesten ze naar het 'Maxima'. In de loop van de jaren zag ik hun mobiliteit achteruitgaan. Ineens kwam meneer met een rollator en wat later liep mevrouw met een stok.

Een hele poos heb ik dit echtpaar niet meer in onze bus gezien, totdat ik vlak bij winkelcentrum Den Hof een mevrouw met rollator langs de weg zag staan die naar mijn bus zwaaide. Ik stopte en herkende vrijwel meteen de mevrouw van het hierboven omschreven echtpaar. Nadat ik haar met de rollator in de bus geholpen had, vroeg ik hoe het met haar was en met haar echtgenoot. Ik kreeg toen te horen dat ze verhuisd waren naar een appartement in de Kosterhof. Met haar man ging het niet zo goed want die was het niet met de verhuizing eens, maar met haar ging het wel goed.

Meestal moest ik haar brengen naar haar kapper in de buurt van haar vorige woning.

Toen zij weer een keertje in de bus stapte en mij vertelde dat ze weer naar haar kapper ging, gebeurde bij het uitstappen voor het huis van de kapper iets bijzonders.

Ik had haar uit laten stappen en haar rollator buiten de bus vlak voor haar klaargezet, toen ze ineens heel stil bleef staan en zich aan de bus vasthield. Ik zag dat er iets aan de hand was en informeerde bezorgd bij haar, of het wel allemaal goed ging en of ik iets voor haar kon doen. Haar strakke blik veranderde en haar ogen kregen een twinkeling, waarop ze zei: "Ik denk niet dat u iets voor mij kan doen, maar wel de kapper. Ik heb namelijk net in mijn broek gepoept".

En daar stonden we allebei: ik met mijn mond vol tanden en zij met een broek vol.....

Tomas Verwer

9.7 Vergeetmutsen

Zoals algemeen bekend is komt het zeer zelden voor dat een van onze chauffeurs zijn dienst vergeet. In de afgelopen 10 jaar ongeveer 6 of 7 keer. Weinig, maar heel vervelend.

In de ochtend komt er dan een telefoontje van de dames van de receptie van Serviceflat Eeckenrhode, dat de bus stil staat. Een van ons springt daarna zo snel mogelijk achter het stuur om de normale rittijden weer op te starten.

Anders wordt het als we ons jaarlijks dagje uit hebben als chauffeurs.

Meestal wordt een bus gehuurd en zoeken we een locatie uit die iets met 'vervoer' te maken heeft. Zo waren we in het Scheepvaartmuseum, het Spoorwegmuseum, Aviodrome, Daf museum, enz.

Bij een van die uitstapjes zou de bus om 9.30 uur vertrekken naar Utrecht. Iedereen was aanwezig op de parkeerplaats bij wijkcentrum 'De Pracht', op één persoon na. Even gewacht en toen toch maar eens gebeld. De betreffende persoon lag heerlijk in zijn zwembad en was het uitje totaal vergeten. Hij zou zo vlug mogelijk komen. We zijn heel langzaam de parkeerplaats afgereden, richting de Eindhovenseweg. Tot grote hilariteit komt heel hard een auto aangereden, deze wordt met piepende remmen in een parkeervak gezet.

Daaruit vliegt onze collega, natte body, nat haar, slippers, overhemd open!

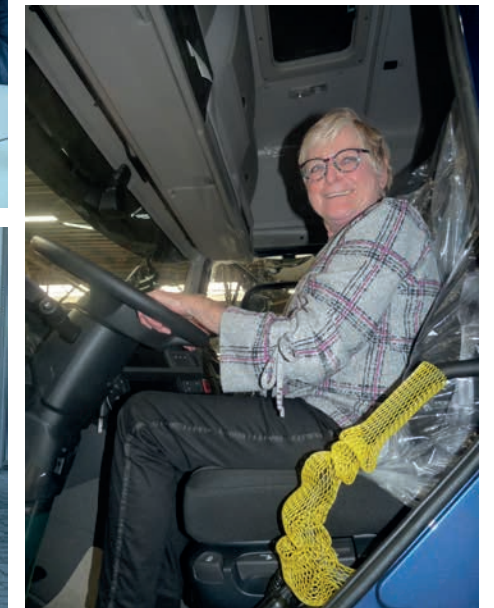
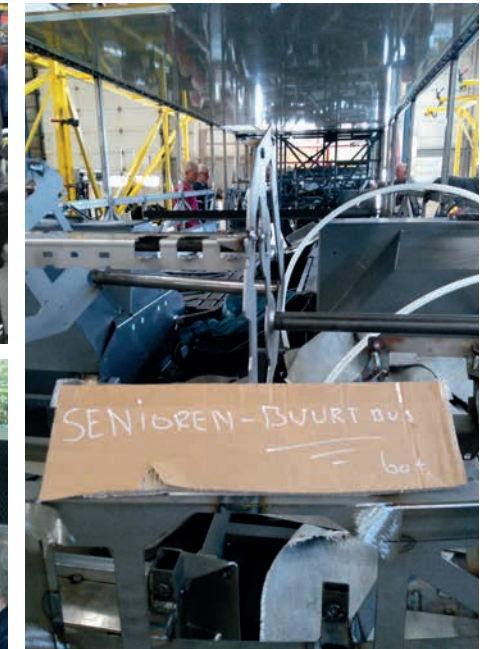
We hebben nog nooit iemand van ons zo snel bij de bus aanwezig zien zijn.

Een andere keer staan we in Waalre voor de kerk. Ook toen ontbrak elk spoor van een collega die mee zou gaan op ons jaarlijkse uitje. Telefonisch contact opgenomen. De betreffende persoon was het uitstapje vergeten en lag nog in bed. Wij zijn vertrokken zonder hem.

Aangekomen bij het Spoorwegmuseum in Utrecht stond hij tot onze grote verbazing en vol lol voor de ingang te wachten. Zijn vrouw had hem in sneltreinvaart, wel passend bij het onderwerp van die dag, met de auto naar Utrecht gebracht.

Wil Haberthur

9.7w Werkbezoek aan VDL, 2019



10. Toekomstvisies

10.1 Buurtbus Waalre geeft fijnmazige mobiliteit

Voordat ik vooruitkijk naar de toekomst wil ik even terugkijken naar de basis. Al 10 jaar zorgt de buurtbusvereniging ervoor dat inwoners en bezoekers in Aalst, in Waalre, tussen de kernen in en ook naar en van het Maxima Medisch Centrum in Veldhoven, kunnen reizen met betrouwbaar openbaar vervoer. Hiervoor wil ik, namens het gemeentebestuur van Waalre, het bestuur en de overige vrijwilligers van de buurtbus hartelijk bedanken voor hun inzet.

Wat gaat de toekomst brengen voor de buurtbus?

Wij wonen, werken en recreëren in een grootstedelijk gebied, waar het openbaar vervoer een onmisbare rol heeft. Het reguliere grootstedelijk lijnbus-netwerk is ingericht in een stervorm, en de meeste buslijnen komen van en gaan naar het centrale busstation Neckerspoel bij het NS station in Eindhoven. Daarbij is er een aanvullende maatschappelijke functie weggelegd voor de buurtbus in Waalre, namelijk in de fijnmaziger mobiliteit in ons dorp.

Een algemeen punt: door velen wordt de buurtbus nog niet gezien als volwaardig openbaar vervoer. Dit vereist een vasthoudende boodschap naar de bevolking.

Daar waar de buurtbus nu overdag op weekdays een vaste route rijdt zijn er talloze aanvullende vervoersmogelijkheden in de toekomst, en uiteraard moet wet- en regelgeving hiertoe wel de mogelijkheid geven. Denk aan een aan- en afvoermogelijkheid van en naar bushaltes van het regulier lijnbus-netwerk, aan samenwerking met vraagafhankelijk vervoer zoals leerlingenvervoer, Taxbus en mogelijk Bravoflex, maar ook aan avond- en weekendinzet en uitbreiding van de route.

Op overzienbare termijn zal de bestaande regionale N69 in de kern Aalst ingericht worden als lokale weg, de 'Eindhovense weg'. Een knooppunt is voorzien bij 'Den Hof'; een hub waar je lopend, met de fiets, of met de auto naar toe kunt en waar overgestapt kan worden op de lijndienst naar Valkenswaard of Eindhoven, maar zeker ook naar de buurtbus. En natuurlijk ook andersom.

Een speciaal aandachtspunt is het laten samenvallen van de dienstregeling van de buurtbus en de lijnbussen bij deze hub, om wachttijden te voorkomen. Dit zou een duidelijke verbetering zijn van de klantvriendelijkheid van het gehele openbaar vervoer.

Een ander punt is dat de bereikbaarheid van het centrum van Eindhoven met een auto steeds meer ontmoedigd wordt. Daarbij kan ik me best voorstellen, dat de rol van de buurtbus toenemend belangrijker wordt als fijnmaziger aanvoer en afvoer naar en van de lijndienst naar Eindhoven- centrum.

In het vraagafhankelijk vervoer zijn ook ontwikkelingen gaande: met name bij de Taxbus (WMO vervoer) wordt de komende jaren meer aandacht besteed aan het, daar waar mogelijk, inpassen van vraagafhankelijk vervoer - met nu nog aparte vervoersstromen - in het openbaar vervoer.

Bravoflex: recentelijk is dit voor deze regio nieuwe concept – als pilot - geïntroduceerd: Van halte tot halte openbaar vervoer in Eindhoven, Waalre en Veldhoven. De toekomst zal leren of de buurtbus (vaste routes) en Bravoflex (flexibele routes) een zodanige samenwerking kunnen vormen dat ze elkaar ondersteunen.

Een net zo belangrijk facet als de routes die gereden worden is de vereniging zelf: de menselijke inzet, die het mogelijk maakt dat de buurtbus rijdt en onderhouden wordt, dat bestuurlijke taken gedaan worden en dat allen die daarbij betrokken zijn plezier en voldoening ontnemen aan deze activiteit. Hierin zit en zal de motor blijven zitten van het laten rijden van onze buurtbus.

Loek H.M. Kruip

Wethouder (openbaar) vervoer Waalre

10.2 De niet-zelfrijdende buurtbus

Ik schreef al eerder dat het voorziene heil van de zelfrijdende auto zijn grenzen niet lijkt te kennen. “Eindelijk geen ongevallen meer”, hoor je het vaakst. Het kan zijn dat de techniek ooit zo ver is dat auto's werkelijk in alle situaties zelf veilig kunnen rijden. Maar de veiligheidsvoordelen van autonome technologie zijn al veel eerder mogelijk en worden tegen lagere kosten bereikt, zonder de bestuurder te verwijderen. Het is misleidend om te stellen dat volledig veilig rijden alleen zonder een persoon achter het stuur zou kunnen.

Ook een ander veelgehoord argument voor zelfrijdend vervoer volg ik niet: dat van de vervanger van openbaar vervoer in het buitengebied. Daar ligt immers wel een serieus probleem. Op steeds meer plekken is een reguliere busverbinding niet meer financieel te verantwoorden en daar zou een zelfrijdende bus een oplossing kunnen bieden. Want door het ontbreken van een chauffeur is die veel goedkoper in te zetten. Er wordt al vele jaren mee geëxperimenteerd, onder andere in Ede-Wageningen, Drimmelen en Appelscha. Al die proeven hebben nog niet geleid tot een nieuw soort openbaar vervoer. Het blijkt niet mee te vallen om zo'n voertuig vlot door het verkeer te laten bewegen, mede door de impliciete overvoorzichtigheid.

Toch zullen zulke zelfrijdende busjes ooit hun nut bewijzen, bijvoorbeeld op campussen of voor het verbinden van parkeerterreinen. Maar ik denk niet dat ze ooit zullen worden ingezet om de dorpen in het landelijk gebied te gaan ontsluiten. Want voor dat probleem heeft zich de laatste decennia een veel effectievere en charmantere oplossing aangediend: de buurtbus. Dat is een vorm van openbaar vervoer die zich baseert op vrijwillige chauffeurs, waardoor het argument van kostenbesparing door autonoom rijden al meteen vervalt. Alleen in Brabant bedient de buurtbus al ruim 60 lijnen met bijna 100 busjes en maar liefst 1675 vrijwilligers. Met jaarlijks ruim 800.000 passagiers, en over het algemeen zijn zij zeer tevreden.

De toegevoegde waarde van die vrijwilligers gaat veel verder dan alleen het rijden: hulp bij instappen van mindervaliden, sociaal contact, toezicht op de veiligheid van de passagiers; allemaal dingen waar een robot-auto niet zo handig in is. De buurtbus wordt al lang niet meer alleen gebruikt door ouderen zoals in het begin, maar ook steeds meer door scholieren en voor woon-werkverkeer. Eigenlijk bewijst de buurtbus, net als het Automaatje van de ANWB en de vele vrijwillige buurtautodiensten, dat er een enorme capaciteit is van mensen, die graag en zonder vergoeding andere mensen willen vervoeren. In de toekomst zullen ook de buurtbussen elektrisch rijden, en door verdere chauffeursondersteuning nog veiliger en comfortabeler rijden dan ze nu al doen. Het zal allemaal tot een nog beter en effectiever vervoer leiden.

De buurtbus als toekomst van mobiliteit klinkt dan misschien wel veel minder hip dan een 'autonomous public transport shuttle service', maar is een veel betere oplossing voor ontsluiting van het buitengebied dan onpersoonlijke zelfrijdende treuzelbusjes.

Carlo J.T. van de Weijer
Directeur EASI

10.3 Heeft de Buurtbus bestaansrecht in de toekomst?

We zien al jaren een groei van het aantal Nederlanders en vooral de steden zijn populaire plaatsen om te wonen, werken of te bezoeken. Het platteland wordt daarentegen leger. Deze demografische trend is niet nieuw en lijkt ook niet meer omkeerbaar. Hoe houden we het openbaar vervoer ook op het platteland rendabel en toegankelijk? Daarin is een belangrijke rol weggelegd voor de buurtbus van de toekomst.

Zero-emissie buurtbus.

De buurtbus van de toekomst produceert geen schadelijke emissies en is elektrisch aangedreven, eventueel met een waterstof range-extender. Deze schone en duurzame manier van passagiersvervoer gaat uitkomst bieden voor de strenge milieuregels die Europa hanteert. Door de compacte afmetingen is de buurtbus zeer wendbaar en bij uitstek geschikt voor provinciale wegen. De inzetfrequentie van de buurtbus zal toenemen om de toenemende aantallen passagiers te kunnen vervoeren.

Waar staan we nu?

De huidige buurtbussen rijden op milieuvriendelijke diesel en voldoen niet aan de toekomstige strenge milieuregels. Er zijn al minibussen verkrijgbaar die volledig zero emissie rijden met een elektrisch batterijpakket. Deze batterijpakketten zijn zwaar en vaak te klein voor het behalen van de gewenste actieradius van 250 – 300 km. Het ontwikkelen van een waterstof range-extender kan uitkomst bieden. Middels de toevoeging van deze gecompriëerde energie kan het bereik vergroot worden tot de gewenste actieradius. De techniek voor zo'n waterstof-extender is bijna gereed en ook de realisatie van de eerste 20 waterstof tankstations staat in de planning voor eind 2020.

Toekomstige ontwikkelingen.

Apps krijgen een steeds belangrijkere rol in het openbaar vervoer. De ontwikkeling staat niet stil en de interface van de apps worden steeds gebruiksvriendelijker en daardoor ook geschikt voor ouderen. Gegevens als vertrektijden, reisschema's, kosten van de reis en real-time informatie over de huidige locatie gaan bijdragen aan het succes van de buurtbus. Het is zeer goed mogelijk dat de buurtbus van de toekomst een dubbelfunctie gaat innemen en pakketjes gaat vervoeren naar pick-up points. Dit om het vele pakketvervoer te structureren en te beperken. De utopie over een jaar of 10, is een buurtbus die volledig autonoom rijdt zonder chauffeur.

Tribus innoveert.

Als marktleider in Nederland is het de taak van Tribus om zich te profileren in de ontwikkeling voor zero-emissie vervoer. In samenwerking met de auto- en busfabrikanten en alle andere betrokken partijen werken wij hard aan oplossingen voor duurzaam en schoon (personen)vervoer. Ook de ontwikkeling van de buurtbus van de toekomst is in gang gezet en volgt binnen afzienbare tijd.

Erik Henneken
e-Mobility Manager Tribus

Waterstof aangedreven?



10.4 Buurtbus, een belangrijke rol in de contacten met

Het jubileum van de Buurtbus Waalre lijkt op het eerste gezicht een relatief kleine gebeurtenis in deze grote wereld, zeker de wereld waarin de pandemie ons leven beïnvloedt.

Toch is dit jubileum de moeite waard om gevierd te worden met de nodige feestelijkheden, voor zo ver mogelijk, maar ook met de nodige reflectie over de manier waarop wij onze maatschappij hebben ingericht en waar we naar toe kunnen bewegen. Onze wereld is een resultante van vele jaren neoliberalisme, waarin globalisering, schaalvergroting, rationalisaties in alle facetten van de samenleving zijn doorvertaald.

Op vele facetten van het leven die niet onmiddellijk te maken hebben met de economische motor, maar die het leven geur en kleur, beeld en geluid en zorg en aandacht geven, is bezuinigd.

Op dit moment, tijdens de pandemie, beseffen we weer wat er echt belangrijk is in het leven, de balans in jezelf, je gezondheid, je diepe contact met je gezin en naaste familie en vrienden, het contact met burens en met je directe omgeving.

In deze context speelt de buurtbus een belangrijke rol.

De Buurtbusvereniging Waalre had geen pandemie nodig om te beseffen hoe belangrijk het is dat een ieder, jong en oud, zijn familie en vrienden kan bezoeken, lokale of regionale evenementen (wanneer dat weer mogelijk is) kan bijwonen.

De vrijwilligers van de buurtbus zorgen ervoor dat de groep mensen die net wat minder mobiel is, zich toch zo veel mogelijk kan verplaatsen om aan het leven deel te nemen.

Deze lokale dienstverlening is een onderdeel van een veel grotere trend die zich al heeft laten zien, maar die zich na de pandemie versterkt zal manifesteren, van lokale initiatieven zoals coöperatieve duurzame landbouw, reparatie van kleding en elektronica etc., ruilen en hergebruiken van veel artikelen, het delen van auto's en allerlei apparatuur, lokale vormen van kunst en ambacht, zelf producten maken die nu gekocht worden etc.

Veel van deze activiteiten vragen ook vervoer, dus in deze zin loopt de Buurtbusvereniging Waalre vóór op deze trend.

Graag wil ik de Buurtbusvereniging Waalre van harte feliciteren met het jubileum en heel veel sterkte wensen in deze komende coronaweken/-maanden en vooral heel veel plezier en succes en dus heel veel blijde gezichten in de jaren daarna.

Van harte,

Gerrit Bruggeman
Bedrijfsadviseur duurzaamheid

10.5 Een tweede jeugd voor de bus

Op het eerste gezicht lijken de werelden van ASML en de Buurtbus Waalre ver van elkaar verwijderd, maar niets is minder waar. Weliswaar rekken de uitvinders van ASML iedere dag de technologische mogelijkheden op, terwijl ons openbaar vervoer vooral voorspelbaar en betrouwbaar moet zijn. Maar ook een wereldmarktleider als ASML kan niet zonder sterke wortels in de lokale samenleving, en een samenleving heeft een sterk weefsel nodig waar bewoners zich veilig en geborgen voelen.

De Buurtbus is een belangrijke voorziening, die alle inwoners in staat stelt zich vrij te bewegen zonder afhankelijk te zijn van privé-vervoer. Openbaar vervoer is schoon, toegankelijk en veilig, en ASML is ervan overtuigd dat de vraag naar collectief vervoer in de komende jaren sterk zal groeien. Alleen al in de laatste 12 maanden is het aantal ASML-ers, dat ervoor kiest om met de bus naar het werk te komen, gestegen met honderden passagiers per dag! We verwachten dat dit verder zal toenemen, en we investeren samen met gemeenten en provincie in deze voorzieningen.

In een unieke samenwerking tussen de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Veldhoven en Eindhoven, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) en ASML is eind 2018 een samenhangend pakket van maatregelen afgesproken, met effectieve en duurzame oplossingen om de bereikbaarheid in Brainport Eindhoven te verbeteren. Brainport Eindhoven herbergt een ecosysteem van een bedrijfsleven met wereldmarktleiders, toonaangevende kennisinstellingen, R&D en toeleveranciers. Door de huidige en toekomstige sterke groei van de bedrijven staat de bereikbaarheid van onder meer bedrijventerrein De Run en enkele omliggende economische toplocaties onder druk. Alleen door samen te reizen, bijvoorbeeld met de bus, houden we onze dorpen en steden leefbaar.

Overheden en het bedrijfsleven slaan daarom de handen ineen en investeren gezamenlijk in samenhangende maatregelen om een aantal urgente knelpunten nu aan te pakken. Hierbij wordt ingezet op een combinatie van nieuwe vormen van collectief (openbaar!) vervoer en een significante opwaardering van fietsvoorzieningen. Duurzamere vervoersmogelijkheden worden door overheid en bedrijfsleven gestimuleerd. Alle belanghebbenden van de regio profiteren van dit maatregelenpakket, zoals het bedrijfsleven, overheidsinstellingen en kennisinstellingen en hun medewerkers, maar ook studenten/scholieren, en uiteraard alle (overige) bewoners en reizigers in de regio.

Sinds januari 2019 rijden er al expres-busdiensten in de spits tussen het Centraal Station Eindhoven en De Run in Veldhoven. De komende jaren wordt ook de fietsinfrastructuur verbeterd door bijvoorbeeld de aanleg van tunnels, betere bewegwijzering en nieuwe fietsverbindingen. Er komen P&R locaties in combinatie met shuttle services tussen belangrijke bedrijfslocaties, waarbij de shuttlebussen over de busbaan zullen rijden. Ook zal de doorstroming verbeteren van het verkeer op de Kempenbaan (West en Oost). Al met al investeren de partijen gezamenlijk 50 miljoen euro, waarbij ieder 12,5 miljoen euro inbrengt. Maar we gaan verder dan bouwen en investeren. ASML voert al een jaar actief campagne om medewerkers te stimuleren om gebruik te maken van duurzamere vervoersmogelijkheden, zoals openbaar vervoer, en dat werpt zijn vruchten af zoals de toename van het aantal busreizigers toont. Wat ons betreft is de bus dus weer hip en modern en we verwachten dat de innovatie nog lang niet ten einde is – net als bij ASML.

Lucas van Grinsven
Head of communications ASML

10.6 Maatschappelijke rentabiliteit

Als Start Foundation zijn we vorig jaar druk bezig geweest met het definiëren van zogeheten maatschappelijk waardevol werk. We deden dat omdat wij van mening zijn dat mensen die langdurig afgesloten zijn van de arbeidsmarkt ook recht op werk hebben. Als het bedrijfsleven deze mensen niet kan of wil opnemen, dan moeten we bedenken hoe we hun talenten maatschappelijk anders kunnen inzetten. Liefst op een wijze die een win-win oplevert. Zoals bijvoorbeeld in het bestrijden van maatschappelijke problemen.

Ik herinner me nog dat ik dit model -dat we parallelle arbeidsmarkt noemen- destijds bedacht samen met de Tilburgse hoogleraar Ton Wiltshagen. Als men mij dan vroeg wat voor de type werk ik bedoelde, noemde ik vaak het fenomeen van de buurtbus. Nu is dat een 'gevaarlijk' voorbeeld. Ik weet dat vakbonden het liefst cao-betaalde beroepschauffeurs op alle bussen en dus ook de buurtbussen zien. Ik begrijp dat als geen ander. Meer dan de helft van mijn ooms was immers in mijn jeugd buschauffeur bij óf de BBA óf de Zuidooster, maar de economie is hard. Rentabiliteit is het sleutelwoord en sommige lijnen zijn nu eenmaal met de beste wil van de wereld niet rendabel te krijgen. Financieel rendabel bedoel ik dan uiteraard.

De maatschappelijke rentabiliteit is echter een heel ander verhaal. Niet iedereen die wat afgelegener woont beschikt over een auto, rijbewijs, of de middelen om te pas en te onpas een taxi te laten voorrijden. Die kleine kernen willen we ook leefbaar houden. De buurtbus is daar bij uitstek een middel voor. Het is voor veel mensen een voorziening die het mogelijk maakt om in contact te blijven met de wereld. Om bijvoorbeeld zoals weduwnaar Dick uit Sint Michielsgestel, uitstapjes te kunnen maken zodat hij minder eenzaam is. Dick liet in de Volkskrant optekenen, dat hij ooit door de buurtbus werd afgezet om nieuwe schoenen te gaan kopen. Een tijd later vroeg de chauffeur van de buurtbus of de schoenen die die hij had gekocht lekker liepen? Dat had nog niemand aan hem gevraagd. Het betekende veel voor Dick en dat is toch lastig in geld uit te drukken.

Natuurlijk willen we niet dat de vrijwillige chauffeurs van nu, veelal mensen die met pensioen zijn, vervangen worden door mensen die werkloos zijn. Maar de behoefte aan chauffeurs is blijvend en er is plek voor iedereen die dit veilig wil en kan doen. Bovendien zou het een mooi opstapje voor sommigen kunnen zijn, om daarna door te groeien in een baan als reguliere buschauffeur of in een andere baan.

Er zijn in Nederland naar schatting zo'n 200 buurtbuslijnen. Die van Waalre is er daar één van. Ze zijn een verrijking in de samenleving en we moeten initiatieven als deze koesteren. 'Alles van waarde is weerloos', dichtte Lucebert ooit in het gedicht: 'De zeer oude zingt'. Maar in de volgende regel van datzelfde gedicht schreef hij: 'Word van aanraakbaarheid rijk' en zo is dat ook met dit mooie initiatief. Ik feliciteer ze bij dezen van harte met het tienjarige bestaan en hoop dat ze nog lang hun diensten zullen aanbieden.

Jos Verhoeven
Algemeen Directeur Start Foundation

10.7 Buurtbus wordt Dolmus

Voordat ik mijn visie geef op de Buurtbus in de toekomst wil ik de Buurtbusvereniging van harte feliciteren met haar 10 jarig bestaan en alle vrijwilligers complimenteren met hun inzet voor de gemeenschap van Waalre.

Op de website van de gemeente Waalre lees ik: 'De Buurtbus is tot stand gekomen in samenwerking met de gemeente Waalre, het SRE en Hermes en rijdt volgens vaste routes en op vaste tijden. De buurtbus rijdt niet op zaterdag, zondag en feestdagen'. Hierin ligt een beperking. Toen in Waalre de buurtbus van start ging dacht ik aan Turkije, waar de Dolmus onderdeel uitmaakt van het uitgebreid vervoersysteem in dat land. Dolmus betekent zoiets als 'volgepakte bus'. En inderdaad, de Dolmus zit tjokvol en niet alleen met mensen. Reizen met de Dolmus is een belevenis op zich. De Dolmus heeft vaste in- en uitstapplaatsen. Er zijn echter geen echte haltes. Men gaat gewoon langs de kant van de weg staan en steekt de hand op om met de Dolmus mee te kunnen. In de busjes zijn geen stopknoppen. Als je wilt uitstappen steek je je hand op en roep je beleefd "stop". Hoe simpel kan het zijn. Die Dolmus had ik voor ogen toen de buurtbus 10 jaar geleden in Waalre van start ging. Hoewel er overeenkomsten zijn tussen de buurtbus en de Dolmus zijn er uiteraard ook verschillen. Zo rijdt de Dolmus, zeker in het toeristenseizoen van april tot november, iedere dag om de tien minuten tot 11 uur 's avonds en zelfs tot 1 uur 's nachts. En dat tegen een relatief laag tarief. Maar Waalre is nu eenmaal geen Turkije en daarmee gaat een vergelijking met de Dolmus en het gebruik daarvan mank. Wij Nederlanders zijn gehecht aan de auto en het kost ontzettend veel kruim om ons over te laten stappen op het openbaar vervoer.

Zonder actie ontstaan echter richting 2030 op meerdere plekken grotere knelpunten in de bereikbaarheid, wordt de doelstelling uit het klimaatakkoord niet gehaald en stijgt het aantal zwaargewonden in het verkeer met meer dan 45%.

Hoe ik de buurtbus in de toekomst zie? Ik neem daarbij de Dolmus toch als voorbeeld en zie de buurtbus als een duurzame belangrijke schakel van het openbaar vervoer. Een vraaggestuurde bus, waarin het een belevenis is om gratis mee te rijden met een goede bereikbaarheid, een hoge frequentie en met een naadloze aansluiting op andere vormen van openbaar vervoer.

In mijn visie verzorgt de buurtbus in de toekomst het lokaal vervoer in Waalre en naar een beperkt aantal noodzakelijke voorzieningen, zoals het ziekenhuis in Veldhoven. Ook brengt de buurtbus ons naar de haltes van de (HOV)bussen. De (HOV)bussen rijden langs zo kort mogelijke routes naar de centra van de omliggende gemeenten en naar de trein- en busstations.

Het is een visie, maar meer dan een droom. Ik wens de Buurtbusvereniging voor de toekomst het allerbeste en hoop dat mijn visie de vereniging, in samenwerking met de gemeente Waalre, het SRE en Hermes, nu al aan het denken zet over haar rol binnen de inclusieve samenleving in het zoeken naar een oplossing voor het groeiende mobiliteitsprobleem. De buurtbus heeft wat mij en mijn partij AWB betreft meer dan alleen een toekomst.

Jo Claessen
Fractievoorzitter Aalst Waalre Belang

10.8 Regulier werk versus vrijwilligerswerk

Laat mij beginnen om te vertellen dat ik de inzet van alle vrijwilligers in welke sector dan ook waardeer en op prijs stel. Maar de discussie over vrijwilligerswerk zou veel breder moeten worden gevoerd, omdat we in tal van sectoren zien dat regulier werk steeds meer wordt overgenomen door vrijwilligers. En dat kan nooit de bedoeling zijn.

Vrijwilligerswerk is leuk, maar schieten we als BV Nederland niet te ver hierin door? Denk daarbij aan de volgende zaken:

- Er gaan steeds meer banen verdwijnen als gevolg van de robotisering dus we moeten zorgen dat elke betaalde baan behouden wordt als we ons sociale zekerheidsstelsel in stand willen houden.
- Veiligheid: de eisen die in sectoren aan werknemers worden gesteld gelden niet of slechts deels voor vrijwilligers en dat moeten we met elkaar niet willen.
- Betaalbaarheid van de AOW: de AOW is een omslagstelsel, d.w.z. de huidige werkenden betalen de AOW'ers van nu (verdeling 1 AOW uitkering wordt opgebracht door 3,7 werkenden, in de toekomst verandert dit in 1 op 2,7)
- De bereikbaarheid van dorpen en regio's komt in het geding, omdat buurtbussen geen alternatief zijn voor regulier openbaar vervoer.
- Waar ligt de grens met betrekking tot vrijwilligerswerk? Wat voor samenleving willen wij als Nederland zijn, als aan de ene kant van burgers wordt geëist dat men langer moet doorwerken (pensioenleeftijd wordt steeds later) maar dat we het aan de andere kant normaal vinden dat betaald werk wordt overgenomen door mensen die hiervoor geen beloning meer hoeven te krijgen, omdat zij voldoende inkomen hebben uit pensioen en AOW.

Vrijwilligerswerk is heel anders en voelt ook heel anders als je niet langer afhankelijk bent van inkomen uit werk (salaris) maar het werk doet omdat je een zinvolle vrijetijdsbesteding zoekt. Voor de inwoner van Nederland die nog moet werken voor zijn dagelijkse brood, is een vrijwilliger in zijn vak c.q. op zijn werk (die dus het werk van een bestaande kracht inneemt) heel andere koek. Het vormt een bedreiging voor zijn bestaan en zekerheid over inkomen.

Buurtbussen rukken op!

De eerste buurtbussen gingen rond de negentiger jaren rijden en reden ritten in gebieden waar geen of minimaal vervoer reed. Inmiddels zijn er in Brabant alleen al meer dan 50 buurtbusverenigingen en worden er – volgens uw voorzitter – in Brabant inmiddels 800.000 passagiers per jaar vervoerd door de buurtbusverenigingen.

De ritten die buurtbusverenigingen overgenomen hebben zijn niet echt een alternatief voor regulier openbaar vervoer, want dat rijdt van < 6.00 in de ochtend en tot laat in de avond terwijl een buurtbus slechts beperkt rijdt (vaak pas v.a. 8.00 uur tot ca. 18.00). Door het systeem van aanbesteden is de focus steeds meer op kosten komen te liggen i.p.v. op de kwaliteit van het vervoer met alle gevolgen van dien voor de bereikbaarheid, woonplezier en de werkzekerheid van de werknemers in de sector personenvervoer.

Als je in een dorp of stadsdeel woont waar het reguliere ov niet meer komt – want er is immers een buurtbus – ben je toch afhankelijk van eigen vervoer voor bijv. het brengen van kinderen naar school en het woon/werkverkeer. Is dit eerlijk? Als inwoner betaal je net zoveel belasting als een ander maar je bent verstoken van een basisvoorziening waardoor je toch een eigen auto moet regelen voor woon- werkverkeer etc.

Vestigingsklimaat wordt minder positief. Wat niemand zich echt realiseert is dat het wegvallen van regulier ov (openbaar vervoer gereden over een hele dag d.w.z. van heel vroeg in de ochtend tot laat in de avond) er ook toe bijdraagt, dat het vestigingsklimaat in het dorp of stadsdeel slechter wordt. Dit betekent dat de middenstand er vaak wegtrekt en dat op termijn de huizenprijzen zullen kelderen want om in die regio/dorp te wonen moet men meerdere auto's per gezin hebben. Misschien dat deze consequenties met de huidige woningnood nog niet direct zichtbaar zijn, maar op termijn gaat het zeker een rol spelen.

Qua veiligheid is in de cao openbaar vervoer geregeld dat elke chauffeur Code 95 (35 uur verplichte nascholing ter bevordering van het vakmanschap) gevolgd moet hebben en op de volgende tijdstippen deze periodieke keuringen (door de Arbo-arts) dient te ondergaan:

- entreekeuring
- minimaal elke vijf jaar voor al het rijdend personeel
- elke drie jaar voor het rijdend personeel in de leeftijd van 50 tot 59 jaar
- elke twee jaar voor het rijdend personeel van 60 jaar en ouder

Daarnaast is ook opgenomen dat de arbeidsovereenkomst eindigt bij het bereiken van de AOW-gerechtigde leeftijd. Bij buurtbussen is geen maximumleeftijd genoemd c.q. deze varieert per buurtbusvereniging. De regionale politiek roept dat buurtbussen noodzakelijk zijn, want overal ov regelen is onbetaalbaar voor een provincie of aanbestedende vervoersautoriteit. Maar als u zich realiseert dat een gemiddeld aanbestedingscircus ca. 10% (en dat zijn vele miljoenen) van de jaaromzet bedraagt en dat als we nou weer zouden invoeren dat winstgevende lijnen de niet-winstgevende lijnen betalen, dan zijn we een heel stuk dichterbij regulier ov (met een betaalde kracht) ook in niet stedelijk gebied. Daarnaast is het ook nog zo, dat in de politiek wel degelijk budgetten zijn vrijgemaakt voor een leefbaar platteland, vitale steden, arbeidsmarkt etc. Onze oproep aan de politiek is dan ook, koppel al deze budgetten aan elkaar en investeer al dat geld in het reguliere openbare vervoer. Doordenkend op het argument betaalbaarheid dat steeds gebezigd wordt door de politiek. Gaan we het straks normaal vinden dat in een dorp “vrijwillige” leraren aan het werk gaan? Of dat de medische zorg wordt verleend door een gepensioneerde arts, want anders onbetaalbaar....

FNV Streekvervoer – elke betaalde baan moet behouden blijven. Investeer in openbaar vervoer, dit zorgt ervoor dat onze dorpen leefbaar blijven en dat de steden aantrekkelijk blijven (want minder autoverkeer).

Marlies Peeters
Bestuurder FNV Streekvervoer



10.9 Pastoor of buschauffeur?

Op de basisschool vroegen ze een keer aan mij om een tekening te maken wat 'ik later wilde worden als ik groot was'. Ik kan mij herinneren dat ik altijd twee tekeningen maakte. Eén van een kerk en de andere van een autobus. Met andere woorden, ik wilde pastoor worden of buschauffeur. In de richting van pastoor is het geworden, nu ik ruim acht jaar diaken ben binnen de parochie van de H. Willibrord in o.a. Aalst-Waalre.

Wat weinig mensen van mij weten is dat ik van kindsbeen af aan gefascineerd was door autobussen. Vooral de lijndiensten van het dorp naar de stad. We herinneren ons allemaal nog de gele autobussen van de BBA, zoals ze dat in Midden Brabant noemden. In 's-Hertogenbosch reden de rode stadsbussen die jarenlang een spoor van diesel hebben achtergelaten. Toen ik kind was spaarde ik alles wat met autobussen te maken had. Plaatsjes in schriftjes plakken van de miniatuur autobussen in allerlei soorten. Vooral de 'harmonicabussen' hadden mijn belangstelling.

Deze fascinatie was natuurlijk buitenkant. Want in de bus had de chauffeur een bijzonder verantwoordelijke taak en daar dacht ik misschien wat minder aan. Zo herinner ik mij de strenge bordjes 'niet met de bestuurder praten' en 'achter de rode lijn blijven'. De grote autobussen zijn er nog wel in de drukke dorpen en steden, maar vanaf 1977 kennen we de eerste buurtbussen in de wat 'dun bevolkte' delen van ons land. Ook de taak van de chauffeur is natuurlijk veranderd. Behalve de professionaliteit van de bestuurder worden er ook communicatieve en sociale vaardigheden gevraagd. Want een buschauffeur krijgt van alles in zijn buurtbus, van jong tot oud, mobiele mensen en minder mobiele, van vriendelijk tot onvriendelijke reizigers. En met allerlei soorten van mensen moet je kunnen omgaan als verantwoordelijke.

Als parochie hebben we te maken met een heleboel vrijwilligers die zich inzetten op allerlei manieren. Zo heb ik begrepen dat de buurtbus ook mensen in dienst heeft die op vrijwillige basis aan het werk gaan. Vrijwillig jezelf inzetten betekent niet vrijblijvend. Op dag en uur zul je je moeten inzetten om de keten van personenvervoer goed te laten verlopen. In de parochie ken ik een paar mensen die de buurtbus besturen. En van hen weet ik dat ze dit werk met liefde en plezier doen. En als je wat langer 'op de bus zit' dan ken je de meeste vaste reizigers ook. En ik denk dat er ondertussen heel wat aan elkaar verteld wordt tijdens die ritten van A naar B. Natuurlijk wel oplettend op elkaars veiligheid en de mede weggebruikers. Een mooi beroep met en voor mensen.

In de toekomst zal het beeld van vrijwilligers en dit mooie initiatief van de buurtbus hopelijk gewoon doorgaan. Onze hele samenleving hangt aan elkaar van de inzet van vrouwen en mannen die met liefde zichzelf inzetten voor de ander of de goede zaak. Waar de grote autobussen niet meer kunnen komen is de buurtbus een geweldige oplossing. Zeker in onze tijd waarin de vergrijzing eerder zal toenemen en mensen afhankelijker worden van dit soort vervoer.

'Pastoor' of 'buschauffeur'? Laat ik besluiten met het volgende:

Een buurtbuschauffeur en een pastoor komen bij Petrus aan de poort en allebei stellen ze zich voor, zoals het hoort. "Kom binnen" zegt Petrus tegen de buurtbuschauffeur. "U hebt aan alle verplichtingen voldaan, maar deze oude dorpspastoor moet nog een poosje buiten blijven". "Maar Petrus toch" zegt de pastoor, "ik was God en kerk mijn leven lang trouw, zeg mij waarom ik niet binnen mag, wat is hiervan de reden?". "Luister" zegt Petrus, "ik zet even de hemelcomputer aan dan kunt u zelf de reden aanschouwen waarom u nu buiten moet blijven. Kijk naar de gelovigen in uw kerk, die zitten van verveling te slapen en te dromen, terwijl in de buurtbus van onze chauffeur de mensen zitten te bidden, om er toch maar weer heelhuids uit te komen".

Bas Leijtens

Diaken parochie Heilige Willibrord

10.10 De zoemende toekomst van de E-Buurtbus van VDL

Naast felicitaties vanuit buurtgemeente Valkenswaard, hoofdzetel van VDL Bus & Coach, kunnen we stellen dat het belang van de buurtbus in Nederland niet meer weg te denken is. Na de start van de eerste buurtbus in september 1977 in het Zuid-Hollandse Berkenwoude heeft de ontwikkeling een enorme sprong genomen. Noord-Brabant is een uitgestrekte grote provincie met verreweg de meeste buurtbussen van Nederland waar in landelijk gebied vele dorpen deze busjes niet meer weg te denken zijn. Waalre vormt echter een uitzondering. Buurtbus Waalre vervult zijn functie alleen maar binnen de gemeentelijke grenzen van Waalre. Een unicum. Maar ook een groot voordeel voor ontwikkelingen. Niet alleen zit Brainport Eindhoven in de buurt maar ook VDL, waar men voor deze bussen wel inziet dat zij elektrisch aangedreven zullen moeten worden. De buurtbus is namelijk ook onderdeel van het feeder-systeem naar de grote buslijnen. Bij die grote buslijnen, met grote bussen, heeft de elektrische bus alweer enige jaren op bepaalde lijnen zijn intrede gedaan.

De buurtbussen die in Waalre onder de vlag van Hermes rijden zijn gebouwd bij VDL en voldoen al in ruime mate aan de wens voor comfortabeler openbaar vervoer. Niet alleen hebben ze een verlaagde ruime instap met twee toegangsdeuren, maar kunnen ze ook een rolstoel gebonden persoon meenemen. Ook hierin is de Buurtbus Waalre uniek want alleen ZO-Brabant heeft de allerlangste buurtbussen van Nederland, dus ruimte is gegarandeerd om op een veilige 1,5 meter te zitten. Daarmee voldoen deze buurtbussen ook aan het belang van meer vraag gestuurde mobiliteit, zelfs binnen de gemeente Waalre.

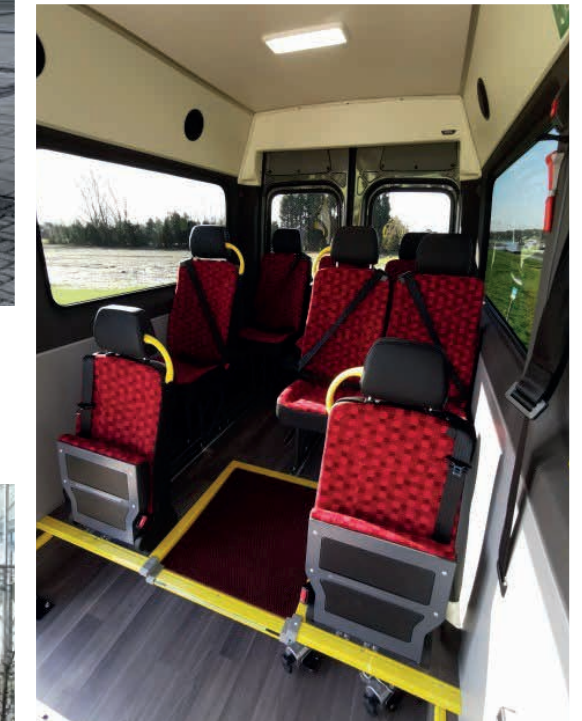
Voor de vele vrijwillige chauffeurs is dat ook een dankbare uitdaging om op die manier hun dagen te vullen met meer en meer veranderende omstandigheden met verschillende routes en het helpen van passagiers die anders in een bepaald vangnet opgesloten zitten.

VDL ziet ook, aan de vraagstelling van opdrachtgevers in geheel Europa, dat het OV steeds flexibele vervoersoplossingen moet aanbieden. Zodoende kom je dubbeldekkers rondom Schiphol, elektrische gelede stadsbussen en lange streekbussen van VDL overal tegen! In ZO-Brabant zijn deze al weer langer dan in de rest van Nederland, met een lengte van 12.90 meter en de buurtbus van Waalre is zelfs zeven meter lang! Oplossingen die wij met de klant, in dit geval Hermes, samen ontwikkelden.

Daarin is het natuurlijk ook van het allergrootste belang uit te kijken naar de wens vanuit de overheid voor een zero emissie door middel van elektrisch aangedreven voertuigen, de zgn. E-Mobiliteit. Hiervoor bestaat een stappenplan waarbij in de toekomst ook de Waalrese buurtbus elektrisch aangedreven zal gaan worden. Daarmee wordt het niet allen stiller op straat, schoner in de lucht maar zal het mogelijk verstandig zijn de Buurtbuschauffeur een D-rijbewijs te laten halen om met groter gemak 8 personen te mogen vervoeren. Alleen de 1,5 meter-maatschappij kan dat mogelijk verhinderen indien men onder de 3.500 kg totaalgewicht moet blijven...

Ard Romers
Directeur VDL Bus & Coach Nederland

10.11 Sneaky Preview 100% elektrisch aangedreven?





Buurtbusvereniging Waalre bestaat dit jaar 10 jaar. Een 12-tal vrijwilligers is vanaf het allereerste begin chauffeur.

Deze mensen krijgen tijdens een feestelijke bijeenkomst voor de eerste keer het Jubileumspeldje "10 jaar BBW" uitgereikt.



Idee: Wim Heijmans

10.12 Visie van de Voorzitter op "de Buurtbus in de Toekomst"





Idee: Boudewijn van Agt Ontwerp: Wim Heijmans

