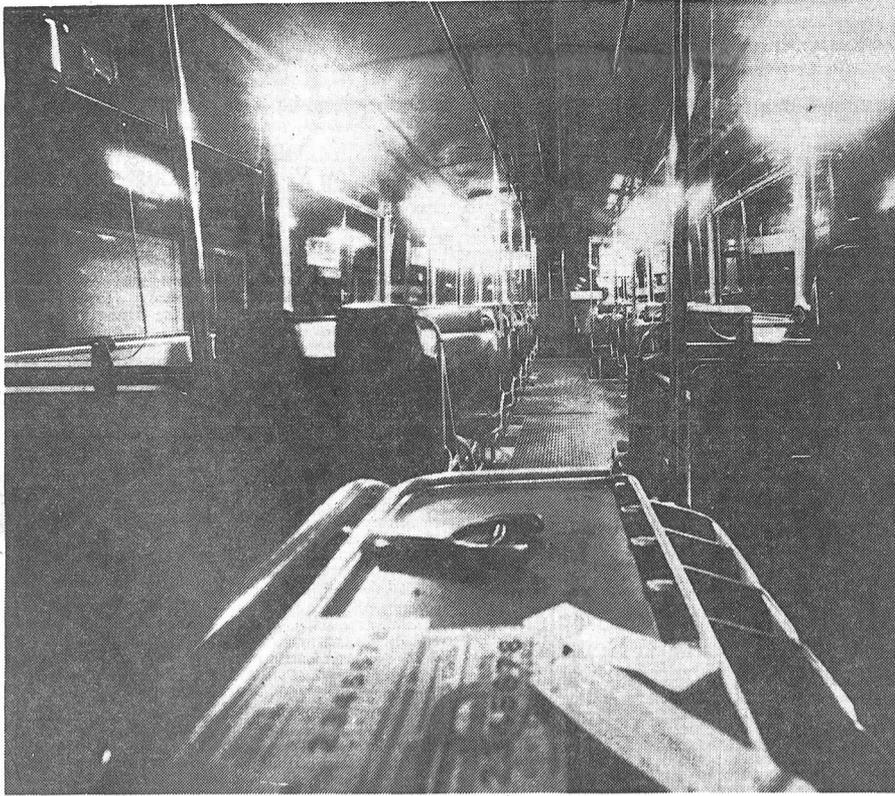


# Hoe een lege bus het land bewoonbaar houdt



Streekvervoer en het "recht op mobiliteit": zeer omstreden en vooral ook zeer kostbare onderwerpen. Tradities en waemoed spelen er een rol, evenals de vraag of onrendabele lijnen niet moeten worden opgeheven. Misschien zijn ze te vervangen door een systeem van "buurtbussen", waarmee de eerste proefnemen een tamelijk groot succes blijken te zijn.

door Cas de Stoppelaar

**I**n Driebruggen, aan gene zijde van de Reeuwijkse plassen vanuit Rotterdam, woont de allerkleinste openbaar-vervoersondernemer van Nederland, V. Verhoef. Dapper rijdt hij met een bus zijn enige lijntje tussen Nieuw Woerden, Nieuwerbrug, Barwoudswaarder naar Woerden. *Jedere dag een aantal malen heen en weer.* "Mijnheer Verhoef, waarom doet u dat? Zo vreselijk rendabel is het openbaar vervoer toch ook niet?" Verhoef zucht: "Nee, dat is wel zo. Maar weet u, deze lijn zit al 53 jaar in de familie, het is dus traditie. Mijn vader reed hem ook al. Waarom zou ik er dan mee ophouden? En bovendien, wat zouden die arme schoolkinderen dan moeten, als het slecht weer is, moeten die dan op de fiets?"

Dergelijke geluiden klinken ook in Zuid Drenthe. Daar opereren de heren Pieper en Zoon tussen Nieuw-Schoonebeek en Coevorden. Een rit tussen de ja-knikkers in het Drentse veld, stipt op tijd over de kronkelige weggetjes, en de gemeentelijkheid waarmee de boekhouder van de onderneming uitlegt dat "de baas zeer gesteld is op deze lijn, want hij zit al zo lang in de familie, en hij zal zich nooit en te nimmer laten opslukken door de DVM (Drenthe vervoer maatschappij), al moet-ie tot de grond gaan", doen je beseffen dat een oude, strijdbaar streekvervoersdienst nog immer door de (lege) bussen rondvaart. Wel of geen exploitatiekosten van vele miljoenen op het openbaar vervoer, die jaarlijks door de regering aangezuiverd dienen te worden, wél of geen subsidie, binnen Haagse muren voorgedraaide hervormingsvoorstellen voor het streekvervoer in Nederland. Streekvervoer is van oudsher een romantisch bedrijf, met een soort van 'wild-west' periode in de jaren dertig, toen de busmaatschappijen als paddestoelen uit de grond schooten. Op een gegeven moment waren er meer dan 400 ondernemingen die elkaar de rendabele lijnen probeerden te betwisten, daarbij niet gehinderd door enig maatschappelijk mededogen met die mensen, die langs minder rendabele lijnen woonden. Die werden gewoon niet vervoerd.

Momenteel zijn er nog 44 maatschappijen over, waarvan de grootste de NZH (Noord Zuid Hollandse vervoer maatschappij) in Haarlem met ruim 25000 ritten per week, en de kleinste: Verhoef en Pieper, met respectievelijk 82 en 127 ritten. Alle maatschappijen zijn vertegenwoordigd in de ESO (Exploitatieve samenwerking openbaar-vervoerbedrijven), die als bind- en glijmiddel fungeert tussen de verschillende streekvervoerders. Op het kantoor in Utrecht streeft men daadkrachtig naar uniformering van tarieven, kaartjesharnomnatie, frequentienormen, toegankelijk maken van informatie (busboekjes e.d.), het bouwen van meer wachthuisjes bij de 33000 halteplaatsen in heel Nederland. Kortom, door het opereren van de kwaliteit wordt het product "buskilometer" zo aantrekkelijk mogelijk aan de man gebracht. Helpt dit? "We hebben de indruk dat het allerimpopulairste van het

# HET RECHT OM GEEN AUTO TE HEBBEN

openbaar vervoer er een beetje afgaat", zegt de heer C. Jongejan van ESO, "maar we merken het nog niet aan het aantal reizigers."

**Aanleg**  
Wachten in een tochtig hokje met gebroken ramen, en lezen wat jeugdige reizigers voor mij aan intiemste gedachten in suggestief woord en beeld hebben toevertrouwd aan de muren van het wachthuisje. Samen met vier anderen naar links kijken: waar blijft hij nou. Iets anders. Eigenlijk is dat verkeerd. Je moet innerlijk rust hebben voor het reizen met de bus. Openbaar vervoer bedrijven is een kunst, een verwoorvenheid, of misschien een aanleg, als voor pianospel. Dan: instappen, en zorgen dat je zit voor hij zich versnelt, zodat je niet de kans loopt om uiteindelijk op de schoot der achterst: passagiers te belanden. Bij volle bussen: de hand om de paal, wiegen op twee benen en tóch de krant lezen. Ook: hoop en teleurstelling. Vanuit Leiden naar Schiphol zie je telkens de hoofweg dichtbij komen, en je verwacht hem uiteindelijk dan toch te bereiken. Maar is het zover, dan kruis je hem en je begint aan een ontmoedigend gekronkel door de dorpen aan de andere kant. Maar het meest tragische van het rijden in een bus zijn de avonturen. Als in een verlichte etalage, eenzaam en alleen, staren door de zwarte ruiten. De laatste reiziger is met een korte groet uitgestapt, zo maar ergens langs de weg. Wat moet die man daar! Het stemt je melancholiek, als het verlies van een laatste vriend, of als in een café, waar je solitair achterblijft aan de toog met een half glas bier.

Hebt u daar geen last van, chauffeur? "Nou, het is dat u er nog in zit. Anders rijdt je toch helemaal voor aap! Je moet natuurlijk wel, maar als je met een lege bus je rondje door het dorp draait, voel je de mensen denken waar is dat nou goed voor, zo'n lege bus, kan dat niet wat kleiner? Maar ze vergeten dat als je een paar kleinere bussen laat rijden, die je niet op alle tijden kan inzetten, en dat je dan eigenlijk méér bussen nodig hebt. Bovendien zijn meer dan driekwart van de kosten van zo'n bus het salaris van het personeel. Het maakt dus uiteindelijk niks uit, groot of klein, maar het staat wat leeg, ja." Een sommetje: stel dat er gemiddeld altijd één reiziger in zo'n bus zou zitten, met als ik nu, 20 ritten per dag, tegen een ritprijs van f.250. In een jaar levert dat 18.000 gulden op. De exploitatie van een bus kost twee ton, met chauffeur, dus een tekort om met een bezetting van één passagier te rijden: ruim 180.000 gulden per jaar. Zou een taxi niet voordeliger zijn? Toch blijkt dat er in 1976 240 miljoen keer iemand gebruik maakte van een streekbus, dat is 680.000 mensen per dag. Zij leggen een afstand van gemiddeld 13 kilometer tegen ruim een gulden. Totaal levert dat 240 miljoen gulden op, wat bij lange na niet genoeg is om alle kosten te dekken: de regering paste er vorig jaar nog eens 300 miljoen gulden bij.

**Vervoersarm**  
Het geval Oosterwijterd, met als ondertitel: "Hoe heft het openbaar vervoer zich vanzelf op?" Oosterwijterd is een piepklein gehuchtje, met 60 huizen, in het verre noord-oosten van Groningen, vijf kilometer van Appingedam.

Tot voor vijf jaar had het een bevolking die sterk aan het vergrijzen was. De mensen reden steeds minder in de bus, deden kennelijk ook steeds minder boodschappen in de plaatselijke winkel, zodat die verrot, en de dokter volgde dit voorbeeld. Het gevolg was dat de oudjes gingen verhuizen naar ouderliedenhuizen in de omtrek, en de leegstaande woningen werden schuchter opgevuld met jong spul, in het bezit van een auto, want de bus was inmiddels ook opgeheven bij gebrek aan belangstelling. Op slag waren de weinigen, die nog wél met de bus trachtten te reizen "vervoersarm" geworden. De meeste maatschappelijke onder hun organiseerden een soort particuliere taxi-dienst, en stonden iedere zaterdag klaar om hun immobiele dorpsgenoten het genot van vervoer naar Appingedam of Delfzijl te verschaffen. Bovendien was er door de week een telefoonnummer voor noodgevallen. Daarvan is in de loop der jaren maar een luttel aantal malen gebruik gemaakt. Nu is het dorp praktisch ouderlieden-vrij. Vorige week is tijdens een dorpsvergadering besloten om de zaterdagse autodienst maar weer op te heffen. Mede-initiatief-

nemer L. Kools: "Het was toch te gek dat er iedere zaterdag een autootje braaf stond te wachten zonder dat er ooit meer iemand kwam opdagen." De vicieuze cirkel: minder goed openbaar vervoer omdat er geen vraag meer is, en vervolgens valt de vraag geheel weg omdat de mensen die zich in die dorpen gaan vestigen, niet meer afhankelijk van een bus zijn.

**Recht op mobiliteit**  
Hoe groot is van iedere burger het recht op mobiliteit, oftewel: wat moet de gemeenschap er nog voor over hebben om iedere immobiele, afgelegen Nederlander nog "zijn" bus te verschaffen? Links en rechts zijn het erover eens dat er een bepaalde ondergrens is aan de gemiddelde busbezetting.

Met een tweetal experimenten wordt op dit moment geprobeerd om het vraagstuk van vervoer in

het landelijk gebied op te lossen. De eerste is de Buurtbus, die op dit moment in een vijftal proefprojecten loopt. Een kleine bus, waarvan de voornaamste eigenschap is dat hij bestuurder wordt door vrijwilligers. Toen dit plan vorig jaar door het ministerie van verkeer en waterstaat werd gelanceerd, rees alom de vraag (niet in de laatste plaats binnen de muren van het ministerie zelf): kan dat? Kan je vrijwilligers uit de bevolking van een bepaald, voor 'serius' openbaar vervoer onrendabel gebied, de last op de schouders leggen om dan maar voor hun eigen openbaar vervoer te gaan zorgen? Is dat dan niet een precedent om voortaan te zeggen: die lijn levert niets meer op, de mensen doen het zelf maar? Buurtbussen zijn overigens een groot succes te zijn. Zij rijden thans in vijf proefgebieden, uitgekozen naar grootte (ongeveer 25 vierkante kilometer) en aantal bewoners van het gebied (2500). Berkenwoude-Stolwijk (Z.H.), Achtmaal-Schif (N.Br.), Horst (L.), Hellevaen-Grashoek (N.B.-L.) en Gerkesklooster-Lutjesgast (Fr.-Gr.), in al deze gebieden is een buscomité opgericht, dat in samenwerking met de ter plaats opererende vervoermaatschappij en het Ministerie van verkeer en waterstaat zorgt dat de zaken draaien.

wordt daarna tot vanzelfsprekend uitgangspunt voor volgende generatie. Hiermee wil ik niet de politie of de autoriteiten "de schuld geven". Het gaat me er alleen om duidelijk te maken, dat we gebiedgebruik van het gebied (2500) Berkenwoude-Stolwijk (Z.H.), Achtmaal-Schif (N.Br.), Horst (L.), Hellevaen-Grashoek (N.B.-L.) en Gerkesklooster-Lutjesgast (Fr.-Gr.), in al deze gebieden is een buscomité opgericht, dat in samenwerking met de ter plaats opererende vervoermaatschappij en het Ministerie van verkeer en waterstaat zorgt dat de zaken draaien.

Met een tweetal experimenten wordt op dit moment geprobeerd om het vraagstuk van vervoer in



Kamerlid Jaap van der Doef heeft zich in de voorbereidingsfase nogal kritisch getoond over dit project: "Ik vraag me af: moeten we die kant op? Ja gaat de mensen afhankelijk maken van een soort 'nabuworchen'. Let wel, ik ben niet tegen buurthulp, maar dit is een principiële zaak. Zijn de mensen bereid zich werkelijk, ook op de lange duur, zich in te zetten voor dergelijke diensten?"

Zijn bezwaar, en dat van vele anderen uit de vervoerswereld, op het beleid van minister Westertep, is dat wordt uitgegaan van de 'actuele vraag' naar openbaar vervoer, hoeveel mensen staan er eigenlijk bij die halte te wachten?

## Niemand wacht het

Beter is te vragen: hoeveel mensen zouden van openbaar vervoer gebruik maken als er werkelijk goed openbaar vervoer zou zijn? Overigens is licht en rechts er van overtuigd dat er ergens een ondergrens is aan het aantal personen dat er per dag in een bus zal zitten, om zo'n lijn nog in stand te houden. Maar hoeveel mensen dat zijn, weet niemand. Minister Westertep zei, in een toespraak bij het openen van het buurthuisproject, dat voor tenminste acht reizigers per dag in beide richtingen nog drie à vier heen- en terugritten gegarandeerd zouden worden. Dat wil overigens niet zeggen dat voor een dergelijk te verwachten bezetting al een nieuwe lijn gestart zal worden.

Totaal wordt op dit moment een bezettingsgraad van 40 tot 60 reizigers per dag gemaakt, over alle gebieden. In Zuidert is de lijn zelfs zo'n succes, dat er dagelijks mensen naar huis worden gestuurd. Er mogen absoluut niet meer dan acht reizigers per busje.

De heer J. C. Kalhoorn van het Ministerie die het idee van de buurtbus heeft gelanceerd: "Het voldoet volledig aan de verwachtingen. Maar pas op het nieuwheids-effect. We moeten voorzichtig zijn met te voorbarige conclusies. Nu gaat het goed en er zijn ook meer dan voldoende vrijwillige chauffeurs, in een enkele plaats zelfs een wachtlijst. Maar houden we het vol? Overigens, in Engeland draait al twee jaar zo'n buurtbus, en daar is nog nooit een rit uitgevallen."

## Voedingsfunctie

"Daarnaast heeft een buurtbus ook een voedingsfunctie" voor de overige buslijnen. Veel van deze mensen die met zo'n bus meerijden stappen ergens op een andere bus of op een trein, en daarmee maakt de het de andere lijnen ook weer iets rendabeler." "Uit kritische hoek hoor je verweten: eerst heffen jullie allerlei buslijnen op en voor een besparing van ongeveer 12 miljoen gulden per jaar staan er nu 200 werknemers op straat. En nu doen jullie een beroep op onbetaalde krachten. Kalhoorn: "Nee, dat speelt niet, het tast de werkgelegenheid niet aan. Je moet er hierbij van uit gaan: er is geen geld voor gewone bussen. Je kan dan kiezen: niks of een vrijwilligersstelsel."

De exploitatie van een buurtbus kost tienmaal zo weinig als dat van een grote bus: ongeveer 20.000 gulden per jaar. Ze rijden heerlijk. Soepel en vlot als een auto. De reizigers lijken er zeer gelukkig mee te zijn. Daarnaast piekert en peinst het ministerie verder, om het andere experiment heet Bustaxi. Stel je voor, je woont afgelegen, en je wilt uit. Je pakt de telefoon en draait het nummer van de bustaxi: "Hallo, hallo, ik wil hier weg, hoe laat kunt u mij komen halen?"

Vervolg op pagina Z 7

# HET GEBRUIK VAN BEGRIPPEN ALS 'TERREUR' EN 'TERRORISME'

door G. van Benthem van den Bergh

**H**ET is goed, dat Von der Dunk (Z. 5 November 1977) "intellectuelen", die theorieën verkondigen waarvan zij zelf de gevolgen niet kunnen voorzien, aan hun verantwoordelijkheid herinnert. Maar het verwijt, dat hij tegen onder meer "kritische intellectuelen" uit de Frankfurter Schule richt, slaat op hem zelf terug. Ook zijn eigen verantwoordelijkheid is in het geding. Meent Von der Dunk nu werkelijk, dat hij alle uitspraken in zijn eigen artikel kan verantwoorden? Zouden ook in zijn geval niet mensen "met een geringere bagage" gevolgtrekkingen aan zijn beoog kunnen verbinden, die hij zelf niet voorziet of beoogt? Wanneer men zoals Von der Dunk de vraag stelt "Waar komt het Duitse terrorisme vandaan?" gaat het al gauw om het identificeren van schuldorzaken. Het is dan altijd bijzonder moeilijk om evenveel redenen een verbinding tussen selectief belichten van bepaalde samenhangen, met verwaarlozing van andere, misschien even belangrijke of belangrijker samenhangen. Als het om de schuldvraag gaat, willen mensen alheid de oorzaak weten. Dat kan dan niet anders dan uitlopen op het identificeren van een tot oorzaak gemaakt kwaad - of dat nu "het systeem", het kapitalisme, het communisme of het "ongebreidelde activisme" is. Zoals Von der Dunk terecht zegt: wie de duivel niet kunnen missen, houden zich niet met "fijne verschillen" bezig. Ze willen helemaal niet verklaren, maar het kwaad en zijn aanhangers identificeren. Hoevel Von der Dunk zelf redelijk genuanceerd schrijft, blijft het toch gewaarsloemd om het verband tussen revolutionaire theorieën à la Marcuse en geweldadige chilasitische bewegingen als de RAF zo te leggen als hij dat doet. Ik kan niet evenveel redenen een verbinding tussen RAF en het Christendom maken. Baader had in zijn persoonlijke ontwikkeling en de sterke invloed die hij op anderen wist uit te oefenen, veel gemeen met de leiders van revolutionaire messianistische bewegingen in het Europa van de late Middeleeuwen en de Hervorming, zoals

Norman Cohn die in *The Pursuit of the Millennium* (New York en Oxford, 1957) beschrijft. In zekere zin staat trouwens ook Marcuse - en het Marxisme - in een traditie van Christelijk heilsdenken, verwerdlijkt tot een theorie over het verloop van de geschiedenis als uiteindelijk in het heil van de mensheid uitmondend. Maar dit soort samenhangen hebben vooral een zeer beperkte verklarende kracht. Wanneer dat niet voorop wordt gesteld kunnen artikelen als van Von der Dunk gemakkelijk worden misbruikt. Zo heeft de Frankfurter Schule nauwelijks invloed gehad op de opkomst van de internationale studentenbeweging in de jaren zestig. In Frankrijk is Marcuse pas vertaald na mei 1968. In Amerika werd hij nauwelijks gelezen en in ieder geval niet genoemd in de eerste pamfletten van de "New Left". De studentenbeweging in Duitsland was aanvankelijk sterk door het Amerikaanse voorbeeld beïnvloed en kwam pas van de grond nadat een student in Berlijn bij een demonstratie tegen de Sjah van Iran werd doodgeschoten door een politie-agent. Wanneer ik een verklaring moet geven voor de toenemende geweldadigheid met politieke oogmerken - "links" en "rechts" houden wat mij betreft dan op bruikbare begrippen te zijn - zou ik het behalve in de persoonlijke ontwikkeling van de er bij betrokkenen eerder willen zoeken in de actie-ervaringen van de er bij betrokkenen dan in de boeken, die zij al of niet lezen. De radicalisering van de "buitenparlementaire oppositie" kan niet los worden gezien van de wijze waarop de gevestigde autoriteiten de overheidsorganen de geweldsmiddelen, waarover zij beschikken, hebben gebruikt. Het optreden van de politie en inlichtingendiensten en de houding van de leidende politici daar tegenover heeft in Amerika, Frankrijk, Italië en Duitsland vele studenten sterk geradicaliseerd, evenals de wijze waarop door Amerika oorlog in Vietnam werd gevoerd. Trouwens ook in Nederland kan het succes van Provo en de komst van D'66 niet worden verklaard zonder de manier er bij te betrekken waarop de Amsterdamse overheid de politie heeft ingezet of zijn gang heeft laten gaan. En wat eerst doorleefde ervaring was

wordt daarna tot vanzelfsprekend uitgangspunt voor volgende generatie. Hiermee wil ik niet de politie of de autoriteiten "de schuld geven". Het gaat me er alleen om duidelijk te maken, dat we gebiedgebruik van het gebied (2500) Berkenwoude-Stolwijk (Z.H.), Achtmaal-Schif (N.Br.), Horst (L.), Hellevaen-Grashoek (N.B.-L.) en Gerkesklooster-Lutjesgast (Fr.-Gr.), in al deze gebieden is een buscomité opgericht, dat in samenwerking met de ter plaats opererende vervoermaatschappij en het Ministerie van verkeer en waterstaat zorgt dat de zaken draaien.

Het inzicht in dit soort samenhangen is vooral zeer beperkt, mede omdat het voortdurend wordt overvoerd door pogingen om iets of iemand de schuld te geven. Daarom is ook het onkritisch gebruik van een begrip als terrorisme niet zonder gevaar. Vaak wordt vergeen, dat het afstaan van het begrip "terreur", gebruikt om een manier van regeren te beschrijven van regimes, waarvan hetzij de machtspositie zeer labiel was of die de hele bevolking van hun schuld en wijds geweldverbreide manier mensen geweldadig te behandelen, zonder dat er enige mogelijkheid tot redres wordt geboden. De structuur van "terreur" wordt zeer duidelijk in Nadezjda Mandelstams analyse van de Stalinperiode in de Sovjet-Unie. We kunnen ook denken aan de functie van knokploegen bij het voorbereiden van de volledige machtsvername door de fascistische in Italië en de Nazi's in Duitsland. Een van de beste analyses van terreur als regeringswijze is te vinden in E.V. Walter's analyse in diens *Terror and Resistance* (New York, 1969) van het schrikbewind van de Zoeloekeoning Shaka. Zoals Walter in zijn inleiding schrijft: "Het idee van een terreurbeleid wordt gemeenschappelijk gevonden in de Franse Revolutie te zijn ontstaan, maar niemand heeft de intellectuele geschiedenis van het begrip onderzocht of de klassieke traditie van sociaal en politiek denken bezien op zoek naar bouwstenen voor een meer omvattende theo-

rie. En al even weinig onderzoekers hebben verschillende vormen van terreurregimes onderzocht of empirische realiteiten te formuleren. Stereotype noties over terreur zijn diep gegrift in het dagelijks denken over politiek."

Dat is ook nu het geval en dat zal nog wel lang zo blijven. Het is heel moeilijk om begrippen als "terreur" en "terrorisme" afstandelijk te bekijken, ze te zien in termen van een continuum lopend van meer naar minder geweldadig en om zo niet met één bepaalde partij te verbinden. Het is moeilijk om zowel "particulier" geweldgebruik (politiek eigenrichting) door als bestaas georganiseerde groepen, die een "stand" bevesten of zich van de staatsmonopolies willen meester maken. Beide kunnen tot "burgeroorlog" of tot "revolutie" leiden, maar ook dat zijn alternatieve begrippen. Het is pas mogelijk om over de vele varianten en gradaties van geweldgebruik binnen staten te generaliseren als er veel meer een systematische benadering wordt toegepast op het van staten is verricht. Daar komt dan nog de ingewikkelde relatie tussen "oorlog" en "burgeroorlog" bij.

Maar al weten we niet genoeg om de specifieke ontwikkeling in bijvoorbeeld Duitsland te beschrijven, we kunnen verklaren, we weten wel dat geweldgebruik binnen een staat vaak een spiraalverloop heeft en zeer moeilijk valt te beheersen. Die geweldspirale gaat altijd gepaard met verbale opwinding en het zoeken naar een "oorlog" of "burgeroorlog". Daarom moeten mensen, die hun geschriften openbaar maken, zich inderdaad van hun verantwoordelijkheid bewust zijn, dat wil zeggen niet meer zeggen dat zij "nuttig" verantwoordelijk. Angstvallende beelden als "Het buitenland is in snel tempo bezig binnenland te worden" waar van der Dunk zijn artikel mee besluit zijn even uit de boze als een vergezochtelijke hou-chig "tentorek". Raad aanhangers - of wat voor krompraters ook.

BRIEF