

De buurtbus

Motieven en karakteristieken
van vrijwilligers van de buurtbus



Jos de Lange

s1979728

Sociale Geografie en Planologie

Thema: Bereikbaarheid van het platteland

Begeleider: prof. dr. D. Strijker

Aantal woorden: 6.530

Inhoudsopgave

1. Samenvatting.....	3
2. Inleiding.....	3
3. Probleemstelling.....	3
4. Opbouw thesis.....	4
5. Theoretisch kader:	5
5.1 Openbaar vervoer	5
5.1.1 Alternatieve vormen van openbaar vervoer	5
5.2 Buurtbus.....	6
5.3 Vrijwilligers.....	6
5.3.1 Karakteristieken van vrijwilligers	7
5.3.2 Motieven van vrijwilligers	7
5.3.3 Samenvatting vrijwilligers	7
6. Conceptueel model:.....	9
7. Methodologie	10
7.1 Interviews.....	10
7.1.1 Kwaliteit van de interviews	10
7.1.2 Ethische kwesties interviews.....	10
7.2 Enquêtes.....	11
7.2.1 Kwaliteit van de enquêtes.....	12
7.2.2. Ethische kwesties enquêtes.....	12
8. Kaart.....	13
9. Resultaten	14
9.1 Interviews.....	14
9.1.1 Motieven.....	14
9.1.2 Ervaringen	15
9.1.3 Coördinator	15
9.2 Enquêtes.....	16
10. Conclusie	18
Literatuurlijst:.....	20
Bijlagen.....	23
Reflectie	23
Interviews	23
Enquête.....	48

1. Samenvatting

Dit onderzoek gaat over de motieven en karakteristieken van de vrijwillige chauffeurs van de buurtbus. De buurtbus is een klein achtpersoonsbusje dat een dienstregeling rijdt volgens een vaste route. De buurtbus wordt gereden door vrijwilligers. Er zal literatuurstudie worden gedaan naar alternatieve manieren van openbaar vervoer, dit zal gedaan worden omdat de buurtbus ook een vorm van alternatief vervoer is. Ook zal er gekeken worden naar wat de literatuur zegt over de motieven en karakteristieken van vrijwilligers, dit zal gedaan worden omdat de buurtbus gereden wordt door vrijwilligers. Met behulp van enquêtes en diepte-interviews zullen de beweegredenen en de karakteristieken van de vrijwilligers van de buurtbussen bestudeerd worden.

De vrijwilligers van de buurtbus komen qua karakteristieken niet overeen met wat de literatuur zegt. Ook de motieven zijn niet altijd dezelfde als genoemd in de literatuur. Volgens de literatuur zijn vrijwilligers over het algemeen vrouw, van middelbare leeftijd en hoger opgeleid. Vrijwilligers van de buurtbus zijn meestal man, gepensioneerd en niet per se hoger opgeleid. Ook de motivaties die gevonden worden in de literatuur komen niet altijd overeen met die van buurtbusvrijwilligers. Eén van de motivaties om vrijwilliger te worden is bijvoorbeeld dat het goed staat op je CV, maar aangezien vrijwilligers op de buurtbus bijna allemaal gepensioneerd zijn speelt deze motivatie geen grote rol. Uiteindelijk zullen er ook nog enkele dingen genoemd worden om vrijwilligers voor de buurtbus te trekken.

2. Inleiding

De komende jaren dreigen er miljoenentekorten in het openbaar vervoer te ontstaan, onder andere in Overijssel, Groningen en Drenthe (RTV Noord, 2013, RTV Oost 2013). Het bedrag dat beschikbaar is voor het openbaar vervoer neemt af, deels doordat er vanuit Den Haag minder geld komt en deels omdat er vanuit de provincie minder geld komt voor openbaar vervoer. Dit betekent dat er bezuinigd moet worden (OV-bureau Groningen Drenthe, 2014). Dit betekent dat bepaalde lijnen onrendabel worden om te rijden met een reguliere lijnbus. Vooral op het platteland is dit een probleem. Doordat de kosten op het platteland hoger en de baten lager zijn dan in de stad (Kidder, 1976), zullen lijnen op het platteland eerder onrendabel worden dan in de stad. Op het platteland is er echter wel behoefte aan openbaar vervoer, ook omdat dit de leefkwaliteit kan verhogen (Gray en Hoel, 1992). Het verdwijnen van de lijnbussen kan voor een behoorlijke onrust zorgen, zoals in Limburg waar de lijnbussen ineens 50 dorpen niet meer aandedden (L1, 2014). Veel gebieden op het platteland hebben nu al geen of beperkte toegang tot het openbaar vervoer (Nagreda et. al., 2012), maar door de bezuinigingen zal dit nog verder verslechteren.

Doordat de lijnbussen worden wegbezuinigd, zal er naar alternatieven gezocht moeten worden. Eén van deze alternatieven is de buurtbus (Qbuzz, 2014). Dit is een busje met een capaciteit van 8 personen dat wordt gereden door vrijwilligers. De bussen hebben een vaste dienstregeling en rijden meestal alleen doordeweeks overdag. De kosten voor het rijden van een buurtbus zijn lager dan die voor het rijden van een normale bus. Door de bezuinigingen is de buurtbus een veelgebruikt alternatief geworden voor reguliere buslijnen (Van Wijk, 2014). Een voorbeeld hiervan is lijn 62 tussen Loppersum en Uithuizen. Deze lijn wordt in de dienstregeling die ingaat op 14 december 2014 wegbezuinigd door het OV-bureau Groningen Drenthe, maar als alternatief is wel een buurtbus mogelijk (RTV Noord, 2014). Doordat er steeds meer buurtbussen bijkomen, zullen er ook steeds meer vrijwilligers voor de buurtbus gevonden moeten worden. Dit onderzoek zal gaan over deze vrijwilligers. Er zal gekeken worden naar motieven en karakteristieken van buurtbusvrijwilligers. Dit zal gedaan worden om aan het einde een paar adviezen te kunnen geven over hoe deze vrijwilligers aan te trekken.

3. Probleemstelling

De hoofdvraag: *Wat is de motivatie en wat zijn de persoonlijke karakteristieken van vrijwilligers om te*

gaan rijden voor een buurtbus en hoe is deze informatie te gebruiken om nieuwe chauffeurs voor de buurtbus te vinden?

Deze hoofdvraag is in een aantal deelvragen te splitsen. De eerste is: *wat is de motivatie van vrijwilligers om in een buurtbus te gaan rijden?* De tweede is: *wat zijn de karakteristieken van vrijwilligers voor de buurtbus?* De derde deelvraag is eigenlijk een combinatie van de eerste twee. *Hoe kan je de motivatie en de karakteristieken van de vrijwilligers gebruiken om eventueel nieuwe mensen voor de buurtbus te vinden?*

Het doel van dit onderzoek is om er achter te komen wat de beweegredenen en karakteristieken zijn van buurtbuschauffeurs en om te kijken hoe je dit zou kunnen gebruiken om extra vrijwilligers te trekken.

4. Opbouw thesis

In het theoretisch kader worden eerst alternatieven voor de reguliere lijnbussen behandeld, vervolgens zal er een kort stukje over de buurtbus in staan en als laatste zullen de motieven en karakteristieken van vrijwilligers beschreven worden. Vervolgens zal het er in de methodologie over gaan hoe de interviews en enquêtes gehouden werden en zal er kort gekeken worden naar ethische kwesties. In de resultaten zullen vervolgens de uitkomsten van de interviews en enquêtes worden uitgelegd en toegelicht. In de conclusie zal alles uiteindelijk worden samengevat en weer worden teruggekoppeld naar de literatuur.

5. Theoretisch kader:

5.1 Openbaar vervoer

De dichtheid en de verdeling van het aantal adressen (aantal huishoudens en banen in een gegeven gebied) heeft grote invloed op wat voor openbaar vervoer er geboden kan worden in een bepaald gebied (Walker, 2008). Dit betekent dat er op het platteland, waar de dichtheid laag is, een mindere service geboden kan worden dan in de stad. Veel gebieden op het platteland hebben geen of een slechte toegang tot openbaar vervoer (Nagreda et al., 2012). Toch is ook op het platteland openbaar vervoer nodig.

Volgens Gray en Hoel (1992) kan openbaar vervoer de kwaliteit van het leven op het platteland verbeteren. De langere afstanden die het openbaar vervoer moet afleggen en het (meestal) lagere aantal passagiers zorgen er echter voor dat de kosten per passagier op het platteland hoger zijn dan in de stad (Kidder, 1976). Openbaar vervoer is zonder subsidie meestal niet uit te voeren, ook niet in de stad (Ubbels & Nijkamp, 2002). Op het platteland, waar de dichtheid lager is dan in de stad, speelt dit nog meer in de stad. Een probleem voor de lokale overheden, die de bussen subsidiëren, is het in de hand houden van de kosten terwijl de inkomsten dalen of in ieder geval niet net zo snel als de kosten stijgen (Odeck & Albi, 2004). Dit, gecombineerd met de bezuinigingen, heeft ervoor gezorgd dat het voor bedrijven niet of minder rendabel is geworden om de rustige lijnen op het platteland te rijden.

5.1.1 Alternatieve vormen van openbaar vervoer

Er zijn verschillende manieren om toch openbaar vervoer aan te kunnen bieden in regio's waar het reguliere openbaar vervoer verdwenen is. In Naguna (een stad in Japan met ongeveer 12.000 inwoners), is een systeem bedacht waarbij burgers de busdienst overnamen van het bedrijf dat vertrokken is. Dit doen ze met hun eigen auto's en meestal gratis (Kishi & Satoh, 2007). Met behulp van deze dienst is het mogelijk om naar het treinstation of naar het centrum van de plaats te gaan voor mensen die daar anders niet toe in staat waren geweest. Om genoeg vrijwilligers voor deze dienst te krijgen, werd 'local currency' ingezet. Dit is een soort ruilsysteem binnen een gemeenschap waarin op vrijwillige basis goederen en diensten kunnen worden uitgewisseld (Kato, 2001, in Kishi & Satoh, 2007). Op deze manier kunnen er genoeg vrijwilligers gevonden worden om een dienst neer te kunnen zetten die voldoet aan de vraag. In het onderzoek werd ook gevraagd waarom mensen *niet* als vrijwilliger mee zouden willen doen aan dit project. De belangrijkste reden was dat ze er geen tijd voor hadden.

In Nederland zijn er ook een aantal alternatieven voor de reguliere lijnbussen. In Gelderland loopt een proef met e-fietsen en taxi's als vervanging van de reguliere lijnbus (Van der Ploeg, 2014). Hierbij kan het zo zijn dat je in het dorp een e-fiets huurt, naar een bushalte een paar kilometer verderop fietst, daar de bus pakt en het laatste stukje met de taxi rijdt. In Amsterdam-West is een project opgezet, waarbij kleine elektrische auto's, gereden door mensen met een leerwerkplek, de verdwijning van de stadsbus in een wijk moet opvangen (Pantar, 2014). De provincie Noord-Brabant heeft een subsidiepot voor kleinschalige mobiliteitsoplossingen (provincie Noord-Brabant, 2014). Mensen in het dorp Boerdonk hebben van deze subsidie een dorpsauto gekocht (provincie Noord-Brabant, 2014). Dit systeem werkt eigenlijk hetzelfde als een buurtbus, alleen dan op een kleinere schaal.

Op een symposium van Rover (Reizigersorganisatie) in 2014 opperde Henk Meurs, professor aan de Radboud Universiteit, de mogelijkheid om openbaar vervoer en het WMO-vervoer (Wet Maatschappelijke ondersteuning) te combineren. Veel bussen moeten toch rijden voor de WMO, dus dan kunnen ze net zo goed ook andere mensen meenemen is dan de gedachte. Het probleem is wel dat het geld voor openbaar vervoer en WMO-vervoer uit verschillende potjes komt die door verschillende overheden beheerd worden, dit kan zorgen voor extra bureaucratie. De gemeente Eemsmond gaat in 2015 experimenteren met het combineren van WMO-vervoer en regulier openbaar vervoer (RTV Noord, 2014), mocht het in deze gemeente werken dan zal dit op meerdere plaatsen ingevoerd gaan worden. Op hetzelfde symposium kwam de voorzitter van het OV-bureau Groningen

Drenthe met de optie om de tarieven extra te verhogen. Op deze manier stijgen de inkomsten en zal de kostendekkingsgraad dus ook omhoog gaan. Dit is echter omstreden, omdat het openbaar vervoer dan voor bepaalde groepen in de samenleving minder toegankelijk kan worden. De prijselasticiteit van busreizen is ongeveer -0,4 (Pratt, 2000). Dit betekent dat bij een stijging van 1% van de prijs, het aantal passagiers afneemt met 0,4%. Dat betekent dat als de prijs stijgt, er weliswaar minder mensen in de bus zitten, maar dat de inkomsten toch zullen stijgen.

Ook is het mogelijk om Demand Responsive Transport in te zetten. Deze service wordt uitgevoerd door voertuigen met een kleine capaciteit en de route of de dienstregeling is flexibel (Davison et al., 2014). Hierbij kan gedacht worden aan achtpersoonsbusjes, maar ook taxi's behoren tot de mogelijkheden. Oorspronkelijk vooral ingezet voor gehandicaptenvervoer, wordt het, onder druk van bezuinigingen, steeds meer ingezet voor algemeen passagiersvervoer. Een voorbeeld hiervan in Nederland is de Belbus, een klein busje dat op rustige tijden op rustige routes wordt ingezet (OV-Bureau Groningen Drenthe, 2014). Bij de belbus moet de bus een uur van te voren gereserveerd worden, een voorbeeld van een belbus is de Opstapper (Arriva, 2014).

5.2 Buurtbus

Een andere mogelijkheid om toch openbaar vervoer aan te bieden als een normale streekbus niet rendabel is om te laten rijden, is de buurtbus (OV-bureau Groningen Drenthe, 2014). Dit zijn kleine busjes (8 personen) die gereden worden door vrijwilligers. Doordat dit kleine busjes zijn, kunnen ook mensen met een normaal rijbewijs in deze bussen rijden en heb je geen een groot rijbewijs nodig. Deze busjes rijden een vaste route volgens een vaste dienstregeling. In de bebouwde kom heeft de buurtbus haltes, buiten de bebouwde kom kan de buurtbus overal langs de route stoppen (zolang de veiligheid het toelaat). Sommige buurtbuslijnen hebben ook nog haltes die alleen worden aangedaan als er van te voren is gebeld. De buurtbus rijdt op de rustigere routes, waar het niet rendabel is om een grote bus te laten rijden. De meeste buurtbussen rijden alleen maandag tot en met vrijdag overdag. Buurtbussen rijden in heel Nederland. Het is een vrij oud concept. Een van de eerste buurtbussen in Nederland was de buurtbus in Hijken, opgericht in 1983 (Hijken, 2014).

De buurtbus is niet iets dat alleen in Nederland voorkomt. Ook in Duitsland komt de buurtbus voor, hier heet het fenomeen Bürgerbus. Het systeem werkt daar hetzelfde als in Nederland. Het is iets dat veel voorkomt, alleen in Nordrhein-Westfalen zijn er al 113 (Pro Bürgerbus NRW, 2013). Buurtbussen kunnen ook grensoverschrijdend zijn, zo rijdt er bijvoorbeeld een buurtbus tussen Denekamp (Twente) en Nordhorn vlak over de grens.

5.3 Vrijwilligers

Voor de buurtbus zijn vrijwilligers nodig. Volgens Stebbins (2009) is het belangrijkste van vrijwilligerswerk dat het werk is zonder er voor betaald te krijgen, in natura of in geld. Vrijwilligers geven hun tijd gratis aan anderen, dit betekent echter niet dat de vrijwilliger er niets voor terugkrijgt. Hetgene dat ze terugkrijgen is echter niet van materiële aard (Wilson & Musick, 1997). Het kan vaak betaald werk vervangen (Freeman, 1997). In het geval van de buurtbus vervangen de vrijwilligers vaak betaalde buschauffeurs. Soms kan het ook bittere noodzaak zijn. Als voorbeeld noemen Meyer jr. et al. (2013) non-profit ziekenhuizen in Brazilië die niet zouden kunnen overleven zonder de hulp van vrijwilligers.

Wilson & Musick (1997) onderscheiden drie belangrijke kenmerken van vrijwilligerswerk. De eerste is dat vrijwilligerswerk een activiteit is die iets produceert. Het tweede kenmerk is dat vrijwilligerswerk vaak gepaard gaat met voordelen voor "the collective good" zoals Wilson & Musick dat omschrijven. Het laatste kenmerk gaat over de relatie tussen de vrijwilliger en het vrijwilligerswerk. Dit is een altruïstische relatie. Als mensen gevraagd worden waarom ze vrijwilligerswerk doen geven ze vaak een antwoord als het volgende: "ik vind het belangrijk om andere mensen te helpen of ik kan iets doen voor een zaak die ik belangrijk vind" (Hodgkinson & Weitzman, 1992, in Wilson & Musick, 1997).

5.3.1 Karakteristieken van vrijwilligers

Aan de hand van de socio-economische status is het goed te voorspellen of iemand een vrijwilliger zal worden. Er zijn uitzonderingen, maar vrijwilligers zijn vaak hoger opgeleide vrouwen van middelbare leeftijd met kinderen die naar school gaan en die een goede baan hebben of een man met een goede baan (Hettman & Jenkins, 1990). Bij een goede baan gaat het er vooral om dat de vrijwilliger genoeg geld tot zijn beschikking heeft zodat hij de tijd kan besteden aan vrijwilligerswerk, in plaats van dat hij die tijd nodig heeft om te werken voor een inkomen. Of iemand vrijwilliger wordt, hangt af van de beschikbaarheid van tijd, mate van educatie en het netwerk waarin iemand verkeerd (Helms & McKenzie, 2013). Vrijwilligers hebben vaak meer empathie en zijn vaker verbonden aan een religieuze instelling ingesteld dan niet-vrijwilligers (Mitani, 2014).

Helms & McKenzie (2013) onderscheiden formeel en informeel vrijwilligerswerk. Formeel vrijwilligerswerk is vrijwilligerswerk dat wordt gedaan voor een vereniging, in plaats van direct voor een persoon. Vrijwilligerswerk bij de buurtbus valt onder formeel vrijwilligerswerk. Mannen doen dit relatief gezien vaker dan vrouwen. Vrouwen kiezen relatief vaker voor informeel vrijwilligerswerk. Dit wordt gedefinieerd als informele hulp aan gezinnen of andere personen. Informeel vrijwilligerswerk is een stuk persoonlijker dan formeel vrijwilligerswerk.

Sommige studies zeggen dat educatie een belangrijkere rol speelt om formeel vrijwilligerswerk te gaan doen dan bij informeel vrijwilligerswerk (Inouye, 2007, in Mitani 2014). Subjectieve eigenschappen zoals empathie en een religieuze houding hebben weer meer van doen met informeel vrijwilligerswerk (Van Tienen, 2011).

5.3.2 Motieven van vrijwilligers

Er zijn verschillende motivaties om vrijwilligerswerk te gaan doen. Deze motivaties zijn voor iedereen anders (Christauskas et. al., 2012). Sommige mensen beginnen met vrijwilligerswerk omdat ze geloven in de doelen van de organisatie en denken dat ze kunnen helpen met het bereiken van dit doel, sommige mensen worden vrijwilliger omdat ze denken bepaalde competenties te kunnen leren en dat dit kan helpen in het vinden van een betere baan of het beklimmen van de sociaaleconomische ladder. Vrijwilligers hebben de neiging om zich aan te sluiten bij een organisatie die kan helpen met het bereiken van persoonlijke doelen (Simon, 2003, in Christauskas et. al., 2012). Er is ook nog een groep vrijwilligers die het doen omdat ze iets terug willen geven aan de maatschappij (Usevicius, 2002 in Christauskas et. al., 2012).

Clary et al. (1998) hebben zes verschillende motieven voor vrijwilligerswerk gevonden:

1. Sociale normen en waarden. Deze motivatie gaat uit van altruïstische gevoelens richting de medemens en dat er daarom aan vrijwilligerswerk gedaan wordt.
2. *'Understanding'*. Hierbij gaat het om het verkrijgen van nieuwe ervaringen en het gebruiken van kennis, vaardigheden en mogelijkheden die anders niet gebruikt zouden worden.
3. Sociale functie. Hierbij gaat het om het uitbreiden van het sociale netwerk van iemand en het tegenkomen van mensen met dezelfde interesse.
4. Carrièregerichte functie. Hierbij gaat het om het opbouwen van het CV.
5. Bescherming van het eigen ego. Door het doen van vrijwilligerswerk verminderd het eventueel aanwezige schuldgevoel en negatieve gevoelens.
6. De laatste functie is gericht op de persoonlijke ontwikkeling, het verbeteren van het zelfvertrouwen en het verbeteren van de gemoedstoestand.

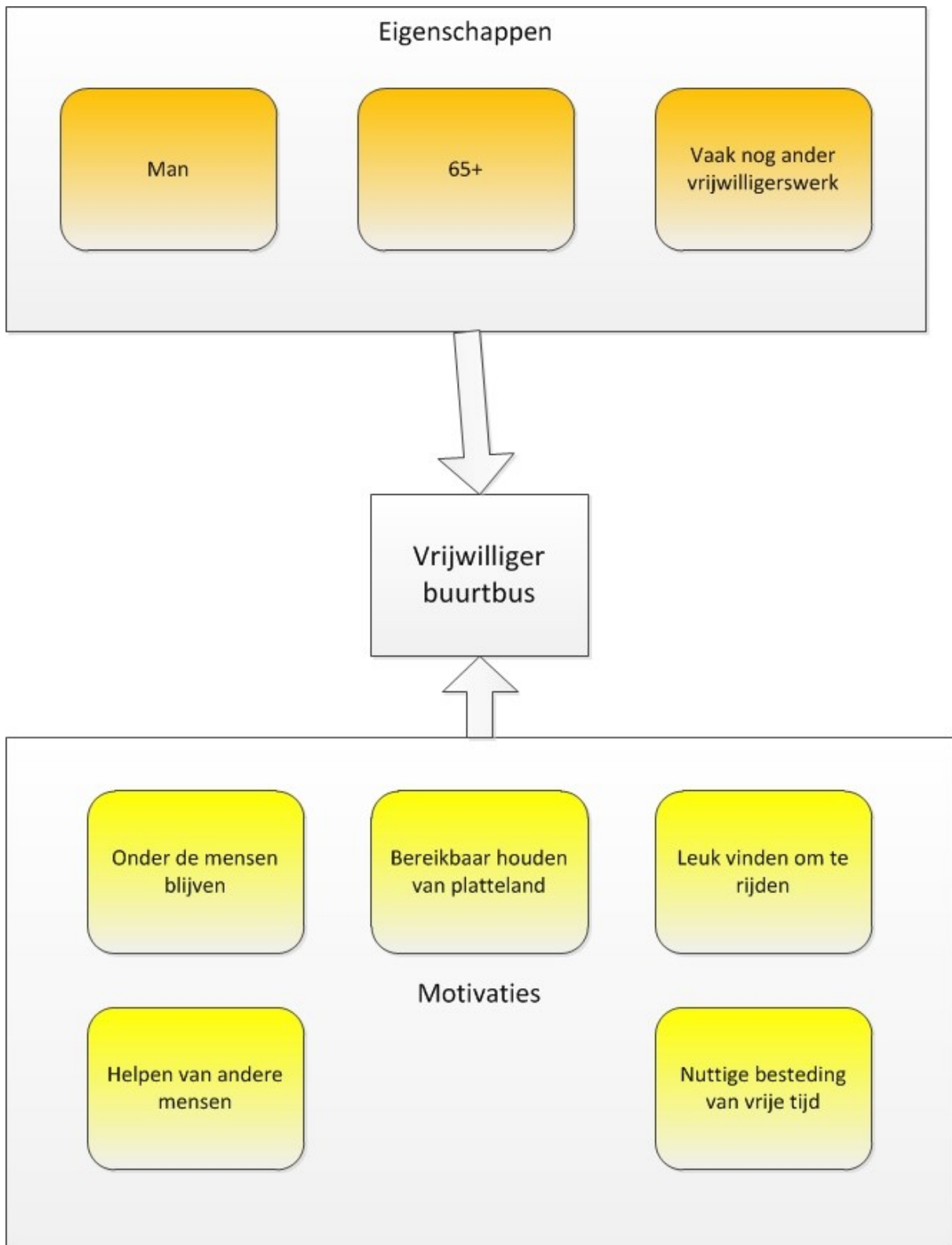
Dit wil niet zeggen dat elke vrijwilliger deze motieven heeft, dit hangt af van factoren zoals het soort vrijwilligerswerk, leeftijd, geslacht en sociale klasse.

5.3.3 Samenvatting vrijwilligers

Vrijwilligers zijn meestal vrouw, hoger-opgeleid en van middelbare leeftijd met naar schoolgaande kinderen. Er is echter een onderscheid te maken tussen formeel vrijwilligerswerk, waarbij het

vrijwilligerswerk voor een organisatie wordt gedaan, en informeel vrijwilligerswerk, waarbij het vrijwilligerswerk veel persoonlijker is. Bij formeel vrijwilligerswerk zijn er relatief meer mannen, bij informeel vrijwilligerswerk zijn er relatief meer vrouwen. De buurtbus is een voorbeeld van formeel vrijwilligerswerk.

6. Conceptueel model:



7. Methodologie

7.1 Interviews

Aangezien de motivaties van de chauffeurs van de buurtbus een belangrijke rol hebben in dit onderzoek, is interview een geschikte manier om onderzoek te doen. Diepte-interviews zijn een geschikt middel om motivaties en complex gedrag te onderzoeken (Dunn, 2010). Hierbij moet wel rekening gehouden worden met het feit dat het niet mogelijk is om veel chauffeurs te ondervragen. Hierdoor is het moeilijker om te generaliseren. De interviews worden niet gebruikt voor het analyseren van de karakteristieken van de vrijwilligers van de buurtbus, hier is een enquête voor gebruikt. De reden hiervoor is dat met enquêtes een grotere groep te ondervragen is en het dus makkelijker wordt om te generaliseren.

In de interviews ligt de nadruk op de motivatie van de vrijwilligers. Er is rechtstreeks gevraagd naar de motivaties van de vrijwilligers. Ook is er gevraagd of ze eerst ander vrijwilligerswerk gedaan hebben en als ze dat gedaan hebben was de volgende vraag waarom ze zijn overstapt. Wanneer de reden bekend is waarom mensen van ander vrijwilligerswerk overstappen naar de buurtbus, kan daar gebruik van worden gemaakt bij het vinden van nieuwe vrijwilligers voor de buurtbus. Ook de ervaringen van de vrijwilligers tijdens het rijden op de buurtbus zullen aan bod komen. Dit is gedaan om eventueel nog wat extra informatie te horen over de motivaties van de vrijwilligers. Ook is dit onderwerp gebruikt als een bruggetje om te vragen over hoe de ervaringen en de motivaties vroeger waren en of hier dus verandering in is. Ook konden de vrijwilligers nog met ideeën komen om eventueel extra buurtbuschauffeurs aan te trekken.

Voor de interviews is gekozen om de chauffeurs van lijn 98 tussen Grootegast en Leek te interviewen. Met de dienstregeling die inging op 14 december 2014 is deze lijn omgenummerd naar 550. Er zijn twee redenen waarom voor deze lijn gekozen is. De eerste is dat deze lijn in de buurt van Groningen ligt, de tweede reden is dat dit een buurtbus is met een redelijk groot aantal vrijwilligers. Hierdoor was er genoeg keuze aan vrijwilligers om te kunnen interviewen. Om de gegevens van de vrijwilligers om ze te benaderen te verkrijgen is er contact geweest met de coördinator van deze buurtbusvereniging. Hij heeft een lijst met gegevens van de vrijwilligers overhandigd zodat ze benaderd konden worden.

7.1.1 Kwaliteit van de interviews

Er zijn uiteindelijk 8 interviews gehouden met de vrijwilligers. De interviews duurden maximaal 20 minuten. Dit is niet heel lang voor een interview, maar uiteindelijk hebben de interviews wel genoeg data opgeleverd. De reden dat de interviews niet zo lang waren is dat na ongeveer 20 minuten alle vragen gesteld waren. Ook werd er na het interview altijd nog even nagepraat, dit leverde ook informatie op. De geïnterviewden bedachten dan vaak nog dingen die ze vergeten waren te zeggen tijdens het interview.

7.1.2 Ethische kwesties interviews

Om de respondenten gerust te stellen, mochten ze zelf de plek voor het interview uitkiezen. Alle respondenten kozen hun eigen huis uit voor het interview. Er is de respondenten om toestemming gevraagd om het interview op te mogen nemen, zodat dit uitgewerkt kon worden en mee kon worden gezonden naar de begeleider. Alle respondenten hebben hier toestemming voor gegeven. Er is tegen de respondenten gezegd dat alle data geanonimiseerd zou worden en dat hun gegevens

alleen gebruikt zouden worden voor dit onderzoek en niet voor andere onderzoeken of commerciële doeleinden

7.2 Enquêtes

Waar de interviews worden gebruikt voor de motieven, zullen de enquêtes ook gebruikt worden voor het vaststellen van de karakteristieken van de buurtbuschauffeurs. Dit is kwantitatieve data en een enquête is hier meer geschikt voor dan een interview. Het voordeel ten opzichte van een interview is dat het goedkoper is en minder tijd kost, zeker als deze groep in een groot gebied zit (Snowball & Willis, 2010). De enquête is verspreid naar buurtbusverenigingen in Friesland, Groningen (op lijn 98 na), Drenthe, Overijssel en de Veluwe. Dit is een groot gebied te noemen.

De enquête is verstuurd naar de chauffeurs van een aantal buurtbuslijnen in het Groningen, Drenthe, Friesland, Overijssel en Gelderland, maar dit is te generaliseren naar buurtbuschauffeurs van heel Nederland. Het is niet te verwachten dat er hele grote verschillen zullen zijn tussen de verschillende delen van Nederland met betrekking tot buurtbuschauffeurs.

De enquête begint met een korte inleiding. Hierin wordt het doel van de enquête beschreven en wat er met de data die verzameld zal worden via de enquête gaat gebeuren. Ook wordt hier benadrukt dat alle data geanonimiseerd wordt en dat de data alleen gebruikt zal worden voor het bachelorproject. Het is een kleine enquête die binnen vijf minuten in te vullen is.

De vragen gaan over de karakteristieken van de buurtbuschauffeurs. Hierbij kan gedacht worden aan de leeftijd, inkomen, hoogste opleiding, maar bijvoorbeeld ook aan hoe lang de betreffende persoon al op de buurtbus rijdt. Als al deze gegevens binnen zijn, dan kan aan de hand hiervan een generalisatie worden gemaakt over de karakteristieken van de buurtbuschauffeurs.

Ook zijn er een aantal vragen gesteld over de motivatie. Dit is gedaan om van een grotere groep data te krijgen (in vergelijking met de interviews) en om hier statistische berekeningen mee te kunnen doen. Voor deze vragen is de Likertschaal gebruikt. Dit is een ordinale schaal waar de respondenten kunnen aankruisen in hoeverre iets voor hen van belang is. Robinson (1998) zegt dat dit een overzichtelijke manier is om te kijken hoe belangrijk respondenten iets vinden. Er is gekozen voor een schaal met vijf stappen.

De motivaties zijn deels uit de literatuur gehaald (*Helpen van andere mensen, Activiteit voor op het CV, Ontmoeten van nieuwe mensen, Nuttige besteding van de vrije tijd*), een aantal motivaties zijn specifiek voor het rijden op de buurtbus (*Bereikbaar houden van platteland, Het leuk vinden om te rijden op een buurtbus*). De motivaties gebaseerd op de literatuur zijn uit het artikel van Clary et. al (1998) gehaald.

De enquête is met Google Forms gemaakt en is digitaal onder de respondenten verspreid worden. Dit is gedaan worden via de buurtbusverenigingen. Bij sommige buurtbusverenigingen is de enquête verspreid door het bestuur, van een paar andere buurtbusverenigingen heeft het bestuur (eventueel na overleg met de vrijwilligers) een lijst met gegevens gestuurd waarna de vrijwilligers persoonlijk via de mail konden worden benaderd. Voor het verkrijgen van de gegevens van de respondenten is er ook met een bestuur van een buurtbusvereniging gesproken, hier is ook nog informatie uit gehaald voor het onderzoek.

Waarbij bij de interviews maar mensen van 1 buurtbuslijn geïnterviewd zullen worden, zal voor de enquête gebruik gemaakt worden van meerdere lijnen. Een reden hiervoor is het aantal respondenten, voor een enquête heb je meer respondenten nodig dan voor een interview. Alle buurtbuslijnen van Groningen, Drenthe, Friesland, Overijssel en de Veluwe zijn aangeschreven voor een enquête. De chauffeurs van de buurtbusvereniging Leek-Grootegast zijn niet aangeschreven voor een enquête, aangezien er van deze lijn een aantal mensen zijn geïnterviewd.

7.2.1 Kwaliteit van de enquêtes

De gegevens die de enquête heeft opgeleverd zijn geschikt om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden. Van de 132 ingevulde enquêtes waren er twee verkeerd of dubbel ingevuld.

De non-respons was helaas niet te meten. Doordat een aantal buurtbusverenigingen de enquête doorgestuurd hebben, zonder daar de onderzoeker over te contacteren, is het niet duidelijk naar hoeveel mensen de enquête is gestuurd. Om te controleren of de respondenten een representatieve groep vormen is er bij een buurtbusvereniging navraag gedaan over het geslacht en de leeftijd van de vrijwilligers. Dit kwam redelijk overeen met de uitkomsten van de enquête, het is dus aan te nemen dat dit een representatieve groep is.

7.2.2. Ethische kwesties enquêtes

Om online enquêtes te kunnen versturen zijn er adressen nodig van respondenten. Hiervoor zijn de besturen van de buurtbusverenigingen benaderd. Een aantal van deze verenigingen wilden hier niet aan meewerken vanwege de privacy van de vrijwilligers. Het is dan ook belangrijk om de privacy van de respondenten te waarborgen. De enquête is dan ook geanonimiseerd. De antwoorden zijn niet te herleiden naar een bepaald persoon. Mensen konden wel hun e-mailadres opgeven, maar dit zal alleen gebruikt worden om die personen het onderzoek toe te sturen. De gegevens zullen niet gebruikt worden voor andere onderzoeken of commerciële doeleinden.

8. Kaart

Route buurtbuslijn 98 (550)



9. Resultaten

9.1 Interviews

9.1.1 Motieven

Uit de interviews blijkt dat de respondenten op de buurtbus zijn gaan rijden na hun pensioen of toen ze werkloos waren. Hierdoor hadden ze tijd tot hun beschikking en die “wilden ze niet achter de geraniums doorbrengen” (interviews 7 en 8). Op de buurtbus rijden was een manier om de tijd die ze over hadden te besteden en doordat ze door de coördinator vaak op dezelfde dagen van de week werden ingepland gaf het ook een soort structuur. Een aantal vrijwilligers deed ook nog ander vrijwilligerswerk. Zo was er iemand die ook nog een jaarlijkse boekenmarkt organiseerde, bij een computerclub zat, zijn vrouw hielp met het koor en ook nog een klaverjasclubje had (interview 3).

6 respondenten gaf ook aan dat ze op de buurtbus zijn gaan rijden om onder de mensen te blijven. Dit is een van de blokjes in het conceptueel model. Op deze manier konden ze met mensen blijven praten. De passagiers wilden meestal wel een praatje maken met de chauffeur, hierdoor vonden de vrijwilligers het altijd gezellig op de bus. Doordat veel vrijwilligers op vaste tijden reden, leerden ze ook de passagiers een beetje kennen. Een vrijwilliger gaf hier een mooi voorbeeld van (interview 4). Er reisde bij hem altijd een oudere vrouw mee, maar die gaf op een gegeven moment aan dat ze niet meer met hem mee zou rijden omdat ze een computercursus ging volgen. Na een half jaar kwam ze weer terug en zei ze dat ze niks geleerd had, toen heeft de buurtbusvrijwilliger haar computerles gegeven.

Hier is een vriendschapsrelatie uit ontstaan, maar de vrijwilligers gaven aan dat het maken van nieuwe vrienden of het uitbreiden van de kennissenkring geen motivatie was om te gaan rijden op de buurtbus. Dit in tegenstelling tot het sociale motief dat Clary et. al (1998) gevonden hebben. De respondenten gaven aan dat er nauwelijks contact was met andere vrijwilligers. Ze zagen de personen die voor of na hen moesten rijden en één keer per jaar hadden ze een vergadering en een uitje. De vrijwilligers vonden dit geen heel groot probleem. Ze gaven aan dat hun vriendenkring al groot genoeg was of dat ze eigenlijk geen tijd hadden voor nieuwe vrienden.

Het ging dus meer om het onder de mensen blijven dan om het ontwikkelen van duurzame relaties.

Een belangrijke motivatie die door iedereen genoemd werd, was het leuk vinden van het rijden op een auto. Eén vrijwilliger noemde het wel “handig” als je autorijden leuk vindt (interview 1), aangezien je drie uur lang rondjes aan het rijden bent op de bus. In het conceptueel model is dit te zien onder de motivatie.

De buurtbus is er om het platteland bereikbaar te houden, om plaatsen zonder regulier openbaar vervoer toch een vorm van openbaar vervoer te geven. Voor veel mensen was dit een motivatie om te gaan rijden op de buurtbus. Deze motivatie is te zien in het conceptueel model. Zij vonden het belangrijk dat scholieren naar school konden komen of dat ouderen uit hun isolement konden komen door in een dorpje verderop een kop koffie te gaan drinken met iemand, zonder de buurtbus waren deze ouderen nooit in dat andere dorpje gekomen. De mensen waren hier altijd heel erg dankbaar voor. De vrijwilligers vonden dit ook belangrijk, zo hadden zij namelijk het gevoel dat het werk dat ze deden ook belangrijk was. Hierbij speelde ook mee dat de buurtbus een stuk drukker was geworden. In de eerste paar maanden waren de vrijwilligers blij als ze drie mensen per dag zagen en reden ze

vaak rond met een lege bus. Dit werkte niet heel motiverend. In de afgelopen jaren was de bus een stuk drukker geworden. De meeste vrijwilligers gaven dit aan als een pluspunt, omdat zij het rijden met een volle bus leuker vonden dan het rijden met een lege bus. Eén vrijwilliger gaf echter aan dat dit ook wel een nadeel had. Er mogen maar acht mensen mee in de bus, dus als er dan een grote groep staat wilde het wel eens voorkomen dat ze een paar mensen moesten achterlaten.

9.1.2 Ervaringen

De vrijwilligers waren allemaal heel positief over het rijden op een buurtbus. Ze vonden het leuk om te doen, het was niet al te moeilijk werk en de passagiers waren meestal beleefd en wilden altijd wel een praatje maken. De vrijwilligers gaven aan dat ze direct met het vrijwilligerswerk zouden stoppen. Twee vrijwilligers gaven wel aan dat ze de asielzoekers een minpuntje vonden. Zij vonden dat deze groep onbeleefd was, de regeltjes niet goed kende en vaak probeerde te frauderen. De asielzoekers woonden in Grootegast en hadden in Leek de inburgeringscursus. Van de gemeente kregen ze dan een buurtbusabonnement om op en neer te reizen. Deze abonnementen staan op naam, maar toch probeerden de asielzoekers om deze abonnementen aan andere mensen uit te lenen. De vrijwilligers konden hier vrij weinig aan doen. De meeste vrijwilligers gaven trouwens wel aan dat niet alleen asielzoekers fraudeerden, ook autochtonen deden dat. De meeste vrijwilligers konden dit van zich af laten glijden, maar er is ook een vrijwilliger gestopt omdat hij hier niet mee kon omgaan.

De meeste vrijwilligers gaven aan dat -ze bij de buurtbus waren gekomen nadat ze op RTV Noord of in een plaatselijk krantje hadden gelezen dat de buurtbus reed. Eén van de vrijwilligers gaf aan dat vrijwilligerswerk uit jezelf moet komen, maar dan moet wel bekend zijn dat de buurtbus rijdt, goede bekendmaking is dus van belang. Sommige vrijwilligers waren bij de buurtbus gekomen nadat ze een keer met een vriend hadden meegereden.

9.1.3 Coördinator

De rol van de coördinator werd positief benadrukt. Doordat hij er voor zorgde dat alles perfect geregeld was, hoefden de vrijwilligers alleen maar te denken aan het rijden. Doordat hij dacht aan de kleine dingen, zoals een bloemetje bij een verjaardag en een kerstpakket, was de sfeer altijd heel ontspannen. Meerdere vrijwilligers spraken dan ook hun bewondering uit voor de coördinator. Dit is niet eens zozeer een motivatie om te gaan rijden voor de buurtbus, maar het zorgt er wel voor dat mensen blijven rijden voor de buurtbus.

9.2 Enquêtes

Van de 132 afgenomen enquêtes waren er 130 geldig. Eén iemand had de enquête twee keer ingevuld en iemand anders had de enquête foutief begrepen. Deze twee enquêtes zijn hierom verwijderd uit het gegevensbestand.

Geslacht

	Aantal	Percentage
Man	117	90,0
Vrouw	13	10,0
Total	130	100,0

Leeftijd

	Aantal	Percentage
30-50	1	,8
50-65	39	30,0
65+	90	69,2
Total	130	100,0

Opleidingsniveau

	Aantal	Percentage
Middelbare school	41	31,5
MBO	52	40,0
Hoger Onderwijs	37	28,5
Total	130	100,0

Uit de enquête blijkt dat 60,8% ook nog ander vrijwilligerswerk doet. 13,8 heeft wel ander vrijwilligerswerk gedaan, maar is daar mee gestopt. Van die mensen geeft een groot deel aan dat ze de buurtbus leuker vonden om te doen, maar een aantal zegt ook dat het andere project gestopt is.

Er is in de enquête ook gevraagd om van een aantal mogelijke motivaties aan te geven hoe belangrijk ze deze vinden. Zo was voor 57,7% de nuttige besteding van de vrije tijd een belangrijke motivatie. Ook voor 57,7% van de respondenten was het ontmoeten van nieuwe mensen een belangrijke motivatie. Dat deze getallen gelijk zijn is toevallig. 71,5% vond het bereikbaar houden van het gebied een belangrijke motivatie om te gaan rijden op de buurtbus. 76,2% gaf aan dat het leuk vinden om te rijden op een buurtbus een belangrijke motivatie was. Het helpen van andere mensen is voor 74,6 een goede motivatie geweest om voor de buurtbus te gaan. Activiteit voor op het CV is voor slechts 16,2% van de mensen een reden om te gaan rijden op de buurtbus. Dit zou kunnen komen doordat het merendeel van de mensen 65+ is en toch al met pensioen. Die hoeven niet meer te werken, dus dan maakt het ook niet echt uit of je CV nog verfraaid wordt.

Met behulp van de enquête is het ook mogelijk om te kijken of er een verband is tussen opleidingsniveau en de motieven van vrijwilligers van de buurtbus. Om dit te onderzoeken zijn *HBO* en *universiteit* samengevoegd tot *hoger onderwijs*. Dit is gedaan om er voor te zorgen dat er drie groepen zijn die qua grootte ongeveer vergelijkbaar zijn. Dit betekent dat de variabele hoogst genoten opleiding bestaat uit drie delen, namelijk *middelbare school*, *MBO* en *hoger onderwijs*.

Om dit te testen zijn er lineaire regressies uitgevoerd met als onafhankelijke variabele het *Opleidingsniveau* en als afhankelijke variabelen de zes motivaties (namelijk *Nuttige besteding vrije tijd*, *Ontmoeten van nieuwe mensen*, *Het bereikbaar houden van een bepaald gebied*, *Activiteit voor op het CV*, *Het helpen van andere mensen* en *Het leuk vinden om te rijden op een buurtbus*). Bij deze toets is er vanuit gegaan dat de overschrijdingskans kleiner moest zijn dan 5% voordat het significant was. De nulhypothese was dat er geen verband is tussen opleidingsniveau en hoe belangrijk men de motivatie vond. Uiteindelijk is er, van de zes toetsen die gedaan zijn, één toets die een significant verband heeft opgeleverd. De lineaire regressie waarbij *Opleidingsniveau* werd afgezet tegen *Activiteit voor op het CV* leverde met een overschrijdingskans van kleiner dan 0,05% een significant verband op. Er is dus een verband tussen deze twee variabelen. De correlatiecoëfficiënt is 0,302. Dit betekent dat er een positief verband is tussen *Opleidingsniveau* en de motivatie *Activiteit voor op het cv*. De meeste respondenten vinden het geen belangrijke motivatie om te gaan rijden voor de buurtbus, maar hoe hoger de opleiding, hoe belangrijker men deze motivatie toch vindt. De mogelijke verklaring hiervoor is dat hoger opgeleiden meer waarde hechten aan een goed CV omdat ze dat vroeger misschien ook wel meer nodig hadden. Dit is echter een mogelijke verklaring, op basis van de gegevens van dit onderzoek is daar geen definitieve uitspraak over te doen.

De overige regressies leverden geen significante verbanden op. Dit betekent dus dat er bij die motivaties (*Nuttige besteding vrije tijd*, *Ontmoeten van nieuwe mensen*, *Het bereikbaar houden van een bepaald gebied*, *Het helpen van andere mensen* en *Het leuk vinden om te rijden op een buurtbus*) geen verband is tussen de motivatie en het opleidingsniveau.

Bij het vragen naar de gegevens om de respondenten te kunnen benaderen is er ook een overleg geweest met het bestuur van de Buurtbusvereniging Hijken in Drenthe. Hierbij is ook even kort over de vrijwilligers gepraat. In de literatuur (Hettman & Jenkins, 1990) staat dat vrijwilligers over het algemeen hoger zijn opgeleid. Bij de buurtbus is dit niet het geval. Uit de enquête blijkt dat slechts 28,5% hoger is opgeleid. Het bestuur van die vereniging had hier een verklaring voor, namelijk dat de hoger opgeleiden relatief vaak van het platteland vertrekken naar de stad. Aangezien de buurtbus op het platteland rijdt en de meeste vrijwilligers van de buurtbus ook op het platteland wonen, zitten hier dus relatief veel lager opgeleiden bij, omdat die meer aanwezig zijn in de populatie waar de vrijwilligers uitkomen.

10. Conclusie

Het doel van dit onderzoek was om de motieven en de karakteristieken van de chauffeurs van de buurtbus te achterhalen.

De eerste deelvraag ging over de motieven van vrijwilligers van de buurtbus. De zes motieven gevonden door Clary et al. (1998) gelden niet allemaal voor vrijwilligers op de buurtbus. De carrièregerichte functie is nauwelijks aanwezig. Dit komt doordat de meeste vrijwilligers 65+ zijn en daarom met pensioen. Die hoeven in de toekomst niet meer te werken, dus dan maakt het ook niet zoveel uit of er nog extra dingen op het CV komen. De sociale functie, het uitbreiden van de kennissenkring en het ontmoeten van nieuwe mensen met dezelfde interesse, was voor de vrijwilligers geen motief om te gaan rijden op de buurtbus. De motivatie was wel om onder de mensen te blijven, om af en toe nog met mensen te kunnen praten, maar de kennissenkring hoefde niet uitgebreid te worden. Er was weinig contact tussen de vrijwilligers, maar eigenlijk vonden ze dit niet zo erg. De vrijwilligers gaven aan dat het leuk vinden om te rijden op een bus en het tijd over hebben eigenlijk de belangrijkste redenen waren om te gaan rijden voor een buurtbus. Het bereikbaar houden van het platteland vonden de vrijwilligers ook een goede motivatie om te gaan rijden.

Volgens Hettman & Jenkins (1990) zijn vrijwilligers vaak vrouw, hoger opgeleid en van middelbare leeftijd. Vrijwilligers van de buurtbus komen niet overeen met deze specificaties. De vrijwilligers van de buurtbus zijn over het algemeen man, 65+ en niet hoger opgeleid. De leeftijd is te verklaren door het feit dat de buurtbus op werktijden rijdt en dat veel mensen van middelbare leeftijd dan aan het werk zijn. Dit geldt niet voor ouderen die met pensioen zijn, deze kunnen dus makkelijker gaan rijden op de buurtbus. Het verschil in aantal vrouwen in vergelijking met wat de literatuur zegt kan door een aantal factoren bepaald worden. Helms en McKenzie (2013) onderscheiden formeel en informeel vrijwilligerswerk, waarbij mannen meer vertegenwoordigd zijn bij formeel vrijwilligerswerk en vrouwen meer bij informeel vrijwilligerswerk. De buurtbusvereniging is een voorbeeld van formeel vrijwilligerswerk. Een aantal respondenten gaf ook aan dat autorijden gewoon niet echt iets is voor vrouwen (van hun generatie) en dat ze daarom ook minder op de buurtbus te vinden zijn. Het opleidingsniveau komt ook niet overeen met de theorie. Een verklaring hiervoor is moeilijker te vinden, maar tijdens een overleg met een bestuur van een buurtbusvereniging gaf dat bestuur een mogelijke verklaring. Veel mensen met een hogere opleiding trekken naar de stad, waardoor de mensen met een lagere opleiding achterblijven op het platteland. Het Sociaal Cultureel Planbureau (2006) onderschrijft dit. Doordat de meeste vrijwilligers van de buurtbus van het platteland komen, zouden dit dan dus meer de lager opgeleiden zijn die zijn achter gebleven.

Veel mensen waren er bij gekomen doordat ze tijd over hadden en via lokale media gelezen hadden dat er een buurtbus reed. Het is dus belangrijk om goed bekend te maken dat er een buurtbus rijdt en dat er vrijwilligers nodig zijn voor de buurtbus, dan komen voor een deel de vrijwilligers vanzelf al. Voor het krijgen van vrijwilligers zal er vooral gekeken moeten worden naar de gepensioneerden, dit is de groep waar op gericht moet worden. Dit is te doen door bijvoorbeeld in complexen waar veel gepensioneerden wonen posters op te hangen of op andere plekken waar veel ouderen komen. Ook kan een bekendmaking via regionale tv of het plaatselijk sufferdje een manier zijn om bekendheid te creëren. De vrijwilligers die nu al rijden kunnen ook met mond-tot-mond reclame proberen nieuwe vrijwilligers te trekken. Een aantal chauffeurs gaf aan dat ze bij de buurtbus waren gekomen nadat ze met een vriend mee waren gereden.

Dit onderzoek heeft zich gericht op buurtbuschauffeurs uit Friesland, Groningen, Overijssel, Drenthe en de Veluwe. Het onderzoek is echter waarschijnlijk wel te generaliseren naar andere delen van Nederland. Er is geen reden om aan te nemen dat er tussen de onderzochte gebieden en de rest van Nederland zulke grote verschillen zijn dat het niet mogelijk is om te generaliseren.

De belangrijkste conclusie is dat de vrijwilligers van de buurtbus afwijken van wat de gemiddelde vrijwilliger volgens de literatuur. Dit zowel in karakteristieken, ze zijn gepensioneerd in plaats van middelbaar, ze zijn man in plaats van vrouw en ze zijn ook niet hoger opgeleid. Ook veel motivaties van de buurtbuschauffeurs komen niet overeen met de overeenkomsten in de literatuur (zoals activiteit op het CV), er zijn echter ook motivaties die wel in de literatuur genoemd worden die een belangrijke rol spelen om voor de buurtbus te gaan rijden (zoals het helpen van mensen).

Literatuurlijst:

Arriva (2014), *Reserveer opstapper*, geraadpleegd op 03-11-2014 via <http://www.arriva.nl/uw-reis-plannen/ov-taxi-belbus-opstapper/reserveer-opstapper/>

Christauskas, C., Petrauskiene, R., & Marcinkeviciute, L. (2012). Theoretical and Practical Aspects of Volunteer Organisation Members (Volunteers) Motivation. *Inzinerine Ekonomika-Engineering Economics*, 23(5), 517–524.

Clary, E. G., Snyder, M., Ridge, R. D., Copeland, J., Stukas, A. A., & Miene, P. (1998). Understanding and assessing the motivations of volunteers: A functional approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74, 1516–1530.

Davison, L., Enoch, M., Ryley, T., Quddus, M., & Wang, C. (2014). A survey of Demand Responsive Transport in Great Britain. *Transport Policy*, 31, 47–54.

Freeman, R. (1997). Working for nothing: The supply of volunteer labor. *Journal Of Labour Economics*, 15(1), 140–166.

Gray, G. E., & Hoel, L. A. (1992). *Public transportation: Rural public transportation*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall Inc.

Helms, S., & McKenzie, T. (2013). Gender Differences in Formal and Informal Volunteering in Germany. *VOLUNTAS: International Journal of Voluntary and Nonprofit Organizations*, 25(4), 887–904.

Hettman, D. W., & Jenkins, E. (1990). Volunteerism and Social Interest. *Individual Psychology*, 46(4), 299-303.

Hijken (2014), *Buurtbus*, Geraadpleegd op 20-12-2014 via <http://www.hijken.com/buurtbus.php>

Janoski, T., Musick M., & Wilson J. (1998). Being Volunteered? The Impact of Social Participation and Pro-Social Attitudes on Volunteering. *Sociological Forum*, 13(3), 495-519.

Kidder, A. E. (1976). Economics of rural public transportation programs. *Transportation Research Record*, 578, 1–7.

Kishi, K., & Satoh, K. (2007). Attitudinal Study on a Reciprocal Community Transport System in Japan. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1(3), 161–171.

L1 (2014) *Bussen verdwijnen toch uit kernen*, Geraadpleegd op 13-12-2014 via <http://www.l1.nl/nieuws/239552-bussen-verdwijnen-toch-uit-kernen>

Meyer, V., Pascucci, L., & Murphy, J. P. (2012). Volunteers in Brazilian Hospitals: Good Citizens or Strategic Agents? *VOLUNTAS: International Journal of Voluntary and Nonprofit Organizations*, 24(2), 293–310.

Mitani, H. (2014) Influences of Resources and Subjective Dispositions on Formal and Informal Volunteering, *Voluntas*, 25(4), 1022-1040

Nagreda, V., Beecroft M., Nelson J.D., Corsar D. & Edwards P.,(2012). Transport poverty meets digital divide: accessibility and connectivity in rural communities, *Journal of Transport Geography*,21, 102-112

Odeck, J., & Alkadi, A. (2004). The performance of subsidized urban and rural public bus operators: Empirical evidence from Norway. *The Annals of Regional Science*, 38(3), 413–431.

OV-bureau Groningen Drenthe (2014) *Hoofdlijnen dienstregeling 2015*. Geraadpleegd op 12-10-2014 via <http://www.ovbureau.nl/actueel/@111803/hoofdlijnen/>

OV-Bureau Groningen Drenthe (2014) *Soorten openbaar vervoer*. Geraadpleegd op 04-10-2014 via <http://www.ovbureau.nl/ov-bureau/concessies/soorten-openbaar/>

Pantar (2014) *Vervoer in Nieuw-West*. Geraadpleegd op 03-11-2014 via <http://www.pantar.nl/gogonieeuwwest>

Ploeg, J van der (2014). Gelderland vervangt de streekbus voor e-fiets en taxi, *De Volkskrant*, 03-04-2014

Pratt, R. (2000). Traveler response to transportation system changes, transit cooperative research program, TCRP Project B-12. Washington, DC: Transportation Research Board.

Pro Bürgerbus NRW (2013), *Bürger fahren für Bürger*, geraadpleegd op 03-11-2014 via https://www.bezreg-muenster.de/startseite/abteilungen/abteilung2/Dez_25_Verkehr/Steckbriefe/Buergerbusfoerderung/Leitfaden_Buegerbus_Stand_2013.pdf

Provincie Noord-Brabant (2014), *Dorpsauto voor Boerdonk*, geraadpleegd op 03-11-2014 via <http://www.brabant.nl/Resultaten/Verkeer-en-vervoer/Dorpsauto-voor-Boerdonk.aspx>

Provincie Noord-Brabant (2014), *Kleinschalige mobiliteitsoplossingen, subsidie*, geraadpleegd op 03-11-2014 via <http://www.brabant.nl/loket/producten-en-diensten/detail.aspx?id=12466>

Robbinson, G. (1998). *Methods and Techniques in Human Geography*. New York: Wiley

Rover (2014) *"Integreer OV en doelgroepenvervoer"*, geraadpleegd op 13-12-2014 via <http://www.rover.nl/actueel/nieuwsarchief/724-integreer-ov-en-doelgroepenvervoer>

RTV Noord (2013), *Miljoenentekorten dreigen voor openbaar vervoer*, geraadpleegd op 13-12-2014 via <http://www.rtvnoord.nl/artikel/artikel.asp?p=127072>

RTV Noord (2014), *Eemsmond wil openbaar vervoer in de gemeente op peil houden*, geraadpleegd op 13-12-2014 via <http://www.rtvnoord.nl/artikel/artikel.asp?p=141550>

RTV Noord (2014), *OV Bureau: 'Buslijn 62 Loppersum-Uithuizen laten rijden door vrijwilligers'*, geraadpleegd op 03-11-2014 via <http://www.rtvnoord.nl/artikel/artikel.asp?p=136185>

RTV Oost (2013) *Miljoenentekort op openbaar vervoer*, geraadpleegd op 13-12-2014

Snowball, J. D., & Willis, K. G. (2011). Interview versus self-completion questionnaires in discrete choice experiments. *Applied Economics Letters*, 18(16), 1521–1525.

Sociaal Cultureel Planbureau(2006) *Thuis op het platteland*, SCP-publicatie 2006/1. Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau

Qbuzz (2014) *Buurtbus*. Geraadpleegd op 04-10-2014 via <http://qbuzz.nl/GD/onderweg/waarmee-reis-ik/buurtbus/>

Schnell, T., & Hoof, M. (2012). Meaningful commitment: finding meaning in volunteer work. *Journal of Beliefs & Values*, 33(1), 35–53.

Stebbins, R.A (2009) Would You Volunteer? *Society*, 46(2) 155-159

Ubbels, B. & Nijkamp, P. (2002). Unconventional funding of public transport, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 7(5) 317-329

Van Tienen, M.; Scheepers, P.; Reitsma, J. & Schilderman, H. (2011) The Role of Religiosity for Formal and Informal Volunteering in the Netherlands, *Voluntas*, 22(3), 365-389

Van Wijk (2013) *Buurtbus houdt het platteland leefbaar*, geraadpleegd op 03-11-2014 via <http://www.buurtbusheerjansdam.nl/artikel%20Buurtbus%20houdt%20platteland%20leefbaar%204-2013.pdf>

Veeneman, W., 2002. *Mind the gap: bridging theories and practice for the organisation of metropolitan public transport*. TRAIL Thesis Series, TRAIL Research School, The Netherlands.

Walker, J. (2008). Purpose-driven public transport: creating a clear conversation about public transport goals. *Journal of Transport Geography*, 16(6), 436–442.

Wilson, J. & Musick, M. (1997) Who Cares? Toward an Integrated Theory of Volunteer Work, *American Sociological Review*, 62(5), 694-713

Bijlagen

Reflectie

De enquête miste eigenlijk een vraag over het geloof. In de literatuur kwam wel naar voren dat vrijwilligers vaker religieus zijn, maar dit stond niet in de enquête. Niet alle data die uit de enquête kwam is gebruikt. Zo is er bijvoorbeeld ook gevraagd naar het aantal kinderen, dit omdat in de literatuur stond dat vrijwilligers vaak moeders van middelbare leeftijd zijn met kinderen die nog niet uit huis zijn. Maar aangezien de vrijwilligers van de buurtbus voor het grootste deel 65+ zijn, leek mij deze informatie voor dit onderzoek niet relevant. De enquête heeft wel de juiste informatie opgeleverd om de deelvragen te kunnen beantwoorden. De volgende keer zou ik het rondsturen van de enquêtes anders aanpakken. In het begin werd aan de besturen van de buurtbusverenigingen gevraagd om een adreslijst, dit werkte niet heel goed. Veel besturen reageerde niet en als ze wel reageerden waren ze vaak niet enthousiast. Op een gegeven moment is aan de besturen van de verenigingen gevraagd of zij de enquêtes rond wilden sturen. Dit leverde een goede respons op, alleen doordat de besturen niet reageerden met of ze de enquête hadden doorgestuurd, was het vaak alsnog niet duidelijk wie de enquête nu precies verstuurd had en naar hoeveel mensen dan. De volgende keer zal er wat meer achter de besturen aan te zitten zodat die ook terug mailen.

De interviews duurden ongeveer 20 minuten. Voor een interview is dit niet heel lang. De interviews hebben echter wel de data opgeleverd die nodig was om de deelvragen te beantwoorden. Na de 20 minuten waren de vragen allemaal gesteld en hadden de vrijwilligers goed en duidelijk antwoord gegeven. Hierna werd er altijd onder het genot van een kopje thee nog even nagepraat. Hierbij kwamen de vrijwilligers dan vaak ook nog met allerlei informatie die zeker bruikbaar was voor het onderzoek. Misschien had er bij de interviews ook een vraag over het geloof gekund

Interviews

Interview 1

Interviewer: Mijn onderzoek gaat dus over de motieven en karakteristieken van vrijwilligers van de buurtbus. Daar zal ik een aantal vragen over stellen, ik zal ook een aantal vragen stellen over de ervaring van het rijden op de buurtbus, hoe dat nou op zich is.

Hoe lang rijdt u al op de buurtbus?

Geïnterviewde: Vanaf het begin.

Interviewer: Hoeveel jaar is dat ook alweer? 2005 ofzo?

Geïnterviewde: Zoiets ja.

Interviewer: Dat is in ieder geval een hele tijd. Hoe bent u bij de buurtbus gekomen, om daar op te rijden?

Geïnterviewde: Nou, eh dat zag ik in een pff in een blaadje, zo'n dorpsblaadje van Midsweek heette dat geloof ik dat ze zouden gaan beginnen.

Interviewer: Enne, toen u ging rijden voor de buurtbus, wat waren precies uw redenen omdat te gaan doen, wat waren uw motieven?

Geïnterviewde: Nou, ik was op dat moment eh werkloos, dus ik had een boel eh boel tijd tot mijn beschikking. En ik heb geen hekel aan autorijden. Dat waren mijn motieven.

Interviewer: Oke, uhm. Heeft u ook nog ander vrijwilligerswerk gedaan?

Geïnterviewde: Ehm nee.

Interviewer: Maar bent u ook niet van plan om dat te gaan doen? Vindt u de buurtbus genoeg of?

Geïnterviewde: Ja, eigenlijk wel.

Interviewer: En, eh oké. Wat zijn uw ervaringen op de buurtbus? Dus hoe vindt u het rijden, hoe gaat het contact met passagiers, met eventueel andere vrijwilligers?

Geïnterviewde: Uhm, ja, naar volle tevredenheid. Nou ja, wel goed.

Interviewer: Hoe bedoelt u 'wel goed'?

Geïnterviewde: Haha, jaa, uhm, nou ik heb, ja ik heb vooral, ik heb op zich wel wat bezwaren.

Interviewer: Zoals?

Geïnterviewde: Nou, ja, het zijn veel uhm veel asielzoekers bij die dus uh zitten te wachten op een vergunning. Die doen dus een taalcursus. Ja, ik vind die mensen wel heel brutaal. Ik vind ze heel brutaal.

Interviewer: Wat bedoelt u precies met brutaal?

Geïnterviewde: uhm, Nou ze tonen weinig, ze weten dat je vrijwilliger bent, en er zitten erbij die jou als bij wijs van spreken een stuk vuil behandelen.

Interviewer: Ja, dat is inderdaad niet heel, ik snap dat dat vervelend kan zijn inderdaad.

Geïnterviewde: Ja, ze zitten erbij hoor. Ja maar goed, dan heb ik het idee dat ze ook gewoon sommige bijzitten die alleen maar gekomen zijn om te consumeren. En dat vind ik de laatste tijd steeds erger worden. In het begin, in het begin had ik dat niet. Ik heb er de laatste tijd heb ik er wel wat ergernissen over.

Interviewer: Maar over het algemeen is het wel leuk om met andere passagiers om te gaan?

Geïnterviewde: Jaa, mensen van de Novatec zitten er ook tussen. Het is echt, ja, het is de onderkant van de maatschappij wat via zo'n buurtbus vervoerd wordt. Dus dat zijn uh WSW'ers, uitkeringstrekkers en te meer, hoe heette die wet nog, voor de ouderen van dagen

Interviewer: Bedoelt u de AOW?

Geïnterviewde: Nee nee nee, de tegemoetkoming die kregen gratis een W, dat moet je even nazoeken. Dat is belangrijk.

Interviewer: Dan zal ik dat nazoeken inderdaad.

Geïnterviewde: Maar dat is al korte tijd afgeschaft. Studenten mochten dus ook eh mee rijden, omdat ze dus een OV-kaart hadden. WOM heet dat geloof ik.

Interviewer: De WMO bedoelt u?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Wel eens van gehoord ja.

Geïnterviewde: De Wet Maatschappelijk Ondersteuning. En dan mochten ouderen die dus beneden een bepaald inkomen zaten, die kregen dan een gratis vervoer. Maar dat is er dus ook af. Dus wat je nu overhoudt zijn alleen nog maar de, nou ja eigenlijk mensen Novatec en eh asielzoekers. Ze hebben bijna allemaal een maandabonnementen want die krijgen ze. En zelfs daar plegen ze malversaties mee. Eh, dat ze dus bekenden lamsvlees laten halen in Leek. Dat soort dingen. Dan weet je gewoon dat ze frauderen, maar je kan er niks mee. En dan ga je op een gegeven moment ook bij je zelf denken, van ja waar zou ik me mee bemoeien. Dan zie je in één keer iemand die je nog nooit gezien hebt, met zo'n maandabonnement komen.

Interviewer: Ja, dat is wel een beetje raar.

Geïnterviewde: Nou ja goed, maar het zijn wel irritaties. Dat dus mensen er op uit zijn om, ja, misbruik te maken van van voorzieningen die eh die hun dan verschaft worden.

Interviewer: En u zegt dus dat het erger is, of meer is dan vroeger?

Geïnterviewde: Ja, ja dat wordt erger vind ik.

Interviewer: Betekent dit dan ook dat u zeg maar het vroeger leuker vond dan nu of?

Geïnterviewde: Het is, de bus is wel drukker geworden. In het begin, in het begin was er bijna niks te doen. Maar ja,

Interviewer: Dat het drukker wordt is misschien ook wel positief.

Geïnterviewde: Ja, maar de bus is ook vaak vol. En ja, dan moet je wel eens wat meer meenemen dan dat je kunt. Of eigenlijk mag.

Interviewer: Hoe is uw relatie met de andere vrijwilligers?

Geïnterviewde: Nou, uh, vrij weinig. Bij het wisselen van de wacht, dan communiceer je wel enne verder ben ik ook een einzelgänger. Ik heb er niet zo'n behoefte aan. Ik ga ook niet altijd naar die feestjes toe.

Interviewer: Eh, oke. U had natuurlijk een bepaalde motivatie zoals om buurtbus te gaan rijden. Denkt u dat de motivatie in de afgelopen jaren veranderd is? Mensen wat meer, mensen gaan op de buurtbus rijden omdat ze het belangrijk vinden dat het platteland goed ontsloten wordt. Daar is de buurtbus natuurlijk ook een voorziening voor.

Geïnterviewde: Jaja,

Interviewer: En je hebt bijvoorbeeld ook mensen die het meer alleen doen omdat ze het gewoon zelf leuk vinden. Denkt u dat daar een verandering in plaats aan het vinden is?

Geïnterviewde: Nou, ik denk wel dat mensen in eerste instantie het in eerste instantie ook nog wel leuk moeten vinden hoor. Want, ik denk niet dat ze zo'n opvatting hebben van eh iets instant houden van het platteland, dat idee heb ik. Als ik tenminste naar mezelf kijk dan uh, nee, het blijft altijd zo bij vrijwilligerswerk, blijft vind ik, dat je het in principe leuk moet vinden. Als je het op een gegeven moment met tegenzin gaat doen dan, dat is nog niet aanwezig. Laat ik het zo zeggen. Ik heb wel eens mijn irritaties maar het is niet zo dat uh, nu doe ik het ook al vanaf het begin af aan,

Interviewer: Dat is ook wel een behoorlijk lange tijd, dus dat

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Oke. Door bezuinigingen van de overheid worden steeds meer normale buslijnen eigenlijk omgezet in buurtbuslijnen. Dus dat betekent ook dat er dus steeds meer vrijwilligers nodig zijn voor die buurtbuslijnen. Een voorbeeld hiervan is Hoogezand, waar ze de stadsbus hebben wegbezuinigd en dat wordt ook een soort van buurtbusachtig iets.

Geïnterviewde: Hoogezand heeft natuurlijk ook nog een gigantische spoorverbinding hé.

Interviewer: Ja ja, dat klopt. Maar ze hadden daar een of andere bus voor oudere mensen en die was absoluut niet rendabel. Dus dat wordt nu een vrijwilligersbus. Een buurtbus zeg maar. Heeft u misschien tips over hoe u vrijwilligers zou moeten aantrekken? Hoe je ze zou kunnen benaderen, hoe je ze enthousiast zou kunnen maken? Eventueel ook iets over hoe u ze zou kunnen houden als je ze eventueel hebt?

Geïnterviewde: Ik heb niet het idee dat ze nou bij de buurtbus hierzo dat ze daar nou zitten te springen om nog meer vrijwilligers. Dus uhm ja,

Interviewer: Maar heeft u ook, zeg maar, in het algemeen iets? Bijvoorbeeld voor de buurtbus in Hoogezand? Heeft u daar nog ideeën voor over hoe je bijvoorbeeld mensen zou kunnen enteneren?

Geïnterviewde: Nou in ieder geval niet door het verstrekken van een uniform, waar ze bij ons over zaten te denken. Als dat zo is, dan kap ik er acuut mee. Daar zaten ze laatst over te denken, een stukje ja stukje representatie naar naar buiten toe. Vind ik een volkomen verkeerde benadering.

Interviewer: Maar waarom vind u dat een volkomen verkeerde benadering?

Geïnterviewde: Ik zou dat niet willen. Ik zou niet die uitstraling via een uniform, afgezien het feit dat ik van een uniform niet hou. Maar dat zou ik niet willen hebben nee. Maar daar is wel over gesproken, dat zou ik bijvoorbeeld hele verkeerde dingen vinden. We hebben ook een (onverstaanbaar op de opname) gekregen van de buurtbus, daar houd ik ook niet van. Maar dan is, nou ja,

Interviewer: Ja oké. Maar daarbij is misschien het idee dat idereen, omdat je herkenbaar bent als buurtbuschauffeur. Dat is daar het idee achter.

Geïnterviewde: Ja, maar als ik achter het stuur zit ben ik ook als zodanig herkenbaar. Het is een beetje, het is een beetje het creëren van een groepsgevoel. En daar zijn ze bij mij aan het verkeerde adres. Laat ik het zo zeggen. Dus ik heb als eerste benadering heb ik gewoon dat ik, nou dat ik het leuk moet vinden en anders dan kap ik er ook mee. Ik heb aan dat, die aan dat groepsgebeuren heb ik niet zoveel behoefte aan.

Interviewer: Dus u doet zeg maar het werk niet omdat u dacht andere mensen te ontmoeten. Je vriendenkring, zeg maar kennissenkring uit te breiden.

Geïnterviewde: Nee,

Interviewer: Dat is niet de reden dat u bij de buurtbus

Geïnterviewde: Nee, ik wel eens dat iemand mee die de volgende chauffeur is of naar Grootegast en dan rijden ze mee terug en dan zitten we gezellig te kletsen. Maar ja, nee dat is wat mij betreft niet heel nodig.

Interviewer: Oké, dan

Geïnterviewde: Maar ik denk wel dat, ik denk best ja goed dat er mensen zijn die dat wel leuk vinden. Die ook wel meer betrokken zouden willen zijn bij dat, bij dat gebeuren in zo'n bejaardetehuis nu we het daar over hebben. Vervoer voor ouderen zou doen. Ja, ik denk wel dat er mensen zijn die daar behoefte aan hebben. Zou ik niet hebben. Maar wat je net als voorbeeld noemt, dat busvervoer voor ouderen, toevallig, toevallig heb ik Max gezien die dan ook een bus, Max faciliteerde dan de bus, vrijwilligers ja, die die die voelden zich wel verbonden met die tehuizen en sommige ook bij planning en . Maar dat zou ik niet hebben, ik denk bij mezelf nou mooi een paar uurtjes uurtjes in die bus rijden

Interviewer: Gewoon een beetje lekker rijden zeg maar.

Geïnterviewde: Jaa, een beetje, ik heb geen hekel aan autorijden.

Interviewer: Ja, dat lijkt me ook wel handig op zich, als buurtbuschauffeur. Dat je autorijden ook wel een beetje

Geïnterviewde: een beetje leuk vind.

Interviewer: Hoeveel tijd kost het u ongeveer?

Geïnterviewde: Ja, drie uur in de week. Dat valt op zich ook nog wel mee. En als ik in Leek zou wonen dan, dat woon ik dus niet. Toen ik begon woonde ik nog wel in Leek. Als ik Leek zou wonen, zou ik ook nog wel eens vaker inspringen.

Interviewer: Ja dat gaat vanuit Groningen iets moeilijker.

Geïnterviewde: Ja, dan ben ik weer een uur extra kwijt, dat heen en weer rijden. Dus dat uh daar meld ik me dan ook nooit voor.

Interviewer: Heeft u zelf nog iets op te merken of ben ik iets vergeten te vragen? Ik kan natuurlijk ook dingen over het hoofd zien.

Geïnterviewde: Ja, ik weet niet. Jouw onderzoek gaat in grote ook naar andere verenigingen?

Interviewer: Ja, ik interview een aantal mensen van de buurtbus Leek-Grootegast. En naar een aantal andere buurtbusverenigingen stuur ik een aantal enquêtes. Een aantal verenigingen binnen Groningen, Overijssel, Gelderland, Friesland die stuur ik een enquête zeg maar.

Geïnterviewde: Het is dus vooral een onderzoek naar het verschijnsel bussen bemand met vrijwilligers?

Interviewer: Het is eigenlijk meer een onderzoek naar vrijwilligers en dan als casus zeg maar de buurtbus. Is het eigenlijk. Ik zit zeg maar in een groep, een aantal mensen die onderzoeken dan iets. Dat is dan bereikbaarheid van het platteland. In het algemeen zeg maar, dus qua internet, qua telefoon, qua dat soort dingen eigenlijk allemaal zeg maar. En ik vind openbaar vervoer altijd wel interessant, dus ik wilde iets met openbaar vervoer doen. Toen zat ik een beetje, van ja, waar kan ik het over doen en op een gegeven moment dacht ik ja, de ontwikkelingen zijn bezuinigingen zeg maar op het openbaar vervoer waardoor heel veel buslijnen worden omgezet in buurtbuslijnen. En dat is op zich wel interessant. Op die manier ben ik dus eigenlijk bij de buurtbus gekomen. Dacht eigenlijk ja wat ga ik daar van onderzoeken en toen dacht ik vrijwilligers. Ook wel leuk zeg maar.

Geïnterviewde: Aangezien openbaar vervoer is een interessant item. Omdat ja, de hele uitrusting van openbaar vervoer is gebaseerd op pieken. Dus net als bij een elektriciteitscentrale, dat is gebaseerd op pieken, daar wordt de capaciteit op berekend. En dan heb je, natuurlijk zeker op het platteland, heb je al snel dat iets niet uit kan. Dus dan ja, dan moet je daar iets iets vinden omdat je daar daar moet je mee aan de gang gaan. Dat is het hele punt. En zoals het openbaar vervoer in het verleden was, ja eigenlijk, ja eigenlijk zit daar een groot deel verspilling in vind ik. Ik ben econoom hoor.

Interviewer: Dat is wel vaak, bussen waar 1 of 2 mensen inzitten is gewoon , dat is gewoon niet rendabel meer.

Geïnterviewde: Nee.

Interviewer: Sluit vaak ook niet aan op de vraag zeg maar. Van wat mensen nou precies willen, van zeg maar openbaar vervoer.

Geïnterviewde: Ik denk ook dat je buurtbus eigenlijk ook wel, nou eigenlijk ook wel alleen in de pieken zou kunnen laten rijden. Maar ja, dan is het natuurlijk geen buurtbus meer. Dan is het een, dan wordt het een stukje openbaar vervoer. Anders krijg je dingen als enzo

Interviewer: Ja ja, dat is inderdaad wel zo. Ik zat bijvoorbeeld maandag in de buurtbus, daar zit ik dan om tien uur in, die buurtbus bij Beilen, daar zat ik gewoon in mijn eentje in. Dan zit je in het superdal en dan ja. 's Ochtends hadden ze wel drie of vier busjes nodig om alle scholieren te kunnen vervoeren.

Geïnterviewde: Dat hebben wij ook. Ik begin altijd om 4 uur 's middags en dan is er altijd een standbybus. In de zomer gaan de scholieren meestal op de fiets. Ik stel me voor dat ze van pa en ma dertig euro in de maand krijgen en dat ze dan zelf er maar mee moeten zien wat ze er mee moeten doen. Dat ze een maandabonnement kopen of dat als het regent een kaartje kopen. Ten minste, zo zou ik dat doen als je kinderen op school zitten.

Interviewer: Zo zou ik het ook wel doen denk ik.

Geïnterviewde: Zou ik zeggen van nou, hier heb je dertig euro, daar kan je een maandabonnement mee kopen, maar je mag ook op de fiets gaan. Moet je zelf maar zien.

Interviewer: Mezelf kennende zou ik dan zo'n maandabonnement kopen.

Geïnterviewde: Nou, fietsen is, als jij je kinderen een beetje opvoedt, dan kan je ook zeggen van fietsen is hartstikke gezond en dan moet je zo min mogelijk met die bus gaan.

Interviewer: Ja dat is inderdaad, ja

Geïnterviewde: Zo zou ik het gedaan hebben. Maar goed, ja, ik vind, ik vind in principe dat, fietsen heb ik niet zoveel op tegen. Maar die chauffeurs van die bussen die keken ons met scheve ogen aan in het begin. Daar kan ik me ook wel iets bij voorstellen. Die lijn, je zult maar net een of twee mensen hebben die op die lijn gezeten hebben, die nog zijn baan heeft gehouden, bij de gewone buslijn zeg maar, die kijken je met scheve ogen aan.

Interviewer: Het is op zich ook wel een beetje werkverdringing.

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Het is niet dat jullie betaald worden om buschauffeurs te doen. Daarom is het een soort van werkverdringing.

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Ookal is het de enige manier om dus het wel in stand te houden.

Geïnterviewde: Er zijn er heel veel lijnen die natuurlijk, in principe als je het per lijn gaat bekijken, ja dan zijn er natuurlijk heel wat onrendabel.

Interviewer: In Nederland is zo ongeveer elke buslijn onrendabel.

Geïnterviewde: Elke buslijn?

Interviewer: Bijna elke buslijn wel. Misschien wel die buslijn tussen Groningen en Emmen misschien niet, andere buslijnen niet. Juist omdat je heel erg te maken hebt met die pieken. In de spits moet je dan 4x per uur rijden of misschien nog wel vaker. Terwijl je buiten de spits net 1 keer per uur 5 of 6 man in je bus hebt. Dus ja,

Geïnterviewde: Er rijden bussen met een aanhangwagen. Maar dat kan niet in Nederland.

Interviewer: Dat was wel een proef ergens in de achterhoek ergens geloof ik.

Geïnterviewde: Geleende bussen is dan wel een oplossing. Maar je mag er normaal gesproken in een bus, een aanhanger geen mensen vervoeren.

Interviewer: En het probleem was ook dat je weer een ander rijbewijs nodig hebt.

Geïnterviewde: Ook dat ja.

Interviewer: Je had allerlei andere, uiteindelijk was het bijna geen besparing. Eigenlijk geen besparing. Althans ten minste niet in Nederland.

Geïnterviewde: Maar ik heb zeg maar van de drie ritten, nou heb ik er één nul inzitten, een ander, de eerste rit zit hij vol.

Interviewer: De scholen zijn dan zeg maar net uit?

Geïnterviewde: Ja. Maar vooral als het slecht weer is, dan de scholieren.

Interviewer: Ja, dat snap ik ook wel. Dan zullen er veel meer de bus pakken dan de fiets. Zeker als je vijftien kilometer moet fietsen. Dat wil je liever niet in de regen.

Geïnterviewde: Ja, Leek heeft een grote middelbare school. Tot vlakbij Grootegast gaan ze daar naartoe. Zelfs uit Grootegast.

Interviewer: Ja, dat is ook best wel een behoorlijke afstand ook.
Goed, bedankt voor het interview.

Interview 2

Interviewer: Hoe lang zit u al bij de buurtbus?

Geïnterviewde: Ik zit nu dus ongeveer 8 jaar en ik heb toen daarvoor 7 jaar niet gereden en daarna, daarvoor nog 12 jaar op een andere buurtbus hier in de buurt.

Interviewer: Welke buurtbus was dat?

Geïnterviewde: Dat was buurtbus Peize-Vries. Ja.

Interviewer: En hoe bent u bij de buurtbus gekomen?

Geïnterviewde: Nou, een kennis van ons reed op de buurtbus. Toen ben ik een keer meegereden en toen dacht ik, ja, dit is leuk.

Interviewer: Heeft u ook nog ander vrijwilligerswerk dan de buurtbus gedaan?

Geïnterviewde: Andere buurtbus?

Interviewer: Nee, anders dan de buurtbus.

Geïnterviewde: Anders dan de buurtbus. Nou nee, niet echt.

Interviewer: Niet echt? Klinkt alsof het een beetje wel is zeg maar.

Geïnterviewde: Jaa, nou, nou ja, maar dat zijn gewoon verenigingen waar ik dan lid van ben. Maar dat is nu niet echt dat je zegt dat het wekelijks voorkomt.

Interviewer: Oké, toen u ging rijden voor de buurtbus, waarom ging u dit toen doen? U kent denken aan dat u het leuk vond of dat u tijd over had.

Geïnterviewde: Nou, ik had sowieso tijd. En het leek me gewoon leuk om met mensen om te gaan. Autorijden vind ik leuk. En omdat die kennis dat deed, had ik van ga ik ook maar eens doen.

Interviewer: Het ontmoeten van nieuwe mensen was zeg maar ook een reden om

Geïnterviewde: Ja

Interviewer: om te gaan

Geïnterviewde: Ja. Ja.

Interviewer: Vond u het ook belangrijk om het platteland bereikbaar te houden?

Geïnterviewde: Ja, natuurlijk. Zoals nu ook. Nu rijden we van Tolbert naar Niekerk, dat is een landweggetje zeg maar. Nou ja, landweggetje. Je kan er niet met twee vrachtwagens naast mekaar, zo klein is die. Dus ook niet met bussen. Daardoor rijdt die buurtbus daar.

Interviewer: Nou ja, dat

Geïnterviewde: En dan vooral de schoolkinderen hé. Wonen in Grootegast en zitten dan in Leek op School. En hoe komen ze daar? In de zomer op de fiets, heel veel. En in de winter neemt bijna iedereen die buurtbus.

Interviewer: Dat zou ik denk ik ook wel doen. Wat zijn uw ervaringen met het rijden op de buurtbus? Wat vind u leuk? Heeft u nog minpunten?

Geïnterviewde: Nou minpunten zijn er eigenlijk niet. We hoeven drie uur te rijden. Dus eh, per dag worden er vier ritten gedaan. Van 7 tot 11, van 11 tot 1, van 1 tot 4 en van 4 tot 7. En nou, je hoeft maar drie uurtjes te rijden. Dus drie keer een rondje. Want een rondje is precies een uur. Dus je rijdt drie rondjes en dan heb je het weer gehad. Dus het is ook niet te lang. Als het vier of vijf rondjes zouden worden, dan wordt het een beetje eentonig. Maar eh dit valt mee. De kinderen, de mensen zijn allemaal heel erg vriendelijk. De kinderen vriendelijk. De mensen een beetje, ja.

Interviewer: Ja dat eh is eh mooi. U heeft dus ook al op een andere buurtbus gereden.

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Merkt u dat het rijden op een buurtbus anders is dan vroeger? Dus bijvoorbeeld qua aantal vrijwilligers, qua het werk, druk.

Geïnterviewde: Hmm, nou die andere buurtbus is opgeheven omdat er te weinig mensen waren, te weinig passagiers. En nou deze buurtbus wordt eigenlijk steeds meer en meer en meer.

Interviewer: U ziet dus geen directe verschillen?

Geïnterviewde: In het rijden op zich niet nee. Het is gewoon in het aantal passagiers dat toen afnam en nu meer wordt.

Interviewer: Hoe is uw relatie met andere vrijwilligers?

Geïnterviewde: Uhm, wel goed. Alleen je ziet ze gewoon heel weinig. Je ziet ze, degene die voor je rijdt die je gaat aflossen zeg maar. Die zie je dan en degene die na je komt zie je ook op het wisselpunt, maar de rest zie je eigenlijk niet. Alleen maar als we jaarvergadering hebben of een andere vergadering of een gezellige avond met zijn allen. Dus je kent de mensen van gezicht, maar je weet niet precies hoe ze heten allemaal.

Interviewer: Door bezuinigingen van de overheid komen er steeds meer buurtbuslijnen, aangezien grote bussen onrendabel zijn en dus worden veranderd in buurtbussen. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld in Hoogezand. Hier is een servicebus vervangen door een buurtbus. Heeft u nog tips om vrijwilligers te krijgen of eventueel te behouden? Zou u?

Geïnterviewde: Ja, de meeste die bij onze buurtbus zijn allemaal mensen die 65 en ouder zijn, die niet meer werken natuurlijk, want het is altijd onder werktijd. We rijden vijf dagen per week. Zaterdags en zondags rijdt hij niet. Uhm ja, om tips. Ja, dat weet ik eigenlijk niet. Gewoon ja, mond tot mond reclame. Doorgeven dat het leuk is.

Interviewer: Oké, hoe zou u zeg maar vrijwilligers willen behouden? Heeft u daar bijvoorbeeld ook nog tips voor?

Geïnterviewde: Ze te behouden, degene die zich daar voor opgeven die doen dat eigenlijk toch wel 100 procent. Omdat ze het leuk vinden, sommige rijden wel vier keer per week. Dat ze het leuk vinden en tijd hebben. Anderen, ja twee keer per week, weer anderen 1 keer per week, net als ik. En als je het leuk vind dan blijf je bij ons wel hangen. Totdat je een leeftijd krijgt waarvan je zegt nou nu doe ik het liever niet meer, omdat het ja omdat je zelf wat minder ziet, wat minder alert reageert. Dat ligt ook heel erg daar aan. Ik geloof dat je tot je tachtigste er op mag rijden ofzo. Hoe oud is Maarten, 77? En die rijdt ook nog.

Interviewer: Oke, dan heeft u nog iets?

Geïnterviewde: Nee, eigenlijk niet. Ik wens je alleen heel veel succes hiermee.

Interviewer: Dank je wel. Dan ben ik wel door mijn vragen heen. In ieder geval hartstikke bedankt.

Interview 3

Interviewer: Hoe lang rijdt u al op de buurtbus?

Geïnterviewde: Op deze buurtbus negen jaar.

Interviewer: En op een andere buurtbus?

Geïnterviewde: Ook zoiets. Daar zit een paar jaar tussen.

Interviewer: Oke. En hoe bent u bij de buurtbus gekomen?

Geïnterviewde: Door een bekendmaking op Radio Noord. Dat ze een buurtbusvereniging wilden oprichten. Die bestond toen nog niet.

Interviewer: U zit er dus al vanaf het begin bij?

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Ja, negen jaar is inderdaad al vanaf het begin.

Toen u ging rijden voor de buurtbus, wat waren toen uw redenen om te gaan rijden op de buurtbus?

Geïnterviewden: Uhm, nou ja ten eerste ben ik gepensioneerd, al heel lang. En ehm, dan zoek je bezigheden en dit in verschillende verenigingen, in de besturen en toen hoorde ik van dus van die vorige buurtbus was ook een oproep via Radio Noord. En die bestond al, en deze, ik reed al een tijdje geen buurtbus, maar wel andere verenigingen en toen hoorde ik die oproep en toen hoorde ik die oproep en toen dacht ik ik wil wat meer samen en toen ben ik maar gelijk mee gaan werken met de oprichting.

Interviewer: En u zegt net dat u ook bij andere verenigingen vrijwilligerswerk heeft gedaan zeg maar? Wat voor soort verenigingen zijn dat ongeveer?

Geïnterviewde: Uhm, dat is een computerclub, dat is een jaarlijkse boekenmarkt, daar zijn we nu

druk mee bezig, dat vindt de laatste twee dagen van het jaar plaats en dat is een hele organisatie met ongeveer in totaal 100 vrijwilligers.

Interviewer: Dat is best wel groot inderdaad.

Geïnterviewde: Ja dat zijn er behoorlijk veel. Enne mijn klaverjasclubje, enne ik werk mee aan het mijn vrouw zit in een paar koren en daar werk ik aan mee. Soms programmaboekje maken, meestal geluidsopnamen maken, cd's produceren, daar ligt een stapeltje. En zo ben ik in allerlei verenigingen officieel en officieus bezig.

Interviewer: En hoeveel tijd bent u daar ongeveer mee bezig?

Geïnterviewde: Dat is heel moeilijk te zeggen. De buurtbus dat is drie uur per week waarvan per maand 1 week vrij. En die andere clubs, daar nu hebben we het heel druk met die boekenmarkt, maar vanaf april tot augustus ligt het zo'n beetje stil en dan begint de boel te draaien. Locaties zoeken, PR verzorgen, enne dan wordt het steeds drukker. De laatste twee dagen, dat de boekenmarkt open is zeg maar dan moet je hele geldstromen bijhouden met behulp van een aantal mensen en regelmatig naar de bank brengen.

Interviewer: Oké, dan over uw ervaringen op de buurtbus. Bent u ook buurtbus gaan doen omdat u mensen wilde ontmoeten?

Geïnterviewde: Ook wel, want als je gepensioneerd bent en ja thuis zit dan kom je niemand meer tegen.

Interviewer: Ja oké en bent u het ook gaan doen omdat u belangrijk vindt dat het platteland bereikbaar moet blijven?

Geïnterviewde: Ook wel. Ik ben van mening, dat geldt ook voor alle verenigingen, dat als je ergens lid van bent, je er ook wat voor moet doen. Ben ook lid van een schietvereniging, en daar vragen ze vrijwilligers voor, wapencommandant, griffier en dergelijke, en die zijn moeilijk te krijgen. Maar ik vind dat als je lid bent van een vereniging dat je dan best actief wat mag bijdragen.

Interviewer: Oké, wat zijn uw ervaringen op de buurtbus? Hoe ervaart u het? Negatieve punten eventueel, positieve punten?

Geïnterviewde: Nou negatief bar weinig. We hebben geen problemen met passagiers. En dat zijn schoolkinderen, scholieren, ouderen en de laatste tijd ook asielzoekers. Dat werkt wel prima. Iedereen is ook heel beleefd. Stappen uit en zeggen altijd dankjewel en prettige dag verder. Ik weet niet of dat in West-Nederland ook nog gebeurt maar hier wel.

Interviewer: Dat hoor ik wel vaker die vergelijking met het westen. Dat het hier allemaal wat gemoedelijker

Geïnterviewde: Ja, dat scheelt een heel stuk.

Interviewer: Ja, dat sowieso. Ik denk dat dat ook wel een verschil is tussen het platteland en de grote stad. Dat zal in de stad Groningen denk ik ook wat minder zijn.

Geïnterviewde: Dat denk ik.

Interviewer: Want. Hoe zijn uw contacten met andere vrijwilligers?

Geïnterviewde: Daar hebben we eigenlijk te weinig contact mee. We hebben 1 keer per jaar een vergadering, in het voorjaar, nou dan zie je elkaar. We hebben eens per jaar een uitstapje, dan zie je elkaar ook. Voor de rest zie je alleen degeen waarvan je de bus overneemt en degeen die je weer opvolgt. En dat zijn vaak dezelfde omdat je in een schema zit. Wekelijks in dezelfde dagen rijdt.

Interviewer: Als ik u zo hoor dan klinkt het een beetje alsof u dit best wel jammer vindt. Klopt dat?

Geïnterviewde: Ja, dat mag best wat meer zijn. Er lopen er genoeg rond, daar weet ik niet eens de namen van. Je hebt natuurlijk wel een goed of slecht geheugen.

Interviewer: Dat sowieso ja. Ben altijd wel slecht in het namen onthouden, dus voor mij is dat altijd een probleem.

Maar u rijdt dus al een aantal jaar op de buurtbus verdeeld over meerdere periodes. Zijn uw ervaringen van vroeger anders dan die van nu?

Geïnterviewde: Nee, zit weinig verschil in.

Interviewer: Het is nog steeds net zo leuk als vroeger?

Geïnterviewde: Ja,

Interviewer: Er zijn natuurlijk een behoorlijke hoop bezuinigingen de laatste tijd, ook op het openbaar vervoer.

Geïnterviewde: Nu moet ik even nadenken. Nou, dat valt mee.

Interviewer: Er zijn op zich wel wat bezuinigingen. Je ziet ook wel eens dat een aantal gewone buslijnen die niet meer rendabel zijn wordt omgezet in buurtbuslijnen. Bijvoorbeeld in Hoogezand. Waarin ze de stadsbus hebben omgezet in een buurtbus. Ten minste, ze zijn nu vrijwilligers aan het trekken zeg maar. Dat betekent dus ook dat er meer vrijwilligers gevonden moeten gaan worden in de toekomst voor de buurtbus. Heeft u daar eventueel ideeën over hoe dat zou kunnen? En ook hoe je ze dan ook eventueel actief zou kunnen houden.

Geïnterviewde: Nee, daar hou ik me nooit zo mee bezig. Dat komt omdat we een hele goede secretaris coördinator hebben.

Interviewer: De heer Lubbers.

Geïnterviewde: Henk Lubbers.

Interviewer: Daar ben ik al langs geweest.

Geïnterviewde: Toen het opgericht werd, dacht ik nou ik kan wel een bijdrage leveren want omdat ik ervaring had met een andere buurtbus. En maar na een tijdje begon ik door te krijgen dat Henk Lubbers het hier regelde. Het hele, de organisatie van de buurtbus en dat deed die perfect. En dat was hij van zijn werk uit ook gewend. Ik hoefde er bijna niks aan te doen. Ik ben later penningmeester geworden. Want dat doet hij niet natuurlijk.

Interviewer: Je kunt niet alles doen.

Geïnterviewde: Nee, je kunt niet alles doen natuurlijk. Maar de organisatie van de buurtbusvereniging doet hij bijna in zijn eentje. De enige assistentie die ik er aan verleen is kerstpakketten bezorgen. En het uitstapje dat doen we gezamenlijk als bestuur. En voor de rest regelt hij ook perfect, hoef me er niet mee te bemoeien.

Interviewer: Dat is wel handig. U zei net dat u ook op een andere buurtbus heeft gereden, waarom bent u daarmee gestopt?

Geïnterviewde: De bus stopte wegens gebrek aan belangstelling. Er waren schoolkinderen,. Ik weet niet of je hier vandaan komt.

Interviewer: Ik kom oorspronkelijk uit Almelo, maar woon tegenwoordig in Groningen.

Geïnterviewde: Vries Donderen, Peize Roden en Eelde, dat gebied was dat. Dan moesten we twee keer per dag schoolkinderen, van de basisschool, van de ene plaats naar de andere en 's middags weer terug. Dat waren de meeste passagiers die we hadden. We hadden nog wat losse passagiers. Maar op den duur had blijkbaar de mensen wat ouder en sommigen die reizen niet meer en anderen, die ouderen zeg maar, die hebben meestal zelf vervoer. Dat kon je heel duidelijk merken. Op het laatst hadden we alleen schoolkinderen. En dat was te weinig.

Interviewer: Dat kan ik me wel voorstellen. Dat is echt alleen maar twee pieken hebt en voor de rest van de dag leeg rondrijdt.

Geïnterviewde: Het wordt natuurlijk gesubsidieerd.

Interviewer: Maar ja, ik snap ook, ik kan me ook voorstellen dat het niet motiverend is voor een vrijwilliger om met een lege bus te rijden. Je wilt natuurlijk wel een beetje een bus hebben waar wel wat mensen inzitten. Laat ik het zo zeggen.

Geïnterviewde: Dat sowieso. Het komt voor in de zomer dat je in drie uur één of twee passagiers hebt. Dat is natuurlijk heel weinig. Maar dat is met het hele openbaar vervoer. Streekbussen en stadsbussen rijden ook soms leeg en soms overvol. Dat is niet te regelen.

Interviewer: Vooral met die scholieren.

Geïnterviewde: Scholieren is vrij constant. In de zomer zijn er weinig die mee gaan. En zodra het stevig weer wordt dan

Interviewer: Even kijken, had ik nog . Heeft u nog iets? Ben ik nog iets vergeten of heeft u nog opmerkingen?

Geïnterviewde: Nee, eigenlijk niet. Want het lukt goed, we hoeven er weinig aan te doen, iedereen weet wat hij doen moet, en om terug te komen op subsidie, het geld van de subsidie dekt de kosten aan de wat je besteed aan de vrijwilligers. En dat is wat ik noemde de jaarvergadering, er moet een

zaaltje gehoord worden, consumpties, uitstapje, kerstpakket, en daar redden we ons mee. We zitten daar niet klem in nee.

Interviewer: Dat is mooi. Volgens mij doet deze buslijn het ook vrij aardig, dus dat zou nog wel een tijdje zo door moeten kunnen gaan. Dan wil ik u hartelijk bedanken voor het interview.

Interview 4

Interviewer: Dan is mijn eerste vraag: hoe lang rijdt u al op de buurtbus?

Geïnterviewde: Sinds 2006. Eind 2006.

Interviewer: En hoe bent u bij de buurtbus gekomen?

Geïnterviewde: Doordat een vriend van me uit Roden daar al op zat en als je elkaar dan ziet had hij het over de buurtbus en dat leek me ook wel wat. En ik had tijd.

Interviewer: En waarom bent u de buurtbus gaan doen? U had dus vrije tijd over. Dat zegt u dan net maar?

Geïnterviewde: Nou omdat ik sowieso autorijden leuk vind.

Interviewer: Ook belangrijk.

Geïnterviewde: Je komt nog een beetje onder de mensen he. Als je met pension bent dan val je al gauw terug op jezelf en je vrouw. Zo kan je er een beetje uit oke. Maar het is gewoon gezellig werk. Ja. Ik wist het toen nog niet uiteraard toen ik begon. Maar ik hou sowieso van autorijden dus dat was al een puntje van overweging.

Interviewer: Dat is sowieso wel handig bij een buurtbus.

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Vind u het ook belangrijk om het platteland te ontsluiten? Daar is natuurlijk ook een buurtbus voor. Heeft dat ook nog meegespeeld?

Geïnterviewde: Om het platteland te ?

Interviewer: Om het platteland te ontsluiten. Zeg maar het bereikbaarheid houden.

Geïnterviewde: Nou, dat is zeker een feit. Want je zit hier met een of twee busverbindingen die één keer in het uur rijden en als je geluk hebt één keer in het half uur. Als dan iets mist ben je een uur te laat. Nee, dat is wel handig. En zeker tussen die steden waar geen normale verbinding van het openbaar vervoer is, is het best handig. Dat blijkt wel, we hebben meer als 20.000 passagiers, 26.000 geloof ik verleden jaar. Dus dat zegt wel iets in een busje van 8 personen.

Interviewer: Dat is inderdaad een behoorlijk, een behoorlijk groot aantal.

Geïnterviewde: Nu moet ik erbij vermelden dat er 's morgens vanuit Grootegast naar Leek hebben we versterking van nog meer busjes van Taxi Nuis. Dan kunnen we aan één busje om half acht niet behappen. Dan staan er twintig mensen te wachten.

Interviewer: Als alle scholieren naar school gaan, dan die pakken allemaal de bus en dat past dan niet echt .

Wat zijn uw ervaringen met het rijden op een buurtbus? Zowel positief, maar ook eventueel als die er zijn negatief?

Geïnterviewde: Positief is nou het is gezellig. Over het algemeen, voor 99,9% zijn de passagiers, oud en jong, best wel beleefd in deze omgeving. We hebben nog geen wanklank gehoord. Ze klagen alleen als een chauffeur te hard rijdt, maar dat is hun goed recht. En negatief, ja, eigenlijk niks.

Interviewer: Of minder leuk, negatief is misschien een beetje een sterk woord.

Geïnterviewde: Nou, waar ik mij persoonlijk, maar dat is puur persoonlijk, soms aan kan ergeren is, en niet om ze over één kam te scheren, maar asielzoekers die met een maandkaart van de gemeente, heel de weg zitten te bellen met zo'n telefoon. De duurste is nog niet goed genoeg. Ik haal even je thee op, kan je hem even stil zetten.

Interviewer: Even kijken hoe ik hem op pauze kan zetten, hoe dat werkt. Ja, het is goed gegaan.

Geïnterviewde: Ik heb die vraag over dat hoe we dat konden verantwoorden bij de gemeente

Interviewer: Ja, daar waren we.

Geïnterviewde: toen heb ik als antwoord gekregen dat ja ze zijn verplicht om een maandkaart te geven zolang ze op een inburgeringscursus zitten. Oké, dat is nu eenmaal zo bepaald. Daar heb ik dus

geen moeite mee, maar ik vind wel dat je toch de personen eerst aan moet kijken voordat je dat blindelings gaat doen. Ik vind het over het algemeen weggooien van geld. En ze proberen nog met elkaars kaarten te rijden ook, want ze zijn zo link als een looien deur. Maar dat doen niet alleen de asielzoekers moet ik zeggen.

Interviewer: Wie doen het dan nog meer?

Geïnterviewde: Nou, oudere mensen, of jongeren. Maakt niet uit wie. Proberen of met een verlopen kaartje te rijden of helemaal zonder, of andermans kaartje. Als het een maandkaart is dan.

Interviewer: Ja, dat is vooral dan niet echt leuk

Geïnterviewde: Dat zie je in het normale openbaar vervoer ook. Dat ze proberen de zaak te flessen dus waarom bij ons niet? Daar moet je doorheen kijken.

Interviewer: Daar heeft u inderdaad gelijk in. Hoe is uw relatie met andere vrijwilligers op de buurtbus?

Geïnterviewde: Prima, maar nihil in die zin ik zie mijn opvolger en mijn voorganger en we zien elkaar twee keer per jaar met een uitje en met een jaarvergadering, jaarvergadering. Van het bestuur zie ik ze iets dan vaker, want we hebben wel wat meer een bestuursvergadering. Voor de rest, nogmaals gemeenschappelijk, leuk en gezellig.

Interviewer: Zou u eventueel wel meer contact willen komen met uw mede-vrijwilligers? Of hoeft dat van u niet per se?

Geïnterviewde: Nee, dat vind ik niet strikt noodzakelijk nee. Nee, voor die reden ben ik zeker niet bij de vereniging gegaan. Ik zit op nog wat andere verenigingen ook. Ik zit op een computerclub, ik zit nog op twee modelsportclubs, ik heb inmiddels mensen genoeg om me heen laat ik het zo zeggen. Dit was de eerste club waar ik bij kwam, dat moet ik wel zeggen. Oh nee, de computerclub was eerst. Maar niet omdat ik, ik zei wel dat ik onder de mensen kom, maar dat bedoel ik eigenlijk passagiers meer mee. Het is een heel gezellig volkje hier moet ik zeggen. Zowel de jeugd als de oudjes.

Interviewer: Het is dus niet echt om uw sociale kring zeg maar uit te breiden?

Geïnterviewde: Zeker niet mijn eerste opzet.

Interviewer: Maar meer gewoon om af en toe even met mensen te spreken.

Geïnterviewde: Beetje afwisseling.

Interviewer: beetje gezellig.

Geïnterviewde: Ja, ja. Het is zelfs zover dat ik op een gegeven moment reed ik, ik word meestal op dezelfde dag gepland door de coördinator, en dan zie je ook meestal dezelfde passagiers op een bepaalde tijden en zo waren er twee, zijn er nog steeds, die twee zussen uit Niekerk, die kwamen 's woensdag altijd in mijn busje en dan reed ik ze naar Leek en daar gingen ze koffie drinken, boodschappen doen en dan weer terug. Totdat een van die twee zei ik zie je helemaal niet meer want ik ga op computercursus. Zover gaat de relatie dus al dat zij jou Herman noemen enzo. Ik zei, nou veel succes en na een half jaar kwam ze terug. Ze zei, ik heb niets geleerd. Toen zei ik, dan doe ik het wel en sindsdien geef ik haar computerles. Maar dat zijn de contacten die je dan wel legt.

Interviewer: Ja, dat is wel leuk inderdaad. U gaf net ook al aan dat u ander vrijwilligerswerk deed. Hoeveel tijd bent u ongeveer met uw vrijwilligerswerk kwijt?

Geïnterviewde: Ik ben uhm voor modelbouw Roden één keer in de week, donderdagavond, bij modelsportclub Nienoord, dat is in Leek, ben ik ook één keer in de week, meestal 's avonds.

Interviewer: En dan nog dus

Geïnterviewde: en voor de computerclub één keer in de maand.

Interviewer: En dan dus nog ongeveer drie uur per week hier met de buurtbus?

Geïnterviewde: Ja. Tenzij je een keer moet invallen, maar dat komt sporadisch voor.

Interviewer: De ervaringen die u nu heeft, is daar een verandering in met hoe het vroeger was? Een aantal jaar geleden.

Geïnterviewde: Op de buurtbus bedoel je?

Interviewer: Ja.

Geïnterviewde: Het wordt drukker, alleen maar drukker. Maar verder is er geen verandering, want de rit is nog steeds hetzelfde. We hebben een andere bus, maar goed dat mag geen naam hebben

eigenlijk. Één keer is die versleten. Die vorige die had iets van 800.000 gelopen geloof ik. Dus toen mocht die er wel uit. We zitten nu al op de 400 nog wat, 450 ofzo.

Interviewer: Als je elke dag rondjes heen en weer blijft

Geïnterviewde: Ja, dat gaat hard. Het gaat hard, het is 135 kilometer in de drie uur. Dus

Interviewer: Dat tikt wel behoorlijk aan. Dan gaat het wel hard. Uhm, even kijken hoor. Je hebt natuurlijk de overheid bezuinigd steeds meer, ook op openbaar vervoer, dat betekent dus dat er eigenlijk steeds meer buurtbussen bijkomen.

Geïnterviewde: Dat is hoofdzakelijk in de spits. Dus 's morgens vanaf Grootegast om half acht en 's middags om een uur of half vier naar Leek weer. Maar je kan er geen klok op gelijk zetten want de ene keer bestellen we twee busjes extra want dan staan er 's morgens zoveel mensen dat je ze niet kan tellen en dan 's middags zijn ze ineens verdwenen, dan gaan ze waarschijnlijk met eigen vervoer terug ofzo want dan heb je twee busjes voor niks. Dus je kan eigenlijk geen pijl trekken. Maar zeker als het slecht weer is kan je er haast wel op rekenen. Het weer speelt een hele grote rol. Het meerendeel gaat hier nog steeds gelukkig graag op de fiets.

Interviewer: Fietsen is ook gezond.

Geïnterviewde: Ja, ook maar heel veel jeugd ziet dat niet meer tegenwoordig dat het gezond is. Die worden wat ouder gaan dan sporten en gaan dan opeens weer fietsen, maar naar school fietsen, nee.

Interviewer: Op zich als het busje rijdt is dat ook wel makkelijk. Ik denk, als ik mezelf ken, zou ik ook wel met het busje gaan.

Geïnterviewde: jajajaja.

Interviewer: Misschien als het mooi weer is iets minder. Maar als het regent natuurlijk sowieso.

Geïnterviewde: Ja, het is niet leuk als je zeiknat op school aankomt natuurlijk. Dat kan ik me wel voorstellen.

Interviewer: Ja, dan is het ook wel makkelijk op zich. Maar goed, je hebt ook in het algemeen dat er dus steeds meer wordt bezuinigd op openbaar vervoer. Daarom zie je dat op heel veel plekken de buurtbus wordt geïntroduceerd als vervanging van de normale streekbus.

Geïnterviewde: Ik heb geen idee of er meer buurtbussen bijkomen. Dat weet ik niet.

Interviewer: Maar ik heb een voorbeeldje in Hoogezand. Daar hadden ze zo'n servicebus, die was dus niet rendabel en die wordt nu ook vervangen door een buurtbus. Daarvoor zijn ze nu ook vrijwilligers aan het aantrekken. En dat ging volgens mij in Hoogezand nog niet zo heel goed. Maar dat betekent dus ook dat er meer vrijwilligers nodig zijn. Heeft u misschien enig idee hoe u extra vrijwilligers zou kunnen trekken? En ook eventueel behouden?

Geïnterviewde: Nou, we kunnen alleen maar regelmatig in de buurtbus een briefje ophangen om voor vrijwilligers te vragen. En op de website vragen we ook vrijwilligers. Daar geven we zede kans om zich op te geven. De coördinator krijgt zo nu en dan toch nog wel eens aanvragen binnen voor mag ik meedoen. Op dit moment heeft hij nog geen reden om te klagen over de aanwas nee. En er zijn heel weinig afvallers. We worden wel ouder, maar toch wel heel weinig afvallers.

Interviewer: Dat is wel mooi. Hoe zou u dan zoveel mogelijk vrijwilligers proberen te behouden? Hoe doet u dat of hoe zou u dat doen?

Geïnterviewde: Nou, nou, nou dat weet ik eigenlijk niet goed. Ik bedoel, ik vind het is vrijwilligerswerk, je geeft je tijd er voor op dus je gaat niet verwachten dat je er iets voor terugkrijgt, anders dan misschien gezelligheid voor op de bus. En als je het leuk vindt dat je met die bus mag rijden. Ik vind het niet voor de vereniging om je dan helemaal in de watten te gaan leggen nee. Nee, dat niet. Één dag in de week in de week met zijn allen uit en een avondje vergadering met wat lekkers, dat vind ik genoeg. Het is, om ze te behouden, nee, ik zou geen andere dingen kunnen bedenken. En we krijgen ook nog een kerstpakket, dat is ook leuk.

Interviewer: Af en toe een klein presentje ofzo. Dat je wel laat zien dat je de vrijwilligers waardeert zeg maar.

Geïnterviewde: Nou, wat we wel doen en dat is wel leuk, is met de verjaardag krijgen de deelnemers een bosje bloemen. Er wordt wel aandacht aan besteed in die zin dat we ze niet

vergeten, laat ik het zo zeggen. Het is niet zo dat als ze aangenomen worden dat ze moeten rijden en bekijk het maar. Er wordt wel aan de kleine dingetjes gedacht.

Interviewer: Dat is ook wel belangrijk. Dat je inderdaad.

Geïnterviewde: Om nou nog meer te doen, nee dat vind ik niet op de weg liggen van de vereniging. Het blijft vrijwilligerswerk, daar geef je je vrijwillig voor op. Dus dan vind ik het niet nodig dat je elkaar allerlei dingen gaat toeschuiven om het wat leuker te maken. Nee, persoonlijk vind ik dat niet nodig.

Interviewer: Ik heb natuurlijk ook literatuurstudie gedaan voor mijn studie. Daaruit blijkt dat vrijwilligers over het algemeen oudere, hoogopgeleide vrouwen zijn. Nou, ouder zijn de meeste mensen op de buurtbus wel. Dat klopt wel. Maar ja, vrouw niet.

Geïnterviewde: Er zijn een paar vrouwen. Maar het is niet de grootste groep.

Interviewer: Uit mijn enquête blijkt dat 90% is man en dus 10% is vrouw. Dat komt dus niet helemaal overeen met wat het normaal gesproken bij vrijwilligers zou moeten zijn.

Geïnterviewde: Maar ik denk dat als je vrouwelijke vrijwilligers gaat tellen, dan is dat meestal in de verzorgende sfeer denk ik. Vermoed ik. Ziekenhuizen, bejaardencentra en dat soort artikelen, dat soort zaken. Echt met een auto rijden is toch niet echt des vrouws. Van onze leeftijd ten minste niet, de jongeren misschien wel. Niet de oudere leeftijd denk ik. Ik heb het al vaker aan mijn vrouw gevraagd; joh ga ook op die bus. Oh nee, ik kijk wel uit. Die deinst er voor terug om met zo'n busje te rijden. Een auto vind ze net gaan, een busje moet ze niet aan denken.

Interviewer: Dat is dan net een stapt te ver zeg maar.

Geïnterviewde: Ja, maar andere mensen helpen of een praatje maken, voorlezen dat soort dingen zou ze best graag doen zeg maar. Dat doet ze ook graag, dus, kijk het is natuurlijk net in welke sfeer je dat zoekt natuurlijk.

Interviewer: Ja, dat heeft u zeker gelijk in. Dat moet ik inderdaad ook nog even iets verder uitzoeken. Ik had het dus zeg maar even over het algemeen.

Geïnterviewde: Jaja, dat begrijp ik.

Interviewer: Ja dat,. Heeft u nog iets? Wat ik ben vergeten of wat u wilt vragen? Wat ik per se moet weten?

Geïnterviewde: Zo, daar overval je me mee. Even denken. Wat zou jij moeten weten over de buurtbus hé?

Interviewer: Ja, of over vrijwilligers op de buurtbus.

Geïnterviewde: Nou ik zou zo gauw niks anders weten. Anders dan nogmaals je bent vrijwilliger, dus dan neem ik aan dat je het graag doet en ik heb nog geen vrijwilliger gehoord die het niet graag doet. Nee,

Interviewer: Het moet zeg maar gewoon leuk blijven om te doen

Geïnterviewde: Ja, kijk ik heb van 1 chauffeur gehoord die ergert zich bijvoorbeeld, net zo goed als ik trouwens, ergeren is een groot woord, maar ik vind het niet leuk, hij ergert zich wel aan die aan aan de asielzoekers, ook over het algemeen die ontzaggelijk veel herrie kunnen maken, als ze dat willen. Als ze dat doen, als ze telefoneren dan zit heel de bus mee te genieten. En ik heb ze al een paar keer op zijn kop gegeven dat ze hun kop moeten houden. Zo ben ik dan wel. Hij doet dat niet, hij slikt dat in en het vreet hem op. Dus hij houdt er aan het eind van het jaar mee op. Dat is voor hem een reden om op te houden. Hij kan daar niet tegen. Maar goed, hij is ook ouder dan ik.

Interviewer: Het is inderdaad niet leuk als,

Geïnterviewde: Hij rijdt hartstikke graag busje maar eh de asielzoekers heeft ie het niet mee op. Daar kon hij zich niet mee verenigen. Met de manier waarop ze handelen bijvoorbeeld,

Interviewer: Ja, dat snap ik ook wel.

Geïnterviewde: Ik ben veel in het buitenland geweest, ik heb veel met dit soort mensen te maken gehad in hun eigen land. Daar zijn ze heel anders. Hier denken ze, zo komt het bij de blanken over dat ze alles mogen. Dat kan wel een houding zijn waarmee ze zich proberen te handhaven, zo komt dat bij ons over. Dat ze alles mogen, weet je.

Interviewer: Ik snap wat u bedoelt. Het is gewoon niet zo prettig zeg maar.

Geïnterviewde: Nee, dat zeker. Er staat ook duidelijk in de reglementen je kan het duizend keer noemen van binnen de bebouwde kom mogen wij officieel alleen maar bij de bushalte stoppen en buiten de bebouwde kom mag je je vinger opsteken als je mee wilt als je langs de weg loopt, zal ik maar zeggen. Maar hoe vaak die asielzoekers niet willekeurig waar staan en dan altijd boos worden als je er wat van zegt dat is een houding die wij in het buitenland niet aan zouden nemen. Ik ben er veel geweest en ik paste me aan, als je dat niet doet lag je er uit. Zo simpel is het. Maar hier niet, hier blijven ze maar gewoon. En dat steekt een hele hoop mensen. Hun houding over het algemeen.

Geïnterviewde: Maar wat jij verder nog over de buurtbus zou moeten weten, ik weet dat het voor de coördinator een heidens karwei is, dat weet ik wel. Ik weet niet of je die al gesproken hebt.

Interviewer: Ja, via hem heb ik ook alle adressen gekregen om mensen te kunnen bellen.

Geïnterviewde: Jaja,

Interviewer: Ik ben al een keer bij hem langs geweest.

Geïnterviewde: Pure bewondering voor die man, hoe die dat allemaal ter plekke organiseerde en elke dag weer. Om weer zijn pootjes, voor de passagiers, en maar vriendelijk blijven he, ja, lovenswaardig wat die doet.

Interviewer: Ja, dat is inderdaad wel, ik kan me ook wel voorstellen dat het vrij veel tijd kost zeg maar als coördinator.

Geïnterviewde: Ja ja,

Interviewer: Dat zeker. Goed, dan wil ik u hartstikke bedanken voor het interview.

Interview 5

Interviewer: Dan mijn eerste vraag, hoe lang rijdt u al op de buurtbus?

Geïnterviewde: Acht.

Interviewer: Acht jaar. Dat is al best wel een tijd.

Geïnterviewde: Dat is al best wel een tijd. Ik ben dus nu aan mijn negende jaar begonnen.

Interviewer: En hoe bent u bij de buurtbus gekomen?

Geïnterviewde: Via de krant, op dat moment stond er zo'n stukje in de krant en werden er vrijwilligers gevraagd.

Interviewer: En waarom bent u bij de buurtbus gegaan?

Geïnterviewde: Ik had een baan, een deeltijdbaan. En er was sprake van dat wij op ons zestigste moesten stoppen en dat was ik toen dus nog net niet en toen dacht ik, ik moet toch vooruit gaan kijken, wat ga ik straks doen. Hoe ga ik mijn tijd vullen? Dat was vanwege een reorganisatie, dus daar was ik niet op voorbereid. Toen kwam ik dat in de krant tegen en toen dacht ik, hé, dat heeft met mensen te maken en autorijden, wat ik wel leuk vind en wat ik ook dagelijks deed voor mijn werk. En toen dacht, dat lijkt mij een aardige combinatie. En toen belde ik en toen zeiden ze, oh, we zijn heel blij dat er wat dames bijkomen of in ieder geval ikke dan he. Op dat moment waren er nog twee geloof ik. Dus wij zouden het zeer op prijs stellen om bij de vereniging te gaan. Ja, zo is het eigenlijk gekomen en uiteindelijk ging die reorganisatie niet door. Dus ik hoefde niet te stoppen met mijn werk. Maar ik had a gezegd, dus dacht ik ik ga nu ook b zeggen en ik probeer toch omdat er naast te doen, omdat ik geen fulltime baan had en dat kon ik eigenlijk. Ik had een rooster en dan kon ik vrij ver van te voren kijken en ik kon ook aangeven bij de organisatie, bij de coördinator, welke weken ik wel of niet beschikbaar was. En zo hebben we dat eigenlijk de eerste jaren dat heel goed samen kunnen inplannen.

Interviewer: En was het ontmoeten van nieuwe mensen ook wel belangrijk is geweest om op de buurtbus te gaan rijden?

Geïnterviewde: Ja de ontmoeting van mensen, dus het contact met mensen houden, want dat had ik dagelijks en ook steeds met wisselende mensen en ik dacht nou ja, dit is wel een leuke combi zo. Ja

Interviewer: En vindt u het contact met de andere vrijwilligers?

Geïnterviewde: Heb ik wel contact mee, hoofdzakelijk met de mensen die je aflost of die jou weer aflossen natuurlijk. Maar tussendoor, als je mekaar tegen komt in het dorp is het een praatje, ik bedoel de één ken je beter dan de ander. En één keer per jaar hebben we een uitstapje, dus dan mogen de partners ook mee en dat is gewoon hartstikke leuk. Zo leer je elkaar toch op een hele andere manier weer kennen.

Interviewer: Zeker, . Uhm vindt u het ook belangrijk dat het platteland bereikbaar blijft en is dit ook

Geïnterviewde: Absoluut. Deze buurtbus, voorheen is dat ooit een reguliere dienst geweest van een grote bus, maar ja, dat kan ik me eigenlijk niet eens meer herinneren, dat is al jaren geleden.

Interviewer: 2005 geloof ik.

Geïnterviewde: Was 2005 het laatst?

Interviewer: Volgens mij 2005/2006.

Geïnterviewde: Oké, ja. Maar zo bekend was ik ook niet in die buitendorpen zeg maar. Want qua vervoer, je hebt zelf een auto. En toen is dit dus in het leven geroepen en ik moet zeggen de mensen zijn er ontzettend blij mee. Ja, vooral de scholieren ook. Want 's morgens zijn er hordes scholieren.

Interviewer: Kan ik me ook wel voorstellen. Zeker als het wat minder weer is.

Geïnterviewde: Ja, en het is 15 kilometer. Nou ja dat opzich is dat te doen op de fiets, maar

Interviewer: Maar in de regen is het niet heel leuk.

Geïnterviewde: Dat is niet fijn en zeker niet als je een lange schooldag hebt en je moet 's morgens op tijd beginnen dan is dit een uitkomst wat dat betreft. Ze roepen steeds weer van eh, en niet alleen scholieren, maar eigenlijk heel veel passagiers, van we zouden niet weten hoe we op onze werk, onze school, onze wat dan ook zouden moeten komen zonder buurtbus.

Interviewer: Leuk als ze dat zeggen zeg maar.

Geïnterviewde: Ja, dat is echt heel leuk. Het is altijd van bedankt en mensen zijn ontzettend dankbaar. Dus dan doe je het ook met groot plezier.

Interviewer: Zeker. Hoe zijn uw ervaringen met het rijden op de buurtbus? Zowel positief en mochten die er zijn negatief?

Geïnterviewde: Nou die positieve noemde ik net al. En het negatieve is ja, op het moment hebben we, niks ten nadele van de asielzoekers, maar die denken toch wel heel veel macht, die hebben toch ook aan de regeltjes te houden. En die hebben we, nou ja, redelijk veel hoor. Dat is in het verleden ook anders geweest natuurlijk. Maar die willen nog wel eens een enkele keer moeilijk doen.

Interviewer: En hoe bedoelt u met 'moeilijk'?

Geïnterviewde: Met de kaartjes, dat ze je belazeren dus. Een persoon krijgt dan een kaart op naam en dat kan ook de vader zijn want die gaat naar Nederlandse les. En dan, dat had ik pas geleden nog, een jongen van 15 ongeveer, 14,15, ja en, nou ja we hebben dus namen op die kaartjes staan, en dan draai je hem om en dan zie je dus die geboortedatum en toen dacht ik, nou ja, zou oud ben je echt nog niet he. Dan zou die in de 40 moeten zijn en toen zei ik, dit klopt dus niet. Dus dan heeft hij zo'n kaartje van iemand anders uit zijn gezin of nou ja vrienden, weet ik het. In ieder geval klopt dat niet. Nou ja, daar moet je wel even hevig mee in discussie gaan.

Interviewer: Ja ik kan me wel voorstellen dat dat niet altijd even prettig is.

Geïnterviewde: Dat is niet, dan voel je je een beetje belazerd. Dan denk je waarom, dit hoort natuurlijk niet. Die kaarten is op de persoon, dus ja.

Interviewer: Dat is een minpuntje.

Geïnterviewde: Dat is een minpuntje ja. Maar goed, dat gebeurt ook onder de Nederlanders hoor. Niks voor de asielzoekers, die beschuldig ik niet extra ofzo. Ik heb dit met de Nederlandse jongens ook al wel meegemaakt. Die liet een kaartje zien en die was inmiddels een jaar, nee een maand, een maand verstreken. Ik zei, dat wist jij heel goed, dan ontkennen ze het eerst natuurlijk en ik zei, dan moet je eerlijk zijn en dan kunnen we met elkaar praten. Toen gaf die het wel toe. Het is dan dus heel

bewust. Het is een kwestie van opletten. Dat is eigenlijk jammer buiten al die positieve dingen om. Dan denk ik, die mensen zijn zo tevreden en dan op deze manier.

Interviewer: Dat is gewoon een klein smetje. Maar het weegt zeg maar niet op tegen de voordelen.

Geïnterviewde: Nee hoor. Absoluut niet, het zijn enkelingen. Maar het blijkt toch dat je gewoon opletterend moet zijn. Het is niet alleen maar rijden.

Interviewer: Zijn uw ervaringen van nu zeg maar anders dan die van vroeger?

Geïnterviewde: Het aantal mensen vooral.

Interviewer: Het is een stuk drukker geworden?

Geïnterviewde: Absoluut. Ja, absoluut. Nou, in de beginjaren reed je regelmatig met een lege bus. Dus dat moest echt op gang komen. Dat heeft hier ook wel een tijdje geduurd. En gelukkig is dat, de aanhouder wint en is dat wel gelukt.

Interviewer: Maar dat is wel een positieve verandering dat

Geïnterviewde: Ja ja, absoluut. Maar je leest ook en hoort ook in de omgeving, overal van die buurtbussen op het moment en op veel plaatsen wordt het steeds meer in gebruik genomen. Dus op de een of andere manier, misschien is er geen keuze hoor,

Interviewer: Daar ging inderdaad mijn volgende vraag over. Het komt door bezuinigingen dat bussen niet meer rendabel zijn en goed, die worden dan vervangen door buurtbussen, want er moet op zich wel iets van openbaar vervoer zijn. Bijvoorbeeld in Hoogezand, waar ze de stadsbus hebben vervangen, of aan het vervangen zijn door een buurtbus. Volgens mij liep dit nog niet heel lekker qua vrijwilligers. Heeft u misschien nog tips of ideeën over hoe vrijwilligers te krijgen?

Geïnterviewde: Oh, waren daar nog niet, want ik las dat die wel van start ging, omdat er wel voldoende vrijwilligers waren maar,

Interviewer: Oh, dan heb ik volgens mij een oud artikel. Maar,

Geïnterviewde: Oke, ja ja. Ja, hoe trek je vrijwilligeraan? Dan ook wel via-via denk ik. Kijk, ik ben er positief over en als ik iemand weet die op iets dergelijks zit te wachten, ik zou wel graag iets willen doen, maar wat? Dan kun je die een keer pushen om te informeren is er nog plek ofzo? Ja via de krant, iedere plaats zal een plaatselijk krantje hebben. Maar dat weet ik niet.

Interviewer: En hoe zou u dan vrijwilligers behouden?

Geïnterviewde: Nou, door de, de coördinator is ontzettend belangrijk daarin. En toch ook wel de dingen die je gezamenlijk doet. Zoals een uitstapje één keer per jaar, maar ook dat hij zich daar zo ontzettend voor inzet om geld binnen te krijgen, dat we leuke dingen kunnen doen. De contacten onderling, dat er ook ruiling mogelijk is. Vrijwilligerswerk is natuurlijk niet heel vrijblijvend he, je hebt een rooster en daar heb je je wel aan te houden. Maar gelukkig is er heel veel mogelijk. Als dat, je kunt het onderling proberen te regelen. Meestal weet je wel ongeveer, van de vier weken rijden we meestal drie weken, of drie keer, drie weken achter elkaar, dan die drie uurtjes, en als je dan weet dat degene die weet dat ik vrij ben, dan zou iemand anders dat over kunnen nemen. En zo kun je ruilen, dan hoeft je de coördinator niet eens in te schakelen. Altijd even melden, maar verder niet. Dan hoeft hij er geen moeite voor te doen. Maar vind je dat lastig, of wil je dat niet, of het komt heel ongemakkelijk, dan kun je gewoon bij de coördinator. En dat zijn gewoon dingen die werken daar ook heel positief in mee. En daar moet je het wel van hebben, want anders zit je te gebonden. Het is en blijft natuurlijk vrijwilligerswerk, maar toch wel met verplichtingen.

Interviewer: Je bent wel iets aangegaan, dus dan moet je zeg maar er ook wel een beetje aan houden. Beetje je best doen.

Geïnterviewde: Ja. Je wil daar wel serieus mee omgaan.

Interviewer: Doet u ook nog ander vrijwilligerswerk? Of heeft u ander vrijwilligerswerk gedaan?

Geïnterviewde: Dat was niet helemaal vrijwilligerswerk. Ik heb bij het Rode Kruis gewerkt. In kraamzorg en nou daar is uit voortgekomen dat ik ontzettend veel voorlichting gaf op het gebied van borstvoeding. Dus ik heb jaren een klein winkeltje aan huis gehad eigenlijk. Wat niet mijn eigendom was, maar waar ik wel de werkzaamheden voordeed. Om mensen te begeleiden in borstvoeding en alles daar omheen. Daar ben ik net een jaar mee gestopt.

Interviewer: En waarom bent u daarmee gestopt?

Geïnterviewde: Omdat het financieel niet meer aantrekkelijk was. Het financiële plaatje klopte niet

meer. Het was vooral het huren en verhuren van borstkolven. Nou ik weet niet of het je iets zegt?

Interviewer: Ja, ik weet wel ongeveer wat het is?

Geïnterviewde: Nou ja, en de kraamzorgorganisaties zijn er de laatste jaren toe overgegaan om de kraamverzorgers zo'n ding in de auto te zetten of om vanuit de organisatie die dingen te verhuren of te verkopen. Dus op een gegeven moment kregen we die steunpunten en wij moesten die apparaten ook weer van een instelling huren dus dan ja, dan moet er geld bij op een gegeven moment. Wat ik wel heel jammer vond is ook weer dat contact met die mensen. Dat je dagelijks telefoontjes of mensen aan de deur kreeg,

Interviewer: Hoeveel tijd was u daar ongeveer mee kwijt?

Geïnterviewde: Met dat hele gedoe? Heel wisselend, soms had ik echt een dag dat ik er alleen maar mee bezig was en dan weer eens drie dagen niet. Dat is heel verschillend maar dat kon ook wel tussendoor omdat je altijd eerst telefonisch overleg had dus als ik op de buurtbus zat was het gewoon van vanochtend ben ik er niet

Interviewer: Dat is inderdaad wel makkelijk.

Geïnterviewde: Ja

Interviewer: De buurtbus is ongeveer drie uur per week.

Geïnterviewde: De buurtbus is drie uur per week ja, het rondje is steeds een uur en dan drie uur lang. In ons geval, ik weet niet of dat overal zo is.

Interviewer: Meestal is het drie, vier uur. Dat is het zo'n beetje per buurtbus.

Geïnterviewde: Toen bij de start was het hier vier uur. Dat was in het eerste jaar en toen, en dat is best lang hoor. Vier uur. Drie uur is goed te doen. Je zit hier niet in de grote stad, maar de concentratie moet wel blijven. En ik weet uit ervaring, als wij op vakantie gaan, dan is het heel makkelijk als je met zijn tweeën kunt rijden. Dan wisselen we heel regelmatig af en dan wordt je eigenlijk niet eens moe. Maar goed, er zijn ook mensen die helemaal alleen afstanden afleggen. Dus het kan wel.

Interviewer: Mooi rustig drie uur rijden.

Geïnterviewde: Ja,

Interviewer: Dat is wel prima. Dat is niet te zwaar zeg maar.

Ik heb ook literatuurstudie gedaan en daaruit blijkt dat vrijwilligers over het algemeen hoog opgeleid zijn, 50+ en vrouw. De 50+ klopt wel ongeveer bij de buurtbus, merendeel is wel 65+. Maar dat vrouw klopt wat minder over het algemeen.

Geïnterviewde: Wij hebben er toch wel een aantal.

Interviewer: Ik heb ook een enquête gedaan en daar heb ik ongeveer 120 reacties op en dat is al best netjes en daaruit blijkt dat 90% is man. Dat zal bij deze buurtbus misschien iets minder zijn, maar nog steeds zal het merendeel man zijn.

Geïnterviewde: Ja, dat klopt.

Interviewer: Vindt u dat een probleem?

Geïnterviewde: Nee. Ja, nee, je rijdt toch allemaal solistisch. Het is niet zo dat je in een ruimte zit en met meerdere mensen te maken hebt wat je werk betreft he. Man vrouw kantoor ofzo. Maar het maakt voor mij niet uit of er nou een vrouw na mij rijdt of voor mij. Waar je contact mee hebt.

Interviewer: Ja oke. Heeft u nog iets? Wat ik echt heel erg zou moeten weten? Of wat ik ben vergeten?

Geïnterviewde: Nee, niet echt.

Interviewer: Oké, zijn we wel klaar met het interview.

Interview 6

Interviewer: Mijn eerste vraag, hoe lang rijdt u al bij de buurtbus?

Geïnterviewde: uhm, sinds 2005. Nou zeven jaar.

Interviewer: Dat is al best wel een tijd.

Geïnterviewde: Hij is gestart in september 2005.

Interviewer: En hoe bent u bij de buurtbus gekomen?

Geïnterviewde: Door een advertentie in de krant, een plaatselijke krant.

Interviewer: Wat waren uw redenen om actief te worden voor de buurtbus?

Geïnterviewde: Mijn reden was, nou ja, ik was gestopt met werk in 2005. Dus ik had vrije tijd over. De buurtbus kwam er aan en ik dacht, nou, dat lijkt me wel wat. En zodoende is het een klein beetje gaan rollen met het balletje. Dus ja.

Interviewer: Is het ook om andere mensen te ontmoeten? Of onder de mensen te komen zeg maar.

Geïnterviewde: Ja, maar ik doe wel aan meer vrijwilligerswerk, echt wat anders om toch maar onder de mensen te komen. En dit de buurtbus is helemaal zo leuk, zoveel verschillende mensen krijg je allemaal he. Van klein tot groot.

Interviewer: Wat voor vrijwilligerswerk doet u nog meer?

Geïnterviewde: Ik doe hier in het rijtuigmuseum, restaureer ik koetsten tuigen. Dat doe ik twee dagen in de week. De bus is een paar uur in de week,

Interviewer: Drie uur toch?

Geïnterviewde: Drie uur. In het begin was het vier uur, dat is een beetje lang. Je hebt dezelfde route steeds. Dus eh een beetje eentonig.

Interviewer: Op een gegeven moment ben je er wel op uitgekeken.

Geïnterviewde: Dan kun je het haast wel met de ogen dicht doen, maar

Interviewer: Ook niet helemaal de bedoeling natuurlijk.

Geïnterviewde: haha, nee. Maar goed, ik vind het gewoon leuk werk.

Interviewer: Vindt u het ook belangrijk om het platteland bereikbaar te houden? Daar is zo'n buurtbus natuurlijk ook voor, daar is een buurtbus natuurlijk ook voor bedoeld, om de kleine kernen van openbaar vervoer te voorzien.

Geïnterviewde: Ja.

Interviewer: Is dat ook een reden geweest om te gaan rijden voor de buurtbus?

Geïnterviewde: Ja, kijk. Er zijn heel veel mensen die, schoolkinderen enzo, die kom je onderweg ook allemaal tegen. En anders moeten ze allemaal op de fiets naar school, door de regen heen. Niet dat dat zo erg is, maar. Oudere mensen, die zijn nu een beetje mobiel he, anders zitten ze geïsoleerd ergens in de bush bush.

Interviewer: Dat klopt inderdaad.

Geïnterviewde: En ja kijk, als ze een keer naar Leek toe willen en ze moeten helemaal over Groningen normaal gesproken en dan zo naar Leek toe en nu zijn ze in een kwartier zo'n beetje van Grootegast naar Leek.

Interviewer: Een stuk sneller dan helemaal via Groningen.

Geïnterviewde: Als ze helemaal via Groningen, dat is ook niet te doen.

Interviewer: Nee, dan ben je wel een tijdje bezig.

Geïnterviewde: Ja, daarom.

Interviewer: Groningen-Grootegast is al een uur met de bus, dus dan

Geïnterviewde: Ja,

Interviewer: Hoe zijn uw ervaringen op de buurtbus? Zowel positief, als eventueel ook negatief.

Geïnterviewde: Negatief is eigenlijk zonde, het negatieve, ja, dat er teveel mensen staan weet je wel. En soms moet je er ééntje laten staan, want er mogen niet meer dan 8 personen in zo'n busje. Dat vind ik wel een beetje het negatieve, dat er zo weinig mensen in mogen. Bus mocht wel een beetje groter zijn.

Interviewer: Maar dan mag u er waarschijnlijk niet meer in rijden. Of in ieder geval heel veel vrijwilligers niet meer.

Geïnterviewde: Daar mag ik niet in rijden, die grotere bussen.

Interviewer: Dat zijn

Geïnterviewde: Dat is het probleem. Kijk, het is soms heel moeilijk he, dan heb je met een groepje mensen de bus vol en dan blijft er ééntje staan. Vooral als er 's morgens eentje naar school toe moet dan dat is een beetje het negatieve er van vind ik. Maar verder heb ik, heb ik helemaal geen negatieve dingen. Nee, ik vind het juist leuk.

Interviewer: Dat is natuurlijk ook belangrijk bij vrijwilligerswerk. Dat het wel leuk is.

Geïnterviewde: Ja, anders doe je het geen negen jaar achter elkaar.

Interviewer: Anders stop je er denk ik vrij snel mee.

Geïnterviewde: Ja kijk. De mensen onderweg ook, ik bedoel, je krijgt schooljeugd, mensen nou ja die een inburgeringscursus doen van Grootegast naar Leek dus nou ja, van alle types krijg je er in. Het is niet allemaal, en mensen dus die van Leek naar Grootegast werken en andersom. Krijg je er ook allemaal in. Nou ja, heb je geen mensen in de bus zet je de radio wat harder aan, heb je een beetje meer lawaai om je heen.

Interviewer: Een beetje lekker rondrijden zeg maar. Kan ook leuk zijn.

Geïnterviewde: Ja,

Interviewer: Hoe vindt u het contact met de andere vrijwilligers?

Geïnterviewde: Nou, meestal heb je dus contact met de mensen die na je rijden of voor je rijden. En de rest zie je niet.

Interviewer: Vindt u dat jammer of vindt u dat niet zo erg?

Geïnterviewde: Je ziet ze dus één keer per jaar in de vergadering. En verder zie je ze eigenlijk. Ja god, en soms een keer dat je invalt weet je wel. Of een andere dag, dan zie je eens een keer andere personen. Ja goh, je ken ook iedereen niet zien natuurlijk.

Interviewer: Dat klopt inderdaad.

Geïnterviewde: Maar je weet, één keer in het jaar zie je elkaar en dan weet je, o goh, die zit er ook nog bij. Weet je wel, zo gaat het dan. Maar normaal gesproken is het gewoon die voor je rijdt en die na je komt. Ja soms is het, ja. Contacten zijn er niet zoveel ten minste.

Interviewer: Maar vindt u dat dan erg of?

Geïnterviewde: Nee, eigenlijk niet.

Interviewer: Nou, door bezuinigingen worden steeds meer normale buslijnen omgezet in buurtbuslijnen, omdat dat natuurlijk een stuk goedkoper is. Bijvoorbeeld in Hoogezand, waar ze de stadsbus hebben omgezet, aan het omzetten zijn in een buurtbus. Heeft u misschien tips over hoe u vrijwilligers zou moeten aantrekken?

Geïnterviewde: Een idee hoe die aan te trekken?

Interviewer: Ja, een aantal dingen waar je op zou kunnen letten of juist een aantal dingen die je absoluut niet zou moeten doen. Zoiets zeg maar.

Geïnterviewde: Ja, dat weet ik niet.

Interviewer: Ja, dat kan. Heeft u dan misschien wel een idee hoe ze te behouden? U zit natuurlijk al voor negen jaar bij deze vereniging, dus dan.

Geïnterviewde: Je bent natuurlijk een behoorlijke klik met elkaar, dus. Ja, hoe hou je ze bij elkaar. Door alles zo goed mogelijk te organiseren allemaal he. Dat je die dingen allemaal krijgt, iedereen vindt het wel leuk. Er vallen wat mensen af qua leeftijd en qua ziekte, weet ik veel. Want er rijden allemaal ouderen er op he, jongeren heb je eigenlijk helemaal niet. Ja, ja, dat is het zo'n beetje.

Interviewer: Het moet ook vooral leuk blijven zeg maar.

Geïnterviewde: Het is leuk. Ik zie er ook naar uit als ik, deze week hoefde ik niet en volgende week wel weer en dan heb je wat te doen.

Interviewer: Gewoon een beetje tijd doden zeg maar.

Geïnterviewde: Ja, weet niet hoe. Anders moet je weer andere dingen doen in die uren, weet je wel. Dat gebeurt dan ook wel, maar dan zit je in zo'n ritme en dan

Interviewer: Normaal gesproken heb je dan iets te doen, dat is wel fijn, dat je van te voren weet waar je aan toe bent.

Geïnterviewde: Ja. Want je krijgt gewoon een rooster, dus je weet precies hoe het allemaal gaat.

Interviewer: Ik heb ook een beetje literatuuronderzoek voor mijn studie zeg maar gedaan. Daaruit blijkt dat vrijwilligers over het algemeen 50+ zijn, hoger opgeleid en vrouw. Dat 50+ klopt op zich nog wel,

Geïnterviewde: Ja, ik ben vijftigplus ja.

Interviewer: De buurtbus is een beetje extreem 65+, maar dat klopt op zich nog wel. Alleen het vrouwgedeelte klopt zeg maar wat minder over het algemeen. Heeft u daar een verklaring voor?

Geïnterviewde: Dat vrouwen minder

Interviewer: Dat er dus bij de buurtbus zeg maar zoveel minder vrouwen zijn dan normaal gesproken bij vrijwilligerswerk.

Geïnterviewde: Ligt er aan waar kijken. Mijn vrouw, die trekt dit niet zo aan, dit soort mannen-iets, denk ik ten minste. Is niet zo, maar dat meer, hoe moet ik het zeggen, dat vrouwenvrijwilligers meer voor iets anders kiezen dan voor de buurtbus. Denken dat is iets met mannen, daar wil ik niks mee te maken hebben. Er zitten een paar vrouwen op he.

Interviewer: Er zitten wel een paar vrouwen op, vind u het erg dat er zo weinig vrouwen zijn? Of zegt u eigenlijk ja, dat maakt niet zo heel veel uit

Geïnterviewde: Nou ja, nou ja, denk het niet. Maar god, ik heb er ook geen last van. Ik vind het wel leuk ook.

Interviewer: U vindt het niet zo erg dat er niet zoveel vrouwen

Geïnterviewde: Nee, ach god, een overschot aan vrouwen is ook niet goed. Ik heb in een medisch bedrijf gewerkt en in een afdeling met allemaal vrouwen en dat was ook niet goed. Hadden altijd ruzie onder mekaar. Er moeten wat mannen tussen zitten, het moet een beetje fifty-fifty zijn vind ik.

Interviewer: Dat is bij de buurtbus niet echt.

Geïnterviewde: Dat is bij de buurtbus niet nee. Maar er zijn meerdere dingen, kijk bij het museum waar ik werk, daar zijn ook minder vrouwen. (bel gaat). Moet mijn vrouw even binnen laten.

Interviewer: Dan start ik de microfoon weer. Even kijken, waar waren we ook al weer. Oh ja, we waren bij vrouwen.

Geïnterviewde: Ja, in het algemeen.

Interviewer: Dat vrouwen minder op de buurtbus rijden. Mist u nog iets? Wat ik ben vergeten of wat ik absoluut zou moeten weten?

Geïnterviewde: Even zien hoor. Nou je het zegt.

Interviewer: Iets algemeens over de buurtbus mag ook.

Geïnterviewde: Ik vind altijd, wij hebben dus één contactpersoon.

Interviewer: Daar heb ik inderdaad al contact mee gehad.

Geïnterviewde: Ja dat dus die regelt dat allemaal heel goed. Ik bedoel, als de bus vol is kun je telefoneren of er een reservebusje komt. Ik bedoel, ja het contact is vrij goed allemaal. En ja goh, . En o ja, het is heel gezellig op de buurtbus, laat ik het zo stellen.

Interviewer: Dat is ook wel belangrijk. Dat het gewoon gezellig is, gewoon leuk.

Geïnterviewde: Kijk, je hoort van allerlei verhalen hoor je. Mensen die wel direct werken enzo, van die vrouwen bij mekaar, hoor je hele verhalen in de loop van de jaren. Wat ze allemaal meemaken,

Interviewer: Dat is op zich wel leuk.

Geïnterviewde: Dat is het leuke ervan. En je weet ook, je weet nu ook, kijk ze hoeven niet per se bij een bushalte te staan he. Onderweg staan ze ook wel met de hand omhoog of als het donker is zie je een zaklantaarntje zwaaien onderweg bij een boerderij ofzo dan eh weet je dat je stoppen moet. En

Interviewer: Ook wel makkelijk.

Geïnterviewde: Ja, en in de loop van de jaren heb je allemaal een soort vaste klanten. En in het najaar komt er meer schooljeugd allemaal bij he, die van Grootegast allemaal naar Leek toe gaan.

Interviewer: Die niet in de regen willen fietsen enzo.

Geïnterviewde: Maar ja, het zijn ook allemaal van die landweggetjes.

Interviewer: Ja oké, ik ben er nog nooit geweest.

Geïnterviewde: Het zijn echt van die boerenweggetjes die ze daar hebben. En als je daar langs moet fietsen in het donker is dat niet gezellig en uh

Interviewer: Daar wordt je niet heel vrolijk van.

Geïnterviewde: Nee, maar ze vliegen ook zo hard met auto's, ik bedoel daar wordt je niet vrolijk van. Kijk, als het dan meestal meisjes zijn die gaan nog wel met de buurtbus.

Interviewer: Goed, dan bedankt voor het interview. Dan stop ik ook bij deze, als het scherm aangaat, de microfoon.

Interview 7

Interviewer: Dan start ik nu de opname. Dan mijn eerste vraag: hoe lang rijdt u al op de buurtbus?

Geïnterviewde: In 2007-2008 ben ik in de VUT gegaan en in de loop van 2009 ben ik begonnen, in het voorjaar van 2009 denk ik.

Interviewer: Hoe bent u bij de buurtbus gekomen?

Geïnterviewde: Gewoon via, ik ben gewoon via een advertentie, nee. Hier reed een andere buurtbus langs. En daar stond op, vrijwilligers gevraagd. En ik was toen net met de VUT en ik mag graag rijden en zodoende heb ik toen die buurtbus gebeld en of ik, toen kreeg ik reactie op gekregen dat het op dat moment nog niet nodig was, maar toen had ik er ook wel een half jaar niks van gehoord. En toen bleek zo eens dat ze mijn nummer kwijt waren, zo. Toen belde ik en toen waren ze blij dat ik weer terugbelt, want ze waren inderdaad mijn nummer kwijt. En toen ging het door. Ja.

Interviewer: Wat zijn uw redenen geweest om voor de buurtbus te gaan rijden? U zei al dat u met de VUT ging en dus tijd had.

Geïnterviewde: Ik mag graag autorijden, ik kan graag autorijden, en toen ik met de VUT kon, kon ik alle dagen achter de geraniums gaan zitten. Nou ja, daar had ik geen belang bij. Ik zocht zoiets, om op een buurtbus of iets dergelijks te rijden. Zodoende heb ik dat aangehouden en tussentijds had ik ook al aangenomen om op een schoolbus te rijden. Ik heb ook nog een paar dagen op een schoolbus gereden. Een paar jaar, twee morgens in de week. En zo, toen de buurtbus kwam, leek me wel leuk ja.

Interviewer: Heeft u ook nog ander vrijwilligerswerk gedaan? Dus naast de schoolbus en de buurtbus?

Geïnterviewde: Vrijwilligerswerk? Die schoolbus was, om eerlijk te zijn, betaald werk. Op het ogenblik doe ik ook voor de bakker rijden. Rij ik twee morgens in de week. Maar dat is ook betaald werk hoor, geen vrijwilligerswerk. Maar dat doe ik nou dus ook twee morgens in de week dat ik voor een bakker 's morgens om vijf uur begin en een auto en een kar vol met brood in diverse plaatsen in Assen en omgeving uitvent. Diverse winkels en eh verzorgingstehuizen, overheidsgebouwen, de NAM, provinciehuis, doen we er ook allemaal bij. Maar dat is op het ogenblik. Vrijwilligerswerk, nee, het enigste wat ik doe is die buurtbus.

Interviewer: Bent u ook de buurtbus gaan doen om nieuwe mensen te ontmoeten?

Geïnterviewde: Nou, om in contact te blijven met mensen. Nieuwe mensen weet niet, maar in contact blijven, een beetje onder de mensen blijven. Als je de hele dag thuis bent, je kan hier wel de hele dag lopen klooiën, maar dan ben je de hele dag alleen en dan blijf je toch een beetje onder de mensen he. Dat vind ik ook met mijn bakkerswerk, dat vind ik leuk.

Interviewer: Hoe is uw contact met andere vrijwilligers op de buurtbus?

Geïnterviewde: Goed, maar de voorzichtigheid gebied dat je elkaar niet zoveel treft. Er zit altijd maar één chauffeur op de bus. Het is één keer in het jaar bij een vergadering dat je elkaar allemaal een keer even ziet en dan hebben we goede gesprekken met elkaar. Of een uitje, we hebben ook af en toe een uitje. Dan praat ik wat bie met de collega's. Maar in principe snel met het aflossen en ik rijd altijd de laatste drie uur, dus ik zie maar één andere chauffeur zeg maar die ik aflos om vier uur. En dan rijd ik van vier tot zeven en dan om zeven uur naar de stalling de bus, dan kan ik naar huis.

Interviewer: Vindt u het jammer dat u zo weinig contact heeft met vrijwilligers of zegt u eigenlijk van ja, maakt niet zoveel uit?

Geïnterviewde: Ik begrijp niet goed je vraag.

Interviewer: Vindt u het erg dat u zo weinig contact heeft? Zou u meer contact willen of vindt u het zo wel goed?

Geïnterviewde: Zo belangrijk, je weet wat je aan elkaar hebt en af en toe bel je wel eens een keer als er geruild moet worden, dat gebeurt natuurlijk ook wel eens een keer. Dat je om een of andere reden een middag niet kan. Of een ander die belt jou of via de coördinator wordt er verzocht om te ruilen. En dan bel je wel eens een keer met elkaar. Maar verder vind ik het wel goed. Vergadering en het uitstapje dan praat je wel met elkaar en dan doe je ervaringen op, maar goed,

Interviewer: U vindt het dus eigenlijk wel genoeg.

Geïnterviewde: Ja, vind ik wel goed ja.

Interviewer: Oké. Vindt u het ook belangrijk om het platteland bereikbaar te houden? Is dat ook één van de redenen geweest?

Geïnterviewde: Ja, goed, ja, dat is zeker belangrijk. Dit is een verbinding waar altijd maar heel weinig mensen inzitten. Daar is de grote bus dan ook voor gestopt, dat kon helemaal niet meer uit enne dit is toch wel belangrijk voor de mensen die meegaan, de scholieren, dat er iets is.

Interviewer: Hoe zijn uw ervaringen met het rijden op de buurtbus? Zowel positief als ook eventueel negatief?

Geïnterviewde: Prima. Positief, veel positief, negatieve ervaring, ja, die heb ik eigenlijk niet. Nee, wel eens iemand die iets te laat was, dat de chauffeur op zich een beetje te laat was. Beetje om zeuren zo, had ik een of twee keer, dat ik tien minuten moest wachten voordat zij aankwam op de plek waar we wisselen moesten. Maar die rijdt niet meer. Maar verder heb ik ja geen negatieve kanten. De bus doet het over het algemeen altijd wel redelijk goed, nee, dat is altijd wel positief.

Interviewer: Zou u wat meer kunnen vertellen over uw positieve ervaringen met de buurtbus? Met het rijden zeg maar.

Geïnterviewde: Nou ja, het is gewoon, het is gewoon mooi werk en ik mag het graag doen. Het is ook vrij makkelijk werk. Je weet precies je route, he, zoals ik nou voor de bakker doe moet ik de ene keer dit, de andere keer dat, je hebt een werkopleiding nodig, ik vind het eigenlijk een vrij makkelijke route, op een gegeven moment ken je ongeveer de vaste mensen die er in zit. Ja, dat is het positieve er aan en verder positief weet ik niks. Verder, het gaat mij best goed naar de zin.

Interviewer: Het is gewoon leuk zeg maar.

Geïnterviewde: Het is leuk werk, je bent er één keer in de week even uit en daarvoor en ja, ik doe het met alle plezier.

Interviewer: Dat is mooi. Je ziet, tegenwoordig wordt er steeds meer bezuinigd op openbaar vervoer. Nu zie je dus dat steeds meer normale buurtbuslijnen worden omgezet in buurtbuslijnen.

Bijvoorbeeld in Hoogezand, waar ze de stadsbus omzetten in een buurtbus. Er moeten dus ook natuurlijk vrijwilligers worden aangetrokken. Heeft u misschien enig idee hoe u dit zou moeten doen, tips of dingen die je absoluut niet zou moeten doen?

Geïnterviewde: Niks speciaals. Je moet van het werk houden, je moet graag er op rijden, je moet een klein beetje ja technisch inzicht hebben, lampje verwisselen, dat is makkelijk. Je moet er van houden, je moet het graag willen doen en je moet je er voor inzetten en dan is het prima ja.

Interviewer: En hoe zou u vrijwilligers willen behouden voor de buurtbus? Als ze zeg maar eenmaal binnen zijn.

Geïnterviewde: Behouden?

Interviewer: Ja.

Geïnterviewde: Zorgen dat het spul voor elkaar is, dat er geen te veel klachten komen, ook van de passant, passagiers niet. En dan komt het wel goed dacht ik. Ik zou, ik weet het eigenlijk ook zo gauw niet eigenlijk. Voorlopig blijf ik er nog steeds bij, denk er nog niet aan om te stoppen.

Interviewer: Zo lang het gewoon leuk is zeg maar.

Geïnterviewde: Ja. Zolang het maar leuk blijft en je gezond blijft en het verder kunt doen en dat is het. Ja, ja, ja.

Interviewer: Heeft u nog dingen? Heeft u nog dingen die ik moet weten over de buurtbus in het algemeen of over vrijwilligerswerk of iets dat ik ben vergeten te vragen?

Geïnterviewde: Nee, ik zou het zo niet weten.

Interviewer: Dan heb ik ook eigenlijk wel al mijn vragen gesteld.

Geïnterviewde: Ik heb er eigenlijk niet zoveel over te zeggen. Ik doe het elke woensdagmiddag met plezier en ik wissel af en toe een keer met een ander als dat goed uitkomt, ook als ik dat wil. Ik heb ook een keer een woensdag dat ik niet ken en dan kijk ik op mijn lijst en wij rijden er dan bijvoorbeeld dinsdagmiddag ik probeer wel met iemand te ruilen in het zelfde tijdsdeel van de dag zeg maar. Dat is het mooiste. Er rijden vier chauffeurs per dag, drie uur, weet niet of je het daar met mijn collega's over gehad hebt.

Interviewer: Ja

Geïnterviewde: Ik rij dan de laatste vier uur, drie uur, en als ik dan probeer te ruilen dan probeer ik te ruilen met iemand die ook de laatste drie uur rijdt. Dat is het makkelijkste dan he.

Interview 8

Interviewer: Ja, dan staat het ding nu aan. Mijn eerste vraag: hoe lang rijdt u al op de buurtbus?

Geïnterviewde: Vanaf het begin, tien jaar.

Interviewer: Dat is al best wel een hele behoorlijke tijd.

Geïnterviewde: Ja.

Geïnterviewde: Hoe bent u bij de buurtbus gekomen?

Geïnterviewde: Ehm, ik ging met pensioen eigenlijk. En in de krant stond een artikel over de buurtbus, dat ze zouden gaan beginnen. Ik heb me eigen gelijk opgegeven.

Interviewer: En waarom heeft u zichzelf opgegeven?

Geïnterviewde: Meer als, in het begin als tijdverdrijf. Ik zag het niet zo zitten om achter de de de de de geraniums te komen, en ik had nog wel werk. Ik werk twee dagen in de week en mijn vrouw heeft een eigen zaakje. En ik denk, die ene dag kan ik wel mooi gebruiken om te rijden. Dus dat heb ik gedaan.

Interviewer: Heeft u het ook gedaan om nieuwe mensen te ontmoeten?

Geïnterviewde: Dat kwam er later wel bij ja. Maar als je een tijdje rijdt ga je natuurlijk mensen kennen. En die ga je mee praten en dan dan zie je die ook weer op andere manieren. Dat is wel leuk.

Interviewer: Maar het was in eerste instantie geen reden om het te gaan doen?

Geïnterviewde: Nee, niet echt. Het was voor mij meer tijdverdrijf eigenlijk.

Interviewer: Heeft u dit ook gedaan omdat u vindt dat het platteland bereikbaar blijft?

Geïnterviewde: Ja, dat vind ik erg belangrijk. Weet je dat hier in Zevenhuizen toen we kwamen wonen hier reden er twee bussen op een dag.

Interviewer: Dat is niet veel.

Geïnterviewde: Dat is niet veel. En als dan mensen, en vooral de jeugd, naar school toe moesten, of in Leek of naar Groningen toe, dan werden ze door ouders of kennissen, onder andere mij, met de auto naar Leek gebracht om op de bus te stappen. Dat was echt helemaal niets.

Interviewer: Ik ben ook met de bus en als die maar twee keer per dag gereden had was dat niet heel ideaal geweest. Dan was ik hier ook niet gekomen.

Geïnterviewde: Nee, want het was, tegenwoordig rijden er wel meer bussen, omdat je en naar Roden en naar Haulerwijk, en verder dan natuurlijk gaat, maar eh in het begin waren het twee bussen op een dag. 's Morgens en 's avonds.

Interviewer: Dat is niet zo handig. Maar hoe zijn uw ervaringen op de buurtbus?

Geïnterviewde: Ik vind het leuk, ik vind het hartstikke leuk zelfs. Ik heb nog nooit geen problemen gehad eigenlijk. Dus wat dat betreft, enne wat je zegt. Zo praat je met oude vrouwtjes, zo praat je met jonge kinderen, je hebt altijd wel een praatje onderweg. Dus en het is gelukkig wat drukker als voorheen. De eerste acht maanden reden we heen en weer en als we dan per dag 2 of 3 mensen zagen was het leuk.

Interviewer: Dat is ook niet echt motiverend lijkt mij.

Geïnterviewde: Nee, maar je weet in het begin is altijd alles moeilijk. En de gemeente zou overal reclame maken voor de buurtbus, in Grootegast en Leek en ze hadden het nergens gedaan. Dus het was ook helemaal niet bekend. Opeens zagen mensen een busje rijden met buurtbus er op en de rest niets.

Interviewer: Dan kan je niet verwachten dat mensen

Geïnterviewde: Nee, daarom. Toen kwamen de krantenberichten en de officiële berichten van de gemeente Leek en de gemeente Grootegast en toen kwamen de rusthuizen erbij, want die wilden ook graag meegenomen worden. Zodoende is het, en nu ik het laatst geloof ik dat we per jaar 17.000 mensen vervoeren.

Interviewer: Inderdaad zoiets, dat is best een redelijk aantal op zich.

Geïnterviewde: Ja, dacht ik ook ja.

Interviewer: Heeft u ook negatieve ervaringen? Of eigenlijk niet?

Geïnterviewde: Nee, ik vind het gewoon leuk. Ja, je bent je tijd er aan kwijt, maar dat weet je van te voren en je moet af en toe de buurtbus wassen, maar dat zijn gewoon dingen, die horen erbij dus. Dus nee, ik heb geen negatieve ervaringen.

Interviewer: Oké, dat is mooi. Hoe ervaart u het contact met uw mede-vrijwilligers?

Geïnterviewde: Dat is heel, heel zeldzaam. Met vergaderingen zie je dan mensen wel eens, maar voor de rest, en, en soms, maar we gaan niet altijd, hebben we op het einde van het jaar een dag met vrijwilligers dat we een hapje gaan eten en zo. Dat is op zich hartstikke goed, maar kennen? Nee, nee. Van gezicht en dan zeg je hallo en maak je een praatje, maar voor de rest nee, nee.

Interviewer: Vindt u het jammer dat u ze zeg maar zo weinig ziet? Of vindt u dat niet zo heel erg?

Geïnterviewde: Oh, in principe vind ik het wel jammer. Maar een paar mensen, twee mensen zie ik met enige regelmaat. Eén is al gestopt omdat die wat aan zijn hart heb en daar bel ik regelmatig mee en de andere die zie ik wat meer eigenlijk.

Interviewer: U zou eigenlijk de andere ook wat meer willen zien zegt u?

Geïnterviewde: Nee, nee. Ik verveel mij eigen geen minuut op een dag, ik kom zelfs tijd te kort. Dus ik heb er geen behoefte aan om nog andere mensen, want dan zou ik uit mijn zelf wel doen neem ik aan, en nee nee nee.

Interviewer: Doet u ook nog ander vrijwilligerswerk?

Geïnterviewde: Nee, ik werk nog twee dagen bij een ex-collega van mij in de week, mijn vrouw heeft een eigen zaak daar ben ik ook regelmatig, ik doe de boekhouding, de administratie, een beetje, ik doe de reclame op mijn gemakje, ik ben dus eigenlijk de hele week onder de pannen. Ik moet zelfs af en toe vrij plannen om op de buurtbus te rijden. En ik sport nog regelmatig, dus wat dat betreft, ik kom tijd tekort.

Interviewer: Goed. Er wordt dus steeds meer bezuinigd op het openbaar vervoer. Dit betekent dat steeds meer lijnbussen onrendabel worden om te rijden en dit betekent dat veel lijnbussen worden vervangen door buurtbussen. Wat ze bijvoorbeeld gaan doen in Assen, Hogeveen en Meppel. Hier zal de stadsdienst waarschijnlijk worden vervangen door een buurtbus.

Geïnterviewde: In Roden ook heb ik begrepen.

Interviewer: Dat weet ik niet. Dat betekent dus dat er heel veel vrijwilligers extra nodig zijn. Heeft u zeg maar enig idee of tips om die aan te lokken? Of dingen die je juist absoluut niet moet doen.

Geïnterviewde: Ik vind dat altijd moeilijk. Want het moet, eigenlijk omdat je vrijwilliger bent en je vrijwillig opgeeft, uit jezelf komen. Je moet niet, je moet, ik heb wel eens vaker een of twee, drie buurmannen gezegd goh, ga ook rijden joh, nou één is er gegaan, de andere twee niet. Ja en dan, maar het moet eigenlijk uit uit uit uit uit jezelf komen. En dan ben je goed bezig. Maar wat jij zegt, als je een ander overhaalt om toch mee te doen, want de buurtbus komt altijd mensen tekort natuurlijk.

Interviewer: Heeft u ook een idee over hoe u vrijwilligers zou behouden?

Geïnterviewde: Als je het naar je zin hebt en je hebt geen moeilijkheden dan blijf je altijd wel rijden lijkt mij. Dus eh, ga je hele ingewikkelde dingen overhoop halen als vrijwilliger wat je voorheen nooit deed en nou opeens moet gaan doen, ik geef maar wat, als je vrijwilliger wordt voor belasting invullen en je hebt het nooit gedaan, ja dan heb je een probleem.

Interviewer: Dat werkt inderdaad niet.

Geïnterviewde: Nee, dus autorijden kon ik, ik heb altijd al op een wagen gereden, dus dat vond ik leuk enne klaar. Dan doe je dat.

Interviewer: Het moet zeg maar ook gewoon leuk blijven.

Geïnterviewde: Ja, ik vind het leuk blijven en wat je zegt, je komt wat onder de mensen, je praat wat en je ziet nog eens wat, en ja, je hoort nog eens wat, vanuit je eigen omgeving, ja, ik vind het wel leuk.

Interviewer: Ik heb ook literatuuronderzoek gedaan en daaruit blijkt dat vrijwilligers meestal 50+ zijn en vrouw. Het 50plus-gedeelte klopt wel.

Geïnterviewde: Dat klopt aardig hoor.

Interviewer: Dat klopt aardig opzich, bij de buurtbus wel redelijk extreem 65+. Maar het vrouwgedeelte klopt wat minder.

Geïnterviewde: Wij hebben vier vrouwen geloof ik op de buurtbus.

Interviewer: Ik heb zeg maar een enquête gedaan en daarin is 90% man, dus dat komt niet helemaal overeen met wat de literatuur zegt. Heeft u hier een verklaring voor?

Geïnterviewde: Nee, nee, ik zou niet weten waarvoor een vrouw dat niet zou kunnen. Dusse, ik denk

dat vrouwen wat anders willen. Misschien willen ze wel met vriendinnen, wat kan mij het schelen, wel naar de stad toe winkelen of breien of koffiedrinken, ik weet het niet.

Interviewer: Ik zie uw vrouw heel ingewikkeld kijken.

Geïnterviewde: Maar die is niet zo, maar andere vrouwen misschien wel.

Interviewer: Maar vind u het erg dat er bij de buurtbus niet zoveel vrouwen zitten of zegt u

Geïnterviewde: Nee, interesseert me niets. Ik vind het belangrijk dat er gereden wordt, en of dat dan een vrouw is of een man, dat maakt me niet uit.

Interviewer: Zolang er maar gereden wordt en het veilig gebeurt dan

Geïnterviewde: Je rijdt voor de mensen die heen en weer moeten en wie er als chauffeur in zit dat maakt mij niet uit.

Interviewer: Heeft u nog iets? Iets dat ik ben vergeten of iets dat ik per se moet weten over de buurtbus?

Geïnterviewde: Nou, niet echt. Ik zeg altijd maar, ook wat ik net zeg, als ik mensen tegen kom die zich eigen vervelen dan zeg ik, kom zoek een hobby, zoek een vrijwilligersbaan, niet alleen in de buurtbus, maar overal, ben je sterk in computers, dan ga je dat doen voor mensen, ga zo maar door.

Interviewer: Er is altijd wel vrijwilligerswerk.

Geïnterviewde: Maar dan moet het uit uit uit uit je zelf komen, vind ik. Als je wordt gestuurd, of door je vrouw, iemand anders of door je kinderen van pa je moet wat gaan doen, nou dat werkt niet. Dat werkt misschien voor een paar weken, en dan ben je er klaar mee. Maar ik doe het al tien jaar, dus ik vind het wel leuk.

Enquête

Dit is de link van de enquête: https://docs.google.com/forms/d/1Oa3og7ugODbKe1Gbnv64-1elbYjQumSXcXk6BRajYus/viewform?usp=send_form

Enquête buurtbuschauffeurs

Ik ben Jos de Lange, student Sociale Geografie en Planologie aan de universiteit van Groningen. Voor mijn bachelorproject voer ik deze enquête uit. Mijn bachelorproject gaat over de motieven en karakteristieken van de vrijwilligers van de buurtbus. In deze enquête zullen vooral de karakteristieken aan bod komen, maar er zullen ook een paar vragen gesteld worden over uw motieven.

De gegevens zullen geheel anoniem behandeld worden en ze worden alleen gebruikt voor het bachelorproject. Ook is het niet mogelijk om antwoorden te herleiden naar een bepaalde persoon. Als u de resultaten van dit onderzoek wilt, dan kunt u bij de laatste vraag uw e-mailadres achterlaten en dan zal ik u het bachelorproject sturen. Ook als u uw e-mailadres opgeeft, kunnen de antwoorden niet naar u herleid worden.

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u altijd mailen naar jos_delange@live.nl of bellen op 06-14424975.

*Vereist

Geslacht *

- Man
- Vrouw

Hoogste afgeronde opleiding *

- Middelbare school
- MBO
- HBO
- Universiteit
- Post-academisch

Leeftijd *

- 18-30
- 30-50
- 50-65
- 65+

Aantal kinderen *

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 of meer

Hoe lang rijdt u al op de buurtbus (in jaren)? *

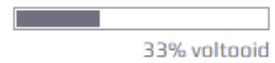
Heeft u hiervoor al ander vrijwilligerswerk gedaan? *

- Nee
- Ja, ik doe nog steeds ander vrijwilligerswerk
- Ja, maar doe nu alleen nog maar vrijwilligerswerk op de buurtbus

Als u vroeger ander vrijwilligerswerk heeft gedaan, maar u doet het niet meer, waarom bent u dan overgestapt naar de buurtbus?

- De buurtbus is leuker om te doen.
- Te weinig tijd om meerdere activiteiten te doen.
- U vindt de buurtbus nuttiger om te doen dan de andere activiteit
- Anders:

Doorgaan »



Mogelijk gemaakt door
 Google Forms

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
[Misbruik rapporteren](#) - [Servicevoorwaarden](#) - [Aanvullende voorwaarden](#)



Enquête buurtbuschauffeurs

*Vereist

Motivatie

Er zijn verschillende motivaties om als vrijwilliger te rijden op een buurtbus. Op deze pagina kunt u per motivatie aangeven hoe belangrijk deze motivatie voor u is geweest om te gaan rijden op de buurtbus.

Nuttige besteding van vrije tijd *

1 2 3 4 5

Heel belangrijk Heel onbelangrijk

Ontmoeten van nieuwe mensen *

1 2 3 4 5

Heel belangrijk Heel onbelangrijk

Het bereikbaar houden van een bepaald gebied *

1 2 3 4 5

Heel belangrijk Heel onbelangrijk

Activiteit voor op het CV *

1 2 3 4 5

Heel belangrijk Heel onbelangrijk

Het helpen van andere mensen *

1 2 3 4 5

Heel belangrijk Heel onbelangrijk

Het leuk vinden om te rijden op de buurtbus *

1 2 3 4 5

Heel belangrijk Heel onbelangrijk

« Vorige

Doorgaan »



Mogelijk gemaakt door
 Google Forms

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
[Misbruik rapporteren](#) - [Servicevoorwaarden](#) - [Aanvullende voorwaarden](#)



Enquête buurtbuschauffeurs

Overig

Heeft u nog ideeën over de mogelijkheden om meer vrijwilligers voor de buurtbus te krijgen?

Overige opmerkingen

Hier kunt u overige opmerkingen plaatsen. Ook kunt u hier uw e-mailadres zetten, zodat u het onderzoek toegestuurd kan krijgen.

« Vorige

Verzenden



100%: u bent klaar.

Verzend nooit wachtwoorden via Google Formulieren.

Mogelijk gemaakt door
 Google Forms

Deze inhoud is niet gemaakt of goedgekeurd door Google.
[Misbruik rapporteren](#) - [Servicevoorwaarden](#) - [Aanvullende voorwaarden](#)