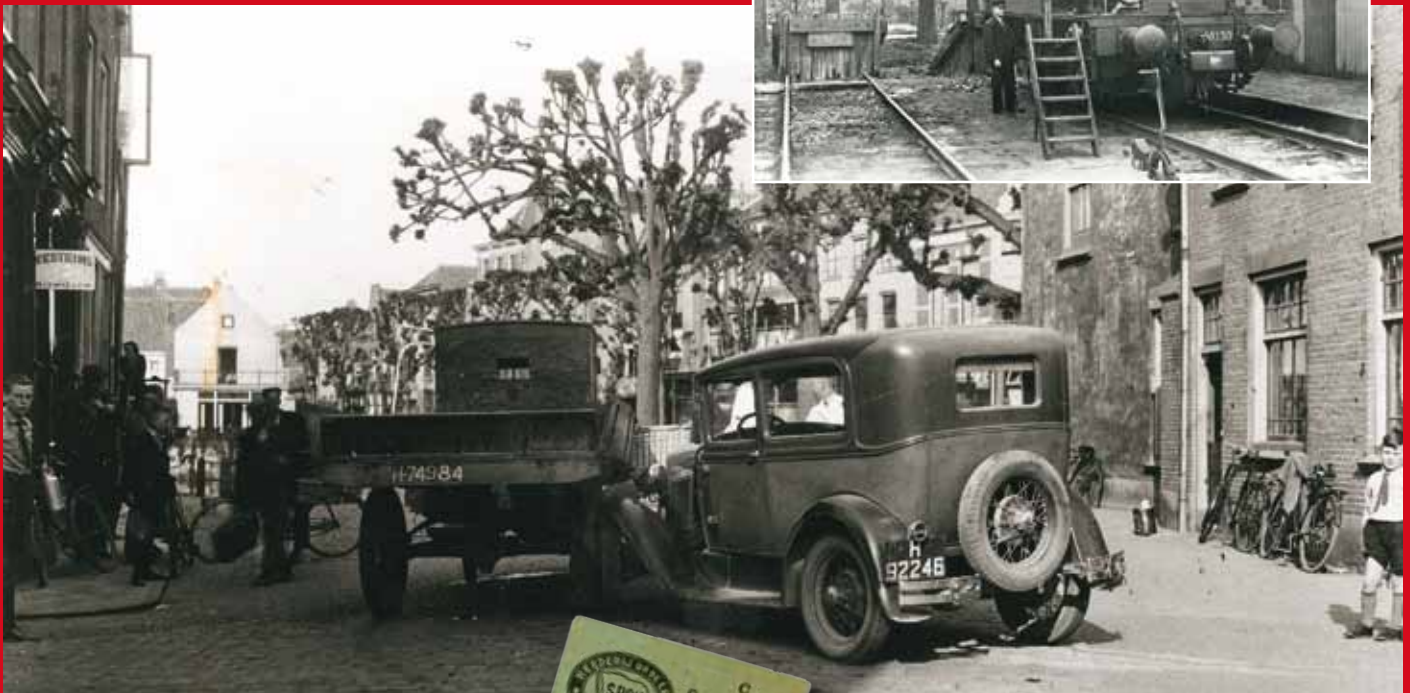


HET LEVEN IN SCHOONHOVEN



MAGAZINE
HET LEVEN
IN SCHOONHOVEN
NUMMER 12
JANUARI 2012
€ 4,95

Vervoer



SRM 8 6155 *

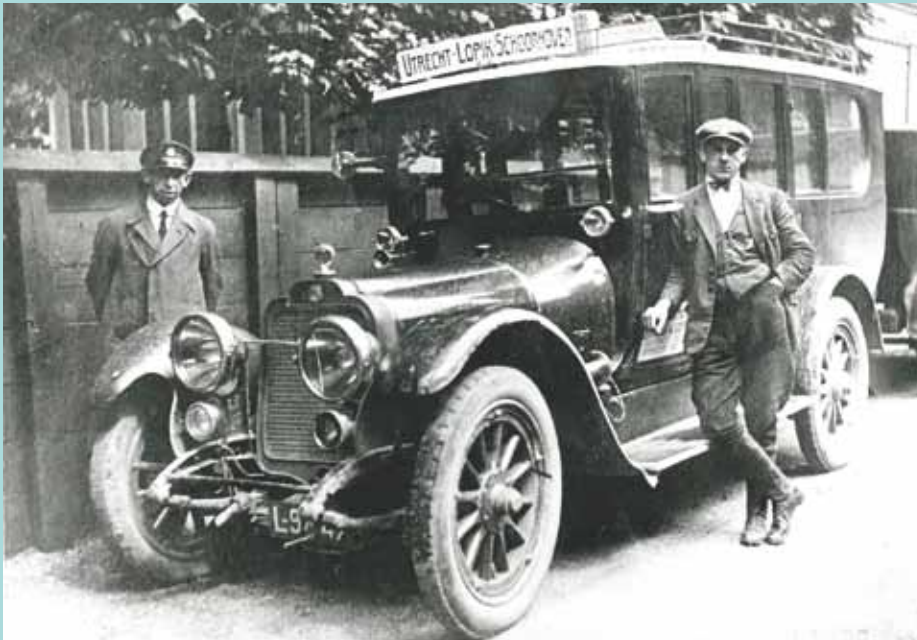
Verkeers No. 1.

Vanaf	Naar	Weg
De Kijl	Afvaard.	11
1. Oudekerk	Groot-Artst.	12
2. Hagelberg	Wierden	13
3. Ymmerik	Wierden	14
4. Kijl	Wierden	15
5. Leek	Wierden	16
6. Leek	Wierden	17
7. Arie	Wierden	18
8. Kruis	Wierden	19
9. Leek	Wierden	20
10. Leek	Wierden	21
11. Leek	Wierden	22
12. Leek	Wierden	23
13. Leek	Wierden	24
14. Leek	Wierden	25
15. Leek	Wierden	26
16. Leek	Wierden	27
17. Leek	Wierden	28
18. Leek	Wierden	29
19. Leek	Wierden	30
20. Leek	Wierden	31
21. Leek	Wierden	32
22. Leek	Wierden	33
23. Leek	Wierden	34
24. Leek	Wierden	35
25. Leek	Wierden	36
26. Leek	Wierden	37
27. Leek	Wierden	38
28. Leek	Wierden	39
29. Leek	Wierden	40
30. Leek	Wierden	41
31. Leek	Wierden	42
32. Leek	Wierden	43
33. Leek	Wierden	44
34. Leek	Wierden	45
35. Leek	Wierden	46
36. Leek	Wierden	47
37. Leek	Wierden	48
38. Leek	Wierden	49
39. Leek	Wierden	50
40. Leek	Wierden	51
41. Leek	Wierden	52
42. Leek	Wierden	53
43. Leek	Wierden	54
44. Leek	Wierden	55
45. Leek	Wierden	56
46. Leek	Wierden	57
47. Leek	Wierden	58
48. Leek	Wierden	59
49. Leek	Wierden	60
50. Leek	Wierden	61
51. Leek	Wierden	62
52. Leek	Wierden	63
53. Leek	Wierden	64
54. Leek	Wierden	65
55. Leek	Wierden	66
56. Leek	Wierden	67
57. Leek	Wierden	68
58. Leek	Wierden	69
59. Leek	Wierden	70
60. Leek	Wierden	71
61. Leek	Wierden	72
62. Leek	Wierden	73
63. Leek	Wierden	74
64. Leek	Wierden	75
65. Leek	Wierden	76
66. Leek	Wierden	77
67. Leek	Wierden	78
68. Leek	Wierden	79
69. Leek	Wierden	80
70. Leek	Wierden	81
71. Leek	Wierden	82
72. Leek	Wierden	83
73. Leek	Wierden	84
74. Leek	Wierden	85
75. Leek	Wierden	86
76. Leek	Wierden	87
77. Leek	Wierden	88
78. Leek	Wierden	89
79. Leek	Wierden	90
80. Leek	Wierden	91
81. Leek	Wierden	92
82. Leek	Wierden	93
83. Leek	Wierden	94
84. Leek	Wierden	95
85. Leek	Wierden	96
86. Leek	Wierden	97
87. Leek	Wierden	98
88. Leek	Wierden	99
89. Leek	Wierden	100
90. Leek	Wierden	101
91. Leek	Wierden	102
92. Leek	Wierden	103
93. Leek	Wierden	104
94. Leek	Wierden	105
95. Leek	Wierden	106
96. Leek	Wierden	107
97. Leek	Wierden	108
98. Leek	Wierden	109
99. Leek	Wierden	110
100. Leek	Wierden	111



Busvervoer vanaf 1923

Een ritje met de bus is in onze tijd een vanzelfsprekendheid en het streekvervoer een regionaal georganiseerde onderneming. De eerste busondernemingen zijn allemaal particuliere initiatieven. Men moet een vergunning worden verleend om een lijndienst te exploiteren maar concurrentie is in deze periode nog geen probleem.



Busonderneming Van Iperen

Adrianus (Aart) van Iperen wordt als zoon van een smid geboren in 1876 te Meerkerk. Hij begint een smederij in Schoonhoven en maakt onder andere schaatsen en fietsen die hij merkt met AVIS (A. van Iperen Schoonhoven). In 1923 begint hij een busverbinding tussen Schoonhoven en Utrecht. Elke zaterdag vertrekt hij om half acht vanaf De Dam en rijdt via Willige Langerak, Cabauw, Lopik, IJsselstein en Jutfaas naar gebr. Van der Werf bij het Utrechtse Stationsplein. Om half drie vertrekt de T-ford weer richting Schoonhoven. De rit duurt zo'n anderhalf uur.

Van Iperen houdt zijn kantoor in de Lopikerstraat 33 met een benzinepomp en bushalte voor de deur. De bussen stalt hij in de voormalige school aan de Varkensmarkt, waar hij ook twee taxi's – onder andere een prachtige Cadillac – heeft staan.

De lijndienst is succesvol want op 23 april 1924 kondigt Van Iperen aan dat hij uitbreidt naar 'drie slagen' per dag! Hij vertrouwt de mensen toe dat er

↑ Wim Verhoef sr. Voor zijn auto, 1928

nooit een ongeluk is gebeurd met zijn bussen, maar op 30 oktober 1924 gaat de eerste bus te water in de wetering van de Cabauwse buurt ter hoogte van de boerderij St. Helena.

Passagiers kunnen overal instappen want bushaltes kent men niet. Een reourtje kost in 1926 f 1,00, een enkele reis f 0,75. In 1928 heeft Van Iperen vijf bussen rijden. De bussen zijn geel met een bruin dak en van het merk Opel, Chevrolet en Bedford.

Busonderneming Verhoef

In 1924 beginnen de neven Cees & Willem (Wip) Verhoef, gevestigd aan de Uitweg in Lopik, ook een busverbinding tussen Schoonhoven en Utrecht. De bussen rijden over de Lekdijk via Lopik, Jaarsveld, IJsselstein en Jutfaas naar Utrecht. Wanneer Cees uit de zaak stapt, kan Wim dankzij geldschieter oom Driekus Brokking toch verder gaan. Diens zoon stapt even in de zaak, maar trekt zich al snel weer terug.

Omdat er teveel 'lege' kilometers worden gereden, verhuist familie en bedrijf in 1935 naar Schoonhoven, naast de zaak van Goedhart & De Bruijn. Daarvoor worden de stoelen uit één van de bussen gehaald, zodat de inboedel naar Schoonhoven gebracht kan worden.

Zoon Anton Verhoef (1924) begint met zeventien jaar als monteur en zal tot het einde bij het bedrijf blijven. Hij vertelt dat het een tijd van hard werken is, met lange dagen. Maar er gebeuren ook onvergetelijke dingen. Chauffeurs vervoeren het zieke varkentje van opa naar de veeartsenij in Utrecht, zorgen dat de bakker op de Uitweg zijn gebak uit Schoonhoven krijgt, bezorgen urinemonsters voor de huisarts in Lopik en nemen goederen zoals paling, een levende kip, een zak bonen of kool mee: "Me zuster Mien komt het afhalen aan de Oitwegbrug." Dus je moet Mien ook kennen!

Oprichting VAVO

Zowel Van Iperen als Verhoef bouwen hun wagenpark uit en staan elkaar soms naar het leven. Van Iperen is een ervaren monteur/chauffeur en Verhoef volgt er opleidingen voor in Utrecht. Door nog grotere concurrentie werken ze steeds meer samen. Verhoef krijgt ook een verbinding door de Lopikse buurt en reizigers kunnen op hetzelfde kaartje met beide busondernemingen reizen.

In 1939 wordt de Wet Autovervoer Personen van kracht en de Commissie Vergunning Persoonsvervoer (CVP) voert deze uit. Beide busondernemingen worden in 1941 verplicht te fuseren en gaan onder de naam Verenigde Auto Vervoer Ondernemingen (VAVO) verder. Het chauffeurskorps bestaat dan uit acht man. In april 1942 verkrijgt het nieuwe bedrijf een tijdelijke vergunning voor de lijndienst Schoonhoven – Utrecht, met de mededeling dat het traject binnen zeer korte tijd aan concurrent de Twee Provinciën (TP) toegewezen zal worden. VAVO wil haar historische rechten niet zonder

slag of stoot prijsgeven en door de oorlogsomstandigheden worden geen verdere acties ondernomen.

Goede aanvulling

Wim van Iperen volgt zijn vader Aart (die zal leven tot 1963) op. Willem Verhoef krijgt daarmee een nieuwe compagnon met bestuurlijke aspiraties, die uitbreiding van het lijnennet wil en in gedachten de groene Krimpener- en Lopikerwaard al vol met geelgroene bussen ziet.

Om zijn ideeën te verwezenlijken, richt Van Iperen op 18 augustus 1945 de stichting Vereenigd Autovervoer in Lopiker- en Krimpenerwaard (VALK) op. Met collega exploitanten VAGU en Van Eldik probeert hij daarmee iets groots op te zetten, wat aanvankelijk lijkt te slagen, maar door een vastberaden houding van CVP en TP toch mislukt.

In de Schoonhovense Courant van december 1946 verschijnt de aankondiging dat de TP de lijn Schoonhoven-Utrecht zal gaan bedienen, maar in diezelfde krant op 24 december deelt de TP mee dat de overname tot later datum is uitgesteld. Op 20 januari 1947 heerst er vreugde in het VAVO kamp. Uit Den Haag is de vergunning ontvangen om de busdienst tijdelijk voort te zetten. Dat 'tijdelijk' zal 20 jaar worden.

VALK wordt in 1948 samengevoegd met de Rijnlandsche Auto Vervoer (RAV) en de Stichting Vervoer Ondernemingen (SVO) tot de stichting Coördinatie Autovervoer Personen (CAP). Deze samenwerking bestaat uit elf kleine particuliere busbedrijven in de provincies Utrecht en Zuid-Holland en houdt kantoor aan de Oude Haven 11. Doel is een vuist te maken tegen het steeds verder opdringen van de grote streekvervoerders NBM, de Cytosa (beide dochterondernemingen van de Nederlandse Spoorwegen), de Twee Provinciën en het particuliere Maarse & Kroon.

De verhouding met de TP wordt beter, al worden er zo nu en dan speldenprikken uitgedeeld over verkorting van

rijtijden met vijf minuten, of spitse omkeer tijden te Utrecht, of over een paar slagen teveel op het gezamenlijke traject IJsselstein-Utrecht maar men leert met elkaar te leven.

Groei lijndienst

Het bedrijf groeit als kool. Er moeten mensen en bussen bij. Verhoef rijdt zelf bijna niet meer en houdt zich vooral bezig met de techniek en ontwikkeling van de bus. Hij introduceert de torpedovorm. Er vormt zich een kundig team van monteurs en chauffeurs op de Varkensmarkt. Achter zijn huis op Haven 44 richt hij samen met Bertus (Bep) van der Velde een eigen carrosserie bedrijf op onder leiding van Cees Stuurman. De zonen Anton en Wim worden ook ingezet om het bedrijf op te bouwen.

In 1957 verlaat de VAVO het aloude beginpunt op de Dam in Schoonhoven om dieper in de nieuwbouw door te dringen, met als vertrekpunt de Adam van Vianenstraat. Vanaf 14 december 1960 is er op woensdag en zaterdag een pendeldienst van Schoonhoven langs de Lekdijk naar Lopik, met aansluiting op de lijnbus.

De bussen vervoeren veel militairen van het Regiment van Heutsz in Schoonhoven. Ook worden de dorpen langs de lijn steeds meer door Utrechtse forensen bewoond, wat de lijndienst zeer ten goede komt. En zo vervoeren de bussen in 1965 508.286 passagiers, waarvan 136.356 abonneementhouders.

Toerwagens en ongeregeld vervoer

Al in 1946 wordt voor veel bedrijven, ook buiten de waarden en vooral in Rotterdam, personeelsvervoer geregeld. Aanvankelijk met oude legerwagens waarop een houten noodcarrosserie staat. Omdat de lijndiensten onzekerheid geven, zet de directie zich in voor uitbreiding van het ongeregelde en toervervoer. Dit geeft een bijzondere verandering in het bedrijf.

Dat de toerwagenafdeling groeit is voor een groot deel te danken aan Cees de Lange en de opdrachten die de VAVO vanaf 1948 ontvangt van de Nederlandse Reisvereniging. Honderden ritten worden in opdracht van deze en andere touroperators gemaakt. Het is niet overdreven te stellen dat de VAVO bussen bekend zijn van de Poolcirkel tot Griekenland en van Sicilië tot Rusland. Om de touractiviteiten te doen toenemen komen er eigen reisbureaus in Gouda, Utrecht, Rotterdam en rayonvertegenwoordigers in Vlaardingingen, Amsterdam, Den Haag en het Gooi. Alles wordt geleid vanuit een goed georganiseerd kantoor in het voormalig schoolgebouw aan de Varkensmarkt.

VIVAVO

Uitbreiding van het werkterrein staat Van Iperen steeds voor ogen. Als in het voorjaar van 1959 CAP-collega W. de Haas in Vleuten zijn lijndienst Kockengen-Utrecht van de hand doet, wordt een nieuwe NV gecreëerd met de veelbelovende naam Utrechtse Ver-

De Torpedobus





De Greyhound-bussen

voer Onderneming (UVO). Ondanks deze naam blijft het werkterrein van de UVO beperkt tot exploitatie van de lijndienst met de overgenomen wagens.

In maart 1959 ziet 'Van Iperen en Verhoef Autovervoer Ondernemingen' VIVAVO NV het daglicht, met als doel het exploiteren van vervoers- en handelsondernemingen. Het kapitaal bedraagt f 16.000,- en hieraan wordt door Van Iperen voor 62½ % en de heren W. Verhoef uit Schoonhoven en J. Verhoef uit Driebrugge, elk voor 18¼ % deelgenomen. Uiteindelijk wordt de VIVAVO exploitant van de lijndienst op Utrecht en ook zo in de dienstregeling vermeld.

We hebben nu dus VAVO als moederbedrijf, met daarnaast de dochters van Eldik uit Gouda (een overgenomen stadsdienst) UVO en VIVAVO.

VAVO-GREYHOUND

Na een jaar van geheime onderhandelingen verwerft op 30 december 1964 'The Greyhound Corporation' uit San Francisco USA een belang van 80 % in het kapitaal van de VAVO, dat vanaf dan 'VAVO-GREYHOUND' NV heet. Van Iperen wordt president-directeur en vertelt de pers dat de nieuwe maatschappij een Nederlands bedrijf blijft, al komen er in de Raad van Commissarissen uiteraard ook Amerikanen. Verder worden Mr. H.H. Nauta, Mr. D.A. Slager, en Mr. W.A.P. Thorn commissarissen. Verhoef is zeer teleurgesteld over de deal met de Amerikanen en wordt opgevolgd door Ruitenbeek. Zoon Wim vertrekt al eerder uit het bedrijf en zoon Anton wordt gepromoveerd tot Roadmanager.

Het kantoor verhuist naar de voormalige koffiebrandery van Schrijver

in de Lopikerstraat 20. Er zijn dan 77 bussen en ruim 100 man personeel in dienst, waarvan een gedeelte als tijdelijke krachten. Nieuwe bussen 'AEC' worden besteld, ruim dertig binnen twee jaar. Op oude en nieuwe wagens komt op alle zijden de naam VAVO-GREYHOUND in grote rode en strakke letters te staan, aangevuld met de grijze windhond. In 1966 verkrijgt de Greyhound Corporation ook de laatste 20% van het kapitaal van VAVO-GREYHOUND NV en wordt Kuneman president van het bedrijf. De



naam Van Iperen komen we hierna niet meer tegen.

Maar de enorme Amerikaanse toeristenmassa die Europa wil zien, komt niet in de omvang die verwacht wordt. De Amerikaanse regering remt reizen naar Europa af om zoveel mogelijk dollars in Amerika te houden. Europese protesten tegen de oorlog in Vietnam spelen ook een rol. De directie bepaalt opvallend snel dat het bedrijf niet rendabel genoeg is, zeker de lijndiensten niet. Die worden als eerste in 1968 afgestoten en komen zo alsnog in handen van de TP. Werkloze chauffeurs worden overgenomen.

De toerwagenafdeling blijft met twintig wagens doordraaien. Op 30 september 1969 gaat het VAVO-GREYHOUND bedrijf weg uit Schoonhoven. In 1971 neemt Van Maanen uit Harderwijk het bedrijf over. Voormalig directeur Van Iperen komt op 61 jarige leeftijd plotseling te overlijden.

Het slot van dit drama komt via een persberichtje op 29 februari 1972, waarin staat dat de VIVAVO NV te Schoonhoven, VAVO-GREYHOUND NV te Amsterdam en het Autobusbedrijf A.M. van Eldik te Gouda ingevolge het besluit van de vergadering van aandeelhouders ontbonden is. In 1977 weet VAVO verzamelaar Gary van den Camp bij toeval het belangrijkste deel van het VAVO archief uit een onder water staande kelder in de Amsterdamse Leidschestraat te redden. Willem Verhoef zal tot vlak voor zijn dood (1986) aan de Haven 44 blijven wonen.

↓ 1e rij: Anton Verhoef, Cor Ravensberg, Leen Honkoop, Floor Pek, Kees Stuurman, Willem van Vliet, Henk de Groot, Jo Pouwelse, Kees Springers, Jo Versluis, Melis Vermey, Jo Kamer; 2e rij: Cees de Lange, Wim Verhoef jr., ?, Jo Kempers, Piet ?, Kees van de Werken, Aart van de Werken, Bertus van der Velde; 3e rij: Verschoor ?, Adriaan Kuif, Willem de Groot, Adrie Roosendaal; 4e rij: Van Niel Schuuren, Wim Verhoef sr., Wim van Iperen, Nikkelen Kuyper, Willem Rietveld, Dirk Geurts, Piet Haars

Met dank aan Anton en Marie Verhoef, Wim Verhoef en Gary van den Camp.

Zie ook: www.vavohistorie.nl voor meer informatie. Er werd gebruik gemaakt van het artikel van C.J.de Koning. Het VAVO lied is te horen op de website www.hetleveninschoonhoven.nl.