



Van paard en wagen naar luxe touringcar: Streef Reizen

De geschiedenis van Streef Reizen begon rond 1935 toen een handelaar/opkoper in stro en alles wat zich verder voordeed, brood zag in een vervoersdienst. De oude Streef woonde in een kleine boerderij aan de Parallelweg. Hij wordt door zijn verre achterneef Gerard, die het bedrijf de laatste dertig jaar heeft geleid, als een 'pionier' omschreven.



Op dinsdagen bracht Streef kleine boeren met hun waren, en handelaren die inkopen gingen doen, uit de buitengebieden naar de Culemborgse weekmarkt. 'Dat ging toen nog met paard en een platte wagen', vertelt Gerard Streef, die ik voor dit verhaal interviewde. 'Mensen konden langs de routeopstappen en reden voor een paar centen mee.' Een paar jaar later liet Streef bij een wagenmaker in Tricht een dichte wagen bouwen met ruiten en een achterdeur, die al op een bus leek. Alleen stond er een paard voor en geen motorwagen. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog en de toenemende repressie van de Duitse bezetter, viel het bedrijf praktisch stil. De wagen werd verstopt in het veld, zodat hij niet gevorderd zou

worden. Inmiddels zaten de drie zoons van Streef in het bedrijf en zij bouwden de zaak verder uit. Na de oorlog reden zij met oude legervoertuigen die waren omgebouwd tot bus. Zo reed Streef stadsdiensten met een Engelse Bedfordambulance, waar ruiten waren ingezet. Het stuur zat nog rechts. Toen er wat meer financiële middelen beschikbaar kwamen, kocht Streef een Fordvrachtwagenchassis bij de firma Van

Strien. Daar fabriceerde carrosseriebedrijf Cucarwa een busopbouw op. Er was plaats voor circa 25 passagiers en er werd op werkdagen een dienstregeling mee gereden die later uitgebreid werd tot zeven dagen per



week. Het initiatief voor de stadsbus lag toen nog geheel bij de firma Streef: *'Er leefden drie gezinnen van.'*

Het vervoer van arbeiders werd een andere bron van inkomsten voor Streef. De sigarenindustrie in Culemborg zelf begon vanaf eind jaren veertig terug te lopen. Veel arbeiders vonden werk bij onder andere sigarenfabriek Ritmeester in Veenendaal. Op hoogtijdagen werden er dagelijks zo'n 50 man naar toe gebracht en na werktijd weer opgehaald. Er werd ook op Rotterdam gereden. Drie tot vier bussen pendelden dag en nacht heen en weer met arbeiders uit onder andere Culemborg, Geldermalsen en Waardenburg. Ze werkten in de haven, in ploegen-diensten. Dit ging door tot begin jaren '60.

Toen het Centraal Boekenhuis zich in Culemborg vestigde, werden gedurende de eerste twee jaar bussen van Streef ingezet om de werknemers dagelijks van en naar hun werk te rijden, tot zij allemaal waren meeverhuisd. Vanaf het einde van de jaren vijftig ontstond er



steeds meer vraag naar busvervoer ten behoeve van scholieren, voetbalteams, buurtverenigingen en het maken van schoolreisjes. Recreatiefvervoer werd langzamerhand belangrijker dan de stads- en pendeldiensten.

'Mensen kregen wat meer te besteden en wilden over de grens kijken. Dus gingen we reisjes langs de Rijn aanbieden en naar steden als Parijs. Vanaf 1968/1969 begonnen we voor reisbureau Arke te rijden, op bestemmingen die steeds verder weg lagen. Maar er kwamen ook steeds meer buitenlandse toeristen naar Nederland. We reden bijvoorbeeld Duitsers en Amerikanen vanaf het station in Utrecht naar de bloembollenvelden.'

Eind jaren zeventig had Streef maar liefst 29 bussen in bedrijf. De stadsbus werd in de loop van de jaren minder rendabel. Een toenemend

aantal mensen kocht zelf een auto. De eisen die aan de bussen werden gesteld namen ook toe. *'Ze moesten minder geluid maken, dus we mochten bijvoorbeeld niet meer met de hand schakelen. In de jaren '70 werden ook steeds meer snelheidsafremmende maatregelen genomen, door de aanleg van verkeersdrempels en het plaatsen van paaltjes. Daardoor werd het rijden met een bus een zeer intensieve bezigheid. Je kon nergens een stuk rustig gas geven.* Uitonderzoek bleek dat Culemborg de kortste afstanden tussen de haltes had van heel Nederland. Het was voortdurend remmen/optrekken. En krappe bochten nemen in de oude binnenstad.

'Gedurende enkele jaren is er zelfs met twee bussen gereden. Een bus stond in de Bloemenwijk en reed een dienstregeling via Terweijde naar het station. De andere reed vanuit de Havendijk via het centrum en Achter de Poort ook naar het station. Dit experiment werd al snel gestopt. De haltes werden uiteindelijk vastgesteld op het traject Station – Triosingel– Prijssestraat – 't Jach – Markt – Slotstraat– Elisabethdreef – Antony van Lalainglaan – Chopinplein – Heimans-laan– Thijsselaan – Poelslaan – Middelcoopstraat– Chopinplein, en dan zonder tussenstop naar het station. Op werkdagen reed de bus tussen 6.15 en 23.30 uur, in het weekend van 8.00 en 24.00 uur, zodat de stappende jeugd, die met de laatste trein op het station arriveerde, ook nog thuis kon komen. De gemeente en de provincie Gelderland sprongen op den duur bij met subsidie. Na jaren met Mercedes-bussen te hebben gereden, kwam er



tenslotte een DAF, met een opbouw van Hainje. Hetzelfde type dat de vier grote steden in die tijd ook gebruikten. Onder de vloer zat apparatuur waarmee de effecten van het remmen en optrekken konden worden gemeten.

'Die DAF woog tien ton in plaats van de 6,5 ton

van de vorige en kon nauwelijks de bocht nemen van de Oude Vismarkt naar de Slotstraat. Bewoners in de binnenstad gingen klagen over scheuren in de muur.'

Eind 1982 beëindigde Streef Reizende stadsdienst, als een van de laatste drie particuliere bedrijven die dit nog deden. Er kwamen gele 'midi-bussen' van Zuid-Ooster, maar ook die reden niet lang. Steeds meer bewoners langs de route maakten bezwaar en wilden de bus bijvoorbeeld 's avonds niet meer langs hun huis hebben vanwege het lawaai. *'De gemeente en Zuid-Oosterwaren alle klachten op de duur gewoon zat en maakten een einde aan de stadsdienst.'*

Streef beleefde intussen ook moeilijke tijden. De drie broers die het bedrijf hadden opgebouwd, hadden samen ruim tien kinderen. Er ontstonden meningsverschillen over de toekomst van het bedrijf. In 1982 volgde surseance van betaling.

'Omdat er nog steeds winst werd ge-



maakt, wat uniek is voor een bedrijf in surseance, vroeg de curator mij of ik een doorstart wilde maken.' Gerard Streef zette het bedrijf voort met 13 bussen die zelf georganiseerde dagtochten reden, schoolvervoer reden en reizen voor derden. *'Wij hebben ons nooit in één activiteit gespecialiseerd en dat heeft in crisistijden als deze voor financiële stabiliteit gezorgd.'* De pendeldiensten naar onder andere Spanje en de wintersportgebieden werden langzamerhand afgebouwd. Aan de bussen werden steeds hogere eisen gesteld, zoals de montage van slaapstoelen. De chauffeurs moesten allerlei cursussen volgen en aan steeds scherpere rijtijdenwetgeving voldoen. *'Wij laten onze chauffeurs geen dingen doen waar ze geen zin in hebben. De meeste werken hier al 20-25 jaar. Het is toch een soort familiebedrijf.'*

Het gebouw aan de Anthony van Diemenstraat 10 liep tijdens een zware storm windschade op. De verzekering weigerde het risico nog langer te dekken. Doordat transportbedrijf Jan Krediet een nieuwe locatie betrok op het industrieterrein van Culemborg, kwam het huidige pand op nummer 14 vrij. In 1984 verhuisde Streef Reizen hier naartoe. Het wegvallen van de stadsbus is nog steeds een issue in de Culemborgse gemeentepolitiek. Er werden allerlei plannen ingediend, onder andere voor een kleine bus, met aanhanger, onder de naam 'Busje Plus'. Gerard Streef ziet hier niets in. *'Een stadsbus in een plaats als Culemborg kan in deze tijd gewoon niet meer. Wij hadden de meeste passagiers in de spitsuren. Bijvoorbeeld werknemers van het Kleinseminarie aan de Ridderstraat. Daarnaast gebruikten mensen de bus om naar het ziekenhuis te gaan.'*

Dat aanbod van reizigers is weggefallen met het sluiten of verhuizen van deze instellingen. Er zou teveel geld bij moeten om weer een bus te laten rijden.'

Op 1 september 2011 heeft Gerard Streef de dagelijkse leiding overgedragen aan Taxi Voet en Citax, die het busbedrijf hebben aangekocht. De komende tijd blijft hij het onderhoud van de bussen nog doen en mag iedereen hem nog steeds om advies vragen. Maar officieel kwam vorig jaar een einde aan ruim 75 jaar familiebedrijf.

Rob den Boer'