

De geschiedenis van de autobusverbinding Wolfheze – Oosterbeek v.v.

Tot halverwege de jaren vijftig van de vorige eeuw was Wolfheze door zijn wat afgelegen ligging per openbaar vervoer uitsluitend met de trein bereikbaar. Een bediening per bus kwam niet in aanmerking, omdat het dorp niet in een doorgaande lijndienst naar grotere plaatsen kon worden opgenomen. Voor het verkeer was er geen andere mogelijkheid om Wolfheze te bereiken dan via de Wolfhezerweg, met aansluitingen op de Amsterdamseweg bij Planken Wambuis en de Utrechtseweg bij Oosterbeek (thans de provinciale wegen N-224 resp. N-225).

In het begin van de jaren vijftig werden plannen ontwikkeld om de bestaande zandweg met naastliggend fietspad tussen Wolfheze en Heelsum door verharding in te richten voor gemotoriseerd verkeer. Dan kon er tevens de mogelijkheid worden geboden om een bestaande buslijn tussen Oosterbeek en Heelsum via Wolfheze te laten rijden.

Aan de toenmalige N.V. Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij (N.B.M.) werd gevraagd om binnen dit kader naar mogelijkheden te gaan zoeken. Omdat voor Wolfheze een uurbediening als voldoende werd beschouwd, werd N.B.M.-lijn 26 Arnhem – Heelsum – Renkum – Bennekom - Ede (Dorp) waarop een uurdienst werd gereden, voor het beoogde doel aangewezen. Na voltooiing van de verharde weg Wolfheze – Heelsum zou lijn 26 daar gebruik van gaan maken. Van en naar de richting Arnhem zou via de Wolfhezerweg worden gereden, waar ten westen van Oosterbeek bij de zogeheten locatie "Tol Wolfheze" op de al bestaande route zou worden aangesloten.

Omdat het aanleggen van de genoemde verbindingsweg tussen Wolfheze en Heelsum door omstandigheden langer op zich liet wachten dan was voorzien, besloot de N.B.M. tot het instellen van een voorlopige buslijn 26A Wolfheze – Oosterbeek v.v. als onderdeel van de toekomstige nieuwe lijnvoering van de bestaande lijn 26 Arnhem – Ede. De ingebruikname was voorzien in het voorjaar van 1955, waarbij in Oosterbeek het traject zou worden gevolgd van trolleybuslijn 1 naar en vanaf het eindpunt bij het NS-station. Omdat er per dag relatief weinig kilometers zouden worden gereden, gaf de N.B.M. de voorkeur aan het inzetten van een benzinebus. Het Gemeente Vervoerbedrijf Arnhem gebruikte tot de invoering van de trolleybus in 1949 op zijn stadslijnen vrijwel hetzelfde type.

Door omstandigheden moest de opening van lijn 26A enige maanden worden uitgesteld, maar op 20 juni 1955 kon dan toch de feestelijke openingsrit plaatsvinden. Onder de genodigden bevond zich een afvaardiging van het gemeentebestuur van Renkum onder aanvoering van burgemeester mr. D. Matzer van Bloois, terwijl de N.B.M. was vertegenwoordigd door haar directeur, de heer E.D. Klinkert. De geschiedenis vermeldt dat het gezelschap na afloop een kopje thee gebruikte in het aan de route gelegen hotel "Wolfheze".

Aansluitend werd er volgens de dienstregeling voor het eerst om 14.37 uur vanuit Wolfheze richting Oosterbeek vertrokken. Mede omdat er voor deze retourrit niet behoefde te worden betaald, was de bus hoofdzakelijk met jongelui uit Wolfheze afgeladen vol; deze bezetting zou gedurende het verdere bestaan van de nieuwe verbinding nooit meer worden behaald.

In Wolfheze was de standplaats van de bus gelegen op een brede grindstrook naast een plantsoentje op de hoek Wolfhezerweg/Heelsumseweg tegenover de toenmalige textielzaak van de firma Lodewijk. Rondom dit plantsoen kon worden gekeerd. In latere jaren verviel deze mogelijkheid en werd een tiental meters westelijker een nieuwe standplaats met busperron bij de uitmonding van de Heelsumseweg ingericht. Bij vertrek keerde de bus via de Heelsumseweg en de Wildforsterlaan terug naar de Wolfhezerweg.

In Oosterbeek werd gebruik gemaakt van de keerlus ten behoeve van G.V.A.-lijn 1. De N.B.M.-halte lag een dertigtal meters vóór het eindpunt van de trolleybus tussen de uitmondingen van de Graaf van Rechterenweg en de Nico Bovenweg.

In het voorjaar van 1957 werd de benzinebus alsnog door een kleine dieselbus vervangen.

Vanaf de eerste volledige exploitatiedag werd er maar weinig van de nieuwe verbinding gebruik gemaakt; veel ritten werden leeg of met slechts enkele passagiers gereden. De

trein, die de beide eindbestemmingen eveneens ieder uur aandeed, had slechts minder dan één derde van de rijtijd per bus nodig tegen vrijwel hetzelfde tarief; bovendien leidde de busroute langs en niet door het centrum van het dorp Oosterbeek met zijn voorzieningen waarop Wolfheze voor een belangrijk deel was en is aangewezen.

In januari 1958 werd daarom vanaf Oosterbeek lijn 26A verlengd via de Utrechtseweg naar het station in Arnhem, parallel aan de bestaande busroutes. Vanuit Wolfheze kon het centrum van Oosterbeek en het westelijk deel van Arnhem nu rechtstreeks worden bereikt. Daarbij kwam de route naar en van het station in Oosterbeek te vervallen.

Het aantal passagiers nam weliswaar iets toe, maar toch onvoldoende om de exploitatie tot een succes te doen uitgroeien. De N.B.M. nam dit echter voor lief, omdat deze voorlopige lijn na het gereedkomen van de beloofde verharde weg Wolfheze – Heelsum immers deel zou gaan uitmaken van de door lijn 26 onderhouden verbinding Arnhem – Ede v.v.

Toen tegen de verwachting in deze verbindingsweg door omstandigheden uiteindelijk toch niet werd aangelegd, werd het de N.B.M. duidelijk dat haar voorlopige voorziening voor het bedienen van Wolfheze een permanente status had verkregen. Vanzelfsprekend was het nooit de bedoeling van de busonderneming geweest om een dorp van slechts ca. 1.400 inwoners dat al over een goede treinverbinding beschikte, ook nog eens door middel van een afzonderlijke buslijn te gaan bedienen. Men kan gevoeglijk aannemen dat zij daarmee nooit zou zijn begonnen, als van tevoren al was komen vast te staan dat de weg in kwestie er definitief niet zou komen. De inkomsten uit de andere, drukbezette N.B.M.-lijndiensten boden echter (toen nog) genoeg financieel tegenwicht om de dagelijkse verliezen op lijn 26A op te vangen, zodat deze toch werd gehandhaafd.

Inmiddels was in het voorjaar van 1961 in Oosterbeek een groot flatwoningencomplex onder de naam "De Valkenburcht" aan de Valkenburglaan gereedgekomen dat plaats bood aan ongeveer tweehonderd bewoners, van wie de helft niet over eigen vervoer beschikte. Gezien de afgelegen ligging werd gedacht aan een routewijziging van een bestaande buslijn. Gebruikmaking van de busdienst Wolfheze – Arnhem, die inmiddels het lijnnummer 63 had gekregen, lag wel het meest voor de hand. Met ingang van de zomerdienstregeling van 1961 werd er in beide richtingen als volgt gereden: komende van Wolfheze werd op de Utrechtseweg ter hoogte van "De Koude Herberg" afgeslagen naar de Valkenburglaan, waarover verder werd gereden langs de Valkenburchtflat en vervolgens via de Graaf van Rechterenweg, Beelaertsiaan, Ommershoflaan en Oranjeweg terug naar de Utrechtseweg, waar de oorspronkelijke route weer werd gevolgd.

In de jaren daarna moest er als gevolg van de door het toenemende particuliere autobezit dalende inkomsten enerzijds en het stijgen van de bedrijfskosten anderzijds, vooral op de minder drukke lijnen worden bezuinigd. Ook lijn 63 ontkwam daar niet aan; aanvankelijk vervielen daarop alle avondritten, waarbij vooralsnog een uitzondering voor de Valkenburchtflat werd gemaakt door in Oosterbeek twee retourritten van lijn 62 - met een tussenpoos van drie uur - het traject van lijn 63 te laten rijden.

Als gevolg van het samengegaan van de N.B.M. met een aantal andere busbedrijven werd een nieuwe streekvervoermaatschappij gevormd, die de naam "Centraal Nederland" (CN) ging voeren. Daartoe werd een geheel nieuw lijnnummersysteem ingevoerd, waardoor lijn 63 het nummer 86 kreeg. Later werd dit veranderd in 89 wegens wijzigingen en uitbreiding van het lijnennet in de regio Ede.

Ondertussen was de dienstregeling tengevolge van het geringe passagiersaanbod aanmerkelijk ingekrompen, zodat er nu ook overdag van een ononderbroken uurdienst geen sprake meer was. Uiteindelijk besloot CN in 1987 de dienst op lijn 89 geheel te staken, maar toen dit voornemen werd aangekondigd rees hiertegen van verschillende kanten onverwacht veel verzet. Tijdens een speciale zitting van de Commissie Vervoervergunningen die in Den Haag werd gehouden, gaf voorzitter Stijkel – ex-staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat – na kennisneming van de argumenten pro en contra, de tegenover elkaar staande partijen in overweging tot een vergelijk te komen. De opheffing van lijn 89 moest dus voor onbepaalde tijd worden uitgesteld, zodat alsnog een inlegvel met een voor deze lijn nagenoeg ongewijzigde dienstregeling aan het al gedrukte nieuwe busboekje moest worden toegevoegd.

In 1988 werd voor deze kwestie een oplossing gevonden door gebruik te maken van de versterkingsritten op lijn 88 (de vroegere lijn 62 Arnhem - Ede) die tussen Arnhem en

Renkum de uurdienst tot een halfuurdienst gingen verdichten. Voor deze ritten was in Renkum een keertijd van ongeveer drie kwartier voorzien, die nu als volgt kon worden benut: de bus reed na aankomst aldaar als lijn 89 direct verder langs een geheel nieuwe route door een nieuwbouwwijkje van Heesum, en vervolgens via de Bennekomseweg en de Telefoonweg langs de Buunderkamp en via de Parallelweg naar Wolfheze. Het deel Wolfheze – Heesum van de in 1955 aan de N.B.M. verleende concessie kon op deze wijze uiteindelijk toch nog worden geëffectueerd, zij het nu via een geheel andere route. Vanaf Wolfheze werd de bestaande route van lijn 89 gevolgd tot en met de Valkenburchtflat, waarna door Oosterbeek een gewijzigde route werd gevolgd langs het NS-station tot aan de bestaande halte Gemeentehuis. Doorrijden naar Arnhem was in deze opzet niet meer mogelijk, maar door de bij de halte Gemeentehuis geboden mogelijkheid tot overstappen op de overige lijnen naar en van Arnhem, werd dit niet als een overwegend bezwaar aangemerkt.

Vanaf de dienstregeling van mei 1989 werd er gereden onder het lijnnummer 90, omdat het nummer 89 werd toegewezen aan een nieuwe buslijn in de regio Veenendaal.

Ook in de gewijzigde opzet bleef het passagiersaanbod beneden de verwachtingen. Toen met ingang van de dienstregeling van 1990 de keertijd van de versterkingsritten in Renkum werd bekort tot slechts enkele minuten, was de overgang op lijn 90 daar dus niet meer mogelijk. CN voelde er niets voor om op de laatstgenoemde lijn – die door enkele wijzigingen in het lijnennet haar oude nummer 89 terugkreeg – opnieuw een grote lijnbus in te zetten en besloot de exploitatie over te dragen aan haar dochteronderneming Taxi- en Touringcarbedrijf Noot BV te Ede, die daartoe een geelgeschilderde 8-persoons minibus inzette. Door de week werden er vijf en op zaterdag vier ritten in een twee-uurdienst gereden. Vanaf juli 1991 werd er van maandag t/m vrijdag in de namiddag een zesde retourrit Renkum – Oosterbeek v.v. toegevoegd.

Vooruitlopend op een ingrijpende routewijziging van GVA-lijn 6 door Oosterbeek-Laag werd met ingang van 23 augustus 1991 vanaf de halte Gemeentehuis in dezelfde frequentie tijdelijk doorgereden naar de Van Wassenaersheuvel in het zuidoostelijke deel van Oosterbeek.

Wegens hevige protesten van de omwonenden kon het te wijzigen traject van lijn 6 uiteindelijk niet worden gerealiseerd, zodat toen de als tijdelijk bedoelde verlenging van lijn 89 definitief werd.

In de zomer van 1992 kon met ingang van de nieuwe dienstregeling de frequentie tussen Wolfheze NS en Oosterbeek Van Wassenaersheuvel tot een uurdienst worden verdicht – met een onderbreking tussen de middag wegens de lunchpauze van de chauffeur – door het laten vervallen van het zeer slecht bezette trajectgedeelte tussen Renkum en Wolfheze. Daardoor kon in Wolfheze het traject enige honderden meters worden verlengd van het NS-station naar huize "Het Schild" voor visueel gehandicapten.

Met ingang van 29 mei 1994 werd de busmaatschappij Centraal Nederland met twee andere vervoerbedrijven samengevoegd tot een nieuwgevormde onderneming, genaamd "Midnet".

Op 2 juni 1997 werd lijn 89 vanaf de Van Wassenaersheuvel naar het NS-station in Arnhem verlengd. Tegelijkertijd stelde de firma Noot daartoe een nieuwe, witgeschilderde taxibus in bedrijf met op de voor- en zijkanten de opschriften "Lijn 89" en op de achterzijde de tekst: "Lijn 89 - Wolfheze – Oosterbeek – Arnhem v.v.".

Wegens door de Provincie Gelderland opgelegde bezuinigingen met betrekking tot het openbaar vervoer vroeg Midnet met ingang van 30 mei 1999 de opheffing van lijn 89 aan, omdat daarop gemiddeld slechts 40 à 50 reizigers per dag werden vervoerd. Wegens gerezen protesten werd de beëindiging van de exploitatie enige maanden uitgesteld, maar uiteindelijk reed de bus op zaterdag 8 januari 2000 dan toch definitief voor het laatst, betreurd door de regelmatige gebruikers die vooral in huize "Het Schild" en in de Valkenburchtflat woonden.

Ondertussen was door het overkoepelend regionaal orgaan "Stedelijk Knooppunt Arnhem – Nijmegen" (KAN) in zijn verzorgingsgebied een groepstaxisysteem in het leven geroepen, dat op afroep vervoer van huis tot huis ging verzorgen. Om nog enigszins tegemoet te komen aan op openbaar vervoer aangewezen inwoners van Doorwerth en Wolfheze, en aan dito bewoners van de Valkenburchtflat, werden er sindsdien door een KAN-taxibus 's morgens en 's middags enkele vaste ritten gereden op dinsdag,

donderdag en zaterdag. Wegens tegenvallend gebruik werd de verbinding met Doorwerth overigens al binnen enkele jaren opgeheven. Het rijden met een regiotaxi volgens een vaste dienstregeling heeft – voor zover bekend – tot nu toe nergens anders in Nederland ingang gevonden.

Het is verheugend dat met ingang van 15 december 2008 een buurtbus onder het lijnnummer 589 (herinnerend aan de voormalige lijn 89) een rechtstreekse openbaarvervoersverbinding tussen Doorwerth, Heveadorp, Oosterbeek en Wolfheze is gaan onderhouden. Inmiddels is gebleken dat het gebruik daarvan de verwachtingen aanmerkelijk heeft overtroffen; een permanente status lijkt daarmee dus gewaarborgd.

Zetten, 2 december 2008 (herzien op 13 juli 2009)

Joost Hoevenagel