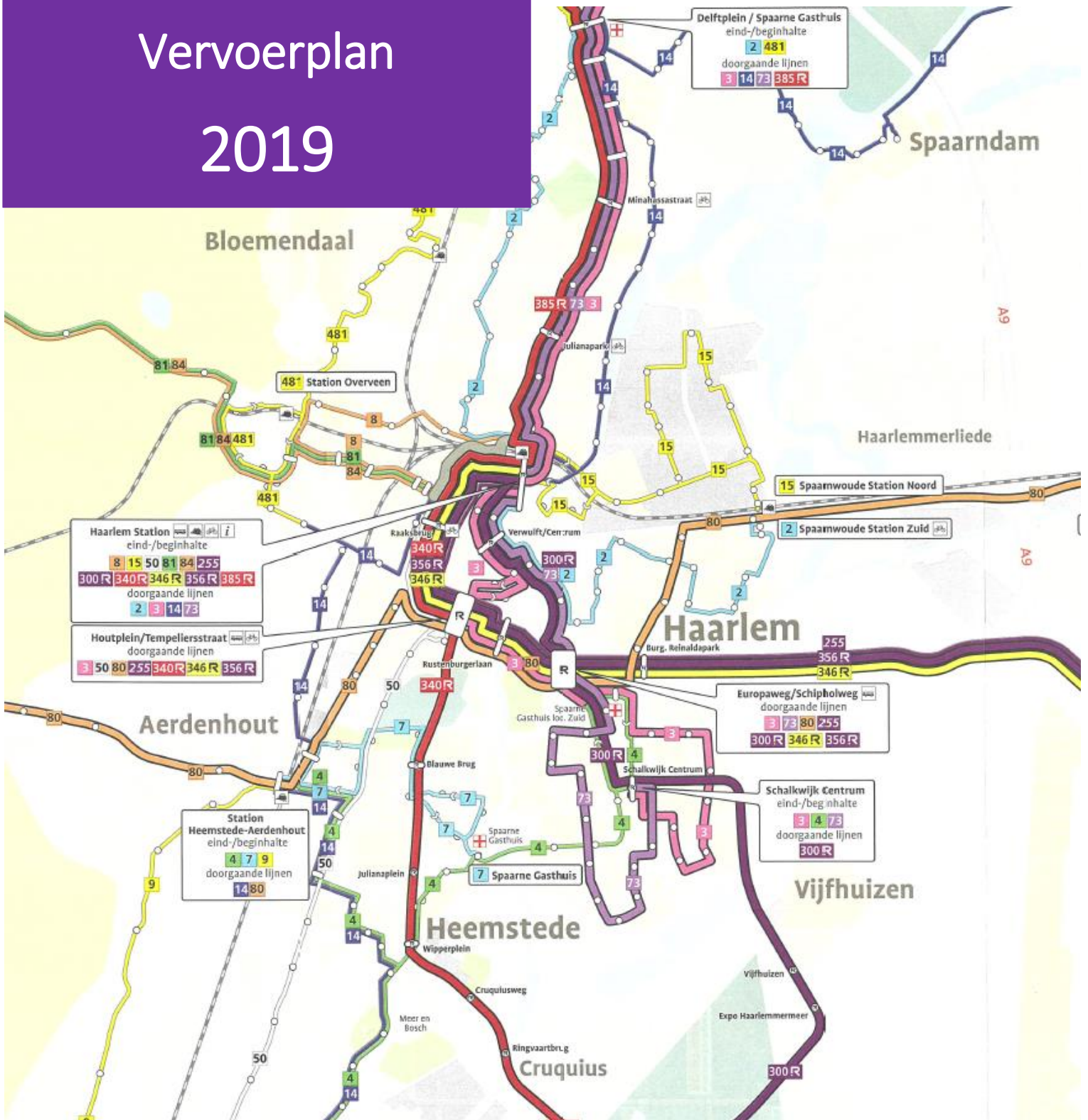


Haarlem-IJmond Vervoerplan 2019



Concessie Haarlem-IJmond

Vervoerplan 2019

Publieksversie

Aanpassing dienstregeling per 28 april 2019

Auteur: R.J. Oosting

Datum: 14-03-2019

Versie: 1.1

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK	TITEL	BLADZIJDE
1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	4
1.2	Highlights nieuwe concessie Haarlem-IJmond	4
2	Evaluatie dienstregeling 2018	5
2.1	Algemene kenmerken concessie Haarlem-IJmond	5
2.2	Ontwikkeling vervoer in oktober 2016 – 2017 – 2018	8
2.3	Evaluatie vervoervraag en aanbod per lijn	10
3.	Wijzigingen in de dienstregeling per 28 april 2019	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Deelgebied Beverwijk – Heemskerk – Uitgeest – Wijk aan Zee	11
3.3	Deelgebied IJmuiden – Velsen-Zuid – Santpoort-Noord	12
3.4	Deelgebied Haarlem – Velsbroek – Spaarndam – Halfweg	13
3.5	Deelgebied Heemstede – Bloemendaal – Zandvoort	14

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Leeswijzer

Voor u ligt het nieuwe vervoerplan van de concessie Haarlem-IJmond 2017 – 2027. De concessie is ingegaan op 3 september 2017 zodat nu, na ongeveer anderhalf jaar zicht is op de eerste resultaten. In dit eerste hoofdstuk worden de highlights weergegeven van de vernieuwingen in de nieuwe concessie. In hoofdstuk 2 wordt de huidige dienstregeling geëvalueerd op basis van de eerste ervaringen. Er wordt een beeld gegeven van de belangrijkste kenmerken van de concessie. In hoofdstuk 3 wordt een aantal voorstellen gedaan voor een wijziging van de dienstregeling of route op enkele lijnen.

1.2 Highlights nieuwe concessie Haarlem-IJmond

In de nieuwe concessie Haarlem-IJmond zijn enkele belangrijke wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het daarvoor aanwezige netwerk:

- Een vernieuwd openbaar vervoer netwerk dat er op gericht is om een flinke groei van het aantal reizigerskilometers te bewerkstelligen.
- Diverse extra voorzieningen ten opzichte van het eisenpakket in de aanbesteding van de concessie:
 - o Extra ritten op alle verbindende lijnen in de concessie
 - o Een tiental aanvullende lijnen die ervoor zorgen dat alle wijken en kernen worden bediend met lijngebonden openbaar vervoer
 - o Een groter aanbod aan ritten in de spitsuren op een tiental buslijnen
- Er zijn twee R-netlijnen gaan rijden tussen IJmuiden enerzijds en Haarlem en Amsterdam Sloterdijk anderzijds
- Het R-net tussen IJmuiden en Haarlem rijdt op alle dagen van de week zowel overdag als 's nachts
- Inzet van verschillende typen bussen, afgestemd op de vraag. Er rijden buurtbussen voor 8 passagiers, midibussen met 16 zitplaatsen, standaardbussen van 12 meter met ca. 37-41 zitplaatsen en extra lange 15-meterbussen met 53 zitplaatsen.
- Instroom van de eerste 8 elektrisch aangedreven voertuigen die vooral dienstdoen in Haarlem. De midibussen zullen medio 2019 ook elektrisch aangedreven worden.

Hoofdstuk 2 Evaluatie dienstregeling 2018

2.1 Algemene kenmerken concessie Haarlem-IJmond

Connexxion verzorgt in de concessie Haarlem-IJmond het openbaar vervoer in de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Heemskerk, Heemstede, Haarlem, Uitgeest, Velsen en Zandvoort met uitlopende lijnen naar de gemeenten Amsterdam, Castricum, Haarlemmermeer. Onderstaande afbeelding geeft een indruk van de belangrijkste corridors in de concessie. Het aantal reizigers is het grootst op de lijnen binnen Haarlem en tussen Haarlem en IJmuiden.

Afbeelding 1: belangrijkste verplaatsingspatronen (1^e jaar van de concessie sep 2017 – aug 2018):



Het lijnennet van de concessie Haarlem-IJmond omvat de volgende lijnen:

2. Haarlem Spaarnwoude – Station – Delftplein/Spaarne Gasthuis
3. Haarlem Schalkwijk – Station – Velsersbroek – IJmuiden Dennekoplaan
4. Haarlem Schalkwijk – Heemstede De Glip – Station Heemstede-Aerdenhout
7. Station Heemstede-Aerdenhout – Heemstede Spaarne Gasthuis
8. Haarlem Station – Hogeschool Inholland
9. Vogelenzang – Station Heemstede-Aerdenhout
14. Hillegom Station – Bennebroek – Heemstede – Haarlem – Spaarndam – Buitenhuisen Pont

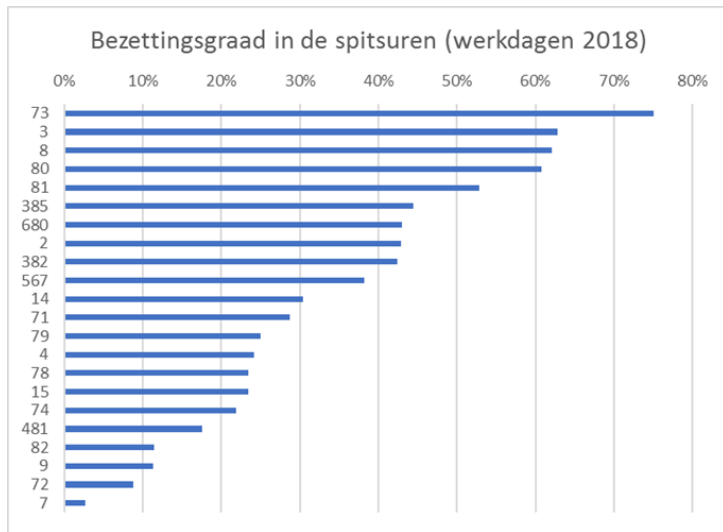
Vervoerplan 2019

- 15. Haarlem Station – Waarderpolder
- 71. Beverwijk Station – Uitgeest Station
- 72. Beverwijk Station – Heemskerk Centrum
- 73. Haarlem Schalkwijk – Station – Velsbroek – Beverwijk Station – Uitgeest Station
- 74. IJmuiden – Beverwijk Station – Heemskerk Centrum
- 76. Beverwijk Station – Beverwijk Bazaar
- 78. Beverwijk Station – Wijk aan Zee
- 79. Beverwijk Station – Heemskerk – Castricum
- 80. Zandvoort – Station Heemstede-Aerdenhout – Haarlem – Amsterdam Busst. Elandsgracht
- 81. Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem Station
- 82. IJmuiden Sluisplein DFDS – Amsterdam Sloterdijk
- 84. Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem Station (zomerlijn)
- 382. R-Net IJmuiden aan Zee – Amsterdam Westpoort – Amsterdam Sloterdijk
- 385. R-Net Haarlem Station – IJmuiden
- 481. Buurtbus Bloemendaal Santpoort
- 567. Haarlem – Cruquius Paswerk
- 680. Zwanenburg – Haarlem – Heemstede – Aerdenhout
- N30. Amsterdam Bijlmer/ArenA – Schiphol – Hoofddorp – Haarlem Station – IJmuiden Dennekoplaan
- N80. Amsterdam Leidseplein – Haarlem Station – IJmuiden Dennekoplaan

Het grootste aantal reizigers wordt vervoerd in de ochtendspits. Ook in de middagspits is het druk in de meeste buslijnen. In onderstaande grafiek is te zien welke lijn in die periodes de hoogste bezettingsgraad heeft (gemeten op het drukste deeltraject).

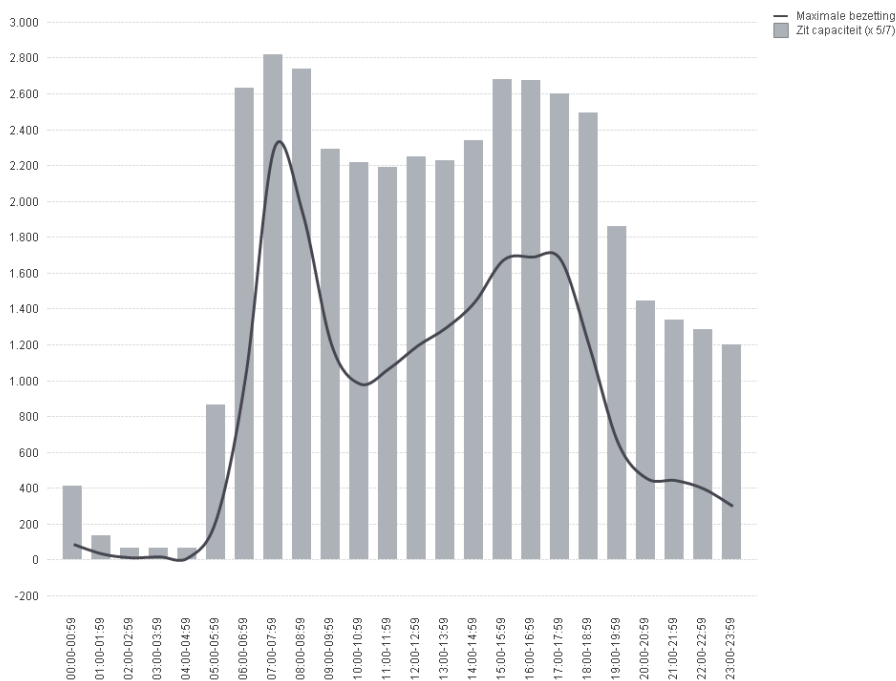
Vervoerplan 2019

Abbeelding 2: Bezettingsgraad van de buslijnen in de spitsuren



Het spits en dalpatroon van alle lijnen gezamenlijk is te zien in afbeelding 3. Met een getrokken lijn is de maximale bezetting van alle lijnen te zien (gemeten op een gemiddelde werkdag). De verticale balken geven aan hoeveel zitplaatsen er in totaal worden geboden per uurblok. Overigens wordt bij het bepalen van de geboden vervoercapaciteit uitgegaan van 5/7 maal het aantal zitplaatsen in de bus. Er is dan voldoende reden om aan te nemen dat aan de eis van zitplaatsgarantie in de daluren voldaan kan worden.

Abbeelding 3: Zitplaatscapaciteit (x 5/7) versus bezetting (gemiddeld per werkdag) op alle buslijnen op het drukste punt.

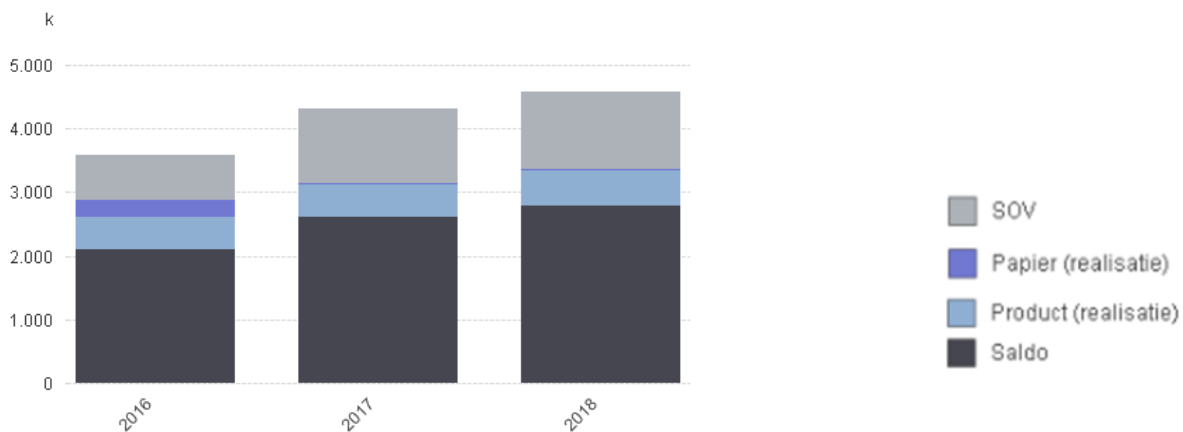


Opvallend is dat bij de drukste 20 bushaltes net iets meer dan de helft van alle reizigers instappen op een gemiddelde werkdag.

2.2 Ontwikkeling vervoer in oktober 2016 – 2017 - 2018

In de afbeelding hieronder is de ontwikkeling van het vervoer in de afgelopen drie jaren te zien. Om gebruik te kunnen maken van chipkaartcijfers is gekozen voor de maand oktober zodat cijfers van drie jaren (2016, 2017 en 2018) beschikbaar zijn. Het gebruik van papieren kaartjes is in die periode meer en meer vervangen door de chipkaart. Het aantal reizigerskilometers laat een flinke groei zien in deze periode van ongeveer 25%. Daarbij moet wel bedacht worden dat in oktober 2016 de Velsertunnel afgesloten was, waardoor er toen minder reizigers waren.

Afbeelding 4: Aantal reizigerskilometers (x 1.000) in oktober 2016 – 2017 – 2018



Op lijnniveau wordt hierna ingezoomd op de maanden oktober 2017 en oktober 2018 (alleen de werkdagen). Vanwege de leesbaarheid van de grafieken is het lijnennet verdeeld in twee clusters:

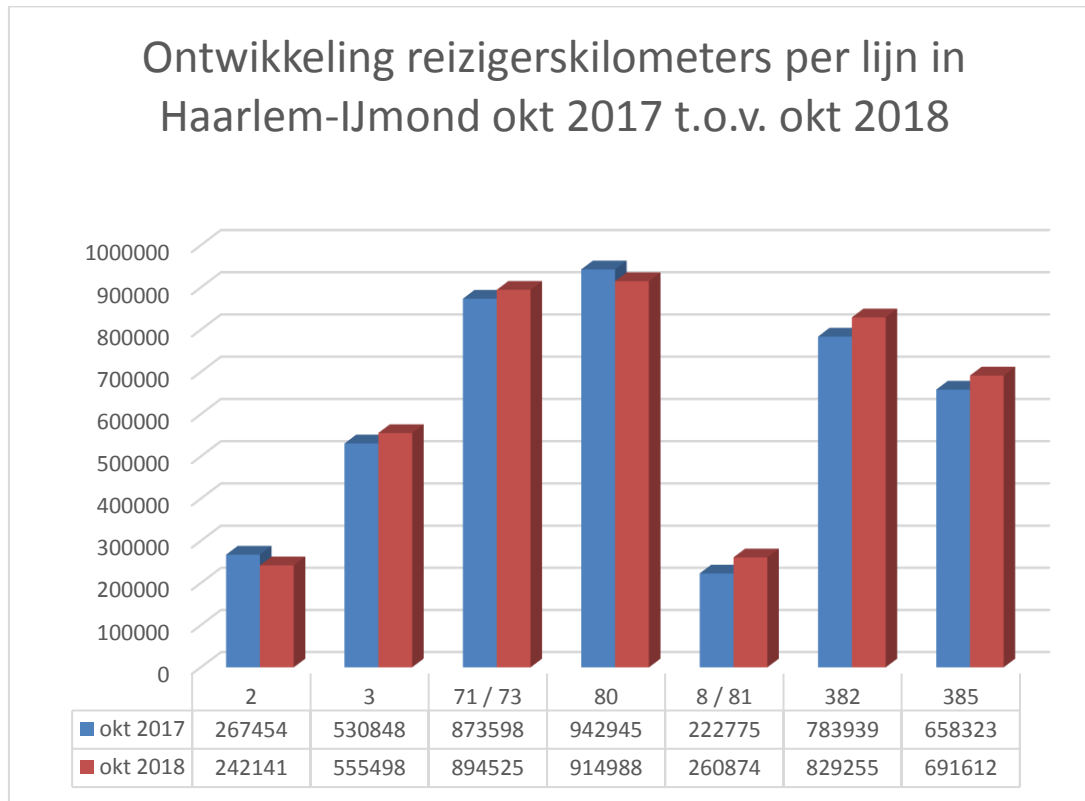
In de eerste grafiek (afbeelding 10a) de 7 lijnen met veel reizigerskilometers:

Op lijn 2 en lijn 80 is de busdienst verstoord door omleidingen en wegwerkzaamheden. Daardoor blijft het aantal reizigers hier wat achter. De overige lijnen laten een flinke groei zien. De grootste groei (in absolute zin) vinden we bij R-net lijn 382. Maar ook R-net lijn 385, met dank aan de nieuwe vrije infrastructuur, en lijn 8 / 81 laten mooie groeicijfers zien. De R-netlijnen groeien met ruim 5%. De lijnen 8 / 81 groeien, vanwege een toenemend aantal studenten, zelfs met 17%.

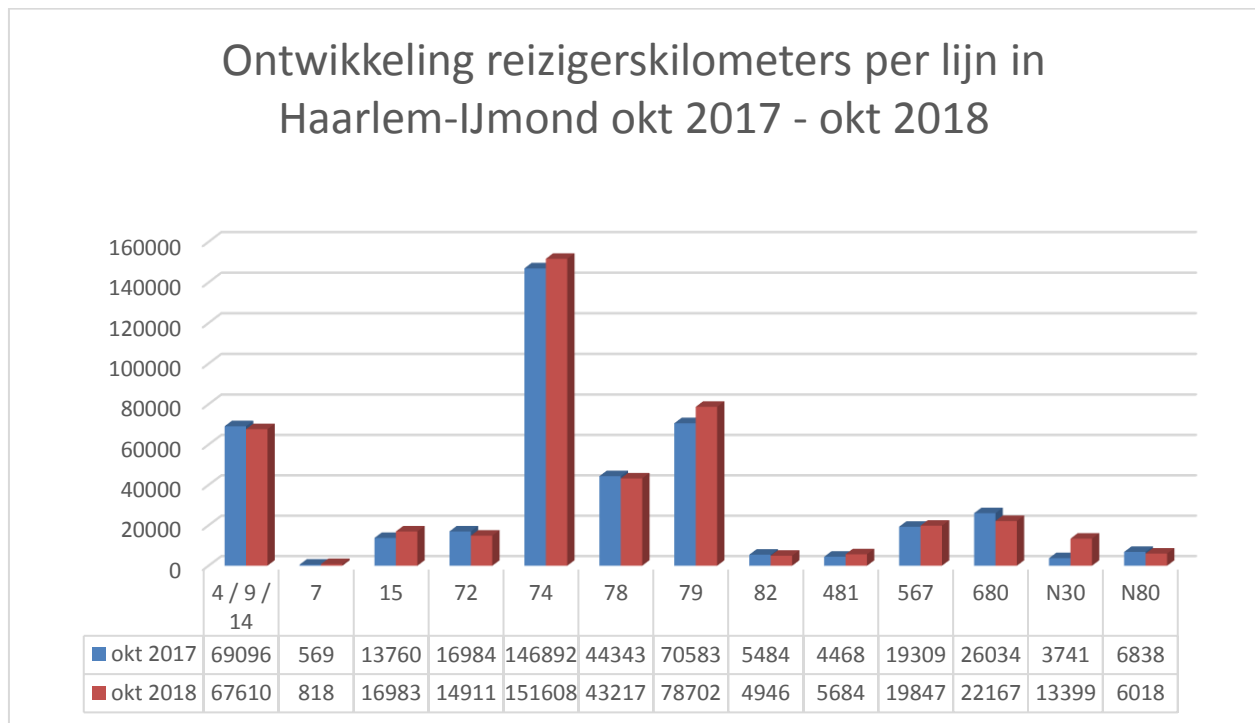
Vervolgens in afbeelding 10b de lijnen met minder reizigerskilometers per maand:

Op de overige, kleinere lijnen is een wisselend resultaat te zien. De drukkere lijnen 74 en 79 laten een redelijke groei zien. Bij lijn 74 kan nog sprake zijn van herstel van het reizigersvervoer na de heropening van de Velsertunnel. Ook lijn 15 naar de Waarderpolder en de buurtbus in Bloemendaal – Santpoort kennen mooie groeicijfers. De overige lijnen ontwikkelen zich minder gunstig. De nieuwe nachtlijn N30 tussen IJmuiden en Haarlem is in een jaar tijd fors gegroeid. Dit gaat deels ten koste van nachtlijn N80.

Afbeelding 10a: Ontwikkeling aantal reizigerskilometers per lijn in Haarlem-IJmond (7 drukste lijnen, werkdagen)



Afbeelding 10b: Ontwikkeling aantal reizigerskilometers per lijn in Haarlem-IJmond (overige lijnen, werkdagen)



2.3 Evaluatie vervoervraag en aanbod per lijn

Bij de evaluatie van de dienstregeling op lijnniveau wordt onder meer gebruik gemaakt van een gangbare richtlijn als ‘norm’ voor een goede bezetting van een gezonde buslijn. Zo worden de diverse lijnen onderling beter vergelijkbaar. Bij de analyse wordt de volgende ‘norm’ gehanteerd. Deze is ook gebruikt bij de in opdracht van de provincie opgestelde Vervoerschets Haarlem-IJmond in april 2013.

Stroomlijnen	Bezetting op een gemiddelde dag op de drukste doorsnede		
	ma t/m vr	zaterdag	zondag
Uurdienst	400	200	100
Uurdienst met halfuurdienst in spitsuren	600		
Halfuurdienst overdag	800	500	400
Halfuurdienst met kwartierdienst in spitsuren	1200		
Kwartierdienst overdag	1600	1200	1000
Kwartierdienst met 10-minutendienst in spitsuren	2300		
10-minutendienst overdag	3000	2500	2500

Aanvullende lijnen	Bezetting op een gemiddelde dag op de drukste doorsnede		
	ma t/m vr	zaterdag	zondag
Uurdienst	200	100	100
Uurdienst met halfuurdienst in spitsuren	500		
Halfuurdienst overdag	700	400	300*
Kwartierdienst overdag*	1400*		

* aanvullende richtlijn van Connexxion

De bezetting van de buslijn wordt gemeten op een gemiddelde dag waarbij het aantal reizigers in beide richtingen bij elkaar wordt opgeteld op het drukste telpunt. Hiervoor worden de check-in gegevens gebruikt van de maand november. Als maat voor een voldoende grote vervoercapaciteit van de bus wordt 5/7^e van het aantal zitplaatsen aangehouden. Er is dan voldoende reden om aan te nemen dat aan de eis van zitplaatsgarantie in de daluren voldaan kan worden. Voor deze analyse zijn de vervoerscijfers verzameld van de jaren 2012, 2017 en 2018, steeds van de novemberperiode. In 2012 zijn dat de gegevens uit de chauffeurstelling, in 2017 en 2018 zijn dat de check-in gegevens van de chipkaart (papieren kaartsoorten zijn in deze jaren dus buiten beschouwing gelaten). Voor 2012 is gekozen om de huidige concessie te kunnen vergelijken met een kenmerkende situatie in de voorafgaande concessieperiode. De gegevens uit het jaar 2012 zijn eerder ook gebruikt bij de analyse ten behoeve van de hiervoor genoemde Vervoerschets Haarlem-IJmond die de basis vormde voor de bestekken van de aanbesteding.

Op basis van deze analyse zijn wijzigingsvoorstellen ontwikkeld voor de dienstregeling 2019.

Hoofdstuk 3 Wijzigingen in de dienstregeling per 28 april 2019

3.1 Inleiding

Bij de evaluatie van de huidige dienstregeling is gebleken dat de vervoersmarkt sinds 2014 niet heeft stilgestaan. Op sommige locaties zijn veel meer reizigers dan voorheen, op andere locaties is het vervoer gedaald. Per deelgebied wordt in dit hoofdstuk aangegeven met welke aanpassingen wordt ingespeeld op deze ontwikkelingen. De wijzigingen zijn uitgewerkt in de dienstregelingstabellen.

3.2 Deelgebied Beverwijk – Heemskerk – Uitgeest – Wijk aan Zee

In dit deelgebied rijden de volgende lijnen:

71. Beverwijk – Uitgeest
72. Beverwijk – Heemskerk
73. Haarlem Schalkwijk – Station – Velsbroek – Beverwijk – Uitgeest
74. IJmuiden – Beverwijk – Heemskerk
76. Beverwijk Station – Beverwijk Bazaar
78. Beverwijk Station – Wijk aan Zee
79. Beverwijk – Heemskerk – Castricum

Voor enkele lijnen in het deelgebied zal een nieuwe rijtijd worden vastgesteld door Connexxion, op basis van een rijtjdanalyse. Het betreft hier de lijnen 71, 72, 73, 74, 78.

In de analyse is gebleken dat de spitsfrequentie van lijn 72 en lijn 74 hoog is in vergelijking tot het aantal reizigers. Bij het opstellen van de dienstregelingstabellen zal het aantal spitsritten dan ook beperkt worden. Lijn 72 zal dan in meer uurblokken 1x per uur rijden in plaats van 2x per uur. Lijn 74 zal tussen IJmuiden en Beverwijk in meer uurblokken 2x per uur rijden in plaats van 4x per uur.

Bij lijn 72 zullen naar verwachting de volgende ritten vervallen:

Ritnummer	vertrektijd	gemiddeld aantal passagiers
1001	6:10	0
1005	7:10	0
1009	8:06	1
1004	6:40	2
1008	7:36	4
1012	8:36	4

Bij lijn 74 zullen naar verwachting de volgende ritten vervallen:

Ritnummer	vertrektijd	gemiddeld aantal passagiers
1001	5:52	3
1020	8:28	5
1046	14:22	2

Op zaterdag rijdt lijn 74 niet meer 2x per uur maar 1x per uur tussen Beverwijk Station en Heemskerk Ruysdaelstraat. Hierdoor kan lijn 74 1x per uur worden gekoppeld aan lijn 76 ten behoeve van een rechtstreekse verbinding tussen IJmuiden en de Beverwijkse Bazaar.

Voor lijn 79 is een routewijziging gepland bij de Rijksstraatweg. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wensen van een aantal bewoners van de Rijksstraatweg die overlast ervaren van de bus. De halte Krayenhofflaan komt daardoor te vervallen of wordt door de gemeente ca. 250 meter naar het noorden verplaatst op de Rijksstraatweg in Heemskerk.

Lijn N80 krijgt een nieuwe route waarbij deze lijn uit Amsterdam via Halfweg, Haarlem en Velsbroek naar Beverwijk Station rijdt. Dit geldt voor de vrijdag- en zaterdagavond, 1x per uur. In Haarlem sluit de bus aan op lijn N30 richting IJmuiden. Op zaterdag rijdt lijn N80 2x per uur. De ritten die niet naar Beverwijk rijden, zullen ingezet worden als extra ritten op lijn N30. De vertrektijden van lijn N80 wijzigen door de aansluiting op lijn N30. Sommige ritten vertrekken ruim 25 minuten eerder dan in de huidige dienstregeling.

3.3 Deelgebied IJmuiden – Velsen-Zuid – Santpoort-Noord

In dit deelgebied rijden de volgende lijnen:

- 3. Haarlem Schalkwijk – Station – Velsbroek – IJmuiden Dennekoplaan
- 74. IJmuiden – Beverwijk – Heemskerk
- 82. IJmuiden Sluisplein DFDS – Amsterdam Sloterdijk
- 382. R-Net IJmuiden aan Zee – Westpoort – Amsterdam Sloterdijk
- 385. R-Net Haarlem Station – IJmuiden
- N30. Amsterdam Bijlmer/ArenA – Schiphol – Hoofddorp – Haarlem Station – IJmuiden Dennekoplaan
- N80. Amsterdam Leidseplein – Haarlem Station – IJmuiden Dennekoplaan

Voor enkele lijnen in het deelgebied zal een nieuwe rijtijd worden vastgesteld door Connexxion, op basis van een rijtjdanalyse. Het betreft hier de lijnen 3, 382, 385.

Lijn 82 wordt slechts door enkele reizigers gebruikt om van of naar de ferry van DFDS te reizen. Gezien dit beperkte gebruik wordt deze lijn opgeheven.

In de analyse is gebleken dat het beter is om de lokale functie van lijn 3 in Zeewijk af te bouwen door lijn 3 in te korten tot de halte Ronde Stadspark. In verband daarmee wordt de lokale functie van de R-netlijnen 382 en 385 iets versterkt, door het toevoegen van de halte Scheldestraat. Deze halte kan dan ook weer een rol gaan vervullen voor forensen en scholieren die naar Amsterdam of Haarlem willen reizen. Connexxion wil zo tegemoetkomen aan de klachten op de huidige situatie. Door de aanpassing van lijn 3 vervalt de halte Scheiberglaan (4 instappers per gemiddelde werkdag) en de halte Sporthal (16 instappers per gemiddelde werkdag).

Op lijn 385 is het niet nodig om in de zomervakantieperiode (7 weken) de frequentie te verdichten tot 8x per uur. De basis tienminutendienst is voldoende.

Op lijn 385 vervalt rit 1014 (vertrek uit IJmuiden om 6:26 uur) op werkdagen. Een alternatief voor de circa 9 passagiers vertrekt enkele minuten eerder of enkele minuten later.

De huidige ritten 1046 (vertrek 8:00 uur) en 1050 (vertrek 8:13 uur) rijden niet in september 2019. Hierdoor komt busmaterieel vrij dat in de ochtendspits ingezet kan worden op lijn 8 waar het in deze periode zeer druk is. Na september wordt het juist drukker op lijn 385 zodat de bussen dan weer nodig zijn op deze lijn.

Op het traject tussen IJmuiden Dennekoplaan en IJmuiden aan Zee is het aantal reizigers zeer beperkt. R-netlijn 382 rijdt hier het gehele jaar en het aantal reizigers is al onvoldoende voor de geboden halfuurdienst. Er is daarom ook geen basis voor de ritten die in het zomerhalfjaar op lijn 385 geboden worden. De ritten van lijn 385 op dit deeltraject zullen dan ook worden opgeheven.

3.4 Deelgebied Haarlem – Velsbroek – Spaarndam – Halfweg

In dit deelgebied rijden de volgende lijnen:

- 2. Haarlem Spaarnwoude – Station – Delftplein/Spaarne Gasthuis
- 3. Haarlem Schalkwijk – Station – Velsbroek – IJmuiden Dennekoplaan
- 4. Haarlem Schalkwijk – Heemstede De Glip – Station Heemstede-Aerdenhout
- 8. Haarlem Station – Hogeschool Inholland
- 14. Hillegom – Bennebroek – Heemstede – Haarlem Spaarndam – Buitenhuisen Pont
- 15. Haarlem Station – Waarderpolder
- 73. Haarlem Schalkwijk – Station – Velsbroek – Beverwijk – Uitgeest
- 80. Zandvoort – Heemstede – Haarlem – Amsterdam Busst. Elandsgracht
- 81. Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem Station
- 385. R-Net Haarlem Station – IJmuiden aan Zee
- 481. Buurtbus Bloemendaal Santpoort
- 567. Haarlem – Cruquius Paswerk
- 680. Zwanenburg – Haarlem – Heemstede – Aerdenhout
- N30. Amsterdam Bijlmer/ArenA – Schiphol – Hoofddorp – Haarlem Station – IJmuiden Dennekoplaan
- N80. Amsterdam Leidseplein – Haarlem Station – IJmuiden Dennekoplaan

Voor enkele lijnen in het deelgebied zal een nieuwe rijtijd worden vastgesteld door Connexxion, op basis van een rijtijdanalyse. Het betreft hier de lijnen 3, 4, 8, 14, 15, 73.

Realisatie HOV Haarlem-Noord

In 2019 zal in Haarlem-Noord het HOV-traject worden gerealiseerd. Er worden hier geen busbanen aangelegd maar er worden vooral kruispunten geoptimaliseerd. Door ervoor te zorgen dat de bussen minder hinder hebben van afslaand verkeer, kan reistijd worden bespaard. In het project worden ook op alle kruispunten en oversteekplaatsen waar nodig KAR-installaties aangebracht zodat de bus minder oponthoud heeft bij de verkeerslichten. Het project kent een gefaseerde aanpak waarbij tijdelijke hinder voor het verkeer in het algemeen en het openbaar vervoer in het bijzonder niet te vermijden is. Er zal sprake zijn van diverse tussentijdse dienstregelingwijzigingen.

Overige geplande dienstregelingwijzigingen:

Op lijn 2 wordt de dienstregeling van de extra ritten die in de schoolspits rijden, aangepast aan de vervoersbehoefte. Door de ritten met enkele minuten aan te passen, kunnen er zoveel mogelijk leerlingen gebruik van maken.

De dienstregeling van lijn 3 wordt verbeterd door op het traject tussen Haarlem Station en Velsbroek in de middagspits enkele busritten te laten doorrijden naar Velsbroek. De helft van de

ritten eindigt nu nog op het Delftplein waardoor de reizigers niet gelijkmatig verdeeld zijn over de busritten. In de ochtendspits rijdt een extra rit tussen Velsbroek, Haarlem-Noord en het Station. In de zomervakantieperiode is het op lijn 3 niet nodig om de frequentie in de spitsuren te verhogen. Een kwartierdienst is in deze 7 weken voldoende.

Op lijn 8 wordt in de daluren 2x per uur gereden. Hierdoor is het tussen 11 en 13 uur bijzonder druk tussen de Haarlemse Hogeschool en het centraal station. Daarom worden er in deze uurblokken 2 ritten per uur toegevoegd zodat er voldoende reismogelijkheden zijn.

Op lijn 15 is het aantal reizigers toegenomen rond de lestijden van het ROC. Daarom wordt een extra rit aangeboden die om 14:10 uur vertrekt.

Op lijn 73 neemt het vervoer de gehele week sterk toe. Overdag rijdt lijn 73 in Haarlem een kwartierdienst, 's avonds en op zondag wordt er een halfuurdienst geboden. Behalve in Schalkwijk waar de gehele week een kwartierdienst geboden wordt. De kwartierdienst zal voortaan uitgebreid worden tot het gehele traject Haarlem Schalkwijk – Station – Delftplein zodat er meer reismogelijkheden ontstaan. Op die delen waar lijn 3 en lijn 73 dezelfde route rijden, bieden zij samen een frequentie van 8x per uur. Alleen op zaterdag- en zondagochtend blijft lijn 73 een halfuurdienst rijden in Haarlem.

Op lijn 80 is nog het gehele jaar 2019 overlast te verwachten op de N200. Om de dienstregeling enigszins volgens het boekje uit te kunnen voeren, is extra speling ingebouwd. Vanaf maart 2019 vinden ook nog werkzaamheden plaats aan het eindpunt Busstation Elandsgracht. Hier worden extra halteplaatsen gerealiseerd.

Voor lijn 385 is de wens geuit om de halte Marsmanplein in de route op te nemen, zo nodig ten koste van de halte Julianapark. Deze wens wil Connexxion niet overnemen. Voor reizigers richting IJmuiden is de halte Julianapark de drukste instaphalte. Deze reizigers wil Connexxion niet duperen. Bij de halte Marsmanplein is vooral sprake van lokaal vervoer van reizigers richting Haarlem station of het centrum. R-net lijnen zijn niet bestemd voor lokale reizen, maar voor reizen over grotere afstand. Vandaar dat Connexxion de reizigers van / naar het Marsmanplein wil blijven vervoeren met lijn 3 en lijn 73. Door op deze lijnen voldoende busritten aan te bieden, kan op alle lijnen voldoende kwaliteit geboden worden.

3.5 Deelgebied Heemstede – Bloemendaal – Zandvoort

In dit deelgebied rijden de volgende lijnen:

- 4. Haarlem Schalkwijk – Heemstede De Glip – Station Heemstede-Aerdenhout
- 7. Station Heemstede-Aerdenhout – Heemstede Spaarne Gasthuis
- 9. Vogelenzang – Heemstede
- 14. Hillegom – Bennebroek – Heemstede – Haarlem Spaarndam – Buitenhuisen Pont
- 80. Zandvoort – Heemstede – Haarlem – Amsterdam Busst. Elandsgracht
- 81. Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem Station
- 84. Zandvoort Station – Bloemendaal Strand – Haarlem Station (zomerlijn)

- 481. Buurtbus Bloemendaal Santpoort
- 567. Haarlem – Cruquius Paswerk

680. Zwanenburg – Haarlem – Heemstede – Aerdenhout

Voor enkele lijnen in het deelgebied zal een nieuwe rijtijd worden vastgesteld door Connexxion, op basis van een rijtjdanalyse. Het betreft hier de lijnen 4 en 14.

Vanwege het beperkte aantal reizigers, wordt lijn 7 opgeheven. Het Spaarne Gasthuis in Heemstede is ook bereikbaar met lijn 4 via de halte aan de César Francklaan. Van de overige haltes wordt maar incidenteel gebruik gemaakt.

Door het wegvallen van lijn 7 is een dienstregelingwijziging op lijn 14 nodig. Het is niet efficiënt om de bus een halfuur te laten stilstaan bij station Heemstede-Aerdenhout. Lijn 14 gaat daarom tussen Haarlem Station en Heemstede-Aerdenhout een halfuur later vertrekken. Van station Heemstede-Aerdenhout rijdt de bus direct door als lijn 4 richting De Glip en naar Schalkwijk. In de omgekeerde reisrichting wijzigt lijn 14 juist niet. Hierdoor is er een overstap mogelijk bij De Glip op lijn 4 zodat reizigers vanuit Vogelenzang naar Schalkwijk (winkelcentrum en ziekenhuis) kunnen reizen. Lijn 4 geeft op de rit vanuit Schalkwijk geen aansluiting op lijn 14 naar Vogelenzang, dat is dienstregelingstechnisch niet mogelijk. Wel kan de reiziger blijven doorreizen met lijn 4 naar station Heemstede-Aerdenhout waarna de bus doorrijdt als lijn 9 naar Vogelenzang. Op deze wijze wordt zo goed mogelijk invulling gegeven aan de wens om een verbinding te creëren tussen Vogelenzang en Schalkwijk.

Op lijn 80 wordt in de zomervakantie ook op zondag een kwartierdienst geboden.

Aan de kust worden Zandvoort en Bloemendaal aan Zee ontsloten door lijn 81 en, in de zomermaanden, ook lijn 84. Gebleken is dat lijn 81 op zomerse dagen ook doordeweeks veel reizigers vervoerd. Daarom wordt de mogelijkheid gecreëerd dat lijn 84 ook doordeweeks overdag gaat rijden. Zoals gebruikelijk, rijdt lijn 84 alleen op warme dagen om te voorkomen dat er met lege bussen gereden wordt.

In het weekend wil Connexxion het drukke vervoer vanaf de paviljoens bij Bloemendaal aan Zee anders organiseren. Het blijkt niet haalbaar te zijn om alle bezoekers aan deze paviljoens per bus naar Haarlem te vervoeren. Daarvoor zijn op dat moment onvoldoende bussen en chauffeurs beschikbaar. Daarom zal de dienstregeling van lijn 81 zo aangepast worden dat vanaf 23:30 uur 2 bussen in Bloemendaal aan Zee beschikbaar zijn. Deze pendelen continue tussen Bloemendaal aan Zee en Station Zandvoort in een frequentie van 6x per uur. Reizigers kunnen dan per trein naar Haarlem of Amsterdam terugreizen. Op deze manier kan meer vervoercapaciteit worden geboden terwijl het aantal dienstregelingen niet toeneemt. Door de aanpassing van de dienstregeling op lijn 81 wijzigen de volgende avondritten:

Ritnr.	vertrek vanaf	vertrektijd zaterdag	vertrektijd zondag	aanpassing
4057	Zandvoort	23:10		rit inkorten tot Bloemendaal aan Zee
4059	Zandvoort	0:15		rit inkorten tot Zandvoort Linnaeusstraat
4061	Zandvoort	1:20		rit opheffen (gem. 2 reizigers)
4062	Haarlem	0:53		rit opheffen (gem. 5 reizigers)
7049	Zandvoort		23:06	rit inkorten tot Bloemendaal aan Zee
7051	Zandvoort		0:06	rit inkorten tot Zandvoort Linnaeusstraat

Door de wijzigingen reizen passagiers vanaf De Bokkedoorns en De Lakens na 22.30 uur via Zandvoort naar Haarlem.

Op lijn 84 wijzigen de volgende avondritten:

Ritnr.	vertrek vanaf	vertrektijd zaterdag	vertrektijd zondag	aanpassing
4047	Zandvoort	23:49		rit opheffen (alternatief is lijn 81)
4048	Haarlem	23:23		rit opheffen (alternatief is lijn 81)
7047	Zandvoort		23:49	rit opheffen (alternatief is lijn 81)
7048	Haarlem		23:23	rit opheffen (alternatief is lijn 81)

In de huidige dienstregeling rijdt lijn 84 in de zomervakantieperiode doordeweeks 1x per uur. Ten behoeve van een eenduidige communicatie kunnen deze avondritten van lijn 84 beter met lijnnummer 81 uitgevoerd worden, als lijn 84 's zomers overdag facultatief gaat rijden.

Op lijn 567 gaat Connexxion in overleg met Paswerk minder ritten laten rijden, in overeenstemming met de gedaalde vervoersvraag. Er blijven 2 routes over. Eén route door het centrum van Haarlem en Heemstede en één route via Schalkwijk naar Paswerk in Cruquius. Voor de duidelijkheid naar de reizigers, krijgen beide routes een eigen lijnnummer: lijn 567 en 568.