

Haarlem-IJmond Vervoerplan 2025 Publieksversie



Concessie Haarlem-IJmond

Vervoerplan 2025

Publieksversie

Aanpassingen vanaf 15 december 2024

Auteur: Connexxion
Datum: 12-11-2024
Versie: 1.0

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk	Titel	Bladzijde
1	Algemene inleiding	4
2	Evaluatie	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Evaluatie per buslijn	7
3.	Plannen voor dienstregeling 2024	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Herstel frequenties afgeschaalde dienstregelingen	10
3.3	Seizoensdienstregeling	10
3.4	30 km/h in Haarlem	12
3.5	Plannen per buslijn	16

1. ALGEMENE INLEIDING

In dit Vervoerplan wordt uiteengezet op hoofdlijnen welke plannen Connexxion heeft voor het dienstregelingjaar 2025.

Het openbaar vervoer in Nederland is zich aan het herstellen van de sterk gedaalde vervoersvraag tijdens de coronaperiode. Dat herstel gaat langzaam maar zeker. Inmiddels is het aantal reizigers ten opzichte van 2019 weer gestegen tot meer dan 90%. Helaas wordt dit herstel wat afgeremd door de lage ritfrequentie op sommige lijnen vanwege een tekort aan buschauffeurs. Er wordt veel energie gestoken in het werven en opleiden van nieuwe chauffeurs. Doordat veel bedrijven een tekort aan personeel hebben, is er echter sprake van een grote concurrentie op de arbeidsmarkt. Het tekort aan buschauffeurs wordt ook veroorzaakt door een hoger ziekteverzuim dat inmiddels structurele vormen heeft aangenomen.

In hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen in het vervoer geëvalueerd. In hoofdstuk 3 wordt aangegeven welke lijnen Connexxion prioriteit wil geven bij het herstellen van de dienstregelingen van voor de pandemie. Dit is relevant omdat de ontwikkeling en het herstel van het reizigersvervoer niet op alle lijnen hetzelfde beeld laten zien.

Wat verder een rol speelt, is dat niet alle te onderscheiden reizigersgroepen eenzelfde herstel laten zien. Veel forensen werken hybride, bijvoorbeeld een paar dagen per week op kantoor en een paar dagen per week thuis. Ook reizigers die over een korte afstand reizen en oudere reizigers zijn enkele groepen die nog lang niet allemaal zijn teruggekeerd. Deze reizigers zullen vaker op de fiets naar hun bestemming gaan, of minder vaak de deur uitgaan. In Haarlem-IJmond zijn de reisafstanden relatief kort, vooral in en rond Haarlem. De fiets is dan een goed alternatief voor veel mensen. Verwacht wordt dat er in de lente en zomer veel meer gefietst zal worden en dat dit vervoermiddel vooral in de herfst en winter bij slecht weer zal worden verruild voor de bus. Daarom werkt Connexxion aan de invoering van een seizoensdienstregeling. Ondanks de beperkingen is daar in de zomer van 2024 mee gestart. Er geldt bijvoorbeeld een zomerdienstregeling van 4 maanden, tussen 1 juni en 1 oktober 2024. Ook in 2025 zal de seizoensdienstregeling van kracht zijn.

De gemeente Haarlem heeft aangegeven dat er in 2025 gestart zal worden met de invoering van 30 km/h op veel wegen in de stad. Verwacht wordt dat lijnen die over grote afstand 30 km/h moeten gaan rijden een gemiddelde vertraging oplopen van zo'n 45 seconden per rit. Omdat het gaat om duizenden ritten per jaar, is de impact groot. In hoofdstuk 3 wordt een indicatie gegeven van de effecten.

2. EVALUATIE

2.1 Inleiding

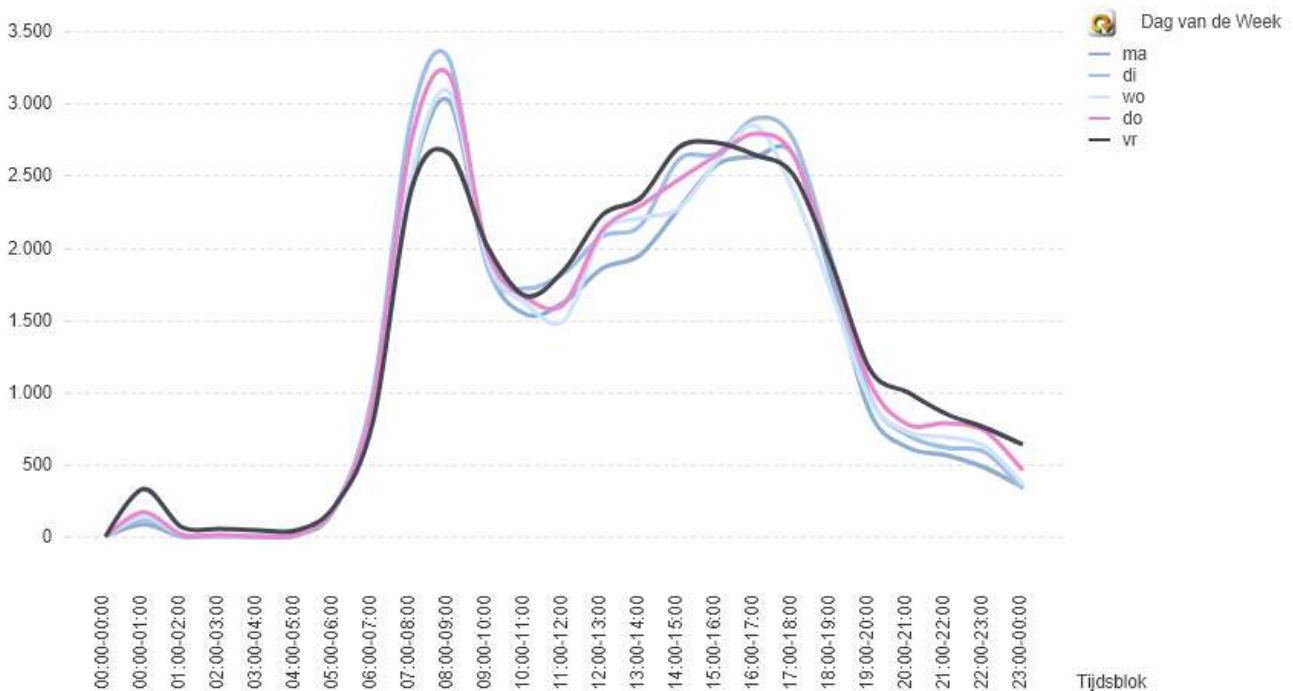
Het lijnennet van de concessie Haarlem-IJmond omvat op dit moment de volgende lijnen:

Lijn	Route
2	Haarlem Spaarnwoude – Station – Delftplein/Spaarne Gasthuis
3	Haarlem Schalkwijk Centrum – Station – Velsbroek – IJmuiden Rotonde Stadspark
4	Haarlem Schalkwijk Centrum – Heemstede De Glip – Bennebroek – Vogelenzang
7	Haarlem Station – NOVA College – Spaarne College – Station
8	Haarlem Station – NOVA College – Hogeschool Inholland – Station
9	Vogelenzang – Station Heemstede-Aerdenhout – Heemstede – Bennebroek
12	Haarlem Delftplein/Spaarne Gasthuis – Spaarndam
14	Station Heemstede-Aerdenhout – Haarlem Station – Delftplein/Spaarne Gasthuis
15	Haarlem Station – Waarderpolder
71	Beverwijk Station – Heemskerk Centrum – Uitgeest Station
72	Beverwijk Station – De Bazaar – Heemskerk Centrum
73	Haarlem Schalkwijk Centrum – Station – Velsbroek – Beverwijk Station – Castricum Station
74	IJmuiden – Beverwijk Station – Centrum – Heemskerk Centrum
75	Beverwijk Station – Centrum – Wijk aan Zee
76	Beverwijk Station – Beverwijk Bazaar
78	Beverwijk Station – Wijk aan Zee
80	Zandvoort – Station Heemstede-Aerdenhout – Haarlem – Amsterdam Busst. Elandsgracht
81	Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem Station
84	Zandvoort Station – Bloemendaal Strand – Haarlem Station (zomerlijn)
382	R-net IJmuiden aan Zee – Centrum – Amsterdam Westpoort – Amsterdam Sloterdijk
385	R-net Haarlem Station – IJmuiden
481	Buurtbus Bloemendaal Santpoort
567	Haarlem – Cruquius Spaarne Werkt
568	Haarlem – Cruquius Spaarne Werkt
569	Cruquius Spaarne Werkt – Haarlem
680	Zwanenburg – Haarlem – Station Heemstede-Aerdenhout – Aerdenhout
N30	(Amsterdam Bijlmer/ArenA – Schiphol – Hoofddorp) – Haarlem – IJmuiden Dennekoplaan
N80	Amsterdam Leidseplein – Haarlem – Velsbroek – Beverwijk Station

Tabel 1. Lijnennet Concessie Haarlem-IJmond in 2024

Vervoerplan 2025

In het verkeer en dus ook in het openbaar vervoer is het gebruikelijk dat er spits- en dalperioden zijn. In onderstaande grafiek is dat duidelijk te zien. Sinds de Coronapandemie en de introductie van het thuiswerken zijn er ook grotere verschillen ontstaan tussen de verschillende werkdagen in een week. De files op de autosnelwegen zijn bijvoorbeeld op de dinsdag en donderdag veel langer dan op de overige dagen van de week. NS geeft aan dat de verschillen tussen de diverse werkdagen zodanig zijn dat zij niet meer op alle werkdagen dezelfde dienstregeling rijden. De grafiek hieronder geeft ook een beeld van de vervoersomvang van de hele concessie op de diverse werkdagen. Daaruit blijkt dat de donderdag de drukste dag van de week is en de vrijdag de minst drukke dag. Toch zijn de verschillen niet zodanig dat een grote aanpassing van de frequentie van buslijnen voor de hand ligt.



Grafiek 1. Gemiddeld aantal instappers per uurblok per dag in Haarlem-IJmond (op basis van check-in data van week 10 – 2024).

In december 2023 is de dienstregeling op diverse lijnen gewijzigd. Deze wijzigingen worden in dit hoofdstuk kort geëvalueerd. Aan het einde van dit hoofdstuk is in tabelvorm een samenvatting te vinden.

2.2 Evaluatie per buslijn

Van de diverse buslijnen wordt aangegeven wat de ontwikkelingen van het reizigersvervoer zijn. Ook wordt aangegeven welke wijzigingen er in december 2023 doorgevoerd zijn en welk effect die hebben gehad.

Lijn 2 Haarlem Spaarnwoude – Delftplein/ Spaarne Gasthuis

In 2023 was een afgeschaalde dienstregeling van kracht waarbij de bus 2 keer per uur rijdt. Dit past bij het gereduceerde aantal reizigers dat zich nog lang niet op het niveau van 2019 bevindt.

Lijn 3 Haarlem Schalkwijk – IJmuiden

Sinds de zomer van 2022 wordt als basis een halfuurdienst geboden vanwege een tekort aan chauffeurs. Dit leidt soms tot volle bussen met bijvoorbeeld 55 reizigers. In de spitsuren worden daarom extra ritten geboden in Haarlem en Velsbroek. Herstel van de frequentie heeft op deze lijn een hoge prioriteit.

Lijn 4 Haarlem Schalkwijk – Heemstede – Vogelenzang

Lijn 9 Vogelenzang – Heemstede NS – Bennebroek

Deze lijnen rijden, zoals nu gebruikelijk, het gehele jaar 1 keer per uur. Het aantal reizigers neemt langzaam toe.

Lijn 7 / lijn 8 Haarlem Station – NOVA College – Spaarne College / Hogeschool Inholland – Station

Studentenlijn 7 rijdt het gehele jaar 2 – 3 keer per uur op schooldagen.

Lijn 8 rijdt 2 – 4 keer per uur op schooldagen in de herfst- en winterdienstregeling. In de zomerdienstregeling van eind mei tot en met eind september 2024 rijdt lijn 8 na de ochtendspits niet, conform het Vervoerplan 2023. Dit heeft niet tot problemen geleid.

Lijn 12 Haarlem Delftplein/ Spaarne Gasthuis – Spaarndam

De route van lijn 12 is ingekort tot het traject Haarlem Delftplein/Spaarne Gasthuis – Spaarndam. Wel rijdt deze lijn nu op werkdagen in de spitsuren een halfuurdienst. De wijzigingen hebben niet tot grote aantallen klachten of bezwaren geleid.

Lijn 14 Heemstede – Haarlem Delftplein/Spaarne Gasthuis

Op deze lijn ligt het vervoer in november 2023 op ongeveer 90% van het niveau van 2019.

Vanwege het beperkte aantal reizigers rijdt hier vaak kleinere Midcity bus in plaats van de 10-meter standaardbus. Wel is gebleken dat het aantal reizigers op lijn 14 in Haarlem Noord recent fors aan het toenemen is. Dit heeft te maken met de tijdelijke opvang van asielzoekers of vluchtelingen op cruiseboten in het Spaarne ter hoogte van de Spaarndamseweg. Waar nodig worden enkele ritten met de grotere 10-meter bus uitgevoerd.

Lijn 15 Haarlem Station – Waarderpolder

Het vervoer naar bedrijventerrein Waarderpolder herstelt zich langzaam.

Lijn 71 Uitgeest Station – Heemskerk Centrum – Spoorsingel – Beverwijk Station**Lijn 73 Castricum Station – Heemskerk Centrum – Beverwijk – Velsbroek – Haarlem Schalkwijk**

Deze lijnen ontwikkelen zich redelijk positief, vooral tussen Haarlem – Beverwijk en Heemskerk Centrum. Tussen Heemskerk en Castricum / Uitgeest is de ontwikkeling minder gunstig. Dit heeft onder andere te maken met de aansluitingen tussen bus en trein. Sinds de laatste wijziging en versoering van de treindienstregeling, lukt het niet altijd meer om goed op de treinen aan te sluiten in Castricum en Uitgeest. NS kondigt enkele verbeteringen aan in december 2024 die hopelijk kunnen leiden tot meer of betere aansluitingen.

Lijn 72 Beverwijk Station – Bazaar – Meerstate – Heemskerk Centrum**Lijn 76 Beverwijk Station – Bazaar**

De route van lijn 72 is gewijzigd in december 2023 waarbij in de spitsuren niet meer via De Trompet wordt gereden. Hier maakten te weinig reizigers gebruik van.

Lijn 74 IJmuiden – Beverwijk Station – De Houtwegen – Heemswijk – Heemskerk Centrum**Lijn 75 Beverwijk Station – Warande – Zeestraat – Wijk aan Zee****Lijn 78 Beverwijk Station – Zeestraat – Wijk aan Zee**

Het aantal reizigers neemt langzaam weer toe.

NS kondigde aan dat er weer enkele ritten op de intercity verbinding Alkmaar – Beverwijk – Haarlem zullen gaan rijden in 2025. Hopelijk kunnen de aansluitingen op de trein voor de inwoners van Wijk aan Zee enigszins worden verbeterd.

Lijn 80 Zandvoort – Station Heemstede-Aerdenhout – Haarlem – Halfweg – Amsterdam Busstation Elandsgracht**Lijn 680 Zwanenburg – Halfweg – Haarlem – Station Heemstede-Aerdenhout – Aerdenhout**

Lijn 80 is grotendeels hersteld van de effecten van de Coronapandemie en de wegwerkzaamheden bij het Houtplein in Haarlem. In de ochtendspits zijn enkele ritten richting Amsterdam zelfs erg druk bezet. In Amsterdam mag op een deel van de busroute nog maar 30 km/h worden gereden. Door middel van een rijtijdanalyse is nagegaan wat het effect is op de benodigde rijtijd.

Lijn 81 / lijn 84 Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem

Het aantal reizigers van en naar Zandvoort is toegenomen. Vooral op drukke dagen met strandweer, heeft lijn 81 de steun van lijn 84 nodig om alle reizigers te kunnen vervoeren. Helaas zorgt het chauffeurstekort er op sommige dagen voor dat lijn 84 niet zo frequent kan rijden als wenselijk is.

Lijn 382 IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk

Het aantal reizigers op lijn 382 is ten opzichte van 2019 gegroeid.

Tussen IJmuiden aan Zee en IJmuiden Dennekoplaan maken maar zeer weinig reizigers gebruik van de bus. Dit traject is eigenlijk R-net onwaardig.

Vervoerplan 2025

Lijn 385 IJmuiden - Haarlem

Het aantal reizigers op lijn 385 is gegroeid.

Lijn 481 Haarlem Vijver – Bloemendaal – Haarlem Delftplein/ Spaarne Gasthuis

Op de buurtbuslijn zijn geen grote ontwikkelingen gaande.

Lijn 567 / lijn 568 / lijn 569 Haarlem – Heemstede – Cruquius Spaarne Werkt

Het aantal reizigers naar Spaarne Werkt is weer gelijk aan het totaal aantal in november 2019. Wel is het aantal reizigers in de middagritten erg laag in vergelijking met het aantal dat in de ochtendritten van de bus gebruik maakt. Vandaar dat 's middags lijn 569 rijdt, die de beide ochtendroutes combineert tot één route.

Lijn N30 Amsterdam Bijlmer/Arena – Amstelveen – Schiphol Airport – Haarlem – IJmuiden

Lijn N80 Amsterdam Leidseplein – Haarlem – Velsbroek – Beverwijk

Op de nachtlijnen zijn geen grote ontwikkelingen gaande.

3. PLANNEN VOOR DIENSTREGELING 2025

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de plannen voor 2025 toegelicht. Het is de bedoeling op sommige lijnen de dienstregeling weer te herstellen dan wel op te schalen naar het niveau van 2019. Natuurlijk onder voorbehoud van voldoende chauffeurs. Deze plannen worden wel overschaduwed door de 30 km/h maatregelen die de gemeente Haarlem voor 2025 aan het voorbereiden is. Als de bussen langzamer moeten rijden op veel routes, gaat dat veel Dienstregelingen kosten. Er kunnen dan minder lijnen worden opgeschaald.

3.2 Uitbreidingen voorzieningenniveau en herstel frequenties afgeschaalde dienstregelingen

Sinds de coronapandemie in 2020 en 2021 is de dienstregeling van diverse buslijnen afgeschaald. Er is sindsdien een tekort aan buschauffeurs gecombineerd met een hoog ziekteverzuim. Vandaar dat in 2023 en 2024 de dienstregeling was beperkt tot ongeveer 85% van het normale niveau.

In het Concept Vervoerplan 2025 was ervan uitgegaan dat er in 2024 voldoende chauffeurs kunnen worden geworven en opgeleid om het voorzieningenniveau in 2025 te kunnen uitbreiden tot ruim 94%. Dat zou een uitbreiding zijn van ruim 25.000 Dienstregelingen (DRU). Helaas blijkt dit te hoog gegrepen. Verwacht wordt nu dat het hooguit mogelijk zal zijn om in 2024 het bestaande tekort aan chauffeurs weg te werken. Op sommige buslijnen is het aantal reizigers inmiddels dermate gegroeid, dat uitbreidingen niet kunnen wachten. Door 2 buslijnen uit te voeren met taxichauffeurs en taximaterieel, kunnen buschauffeurs worden vrijgemaakt voor extra ritten met busmaterieel. Zo kan toch hier en daar het voorzieningenniveau worden verbeterd. In tabel 3 is te zien welke plannen aangepast of uitgesteld moeten worden.

De plannen die wel door kunnen gaan leiden tot de volgende uitbreidingen met in totaal 9.000 DRU:

- Uitbreiding frequentie op lijn 3, circa. 5.000 DRU
- Uitbreiding met extra ritten op diverse lijnen, circa 1.100 DRU
- Uitbreiding frequentie op lijn 73, circa 2.200 DRU
- Uitbreiding tot kwartierdienst op zondagen in de zomer op lijn 80 circa 700 DRU.

Bij alle lijnen is nagegaan welke maatregelen de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer kunnen versterken. Tevens is van alle lijnen geïnventariseerd welke lijnen een bovengemiddeld rendement hebben. Dat betekent dat deze lijnen veel reizigers per Dienstregelingsuur kennen en/of een hoge gemiddelde reizigersopbrengst per Dienstregelingsuur. Vooral op deze lijnen wordt de dienstregeling uitgebreid. Aangezien de resultaten van deze analyse bedrijfsgevoelige informatie bevatten, kunnen ze niet in detail opgenomen worden in dit Vervoerplan.

3.3 Seizoensdienstregeling

De planning is dat de volgende indeling van het jaar goed aansluit bij de vervoersvraag:

Winterdienstregeling: half december tot en met eind mei (23 weken)

Zomerdienstregeling: eind mei tot en met eind september (18 weken)

Herfstdienstregeling: eind september tot en met half december (11 weken)

Vervoerplan 2025

Winterdienstregeling: er worden in de winter extra ritten geboden op lijnen waar de reiziger veelal over korte afstand reist en op lijnen met veel scholieren. Tevens op lijnen met een sterke vervoersgroei. In het dienstregelingjaar 2025 gaat het om de periode van zondag 15 december 2024 tot en met vrijdag 23 mei 2025.

Zomerdienstregeling: er worden in de zomer minder ritten geboden op lijnen waar de reiziger veelal over korte afstand reist en op lijnen met vooral scholieren. In september wordt in de spitsuren maatwerk geboden op drukke schooldagen. In deze hele periode worden meer ritten geboden naar de kust ten behoeve van recreatief verkeer. In 2025 gaat het om de periode van 24 mei tot en met 28 september.

Herfstdienstregeling: de dienstregeling in de herfst zal grotendeels vergelijkbaar zijn met de winterperiode. De businzet kan wijzigen vanwege het lagere energieverbruik. In 2025 gaat het om de periode van maandag 29 september tot en met zaterdag 13 december.

Deze seizoensdienstregeling is bedoeld voor de regio Haarlem, Velsen, Zandvoort. In de IJmond blijven de basisfrequenties gelden in de vorm van een jaardienstregeling. In tabel 4 staan dan ook niet alle lijnen.

Lijn-nummer	Route	Basisfrequentie Winterdienstregeling		Basisfrequentie Zomerdienstregeling		Basisfrequentie Herfstdienstregeling	
		ma t/m za	zo / fe	ma t/m za	zo / fe	ma t/m za	zo / fe
2	Haarlem Spaarnwoude – Delftplein	2	2	2	2	2	2
3	IJmuiden – Haarlem Schalkwijk	2 – 4 – 8	2	2 – 4	2	2 – 4 – 8	2
4 / 9	Haarlem/Heemstede – Vogelenzang	1	1	1	1	1	1
7	Haarlem NOVA / Spaarne College	2 – 3 (op schooldagen)	-	2 – 3 (op schooldagen)	-	2 – 3 (op schooldag)	-
8	Haarlem NOVA College / Hogeschool	2 – 4 (op schooldagen)	-	(ca. 4x ochtendspits)	-	2 – 4 (op schooldag)	-
12	Haarlem – Spaarndam	1	1	1	1	1	1
14	Heemstede – Haarlem	1 – 2	1	1 – 2	1	1 – 2	1
15	Haarlem Station – Waarderpolder	1 – 2	-	1 – 2	-	1 – 2	-
73	Haarlem – Beverwijk (– Castricum)	4 – 6	2	4 – 6	2	4 – 6	2
80	Zandvoort – Haarlem – Amsterdam	4	2	4	4	4	2
81 / 84	Zandvoort – NOVA College – Haarlem	2	2	2 – 4	4	2	2
382	IJmuiden – Amsterdam – Sloterdijk	4 – 8	2	4 – 8	2	4 – 8	2
385	IJmuiden – Haarlem	4 – 6	4	4 – 6	4	4 – 6	4
680	Zwanenburg – Haarlem – Aerdenhout	2x (op schooldagen)	-	-	-	2x (op schooldag)	-

Tabel 4. Overzicht effect op de frequentie per buslijn van de seizoensdienstregeling.

De groen gemarkeerde cellen geven een toename van het aantal ritten aan ten opzichte van de huidige dienstregeling. De oranje gemarkeerde cellen geven aan waar het aantal ritten in de zomerdienstregeling lager is dan in de rest van het jaar.

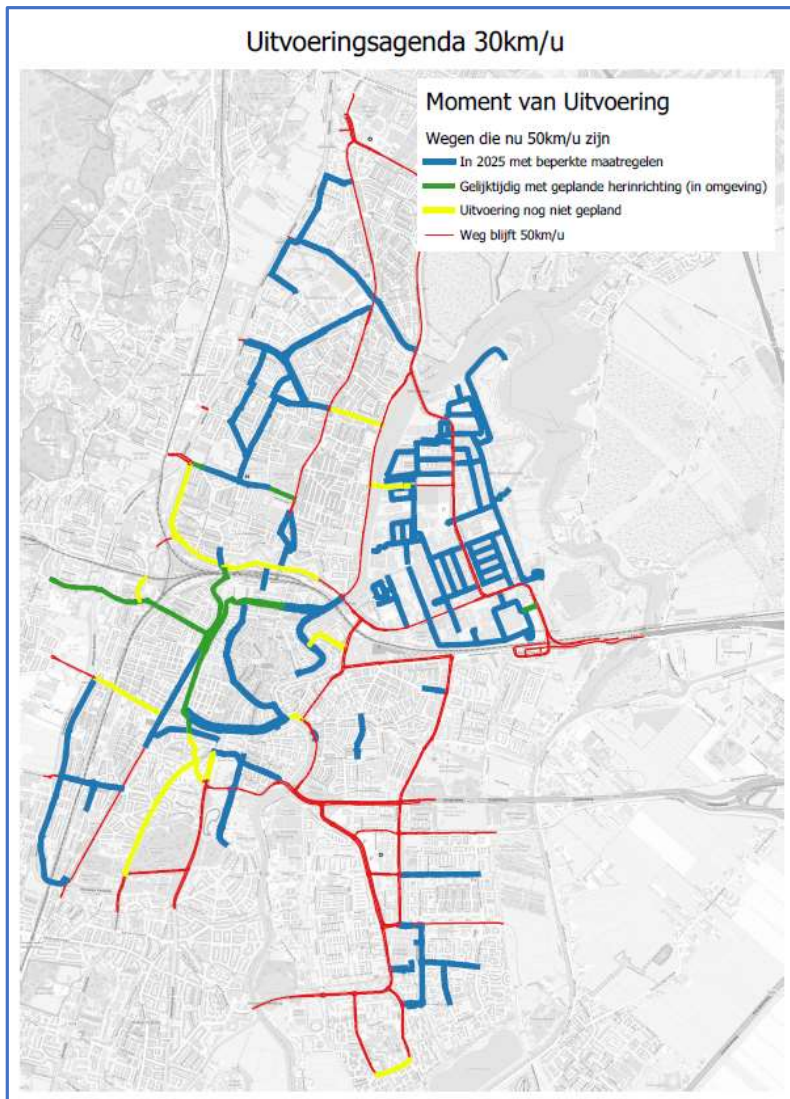
3.4 30 km/h in Haarlem

In Haarlem heeft het College van Burgemeester en Wethouders het plan gepresenteerd om in een groot deel van de stad 30 km/h als maximumsnelheid in te stellen. Dat zou ook voor veel busroutes moeten gaan gelden.

Connexxion heeft in haar inspraakreactie aangegeven dat het Wegcategoriseringsplan op enkele belangrijke punten afwijkt van het nog in 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan 2040. In dit Mobiliteitsplan vormen de hoofdroutes van auto en (H)OV de uitzondering en blijft daar een snelheid van 50 km/h toegestaan. In het nu gepresenteerde Wegcategoriseringsplan worden veel (H)OV-routes toch onderdeel van de 30 km/h zones.

Connexxion stelt dat sommige wegen nodig zijn in het stedelijk netwerk van verbindende wegen. Het hanteren van een goede hoofdverkeersstructuur zorgt ervoor dat sluipverkeer door woonwijken zoveel mogelijk voorkomen wordt. Op deze wegen speelt ook mee dat een weg met een dermate groot aantal vrachtwagens, bussen en andere voertuigen onmogelijk van een inrichting kan worden voorzien die het autoverkeer dwingt 30 km/uur te rijden. Voor wegversmallingen is de verkeersintensiteit te hoog; drempels geven bij zoveel zwaar verkeer te veel trillingshinder. Fietsers en voetgangers zijn erbij gebaat dat de weg waar ze gebruik van maken voldoende veilig te gebruiken is. Beter een goed aangelegde GOW50 met oversteekplaatsen dan een te drukke GOW30 weg met autoverkeer dat makkelijk 45 km/uur rijdt. Ook wijst Connexxion erop dat het door de gemeente gewenste fijnmazige stedelijke openbaar vervoer onhaalbaar zal blijken te zijn. Door het invoeren van de 30 km/h zones nemen de kosten van het openbaar vervoer toe terwijl, door de lagere aantrekkingskracht, de inkomsten uit reizigersvervoer zullen dalen. Naar de mening van Connexxion moet het stedelijk openbaar vervoer minimaal kunnen beschikken over wegen van het type GOW30 (dus geen erftoegangswegen) en het HOV over wegen van het type GOW50.

De gemeente wil de plannen desondanks doorzetten. In de eerste helft van 2025 worden als eerste stap 30 km zones ingericht met eenvoudige maatregelen. Welke wegen dit zijn, is weergegeven op bijgaande kaart.



Afbeelding 2. Uitvoeringsagenda 30 km/h (Bron: Uitvoeringsagenda Wegcategorisering 30 km/h, gemeente Haarlem 2024).

De gemeente Haarlem heeft een berekening laten maken van de benodigde extra rijtijd per lijn in Haarlem als gevolg van de 30 km/h zones. Naar de aard van de berekening gaat het alleen nog om het verlagen van de snelheid door middel van borden. Worden meer snelheidsremmende maatregelen genomen, waarbij de bus moet afremmen tot een nog lagere snelheid, dan neemt het tijdverlies verder toe.

Gemiddeld gaat het om 45 seconden per rit maar diverse lijnen zullen meer vertraging ondervinden. Zie afbeelding 3, waarbij vooral lijn 2, 3 en 14 opvallen met een verliestijd van 1,5 tot 2 minuten per rit. Onderzocht wordt nog of er ook extra busmaterieel nodig is vanwege de langere rijtijd. Hierbij moet ook duidelijk gaan worden of dat extra busmaterieel wel voorhanden is.

Vervoerplan 2025

Buslijn	Aanvullende rijtijd per richting (seconden)	Geanalyseerd aantal ritten per richting per dag (gemiddeld)
2	104	35
3	88	39
4	1	14
7	39	12
8	39	19
12	1	14
14	105	14
15	51	16
73	60	66
80	26	55
81	62	31
255	50	5
300	37	131
340	49	67
346	61	86
356	58	93
385	13	86
481	0	9
567	23	1
680	23	1
N30	68	4
N80	60	1
Gemiddeld	46	

Afbeelding 3. Overzicht van de aanvullende rijtijd per buslijn (Bron: Gevolgen wegcategorisering voor rijtijden openbaar vervoer Haarlem, gemeente Haarlem 2024).

Om de gevolgen verder in beeld te brengen, is een berekening gemaakt van het aantal Dienstregeling-uren dat besteed moet worden aan de extra rijtijd op de diverse lijnen in Haarlem-IJmond. Uitgangspunt is de uitvoeringsagenda van de gemeente Haarlem en de berekening van de gemeente waarbij de extra rijtijd is toebedeeld aan de trajecten van lijnen die op de betreffende wegen rijden. Tevens is overlegd met een afvaardiging van de buschauffeurs van Haarlem-IJmond. Omdat rijtijd alleen in hele minuten kan worden verhoogd, zijn de getallen naar boven afgerond. Voor het aantal ritten is gebruik gemaakt van de voorlopige conceptdienstregeling 2025 die een wat uitgebreide dienstregeling bevat. Het ophogen van de rijtijd in de dienstregeling kost al met al ruim 2.500 DRU.

Deze DRU kunnen dus niet worden besteed aan het in stand houden of uitbreiden van het voorzieningen-niveau. Per lijn is aangegeven hoeveel ritten niet meer kunnen worden gereden ter compensatie van de extra rijtijd. In paragraaf 3.5 is per lijn aangegeven welke ritten dit zijn.

Met deze aanpassingen vanaf december 2024 loopt Connexxion voor op de daadwerkelijke invoering van de maatregelen in de eerste helft van 2025. Nadat de maatregelen getroffen zijn, is het effect op de rijtijd te meten. Vervolgens kan een definitieve correctie op de rijtijd plaatsvinden.

Vervoerplan 2025

Lijn in wijk Haarlem	Wegen 50 -> 30 km/h (enkele voorbeelden per deeltraject uit blauw gemarkeerde wegen op afbeelding 2, Uitvoeringsagenda)	Effect (min.) op rijtijd per rit (afgerond, berekening gemeente Haarlem)	Extra Dienstregelingen (rijtijd effect x aantal ritten per jaar)	Aantal ritten per dag niet rijden ter compensatie extra rijtijd
2 Noord	P.C. Boutensstraat, Jan Campertstraat, Delftlaan, Steenbokstraat, Plataanstraat, Duinoordstraat, Marnixstraat	1	439	3,6
2 Centrum en Oost	Nassaulaan, Gedempte Oude Gracht, Kruistochtstraat, Van Zeggelenplein	1	435	3,6
3 Noord	Kennemerstraat, Frans Halsstraat, Frans Halsplein, Schoterweg	ntb		
3 Centrum	Nassaulaan, Gedempte Oude Gracht, Turfmarkt, Kampervest en -singel, Raamvest en -singel, Tempeliersstraat, Frederikspark, Rustenburgerlaan	1	593	5,4
3 Schalkwijk	Floris van Adrichemlaan, Aziëweg, Stresemannlaan, Briandlaan (pas in 2026)	ntb		
14 Centrum	Friese Varkenmarkt, Parklaan	ntb		
14 Zuidwest	Leidsevaart, Lorentzkade, 's-Gravesandeweg	1	175	0,9
15 Centrum en Waarder-polder	Koudenhorn, Hooimarkt, Parklaan, Bohnweg, Laan van Decima, Bingerweg, A. Hofmanweg, Mollerusweg, Emrikweg	1	186	2,3
73 Noord	Kennemerstraat, Frans Halsstraat, Frans Halsplein, Schoterweg	ntb		
73 Centrum en Schalkwijk	Nassaulaan, Gedempte Oude Gracht, Turfmarkt, Aziëweg, Briandlaan, Albert Schweitzerlaan (deels pas in 2026)	ntb		
80/680 Zuid-West	Leidsevaart, Eerste Emmastraat, Koninginneweg, Tempeliersstraat, Frederikspark, Rustenburgerlaan	1	722	2,1

Lijn in wijk Haarlem	Wegen 50 -> 30 km/h (enkele voorbeelden per deeltraject uit blauw gemarkeerde wegen op afbeelding 2, Uitvoeringsagenda)	Effect (min.) op rijtijd per rit (afgerond, berekening gemeente Haarlem)	Extra Dienstregelingen (rijtijd effect x aantal ritten per jaar)	Aantal ritten per dag niet rijden ter compensatie extra rijtijd
385 Noord	Kennemerstraat, Frans Halsstraat, Frans Halsplein, Schoterweg	ntb		
567/568/569 Noord	Kennemerstraat, Frans Halsstraat, Frans Halsplein, Schoterweg	ntb		
567/568/569 Centrum	Nassaulaan, Gedempte Oude Gracht, Turfmarkt, Kampervest en -singel, Raamvest en -singel, Tempeliersstraat	1	8	
567/568/569 Oost en Schalkwijk	Van Zeggelenplein, Briandlaan, Floris van Adrichemlaan, Aziëlaan, Braillelaan, Stresemannlaan (deels pas in 2026)	ntb		
N80 Noord	Frans Halsplein, Schoterweg	ntb		
N80 Centrum	Nassaulaan, Gedempte Oude Gracht, Turfmarkt, Kampersingel, Raamsingel, Tempeliersstraat, Frederikspark, Rustenburgerlaan	1	7	
		Totaal	2573	

Tabel 5. Berekening extra Dienstregelingen per lijn en per jaar en compensatie extra rijtijd.

3.5 Plannen per buslijn

Op lijnniveau gaat het om de volgende wijzigingen vanaf 15 december 2024:

Lijn 2 Haarlem Spaarnwoude – Delftplein/Spaarne Gasthuis

Voorlopig wordt het niet nodig geacht om in de winter- en herfstdienstregeling de kwartierdienst te herstellen en gelijk te maken aan de situatie vóór de pandemie. Het aantal reizigers op lijn 2 herstelt zich namelijk niet snel. Volgens de recente vervoerscijfers uit begin 2024, zitten er maximaal zo'n 35 reizigers in de bus. Met een halfuurdienst wordt dan voldoende capaciteit geboden.

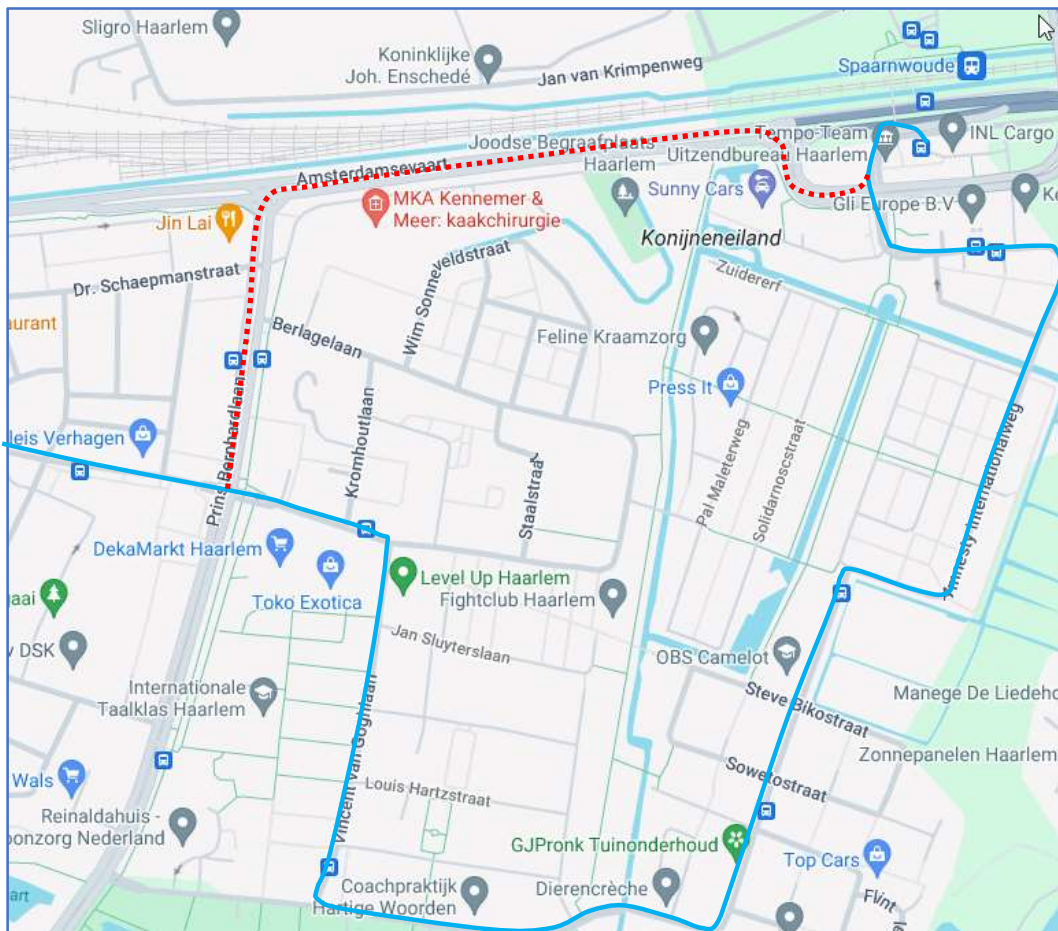
Wel wordt overwogen de busroute tijdelijk aan te passen. Al meerdere jaren zijn er klachten over het wegdek en de staat van de verharding in de Parkwijk en Zuiderpolder, vooral in de Vincent van Goghlaan e.o. De kuilen in het wegdek zorgen voor trillingen, discomfort en slechte werkomstandigheden voor de chauffeurs. Een ingrijpend herstel van de weg is dringend nodig. Connexion is hierover in overleg met de gemeente Haarlem.

Een goede alternatieve route door de wijk is er niet. Daarom hoopt Connexion dat de maatregel maar tijdelijk nodig is. Het is mogelijk langs de rand van de wijk te rijden, via de Prins Bernhardlaan en de Amsterdamse Vaart. Langs dit deel van de route liggen de volgende haltes die bij een routewijziging niet langer bediend zouden kunnen worden:

Vervoerplan 2025

Halte die vervalt	Alternatieve halte	Extra loopafstand	Aantal instappers (mrt. 2024)
Prinses Beatrixplein	Prins Bernhardlaan	300 meter	107
Vincent van Goghlaan	Jac. Van Looystraat	400 meter	53
Sowetostraat	Station Spaarnwoude	800 meter	23
Jan Palachstraat	Station Spaarnwoude	600 meter	17
Suzette Noiretstraat	Station Spaarnwoude	300 meter	11

Tabel 6. Effect tijdelijke aanpassing route lijn 2 in Haarlem Zuidpolder



Afbeelding 4. Mogelijke routewijziging lijn 2 in de Parkwijk en Zuidpolder.

- Huidige route lijn 2
- - - Vervangende route lijn 2

In de dienstregeling is op werkdagen een extra rit opgenomen. Deze vertrekt om 17.35 uur vanaf Spaarnwoude. Met deze rit wordt bereikt dat de tijd tussen 2 opeenvolgende ritten niet langer is dan 30 minuten. Ter compensatie van de extra rijtijd in de 30 km/h zones zullen de laatste ritten van de dag worden opgeheven. Van deze ritten wordt door 1 – 3 reizigers gebruik gemaakt.

Lijn 3 Haarlem Schalkwijk – Delftplein/Kennemer Gasthuis – Velsbroek – IJmuiden

De dienstregeling van lijn 3 wordt op de drukste uren uitgebreid. Op het traject in Haarlem tussen Schalkwijk en Delftplein/Kennemer Gasthuis geldt van maandag tot en met vrijdag een kwartierdienst in de spitsuren. Dat is van 6 – 9 uur en van 15 – 18 uur. Op zaterdagen wordt op hetzelfde traject van 10 – 18 uur een kwartierdienst geboden.

Op het traject tussen Haarlem Delftplein/Kennemer Gasthuis en IJmuiden is de basis een halfuurdienst. Wel wordt deze aangevuld in de ochtendspits met extra ritten tussen Velsbroek, Haarlem-Noord en Station Haarlem.

Op zon- en feestdagen geldt op een groot deel van de route een halfuurdienst. Wel wordt deze verdicht tot een kwartierdienst tussen Haarlem Delftplein/Kennemer Gasthuis en Station Haarlem. Deze extra ritten rijden overdag, van 11 – 18 uur.

Lijn 4 Haarlem Schalkwijk – Heemstede – Vogelenzang**Lijn 9 Vogelenzang – Heemstede NS – Bennebroek**

Deze lijnen rijden, zoals nu gebruikelijk, het gehele jaar 1 keer per uur. Er zijn geen grote wijzigingen voorzien in de dienstregeling. Wel is Connexxion van plan op deze beide lijnen taxibussen in te zetten in plaats van de nu gebruikelijke Midcity bussen. Op deze lijnen kunnen dan taxichauffeurs worden ingezet, zodat buschauffeurs worden vrijgespeeld voor de inzet op de andere lijnen waar bussen rijden.

Connexxion is in overleg met de gemeente Bloemendaal over de eindhalte in Vogelenzang. De huidige eindhalte Henk Lensenlaan is niet toekomstvast vanwege de geplande bouw van woningen op deze locatie. Nagegaan wordt of het mogelijk is de halte te verplaatsen naar de Deken Zondaglaan.

Lijn 7 / lijn 8 Haarlem Station – NOVA College – Spaarne College / Hogeschool Inholland – Station

Studentenlijn 7 rijdt het gehele jaar 2 – 3 keer per uur op schooldagen.

Lijn 8 rijdt 2 – 4 keer per uur op schooldagen in de geplande herfst- en winterdienstregeling. In de zomerdienstregeling van eind mei tot en met eind september rijdt lijn 8 na de ochtendspits niet. De vrijkomende middelen worden gebruikt voor extra ritten op lijn 80 (Zandvoort – Amsterdam) en 81/84 (Zandvoort – Haarlem). Hierdoor worden de recreatiegebieden en campings aan de kust bij Zandvoort en Bloemendaal beter bereikbaar.

Lijn 12 Haarlem Delftplein/ Kennemer Gasthuis – Spaarndam

Deze lijn rijdt het gehele jaar 1 – 2 keer per uur. Er zijn geen wijzigingen voorzien.

Lijn 14 Heemstede – Haarlem Station – Delftplein/ Kennemer Gasthuis

Sinds eind 2023 is het aantal reizigers op lijn 14 in Haarlem Noord fors gestegen. Dit heeft te maken met de tijdelijke opvang van asielzoekers of vluchtelingen op cruiseboten in het Spaarne ter hoogte van de Spaarndamseweg. Het is daarom nodig het aantal ritten in de spitsuren te verhogen naar 2 keer per uur. Het gaat om de ochtendspits van 7 – 9 uur en het geldt voor het traject tussen Haarlem Station en Delftplein Kennemer Gasthuis. Voor het overige rijdt lijn 14 eenmaal per uur.

Ter compensatie van de toegenomen rijtijd in 30 km/h zones, zullen enkele ritten per dag worden opgeheven. Dit betreft vooral de eerste en laatste rit van de dag. Gezien het toenemend aantal reizigers in Haarlem Noord wordt dit traject ontzien en zullen er 's avonds vooral ritten worden opgeheven op het traject tussen Station Heemstede-Aerdenhout en Station Haarlem. Het aantal reizigers is hier beperkt tot 1 – 2 per rit.

Lijn 15 Haarlem Station – Waarderpolder

Deze lijn rijdt, zoals gebruikelijk, het gehele jaar in de spits 2 keer per uur en in de daluren 1 keer per uur. Ter compensatie van de toegenomen rijtijd in de Waarderpolder, zal de iets later worden gestart met de halfuurdienst in de middagspits. De rit van 13:27 vanaf de Waarderweg komt te vervallen. Ook vervalt een late avondrit waar weinig reizigers van gebruik maken.

Lijn 71 Uitgeest Station – Heemskerk Centrum – Spoorringel – Beverwijk Station

Deze lijn rijdt, zoals gebruikelijk, het gehele jaar 1 – 2 keer per uur. Op werkdagen neemt het aantal aansluitingen op de trein in Uitgeest toe. Er worden 2 ritten toegevoegd: 1 rit vertrekt van Station Beverwijk om 19:12 uur en 1 rit vertrekt vanaf Station Uitgeest om 20:29 uur. Hierdoor is er tot 21 uur 's avonds sprake van een halfuurdienst vanaf Uitgeest. Later op de avond rijdt NS minder stoptreinen (2 keer in plaats van 4 keer per uur) waardoor een goede aansluiting op de trein in Uitgeest helaas niet mogelijk is. Het heeft dus geen zin om ook dan een halfuurdienst te bieden.

Lijn 72 Beverwijk Station – Broekpolder – Meerstate – Heemskerk Centrum

Deze lijn rijdt het gehele jaar 1 keer per uur. Er zijn geen wijzigingen voorzien.

Lijn 73 Castricum Station – Heemskerk Centrum – Beverwijk – Velsbroek – Haarlem Schalkwijk

De dienstregeling van lijn 73 wordt als volgt uitgebreid.:

Op werkdagen is het basispatroon in Haarlem een kwartierdienst overdag en 's avonds. Dit geldt voor het traject tussen Haarlem Schalkwijk en het Delftplein/ Kennemer Gasthuis. In de ochtendspits wordt, net als nu, een tienminutendienst geboden tussen Haarlem Schalkwijk en Velsbroek Centrum.

Op het traject van/ naar Beverwijk rijdt de bus overdag elk kwartier en 's avonds 2 keer per uur. Op het traject van/ naar Castricum rijdt de bus overdag 2 keer per uur en 's avonds laat 1 keer per uur. Wel worden 's avonds enkele extra ritten geboden zodat de halfuurdienst hier van toepassing is tot 22 uur. De aansluiting op de Intercity uit Amsterdam verbeterd daardoor.

Door een aanpassing wordt ook in de ochtendspits goed aangesloten op de Intercity uit Amsterdam, voor reizigers richting Heemskerk. Dit geldt voor de ritten die van Castricum vertrekken om 8:09 en 8:39 uur. De dienstregeling is in de spitsuren ook aangepast om een aansluiting te bieden op de Intercity ritten die in de spits geboden worden tussen (Alkmaar –) Beverwijk en Haarlem. Helaas zijn dit maar 2 ritten per spits en niet 6 ritten in beide richtingen zoals enkele jaren geleden. De meerwaarde is daardoor maar beperkt. Vanuit Beverwijk vertrekt de Intercity om 7:39 en 8:09 uur. 's Middags komen de beide ritten uit Haarlem aan om 17:22 en 17:52 uur.

Op zaterdag wordt de dienstregeling uitgebreid in de avonduren. Dan geldt binnen Haarlem weer een kwartierdienst. Op zondagen wordt de dienstregeling niet uitgebreid.

Lijn 74 IJmuiden – Beverwijk Station – De Houtwegen – Heemswijk – Heemskerk Centrum

Deze lijn rijdt, zoals gebruikelijk, het gehele jaar 1 – 4 keer per uur. Er zijn geen grote wijzigingen voorzien.

Lijn 75 Beverwijk Station – Warande – Zeestraat – Wijk aan Zee

Deze lijn rijdt het gehele jaar 1 keer per uur. Er zijn geen grote wijzigingen voorzien.

Lijn 76 Beverwijk Station – Bazaar

Deze lijn rijdt het gehele jaar 1 keer per uur in het weekend. Er zijn geen wijzigingen voorzien.

Lijn 78 Beverwijk Station – Wijk aan Zee

Deze lijn rijdt, zoals nu gebruikelijk, het gehele jaar 1 keer per uur. Er is een beperkte aanvulling op de dienstregeling voorzien: op werkdagen vertrekt een extra busrit om 18:48 uur vanaf Beverwijk Station. En er vertrekt een extra busrit om 19:30 uur vanuit Wijk aan Zee.

Lijn 80 Zandvoort – Haarlem – Amsterdam Busstation Elandsgracht

Deze lijn rijdt, zoals nu gebruikelijk, het gehele jaar 2 – 4 keer per uur. Op zondag wordt de frequentie hersteld tot een kwartierdienst in de zomerperiode.

Enkele late avondritten zullen worden opgeheven ter compensatie van de toegenomen rijtijd.

Lijn 81 Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem**Lijn 84 Zandvoort – Bloemendaal Strand – Haarlem**

In de reguliere dienstregeling rijdt lijn 81 overdag 2 keer per uur en 's avonds 1x per uur. In de zomerdienstregeling van 24 mei tot eind september zal dit op het deeltraject tussen Station Zandvoort, Bloemendaal Strand en Haarlem worden verdubbeld, om te beginnen in het weekend: overdag 4x per uur en 's avonds 2x per uur. Deze extra ritten worden gereden met lijnnummer 84 die flexibel wordt ingezet op zomerse dagen en bij evenementen in Zandvoort.

Lijn 382 IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk

In de afgelopen jaren is het aantal ritten op R-netlijn 382 uitgebreid in de spitsuren. Helaas is het op dit moment niet mogelijk om het vervoersaanbod verder uit te breiden.

Lijn 385 IJmuiden – Haarlem Station

R-netlijn 385 rijdt de laatste jaren doorgaans 4 tot 6 keer per uur. Helaas is het op dit moment niet mogelijk om het vervoersaanbod verder uit te breiden.

Lijn 481 Haarlem Vijver – Bloemendaal – Haarlem Delftplein

Er zijn geen grote wijzigingen voorzien op deze buurtbuslijn.

Lijn 567, 568 en 569 Haarlem – Heemstede – Cruquius Spaarne Werkt

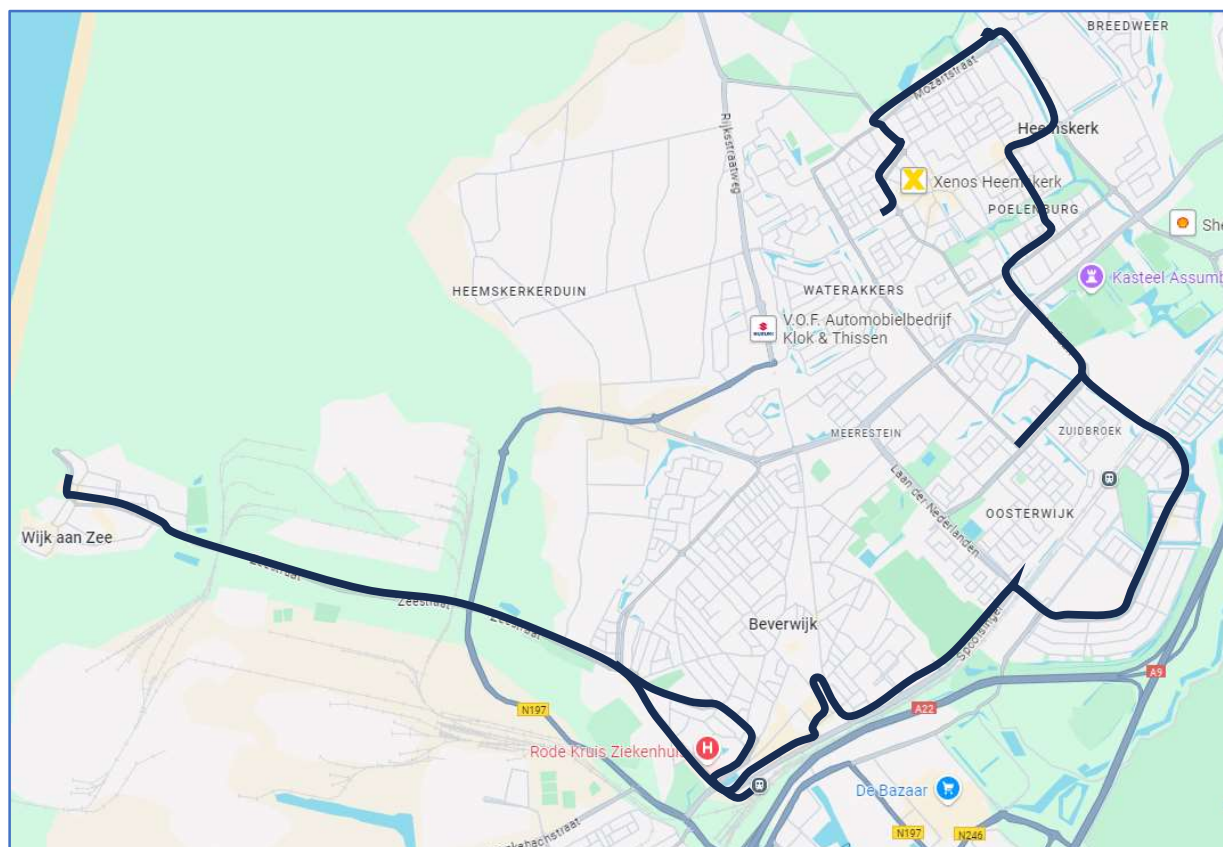
Er zijn geen wijzigingen voorzien op deze lijnen.

Lijn 572 Heemskerk – Beverwijk – Wijk aan Zee

Een nieuwe buslijn is lijn 572 die tot stand komt in een samenwerking tussen Connexxion, de Hartekampgroep en de SIG. Van deze buslijn zal vooral gebruik worden gemaakt door cliënten van beide organisaties die tussen Heemskerk, Beverwijk en Wijk aan Zee reizen. Bijvoorbeeld om te reizen van of naar de dagbesteding. In de bus reist een begeleider mee.

Vervoerplan 2025

Van buslijn 572 kan iedereen gebruik maken, het is immers openbaar vervoer. De route van lijn 572 is weergegeven op afbeelding 5. 's Morgens wordt een rit gereden van Heemskerk Centrum via diverse wijken naar Beverwijk. Vervolgens rijdt de bus door naar Wijk aan Zee. 's Middags rijdt de bus een rit in de omgekeerde richting.



Afbeelding 5. Busroute lijn 572 Heemskerk – Beverwijk – Wijk aan Zee

Lijn N30 Amsterdam Bijlmer Arena – Schiphol – Haarlem – IJmuiden

Er zijn geen grote wijzigingen voorzien op deze nachtlijn.

Lijn N80 Amsterdam – Haarlem – Velsbroek – Beverwijk

Er zijn geen grote wijzigingen voorzien op deze nachtlijn.

Lijn 680 Zwanenburg – Halfweg – Haarlem – Station Heemstede-Aerdenhout – Aerdenhout

Er zijn geen grote wijzigingen voorzien op deze lijn.