

Bijlage 4a Busroutes Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug

| Principe | Extra kosten | Frequentie overdag |
|--|---------------------|--------------------|
| 1 Lijn verleggen: Kardinging - Hoofdstation niet meer via Oosterhamriktrace, maar via Akeleiweg/Damsterdiep <i>Bijvoorbeeld door een deel van de ritten van lijn 4, 61 en 65 via Akeleiweg/Damsterdiep te laten rijden</i> <i>Voordelen (potentiele) reizigers: betere bediening Ulgersmaborg, Oosterhoogebrug en Oosterparkwijk-Zuid</i> <i>Nadelen (potentiele) reizigers: doorgaande reizigers zijn minimaal 3 minuten langer onderweg, minder ritten via Oosterhamriktrace</i> <i>Gevolgen omgeving: verbeterde bereikbaarheid met openbaar vervoer, bus in 30 km/h-gebied</i> <i>Gevolgen exploitatie: benodigde frequentie is ook nodig op route waar frequentie omlaag gaat, dus deze optie betekent feitelijk het introduceren van een nieuwe lijn door Ulgersmaborg. Kosten zijn daarmee jaarlijks minimaal € 800.000,-</i> <i>Zie als voorbeeld lijn 999 in bijlage 3b.</i> | € 800.000 | 2x pu |
| 2 Nieuwe lijn: Hoofdstation - UMCG Zuid - Zaagmuldersweg - Klaprooslaan - Florakade - Akeleiweg - Parkallee - Kardinging <i>Bijvoorbeeld door herintroduktie voormalige route lijn 4 Hoofdstation - Kardinging</i> <i>Voordelen (potentiele) reizigers: betere bediening Ulgersmaborg, Oosterhoogebrug en Oosterparkwijk-Oost</i> <i>Nadelen (potentiele) reizigers: geen snelle route Kardinging/Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug - Binnenstad/Hoofdstad</i> <i>Gevolgen omgeving: verbeterde bereikbaarheid met openbaar vervoer, bus in 30 km/h-gebied</i> <i>Zie als voorbeeld lijn 998 in bijlage 3b.</i> | € 1.100.000 | 2x pu |
| 3 Nieuwe lijn: Hoofdstation - Damsterdiep - Akeleiweg - Parkallee - Kardinging <i>Bijvoorbeeld door introductie nieuwe lijn tussen Hoofdstation en Kardinging via Damsterdiep, Akeleiweg en Parkallee</i> <i>Voordelen (potentiele) reizigers: betere bediening Ulgersmaborg, Oosterhoogebrug en Oosterparkwijk-Zuid</i> <i>Nadelen (potentiele) reizigers: geen</i> <i>Gevolgen omgeving: verbeterde bereikbaarheid met openbaar vervoer, bus in 30 km/h-gebied</i> <i>Zie als voorbeeld lijn 997 in bijlage 3b.</i> | € 800.000 | 2x pu |
| 4 Lijn verleggen: Vanaf Ruischerbrug niet meer via Rijksweg en Damsterdiep, maar via Bakboordswal en Akeleiweg <i>Bijvoorbeeld door een deel van de ritten van Q-link 6 via Akeleiweg/Damsterdiep te laten rijden</i> <i>Voordelen (potentiele) reizigers: betere bediening Lewenborg rondom Baksboordswal, Ulgersmaborg en Oosterhoogebrug</i> <i>Nadelen (potentiele) reizigers: verminderde bediening Lewenborg rondom Damsterdiep, doorgaande reizigers zijn 3 minuten langer onderweg</i> <i>Gevolgen omgeving: verbeterde bereikbaarheid met openbaar vervoer, bus in 30 km/h-gebied</i> <i>Gevolgen exploitatie: benodigde frequentie is ook nodig op route waar frequentie omlaag gaat, dus deze optie betekent feitelijk het introduceren van een nieuwe lijn door Ulgersmaborg. Kosten zijn daarmee jaarlijks minimaal € 800.000,-</i> | € 800.000 | 2x pu |
| 5 Beter haltevoorzieningen bij bestaande haltes / betere locatie bestaande halte <i>Haltesituering langs Damsterdiep is nu niet ideaal. Deels verleggen van de haltes betekent een verbeterde bereikbaarheid met het openbaar vervoer.</i> <i>Kosten verleggen zijn eenmalig, maar wel relatief hoog door beperkte ruimte en aanwezigheid kanaal.</i> <i>Ook het opwaarderen van de haltes met bijvoorbeeld fietsenstallingen verhoogt de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.</i> <i>Deze variant past bij de ervaring dat steeds meer reizigers bereid zijn langere afstanden naar haltes af te leggen als die haltes maar frequent en hoogwaardig bediend worden en een snelle verbinding bieden.</i> | | p.m. |
| 6 Gebruik maken van innovatie/techniek <i>Bijvoorbeeld door zelfrijdende voertuigen naar reeds bestaande haltes</i> <i>Naar verwachting moet hiervoor ook infrastructuur worden aangepast.</i> <i>Deze variant past bij de ervaring dat steeds meer reizigers bereid zijn langere afstanden naar haltes af te leggen als die haltes maar frequent en hoogwaardig bediend worden en een snelle verbinding bieden.</i> | | p.m. |
| Generiek daarbij geldt bij verleggen van lijnen: <i>Benodigde frequentie is ook nodig op huidige route. Verleggen betekent dan ook dat frequenties op huidige route gelijk moeten blijven en er op de nieuwe route nieuwe ritten bij komen.</i> <i>Op rustige momenten rijdt de bus minder frequent, qua capaciteit kan je dan de ritten van één lijn spreiden over twee routes. Groot nadeel daarvan is dat de frequentie op routes erg laag wordt.</i> <i>Geschatte kosten zijn jaarlijks en globaal geschat.</i> | | |
| Generiek daarbij geldt bij introductie van nieuwe lijnen: <i>De ervaring leert dat hoogfrequente verbindingen één van de succes van ons (H) OV-systeem is</i> <i>Kosten zijn relatief hoog</i> <i>Voor een specifieke relatief kleine doelgroep (doorgaans ouderen, minder valide etc.) is een betere spreiding van lijnen belangrijker dan hoge frequenties</i> | | |
| Generiek bij verleggen van lijnen en introductie van lijnen geldt: <i>Haltes in Ulgersmaborg zijn niet toegankelijk en 1 halte is niet meer direct geschikt als halte. Aanpassingen zijn geweest. Kosten mogelijk tussen € 40.000,- en € 60.000,-</i> | € 40.000 - € 60.000 | |