

25-4-2016 13:12:45

Eindpunt Uithoornlijn

Project:	Uithoornlijn
Fase:	Planstudie
Projectmanager:	Diana van Loenen/Jan Smit
Ambtelijk opdrachtgever:	Karin Sweering, coördinator afdeling infrastructuur
Bestuurlijk opdrachtgever:	Pieter Litjens, portefeuillehouder openbaar vervoer

Stadsregio Amsterdam, Projectorganisatie Uithoornlijn, versie DEF d.d. 9 april 2016



Inhoudsopgave

1. Aanleiding	3
1.2 Aanpak van de studie	3
2. Twee eindpunten in Uithoorn.....	4
2.1 Eindpunt Busstation: definitie en ontwerp.....	4
2.2 Eindpunt Dorpscentrum: definitie en ontwerp.....	5
3. Vervoerwaarde en effecten voor de reiziger	6
3.1 Vervoerwaarde en herkomst van de reizigers	6
3.2 Vergelijking effecten voor de reiziger	7
4. Kosten.....	8
4.1 Aanlegkosten	8
4.2 Exploitatiekosten van het openbaar vervoer.....	8
5. De niet kwantificeerbare effecten.....	8
5.1 Maatschappelijke effecten.....	8
5.1.1 Imago en uitstraling	8
5.1.2 Impuls voor de ruimtelijke ontwikkeling	8
5.1.3 Ontwikkelingskansen Bedrijfsleven	9
5.1.4 Strategische agenda Toerisme.....	9
5.2 Kwalitatieve effecten voor de mobiliteit	9
5.2.1 Toekomstwaarde OV-netwerk door ruimtelijke ontwikkeling	9
5.3 Gevolgen inpassing op de omgeving	9
5.3.1 Gevolgen voor aanwonenden.....	9
5.3.2 Halte dorpscentrum.....	10
5.3.3 Gevolgen voor de verkeersveiligheid.....	10
5.3.4 Planologische en procedurele consequenties	10
5.3.5 Parkeren	10
6. Eindpunt bij de N201	10
6.1 Gevolgen voor het openbaar vervoer in Uithoorn.....	11
6.2 Vervoerwaarde en effecten voor de reiziger.....	12
6.3 Kosten	12
6.4 De niet kwantificeerbare effecten	13
6.5 Kwalitatieve effecten voor de mobiliteit	13
6.6 Gevolgen inpassing op de omgeving	13
6.7 Planologische en procedurele consequenties	13
7. Conclusies en samenvatting.....	14

1. Aanleiding

De Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Uithoorn en Amstelveen en de provincie Noord-Holland voeren een planstudie uit naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn (Uithoornlijn). Eind 2015 is het realisatiebesluit genomen om de Amstelveenlijn om te bouwen tot een hoogwaardige tram tussen station Amsterdam Zuid en Westwijk. Voor het project Uithoornlijn worden diverse onderzoeken gedaan in het kader van de planstudie. Eén van de onderzoeksvragen is de locatie van het begin-eindpunt, kortweg eindpunt genoemd, in Uithoorn, de resultaten van dat deelonderzoek staan in deze notitie.

Eerder gemaakte notities in het kader van de planstudie dienen als basis voor deze notitie: In de notitie Nut en Noodzaak ingrepen zuidelijke corridor¹ is beschreven waarom ingrepen in het openbaar vervoer op de zuidelijke corridor van de stadsregio noodzakelijk zijn. In de notitie Bus of tram naar Uithoorn² zijn verschillende varianten voor openbaar vervoer nader uitgewerkt, waaronder de doortrekking Amstelveenlijn naar Uithoorn. De notitie Tracékeuze³ concludeert dat, als besloten wordt de Uithoornlijn aan te leggen, het beste tracé daarvoor het oude tracé van de Haarlemmermeerspoorbaan naar Uithoorn is. Een deel van dit tracé is al in gebruik als busbaan.

In 2014 is een verkenning uitgevoerd waarin het busstation Uithoorn, het bestaande vervoerknooppunt als eindpunt is genoemd. Op initiatief van gemeente Uithoorn is het dorpscentrum als eindpunt toegevoegd. Een eindpunt nabij het oude stationsgebouw biedt een directere toegang tot het centrum. Uit de uitgevoerde Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse⁴ blijkt inderdaad dat het dorpscentrum meerwaarde heeft als eindpunt.

Tijdens de eerste (juni 2015) en tweede (november 2015) participatieronde van de planstudie naar de Uithoornlijn is het verzoek gekomen om de mogelijkheid te onderzoeken naar een eindpunt nabij de N201, op het bedrijventerrein Amstelveen zuid. In dat geval eindigt de tramlijn op grondgebied van Amstelveen.

In deze notitie maken we een vergelijking tussen de twee eindpunten van de Uithoornlijn in Uithoorn: busstation en dorpscentrum. Daarnaast beschrijft de notitie de resultaten van het onderzoek naar het eindpunt nabij de N201. Deze mogelijkheid wordt vervolgens vergeleken met het eindpunt busstation.

1.2 Aanpak van de studie

De vervoerkundige consequenties van een keuze voor een van de eindpunten zijn bepaald aan de hand van een vervoerwaardeberekening met het verkeersmodel VENOM. Ter verfijning van de uitkomsten van het verkeersmodel zijn de (anonieme) OV-chipkaartgegevens gebruikt om de aantallen reizigers en de relatie met voor- en

¹ Nut en noodzaak ingrepen zuidelijk corridor, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, gemeenten Uithoorn en Amstelveen, november 2015

² Bus of tram naar Uithoorn, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, gemeenten Uithoorn en Amstelveen, november 2015

³ Tracékeuze Uithoornlijn, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, gemeenten Uithoorn en Amstelveen, november 2015

⁴ MKBA, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland, gemeenten Uithoorn en Amstelveen, november 2015

natransportafstanden bij HOV-lijnen in de Stadsregio te staven. Beide uitkomsten geven samen een inschatting van het in-en uitstappers bij een bepaald eindpunt. Voor de raming van de aanleg- en onderhoudskosten is een inpassingsontwerp gemaakt. Daarbij is ook gekeken naar de ruimtelijke inpassing.

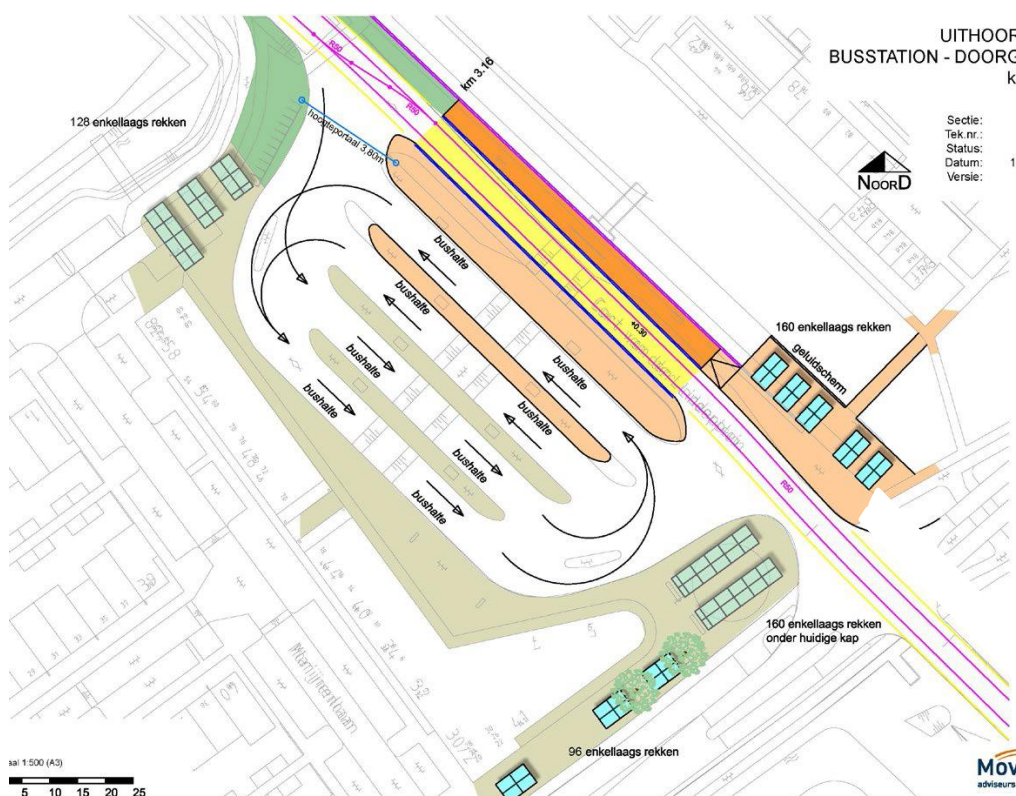
2. Twee eindpunten in Uithoorn

Uitgangspunt voor het onderzoek naar de eindpunten in Uithoorn is een doorgetrokken Amstelveenlijn (met nieuw materieel) door Uithoorn over de bestaande oude spoordijk. Er zijn twee of drie mogelijke haltes: 1) halte Aan de Zoom, 2) Busstation Uithoorn als eindhalte of als tussenhalte wanneer gekozen worden voor 3) eindhalte Dorpscentrum.



2.1 Eindpunt Busstation: definitie en ontwerp

Het busstation Uithoorn ligt aan het Cort van der Lindenplein. Op het busstation in Uithoorn wordt een eind- en beginhalte gerealiseerd aan de busbaan Aalsmeer-Mijdrecht. Er is voldoende ruimte op het busstation, omdat er met de komst van de tram naar verwachting buslijnen en de bijbehorende haltes gaan vervallen. In ieder geval blijft het busstation een belangrijke (overstap)functie behouden voor de reizigers uit De Ronde Venen, Aalsmeer en Alphen aan den Rijn/De Kwakel.



Figuur 2.1: mogelijk ontwerp eindpunt van de tram op busstation Uithoorn

Het busstation is nu al een belangrijk opstappunt. Een eindpunt van een tram is, los van de locatie, altijd een aantrekkelijk opstappunt. Veel voetgangers, fietsers, maar ook automobilisten zullen naar dit beginpunt komen om van daaraf verder te rijden met de tram.

Er is daarom rekening gehouden met een uitbreiding van het aantal fietsenstallingen en met een toename van de parkeervraag door automobilisten (zie ook de notitie Haltes Uithoornlijn). Voor elke halte, ook het eindpunt, wordt zorgvuldig gekeken naar het aantal benodigde parkeerplekken voor auto en fiets, de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden daarvoor per locatie en de impact daarvan op de omgeving. In de vervolgfase van het project wordt dit nader uitgewerkt. Duidelijk is dat een groot aantal parkeerplaatsen bij het busstation op het maaiveld moeilijk inpasbaar is binnen de gewenste ruimtelijke kwaliteit.

2.2 Eindpunt Dorpscentrum: definitie en ontwerp

Eindpunt Busstation ligt op meer dan een kilometer afstand van het dorpscentrum. Eindpunt Dorpscentrum ligt aan de Stationsstraat naast het voormalige spoorhuis aan de Amstel. Het centrum genereert veel verkeer en de bouwplannen (Masterplan Dorpscentrum en Vinckebuurt) zullen er voor zorgen dat de vervoersvraag toeneemt. Daarom is ook een eindpunt nabij het dorpscentrum onderzocht.

Vanaf het busstation rijden de trams door over de tot gecombineerde tram/busbaan omgebouwde oost-westbusbaan in Uithoorn. Een eindpunt (als eilandperron met twee eindsporen) kan worden gerealiseerd ten zuiden van de busbaan bij het oude Spoorhuis tussen busbaan en parkeerterrein.

Ook bij het eindpunt Dorpscentrum zijn stallingsmogelijkheden voor fietsen en extra parkeerplaatsen nodig. Op deze locatie is daarvoor voldoende ruimte aanwezig. Daarnaast ligt de locatie aan een hoofdontsluitingsweg van Uithoorn, waardoor het met de juiste bebording eenvoudig bereikbaar is.



Figuur 2.2: ontwerp eindpunt Dorpscentrum met uitgebreide parkeerplaatsen.

Overstappen gebeurt in deze variant niet alleen op het bestaande busstation, maar ook op de eindhalte Dorpscentrum: voor de reizigers uit De Ronde Venen is dit een aantrekkelijk overstappunt. De buslijnen uit De Ronde Venen moeten vanwege de overstapfunctie op de andere buslijnen (340, 147) wel blijven doorrijden naar het busstation.

3. Vervoerwaarde en effecten voor de reiziger

3.1 Vervoerwaarde en herkomst van de reizigers

Voor beide eindpunten is de vervoerwaarde berekend: de aantallen reizigers, de herkomsten en bestemmingen en de reistijden.

	Eindpunt Busstation	eindpunt Dorpscentrum
Aantal reizigers tussen Uithoorn en Amstelveen	6.200	6.400
Aantal reizigers Uithoorn – De Ronde Venen	1.700	1.800
Aantal in- en uit stappers busstation	5.300	3.500
Waarvan overstappers op/van bus	3.000	1.800
Aantal in- en uitstappers centrum	(500 in/uit bus)	2.100
Waarvan overstappers op/van bus	0	1.200

Tabel 3.1: reizigersaantallen per 24 uur, bij de twee eindpuntvarianten (verkeersmodel, 2020)

3.2 Vergelijking effecten voor de reiziger

Ten opzichte van een eindpunt bij het busstation heeft het doortrekken naar Uithoorn Dorpscentrum de volgende effecten voor de reizigers:

- Voor reizigers uit de omgeving van eindpunt Dorpscentrum, maar ook voor reizigers uit een groot deel van Meerwijk wordt de reistijd naar Amstelveen en Amsterdam korter, dit zorgt voor 150 extra reizigers uit het oostelijk deel van Uithoorn en 50 extra reizigers uit De Ronde Venen ten opzichte van eindpunt Busstation.
Hierbij is nog geen rekening gehouden met de realisatie van het nieuwe Masterplan voor het centrum van Uithoorn en de realisatie van woningen in de Vinckebuurt. Dit betekent enerzijds een toename van het aantal omwonenden en anderzijds dat het dorpscentrum door toevoeging van aantrekkelijke functies een interessanter reisdoel is/wordt. Daardoor kan het aantal reizigers nog verder groeien.
- Voor ongeveer 500 reizigers scheelt de doortrekking een overstap: deze reizigers stappen in een bus als de tram niet naar het dorpscentrum rijdt en stappen alsnog over op de tram op het busstation.
- Voor circa 250 reizigers maakt de doortrekking het voor- en natransport korter: zij hoeven minder ver te lopen of te fietsen vanaf of naar hun bestemming.
- Een bijkomend effect is de afname van drukte en afname van het benodigde aantal fietsenstallingsplaatsen op het busstation: dit aantal neemt af van 350-400 naar circa 250-300. Er is immers sprake van meer spreiding.
- Een voordeel van de halte Dorpscentrum is dat er bij deze halte ruimte aanwezig lijkt om het benodigde aantal parkeerplaatsen te realiseren. Deze locatie is bovendien goed bereikbaar vanuit zowel De Ronde Venen als vanuit Aalsmeer en kan daarmee als kwalitatief goede P&R voorziening functioneren.

4. Kosten

4.1 Aanlegkosten

De aanlegkosten voor het realiseren van een tram met eindpunt Busstation bedragen € 45 - € 50 miljoen exclusief BTW.

De aanlegkosten voor het realiseren van de tram tot aan het dorpscentrum bedragen € 55 - € 60 miljoen exclusief BTW.

4.2 Exploitatiekosten van het openbaar vervoer

Het doortrekken van de tram naar of het busstation of het dorpscentrum vraagt niet alleen investeringen in infrastructuur en voorzieningen, maar leidt ook tot verschillende exploitatiekosten. Exploitatiekosten zijn de kosten voor het laten rijden van trams en bussen en bestaan uit personeelskosten, kilometerkosten, kosten voor beheer en onderhoud, afschrijving van het wagenpark.

De exploitatiekosten van het buslijnenpakket in aanvulling op de tram hangen af van de keuze voor één van de pakketten. Het buslijnenpakket zal bij beide eindpunten ongeveer hetzelfde zijn en er is geen extra exploitatievoordeel mogelijk van bussen die door de tram worden vervangen. Ook moeten de Uithoornse wijken, die buiten het invloedgebied van de tramhaltes vallen, ontsloten blijven worden. Zodoende is alleen het eindpunt van invloed op de jaarlijkse exploitatiekosten via de exploitatiekosten van de tram. Die zijn namelijk bij eindhalte Dorpscentrum ca 1 miljoen euro per jaar hoger.

5. De niet kwantificeerbare effecten

Behalve de effecten zoals hierboven omschreven zijn er ook effecten die niet of niet makkelijk in een MKBA zijn onder te brengen: kwalitatieve effecten. We onderscheiden hierin maatschappelijke effecten, kwalitatieve effecten voor het OV-netwerk en inpassings- en omgevingseffecten.

5.1 Maatschappelijke effecten

5.1.1 Imago en uitstraling

Door uitbreiding van het tramnetwerk in de Stadsregio Amsterdam wordt Uithoorn straks een belangrijke entree vanuit de Stadsregio naar het Groene Hart en tevens de voordeur naar de Stadsregio voor het omliggend gebied. De omgeving van de halte, die begin- en eindpunt is van deze lijn, wordt daarmee het visitekaartje van de regio. Het dorpscentrum aan de Amstel ziet er met een aantal historische panden en het nieuwe cultuurcentrum, restaurants met terrassen aan de Amstel aantrekkelijk uit. Bij een eindhalte busstation is dat minder het geval, dit eindpunt ligt midden in een woonwijk, zonder bijzondere uitstraling.

5.1.2 Impuls voor de ruimtelijke ontwikkeling

Uithoorn zorgt met het Masterplan Dorpscentrum voor een impuls in het dorpscentrum. De waterlijn heeft een nieuwe inrichting gekregen en er is een nieuwe passantenhaven. Er worden nog woningen gebouwd onder andere in de wijk 'Vinckebuurt'. De komst van de tram kan deze ontwikkelingen versterken. In het algemeen wordt er in Nederland vanuit gegaan dat de komst van een tram een impuls geeft aan de ruimtelijk economische ontwikkeling van een gebied. Andersom heeft een aantrekkelijk gebied

ook een positief effect op de reizigersaantallen⁵ Duidelijk is dat bij een eindpunt Busstation de ontwikkelingen van het dorpscentrum geen relatie meer hebben met de komst van de tram.

In het dorpscentrum van Uithoorn worden nog woningen toegevoegd. Deze en bestaande woningen vormen een aantrekkelijker woongebied wanneer de eindhalte in het dorpscentrum komt. In het dorpscentrum kun je dan “wonen aan de Amstel, werken op de Zuidas”.

5.1.3 Ontwikkelingskansen Bedrijfsleven

Bij een eindpunt Dorpscentrum kunnen de winkels in het dorpscentrum, de jachthaven en horeca meer bezoekers verwachten. Het winkel- horecabestand kan ook meer ‘verkleuren’ en zich meer gaan richten op toeristen⁶.

5.1.4 Strategische agenda Toerisme

Een speerpunt uit de Strategische Agenda Toerisme in de Metropoolregio Amsterdam⁷ waar Uithoorn onderdeel van uit maakt, is het project ‘*Amsterdam bezoeken, Holland zien*’. Toeristen die naar Amsterdam komen worden gestimuleerd om ook de regio te bezoeken. De komst van de tram kan daarin bijdragen. Als deze eindigt in het dorpscentrum zijn Uithoorn aan de Amstel, het Groene Hart en de Stelling van Amsterdam onderdelen waar toeristen komen recreëren. De tram kan bijdragen aan de ontsluiting van het deel “Amstel River Countryside⁸”. In de strategische agenda is het grote belang van goede bereikbaarheid van de gebieden nadrukkelijk benoemd. Vanaf de ‘eindhalte dorpscentrum’ is dat een aantrekkelijke route.

5.2 Kwalitatieve effecten voor de mobiliteit

5.2.1 Toekomstwaarde OV-netwerk door ruimtelijke ontwikkeling

Het aantal instappers op een halte is afhankelijk van het aantal woningen, winkeloppervlak en arbeidsplaatsen binnen het invloedsgebied.

Momenteel is met name de noordoostelijk helft van het invloedsgebied bij een eindhalte dorpscentrum niet of extensief bebouwd. De in aanbouw zijnde woonwijk Vinckebuurt en de ontwikkelingen zoals die in het Masterplan voor het centrum zijn voorzien zullen extra reizigers genereren. De potentie van het gebied aan de Amstel kan ten volle worden benut als de bereikbaarheid door de komst van de tram is verbeterd. Bij het busstation zijn geen extra ontwikkelingen voorzien.

5.3 Gevolgen inpassing op de omgeving

5.3.1 Gevolgen voor aanwonenden

De keuze voor de situering van de eindhalte is van invloed op de directe omgeving. N.B. Direct aanwonenden vrezen overlast als het gaat om:

- geluid
- verlies van privacy en zicht

⁵ Bron: Inschatting van effecten Uithoorn van doortrekking HTV, Ecorys, conceptrapport dd 11/8/2014

⁶ Bron: idem

⁷ Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025

⁸ Idem

- schade aan de gezondheid (fijnstof en elektromagnetische straling)
- verkeersonveiligheid
- waardevermindering van woningen
- parkeeroverlast van auto en fiets rondom haltes
- trillingen en stabiliteit van het talud (Admiraal de Ruyterlaan bij doortrekking naar Dorpscentrum).

5.3.2 Halte dorpscentrum

Een keuze voor het doortrekken van de tram naar halte dorpscentrum betekent dat de inpassing van de trambaan impact heeft op de omgeving Admiraal de Ruyterlaan en Dorpsstraat. Eerste geluidsonderzoek heeft uitgewezen dat er geluidsmaatregelen nodig zijn op dit tracédeel om binnen de wettelijke kaders te blijven. Een geluidswerende maatregel is een optie die ook besproken is met bewoners. Als gekozen wordt voor een eindhalte bij het busstation dan is daarvan geen sprake.

5.3.3 Gevolgen voor de verkeersveiligheid

Op een aantal locaties zijn oversteken van de trambaan gepland. Nieuw zijn de oversteken op het spoordijktracé: Randweg (auto en fiets), Bieslook (alleen fiets) en Aan de Zoom (langzaam verkeer en wellicht autoverkeer). Deze laatste is tevens de toegang tot de halte en vraagt bijzondere aandacht bij de inpassing.

De oversteken van de bestaande oost-westbusbaan zullen behalve met bussen ook te maken krijgen met de trams. Bij doortrekking tot het busstation is dat de oversteek bij Weegbree (langzaam verkeer), waar momenteel al waarschuwingslichten staan.

Bij een doortrekking tot dorpscentrum zal ook de oversteek over de Alphons Ariënslaan / Boerlagelaan (auto en langzaam verkeer) en de langzaam verkeersdoorsteek bij de Couperuslaan door de tram worden gebruikt.

5.3.4 Planologische en procedurele consequenties

Zowel voor de doortrekking tot busstation als de doortrekking tot dorpscentrum hoeft geen grond van externe partijen te worden verworven in Uithoorn. De mogelijke ontwikkellocatie voor woningbouw (één van meerdere locaties in het dorpscentrum) bij de eindhalte vervalt in het geval de tram doorgetrokken wordt naar dorpscentrum. In Amstelveen moet ten zuiden van Westwijk beperkt vnl. landbouwgrond worden aangekocht langs de oude spoordijk alsmede grond in een mogelijk toekomstig bedrijventerrein. Zowel in Amstelveen als in Uithoorn zijn planologische procedures benodigd.

5.3.5 Parkeren

Voor elke halte zal zorgvuldig worden gekeken naar het aantal benodigde parkeerplekken voor auto en fiets en de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden per locatie. In de vervolgfase van het project wordt dit nader uitgewerkt. Om de verschillende eindpunten tegen elkaar af te wegen, kan wel gesteld worden dat er meer inpassingsmogelijkheden zijn bij eindpunt Dorpscentrum dan bij eindpunt Busstation.

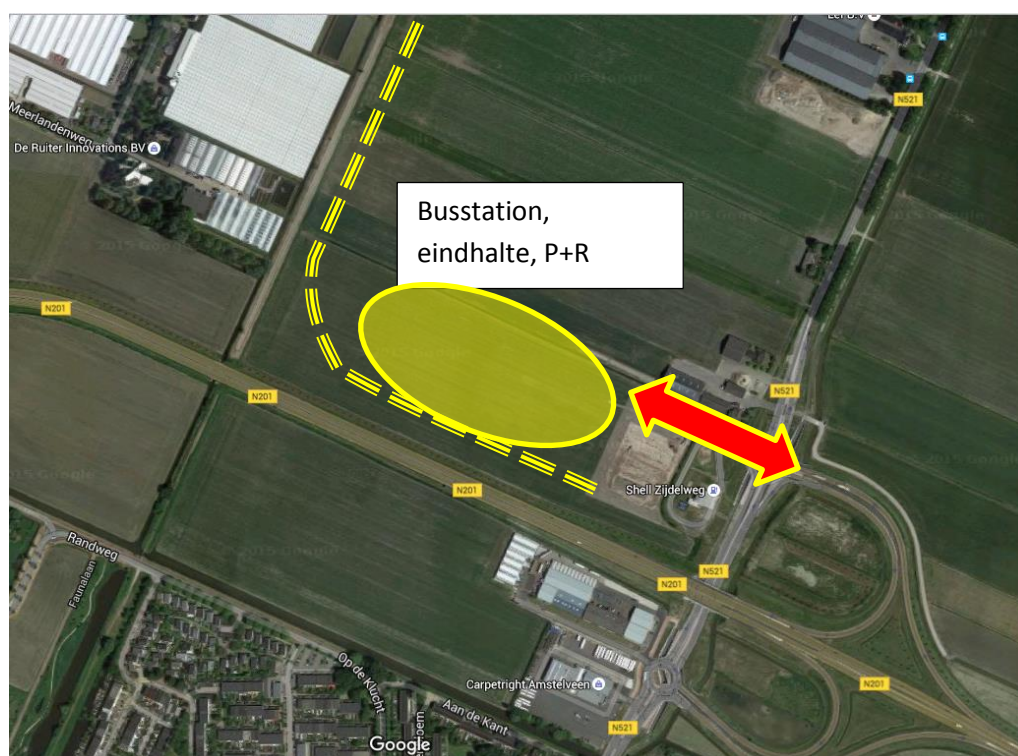
6. Eindpunt bij de N201

Bewoners en leden van de gemeenteraad hebben gevraagd om naast de twee mogelijke eindpunten in Uithoorn te onderzoeken of een eindpunt nabij de N201, ook wel McDonaldsvariant genoemd, haalbaar is. Als de tram tot de N201 rijdt zijn er minder inpassingsvraagstukken zijn op het gebied van veiligheid, geluid en trillingen en er zijn minder gevolgen voor de directe woonomgeving van mensen.

Bij een doortrekking van de tram tot aan de N201 ligt de eindhalte aan de rand van het bebouwde gebied. Het verzorgingsgebied van de eindhalte is daardoor klein (circa 450 reizigers) en de halte ligt voor veel wijken in Uithoorn buiten de gebruikelijk aan te houden cirkel van 800 meter voor HOV. Dat betekent dat er bussen naar dit eindpunt moeten rijden.

Het onderzoek voor dit eindpunt gaat dan ook uit van een gecombineerd bus- en tramstation nabij de N201 op het bedrijventerrein Amstelveen Zuid. Vanaf het opstelsterrein wordt een tramspoor aangelegd. Bij de halte kan eventueel een P&R-terrein worden gerealiseerd. De meest efficiënte oplossing is een realisatie aan de noordzijde van de N201: dat bespaart de aanlegkosten van een viaduct om de N201 te kruisen.

Voor realisatie van een eindpunt bij de N201 moet een aanzienlijke hoeveelheid grond worden aangekocht, waarvoor thans de gedachte is dat dit bedrijventerrein kan worden. Bij een eindpunt ten zuiden van de N201 zal een daar aanwezig bedrijf moeten worden uitgekocht.



Figuur 2.3: mogelijke locatie eindpunt N201

6.1 Gevolgen voor het openbaar vervoer in Uithoorn

Bij een keuze voor dit eindpunt is het noodzakelijk buslijnen in stand te houden (al dan niet over een vrije busbaan binnen Uithoorn) die vanuit Uithoorn en de regio de tramhalte aandoen. Het is immers niet logisch dat mensen op het huidige busstation van Uithoorn moeten overstappen op een bus die hen naar de tramhalte aan de rand van Uithoorn brengt. Daarbij is het mogelijk om één of meerdere buslijnen in stand te houden over de Zijdelweg of kunnen alle buslijnen eindigen en keren op het nieuwe

knooppunt. Daarmee wordt in feite een nieuw busstation gecreëerd gecombineerd met de eindhalte voor de tram. Dat houdt in dat het huidige busstation haar functie verliest en het OV-knooppunt van Uithoorn wordt verplaatst naar rand van de gemeente. Dit betekent ook dat de meeste buslijnen extra kilometers naar deze locatie moeten rijden via het wegennet van Uithoorn.

6.2 Vervoerwaarde en effecten voor de reiziger

De vervoerwaarde en de reizigerseffecten voor het eindpunt N201 zijn afgeleid van de berekeningen voor de eindpunten Busstation en het Dorpscentrum.

Het volgende kan worden geconstateerd:

- De halte bij het eindpunt N201 is aantrekkelijk voor maximaal 450 reizigers uit Legmeer-noord.
- Wanneer de tram naar het busstation doorrijdt :
 - stappen er ongeveer 1700 reizigers uit De Ronde Venen over op de tram
 - stappen er op het busstation nog circa 1500 reizigers over uit de andere buslijnen
- Als de buslijnen naar het overstappunt bij de N201 gaan in plaats van naar het busstation zullen de reizigers daar beperkt nadeel van ondervinden vanwege de langere reistijd en onbetrouwbaarheid. Dit leidt tot 5% reizigersverlies.
- Naast deze doorgaande reizigers reizen nog eens 3000 reizigers uit Uithoorn met de tram als deze tot busstation Uithoorn rijdt. 2550 reizigers vallen buiten het invloedsgebied van het eindpunt N201. Gevolgen daarvan zijn:
 - zij moeten met de bus naar de tram reizen en hebben daarmee een extra overstap
 - dit leidt tot een reistijdtoename
- Op het eindpunt bij de N201 stappen in:
 - 450 reizigers uit het invloedsgebied
 - 1600 reizigers uit De Ronde Venen
 - 1400 reizigers uit de overige buslijnen
 - 1700 reizigers uit Uithoorn
- Totaal 5150 reizigers. Bij een tram met als eindpunt het busstation zijn dit 6200 reizigers en bij eindpunt Dorpscentrum 6400. Bij een tram met eindpunt N201 maken dus 17-20% minder reizigers gebruik van de tram dan in de variant busstation of dorpscentrum. Een verlies van 1000-1200 reizigers.

Conclusie: door de extra overstap en de extra reistijd neemt de kwaliteit van het openbaar vervoer af en treedt een verlies van 1000/1200 reizigers op. Deze afname doet geen recht aan de doelstelling “Méér OV voor minder geld”

6.3 Kosten

Voor het eindpunt N201 is op basis van normgetallen en onderdelen van het beschikbare inpassingsontwerp een raming van investeringskosten gemaakt. Berekend is dat op basis van kengetallen en normbedragen de aanlegkosten van de tram met een eindpunt nabij de N201 circa € 20- € 25 miljoen bedragen. Afhankelijk van de uitrusting en grootte van het nieuwe busstation en herbestemming van het oude busstation komen daar nog kosten bij. Er is geen rekening gehouden met de aanleg van een nieuwe vrije busbaan binnen Uithoorn. In Amstelveen moet bij dit eindpunt meer grond worden aangekocht van partijen die ervanuit gaan dat er in de toekomst sprake is van een bedrijventerrein.

Exploitatiekosten zijn de kosten voor het laten rijden van trams en bussen en bestaan uit personeelskosten, kilometerkosten, kosten voor beheer en onderhoud, afschrijving van het wagenpark. Bij deze variant kan er wel op de tramexploitatie worden bespaard, maar moeten de buslijnen binnen Uithoorn veel meer kilometers afleggen.

6.4 De niet kwantificeerbare effecten

Wanneer de tram eindigt aan de rand van Uithoorn zijn de 'niet kwantificeerbare effecten' niet groot. Uithoorn maakt immers geen deel uit van het metropolitane railnet en Uithoorn wordt bereikt per bus. Het eindpunt N201 wordt eerder ervaren als een verlengd eindpunt van de Amstelveenlijn dan als een tram naar Uithoorn.

Eindpunt N201 ligt deels in een open weiland en wordt mogelijk later ingesloten door een bedrijventerrein. Een dergelijke omgeving wordt in het algemeen als sterk sociaal onveilig gewaardeerd, er is geen sprake van een 'visitekaartje'.

Het eindpunt N201 betekent ook dat vanuit Uithoorn geen HOV op de zuidelijke corridor rijdt, een overstap van bus op tram is voor een groot deel (ongeveer 2500 uit Uithoorn) van de reizigers noodzakelijk.

De 'niet kwantificeerbare effecten' voor Uithoorn bij andere eindpunten zijn bij het eindpunt N201 niet van toepassing ofwel: geen extra impuls voor ruimtelijke ontwikkelingen, bedrijfsleven en toerisme.

6.5 Kwalitatieve effecten voor de mobiliteit

Bij het eindpunt N201 is een bedrijventerrein gepland binnen het invloedsgebied. Door de geluidszones van de N201 en Schiphol zijn daar geen intensieve ontwikkelingen mogelijk. Als gevolg hiervan kan in de directe omgeving geen substantieel aantal reizigers ontstaan. Het eindpunt N201 lijkt eveneens geen logisch punt voor overstappen van fiets op tram. Het is hiermee onlogisch een eindpunt op deze locatie te willen. De locatie leidt immers niet tot een goede openbaar vervoersontsluiting voor een substantieel aantal reizigers.

Een P+R faciliteit op deze locatie is aantrekkelijk voor een grote groep reizigers uit De Ronde Venen, nog meer dan een P+R bij het dorpscentrum. De inpassing van een dergelijke voorziening is goed mogelijk.

6.6 Gevolgen inpassing op de omgeving

Eindhalte N201 betekent geen overlast voor omwonenden binnen de bebouwde kom van Uithoorn er rijdt immers geen tram het dorp in. Echter, ook de (extra) bussen op de (wellicht nieuwe) routes naar het nieuwe busstation hebben gevolgen voor de omgeving op het gebied van geluid, uitstoot etc.

6.7 Planologische en procedurele consequenties

Voor realisatie van een eindpunt N201 zal een aanzienlijke hoeveelheid grond moeten worden aangekocht, waarvoor thans de gedachte is dat dit bedrijventerrein kan worden. Bij een oplossing ten zuiden van de N201 zal een daar aanwezig bedrijf moeten worden uitgekocht.

7. Conclusies en samenvatting

Op het voorkeursstracé van de Uithoorlijn zijn twee mogelijke eindpunten voor de tram bestudeerd: Busstation en Dorpscentrum. Daarnaast is op verzoek een variant bekeken waarbij de tram stopt nabij de N201 (ter hoogte van de nieuwe McDonalds) op het bedrijventerrein Amstelveen Zuid.

De conclusies van het onderzoek naar het eindpunt voor de Uithoorlijn zijn:

1. De investeringskosten van het eindpunt Dorpscentrum zijn het hoogst, van de het eindpunt N201 het laagst.
2. De exploitatiekosten van de bussen ontlopen elkaar niet veel in de varianten eindpunt Busstation en eindpunt Dorpscentrum. De totale exploitatiekosten zijn bij eindpunt Dorpscentrum relatief het hoogst vanwege de hogere kosten voor de tramexploitatie. Eindpunt N201 kent weliswaar lagere exploitatiekosten voor de tram, maar om er te komen moeten er relatief veel bussen rijden.
3. Bij eindpunt Dorpscentrum Uithoorn maken 200 extra reizigers gebruik van de tram en voor 500 reizigers is een overstap minder nodig. Na afronding van het Masterplan Dorpscentrum en de nieuwbouwwijk Vinckebuurt nemen deze aantallen nog licht toe. Voor de doorgaande reizigers uit De Ronde Venen verandert er niets ten opzichte van een eindpunt Busstation: ze hebben ook daar al een goede overstap.
4. Bij een tram met eindpunt N201 maakt 17-20% minder reizigers gebruik van de tram dan in de variant busstation of dorpscentrum. Bij een nieuw busstation bij de N201 zullen immers meer mensen moeten overstappen of langer moeten fietsen/lopen naar de halte. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
5. Een eindpunt bij de N201 heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn moet verplaatsen naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Verschillende buslijnen zullen immers de tramhalte moeten aandoen voor een overstap van bus op tram. Dit heeft gevolgen voor het busvervoer (aantal en routes) binnen Uithoorn.
6. Een keuze voor de eindhalte Busstation levert geen hinder op (als gevolg van de tram) voor de omgeving tussen busstation en halte dorpscentrum. Dit geldt met name voor de Admiraal de Ruyterlaan.
7. Het eindpunt Dorpscentrum heeft een grote positieve invloed op imago en uitstraling van de tramlijn, de kansen voor parkeren, toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van Uithoorn en specifiek het dorpscentrum. Het eindpunt N201 heeft geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert

Samenvattend wordt geconcludeerd dat:

- eindpunt Dorpscentrum de beste toekomstwaarde heeft;
- eindpunt Busstation een bijna gelijkwaardige vervoerskwaliteit heeft als het eindpunt Dorpscentrum, maar minder toekomstwaarde;

- eindpunt N201 onvoldoende vervoerskwaliteit heeft om als volwaardig alternatief te fungeren;
- eindpunt Dorpscentrum hogere aanlegkosten en hogere exploitatiekosten met zich mee brengt.