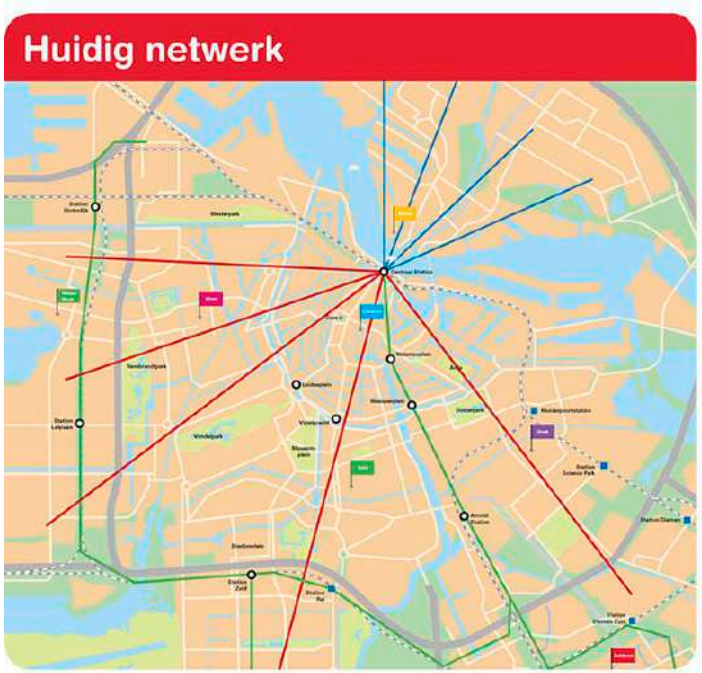
Impactstudie Noord/Zuidlijn

Eric Koomen, VU
Niels van Oort, AMS/TU Delft

Railforum

Dag van de Lightrail
Januari 2022

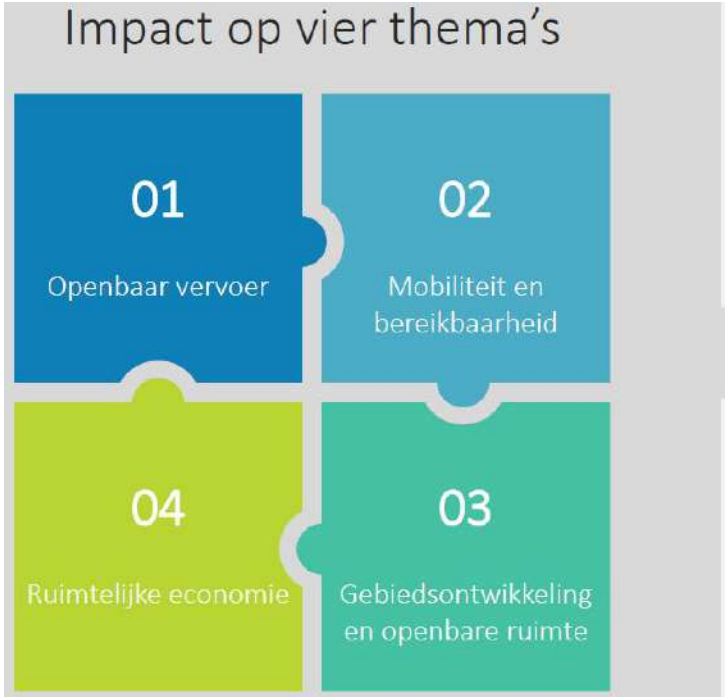
Structuurwijziging OV



Voor

Na

Samenwerkende kennisinstellingen



VU Vrije Universiteit Amsterdam

AMS Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions

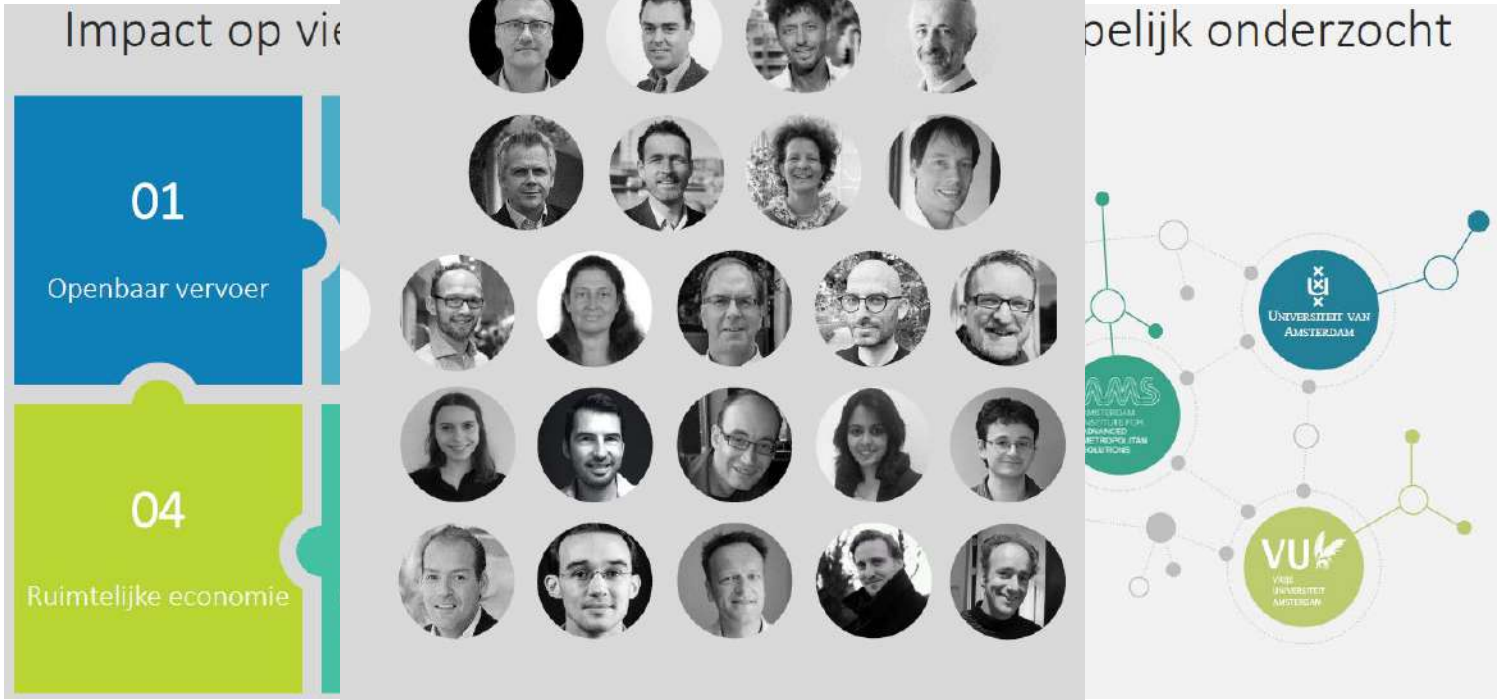
TU Delft

Gemeente Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

GVB

Samenwerkende kennisinstellingen



VU VRIJE UNIVERSITEIT AMSTERDAM

AMS AMSTERDAM INSTITUTE FOR ADVANCED METROPOLITAN SOLUTIONS

TU Delft

Gemeente Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam

GVB

In het nieuws

Het Parool

Noord/Zuidlijn 'een groot succes', maar niet overal

De Noord/Zuidlijn in Amsterdam is een groot succes, melden Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam op basis van een vierjarige wetenschappelijke studie. Toch hebben bewoners in sommige buurten een 'mindere beleving'.

ANP 29 november 2021, 08:43

Studie: Noord/Zuidlijn vangt groeiende drukte op

Mirjam van der Puijl

Amsterdam ■ Gemiddeld een kortere reistijd, en minder drukte van bussen en trams boven de grond. Dat heeft de Noord/Zuidlijn reizigers in Amsterdam opgeleverd.

Dat blijkt uit een studie in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam naar de impact van de nieuwe metro en de veranderde dienstregeling in de Amsterdamse regio. De studie wordt vandaag aan de Amsterdamse gemeenteraad aangeboden.

Voor de coronacrisis uitbrak, in 2019, stapten ruim honderdduizend mensen dagelijks op de Noord/Zuidlijn. Veel meer van die reizigers namen de metro, waar ze eerder de tram of de bus hadden genomen.

Gemiddeld waren reizigers naar en in Amsterdam ietsje korter onderweg dan voorheen, drieënveertig seconden. In totaal scheelt dat 7500 uur reistijd op een dag. Verreweg de meeste reizigers zijn korter of even lang onderweg. Voor dertien procent van de reizigers werd de reis meer dan een minuut langer.

Wel zien de onderzoekers stevige verschillen tussen verschillende wijken. Hoe dichter bij de Noord/Zuidstations iemand op- of afstapt, hoe sneller de reis.

> De metro is de ruggengraat van Amsterdams ov

Met de komst van de Noord/Zuidlijn in 2018 veranderde er meer in het Amsterdamse OV. Bus- en tramlijnen werden verlegd, en enkele verdwenen. Bedoeling was dat de metro de 'ruggengraat' zou worden van het OV. Op die manier zouden er minder bussen bijvoorbeeld door de IJtunnel en minder trams rond Amsterdam Centraal hoeven rijden. Ook moest de metro helpen het groeiend aantal reizigers op te vangen. Dat is gelukt, concludeert de Vervoerregio. Het aantal kilometers dat reizigers meer aflegde, en dat was aanzienlijk, deden ze met name in de metro.

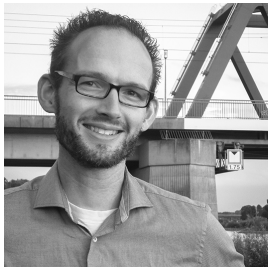
Voor sommige reizigers veranderde hun reis ingrijpend. Zo worden bewoners van Waterland, Zaanstreek en Amstel-Meerlanden, die voorheen met de bus naar Amsterdam Centraal gingen, nu vaak afgezet op metrostation Noord. Daar moeten ze overstappen.

Ontevreden

Niet iedereen is tevreden over de veranderingen. Uit een enquête van Cliëntenbelang Amsterdam onder 92 mensen met een beperking bleek dat bijna de helft last heeft van extra overstappen, en ook de afstanden te ver vindt. Zestien procent van de ondervraagden gaf aan minder te zijn gaan reizen met openbaar vervoer. Ook in Amsterdam-Noord zijn de meningen verdeeld. Verder zijn bewoners van Nieuw-West minder positief. Voor hen zijn de reistijden veelal langer geworden.

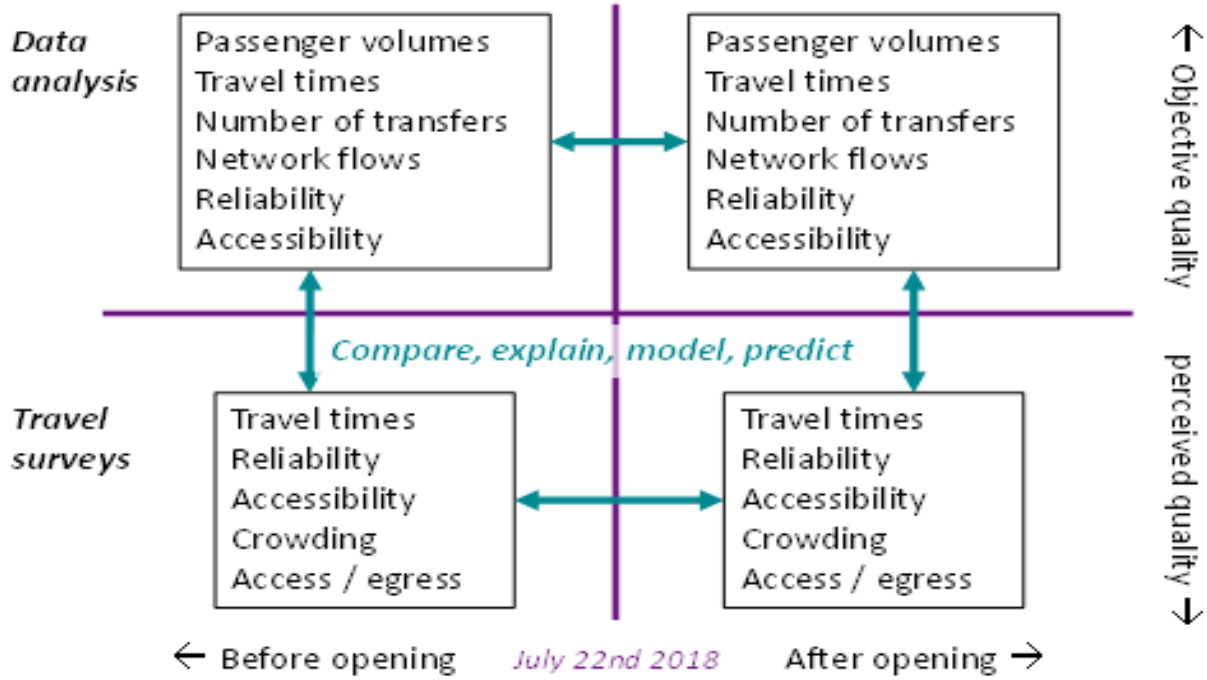
Onderzoekers van VU en UvA, twee onderzoeksinstituten en de TU Delft bestudeerden alle reizen met bus, trein, tram en metro. De studie begon ruim voordat de nieuwe metrolijn in gebruik werd genomen en heeft vier jaar geduurd.

OV analyses

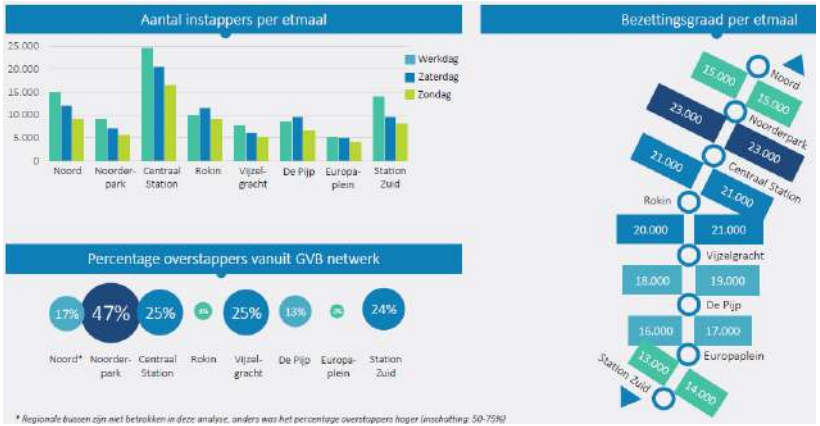


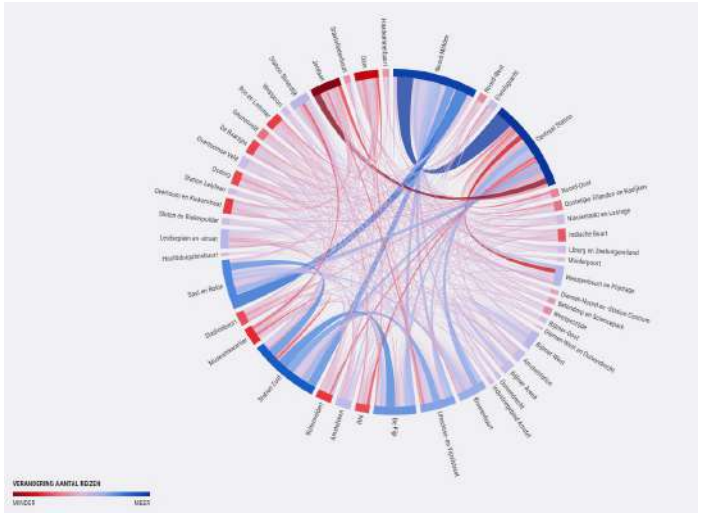
Ties Brands

Malvika Dixit



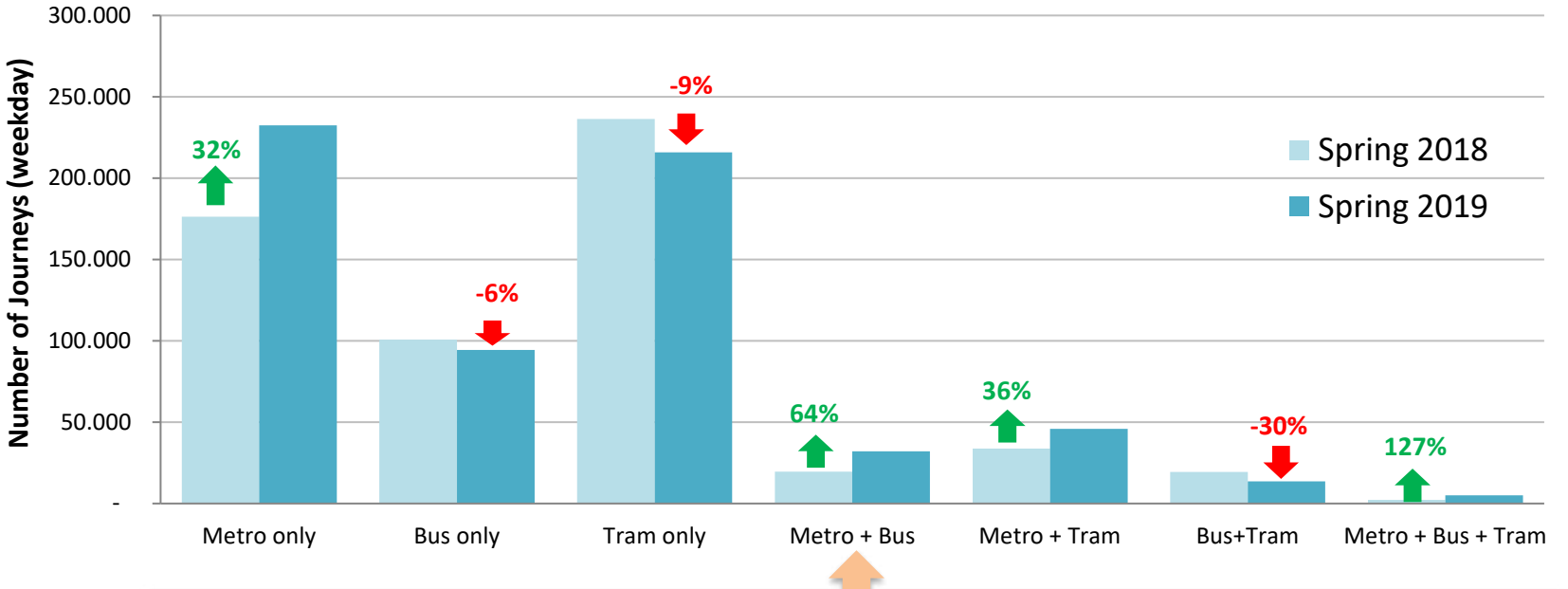
Reizigers op de Noord/Zuidlijn





https://nielsvanoort.weblog.tudelft.nl/amsterdam-north-south-metro-line-impact-study/

Verandering in OV gebruik

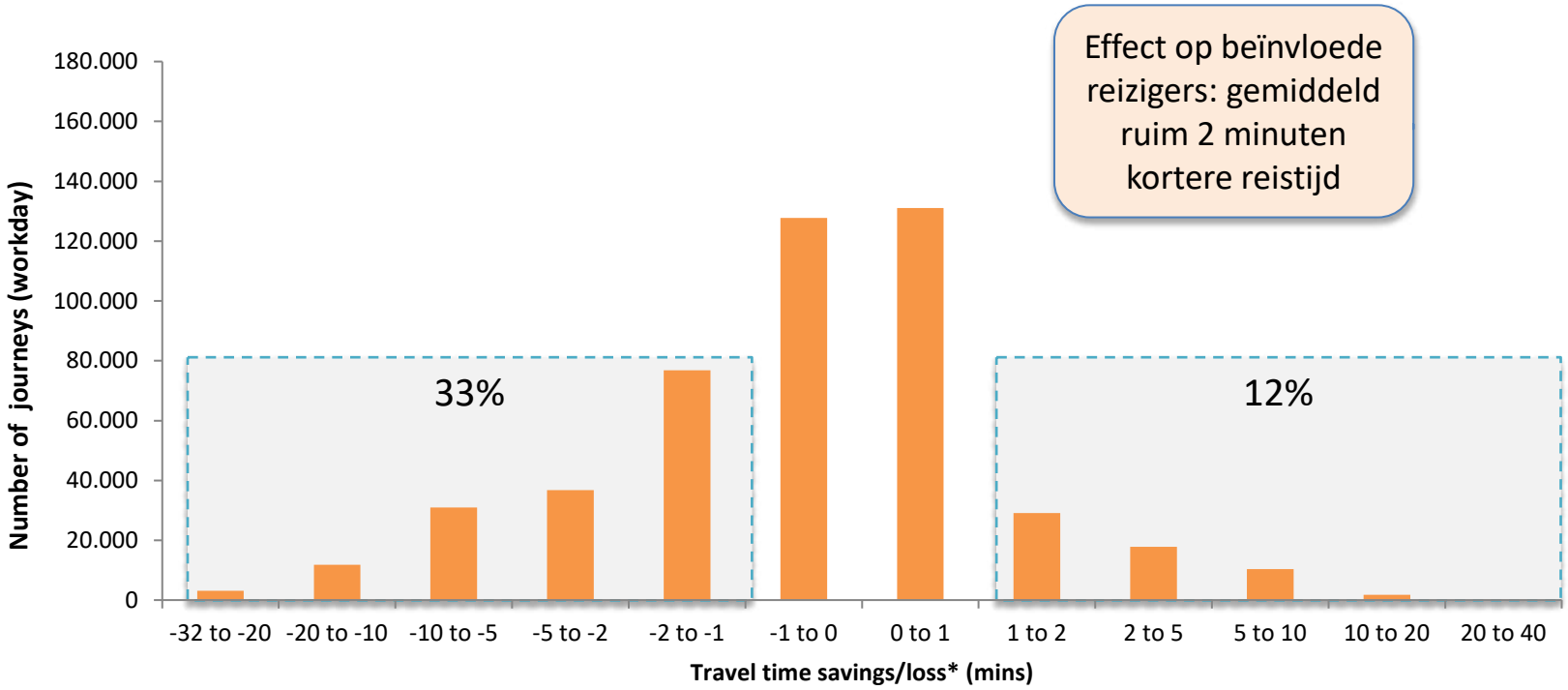


Aandeel reizen dat (deels) gebruik maakt van metro gestegen van 39% tot 49%

Gebaseerd op gemiddelde werkdag (etmaal)

Bron: Brands, Dixit, Van Oort (2020), Impact of a new metro line in Amsterdam on ridership, travel times, reliability and societal costs and benefits, European Journal of Transport and Infrastructure Research

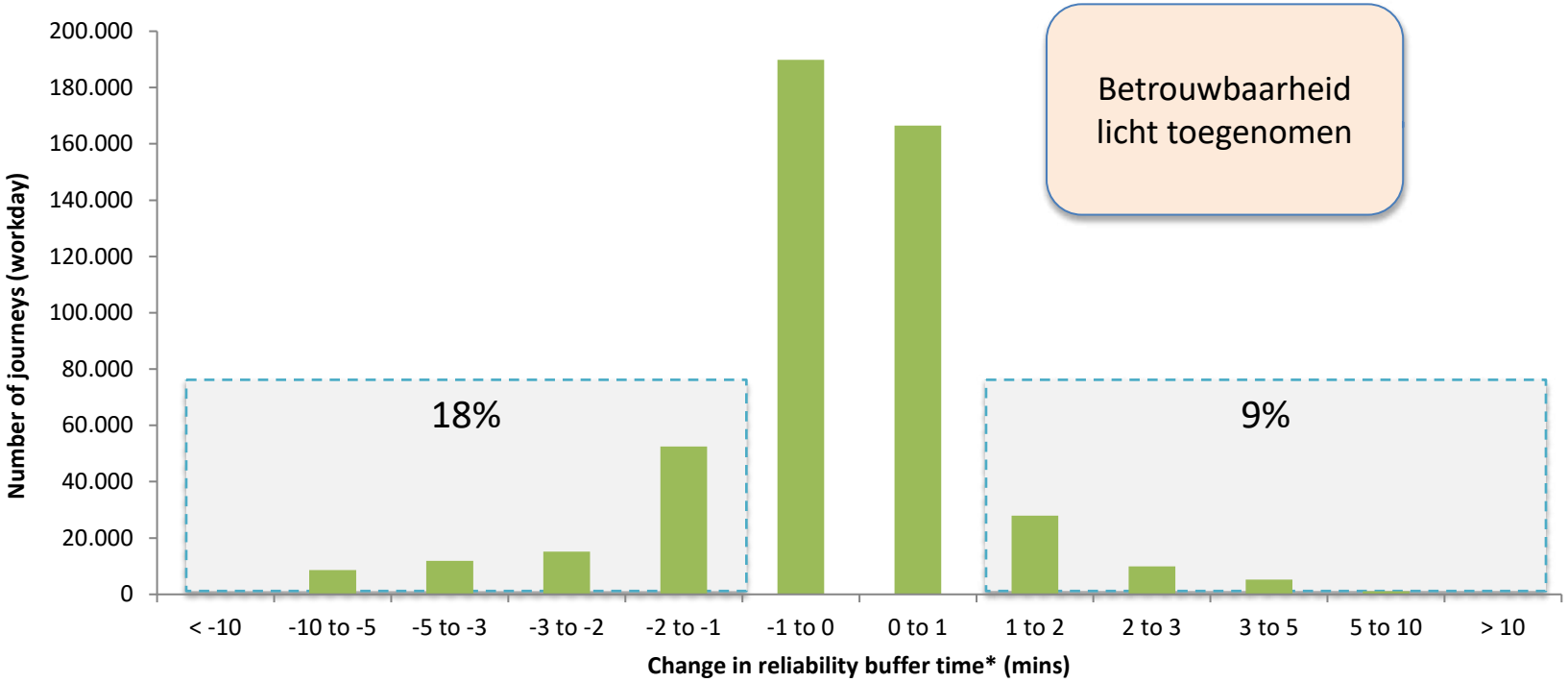
Verdeling reistijdeffecten



**Gebaseerd op halteclustersparen met ten minste 40 waarnemingen op werkdagen (7 tot 19u)*

Bron: Brands, Dixit, Van Oort (2020), Impact of a new metro line in Amsterdam on ridership, travel times, reliability and societal costs and benefits, European Journal of Transport and Infrastructure Research

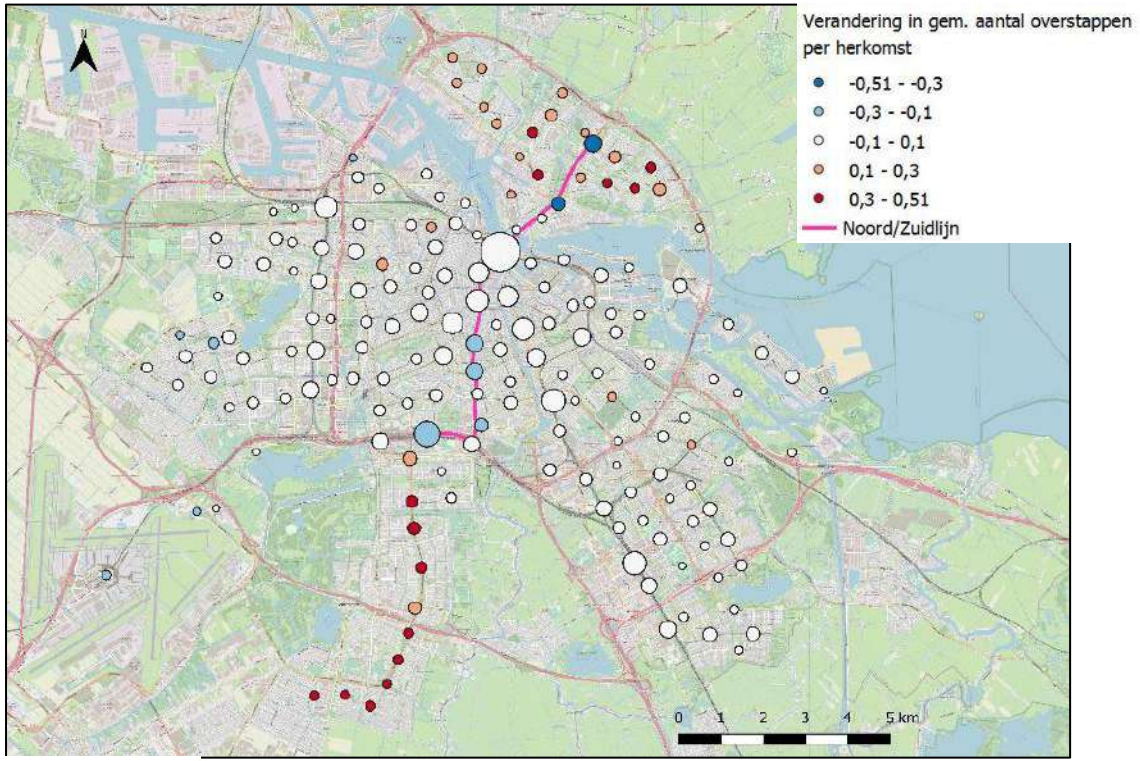
Betrouwbaarheid



Gebaseerd op halteclustersparen met ten minste 40 waarnemingen op werkdagen (7 tot 19u)

Bron: Brands, Dixit, Van Oort (2020), Impact of a new metro line in Amsterdam on ridership, travel times, reliability and societal costs and benefits, European Journal of Transport and Infrastructure Research

Verandering aantal overstappen per herkomst

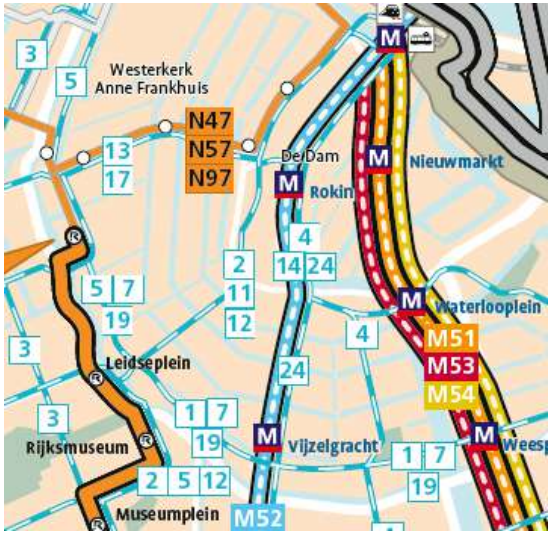


88% van de reizigers geen verandering
6% meer overstappen
6% minder overstappen

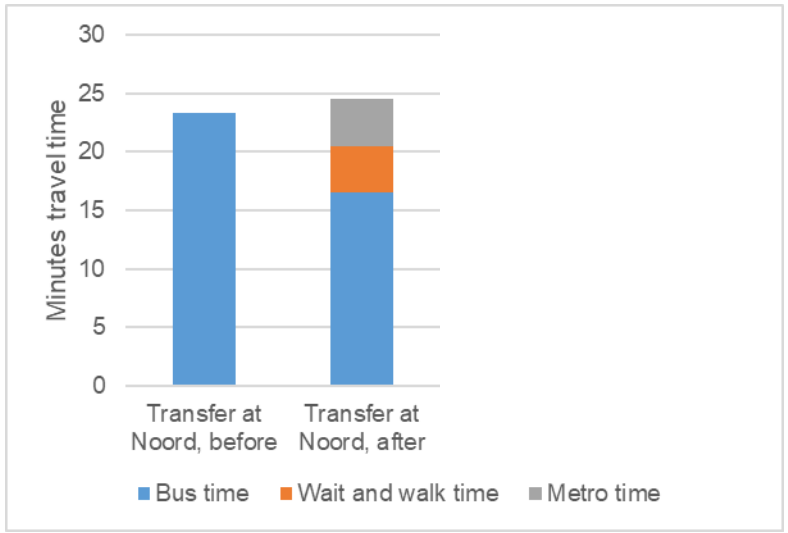
**Gebaseerd op halteclustersparen met ten minste 40 waarnemingen op werkdagen (7 tot 19u, voorjaarsmeting)*

Bron: Brands, Dixit, Van Oort (2020), Impact of a new metro line in Amsterdam on ridership, travel times, reliability and societal costs and benefits, European Journal of Transport and Infrastructure Research

Aantakken vanuit de regio op NoordZuidlijn



Reistijden

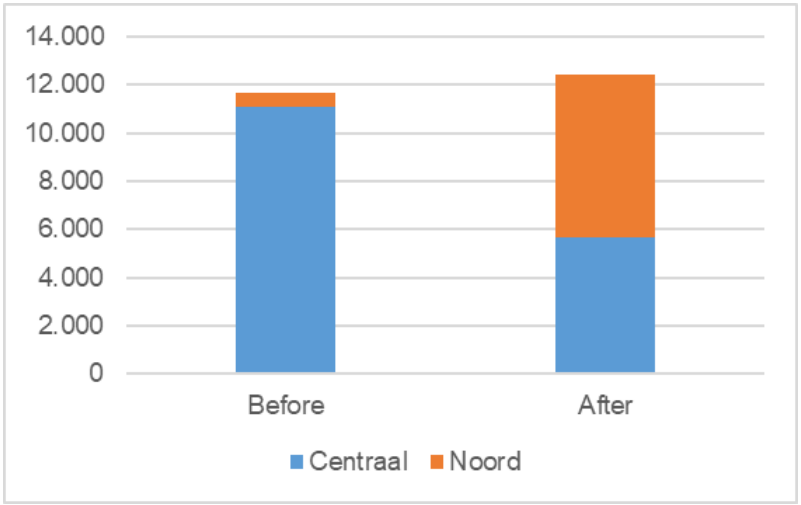


Noord

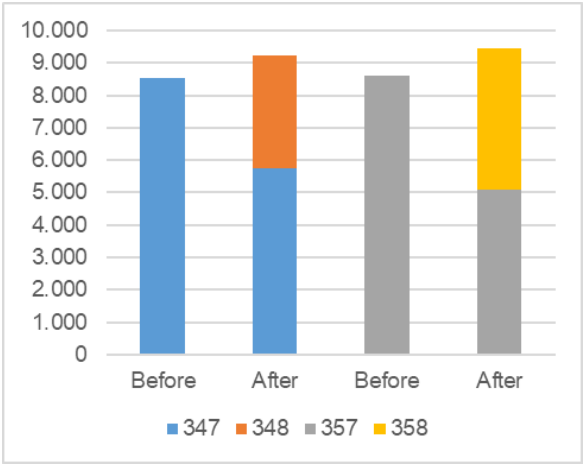
Zuid

Bron: Brands, Dixit, Van Oort (2021), Transformation to a trunk and feeder network: effects on passenger flows, travel times and reliability, BIVEC Transport Days, Delft

Reizigers



Noord



Zuid

Bron: Brands, Dixit, Van Oort (2021), Transformation to a trunk and feeder network: effects on passenger flows, travel times and reliability, BIVEC Transport Days, Delft

Conclusies

- Verschuiving naar snellere en betrouwbaardere metro
- Verbetering voor meeste reizigers (snelheid en betrouwbaarheid)
- Lokale verschillen, met name voor meer/minder overstappen
- Aantakken regio: groter effect Zuid dan Noord

- Inzichten in reizigersgedrag i.r.t. netwerk -> modellen en tools
- Aandacht voor verdelingseffecten: nieuwe studie inclusieve mobiliteit (Vervoerregio en TU Delft)

Impactstudie Noord/Zuidlijn Amsterdam

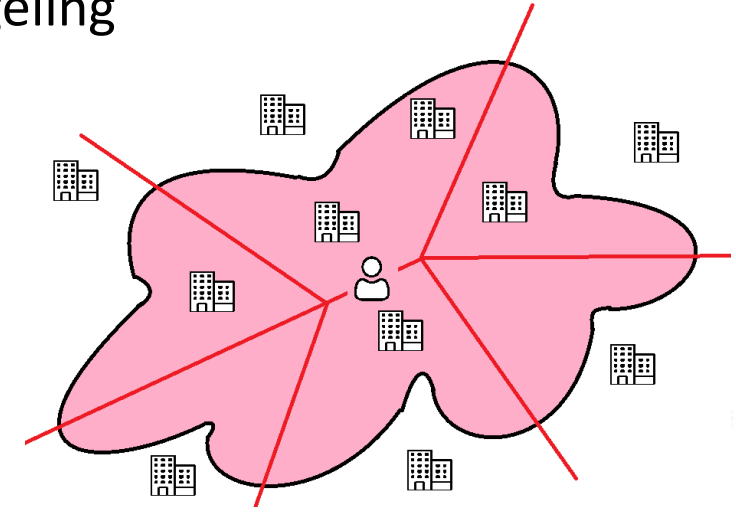
Resultaten onderdeel Ruimtelijke Economie

Jip Claassens, Jan Rouwendal en Eric Koomen

VU VRIJE UNIVERSITEIT AMSTERDAM

1. BEREIKBAARHEID WERKGELEGENHEID

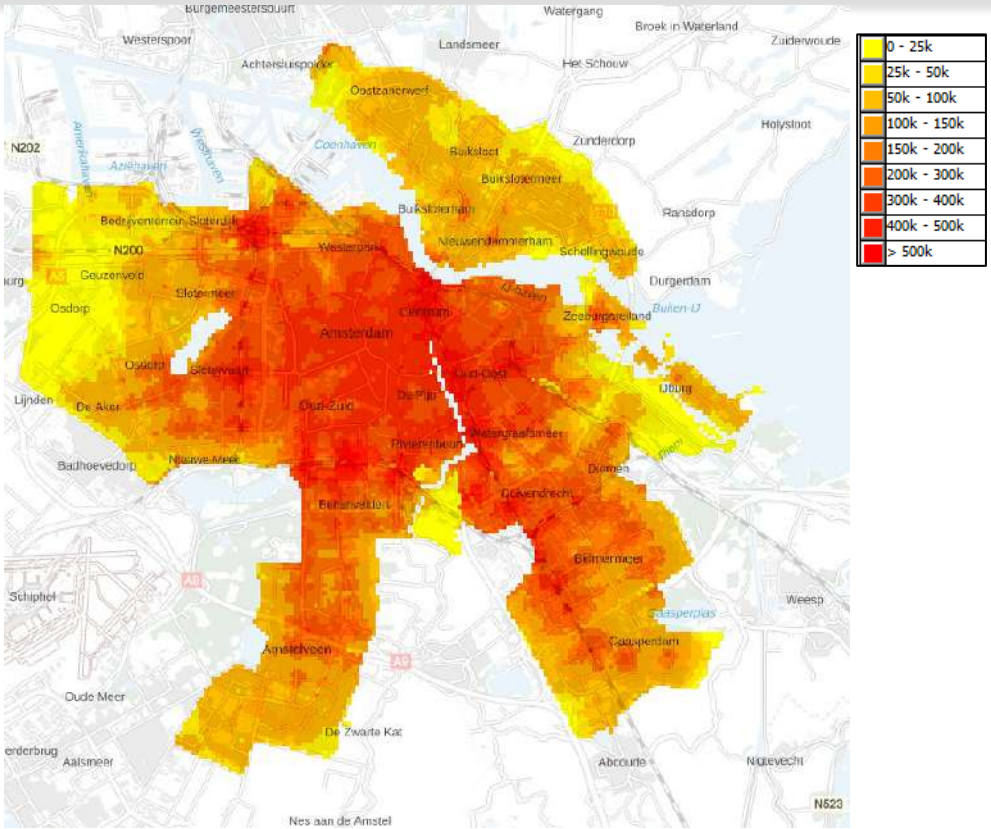
- Waar is de bereikbaarheid van banen verbeterd na de opening van de Noord/Zuidlijn? En waar niet?
- Netwerk-analyse potentieel bereikbare banen binnen vaste reistijd (per gridcel) op basis van dienstregeling
- Vergelijk situatie voor en na opening



BEREIKBAARHEID BANEN VOOR DE OPENING

Aantal banen bereikbaar in 30 minuten vóór opening

- Dinsdag 5 juni 2018
- Gemiddelde over ochtendspits
- Op basis dienstregeling, alle OV in combinatie met lopen en overstappen

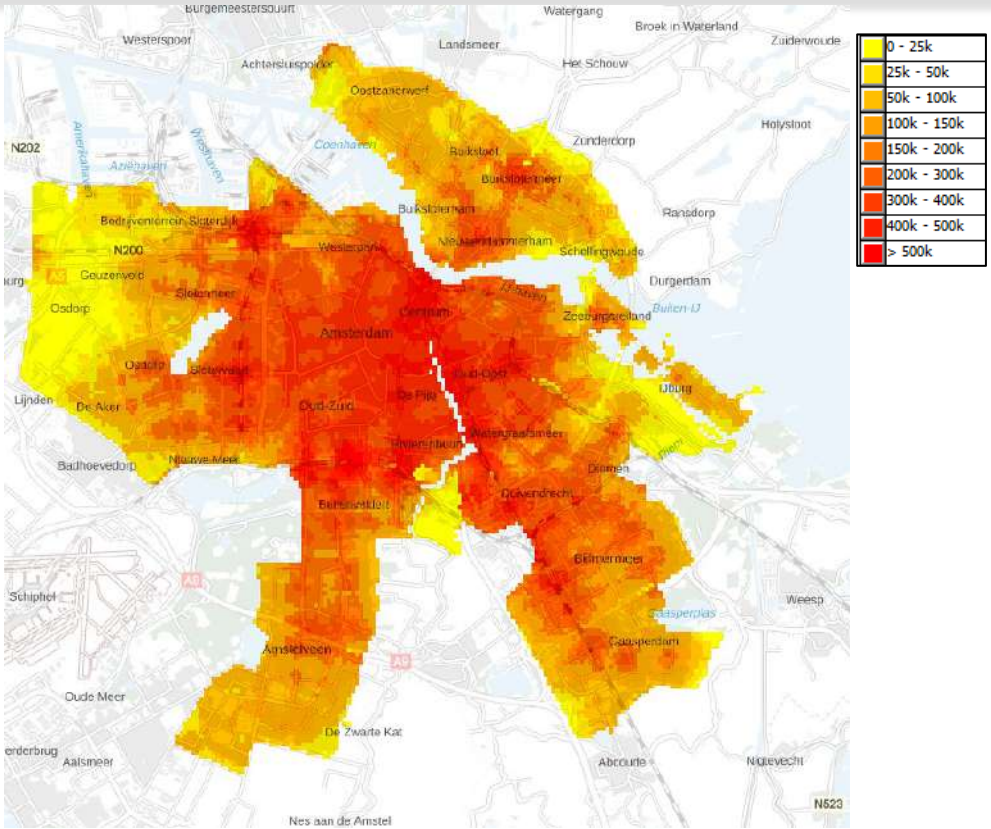


VU

BEREIKBAARHEID BANEN NA DE OPENING

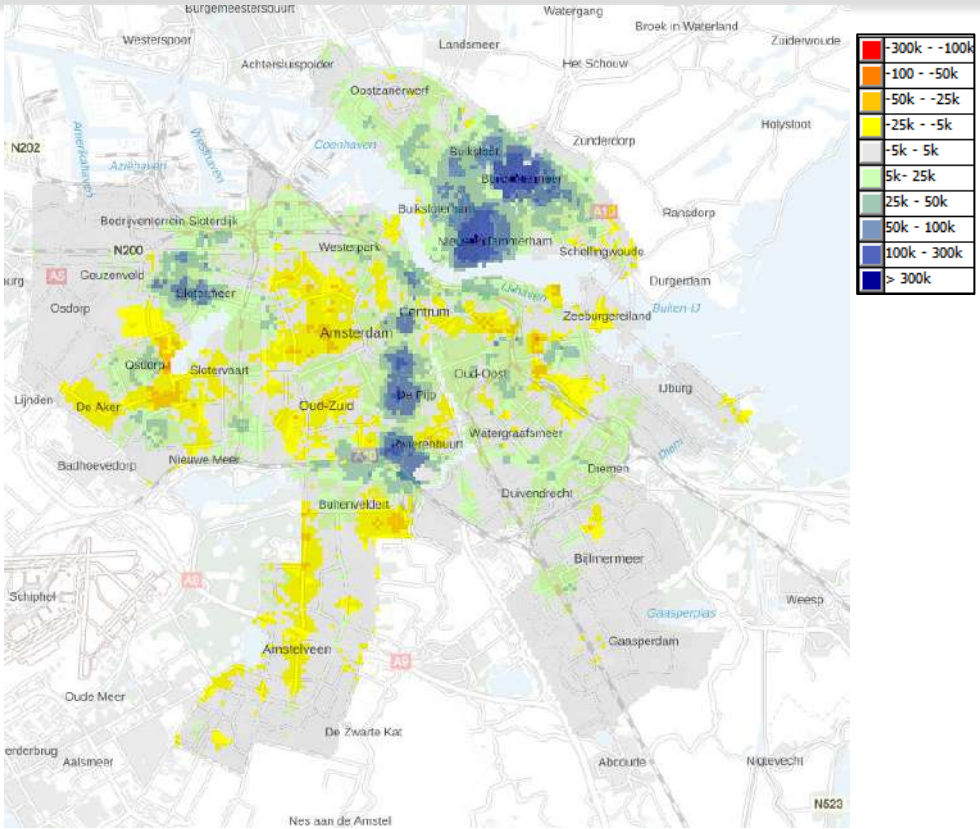
Aantal banen bereikbaar in 30 minuten ná opening

- Dinsdag 9 oktober 2018



VERSCHIL IN BANEN BEREIKBAARHEID

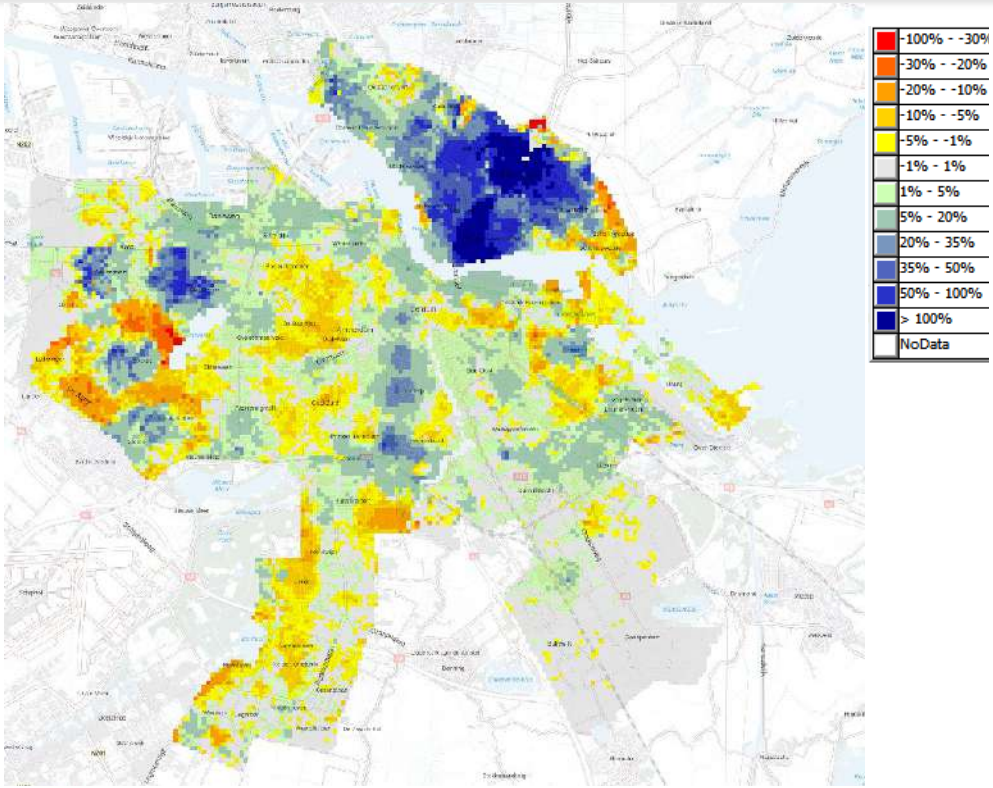
Absoluut verschil in banen-bereikbaarheid voor en na de opening (30 min)



RESULTATEN BANEN

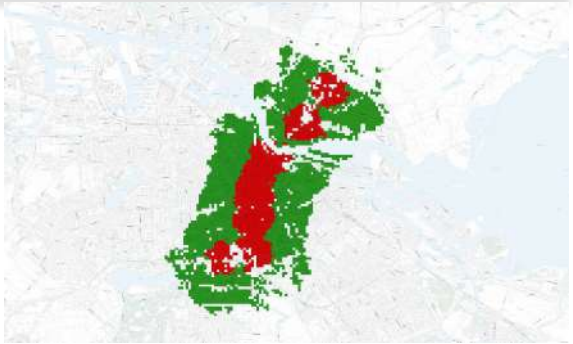
Procentueel verschil in banen-bereikbaarheid voor en na de opening (30 min)

- Gemiddeld 4% toename
- Lokaal grote verschillen
- Niet alleen Noord/Zuidlijn
- Groot effect andere wijzigingen in lijnen en dienstrooster
- Nog sterker voor ombouw lijn 51 (niet opgenomen)

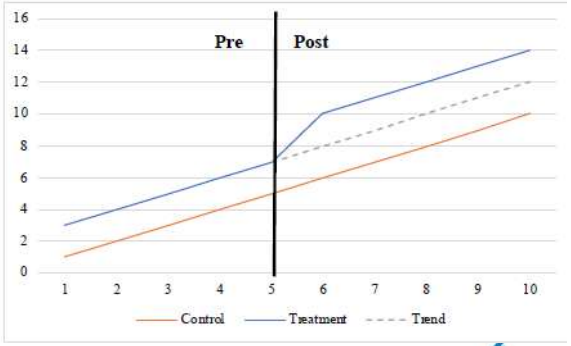


2. VERANDERING VASTGOEDPRIJZEN

- Hedonische analyse (stijgende) vastgoedprijzen
- Correctie voor structurele kenmerken object
- Focus op waardering locatie
- Vergelijk doel- en controlegebied
- Zoek naar verschil in verschil
- Uitgebreide robuustheidsanalyse
  - Diverse typen vastgoed
  - Verschil in verondersteld startjaar van effect
  - Verschil in omvang doel- en controlegebied
  - Afzonderlijke analyse per station
  - Effect eerdere metrolijn (Ringlijn west sinds 1997)



Doel- en controlegebied

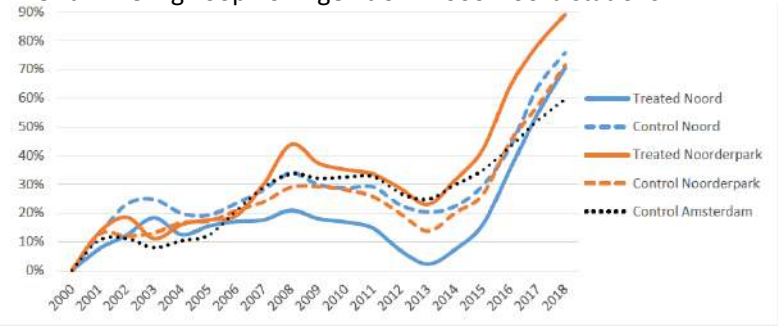


Verwacht verschil in verschil

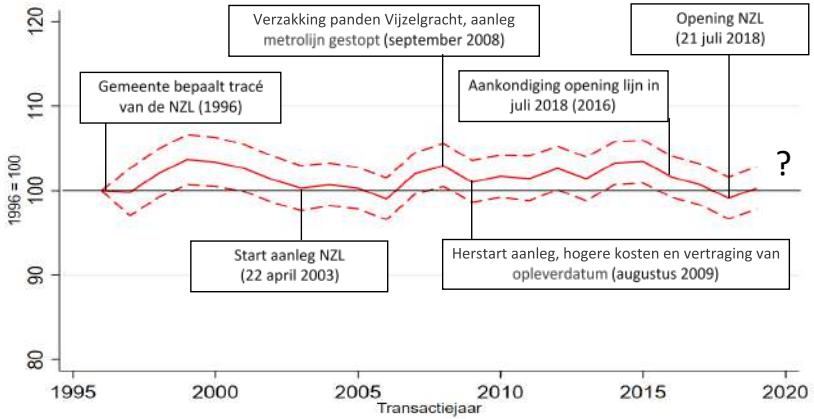
RESULTATEN VASTGOEDANALYSE

- Geen consistent verschil voor
  - Prijs koopwoningen
  - Aantal woningen (dichtheid)
  - Huurprijs en aantallen winkels
  - Huurprijs woningen (vrije sector)
  - Wachttijd sociale huur (slechts 3 jaar)
  - Groepen van stations
  - Ringlijn west
  - Andere specificaties (startjaar, omvang gebieden)
- Omdat OV-nabijheid binnen de stad minder belangrijk is?
  - Netwerk is al goed, fiets groot aandeel

Ontwikkeling koopwoningen t.o.v. 2000 Noord stations



Ontwikkeling doel vs. referentiegebied koopwoningen alle stations



Eric Koomen, E.Koomen@vu.nl
https://spatialeconomics.nl/

Niels van Oort, N.vanOort@TUDelft.nl
www.smartPTlab.TUDelft.nl

Eindrapport en visualisaties
https://nielsvanoort.weblog.tudelft.nl/amsterdam-north-south-metro-line-impact-study/

Onderzoeksartikelen
https://openresearch.amsterdam/nl/page/32626/impactstudie-noord-zuidlijn