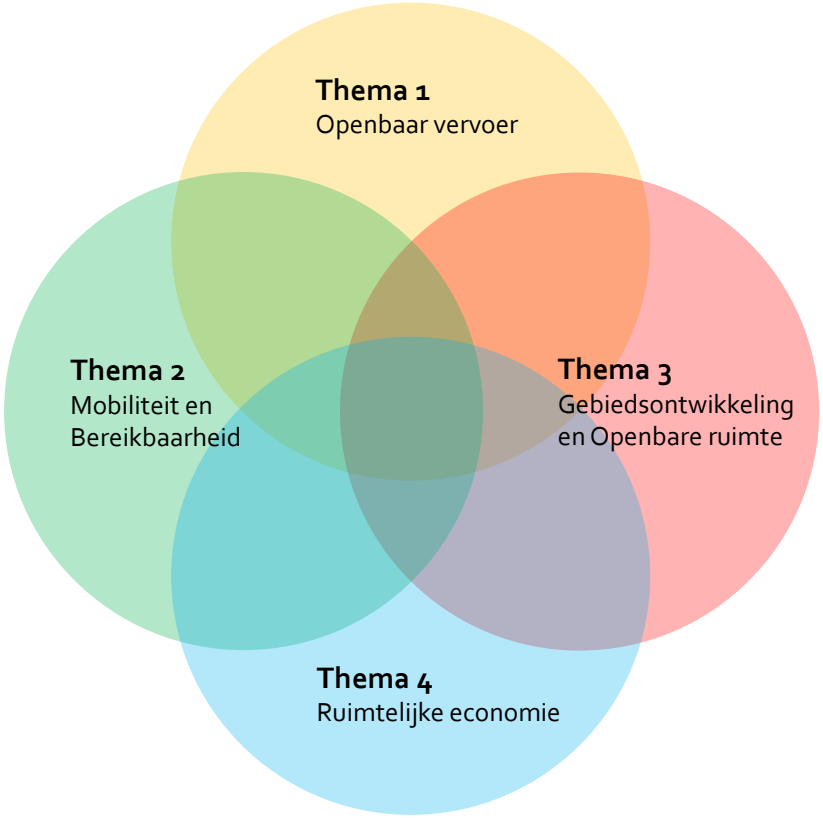
IMPACTSTUDIE NOORD/ZUIDLIJN

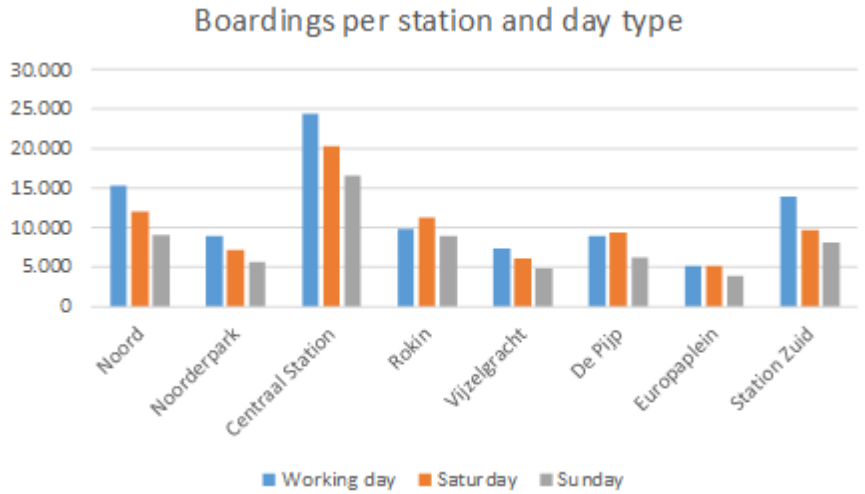
De Noord/Zuidlijn rijdt nu ruim 6 maanden. De Noord/Zuidlijn is de grootste ingreep in het Amsterdamse openbaar vervoer in decennia. Dit is een unieke kans om de vervoerkundige, ruimtelijke en economische effecten te meten van een nieuwe metrolijn. Daarom voert de gemeente Amsterdam samen met wetenschappelijke instellingen (AMS, VU, UvA, CWI en HvA), de Vervoerregio Amsterdam en GVB een omvangrijke impactstudie uit. De studie duurt 4 jaar. In deze nieuwsbrief presenteren we de eerste resultaten.

De impactstudie richt zich op vier onderzoeksterreinen:



Noord/Zuidlijn trekt dagelijks 93.000 reizigers

Op een gemiddelde werkdag maken er ongeveer 93.000 reizigers gebruik van de NZL. Op een gemiddelde zaterdag is dat 81.000 reizigers en op een zondag 63.000 reizigers. Figuur 1 geeft inzicht in de verdeling van reizigers over de stations van de NZL. Het centraal station is veruit het drukste, met daaropvolgend beide eindpunten (Zuid en Noord). Deze stations zijn op werkdagen flink drukker dan op weekenddagen, terwijl enkele stations in de binnenstad juist op zaterdag drukker zijn dan doordeweeks.



Figuur 1: Aantal instappers per station (daggemiddelde over de periode 3 september t/m 23 december 2018)

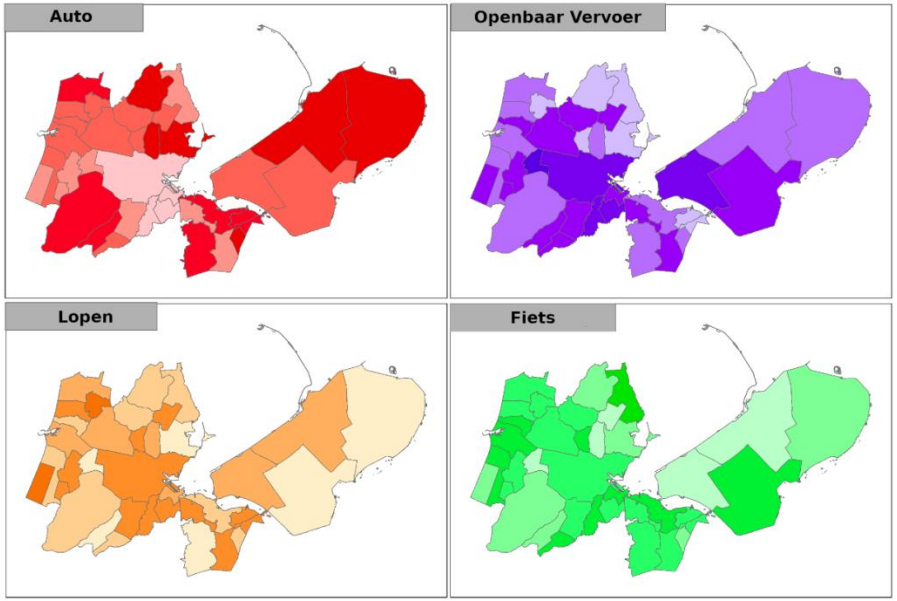
Centraal Station drukker dan verwacht

Ten opzichte van de gemaakte prognose maken er flink meer reizigers gebruik van het centraal station en flink minder van de stations Noorderpark, Europaplein en station Zuid. Het lijkt erop dat het centraal station zijn centrale positie in het OV-netwerk meer behoudt dan voorzien was. Mogelijk vindt er in de toekomst een verschuiving van centraal naar Zuid plaats, doordat station Zuid in de toekomst (nog) frequenter bediend gaat worden door de trein. Het totaal aantal gebruikers van 90.000 per werkdag ligt

redelijk in lijn met de prognose van 121.000 dagelijkse gebruikers in 2030, gezien de groei die er naar de toekomst te verwachten is.

Hoe langer de reisafstand, hoe meer mensen kiezen voor OV

Op basis van Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) is een econometrisch model opgezet voor de Metropoolregio Amsterdam. Met dit model is gezocht naar verklarende variabelen voor de modaliteitskeuze die mensen maken. Daaruit komen enkele opvallende verbanden naar voren. Mensen met een hoger inkomen geven niet de voorkeur aan de auto als modaliteit, leeftijd is een significante factor in modaliteitskeuze en hoe langer de afstand, hoe meer reizigers het openbaar vervoer prefereren. Ook blijken de voorkeuren voor bepaalde vervoerwijzen sterk te verschillen per gemeente (zie figuur 2).



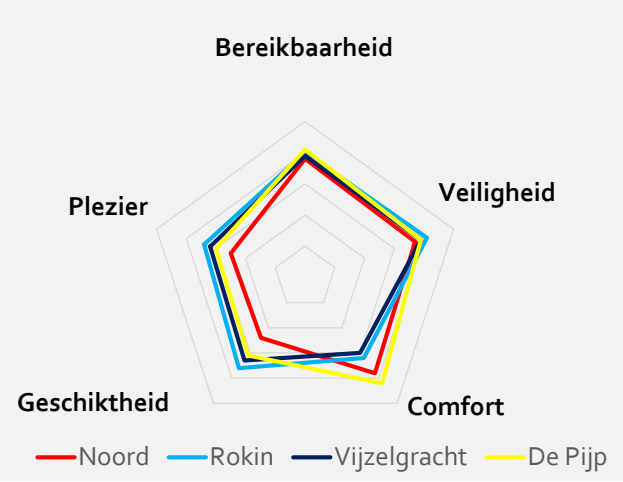
Figuur 2: Voorkeuren voor vervoerswijzen van bewoners van verschillende gemeenten in de periode 2011 - 2016 (hoe donkerder de kleur, hoe sterker de voorkeur)

Meer banen en grotere woningen rond stations

Tussen 1996 en 2016 was de banengroei in de stationsomgevingen van de Noord/Zuidlijn hoger dan in referentiegebieden. De bevolkingsgroei verschilde niet significant.De afgelopen jaren (2012 - 2018) groeide zowel de woonoppervlakte als de kantooroppervlakte meer rondom Noord-Zuidlijnstations dan in de referentiegebieden. Verder nam het aantal winkels in de stationsgebieden meer toe.

Beoordeling kwaliteit openbare ruimte op 5 kenmerken

De kwaliteit van de openbare ruimte rondom vier stations (Noord, Rokin, Vijzelgracht en De Pijp) is voor de opening van de lijn geëvalueerd met een enquête onder gebruikers (N=830). De belangrijkste uitkomsten van deze nulmeting zijn: de openbare ruimte rond station Noord scoort hoog qua comfort maar matig qua geschiktheid en plezier; de Pijp scoort het hoogst qua comfort; vrouwen vinden de bereikbaarheid, comfort en plezier in de openbare ruimte slechter dan mannen; ouderen ervaren lagere bereikbarheid en geschiktheid. In het voorjaar van 2019 wordt de éénmeting uitgevoerd om te zien of er veranderingen zijn opgetreden sinds de opening van de Noord/Zuidlijn.



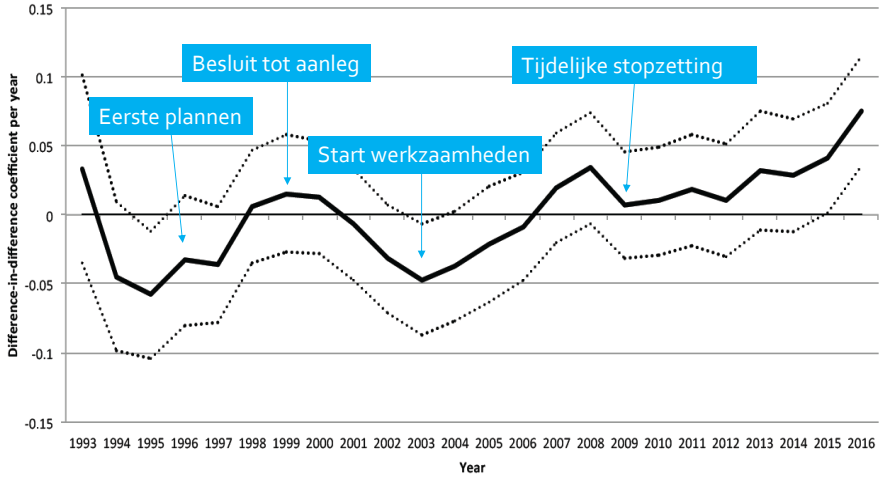
Figuur 3: Nulmeting kwaliteit stationsomgevingen (mei 2018)

Maatschappelijke kosten van overstappen 1,50 euro

De eerste resultaten uit een grootschalige enquête (N = 3.684) laten zien in hoeverre Amsterdamse reizigers het maken van een overstap negatief waarderen. Met behulp van een economisch gedragsmodel is gekeken hoe zwaar overstappen meeweegt in de prijs van een reis. De eerste analyses laten zien dat één keer overstappen voor de gemiddelde reiziger even zwaar voelt als een prijsverhoging van 1,50 euro. Dit inzicht kan van belang zijn voor het verder inrichten en verbeteren van het Amsterdamse ov-netwerk.

Woningprijzen reageren op nieuws over de Noord/Zuidlijn

Wonen in de buurt van de Noord/Zuidlijn heeft zo zijn voordelen en nadelen. Dit vertaalt zich in de ontwikkeling van de woningprijzen. De woningprijzen in de omgeving van de Noord/Zuidlijn zijn vergeleken met die in referentiegebieden. Daarbij is ver terug in de tijd gekeken, vanaf de eerste nieuwsberichten ruim twee decennia voor de opening van de Noord/Zuidlijn. Uit de analyse blijkt dat de waardestijging van de woningen meebeweegt op positief en negatief nieuws over de Noord/Zuidlijn. In 2016 was de gemiddelde waarde van woningen rond de Noord/Zuidlijn ongeveer 5% harder gestegen dan in referentiegebieden.



Figuur 4: Ontwikkeling woningprijzen rond Noord/Zuidlijn (%) ten opzichte van referentiegebieden

Reageren of meer weten? Stuur een mail naar r.veldhuijzen.van.zanten@amsterdam.nl of bel 06 22415863.