



# Londen: Economische effecten van een uitbreiding van de tube

Hans Koster

Vrije Universiteit Amsterdam

## Beschrijving

Londen heeft het derde grootste metronetwerk ter wereld, na Beijing en Shanghai. Na Moskou en Parijs is het Londense metronetwerk wereldwijd het drukst bereden. Afgelopen jaar werden er meer dan een miljard mensen verplaatst (Transport for London, 2013). Het metronetwerk van Londen bestaat uit elf lijnen met in totaal 270 stations en bedient Greater London en delen van Buckinghamshire, Hertfordshire en Essex. London Overground en de Docklands Light Railway zijn ook direct aangesloten op het metronetwerk en worden vaak gezien als integraal onderdeel van het Tube-netwerk.

Het centrum van Londen is slecht bereikbaar per auto, zeker vanwege de in 2003 ingevoerde 'congestion charge'. Deze *congestion charge* is het systeem waar sinds februari

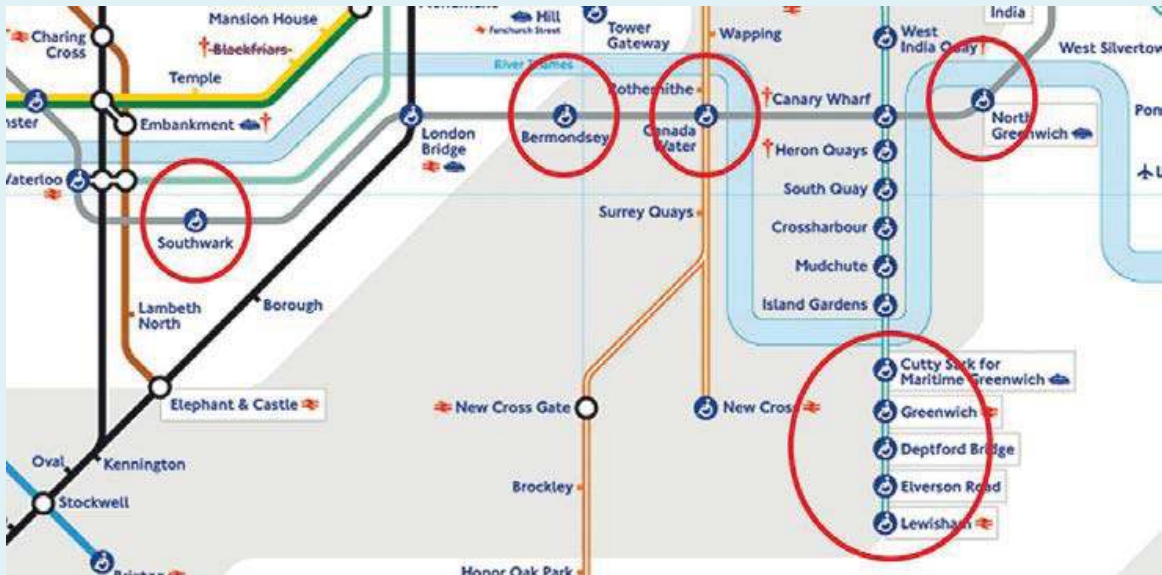
2003 tol wordt geheven op motorverkeer in het centrum van de stad. Verkeersdrukke is door de *congestion charge* met dertig procent afgenomen. Een belangrijke eis bij invoering was dat de opbrengsten van dit beleid zouden worden geïnvesteerd in verbeteringen in openbaar vervoer (Leape, 2006). Het openbaar vervoer kan door deze constructie goed concurreren met andere vervoersmodaliteiten. En inmiddels vindt inderdaad meer dan veertig procent van de verplaatsingen plaats met het openbaar vervoer (Transport for London, 2013).

Redelijk recent hebben er enkele grote uitbreidingen plaatsgevonden van het netwerk. Zo opende eind 1999 de uitbreiding van de Jubilee Line van Green Park tot Stratford. Ook opende in december 1999 de Lewisham-extensie van de Docklands Light Railway. Zoals aangegeven in onderstaand kaartje, werden er negen nieuwe stations geopend die nog niet door andere metrolijnen werden bediend.

97

◀ Docklands Light Railway in Londen

**Figuur:** Uitbreiding van metronetwerk Londen 1999



Bron: Gebaseerd op Gibbons and Machin (2005)

98 Zoals uitgelegd in de bijdrage van Janssen-Jansen en Smit is er een onderscheid tussen Transit-Oriented Development (TOD), waarbij ontwikkeling van de ruimte en het OV-netwerk gelijktijdig opgaan, en Development Oriented Transit (DOT\*), waarbij ontwikkeling van het openbaar vervoersnetwerk ruimtelijke ontwikkelingen volgt. In het geval van uitbreidingen van het Londense metronetwerk was er meer sprake van het tweede. Mede omdat op het Isle of Dogs (waar het zakendistrict Canary Wharf is gelegen) een enorme toename van het aantal banen plaatsvond, werd het metronetwerk uitgebreid. Het station North Greenwich werd aangelegd met het oog op de ontwikkeling van appartementen. Ook de Jubilee Line-extensie ondersteunde de woningbouw op de Southbank (Southwark, Bermondsey, Canada Water). De kosten van de Jubilee Line en Lewisham-uitbreiding waren respectievelijk 3,5 miljard en 200 miljoen pond (Gibbons en Machin, 2005). Beide lijnen

hebben een zeer hoge frequentie en ze verbinden delen van Londen die nog niet met het metronetwerk verbonden waren.

## Ervaringen

Gibbons en Machin (2005) analyseerden de economische effecten van de opening van de nieuwe stations in Londen. Ze hebben de verandering in huizenprijzen voor en na de opening van de nieuwe stations dichtbij een station vergeleken met de verandering in huizenprijzen ver van een station. Huizenprijzen zijn een goede maatstaf omdat deze de locatievoorkeuren van mensen kwantificeren: als stationsgebieden aantrekkelijk zijn vanwege de bereikbaarheid (en dus lagere transportkosten) zullen mensen meer over hebben voor hun huis.

Gibbons en Machin (2005) laten zien dat een kilometer toename in afstand tot een metrostation leidt tot ongeveer 1,5 tot 3,0 procent

toename in huizenprijzen. Na twee kilometer zijn er geen enkele prijseffecten meer. De resultaten suggereren dat een extra trein per uur leidt tot 0,2 procent toename in huizenprijzen. Wat ze ook laten zien is dat de economische effecten van treinstations met een lagere frequentie (bijvoorbeeld NetworkRail) veel lager zijn.

## Lessen

De economische effecten van knooppuntontwikkeling zijn gering. Zeker het bouwen van nieuwe (kleine) stations lijkt geen economische effecten te sorteren. Gibbons en Machin (2005) vinden wel een positief effect, maar laten ook zien dat deze effecten kleiner zijn dan wel eens gedacht.<sup>1</sup> We kunnen hier het volgende uit leren:

- Stations met een lage frequentie zullen veel minder economische effecten sorteren dan stations met een hoge frequentie (bijvoorbeeld spoorboekloos). Veel nieuwe stations, zoals Hillegom en Voorhout, kennen een relatief lage frequentie van twee stoptreinen per uur in beide richtingen.
- Het economische effect hangt af van het gebruik van openbaar vervoer. Aangezien meer dan veertig procent van de verplaatsingen in Londen per openbaar vervoer plaatsvindt zijn de verwachte effecten groter dan bij een gemiddeld Nederlands station.<sup>2</sup>
- Het economische effect van nieuwe stations hangt sterk af van de verbetering in OV-bereikbaarheid. Een nieuwe voorstadhalte die dichtbij een ander (groter) station wordt gebouwd (zoals Apeldoorn - De Maten) heeft naar

verwachting veel kleinere effecten dan stations die voorzien in een nieuwe vraag (zoals in Londen het geval was).

Het is goed om nogmaals te benadrukken dat de economische effecten van nieuwe stations gering zijn. Zelfs in Londen wat een zeer groot OV-netwerk met een hoge frequentie heeft, zijn de economische effecten 'slechts' 1,5% tot maximaal 3% van de huizenprijs per kilometer toename in afstand naar het dichtstbijzijnde station.

- 
- 1 Debrezion et al. (2006) heeft gesuggereerd dat de effecten kunnen oplopen tot 25% van de huizenprijs. Dit is vrijwel zeker een overschatting omdat er niet wordt gecorrigeerd voor andere factoren (zie hoofdstuk 5 van dit boek).
  - 2 In Nederland wordt ongeveer 5% van de verplaatsingen afgelegd per openbaar vervoer (CBS, 2012).