

# Schiphol en de HSL: een ideaaltype?

**Wordt de hogesnelheidslijn naar Brussel en Parijs aangelegd om de klanten naar Schiphol veilig te stellen of moet de hogesnelheidslijn het vlieg- en autoverkeer op korte afstanden vervangen? En indien men een tweede nationale luchthaven beoogt, hoe kan men de schijnbaar tegenstrijdige beleidsdoelen als natuur, milieu, woon- en leefklimaat en economie met elkaar harmoniëren?**

RIENTS DIJKSTRA\*

Het huidige Schiphol is een goed voorbeeld van de voordelen van samenwerking tussen verschillende transportsystemen. De bijbehorende kostenbesparing hebben een duidelijke relatie met de ligging van de luchthaven. Schiphol wordt vaak verfoeid om de geluids-overlast die het veroorzaakt in de woonwijken van Amsterdam en omgeving. Hoewel het in dat opzicht op een slechte plek ligt -midden in de agglomeratie Amsterdam-heeft het zijn economische succes niet alleen te danken aan de lage accijns op kerosine, zoals de tegenstanders vaak beweren. De luchthaven heeft wel degelijk een voordeel boven de meeste concurrerende mainports in Europa. Volgens een rapport uit 1992 van het Franse Institut du Transport Aérien (ITA) behoort Schiphol tot een select groepje van Europese luchthavens waar sprake is van een volledige 'interconnectie-trinomiaal'. Een term waarmee de auteurs bedoelen dat de luchthaven zowel met de nabijgelegen stad, als in het marktgebied is verbonden via een compleet netwerk waarin alle vervoerssoorten bij elkaar komen: rail-, wegvervoer en luchtverkeer.

## SUBSTITUTIE

Ook binnen de kopgroep van optimaal ontsloten luchthavens in Europa, hoort Schiphol tot de meest toegankelijke. De luchthaven ligt na-



"Schiphol ligt bovenop A4 en spoor (HSL)" Bron: Schiphol Aerophoto

melijk letterlijk bovenop de hoofdvervoers-as die de steden Amsterdam Rotterdam, Den Haag, Antwerpen, Brussel, Parijs en Londen met elkaar verbindt. De snelweg A4 en de belangrijkste spoorverbinding naar het zuiden lopen er zelfs letterlijk onderdoor. De trein, en HSL-reiziger hoeft vanaf het perron maar één roltrap te nemen en een klein stukje te lopen en hij of zij staat voor de incheckbalie van de luchthaven. Ook automobilisten kunnen vanaf de A4 bijna rechtstreeks het parkeerterrein van de luchthaven oprijden. Dit maakt intermodaal vervoer, waarbij de reiziger het hoofddeel van zijn reis in verschillende vervoerssystemen aflegt, via Schiphol een realistische optie. Volgens de studie van het ITA kan van de grote Europese luchthavens alleen Frankfurt in dit opzicht met Schiphol wedijveren. Die goede aansluiting op Schiphol tussen het luchtvervoer, de HSL en overige vervoerssystemen, maakt verschillende vormen van synergie en bijbehorende kostenbesparingen mogelijk, waardoor een aantal (schijnbaar) tegenstrijdige beleidsdoelen op het gebied van natuur en milieu, concurrentiepositie en economische uitstraling, beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

Om te beginnen leidt een snelle en moeiteloze aansluiting op het HSL-net tot een sterkere substitutie van vliegvluchten door treinreizen. Doordat de HSL tot zo'n 700 à 1000 kilometer goed kan concurreren met het vliegtuig, zullen reizigers eerder geneigd zijn Schiphol te gebruiken als oversteeplek voor het Europese deel van hun reis om vervolgens gebruik te maken van de trein. Ook reizigers die nu nog met de auto naar Schiphol komen om daar een internationale vlucht te nemen zullen door de snelheid, het gemak en de lage filekans van de HSL, eerder worden verleid om per trein te reizen. Het milieu wordt minder belast aangezien de HSL per kilometer zo'n twee tot tweeëneenhalf maal minder brandstof verbruikt dan een auto of vliegtuig. Een projectgroep, vertegenwoordigd door autoriteiten en deelnemers van de NS, de KLM en Schiphol, voorspelt dat de potentiële substitutie van vliegtuig door de hogesnelheidslijn in 2003 tussen één tot 2,2 miljoen reizigers per jaar zal variëren. In 2015 kan tot dit aantal zelfs tot 4,1 miljoen oplopen. Verder blijkt uit modelberekeningen dat de overstappers in eerste instantie vooral zakenreizigers zullen zijn, waarbij de Europese

vlucht het hoofddeel van de reis vormt (*origin destination-segment*). Zij verkiezen de HSL vanwege de tijdwinst. Of ook particulieren uit dit segment het vliegtuig voor de HSL zullen vervuilen is meer dan bij de zakelijke reizigers afhankelijk van de prijsverhoudingen. Om ook op de transfermarkt substitutie te bewerkstelligen is het nodig dat de HSL en de luchtvaart als één geïntegreerd systeem gaat werken. De reiziger moet dan één kaartje voor een complete reis met trein en vliegtuig kunnen kopen. Een mogelijk nadeel van komst van de HSL voor de mobiliteitsdoelstellingen is de toenemende kans dat reizigers even snel met de HSL naar een andere grote luchthaven reizen, om daar een vlucht te pakken die beter in het schema past.

## BESPARINGEN

Naast de goede bereikbaarheid van de locatie Schiphol is het gebruik van de bestaande infrastructuur een belangrijk voordeel. Het vervoer over land van en naar Schiphol van klanten, medewerkers, hulpgoederen en vracht kunnen bijna geheel via de reeds bestaande hoofdvervoers-as worden afgewikkeld. Losse, speciaal voor de luchthaven aangelegde en verder doodlopende einden in het hoofdvervoersnetwerk worden daardoor voorkomen (zie de eerste illustratie). Dit leidt tot grote besparingen, zowel in aanlegkosten, als in verstoring van de woon-, recreatie- en natuurgebieden, als in mobiliteit en milieuvuiling. Om dit laatste te begrijpen moeten we bedenken dat de verkeersstromen van en naar een luchthaven zo massaal zijn dat ze altijd via een grote vervoers-as, of via infrastructuur van dezelfde zwaarte, moeten worden geleid. In de eerste illustratie moeten aan- en afvoer over land naar de luchthaven in ieder geval tot aan de aansluiting met de bestaande infrastructuur de eigen vervoerscorridor volgen. Gevolg is dat een verschuiving van de luchthaven van de vervoerscorridor af (peil 2 in illustratie 1) grotere gevolgen heeft voor de mobiliteit dan een verschuiving er langs (peil 1). In het laatste geval wordt de grotere afstand per trip uit de ene stad (gedeeltelijk) gecompenseerd door een kleinere afstand per trip uit de andere stad. Alle reizigers, medewerkers en vracht moeten echter de totale afstand over de aftakking van de vervoer-as naar de luchthaven afleggen. Een vergroting van de lengte van die aftakking wordt dus voor iedere trip omgezet in extra reizigerskilometers. En door het enorme vervoersvolume van en naar de luchthaven vertaalt een extra af te leggen kilometer zich direct in miljoenen ton- en reizigerskilometers per jaar, mét alle daarbij horende kosten in de vorm van extra milieuvuiling en CO<sup>2</sup>-uitstoot.

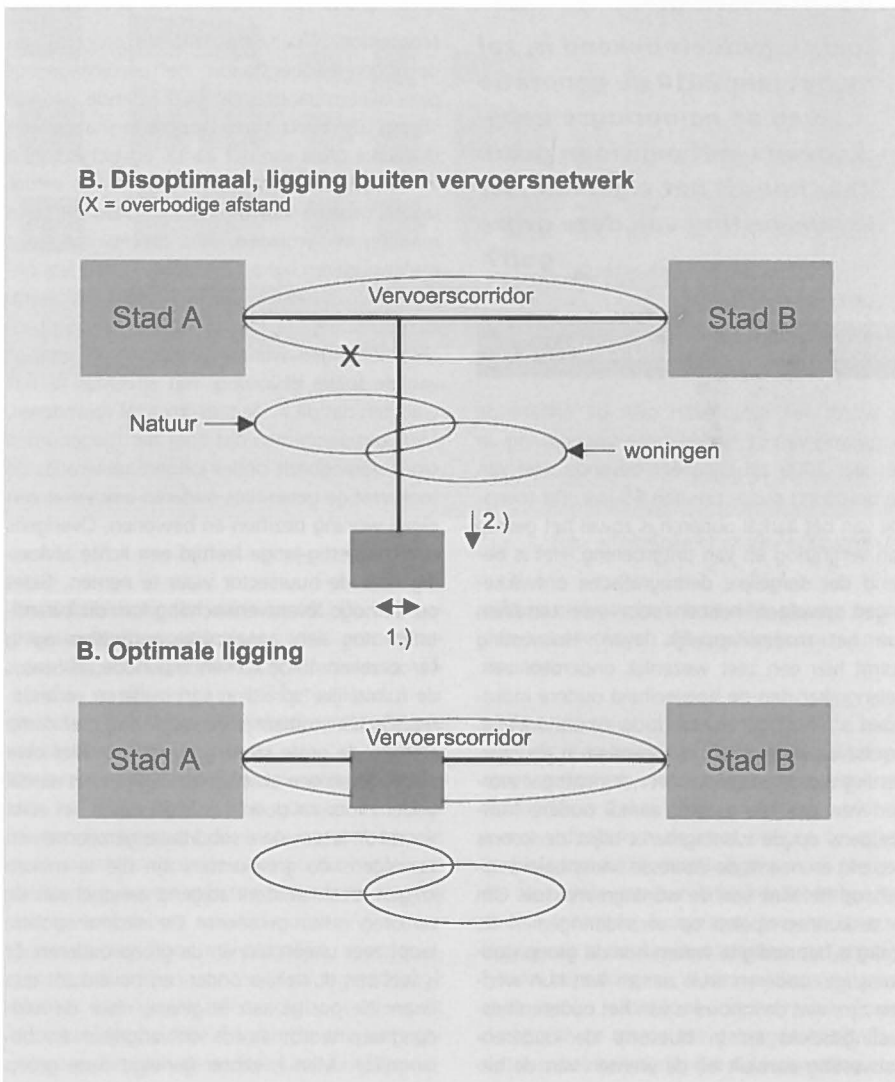
## AANSLUITING

Als tweede nationale luchthaven heeft men eilanden op zee of in de Markerwaard voorgesteld, echter een locatie op afstand van het bestaande netwerk is een belangrijk nadeel. Deze

plaatsen liggen op tenminste dertig tot veertig kilometer buiten de hoofdvervoersnetwerken. Er kleven nog meer nadelen aan zo'n plaatsing van de luchthaven buiten de hoofdvervoerscorridors. De infrastructuur voor de HSL en de snelle Shuttles, kan niet langer rechtstreeks worden ingezet als *feeder* voor de luchthaven; deze kan tussen Rotterdam en Amsterdam moeilijk even een bochtje langs een eiland in de Noordzee maken. Daarmee gaat het grootste deel van de synergie die de ligging van Schiphol juist zo ijzersterk maakt verloren: de door iedereen noodzakelijk geachte snelle railsverbinding tussen de nieuwe luchthaven, de oude luchthaven en de markt moet dan nieuw

toegenomen reistijden en een slechtere concurrentiepositie voor de luchthaven. Vier minuten extra reistijd betekent een verlies van 200.000 HSL-klanten per jaar!

Wat betekent dit nu voor de locatiekeuze voor de nieuwe luchthaven, als die er komt? Wat kunnen we van Schiphol leren? De grote uitdaging voor planners en politici is een locatie te vinden die qua substitutie en intermodale connectiviteit net zo optimaal is als Schiphol, maar die niet midden in een agglomeratie ligt. Door de nieuwe luchthaven wat verder buiten de stad (niet op tien kilometer, maar van veertig tot zestig kilometer), maar net als Schiphol



"Ligging luchthaven t.o.v. Hoofd vervoersnetwerk"

geconstrueerd worden, en vormt geen integraal deel meer van het doorgaande HSL-netwerk tussen de grote steden. Ook de autowegen moeten dan nieuw worden aangelegd over de afstand X. Verder zullen er grote doorbraken in de kwetsbare natuur-, woon- en leefgebieden langs de kust of de IJsselmeerzomen gemaakt moeten worden, óf er moeten lange, brede en dure tunnels worden aangelegd om die gebieden te sparen. Andere nadelen van een langere aan- en afvoerroute zijn

bovenop een hoofdvervoers-as en een HSL-verbinding te leggen, wordt de gewenste afname van de hinder gerealiseerd, terwijl de voordelen behouden blijven. Bovendien kan die HSL dan meteen worden ingezet om de nu verder afgelegen luchthaven toch snel bereikbaar te maken. Met een gemiddelde snelheid van 240 kilometer per uur ligt een locatie zestig kilometer buiten de stad immers op vijftien minuten reistijd.

\*Redactie AGORA