

fd. Dagkoers **Begin de dag met voorsprong. Volg FD Dagkoers.**

Luister hier

Mede mogelijk gemaakt door **DELEN PRIVATE BANK**

Opinie • 13:00

Maak ruimte op Schiphol: vervang korte vluchten door hogesnelheidstreinen

Rogier Vergouwen, Sijas Akkerman

Schiphol zit klem. Meer vluchten mogen niet, maar minder internationale bereikbaarheid willen we evenmin. Het kabinet-Jetten kan het dossier vlot trekken door meer te investeren in hogesnelheidstreinen, schrijven Rogier Vergouwen en Sijas Akkerman.



Foto: Michel Troncy/Gamma

Jarenlang ging uitbreiding van Schiphol gepaard met meer geluidsoverlast en uitstoot.

Nog altijd voldoet de luchthaven niet aan de geluidsnormen, komt er te veel CO2 vrij en is er geen natuurvergunning, terwijl die wel vereist is. Het kabinet-Schoof probeerde deze impasse te doorbreken, niet door de overlast aan te pakken, maar door de regels aan te passen en het aantal vluchten op 478.000 per jaar te maximaliseren. Maar de Raad van State vernietigde dit besluit en bepaalde dat de feitelijke milieuruimte leidend blijft: omwonenden mogen niet méér geluidsoverlast ervaren dan in 2008 was toegestaan. Kijken we daarbij ook naar de totale uitstoot, dan is duidelijk dat krimp van Schiphol onvermijdelijk is.

Verplaatsing van vluchten naar Rotterdam of Lelystad lost niets op; daarmee verschuift de overlast alleen maar. Om het probleem structureel aan te pakken moeten we kijken naar alternatieven voor het vliegtuig. Voor afstanden tot achthonderd kilometer is dat de hogesnelheidstrein. Uit [Brits onderzoek](#) blijkt dat de hogesnelheidstrein per reiziger per kilometer ruim 95% minder uitstoot dan het vliegtuig. Want juist voor korte afstanden is vliegen per kilometer zeer vervuilend, omdat de energie-intensieve start verantwoordelijk is voor een groot deel van de uitstoot. Met de trein is dus een enorme milieuwinst te behalen.

Andere Europese landen laten al decennia zien dat dit werkt: [Italië](#) en [Frankrijk](#) beschikken over uitgebreide hogesnelheidsnetwerken die vluchten op korte afstanden grotendeels overbodig maken. Met het hogesnelheidstraject Parijs–Straatsburg duurt de reis een uur en vijftienvertig minuten, terwijl vliegen – inclusief inchecken en security – al snel vier uur kost. Veel reizigers verkiezen daarom deze trein boven het vliegtuig.

Ook de Nederlandse luchtvaartsector erkent dit. Voormalig KLM-topman [Pieter Elbers](#) stelde reeds in 2018 voor de kortereafstandsvluchten te vervangen door hogesnelheidstreinen, mits reizigers snel naar Schiphol kunnen reizen om daar over te stappen op intercontinentale vluchten.

Corridors

Op afstanden tot achthonderd kilometer is de hogesnelheidstrein sneller dan het vliegtuig. Bestemmingen als Kopenhagen, Berlijn, Zürich en München liggen binnen dit bereik. In landen met goed ontwikkelde hogesnelheidslijnen kiezen reizigers massaal voor de trein. Zo is het vliegverkeer tussen Parijs en Brussel vrijwel verdwenen, terwijl op de verbinding Parijs–Londen de trein het grootste deel van de markt overnam.

Nederland kan die omslag ook maken, en dat vraagt om gerichte investeringen. Twee internationale corridors zijn daarbij cruciaal.

De eerste verbindt Amsterdam met Berlijn via Hengelo en Hannover. Met dit hogesnelheidsspoor kan de reistijd dalen van bijna zes naar tweeënhalf uur. Hannover is bovendien een belangrijk spoorknoppunt, met snelle aansluitingen naar Noord-Duitsland en Scandinavië.

‘Frankrijk, Italië en Spanje beschikken reeds over uitgebreide hogesnelheidsnetwerken’

De tweede corridor loopt van Amsterdam via Eindhoven naar Keulen en Frankfurt. Over 450 kilometer kan de reistijd dalen tot zo'n twee uur, vergelijkbaar met de succesvolle verbinding Parijs–Straatsburg. Vanuit Frankfurt rijden vervolgens treinen naar Zuid-Duitsland en Zwitserland.

Met deze verbindingen worden grote delen van West-Europa binnen enkele uren per trein bereikbaar. Dat maakt het mogelijk een aanzienlijk deel van de kortereafstandsvluchten te vervangen en zo ruimte te creëren binnen de milieugrenzen van Schiphol. Circa een derde van de vluchten vanaf Schiphol ligt binnen een straal van achthonderd kilometer.

Regionale versterking

En de voordelen reiken verder dan alleen de luchtvaart. Het hogesnelheidsspoor versterkt ook de regionale economie. Waar luchtvaart economische activiteit concentreert rond grote luchthavens, verbindt een netwerk van hogesnelheidslijnen verschillende Europese economische centra en verkort het de reistijd tussen bedrijven, kennisinstellingen en arbeidsmarkten.

Vooral de regio's Eindhoven en Twente profiteren hiervan. Brainport Eindhoven is een belangrijke regionale hightechcluster en krijgt met verbindingen naar Amsterdam, Schiphol en Duitsland een nog sterkere positie. Ook Twente krijgt via de trein directe toegang tot Europese markten en kennisnetwerken. Investerings in het hogesnelheidsspoor dragen zo niet alleen bij aan ontlasting van Schiphol, maar ook aan een evenwichtiger economische ontwikkeling in Nederland.

Europees aansluiten

Frankrijk, Italië en Spanje beschikken reeds over uitgebreide hogesnelheidsnetwerken. Om ook andere landen over de streep te trekken, werkt de Europese Commissie sinds vorig jaar aan plannen om Europa's economische centra met het hogesnelheidsspoor te verbinden. Nederland kan zich daarbij aansluiten – of achterblijven.

Dat vergt politieke keuzes. Het hogesnelheidsspoor kost geld en vraagt om goede samenwerking met buurlanden. Maar het alternatief is dat het Schipholdossier verder vastloopt in juridische procedures en maatschappelijke weerstand.

De keuze is helder. Door korte vluchten te vervangen door hogesnelheidstreinen kan het aantal vliegbewegingen omlaag en wordt Nederland beter met Europa verbonden. Dat vermindert overlast voor omwonenden, versterkt de economie en houdt Nederland internationaal bereikbaar.

Over deze opiniebijdrage

Rogier Vergouwen is voorzitter van Stichting High-Speed Rail Nederland. **Sijas Akkerman** is directeur van Natuur en Milieufederatie Noord-Holland.

Dit is een ingezonden opiniebijdrage. De spelregels. Stuur uw bijdrage naar opinie@fd.nl.

Advertentie

Gerelateerde onderwerpen

- [Schiphol](#) + Volg
- [Investing](#) + Volg
- [Klimaat](#) + Volg
- [Luchtvaart](#) + Volg

[Toon meer](#) v

Doe dit artikel cadeau

U kunt dit artikel cadeau doen aan iemand zonder FDMG-account.

[Doe dit artikel cadeau](#)



Advertentie

Let op! U belegt buiten AFM-toezicht. Geen vergoeding, en prospectusplicht voor deze activiteit.

Laatste nieuws

- 13:08 [Einde van LIV Golf nabij nu de Saoedi's miljardensteun lijken op te zeggen](#)
- 13:00 [Vervang korte vluchten vanaf Schiphol door hogesnelheidstreinen](#)
- 12:06 [De brandweerman van de wereldeconomie worstelt met zijn grootste aandeelhouder: pyromaan Trump](#)
- 12:04 [Broos bestand tussen Libanon en Israël bevriest de frontlinie](#)
- 11:45 [Kerosineschaarste als brandstof voor Brussels toerismeplan](#)

[Lees al het laatste nieuws](#) >

Advertentie

Meer opinie

3 min leestijd • [Opinie](#)

Een pleidooi voor de sturende aandeelhouder – want keuzes maken is nodig

1 min leestijd • [Bouman&Dijkman](#)

Dromen over de Navo

2 min leestijd • [Column](#)

Leven als God in Frankrijk voor 0% belasting – het kan wél

2 min leestijd • [Commentaar](#)

Passend budget nodig voor cruciale energieprojecten

- [Over FD](#) v
- [Algemeen](#) v
- [Service](#) v
- [Producten](#) v
- [Van onze partners](#) v
- [Meer van FDMG](#) v