

Art Zaaijer

# DUISTERE FACTOREN

## De koorleden

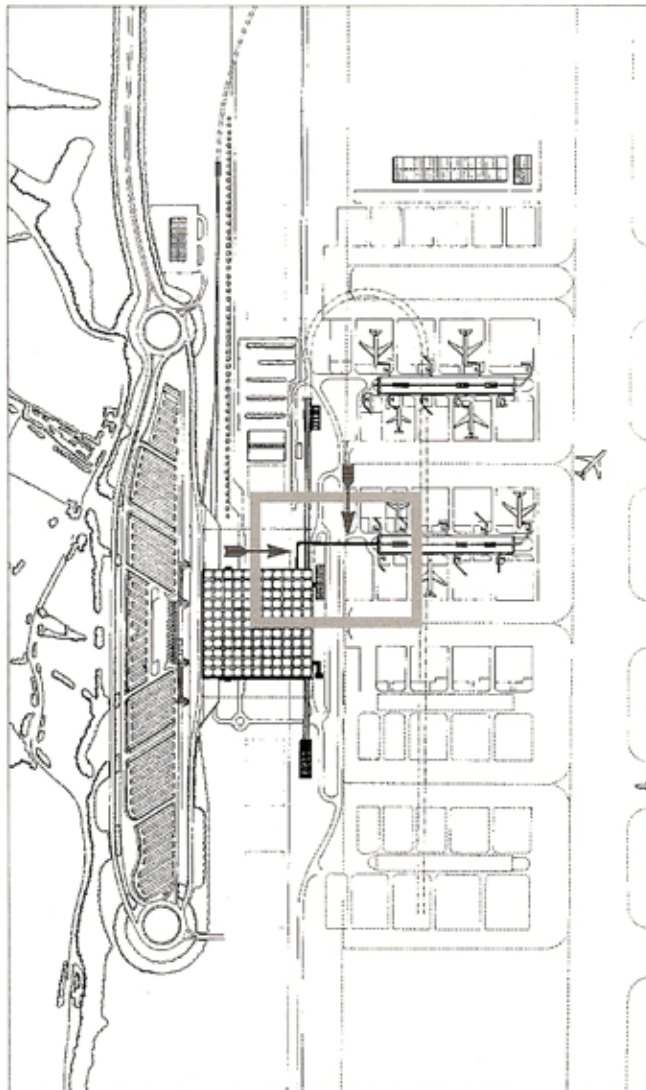
Wanneer we ons een voorstelling trachten te maken van de besluitvormingsprocessen die leiden tot de bouw van het moderne vervoersnetwerk, dan komen ons in de eerste plaats de bestuurders voor de geest. Zij zijn zich nadrukkelijk bewust van de enorme verantwoordelijkheid die op hun schouders rust. Wanhopig laverend tussen de belangen van de Europese Unie enerzijds en de gewone kiezers anderzijds, proberen ze naar eer en geweten tot het juiste besluit te komen. Eerst wordt de wenselijkheid van de ingreep op zich overwogen. Dan volgt de vergelijking van de mogelijke oplossingen, waarbij de vraag van de wenselijkheid meestal op hinderlijke wijze de kop blijft opsteken. Tegenwoordig voegen zich de stemmen van verschillende 'marktpartijen' eveneens in een vroeg stadium in het veelstemmige koor van beslissers. Financiers, toekomstige (mede-)eigenaars, beheerders en aannemers in de meest uiteenlopende combinaties bieden alternatieve financierings-constructies, nieuwe boortechnieken, hoogwaardige bouwmethoden en een onderhoudsarme inrichting aan (alle natuurlijk milieuvriendelijk). Wanneer tegelijk ook 'de bewoners', de milieuorganisaties en een enkele gepensioneerd professor civiele techniek hun stem verheffen, groeit dit koor uit tot een ware bulderbende.

De grote ontdekking van de studiereis *l'Europe à grande vitesse* was dat de voortgang van de grote projecten vooral wordt bepaald door invloeden en ontwikkelingen die buiten het blikveld en de invloedssfeer van al deze koorleden valt. Hoe goed bedoeld, integer en fanatiek men zich ook met de materie bezighoudt, steeds blijken onbekende, onvoorziene en/of oncontroleerbare factoren van doorslaggevend belang te zijn voor het uiteindelijke resultaat. Daarbij moet de voor financierder, bestuurder en ecoloog gekmakende conclusie worden getrokken dat de ratio op deze factoren een niet noemenswaardige invloed lijkt te hebben.

De rol van de architect in dit alles is een bijzondere: hij geeft de publieke schakels van de projecten vorm (de terminals, de stations) en is mede-ontwerper van de functionele schema's van deze gebouwen. Hij is een van de weinigen die op het niveau van de directe gebruiker werkt. Als vormgever en organisator beïnvloedt hij op de meest directe manier de wijze waarop mensen het systeem zullen ervaren. Daarom is het zo onbegrijpelijk dat juist de verhalen en theorieën van deze belangrijke partij in het proces van realisatie zo volledig onverifieerbaar, zo onbegrijpelijk, soms aanwijsbaar onzinnig of zelfs compleet afwezig zijn. Nog onbegrijpelijker is dat de overige partijen in het proces dit accepteren.

Heeft dit te maken met het ontzag dat de architectenprofessie inboezemt? Dit ontzag kwam vroeger voort uit de autoriteit die de architect als enige allesweter in het ouderwetse bouwproces bezat. Met het ontstaan van allerlei specialismen in de bouw is die alwetendheid van de architect verdwenen en sindsdien is zijn autoriteit tanende.

Misschien komt die acceptatie voort uit het feit dat naarmate het beslissingsproces meer het niveau van het direct betrokken individu nadert, de randvoorwaarden 'zachter' worden. Terwijl precies kan worden berekend hoeveel luchtdruk de hogesnelheidstrein bij 200 km/uur opbouwt in de Kanaaltunnel en hoe groot de decompressietunnels derhalve moeten zijn, weet niemand precies wat een individu voelt, denkt,



Stamsted met de later toegevoegde loopbrug. © Sir Norman Foster and Partners



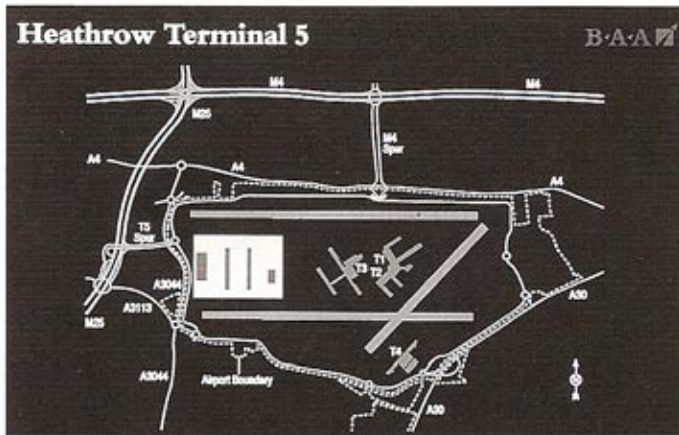
Stansted. © Foto: Wim Nijenhuis

weet, niet weet, niet wil weten, zodra het een hogesnelheidsstation binnenstapt. De architect durft zich op dit onbekende, riskante terrein te begeven. Hij heeft hier als een van de weinigen een mening over, een theorie of een (on?)zinnig verhaal, in ieder geval heeft hij een schets. Deze schets suggereert het concrete antwoord te zijn op de onbeantwoorbare vraag: 'Wat willen de mensen?' De architect wil de schets heel graag opwerken tot een tekening en tot een werktekening. Van die werktekening kan een concreet gebouw worden gemaakt en dit gebouw moet aan de ondoorgroondelijke behoeften van de individuele gebruikers voldoen. Of dit ook echt het geval is, wordt pas op langere termijn duidelijk. Maar de durf die de architect toont door te beweren dat hij weet wat de mensen willen en wat er dus moet worden gebouwd, die durf wordt beloofd met een kritiekloos aanhoren en aanvaarden van de meest vage verhalen.

Aan de hand van recent gerealiseerde projecten in Londen en Lyon en ontwikkelingen rond Schiphol en de hogesnelheidslijnen in Europa wil ik hieronder enig licht laten schijnen op de verhouding tussen bedoelingen en hun uiteindelijke verwezenlijking.

### **Het heldere concept**

Bij het ontwerp voor Stansted Airport stond Norman Foster een zeer duidelijk uitgangspunt voor ogen: het complex zou zo overzichtelijk mogelijk moeten zijn, en de looplijn van auto of bus naar vliegtuig zo kort en rechtlijnig mogelijk. De vierkante plattegrond van de hal leidt er in de praktijk evenwel toe dat er geen kleine, maar juist een tamelijk grote afstand ontstaat tussen land- en luchtzijde. De vliegtuigen takken op losstaande 'satellieten' aan. Deze zijn echter, mede in verband met een eventuele uitbreiding, zo ver verwijderd van het hoofdgebouw dat een *people mover* noodzakelijk is. Vanwege die mogelijke uitbreidingen is het traject van deze robottrein echter zo wijd uitgelegd, dat men ook nog een gewone loopbrug heeft gebouwd om sneller van het hoofdgebouw in de dichtstbijzijnde satelliet te komen - een golfplaten tunnel die niet gepland



Heathrow Terminal 5. © Richard Rogers en BAA



Heathrow Terminal 5. © Heathrow Airport Limited

en ook niet is ontworpen door Foster. Overigens werd ons reisgezelschap niet met de *people mover* vervoerd, maar om onduidelijke redenen midden op een platform afgezet, vanwaar een bus ons naar de achterdeur van het hoofdgebouw bracht.

Aangezien de douane in de vertrek- en aankomsthal volledig afgeschermd compartimenten eist - iets wat al jaren bekend was - is de hal volledig dichtgezet met systeemwanden. De organisatie van satellieten met vliegtuigen enerzijds en een hal met auto's en bussen anderzijds, de vierkante plattegrond van die hal en de omslachtige verbindingen tussen hal en satellieten, dit alles resulteert in een compleet onoverzichtelijke luchthaven met een erg mooi dak.

### Het supervliegtuig

Om de bezoekersaantallen van Heathrow Airport te kunnen laten groeien van 52 naar 80 miljoen reizigers per jaar is een nieuwe terminal nodig: Heathrow Terminal 5. Richard Rogers heeft er een tweelaagse hal voor

ontworpen, doorsneden door prachtige vides. Deze maken echter visueel contact mogelijk tussen aankomende en vertrekkende bezoekers, hetgeen verboden is om redenen van veiligheid en oriëntatie. Daarom zijn langs de vides schermen gepland, waartegen men vervolgens winkels wil plaatsen, met hun rug naar de vides. Het voorlopig ontwerp toont naast de vertrekhal een reeks satellieten met *gates*, gedimensioneerd naar de toekomstige superjumbo's. Met deze reuzenvliegtuigen (tot 800 passagiers) kan het aantal passagiers groeien bij een gelijkblijvend aantal vliegbewegingen, waardoor er geen derde landingsbaan op Heathrow nodig is.

De aanleg van een derde baan is namelijk onmogelijk: op eigen terrein ontbreekt de ruimte en uitbreiding van het luchthavenareaal is onmogelijk vanwege direct aangrenzende bebouwing. Voor verdere groei is de luchthaven daarom afhankelijk van grotere vliegtuigen. Op de vraag van Boeing of er maatschappijen geïnteresseerd waren in een superjumbo, meldde British Airways zich dan ook met groot enthousiasme. Helaas bleken zij met Singapore Airways de enige belangstellenden te zijn en het project werd door Boeing afgeblazen.

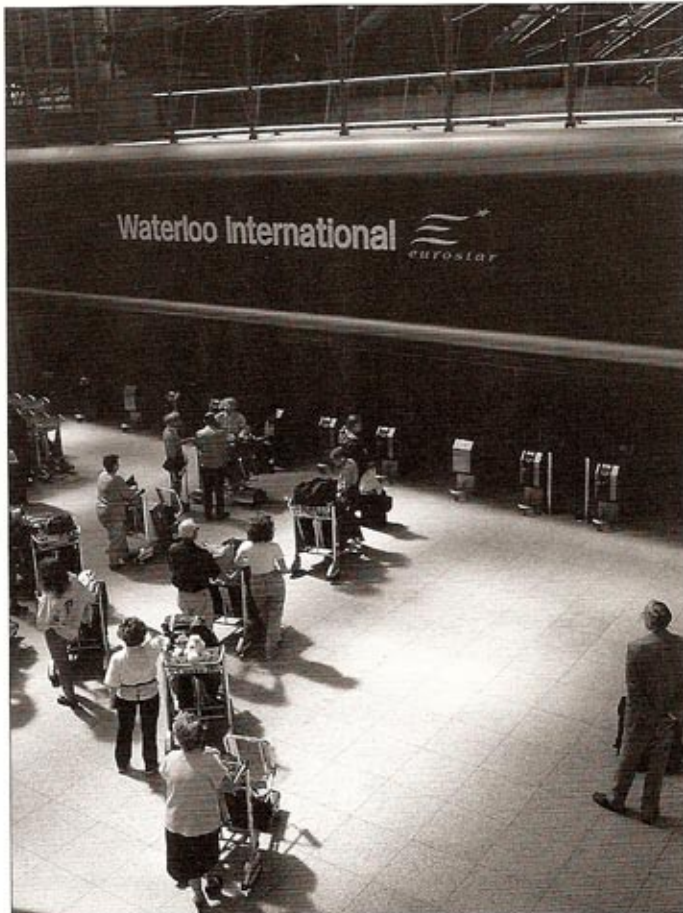
De trend in de luchtvaart is om met kleinere vliegtuigen flexibeler in te spelen op de groeiende behoefte aan regionale vluchten. Hiermee is Terminal 5 een ontwerp dat geheel is afgestemd op een vliegtuigtype dat niet bestaat, terwijl het inspeelt op een groei die bij afwezigheid van een derde landingsbaan op Heathrow onmogelijk is. Mede afhankelijk van een twee jaar durende *Public Enquiry* gaan de palen in 1997 de grond in, het dak wordt prachtig.

#### **Het tweede station**

Het nieuwe Waterloo International, ontworpen door Nicholas Grimshaw, is voorlopig het enige eindpunt voor de hogesnelheidstrein vanuit Parijs

Waterloo International. © Foto: Art Zaaijer





Waterloo International. © Foto: Art Zaaier

en Brussel. Deze steden zijn via de Kanaaltunnel en een negentiende-eeuwse treinlijn door Kent met Londen verbonden. Gepland is dat er uiteindelijk een nieuwe hogesnelheidslijn, de Channel Tunnel Rail Link, vanaf de tunnel oostelijk langs Londen zal lopen om bij King's Cross of St.Pancras Station te eindigen. Waterloo International zal dan als tweede hogesnelheidsstation met een zijlijn (geen hogesnelheidslijn) op deze nieuwe lijn aantakken.

De aanbesteding door de verschillende aannemerscombinaties voor de aanleg van de nieuwe hogesnelheidslijn van de Kanaaltunnel naar King's Cross Station heeft uiteindelijk twee offertes opgeleverd. De eerste vraagt drie miljard pond rijksbijdrage, de tweede vier miljard. Dit geld is niet voorhanden. Met name de ontwikkeling van het King's Cross Railway Lands, achter King's Cross Station en het vernieuwde St.Pancras Station, zou geld moeten opleveren, maar doet dat niet zolang de kolossale leegstand in kantoren in de stad de grond waardeloos maakt. Ook blijft er een grote publieke weerstand bestaan tegen de nieuwe tracé-keuze, de inpassing van de lijn in het landschap en het idee op zich van een nieuwe snelle verbinding met het continent.



Satolas. © Foto Art Zaaijer

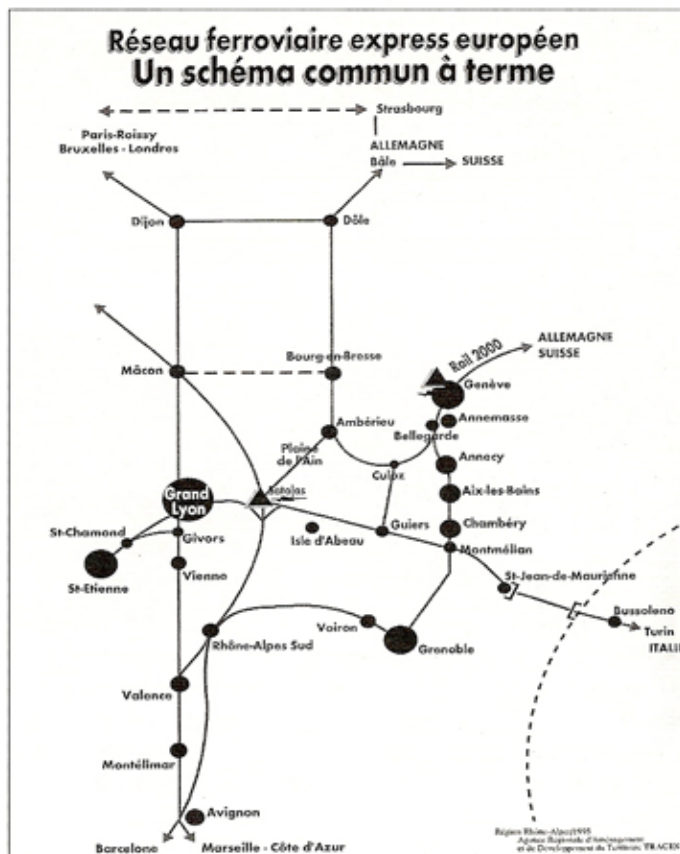
Dit alles lijkt er op te wijzen dat er helemaal geen hogesnelheidslijn van de Kanaaltunnel naar King's Cross of St.Pancras Station komt. En dat zou weer verklaren waarom er zoveel geld in Waterloo Station is gestopt; het is reeds lang geleden voorzien dat Waterloo Station uiteindelijk het enige hogesnelheidsstation zou blijven (met een uniek, scharnierend dak).

#### **De voordelen van bereikbaarheid**

Met het tot stand komen van de 600 kilometer lange hogesnelheidslijn tussen Parijs en Lyon in 1981 werd de treinreistijd tussen deze steden tot twee uur gereduceerd. De hogesnelheidstreinen arriveren op het centraal station in het centrum van Lyon. Door het tot stand komen van de hogesnelheidslijn Parijs-Lyon in 1981 verviel voor de bezoekers van Lyon de noodzaak tot overnachten in de stad. Dankzij de reistijd van twee uur kon men gemakkelijk op één dag heen en weer vanuit Parijs. Het aantal hotelovernachtingen in Lyon liep dan ook dramatisch terug. In het verlengde hiervan zakte ook het restaurantbezoek in elkaar, zodat de 'drainwerking' van de hogesnelheidstrein een failliete hotelbranche en, nog erger, een crisis in de culinaire traditie van de stad heeft veroorzaakt.

Toen dit effect in 1986 duidelijk was geworden, reageerde de wanhopige regio met het afdwingen van nog een hogesnelheidsstation, in de lijn die buiten Lyon om gepland was en bedoeld was voor doorgaande hogesnelheidstreinen tussen Parijs en Marseille die geen stop zouden maken in Lyon zelf. Deze lijn was op enige kilometers afstand gepland van vliegveld Satolas. Hier is inmiddels het hogesnelheidsstation Satolas verrezen, naar een ontwerp van Calatrava.

De overbodigheid van dit station, bouwkosten één miljard franc, wordt bewezen door het feit dat er slechts tien treinen per dag stoppen en dat men 270.000 passagiers per jaar (= 74 per trein) verwacht te zullen



Op de netwerkkaartjes worden de verbindingen moeiteloos gelegd. © Région Rhône-Alpes

aan- en afvoeren. Wij waren de enigen die uitstapten uit de trein uit Parijs. De hoop dat de regio kan worden versterkt door zoveel mogelijk netwerken aan elkaar te koppelen, lijkt vooralsnog ijdel. Men vliegt niet naar Lyon om daar de hogesnelheidstrein naar Parijs of Marseille te nemen. Vanuit Lyon neemt men de hogesnelheidstrein vanaf het centraal station, of het vliegtuig vanaf Satolas. Aangezien het centrum van Lyon al op het net was aangesloten, is Satolas een leeg station onder een dak in de vorm van een dode vogel.

Met zijn twee hogesnelheidsstations probeert Lyon zich nu te profileren als centrum van *l'axe sud-européen*, de zone die Valencia, Barcelona, Lyon, Turijn, Milaan en Venetië omvat en omschreven wordt als: 'une réalité géographique, historique et économique'. In de stad zelf is net de eerste fase van een nieuw zakencentrum en congrespaleis opgeleverd. Met de boekingen van congressen en de verhuur van de kantoorruimte wil het echter nog niet vlotten, omdat het bijbehorende vijfsterrenhotel en het bioscoopcomplex nog niet zijn gebouwd. Zo staat de eerste fase er verlaten bij in de desolate vlakte van fase twee en drie. Het Hiltonhotel wacht met investeren op meer congresactiviteit, het bioscoopcomplex wacht op het hotel en het congrespaleis wacht op beide, zodat nu alle hoop op Raymond Barre is gevestigd. Deze ex-premier van Frankrijk,



Lyon als centrum van l'axe sud-européenn. © Région Rhône-Alpes

sinds de verkiezingen van deze zomer de nieuwe burgemeester van Lyon, wordt in staat geacht de vergadering van de G7 in najaar 1996 naar Lyon te halen. En dat zou het Hiltonconcern over de streep moeten trekken.

### Centrum en periferie

Tegelijkertijd doen Parijs en Air France hun gecentraliseerde macht gelden. Toen Lyon een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij zo ver had gekregen een directe lijn Chicago-Lyon te openen, deed Air France enige maanden later hetzelfde. Daarop hief de Amerikaanse maatschappij de lijn op omdat twee maatschappijen op één zo'n lijn te veel is, waarna ook Air France haar dienst stopte. Zo saboteert het centrum de pogingen van de regio om verbanden te leggen buiten het centrum om.

Het blijkt voor grote maatschappijen het meest lucratief en het minst risicovol om te investeren op een punt waar al veel geïnvesteerd is. De nieuwe investering is daar altijd verantwoord, omdat er wordt geprofiteerd van de reeds aanwezige faciliteiten. Omgekeerd worden de investeringen die al gedaan zijn weer meer waard door de nieuwe versterking van het centrum. Dit verklaart de ongebreidelde groei van Heathrow (British Airways), Roissy-Charles de Gaulle (Air France) en Schiphol (KLM).

### De luchtvaartnatie

Schiphol blijft als 'kleintje' onder de grootsten sterk afhankelijk van de nukken van de hoofdrolspelers. Dankzij het *Open Skies*-verdrag dat minister Smit Kroes van Verkeer en Waterstaat destijds wist af te sluiten met de Verenigde Staten, werd het plotseling voor de KLM mogelijk om

haar netwerk met de VS sterk uit te breiden en een intensieve samenwerking met North/West Airlines aan te gaan. Dit resulteerde in een snel herstel van de winstcijfers en een formidabele groei van KLM en Schiphol. Maar waarom sloot de VS nu juist met 'ons' een verdrag af, dat alleen voor Nederland en de KLM zeer lucratief is?

Omdat de VS een splijtzwam zocht binnen de EU. Met de éénwording van de EU dreigt dit politieke verbond en de ermee gelieerde Airbus Industries een zeer grote macht in de luchtvaartwereld te worden. Om die macht te breken achtte men de 'grote onder de kleinen', Nederland, met de 'kleinste onder de groten', de KLM, de ideale partner: klein genoeg om in onschuldige zelfstandigheid ten opzichte van haar grote partners, en ongevaarlijk voor de VS zelf, dit verdrag te tekenen. En groot genoeg om daarmee tweespalt te zaaien in de Europese politieke en economische wereld.

Het moment waarop het de VS behaagt met andere landen een zelfde overeenkomst af te sluiten, vervalt de lucratieve uitzonderingspositie van Nederland en is het zeer de vraag of de groei prognoses van Schiphol en KLM gehandhaafd kunnen worden.

### **Het Europese netwerk**

Op de netwerkkaartjes van de hogesnelheidslijnen worden de Europese Centra moeiteloos met elkaar verbonden. Dit is inderdaad gebeurd met Londen en Parijs, zij het niet met hoge snelheid. Ook voor de overige grensoverschrijdende verbindingen zullen nog enige horden moeten worden genomen. Zo hebben Frankrijk en Duitsland, in concurrentie met elkaar, volledig verschillende systemen ontwikkeld. Met name het elektronische besturings- en beveiligingssysteem en het rollend materiaal verschillen structureel van elkaar. Dit maakt koppeling van de netwerken onmogelijk. Spanje kon als jong, loyaal EU-lid bij de ontwikkeling van haar hogesnelheidsnetwerk natuurlijk niet kiezen tussen het Duitse en het Franse systeem. Men besloot tot het combineren van het Franse rollende materiaal met het Duitse elektronische systeem. Zo was een geheel nieuw, derde systeem geboren, dat op geen van beide andere systemen kan worden aangesloten.

### **De ratio**

Kortom, het hele proces van planning, afweging, inspraak, besluit, realisatie en functioneren ondergaat vroeg of laat de beslissende invloed van die 'duistere' factoren. Diegenen die dit onderkennen, beseffen dan ook dat een rationele afweging van de bekende gegevens geen enkele garantie biedt voor een juist besluit.

Uit al het voorgaande blijkt dat het hele proces van planning, afweging, inspraak, besluit, realisatie en functioneren vroeg of laat de beslissende invloed ondergaat van allerlei 'duistere' factoren. Degenen die dit onderkennen zullen dan ook begrijpen dat een rationele afweging van de bekende feiten geen enkele garantie biedt voor een juist besluit. De architect is daarbij zelf één van die duistere factoren die het welslagen van een project bepaalt. En aangezien ook zijn werk weer door dit soort factoren wordt beïnvloed, is hij uiteindelijk zowel beul als slachtoffer.