

Boekbespreking

Aerotropolis, the way we'll live next, door John Kasarda en Greg Lindsay. Penguin Books, 466 pagina's, € 20,99

ISBN 978 1 846 14100 3

Waardering: vier sterren (van vijf)

Het heerlijke Aerotropolis

Dataverkeer gaat gelijk op met fysiek verkeer, volgens John Kasarda. India en China hebben dan ook elk honderd nieuwe luchthavens op de tekentafel. Vliegvelden zijn de marktplaatsen van de toekomst.

een iets kortere versie van deze recensie verscheen op 26 maart 2011 in De Volkskrant
copyright Carien Overdijk

Slowfood-adepten en consuminderers: slik maar even. Terwijl wij per bakfiets onze spaarlampen en biologische groenten inslaan en ons schrap zetten tegen nog meer asfalt, pompt de wereldeconomie de hebbedingen, halfabrikaten en droomvakanties in een steeds hoger tempo de planeet rond. Luchtvaart wordt hét transportmiddel van de 21^e eeuw, simpelweg omdat het sneller gaat. Was de tweede helft van de 20^e eeuw, in de woorden van de Amerikaanse journalist Greg Lindsay, al de *jet age*, we zijn nu beland in de *instant age*: alles moet direct.

Denk niet dat internet de transportdruk verlicht. Integendeel, Electronisch Dataverkeer gaat gelijk op met Fysiek Verkeer, zo luidt een wet van de Amerikaanse hoogleraar John Kasarda. Vandaag aangeklikt met de muis, morgen in huis, zo is het toch? En als we niet zelf een last-minute golfweekend of een nieuwe knie boeken in Barcelona, dan doet een ander het wel. In weerwil van de stijgende olieprijs groeit het luchtvervoer explosief. IATA, de internationale brancheorganisatie, voorspelde vorige maand voor 2014 een kwart meer passagiersvluchten en bijna vijftig procent meer luchtvracht ten opzichte van 2009.

Vliegvelden zijn groeidiamenten voor werk, goederenstromen en menselijke connecties. Het vermogen van de luchtvaart om tijd en afstand te comprimeren levert steeds meer kostenvoordeel op. En daarom, voorspelt Kasarda, kruipen we deze eeuw massaal bij elkaar in wat hij de Aerotropolis heeft gedoopt, de luchthavenstad. Het vliegveld wordt het centrum, omsloten door een schil van kantoren, hotels, productiebedrijven en transportsystemen. Woongebieden klonteren daar aan alle kanten omheen.

Nieuw is die gedachte niet. Superarchitect Rem Koolhaas, advocaat van de moderniteit en van grote stedelijke structuren (verbeeld in zijn dikke lees- en kijkbijbel *S,M,L,XL* uit 1995) ontwierp al in de jaren negentig een – overigens nooit gebouwde - Airport City voor Frankfurt. En talrijke filmers en tekenaars leefden zich uit op futuristische luchthavensteden.

Maar wie is die Kasarda helemaal? Het doorwrochte *Aerotropolis* draagt zijn naam, maar de tekst blijkt integraal en vrijmoedig neergepend door 'co-auteur' Lindsay. Kasarda is ruimtelijk econoom aan een business school in North Carolina en adviseur van exotische, autocratische stadsbesturen. Zijn eerste twee gedroomde Aerotropolissen, bij Bangkok en in zijn thuisstaat, zijn half mislukt. Lindsay zet zijn permanent gejetlagde leermeester lichtelijk karikaturaal neer: 'hij is geen showman (...) zijn ogen knipperen

op de maat van zijn powerpointpresentatie. Zijn idioom is een stampot van *consultant-speak* en academisch jargon.'

Het brein achter de luchthavenstad mag in zijn eigen boek een raar decorstuk lijken, een luchtfietser is hij niet. Lindsay, die voor dit boek de halve wereld rondreisde en Kasarda's analyses aanvult met andere bronnen, beschrijft een reeks wél gelukke en aanstormende Aerotropolissen. Ze liggen ondermeer bij Denver en in de Arabische emiraten, maar vooral bij explosief groeiende wereldsteden als Seoul, Ghuangzou, en Hyderabad. De meeste zijn bedacht of geïnspireerd door de oogknipperende professor. Klapstuk is het ambitieuze Beijing Capital Airport City, met als centrum een geheel nieuw vliegveld bij China's hoofdstad, op te leveren in 2015. Intussen hebben India en China elk alweer bijna honderd nieuwe luchthavens op de tekentafel, en bouwt Vietnam er vierentwintig, terwijl Ho Chi Minh stad zich nu al transformeert in een Aerotropolis met een grotere transportcapaciteit dan Heathrow.

Het mag duidelijk zijn dat het zuidelijk halfrond – waar de plattelandsontvolking en de verstedelijking door grotere welvaartsverschillen het hardst gaat – voorop loopt met luchtvaartsteden. 'Steden vormen zich naar de nieuwste wijze van transport', las Lindsay bij ruimtelijke historici. 'Sandalen en ezels leverden de kronkelpaden van Jeruzalem op (...), schepen en paarden bepaalden de vorm van havensteden als Lissabon, Venetië en Amsterdam. De spoorweg vormde Kansas City en Chicago, en de snelweg Los Angeles.'

Kasarda hamert erop toe dat de mondiale concurrentie allang niet meer tussen bedrijven gaat, maar tussen geografisch ver uitgerekte bedrijvenketens, die overal de laagste lonen en beste productielocaties opzoeken en wier snelheid grotendeels de kostprijs van het eindproduct bepaalt. 'We leven helemaal niet in een diensteneconomie, maar in een spulleneconomie', stelt de professor. 'Zelfs de gezondheidszorg draait steeds meer om producten.' En omdat veel goederen te duur (medicijnen, electronica, machine-onderdelen) of te bederfelijk (voedsel, bloemen, tijdschriften) zijn om in voorraad te hebben, jagen we ze vraaggestuurd door 'een fysiek internet in de lucht.' In een fraaie reportage beschrijft Lindsay hoe een kwart van de wereldwijde snijbloemenhandel in Nederlandse handen is en hoe efficiënt de 'stervende bloemen' vanuit Hollandse kassen én vanaf Keniaanse akkers via Schiphol in koelingen de wereld rondrazen. En hoe deze ooit volledig vaderlandse handel nu verder uitwaaiert naar Poolse en Chinese akkers en vliegvelden.

De expansiedrang van Schiphol zelf komt in Aerotropolis niet aan bod, evenmin als de weerstand hiertegen van omwonenden en de milieubeweging. Dat is geen gemis, omdat Lindsay de bijbehorende thema's universeel aanpakt. Geluidsoverlast? De nieuwe massa's wier dagelijks brood afhangt van het vliegveld nemen de herrie op de koop toe, zo blijkt in Azië en de VS. In de gloednieuwe, duurzaam gebouwde retro-woonwijken van een wassende Aerotropolis bij Denver ontdekte Lindsay dat de welgestelde bewoners 'het lawaai accepteren (...) als een symbool voor hun besef van plaats.' Ze zijn blij dat ze in 18 minuten vanaf hun voordeur de incheckbalie halen.

Ook op andere milieukwesties gaat Lindsay uitvoerig in. De eindige olievoorraad zal het luchtverkeer niet indammen: het laatste litertje kerosine krijgt een keur aan relatief milieuvriendelijke opvolgers, getuige Lindsay's speurtocht langs laboratoria. Het afvalprobleem wordt echter niet helemaal geloofwaardig ontzenuwd. Met cijfers als 'twee procent van alle CO2-uitstoot nu en vijf procent in 2050' lijkt Lindsay de milieudruk van de luchtvaart te willen relativeren, terwijl die vijf procent een veelvoud kan zijn in absoluut volume. Anderzijds haalde een recent duurzaam initiatief dit boek

niet: de ambitie om intercontinentale vluchten de dampkring uit te sturen kan een fenomenale besparing van brandstof, uitstoot én reistijd opleveren.

Andere consequenties, zoals de aantasting van het landschap en van de vogelstand, of de esthetische kilte van luchthavens (zo fraai opgetekend door filosoof Alain de Botton in *Een week op de luchthaven*, 2009) komen meer impliciet aan bod. Lindsay's schildering van de gestroomlijnde Aziatische luchtvaartsteden, in Kasarda's woorden 'stedelijke concurrentiemachines', is onheilspellend genoeg.

Aerotropolis biedt een dwingende blik op de toekomst. Vliegvelden zijn de nieuwe marktplaatsen. Een hausse aan luchtbruggen tussen China, Dubai en Afrika (elektronica heen, voedsel terug, arbeiders heen en terug) tekent zich nu al af.

Mondiaal gezien heeft dat ook voordelen. De alom betwiste *foodmiles* krijgen bij Lindsay een genuanceerde en goed onderbouwde uitwerking. Broeikasboontjes zijn vervuilender dan ingevlogen buiten-boontjes, nog afgezien van de vraag of je het straatarme landbouwcontinent Afrika een eerlijke concurrentiepositie gunt.

En hoeveel Aerotropolis is de randstad eigenlijk al? Kasarda rekent een straal van honderd kilometer rondom een groot luchtvaartknooppunt als potentieel profijtgebied, mits hoogfrequente treinen en brede wegen deze *hub* razendsnel bereikbaar maken. De makelaarsstotter 'locatie, locatie, locatie' is bij Kasarda een driewerf 'bereikbaarheid' geworden.

De randstad mag verkeerstechnisch tekortschieten, hij valt royaal binnen Kasarda's grenzen en herbergt nu al ruim zes van de tien miljoen inwoners die Schiphol 'bedient'. De nieuwste prognose van het Planbureau voor de Leefomgeving is dat de bevolking zich – in het kielzog van de bedrijvigheid – tussen nu en 2040 steeds verder samentrekt in precies die wijdbemeten arealen rondom Schiphol. Welbeschouwd groeit in de polderdelta, met al zijn historisch erfgoed, best een sfeervol exemplaar van zo'n luchthavenstad.