



PAUL MEURS EN ISABEL VAN LENT

SCHIPHOL GRENsverleggend LUCHTHAVENONTWERP 1967-1975

Rotterdam (naio10 uitgevers) 2019, 192 pp.,
ills. in zwart-wit en kleur, ISBN 978 94 6208 544 2,
€ 49,95

In het archief van interieurontwerper Kho Liang Ie dat in Het Nieuwe Instituut wordt bewaard, bevindt zich een diaserie van een begin jaren zestig ondernomen studiereis. Samen met grafisch ontwerper Benno Wissing reisde Kho toen naar verschillende luchthavens in Europa en Amerika. De aanleiding voor de reis was een prestigieuze ontwerp opdracht voor de uitbreiding van luchthaven Schiphol waaraan Kho en Wissing sinds 1961 werkten. Kho was verantwoordelijk voor het interieurontwerp van de nieuwe luchthaven en Wissing voor het systeem van bewegwijzering. De diaserie is het resultaat van een safari langs belettering en bebording, belichting, bankjes, ramen en lichtinval, relingen, plantenbakken en de afwerking van wanden, vloeren en plafonds. Elk detail dat in een moderne luchthaven te zien is, legde Kho vast. Voor beide ontwerpers opende de reis de ogen voor het ongemak en de onrust van de hedendaagse luchtreiziger: de stress voorafgaand aan de vlucht, de haast bij het halen van het vliegtuig door het moeizaam overbruggen van lange afstanden en het fysieke en mentale ongemak bij langdurig wachten. Kho's werk en zijn achtergrond als ontwerper bij de Stichting Goed Wonen maakten hem bij uitstek geschikt voor deze opdracht. De focus zou dan ook komen te liggen op het maken van een omgeving die de gebruiker rust en duidelijkheid verschafte. De terminal waaraan Kho en Wissing hun bijdragen leverden, is het onderwerp van het boek *Schiphol. Grensverleggend luchthavenontwerp 1967-1975* door Paul Meurs en Isabel van Lent.

Het boek is gebaseerd op een cultuurhistorisch onderzoek dat Meurs en Van Lent in 2018 uitvoerden voor

de Schiphol Group, met als doel het beschrijven van het ontwerpproces en het analyseren en duiden van het ontwerp. Een dergelijk cultuurhistorisch onderzoek wordt veelal gedaan wanneer er een ruimtelijke ingreep, zoals sloop of renovatie, dreigt, om te voorkomen dat mogelijk waardevol erfgoed verdwijnt. Dat de Schiphol Group zo'n onderzoek heeft laten uitvoeren is op zichzelf interessant, vooral omdat de luchthaven een geschiedenis heeft van sloop, nieuwbouw en verbouwen van de terminals. Deze continue bouwactiviteit is het gevolg van de groei van het luchtverkeer en de veranderlijke luchtvaarttechnologie. Een beschermd monument in het hart van de luchthaven zou vanuit de behoefte aan operationele veranderlijkheid onwenselijk kunnen zijn. De bedoeling van de auteurs was dan ook het vastleggen van 'de aanpak en logica' van de luchthaven die ten grondslag hebben gelegen aan de architectuur van Schiphol vanaf 1967, zodat dit ter inspiratie kan dienen voor de toekomst. De vraag is echter of dit in deze publicatie helemaal uit de verf komt.

De eerste twee onderdelen van de doelstelling, de beschrijving van het ontwerpproces en de analyse van het ontwerp, komen inderdaad door het boek heen terug, zij het beknopt. Dan de beloofde duiding van het ontwerp. In het eerste hoofdstuk getiteld 'Het eigene van Schiphol' wordt de kwaliteit van het luchthavenontwerp gepositioneerd. De titel van het boek wekt de indruk dat de auteurs zullen beargumenteren *waarom* de luchthaven uit 1967 zo grensverleggend was. Dat wordt de lezer in dit hoofdstuk vooral aan de hand van statements duidelijk gemaakt, maar een argumentatie wordt niet altijd gegeven. Zo stellen de auteurs: 'De

ontwerpkwaliteit van Schiphol is alom aanwezig, van startbaan tot informatiebord.' Het vervolg van de tekst biedt echter geen uitleg. Of: 'Het stationsgebouw is een enorme verkeersmachine, waarin alle radertjes in elkaar grijpen om passagiers, bagage, werknemers en bezoekers moeiteloos naar hun bestemming op de luchthaven te leiden.' Dat klinkt eerder als een wervende reclametekst, want in werkelijkheid gaat dat proces helemaal niet moeiteloos. Een luchthaven is een complexe (statische) ruimtelijke omgeving, waarin allerlei tijdgevoelige processen zich naast en door elkaar voltrekken. Dat Schiphol juist hierin uitblonk, is inderdaad een bijzondere kwaliteit, maar *hoe* dit precies werkte, wordt niet samenhangend uiteengezet. Dit komt later meer gefragmenteerd aan bod, in de hoofdstukken 'Het ontwerp' en 'De gebouwen'. Door korte stukken tekst over onderdelen van het ontwerpproces en over het ontwerp zelf, moet de lezer de eerder gemaakte statements koppelen aan de geboden informatie. Vernieuwend zijn de bevindingen overigens niet. Met hun boek haken Meurs en Van Lent aan bij eerdere publicaties over Schiphols ontwerpgeschiedenis, met name Koos Bosma's *Schiphol megastructuur. Ontwerp in spectaculaire eenvoud* uit 2013.

Het volgende hoofdstuk gaat in op de ideeëngeschiedenis die voorafging aan het luchthavenontwerp. In vogelvlucht wordt uiteengezet hoe luchthaventypologie en het denken over vliegvelden zich vanaf de jaren 1920 hebben ontwikkeld. Hierna volgt een hoofdstuk over het ontwerpteam. Van elk teamlid wordt op twee pagina's een schets gegeven van achtergrond en bijdrage aan het Schipholontwerp, met ondersteunende beelden die een visuele referentie vormen voor hun werk. Het hoofdstuk 'Het ontwerp' opent met het eerste van drie fotokaternen, bestaand uit negentien pagina's op zwart papier in zilver afgedrukte foto's van de terminal. Het beeldmateriaal is met zorg geselecteerd en aantrekkelijk vormgegeven. Er zijn echter geen verklarende bijschriften die de lezer helpen te vatten waar

hij precies naar moet kijken in relatie tot de tekst. Na dit fotokatern worden de sturende principes van de architectuur van de terminal besproken, zoals de mogelijkheid tot toekomstige uitbreiding, het scheiden van de passagiersstromen in het gebouw en de constructiemethode van de terminal. De tekst wordt onderbroken door een fotokatern. Het verhaal over de architectuur eindigt met lovende kritieken uit Nederlandse kranten uit de periode na de opening van het nieuwe Schiphol. Zoals de auteurs zelf al aangeven, gaan die met name over de automatisering van de luchthaven. Vervolgens wordt in hetzelfde hoofdstuk het interieur in twee pagina's tekst besproken op basis van de ontwerpgedachte van Kho Liang Ie, namelijk het creëren van rust voor de reiziger. De bewegwijzering komt er met een enkele alinea bekaaid van af. Het hoofdstuk over het ontwerp wordt afgesloten met een derde fotokatern. In het laatste hoofdstuk ('De gebouwen') bespreken de auteurs eerst aan de hand van doorsnedes en plattegronden de organisatie van de stromen mensen, de routing naar de vliegtuigen door de pieren, het bagagesysteem en de in de terminal gehuisveste kantoren. Ten slotte wordt een overzicht gegeven van de bijgebouwen op het areaal van de luchthaven, waarbij naast een foto van het betreffende gebouw de belangrijkste kenmerken worden vermeld.

De gekozen structuur is overzichtelijk, maar inhoudelijk is het toch minder een boek en meer een rapport over de terminal. De vaak korte teksten bevatten veel feitelijke informatie, maar bieden geen context of verdieping. Een afsluiting in de vorm van een heldere conclusie had uitkomst kunnen bieden. Dat betekent overigens niet dat het een overbodig boek is: het is een handig overzicht van dit deel van de architectuurgeschiedenis van Schiphol, dat aanleiding biedt tot verdere verkenning. Daarom is het een bruikbare toevoeging aan de historiografie van de luchthaven.

IRIS BURGERS