

De luchthaven als fantasy city

Van vervoersfabriek tot fun factory?

Sinds een aantal jaren profileren grote luchthavens zich steeds vaker als nieuwe dynamische steden, weliswaar zonder vaste bewoners maar met alle daarbij horende stedelijke voorzieningen. Evenals in historische binnensteden vormen 'fun-shops', casino's, discotheken, congrescentra, tentoonstellingsruimten en 'Food courts' een belangrijk onderdeel van deze luchthavens. Het is de vraag in hoeverre deze nieuwe luchthavens functioneren als 'fantasy cities', als steden van vermaak en entertainment?

IRINA VAN AALST, GUILLAUME BURGHOUWT EN REMCO OLDEBESTEN

Zeven pagina's wijdde het Volkskrant-magazine in het eerste september-nummer van 2003 aan de vraag in hoeverre we Schiphol als stad kunnen beschouwen. 'Schiphol is een luchthaven met stadse trekken' was het antwoord. Niet alleen Schiphol, maar ook vele andere Europese luchthavens zijn al lang niet meer alleen het begin of eindpunt van een reis, maar 'verstedelijken' in hoog tempo. Zo is voor de luchthaven van Barcelona een tweede Ramblas ontwikkeld met verschillende eetgelegenheden en profileert de luchthaven van Stockholm zich als 'skycity'. Luchthavens die niet louter functioneren als knooppunten in het wereldwijde transportnetwerk, maar tevens hun potentie als nieuwe stedelijke ruimte benutten, worden wel aangeduid als airport cities. Naast de primaire functie, het luchtvaartproduct, bieden deze luchthavens ook andere typen (stedelijke) dienstverlening aan reizigers én bezoekers. Een dergelijke luchthaven functioneert dus niet alleen als op- of overstapplaats, maar is tevens een verblijfsruimte voor bezoekers en dagjesmensen. De laatste generatie 'airport cities' voegt hier een nieuw element aan toe: belevenissen! Onbezorgd reizen ('don't worry') en iedereen vermaken ('be happy') is dan ook de slogan waarmee Airport City Schiphol, trendsetter op het gebied van luchthaven-steden, werkt.

In dit artikel wordt onderzocht in hoeverre 'airport cities' functioneren als zogenaamde 'fantasy cities', als steden van vermaak, illusie, belevenis, consumptie en entertainment. Dit gebeurt aan de hand van drie cases, te weten: Amsterdam Airport Schiphol in Europa, Las Vegas McCarran International Airport in Noord-Amerika en Hong Kong International Airport in Azië. Qua passagiersaantallen zijn deze luchthavens met elkaar te vergelijken. In 2002 reisden tussen de 35 en 40 miljoen passagiers via elk van deze luchthavens. Dit betekent dat, inclusief de werknemers, dagelijks zo'n 150.000 mensen op deze luchthavens te vinden zijn.

Fantasy city

Het concept 'fantasy city' werd halverwege de jaren negentig geïntroduceerd door de Canadese socioloog John Hannigan. In zijn gelijknamige boek uit 1998 beschrijft hij ontwikkelingen in de entertainment- en vermaaksindustrie in de postmoderne Amerikaanse stad. Hij constateert dat

stadscentra steeds meer verworden tot opeenhopingen van 'megastores', thema-parken, megabioscopen, casino's, entertainmentfaciliteiten en thematische restaurants. Volgens Hannigan brengt deze trend wereldwijd een nieuw soort van stad tot ontwikkeling: de zogenaamde 'fantasy city'. Dat dit geen typisch Amerikaans verschijnsel is, blijkt onder andere uit het nieuwste boek van Tracy Metz. Hierin is te lezen hoe ook Nederland wordt veroverd door allerlei vormen van 'pret!'. Niet alleen worden er nieuwe plekken en gebouwen gecreëerd, tegelijkertijd veranderen bestaande plekken van karakter. Volgens Hannigan hebben 'fantasy cities' een aantal gemeenschappelijke kenmerken. Ze hebben een sterke thematische oriëntatie ('theme-o-centric') op bijvoorbeeld sport, historie of lokale traditie, maken gebruik van marketing en merchandising en functioneren over het algemeen dag en nacht. Een ander belangrijk kenmerk is de compleet geïsoleerde ligging ten opzichte van de stedelijke omgeving ('solipsistic') in economisch, cultureel en fysiek opzicht. 'Fantasy city' is een stad van illusies, een geconstrueerd geheel dat inspeelt op de wensen van de 'nieuwe' consument. Hannigan staat kritisch tegenover deze ontwikkelingen. Hij ziet gethematiseerde en gecontroleerde werelden ontstaan, waarin een 'pseudo-wereld' wordt geschapen. Deze wordt gevormd



Plaza shopping = fun. (Foto's Leeke Reinders)

door plaatsen zonder identiteit, die zich nauwelijks sociaal of historisch laten duiden. In feite is er sprake van 'non-plaatsen', gedomineerd door een transitokarakter - men verblijft er niet, maar men brengt er zijn tijd door - en een gebrek aan authenticiteit. Bertolini en Dijst schrijven over 'mobiliteitsmilieus', plaatsen van tijdelijke nabijheid, waar mobiliteitsstromen samenkomen. Het zijn ook plekken waar veel verschillende nationaliteiten, culturen en leefstijlen elkaar ontmoeten. Hier ligt een koppeling met luchthavens voor de hand. Immers, ook hier is veelal sprake van nieuwe stedelijke ruimten met een geïsoleerde ligging ten opzichte van de stedelijke omgeving, maar met een miljeopenpubliek van tijdelijke bezoekers. Luchthavens nemen echter een bijzondere plaats in, omdat ze bestaan uit twee soorten ruimten: enerzijds de (semi-)publieke ruimten vóór de paspoort- en veiligheidscontrole, die voor iedereen toegankelijk zijn, anderzijds de terminals en 'gates' na de veiligheidscontrole, louter bereikbaar voor de luchtreizigers.

Laten we eens kijken in hoeverre Schiphol, McCarran Airport en Chep Lap Kok de kenmerken hebben van een 'fantasy city'.

Schiphol, Amsterdam

Schiphol, de vierde luchthaven van Europa, wordt in Europa gezien als nummer één op het gebied van 'airport cities'. In een brochure wordt de lucht-

haven de nieuwste stad van Nederland genoemd, 'een dynamisch knooppunt waar mensen en werelden elkaar ontmoeten'. In 1995 werd Schiphol Plaza geopend, met veel voorzieningen zoals winkels en horecagelegenheden. Schiphol Plaza is in eigendom en beheer van de Schiphol Group. Naast de Koninklijke Marechaussee zijn private bewakingsdiensten verantwoordelijk voor de veiligheid in de winkelstraat van Schiphol. Het zijn veelal grote ketens zoals Burger King, Delifrance, The Body Shop en Swatch die hier hun intrek hebben genomen. Met de ontwikkeling van Schiphol Plaza ontstond een nieuw stedelijk gebied aan de landzijde van de luchthaven, dat toegankelijk is voor zowel bezoekers, uitzwaaiers, werknemers als reizigers. In combinatie met het Panorama-terras op de terminal en de Spottersheuvel aan de Kaagbaan vormt Schiphol Plaza onderdeel van een aantrekkelijk 'dagje uit'. Opvallend is dat het luchtvaartmuseum 'Aviodome' is verhuisd van Schiphol naar Lelystad, waardoor één van de vermaakfuncties is verdwenen van het luchthaventerrein. Aan de luchtzijde van de luchthaven (het gebied achter de paspoort- en veiligheidscontrole) biedt Schiphol allerlei mogelijkheden om de wachtende reiziger te vermaken: een 'foodcourt', 'run'- en 'funwinkels'. Daarnaast is in 2002 een dependance geopend van het Rijksmuseum Amsterdam, waar met enige regelmaat tentoonstellingen worden georganiseerd, zoals 'Etsen van

Rembrandt' in het najaar van 2003. De kosten voor de bouw van dit museum worden door het Rijksmuseum en de Schiphol Group gedeeld. De opbrengsten uit de museumwinkel - met onder andere replica's van zeventiende-eeuws zilverwerk en Delfts blauwe borden - dienen de exploitatiekosten van het kleine museum te dragen. Daarnaast bevindt zich in dit gedeelte van de luchthaven de zogenaamde Holland Boulevard, bestaande uit een casino, een hotel, bars en restaurants. Tevens is er een Communication Centre, een internetcafé en de stoelmassage salon 'Back to Life' voor de vermoeide reiziger.

McCarran Airport, Las Vegas

McCarran Airport, de toegangspoort tot Las Vegas (VS), presenteert zich niet nadrukkelijk als 'airport city'. Deze luchthaven is als casus echter bruikbaar omdat ze onderdeel uitmaakt van de grootste 'fantasy city' van de wereld: Las Vegas. De luchthaven maakt dankbaar gebruik van de reputatie van de stad. Gottdiener omschrijft de sfeer op de luchthaven als volgt: 'The décor focuses the attention of all passengers on the expected behavior of the locale-legalized gambling. Slot machines of all kinds saturate this airport space, as do the sounds and signs of mega-casinos just down the road'. McCarran Airport verdient aan gokactiviteiten meer dan 22 miljoen dollar per jaar. De inrichting van de nieuwe terminal 'Satellite D' is

Tabel 1

Voorzieningen gericht op entertainment en vermaak op de drie luchthavens.

Luchthaven	Schiphol	McCarran	Chek Lap Kok
Voorziening			
Commerciële dienstverlening: Winkels en horeca	101 winkels 48 horecagelegenheden, enkele met rookgedeelte	87 winkels 84 horecagelegenheden, enkele met aparte rookruimten	96 winkels 42 horecagelegenheden, 12 aparte 'smoking lounges'
Toeristische dienstverlening: Musea, leisure, vermaak, sport & lichamelijke verzorging	Rijksmuseum, Panorama-terras, rondleidingen en excursies, Holland Casino, massageruimten	Howard W. Cannon Aviation Museum, C-gates Gallery, Great Hall (spottersplek), gokkasten (thema luchtvaart), fitness, sauna, massageruimten	excursies naar achterland, 'gamezones', massageruimten, beautysalon

Bronnen: www.schiphol.nl; www.mccarran.com; www.hkairport.com (eigen bewerking)



Plaza shopping = trendy.

even druk en kleurrijk als 'downtown' Las Vegas. Knipperende reclameborden en neonlicht schreeuwen er de bezoeker toe. Dit gebied heeft verschillende gethematiseerde winkelgebieden. In Area 51 wordt de sfeer van de Nevada-desert - compleet met 'alien'-ontmoeting - gesuggereerd. Winkelcentrum Lake Tahoe is er voor de eco-toerist. Gallerie Entertainer is gebaseerd op de beroemde shows van Las Vegas. Op de luchthaven zijn winkels en horecagelegenheden, waaronder 24 Hour Flowers, l'Oreal Paris, Burger King en Illy, in overvloed aanwezig. In terminal 2 is het Howard W. Cannon luchtvaartmuseum gevestigd dat 24 uur per dag en 7 dagen per week is geopend. Een korte videopresentatie en meer dan 30 vitrines geven de historie van de lokale luchtvaart en enkele belangrijke nationale gebeurtenissen weer. Bovendien wordt de culturele dorst van reizigers en bezoekers geleest door diverse vormen van kunst. Verspreid over de luchthaven zijn verschillende beelden, schilderijen en muurschilderingen te zien. Werk van lokale kunstenaars wordt getoond

in de C Gates Gallery. Tot slot is McCarran Airport naar eigen zeggen de enige luchthaven ter wereld met een volledig fitnesscentrum, dat eveneens 24 uur per dag geopend is. Sinds de ingebruikname van terminal D zijn er – met name vanwege ruimtegebrek - geen verdere plannen voor uitbreiding van entertainmentfaciliteiten.

Chek Lap Kok, Hong Kong

Chek Lap Kok, de nieuwe luchthaven van Hong Kong, is één van de Aziatische luchthavens van de jongste generatie. De luchthaven is in de jaren negentig gebouwd op twee kleine eilandjes. Planners hadden volledige vrijheid het luchthaventerrein in te richten naar de wensen van de gebruikers. De luchthaven werd in 1998 geopend en in 2002 uitgeroepen tot 's werelds beste luchthaven. De stedelijke voorzieningen worden hier gepromoot onder de naam Sky Mart. Het gaat dan met name om de winkels en horecavoorzieningen, waaronder Watson's, WH Smith, McDonalds en The Country's Best Yogurt, welke zowel voor als na de

paspoortcontrole aanwezig zijn. De meeste winkels en horecagelegenheden openen rond 7:00 uur en sluiten rond 23:00 uur, alleen de 7-eleven is 24 uur per dag geopend. Het is ook mogelijk om via internet alvast een bestelling voor boeken of alcoholhoudende dranken te plaatsen bij een van de aangesloten winkels. Naast de winkel- en horecavoorzieningen dekt het Sky Mart-concept ook nog enkele op persoonlijke verzorging gerichte voorzieningen. Twee oriëntaalse massagecentra en een beautysalon, gevestigd in de terminal, zijn respectievelijk geopend van 7:00 uur tot 23:30 uur en van 8:00 uur tot 23:00 uur. In de toekomst wordt op het luchthaventerrein nog een conventie- en exhibitiecentrum gebouwd: Sky City. De luchthaven biedt momenteel de minste voorzieningen van de drie onderzochte luchthavens, maar zal in de nabije toekomst verder worden uitgebreid met mogelijkheden tot vermaak.

Entertainment hub?

Een vergelijking van de kenmerken van de gepresenteerde luchthavens en de

kenmerken van 'fantasy cities', zoals omschreven door Hannigan, levert het volgende beeld op. Zowel op Schiphol als McCarran is er sprake van specialisatie rondom het thema luchtvaart, dat terug te vinden is in bijvoorbeeld de spottersplekken, de speeltoestellen voor kinderen en de pannenkoeken met vliegtuigafbeeldingen. Op Chek Lap Kok wordt dit thema nauwelijks benadrukt. Op alle drie de luchthavens zijn diverse voorzieningen aanwezig die wel gethematiseerd zijn, maar rondom een ander thema dan luchtvaart. De drie bestudeerde cases zijn allemaal 'branded': de winkels en horecagelegenheden die op de luchthavens te vinden zijn, zijn grotendeels van internationale ketens, zoals McDonalds, Starbucks, Tie Rack en Gucci. Zowel Schiphol als McCarran zijn gebonden aan regels met betrekking tot vluchttijden. Deze luchthavens worden 's nachts niet gebruikt om overlast voor de omgeving te beperken. Op McCarran zijn diverse voorzieningen echter wel 24 uur per dag geopend. Op Chek Lap Kok mag 's nachts worden gevlogen, maar de winkels, restaurants, beauty salon en massagecentra zijn dan gesloten. Hoewel er op de drie luchthavens rekening wordt gehouden met de wensen van kinderen, volwassenen, zakelijke reizigers en vakantiereizigers zijn de voorzieningen niet geclusterd naar gebruikersgroep. Wat betreft de geïsoleerde ligging ten opzichte van de omgeving kan worden geconstateerd dat, ondanks de goede landzijdige bereikbaarheid (met openbaar vervoer en auto), Schiphol en Chek Lap Kok geen onderdeel uitmaken van een groter 'fantasy city'-geheel. Dit is wel het geval bij McCarran, dat de toegangspoort vormt tot een groter gebied vol entertainment en vermaak. Tot slot kan worden opgemerkt dat iedere luchthaven een geconstrueerd geheel is waar door middel van het aanbieden van verschillende soorten functies wordt geprobeerd van het verblijf op een vliegveld een efficiënte en aangename ervaring te maken. Een positieve beleving, in combinatie met de tijd die verplicht moet worden gepend in de terminal, moet de consument verleiden tot consumptie.

Mogelijkheden

Zoals eerder is opgemerkt hebben luchthavens te maken met een bijzonder publiek: enerzijds bezoekers, dag-

jesmensen en 'uitzwaaiers', anderzijds de reizigers. Het meest profiteren luchthavens van zogenaamde 'captive customers': reizigers die geruime tijd van tevoren moeten inchecken of reizigers op doorreis, die lange tijd moeten wachten op een aansluitende vlucht. Gottdiener stelt bijna poëtisch: 'Time spent in terminals is dead time, a blank period during which we already find ourselves forgetting the experience while its still happening. Terminal time, for most of us, is only an inconvenience while we wait for planes'.

Deze reizigers zijn gebonden aan één plek - die ze niet kunnen verlaten - en hebben tijd te over. Graag willen ze die tijd op een prettige manier besteden. Dit biedt mogelijkheden voor functies, gericht op entertainment en vermaak. Bovendien, zo stelt Jarach, past het binnen het beleid van veel luchthavens om zich te ontwikkelen tot 'multi-service providers' en zodoende meer inkomsten uit nevenactiviteiten te verkrijgen. De luchthaven kan, door het aanbieden van bijvoorbeeld entertainmentfuncties, zogenaamde 'niet-luchthavengebonden activiteiten', haar risico's spreiden. Naast reizigers en eventuele niet-reizende bezoekers werken er op elk van de onderzochte luchthavens tussen de 40.000 en 50.000 mensen, die in hun pauzes en aansluitend aan de werktijden eveneens van de extra voorzieningen kunnen profiteren. Daarnaast zijn de beschreven luchthavens goed bereikbaar met het openbaar vervoer en bieden ze een veilige omgeving. Het zijn in min of meerdere mate afgesloten ruimten - in tegenstelling tot traditionele stadscentra - veelal met particuliere beveiligingsdiensten.

Er is ook een aantal zwakke punten waarmee luchthavens te maken krijgen als ze zich profileren als 'fantasy city'. Ten eerste is de fysieke ruimte in de terminals beperkt. De ruimte die er is, wordt vaak al ingenomen door de luchtvaartgebonden activiteiten. Dit is ook de voornaamste reden voor McCarran om na ingebruikname van de nieuwe terminal geen nieuwe projecten meer te ontwikkelen. Ook de verhuizing van Schiphol's Aviodome naar Lelystad is het gevolg van de beperkte ontwikkelingsmogelijkheden voor entertainmentfuncties op het luchthaventerrein. Verder kan het lastig zijn om de luchthaven per auto te bereiken. Met name rondom Schiphol is sprake van talloze

files die door het aantrekken van 'nieuwe' consumenten uit de regio alleen maar langer dreigen te worden.

Bovendien zijn de parkeertarieven op de luchthaven relatief hoog. Daarnaast is de luchthaven als 'fantasy city' een gedeelde stad. Slechts de landzijde van de luchthaven is in principe voor iedereen toegankelijk. Het gedeelte achter de paspoort- en veiligheidscontrole- de luchtzijde- is de vluchtige wereld van de reiziger.

Een verdere ontwikkeling van luchthavens in de richting van 'fantasy cities' brengt zowel kansen als bedreigingen met zich mee. Enerzijds is de luchtvaartmarkt in de afgelopen decennia sterk gegroeid. Door de toegenomen welvaart en de relatief goedkope vliegtickets kozen steeds meer mensen voor het vliegtuig. En de verwachting is dat dit klantenpotentieel in de toekomst nog groter zal worden. Anderzijds is er momenteel sprake van een instabiele luchtvaartmarkt. Een aantal internationale gebeurtenissen, zoals de aanslag op het WTC in New York in 2001 en de SARS-epidemie in 2003, heeft het aantal reizigers (tijdelijk) verminderd. Daarnaast is ook de opstelling van de grote luchtvaartmaatschappijen van belang. Wanneer een alliantie van luchtvaartmaatschappijen ervoor kiest de hub-functie van een luchthaven uit te breiden biedt dit kansen om het 'fantasy city'-concept verder uit te breiden. Kiest een alliantie echter voor een andere luchthaven, of wordt de zogenaamde 'home-based carrier' (zoals KLM voor Schiphol) weggeconcurrereerd door goedkope luchtvaartmaatschappijen, dan vormt dit een bedreiging voor de verdere ontwikkeling van het concept. Zo kan de recente overname van KLM door Air France grote gevolgen hebben voor de positie van Schiphol in het luchtvaartnetwerk van de KLM/Air France-groep en het daarmee verbonden potentieel voor de ontwikkeling van entertainmentfuncties.

De verdere privatisering van luchthavens biedt kansen voor een verdere ontwikkeling van de 'fantasy city'. Rendabele entertainmentactiviteiten vormen een goede mogelijkheid voor verdere spreiding van financiële risico's. De voorzieningen kunnen wel degelijk een serieuze aanvulling vormen van de bestaande regionale entertainmentmarkt. Echter, een te groot aanbod entertainmentactiviteiten kan een



Reclameborden op Schiphol.

bedreiging vormen voor het functioneren van de luchthaven: de vervoersfunctie mag niet worden gehinderd door de entertainmentfunctie.

Gezien de besproken kansen en bedreigingen is het nog onzeker of luchthavens zich kunnen ontwikkelen tot een heuse 'fun factory'. De primaire vervoersfunctie zal vrijwel altijd overheersend blijven. Wel is duidelijk geworden dat het aantal niet-luchthavengebonden activiteiten op luchthavens in de afgelopen jaren sterk is gestegen. Op entertainment gerichte voorzieningen nemen hier een belangrijke positie in. Vooralsnog kunnen

luchthavens nog niet concurreren met de traditionele steden. Ook na verdere ontwikkeling van luchthavens blijft het de vraag of er sprake is van concurrentie. Wellicht bedienen het stadscentrum en de luchthaven twee verschillende deelmarkten.

Irina van Aalst is docent-onderzoeker, Guillaume Burghouwt is AIO en Remco Oldebesten is student planologie. Alle auteurs zijn verbonden aan de faculteit Geowetenschappen van de Universiteit Utrecht.

Literatuurselectie

- Aalst, I. van & I. Boogaarts (2002) 'From museum to mass entertainment: the evolution of the role of museums in cities'. *European urban and regional studies*, 9(3), pp. 195-209.
- Bertolini, L. & M. Dijst (2001) 'Mobiliteitsmilieu als planningsconcept'. *Agora*, 17(2), pp. 10-14.
- Burghouwt, G. (2002) 'De onweerstaanbare opkomst van de Airport City'. *Geografie*, 7.
- Gottdiener, M. (2001) *Life in the air. Surviving the new culture of air travel*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers.
- Jarach, D. (2001) 'The evolution of airport management practices: towards a multi-point, multi-service, marketing-driven firm'. *Journal of air transport management* 7(2), pp. 119-125.
- Hajer, M.A. & A. Reijndorp (2001) *Op zoek naar nieuw publiek domein. Analyse en strategie*. Rotterdam: NAI.
- Hannigan, J. (1998) *Fantasy city. Pleasure and profit in the postmodern metropolis*. Londen: Routledge.
- Metz, T. (2002) *Pret! Leisure en landschap*. Rotterdam: Nai.
- Mommaas, H. (2000) *Vrijtijdsindustrie in stad en land. Een studie naar de markt van belevenissen*. Den Haag: WRR.