

• **Trouw** VRIJDAG 23 JULI 1999

deVerdieping

Over zeven Eiffels naar het zuiden

RELIGIE & FILOSOFIE 12

Nelson heeft op Trafalgar Square in Londen gezelschap gekregen: een Jezusfiguur heeft een lege sokkel bezet.

PROFIEL 13

CDA'er Peter Pex koketteert met zijn homoseksualiteit, maar wil daarmee geen politiek bedrijven.

KUNST 14

Kunstroute door West-Friesland: portret van een maagdelijk moslimmeisje, in het meest Hollandse landschap denkbaar.

PODIUM 15

Ahmed Aboutaleb: „Migranten zijn niet gebaat bij voorrangbeleid via loze zinnen onder advertenties“.

Schouten

Ik ben al blij als iets het gewoon dóet, laat staan als het nog méér doet! In een oude akte las ik eens dat een van mijn voorouders aan hennep teelt deed. Een vroegere drugsdealer? Welnee, de brave borst maakte touw, tot nut van de maatschappij. Maar aldoende kwamen ze erachter dat een hennepveld een vreemde, bedwelmende geur verspreidt, waar arbeiders soms last van hebben, en zie: hasjiesj. Bijwerking. Bijwerking is boeiend, omdat je er niet op gerekend had en omdat

Volgend jaar begint bij het Zuid-Franse Millau waarschijnlijk de bouw van het grootste viaduct in Europa. De omstreden tolbrug over de Tarn, de laatste ontbrekende schakel in de snelweg A-75 tussen Clermont-Ferrand en Béziers, komt bijna driehonderd meter boven het rivierdal te liggen.

Viaduct

Hans Valkhoff

La Méridienne is een prachtige snelweg met mooie lange bochten in een fantastisch landschap", zegt Jacques Godfrain, burgemeester van Millau. Iedere zomer nemen ook tienduizenden Nederlanders deze snelweg naar de zon. Maar het provinciestadje Millau is al jarenlang de grote flessenhals voor de Europese optocht van vrachtwagens en vakantiegangers. Even boven Millau houdt de snelweg ineens op en moet al het verkeer afdalen, langs de rivier de Tarn, om na de brug aan de beklimming van het Plateau-de-Larzac te beginnen.

Afgelopen weekend stond er ruim vijftien kilometer file. Iedere dag zijn er trouwens grote verkeersopstoppingen. Het is dus niet verwonderlijk dat Millau haast wil maken met het viaduct. Langs de weg wijzen grote borden de filerijders op de grootse plannen: *Vite le viaduc!* Iedereen is het erover eens dat het zo niet langer kan. Maar niet iedereen is ervan overtuigd dat het gigantische bouwwerk noodzakelijk is. Volgens de milieubeweging is het tracé domweg door het ministerie van verkeer en waterstaat gedictieerd. „Zij hebben nooit onze alternatieve plannen bekeken, en tijdens de inspraakprocedure heeft de enquêtecommissie het viaduct er gewoon doorgedrukt", zegt Louis Valès, voorzitter van het actiecomité 'Proposition: A-75'. Valès was jarenlang burgemeester van Aguessac, waar de files steevast beginnen.

Het actiecomité heeft een alternatieve route uitgewerkt die volgens eigen zeggen veel goedkoper is en minder schade aanricht aan natuur en landschap. De Franse Groenen hebben dit tracé in 1997 zelfs tot inzet van de verkiezingen gemaakt. Milieuminister Voynet beweerde bij haar aanstelling dat

de nieuwe regering het viaduct zou annuleren. Maar de groene minister moest al snel inbinden toen transportminister Gayssot vorig jaar aankondigde dat het viaduct wel degelijk doorgaat.

Het ministerie van verkeer en waterstaat houdt vast aan het omstreden ontwerp van Foster. De Britse architect is wereldberoemd om zijn immense betonnen torens en wolkenkrabbers. De tolbrug over de Tarn wordt tweeënhalve kilometer lang en rust op zeven pilaren, waarvan de hoogste bijna tweehonderdvijftig meter boven het dal uittoert. De masten steken nog eens negentig meter boven het wegdek uit en worden door dikke kabels overeind gehouden. Door de tuiconstructie heeft de brug veel weg van een groot schip met zeven zeilen. Op het hoogste punt bereiken de masten 340 meter en daarmee steekt deze windvanger met kop en schouders boven de Eiffeltoren uit. „Bijzonder gewaagd, als je bedenkt dat de *strocchio* hier regelmatig met windstoten van honderdtachtig kilometer per uur tekeer kan gaan", zegt Valès.

Oud-minister Godfrain heeft als jurylid in 1996 niet voor het winnende ontwerp gekozen. Godfrain: „Ik was meer gecharmeerd van de boogconstructie van Spielman, want de ronde vormen passen beter bij onze streek met zijn romaanse bogen en gewelven." De gaulistische burgemeester kan evenwel best leven met het winnende project van Foster.

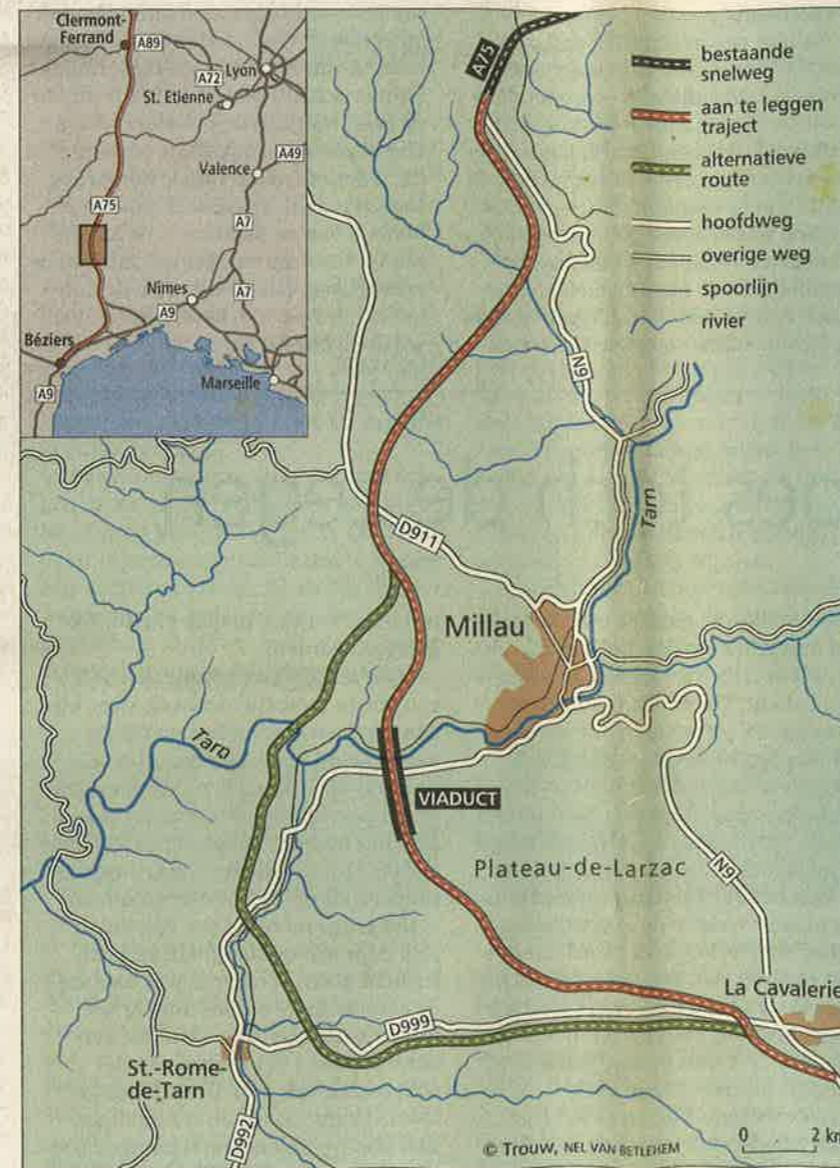
Bovenop het Plateau-de-Larzac besef je pas goed wat een enorme sprong het bouwwerk moet maken om aan de overkant van de vallei te komen. De toekomstige brug landt op zeventienhonderd meter hoogte op een kale rots in de bossen van Larzac. Aan de rand van het plateau is het panorama indrukwekkend. Beneden in de diepte ligt Millau en iets meer naar het westen zijn de glooiende velden te zien die verderop in het steile rivierdal van de Tarn verdwijnen. Achter ons ligt het immense plateau

van de Larzac, waar korenvelden worden afgewisseld door kruiden, bloemen en struikgewas.

De kalksteenbodem onder het plateau is een soort gatenkaas, met talloze ondergrondse grotten en rivieren die genoeg drinkwater bevatten om heel Montpellier te kunnen voorzien. Onderzoekers van de regionale geologische dienst BRGM waarschuwen voor de desastreuze gevolgen van de eventuele milieuverontreiniging. Zelfs de geringste vervuiling brengt het drinkwa-

ter van de dertigduizend inwoners van Millau en omgeving in gevaar. „Het waterwingebied is een bijzonder kwetsbaar ecosysteem waar de snelweg straks dwars doorheen snijdt", zegt Valès, die zelf het Parc des Causses heeft opgericht.

Het gekozen tracé voor de A-75 bij Millau heeft tot hevige protesten van de milieubeweging geleid. Volgens Valès doet milieuminister Voynet er alles aan om de regering onder druk te zetten, maar kan ze niet tegen Verkeer



Het duizelingwekkende bouwwerk kost minstens twee miljard

franc en is een ontwerp van de Britse architect Norman Foster.

De nieuwe A-75 is gratis en brengt noorderlingen een stuk snel-

ler op hun vakantiebestemming. De vierbaanssnelweg ('La Méridienne')

moet de Autoroute du Soleil door het Rhônedal ontlasten en het Massif Central beter ontsluiten.

en Waterstaat op. Het actiecomité heeft samen met de groene partij en *Amis de la Terre* een nationale petitie opgesteld. Het comité bekritiseert vooral de milieu-effectrapportage, waarin de overheid nogal voortvarend over alle milieuproblemen heenwalst. Vreemd genoeg is de hele milieu-effectrapportage uitgevoerd door het CETE in Aix-en-Provence, een regionale afdeling van het ministerie van verkeer en waterstaat. Dit studiecentrum voor weg- en waterbouwtechniek vervult tevens een sleutelrol bij de technische uitvoering van de A-75 en de haalbaarheidsstudies voor het viaduct. Niet bepaald een onafhankelijk ingenieursbureau. Zo is het ministerie tegelijkertijd opdrachtgever, uitvoerder, en controlerende instantie.

„De milieueffectrapportage is gewoon een lachertje", zegt Louis Valès. „Het viaduct komt er niet eens in voor. En het CETE beweert dat het voor alles een oplossing heeft. Ideeën en kritiek worden smalend weggewuifd of de kop ingedrukt." Valès noemt het voorbeeld van een vooraanstaande ingenieur van het CETE in Aix, die vorig jaar mei op staande voet is ontslagen toen hij de ondoorzichtige werkwijze bekritiseerde. In een persoonlijk memo aan diverse collega's en afdelingen binnen het ministerie van verkeer en waterstaat, schreef hij dat de gekozen locatie voor het viaduct beter 'te vermijden' is, wegens de grote geologische instabiliteit in de vallei. Volgens hem snijden de glijdende mergellagen op den duur in de betonnen funderingen en is het instabiele terrein domweg niet in staat om zo'n zware constructie te dragen.

De ingenieur wil voorlopig liever anoniem blijven. Hij zegt binnenkort met een doortimmerd artikel naar buiten te treden. „Het ministerie maakt hier een kapitale vergissing. Het is werkelijk te gek voor woorden. Maar het ligt allemaal zo gevoelig, dat ik heel voorzichtig te werk moet gaan. Ik heb geen zin om een groot schandaal te veroorzaken. De hele affaire heeft me al genoeg gekost", aldus de ontslagen ingenieur, die ruim dertig jaar bij de CETE in Aix-en-Provence heeft gewerkt. Volgens Louis Valès heeft deze man de bom onder het viaduct in handen.

Volgens de CETE in Aix gaat het slechts om de persoonlijke mening van een werknemer die zich ongevraagd met deze zaak heeft bemoeid, en daarom met vervroegd pensioen is gestuurd. Ook de projectleider van het ministerie, Georges Gillet, heeft geen goed woord over voor de kritische uitlatingen van de ingenieur. „De staat neemt heus geen risico's met zo'n prestigieus project. Ik heb hier drie kubieke meter

aan studies liggen en ben zelf nauw betrokken geweest bij het geologisch onderzoek. De critici weten doorgaans van toeten noch blazen", aldus een bijzonder geïrriteerde Gillet.

Tijdens een bezoek aan het projectbureau AIOA in Millau verliest Gillet wederom zijn geduld. Na enig tegensputteren haalt de projectleider dan toch de lijvige milieu-effectrapportage uit de kast en beweert een ingenieur dat het allemaal wel meevalt met die geologische instabiliteit.

De AIOA heeft anderhalf jaar lang de verschuivingen van de mergellagen bestudeerd. Het gaat volgens de onderzoeksrapporten slechts om enkele millimeters per jaar. Verwaarloosbaar, volgens het ministerie: „Een goede stabiliteit van de mergellagen en geen karstproblemen." Het laatste betekent dat de kalksteen onder het viaduct geen gaten vertoont en de enorme pijlers dus op vaste bodem staan.

Volgens een medewerker van de AIOA wordt het verontreinigde regenwater op het wegdek naar speciale zuiveringsbassins geleid en verdwijnt het niet zomaar in de natuur. Bij hevige regenval zorgen extra reservoirs voor voldoende capaciteit om het regenwater van de eerste tien minuten op te vangen en vervolgens door te sturen naar de waterzuivering. Dan is de ergste vervuiling wel van het wegdek afgespoeld, en is het water volgens het milieuraapport schoon genoeg om rechtstreeks het waterwingebied in te stromen.

De nieuwe snelweg is dus niet zo waterdicht als de voorstanders wel beweren en Valès is er dan ook niet gerust op. Bovendien vreest hij dat de onvermijdelijke verkeersongelukken het gebied zullen vervuilen. Tegenover het pessimisme van de oud-burgemeester staat de onbezorgde toekomstvisie van Jacques Godfrain. Volgens hem wordt het viaduct een belangrijke toeristische trekpleister. De gemeente Millau maakt een mooi bezoekerscentrum voor de bezichtiging van het kunstwerk.

Godfrain: „Millau wordt een belangrijke halte. De toename van het verkeer op de A-75 is nu al spectaculair. Mensen gaan steeds vaker op vakantie en maken meer uitstapjes buiten het seizoen. Behalve de opbrengsten uit het toerisme levert de tolbrug in de toekomst een belangrijke bijdrage aan de belastinginkomsten van de gemeente. En met de bouw van het project zijn zo'n tweeduizend banen gemoeid."

Tegen dit economisch optimisme lijkt de kritische benadering van de Groene partij niet opgewassen. De alternatieve route wordt nauwelijks serieus genomen. Het is nog altijd: *Vite le viaduc!*

het gratis is; en met niets kun je onze soort meer verblijden dan met gratis verrassingen, zoals iedere winkelier weet. Vandaar ons enthousiasme als iets een leuke bijwerking blijkt te hebben. Aspirine bijvoorbeeld. Altijd geassocieerd met kleine narigheid, hoofd- en menstruatiepijnen – bleek het een paar jaar geleden opeens zomaar goed te zijn voor zoiets waardigs als het hart.

De opgewonden reactie van mensen als ze ergens bijwerkingen zien, doet denken aan de eerste aap die erachter kwam dat je met een stok óók een gevallen vrucht kunt uitdelen of iemand slaan, en vervolgens aan een kind dat merkt dat je mooie blokken ook nog fijn kunt opstapelen. Het verwijst ons naar de verstrekkende geheimzinnigheid van het bestaan, van mysterieuze verbanden en onvoorziene toepassingen. Dat je van bomen papier kunt maken of (stapje verder) van afgedankte computers kunstwerken. Vooral als we het oorspronkelijke product zelf gefabriceert hebben, springen we een gat in de lucht bij mooie bijwerkingen. Komt zeker omdat we nog altijd staan te kijken van het wezen der scheppende creativiteit, dat ook allerlei onvoorbedachts en spontaan oplevert, iets wat elke schepper zal beamen. Dus, kijk eens aan, we bedenken viagra voor zoiets onderlichamelijks als erectieproblemen en zie, bloemen en planten gedijen erop. En we stoppen spironolacton in de plaspijl en na een tijdje blijkt u als hartpatiënt opeens dertig procent meer kans te hebben om in leven te blijven. De hele natuur zit zo in elkaar: werking en daarna bijwerking. Een mooie, onafzienbare gedachte. En de grootste bijwerking is dat de mens, volgens het scheppingsverhaal bedoeld om er allemaal wat orde in te brengen, ook nog hondsnieuwsgierig bleek. Extra en gratis! Verrassing van het menselijk leven: twee voor de prijs van één!

Rob Schouten