

# Kunst en metro

*Europese metrostations zijn soms net musea, zoveel kunst zie je er. Maar op Nederlandse stations is het vies, koud, grijs en onveilig. Eind april startte Amsterdam het project <Metromorphose>, waarbij architecten Zwarts en Jansma achttien stations veilig en comfortabel moeten maken. Maar over kunst is niet nagedacht. — door Jeannette Veninga*

In de metrostations van Lissabon heeft de traditionele Portugese tegelkunst een plek gevonden. Muren vol schilderijen van de koloniale tijd op keramiek bij Parque, glanzende keramieken beelden bij station Rato, en frisse kleuren bij het ruim opgezette Colégio Militar. Brussel heeft vanaf de jaren zeventig alle 38 metrostations voorzien van kunst. Vijftig kunstenaars, zoals striptekenaar Hergé en tekenaar Jean Michel Folon, hebben kunstwerken als spiegels van de nieuwe geschiedenis gecreëerd. Ondergronds proef je de sfeer van cultuur en door de duidelijk aanwezige muurschilderingen is het makkelijk je te oriënteren. Station Hankar in de buurt van de Vrije Universiteit Brussel is een excentriek voorbeeld van stripkunst. Het metrostelsel van Parijs is berucht om zijn lange gangen en overal verspreide reclameborden, maar Parijzenaren kunnen ook genieten van Jugendstil-ornamenten. Het station Les Arts et Métiers

Metrostation Laranjeiras in Lissabon

is zelfs omgebouwd tot een futuristisch kunstwerk in de vorm van een Jules Verne-achtige onderzeeboot. Daarbij heeft Parijs sinds een paar jaar een toegangsbeleid voor (semi-)professionele muzikanten die de reiziger trakteren op door de gangen echoënde achtergrondmuziek.

*Metromorphose*, het antwoord van Amsterdam op onveiligheid, viezigheid en zwartrijden, moet het tot nu toe zonder kunst doen. Eind april opende voormalig minister Tineke Netelenbos het renovatieproject officieel bij Ganzenhoef. De geschatte kosten: 167 miljoen euro. De maquette van de toekomst laat het volgende beeld zien: transparantie, veel glas, een vriendelijke, frisse kleurstelling, en overal overkappingen tegen de regen. Wanneer een toegangsbewijs met magneetstrip als vervanging voor de strippenkaart is geregeld, komen er straks ook nog overal tourniquets tegen zwartrijden, voor nog een extra bedrag van 32 miljoen euro. Een groots project waar-

bij de architecten momenteel als enigen hun stempel op de sfeer mogen drukken.

Ganzenhoef is het *pilot*-station van het project. *Architect Rein Jansma*: «De tekeningen zijn klaar voor dit station en de renovatie gaat binnenkort beginnen. Kunst had eerder in het proces meegenomen moeten worden.» Na Ganzenhoef volgen medio 2003 Waterloooplein, Van der Madeweg, Reigersbos en Wibautstraat. In 2007 moeten alle stations zijn voorzien van de nieuwe stijl. De ontwerpen hiervoor zijn in voorbereiding. «In deze ontwerpen sluit ik kunst niet uit, als het op tijd meegenomen wordt», zegt architect Moshe Zwarts. En tijd is er nu nog volop. Alleen bij Waterloooplein is sprake van kunst. Nieuwe media zullen hier een rol spelen, net als bij de Noord-Zuidlijn. Met behulp van videocamera's kan de reiziger straks zichzelf geprojecteerd zien op het tegenoverliggende perron.

*Jansma*: «Wanneer de reiziger zich niet zo veilig voelt op het station, dan kan hij een camera opzoeken en zichzelf en zijn omgeving flink uitvergroot zien.»

Gaten van licht in het plafond naar de straat toe geven straks een antiaustrofbisch effect. Je zou je mogen afvragen of dit de kunst is waar de reizigers op zitten te wachten. Die vraag is hen nog niet gesteld. Op deze manier wordt gekozen voor een heel functionele interpretatie van kunst.

En komt er ook nieuwe kunst op andere stations? Helaas, er zijn nog geen plannen. Zelfs het behoud van de bestaande kunst is onzeker. Er is in de metro nu wel iets te zien. Op sommige stations moet je ernaar zoeken, op andere is het niet te vermijden. De typografische letters van Opland bij de Wibautstraat, de letters «Waterloo» van Willem Sandberg bij het Waterloooplein, en de slopersbal van Jan Sierhuis op station Nieuwmarkt. Deze werken zijn vergrocid met het station. De woede van



FOTO'S JEANNETTE VENINGA

de ex-bewoners van huizen boven het metrostation Nieuwmarkt, die voor de metro moesten wijken, is daar door de teksten van Tine Hofman — «Wonen is een recht» — op de grond en de foto's aan de muur nog voelbaar. Kan deze geschiedenis van meer dan twintig jaar geleden weer worden verwerkt in de nieuw te bouwen metro? Of moet deze kunst als oude niet meer terzake doende kunst wijken? Want protestkunst is interessant, maar ook een beetje erg jaren zeventig; waar is de culturele trots zoals in veel andere Europese steden, waar zijn de esthetische hoogstandjes die sfeer en warmte uitstralen en waar is de visie op integratie van kunst en architectuur? Tot nu toe is hierover nog niet nagedacht. Wel zijn de architecten ervan overtuigd dat kunst op station Nieuwmarkt een issue gaat worden.

*Jansma:* «De slopersbal zie ik nog wel verwerkt worden in mijn ontwerp.»

*Zwarts:* «Dit vind ik wel interessant, maar over het totaal hebben wij een ferm idee. En of dat interessant is voor de kunstenaar moet hij zelf bepalen. Laat ze maar komen met ideeën.»

Tot nu toe is er in de planning van geen enkel station budgettair rekening gehouden met de integratie van de al bestaande kunst. Scheidend projectmanager René Weenink van het GVB, de uitvoeringsorganisatie van *Metromorphose*: «Je loopt er tegenaan tijdens het project. Met de erven van Opland is momenteel contact over de letters van station Wibautstraat.»

Lopend over station Wibautstraat denkt Jansma na over een oplossing voor de bestaande kunst. *Jansma:* «Is het de moeite waard als je slechts een gedeelte van de wand zou willen bewaren?»

Het tijdsbeeld is natuurlijk enorm veran-

Station Bella Vista



derd, maar waar zouden de letters van Opland door worden vervangen? De met kranten beplakte muur van Opland bij de ingang vindt Jansma een *eyecatcher*: «Het zou jammer zijn als dit verloren zou gaan.»

*Zwarts:* «Integratie van kunst is interessant, maar het moet wel in ons ontwerp passen.»

Bij station Van der Madeweg staan de fel beschilderde plaatstalen van Cornelius Rogge tegen de perronkappen de oude kunst te vertegenwoordigen.

*Jansma:* «Die passen waarschijnlijk niet in ons ontwerp.»

De architecten zullen in overleg met de kunstenaars en het Stedelijk Museum een oplossing moeten vinden. Zwarts uit bedenkingen over de integratie van oude kunst in nieuwe ontwerpen. *Zwarts:* «Veel van die oude kunst heeft zijn tijd gehad. Twintig, misschien 25 jaar hebben de werken de kans gehad zich aan de buitenwereld te presenteren. Wanneer een bouwwerk van een architect niet meer past in een omgeving wordt het toch ook gesloopt voor het nieuwe?»

De architect is niet helemaal ongebonden bij het ontwerp voor de stations. Volgens omgevingsmanager Hans Goedhart van het GVB is de opdracht aan de architect: «integratie van bestaande kunst in het nieuwe ontwerp.»

*Goedhart:* «Het streven is behoud, het gaat om het handhaven van de identiteit van het station. Lukt dat niet vanwege technische problemen, dan proberen we het te herplaatsen.»

Een ander probleem bij de handhaving van kunst zijn de hoge kosten voor het onderhoud. *Weenink:* «Tot nu toe zijn die kosten de gemeente erg tegengevallen. Het schoonhouden van de kunstwerken over het hele Amsterdamse metronet kost jaarlijks ongeveer twee miljoen gulden.»

Kunst wordt niet in alle openbaarvervoer-

«Veel van die oude kunst heeft zijn tijd gehad. Twintig jaar hebben de werken de kans gehad zich aan de buitenwereld te presenteren. Wanneer een bouwwerk niet meer past in een omgeving wordt het toch ook gesloopt voor het nieuwe?»

projecten vergeten. Bij de Noord-Zuidlijn en het project IJtram is kunst in het project als geheel geïntegreerd. Bij de IJtram is de kunstcommissie al aan het werk en voor de Noord-Zuidlijn zal er zeker een komen. Daarbij is de keuze voor nieuwe media al zo goed als zeker. Het verschil met *Metromorphose* is dat het hier gaat om nieuw te bouwen stations. De verwachting is dat één procent van de totale bouwsom gereserveerd zal worden voor kunst.

Bij een renovatieproject zoals *Metromorphose* ligt dat anders. De gemeente Amsterdam betaalt vijftien procent van de bouwkosten en het ministerie van Verkeer en Waterstaat neemt 85 procent voor haar rekening. De gemeente Amsterdam heeft in maart 2001 in haar projectdefinitie geen kunst in de renovatie van de achttien metrolijnen opgenomen. Het uitvoeringsbesluit betrof met name de kosten voor de renovatie. Hierin was het impliciete uitgangspunt geen beeldendekunstregeling toe te voegen. Navraag bij de grootste financier leert echter dat er wel degelijk ruimte was voor kunst. «Als de gemeente het budget opmaakt aan de renovatie, is dat een keuze van de gemeente», meent persvoorlichter Anja Sinneema van het ministerie.

De totale kosten zijn ruw geschat. De architect en de projectmanager zijn het erover eens dat er is begroot voor iets dat niet te begroten is. «Wie weet nu van tevoren hoe duur een project gaat worden waarvoor de bouwplannen nog niet klaar zijn?» zegt Weenink. Aan kunst is duidelijk geen prioriteit verleend bij het opstellen van het projectplan. Het wachten is op een initiatief van een groep kunstenaars voor een plan richting gemeente.

Dick Couzy van het Amsterdams Fonds voor de Kunst is bezorgd over de bestaande kunst in de metro. Het AFK doet voor de gemeente de uitvoering en advies van kunstprojecten. Couzy heeft een inventarisatielijst gemaakt van de bestaande kunst. *Couzy:* «Het zou vervelend zijn als ons advies wordt gebruikt als excuus voor de afbraak van de bestaande kunst. Wij hebben geen geld om deze kunst in stand te houden, dat is bestemd voor nieuwe opdrachten, niet voor exploitatie- of instandhoudingsprojecten.»

Voor nieuwe kunst wil het AFK zich wel inzetten. De organisatie heeft tenslotte een eigen budget voor kunst in de openbare ruimte. Maar, zegt Couzy: «Wij willen alleen als medefinancier optreden.»

Dat is een duidelijke uitdaging.