

Erfgoedvereniging Heemschut, Commissie Amsterdam
T.a.v. N.W.A. Vervat
Vondellaan 6
1217 RX Hilversum
vervat2000@yahoo.com

Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer
T.a.v. Dhr. Manfred Olgemöller
Postbus 95089
1090 HB AMSTERDAM

Betreft: behoud kunstwerken in metrostations Oostlijn

Hilversum, 26 mei 2011

Geachte heer Olgemöller,

Erfgoedvereniging Heemschut, Commissie Amsterdam, heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerpen voor de vernieuwing van de Oostlijn. De voorstellen om de stations flink op te schonen en op veel plekken het oorspronkelijke brutalistische beton weer in het zicht te brengen spreken ons erg aan. Ook zijn we erg blij dat behoud van de kunstwerken in de metrostations, de aanleiding van onze betrokkenheid, op de agenda staat. Wel hebben we nog enige (grote) zorgen met betrekking tot de vele kunstwerken. Wij vrezen dat (veel) kunstwerken onnodig aangetast gaan worden of zullen sneuvelen vanwege hedendaagse esthetische voorkeuren. Graag brengen wij onze zorgen d.m.v. deze brief onder uw aandacht.

De Oostlijn van Amsterdam is in de jaren 1968-1982 aangelegd. De aanleg van deze lijn heeft grote gevolgen voor vooral de oude stad gehad. Bij de bouw is veel erfgoed verloren gegaan. Tegelijkertijd is deze lijn inmiddels ook zelf als jong erfgoed te beschouwen. Dit erfgoed bestaat uit de door Ben Spångberg en Sier van Rhijn, twee architecten van de Dienst Publieke Werken, brutalistisch vormgegeven onderdelen van de stations, het zeer herkenbare kleurgebruik, en de kunstwerken in de stations. De kunst in de stations is niet alleen een goede staalkaart van de kunstbeoefening in Nederland rond 1970, van abstract tot conceptueel en lichtkunst, maar vertelt veelal ook over de geschiedenis van de omgeving rond het station. De kunst is, wat ook heel typisch voor de periode is, voor een deel in overleg met de bewoners gerealiseerd. De Werkgroep Kunstzaken Metro Amsterdam benadrukt in een toelichting dat de kunst 'een ingreep die de totale architectonische situatie tot een onverbreeklijk geheel maakt' is. De kunst is voor de goede beschouwer voor een deel nog steeds op die manier te ervaren.

Wij constateren met de gemeente dat het behoud van de vele kunstwerken voor een deel lastig is te combineren met het opschonen en eigentijds maken van de uitstraling van de stations. Toch hoeft dit niet onmogelijk te zijn. Een zorgvuldige aanpak en het maken van heldere keuzes zijn van belang. Duidelijk is allereerst dat het van groot belang is om het kunstbestand in de metro volledig te inventariseren. Daarbij moet ook aandacht zijn voor wat verdwenen is. Wij pleiten er nadrukkelijk voor om zoveel mogelijk werken simpelweg in situ en volledig te behouden. Dit moet een basisuitgangspunt bij de aanpak zijn, ook als dit ten koste gaat van hedendaagse esthetische wensen. Zowel de belangrijke als de minder belangrijke werken dienen behouden te blijven, en niet in de container te verdwijnen. Ook zijn wij er geen voorstander van dat de werken die geen toekomst meer lijken te hebben naar de kunstenaars teruggezonden worden. Wat niet in situ behouden kan blijven wordt bij voorkeur elders in het station, of in een ander station, herplaatst. Zo blijft de kunst zichtbaar.

Het is belangrijk om te constateren dat hoewel een belangrijk deel van de werken conceptueel is, de oorspronkelijke uitvoering veelal toch waardevol en behoudenswaardig is. De kunstenaars hebben immers zorgvuldig hun materialen geselecteerd voor een specifieke plek. Ook draagt het gegeven dat de materialisering uit de tijd van het concept stamt bij aan de waarde van de kunstwerken. Daarom moet er zoveel als mogelijk gekozen worden voor behoud van de oorspronkelijke materialisering van de werken.

Gezien de grote hoeveelheid kunstwerken kunnen wij in deze brief niet ieder werk afzonderlijk bespreken. Wel willen wij speciale aandacht vragen voor een enkel werk. Allereerst het zeer belangrijke grote werk 'WATERLOO' van Willem Sandberg in station Waterlooplein. Dit werk blijft als het goed is behouden, maar de vraag is nog hoe. Heemschut is van mening dat dit werk in zijn huidige materialisatie, de geschilderde letters op gasbetonnen blokken, volledig gaaf behouden moet blijven. Meer dan een mogelijk restauratieve ingreep wijzen wij af. Het bijvoorbeeld herschilderen van de letters op een gladde ondergrond zal funest zijn voor de uitstraling van het werk.

Een minder duidelijk herkenbaar werk, dat dagelijks door duizenden mensen wordt gepasseerd, is het werk van Joost van Roojen bij de trappen naar boven in station Centraal Station. Dit werk, een abstracte compositie van tegels, op de grens tussen Stationsplein en de metro is mogelijk erg kwetsbaar door de locatie en haar wat onduidelijke karakter, en verdient daarom speciale aandacht.

Het is van groot belang om de belangrijkste 'kunststations' als totaalkunstwerken te handhaven. Wij denken dan voornamelijk aan de stations Nieuwmarkt en Wibautstraat. Deze stations hangen vol met kunstwerken. Deze werken hebben ook duidelijk een relatie met elkaar en met hun (bovengrondse) omgeving. Het verwijderen van een enkel werk zal de waarde van het geheel aantasten.

Hoewel minder nadrukkelijk aanwezig dan in de ondergrondse stations, zijn ook in de bovengrondse stations veel interessante kunstwerken aanwezig. Behoud van deze werken is, gezien hun minder nadrukkelijke aanwezigheid en de ruimte die er bovengronds vaak is, vermoedelijk zowel technisch als vormgevingstechnisch eenvoudiger. Bovengronds moet er ook zeker worden gekozen voor behoud van zoveel mogelijk werken. Ook pleiten wij nadrukkelijk voor herstel van verdwenen of verminkte (bovengrondse) werken. Denk bijvoorbeeld aan het werk tussen de sporen van het NS-Station en metrostation Diemen-Zuid van Theo Niermeijer.

Verder vragen we nog aandacht voor een vermoedelijk volledig onder de graffiti verdwenen werk tussen de ondergrondse stations. De westwand van de metrobus was vroeger voorzien van een beschildering in de vorm van een lijnen- en vlakkenpatroon dat tussen twee stations telkens van ontwerp en kleur verschilde. Tussen ieder station was het ontwerp van een andere hand. Dit werk gaf een boeiend lijnenspel tijdens de rit, en is door zijn omvang en concept uniek. Wij pleiten er dan ook voor om te onderzoeken of herstel mogelijk is.

Heemschut acht het ook van belang om de aannemers die de stations gaan renoveren helder te instrueren over de aanwezigheid van deze werken en hoe ze deze dienen te behandelen. Dit kan ongelukken met de werken voorkomen.

Naast het behoud van de aanwezige kunstwerken vinden wij het ook van belang om in de metrostations meer ruimte te maken voor het andere Amsterdamse erfgoed, en dan specifiek het vele archeologische erfgoed. De afgelopen decennia is er ongelooflijk veel waardevol materiaal in de stad opgegraven. Helaas is dit zelden voor het grote publiek zichtbaar. In station Waterlooplein is momenteel wel een kleine expositie. Ook in station Rokin van de NZ-lijn komt aandacht voor het archeologisch erfgoed. Wij pleiten echter voor meer expositieruimtes. Wat ons betreft komt ieder ondergronds metrostation, in ieder geval in de binnenstad, in aanmerking voor een (kleine) vitrine met een archeologische expositie. Deze vitrines kunnen ook gebruikt worden voor tentoonstellingen van ander materiaal, bijvoorbeeld uit de collecties van de Amsterdamse musea. Graag zouden wij dit idee verder met u bespreken en uitwerken.

Wij hopen dat de gemeente zich hard zal maken voor het behoud van het erfgoed van de Oostlijn. Indien er behoefte is aan een nadere toelichting dan vernemen wij dit graag.

Hoogachtend,

Namens het bestuur van Erfgoedvereniging Bond Heemschut, Commissie Amsterdam,
L.J. Eelman (voorzitter) en J. Kamerling (secretaris),

N.W.A. Vervat, Commissielid