

# Waardevolle tijd

## De rol van kunst in het verschuivende publieke domein van stationsgebieden



Hertog Nadler en Ram Katzir, *Portal*, video-installatie, station Zwolle, Zwolle, 2016. Foto: Allard Bovenberg

Stationsgebieden ontplooiën zich steeds meer als een *third place*, een plek waar je naartoe kunt, ook als je niet hoeft te reizen. Wat is de rol van kunst, van oudsher partner van het spoor, in deze ontwikkeling?

In Nederland wordt flink gewerkt aan het spoor. Enkele Randstedelijke stations zijn inmiddels verbouwd (Rotterdam, Den Haag, Utrecht), net als de eerste regionale (Breda, Zwolle). Amsterdam Centraal is nog tot 2020 in verbouwing, de aansluiting met de nieuwe Noord/Zuidmetrolijn is vanaf 2018 in gebruik. Alhoewel elk station een eigen karakter heeft, zijn er voor de reiziger ook veel overeenkomsten: de gebouwen zijn ruimtelijk en transparant, er is comfortabel en met aandacht ontworpen stationsmeubilair en er zijn duidelijke zones om te winkelen of wachten. Waar voorheen het accent lag op een efficiënte doorstroom van reizigers, is er steeds meer aandacht voor een prettig verblijf.

## Integraal

Kunst is van oudsher partner van het spoor. Vanaf het einde van de 19de eeuw werden stationsgebouwen als *Gesamtkunstwerk* ontworpen: architectuur, ambacht en decoratie gingen in stations als Haarlem of Amsterdam hand in hand. In de wederopbouwperiode sloten de kunstuitingen bij het spoor aan bij de wens van de overheid het volk middels kunst en modernistische architectuur te verheffen. Heel kort kende het spoor een percentageregeling, in de jaren tachtig. De meeste nadien gerealiseerde kunstwerken zijn schenkingen of gemeentelijke opdrachten (Karreman 2012).

Recent gaf de gemeente Zwolle bijvoorbeeld opdracht een kunstroute te realiseren die het verbouwde station met de binnenstad én de Zwolse geschiedenis verbindt. Het videowerk van Hertog Nadler en de objecten van Ram Katzir werden uit 140 inzendingen geselecteerd. De gemeente Amsterdam zet haar traditie van kunst in metrostations voort door in de acht stations van de Noord/Zuidlijn monumentale kunstwerken te realiseren van toonaangevende kunstenaars als Jennifer Tee, David Claerbout en het duo Daniel Dewar & Grégory Gicquel.

De kunstwerken in Zwolle en Amsterdam passen in de traditie fysieke beeldende kunst te integreren in stationsgebouwen en -gebieden. In het architectonisch ontwerp van de Amsterdamse metrostations is zelfs nadrukkelijk rekening gehouden met de integratie van kunst in wanden en vloeren. In veel actuele ontwerp-opgaven is echter beperkt aandacht voor de integratie van fysieke beeldende kunst. Vooral in de delen van het stationsgebied die multifunctioneel worden gebruikt is het statische karakter van permanente kunst minder voor de hand liggend.

## Belofte

De overeenkomsten die de reiziger tussen de nieuwe stations kan ervaren, zijn niet toevallig. Spoorbouwmeester, een onafhankelijk adviesorgaan voor de spoorsector, legde in het Spoorbeeld, het ontwerp- en vormgevingsbeleid van het spoor, een aantal ontwerpuitgangspunten vast, gebaseerd op de kernwaarden 'toegankelijk', 'menselijk', 'vertrouwd' en 'karakteristiek'. Ze bieden de reiziger een herkenbare beleving.<sup>1</sup> Zo hoef je je in Rotterdam Centraal niet wezenlijk anders te bewegen dan in Den Haag Centraal.

De ontwerpuitgangspunten bieden ook ruimte om juist het karakteristieke van de plek te benadrukken door bijvoorbeeld een verbinding te maken met de stad. In Rotterdam Centraal gebeurt dit door op een scherm filmbeelden te tonen uit de Rotterdamse haven, maar ook door twee sculpturen die ooit het oude Centraal Station sierden (*De Speculaasjes*) terug te brengen in het station. In Delft is een Delftsblauwe historische stadsplattegrond op het lamellenplafond van het station aangebracht.

Het vertrouwde wordt bij de reiziger verder gevoed door een overzichtelijke indeling van het stationsgebied in vier domeinen: het gebied



Hertog Nadler en Ram Katzir, *Portal*, video-installatie, station Zwolle, Zwolle, 2016. Foto: Hertog Nadler en Ram Katzir

waar stad en station elkaar ontmoeten is het omgevingsdomein, de stationshal het ontvangstdomein, het gebied rondom de sporen het reisdomein, en de plek waar je je tijd doorbrengt in afwachting van je reis of overstap het verblijfsdomein. Vooral het laatste draagt een belofte in zich als het gaat om de rol van kunst.

In de woorden van Spoorbouwmeester biedt het de mogelijkheid om 'lege tijd om te buigen in waardevolle tijd'.

## Het station als third place

Al eind jaren jaren tachtig introduceerde de Amerikaanse stadssocioloog Ray Oldenburg het begrip *third place* om plekken aan te duiden die, naast de thuisomgeving (*first place*) en de werkomgeving (*second place*), als hart van de gemeenschap functioneren. Denk aan een plein, →

een park of een openbare bibliotheek. Op dit soort plekken kan een creatieve interactie plaatsvinden die belangrijk is voor maatschappelijke betrokkenheid en een gevoel van identiteit en eigenheid. Vanwege de vrije en ongedwongen dialoog acht Oldenburg de plekken bovendien van belang voor een goed functionerende democratie (Oldenburg 1999). De tijd wordt in *third places* dus waardevol ingevuld.

Een *third place* kan volgens Oldenburg ontstaan op plekken die gratis of goedkoop toegankelijk zijn, een centrale ligging hebben, goed bereikbaar zijn en een zeker comfort kennen. Er komen zowel frequente bezoekers als nieuwelingen en idealiter kan er gegeten en gedronken worden (Oldenburg 1999). Een stationsgebied is in potentie een *third place*. Het is bij uitstek een plek om interactie met ‘de ander’ aan te gaan. Om deze potentie in te lossen, zou bij ontwerp en inrichting van stationsgebieden de toegankelijkheid hoog in het vaandel moeten staan. Ov-poortjes al bij de entree tot de stationshal werken sterk belemmerend.

Het karakter en het ontwerp van een stationsgebied kunnen het gebruik als *third place* onderdrukken of stimuleren. Sociaal geograaf en filosoof Ivan Nio pleit in zijn essay *Het station als publieke ruimte* voor een stationsontwerp dat een menging van functies faciliteert: het station zou gelijktijdig en overlappend economisch, cultureel en recreatief gebruikt moeten kunnen worden. De verblijfskwaliteit wil echter nog weleens te veel bepaald worden door klantgerichtheid en winstmaximalisatie, waardoor economisch gebruik overheerst. Volgens Nio moeten ontwerp, programmering en beheer gericht zijn op het versterken van het publieke gebruik van het station, met ruimte voor reizigers en omwonenden om iets te organiseren (Nio 2012).

### Programmeren

Nio gebruikt in zijn essay het woord programmering. Waar mensen zich ruimte en tijd in plein en park spontaan toe-eigenen, zal het publieke gebruik van een station meer georganiseerd ofwel geprogrammeerd moeten worden. Een voorbeeld hiervan is het trein- en busstation South Station in Boston. Jaarlijks worden hier ruim vijftig evenementen georganiseerd, van concerten tot schaakwedstrijden, tentoon-

stellingen, dansvoorstellingen en performances. Publiek kan via de website van het station ideeën indienen. De organisatie is in handen van Biederman Redevelopment Ventures, een adviesbureau voor *placemaking*.

Volgens projectmanager Ted Furst worden de culturele en recreatieve evenementen mede mogelijk gemaakt door een mix met evenementen for profit.<sup>2</sup> Beide typen activiteiten worden gelijkwaardig geprogrammeerd. Deze



Marjan Laaper,  
Ramses Shaffy  
Art Project, licht-  
installatie, station  
Vijzel-gracht,  
Amsterdam, 2017.  
Foto: Ge Dubbelman/  
Hollandse Hoogte

werkwijze illustreert het belang van een goede samenwerking tussen publieke en private partijen.

Naast de publiek-private samenwerking valt in de programmering in South Station vooral de breedte van activiteiten op, waarmee in potentie ook het hele spectrum wordt bereikt van de doelgroep van reizigers en omwonenden. In Nederland kennen we een dergelijke brede programmering niet. Er zijn wel initiatieven die een podium bieden voor reizigers: de stationspiano's bijvoorbeeld, door een NS-medewerker geïntroduceerd naar buitenlands voorbeeld (St. Pancras in Londen had zijn eerste streetpiano al in 2009) en al twee jaar een groot succes. Daarnaast is er een commercieel aanbod (denk aan pop-up-stores voor merkactivatie) en zijn er voorbeelden van programmering door culturele instellingen. Zo presenteerden Art Rotterdam en International Film Festival Rotterdam in de hal van Rotterdam CS een tijdelijke videoroom met werk van Broersen & Lukács.

## Ontmoeten

Het beste Nederlandse voorbeeld van een langdurige programmering voor en met stationsgebruikers en bewoners komt uit de hoek van de kunst. In de programmering van Public Works, dat in en rond Utrecht Centraal plaatsvindt, staat de gebruiker van het gebied centraal. De organisatie is in handen van Stichting Kunst in het Stationsgebied en de gemeente Utrecht, die samen in 2013 een editie organiseerden onder de titel *Call of the Mall*. Voor Public Works hebben zes kunstenaars opdracht gekregen zich gedurende langere tijd te committeren aan het gebied en de verbinding aan te gaan met gebruikers, passanten, ondernemers en curatoren.<sup>3</sup>

Marcus Coates zoekt daarvoor in *Arrivals/Departures* een parallel tussen het ritme van de stationsgebruikers en het ritme van de natuur: op een 'stationseigen' informatiebord wordt de natuurkalender weergegeven, met weetjes over belangrijke gebeurtenissen in de Utrechtse natuur. Bij hoogtepunten in die kalender vinden performances plaats geïnspireerd door rituelen in de natuur. Coates werkte samen met een Utrechts koor, een fanfare, met studenten en bewoners. In *Arrivals/Departures* legt hij de onverwachte link met een andere wereld, die van de natuur, met als gevolg verrassende ontmoetingen en gesprekken met en tussen passanten.

Ook kunstenaar Berend Strik en modeontwerper Aziz Bekkaoui zochten contact met het publiek. Ze verhuisden hun Amsterdamse ateliers tijdelijk naar een pand in de loop van winkelgebied naar station. Om in verbinding te komen maakten zij in de voorruimte een 'Working-Shop' annex kledingwinkel. De ongewone creatieve uitstraling van de winkel met de naam *Everyman* lokte een grote diversiteit aan mensen. Op gezette tijden zag de passant Bekkaoui en Strik in het achterliggende atelier aan het werk. Publiek werd via bezoek, brainstormsessies en lezingen gevraagd mee te denken over de toekomstige mens in een betere wereld. De input werd vertaald naar de muziekvoorstelling *Everyman*, die zesmaal voor 160 mensen op locatie werd uitgevoerd. De voorbeelden van Public Works illustreren een programma dat niet alleen licht ontregelt doordat de dagelijkse verwachting wordt door-

broken, maar dat ook creatieve ontmoetingen teweegbrengt. Zo ontstaat ruimte voor een oprecht en spontaan gesprek met 'de ander'. Daarmee benut het stationsgebied de potentie van een *third place* en kan lege tijd worden omgebogen naar waardevolle tijd.

## Verkennen en een plek geven

Deze ombuiging is niet alleen van betekenis voor de reiziger, maar ook voor stakeholders. Programmering is een goede manier om samen op zoek te gaan naar de meest passende vorm van kunst of cultuur. Public Works heeft duurzaam geïnvesteerd in de relatie met partners als NS, ProRail, Rabobank, de Jaarbeurs en vastgoedonderneming Klépierre. En met resultaat. Partijen geven aan een gevoel te hebben ontwikkeld voor wat kunst in het stationsgebied kan betekenen en nu behoefte te hebben aan geformuleerd beleid (Elffers 2017).

Het spoor kent uit verleden en heden genoeg goede voorbeelden van fysieke kunsttoepassingen die opdrachtgevers kunnen inspireren deze vorm van kunst in te passen in de ontwerp-opgave. Van tijdelijke kunst of programmering zijn minder voorbeelden voorhanden. Idealiter verkennen partijen begeleid door professionals in een vroeg stadium en in de volle breedte de rol van kunst en cultuur in 'hun' stationsgebied, en geven ze de uitkomsten van deze verkenning een plek in het programma van eisen. Een oprechte wil het publieke gebruik van stationsgebieden te stimuleren, al dan niet door profit te laten 'werken' voor non-profit, is daarbij essentieel. ●

### Literatuur

- Elffers, A. (2017) *Publieksonderzoek Public Works: de impact van kunst in het stationsgebied op passanten, participanten en partners*. Amsterdam: Anna Elffers.
- Karreman, T. (2012) *Kunst bij het spoor: openbare rijkdom*. Utrecht: Bureau Spoorbouwmeester.
- Nio, I. van (2012) *Het station als publieke ruimte*. Utrecht: Bureau Spoorbouwmeester.
- Oldenburg, R. (1999) *The great good place: cafes, coffee shops, bookstores, hair salons, and other hangouts at the heart of a community*. Washington, DC: Marlowe & Company.

### Noten

- 1 Website Bureau Spoorbouwmeester, [www.spoorbeeld.nl/beleid](http://www.spoorbeeld.nl/beleid), geraadpleegd op 5 april 2017.
- 2 E-mailcontact met Ted Furst van Biederman Redevelopment Ventures, maart 2017.
- 3 Website Public Works, [www.publicworksutrecht.nl/over-public-works](http://www.publicworksutrecht.nl/over-public-works), geraadpleegd op 5 april 2017.