

# Kunst bij het spoor: openbare rijkdom

Inspiratie



# Kunst bij het spoor: openbare rijkdom



# Inhoud

Inleiding

7

**Een rijk verleden**

8

**Soberheid en doelmatigheid**

15

**Tussenfase vol paradoxen**

20

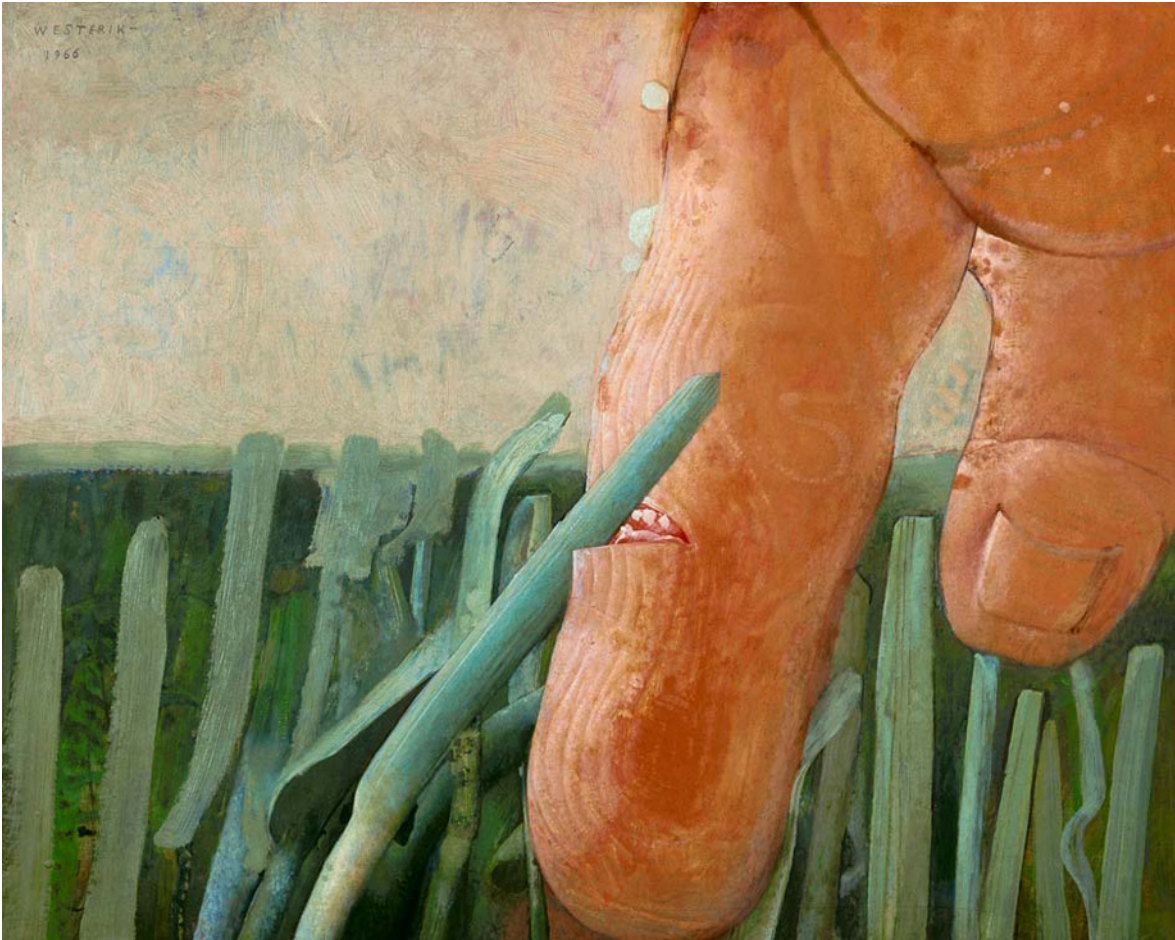
**Het spoor als culturele opgave**

21



*De reiziger.* Wachruimte op station Breukelen. Sanja Medic met medewerking van de familie Arntz (2011).





1  
*Snijden aan gras*, Co Westerik, 1966.  
Het werk is als reproductie toegepast in  
de compartimentswanden van de treinen  
Mat54 en PlanV.



**De veranderende opgave en ambitie van het spoor bieden kansen voor kunst. Het moment is daar om de grenzen van wat mogelijk is bij het spoor (weer) te verleggen en uit te breiden. De aandacht voor kunst wordt ingegeven door een nieuwe benadering, waarbij er een verbreding optreedt in het creëren van samenhang in het ontwerp, naar het beleefbaar maken van de spooromgeving als geheel. Dit essay blikt terug op de rijke traditie van kunst binnen het spoor en kijkt vooruit naar een toekomstige toepassing van kunst binnen de volle breedte van het spoor.**

Kunst in de openbare ruimte is een vorm van openbare rijkdom. Het verrijkt de omgeving. Kunst creëert openbaarheid door omgevingen te benoemen en te verstoren. Een eenvoudig gedachten experiment is vaak al voldoende om mensen de 'onzichtbare' waarde van kunst te doen beseffen: denk alle kunstuitingen van decoratie en monumentale beelden tot iconen en herdenkingsmonumenten weg uit het straatbeeld en de leegte spreekt boekdelen. Hetzelfde geldt voor spooriconografie, design, grafiek, aan het spoor gerelateerde beelden en de met de architectuur geïntegreerde kunstwerken. Zonder dat alles zou van het spoor als merk en het spoor als herkenbare omgeving weinig overblijven. Toch moet kunst zijn positie steeds bevechten en verantwoorden, omdat het effect en nut zich niet gemakkelijk laat vergelijken met de prestaties in techniek en logistiek. Maar wie zich verdiept in de geschiedenis van het spoor of eenvoudigweg de schoonheid van reizen en van stations tot zich laat doordringen weet het al lang: kunst en openbaar vervoer gaan heel goed samen.

Illustratief is de lange en structurele traditie van kunst in de trein, variërend van de coupe als expositieruimte, tot in het interieur toegepaste en geïntegreerde kunst en de trein als totaalkunstwerk. Al gedurende de jaren dertig hingen er zwart-wit foto's in blikken lijstjes in de treincoupés met afbeeldingen van toeristische bestemmingen als Marken, Scheveningen en Amsterdam. NS had twee fotografen in dienst die de foto's namen, afdrukten en vervingen. Door de toename van vandalisme zijn deze lijstjes uiteindelijk verwijderd.

Vanaf de jaren '70 van de vorige eeuw nam NS vervolgens het initiatief om de cursusbladen van Openbaar Kunstbezit met reproducties van kunstwerken te lamineren en in de compartimenten van treinen op te hangen met als doelstelling het publiek van de 'schone kunsten' te leren genieten. Het was een voorzichtige eerste stap in de structurele inpassing van kunst in de trein. Ondanks - of misschien wel dankzij - de relatieve wezensvreemdheid zijn deze geïntegreerde kunstuitingen in de treincompartimenten onderdeel gaan uitmaken van het collectieve geheugen van veel naoorlogse generaties. De trein bleek een geweldig podium voor kunst en cultuur. Het werd decennia lang een feest der herkenning. Vraag veertig plussers bijvoorbeeld naar hun treinervaringen en de meeste herinneren het zich wel: de coupéwand met de in-

trigerende afbeelding van een vinger die wordt opengereten door een grasspriet: Co Westeriks *Snijden aan gras* (figuur 1). Andere 'klassieke' voorbeelden zijn Joe Tilson's *Transparency*, *Clip-o-matic Lips* en Jean Brusselmans' *Onbehagen*.

De relatief eenvoudige presentatie van reproducties in de treinen zette de toon voor wat de inzet van kunst bij het spoor kan zijn, namelijk het onder- en doorbreken van de dagelijkse verwachting. Aan de dagelijkse ervaring werd een esthetische dimensie en een reflecterend perspectief toegevoegd, soms strelend voor het oog dan weer verstorend en reagerend op en altijd zorgvuldig gekozen, zonder een gevoel van onbehagen op te roepen. En dat laatste is essentieel: de reiziger – het publiek – mag zich verbazen, op het andere been gezet worden, maar niet uit het veld geslagen. Het spoor blijkt een uniek podium om publiek op organische wijze in aanraking te brengen met beeldende kunst. Andersom heeft een ruimte als die van het spoor baat bij het maken van openbaarheid. Kunst verbindt mensen op het niveau van betekenis, heeft een bewezen de-escalerend effect en draagt daarmee bij aan de veiligheid.

Deze eenvoudige en voor een groot publiek toegankelijke succesformule – van behagen en verstoren op het niveau van de ervaring zonder onbehagen op te wekken – geldt nog altijd als devies voor veel goede kunstwerken in de openbare ruimte. Het is het dualisme van versterken en verstoren waar kunst in het publieke domein zijn kracht aan ontleent en die het inzetbaar maakt als kwalitatieve en 'nuttige' aanwezigheid. Het is een succesformule die ook voor het spoor (weer) als leidraad geïntroduceerd kan worden. En dan niet alleen in de treincoupe maar binnen de gehele spooromgeving.

### **Een rijk verleden**

Kunst in de trein is lang niet het enige waar we aan moeten denken bij de (hernieuwde) aandacht voor kunst binnen het spoor. Gaan we verder in de tijd terug dan blijkt het huwelijk ook op andere niveaus evident. Vanaf het ontstaan van de stations als representatieve gebouwen en 'kathedralen van de nieuwe tijd' aan het einde van de 19de eeuw, werden decoratieprogramma's en een complete spooriconografie ontwikkeld, die nog altijd tot de verbeelding spreken. Het Spoorwegmuseum trekt jaarlijks duizenden bezoekers, niet in de laatste plaats om de oorspronkelijke verbeeldingskracht van de Koninklijke wachtkamers. Decoratie, ambacht en (binnenhuis)architectuur gaven aan deze 'Gesamtkunstwerken' die nu tot ons cultureel erfgoed behoren, status en grandeur (figuur 2 en 3).

De stations van de 19de eeuw staan als fysieke toonbeelden voor de waarde van kunst als middel om het bijzondere imago van het spoor en het representatieve karakter van de industriële gebouwen te bevestigen.



2  
Interieur van de hal van stationsgebouw II,  
Naarden-Bussum, door architect H.G.J.  
Schelling (1925).

3  
Perron- en perrongebouw Haarlem  
zijn als 'Gesamtkunstwerk' ontworpen  
door architecten D.A.N. Margadant en  
H.W.M. Werker (1906).





4  
Interieur van de koninklijke wachtkamer,  
station Amsterdam Centraal, door Pierre  
Cuypers (1882).



Kunst bij stations stond in dienst van de architectuur, gebod in een heldere beeldtaal met een overwegend decoratief karakter. Pierre Cuypers zette met de bouw van het Centraal Station in Amsterdam (1889) de toon met een uitgebreid decoratieprogramma voor de spoorwegen. De architect liet het imposante gebouw vol met reliëfs, beelden en schilderijen verfraaien (figuur 4). De iconografie was veelzijdig en functioneerde tevens als een bevestiging van de banden met de stad en het verleden. Het 'gevleugeld wiel' verwijzend naar Hermes, de god van de reizigers, werd op de kap geplaatst - beeldmerk van vele spoorwegmaatschappijen door heel Europa (figuur 5 en 6). Het station werd opgetuigd met personificaties voor vertrek en aankomst, maar ook met allegorieën voor Amsterdam als handelsstad. Daarnaast was er plaats voor medaillons met spoorwegpioniers en antieke iconografie zoals Apollo, Ceres en Vulcanus. Ook wanddecoraties in mozaïek, sgraffito en glas in lood waren een populair middel om de identiteit van gebouwen te versterken.

De decoraties groeiden uit tot een stationsiconografie die nog altijd tot de verbeelding spreekt met thema's als: snelheid, beweging, vooruitgang, vervoer, nijverheid, techniek, ontmoeting, afscheid en weerzien. Deze iconografie getuigt van een positivistisch wereldbeeld en een geloof in vooruitgang. Overkoepelende thema's als tijd, arbeid en reislust, werden binnen deze beeldtaal breed uitgemeten. Het materiaalgebruik werd afgestemd op intensief gebruik en vluchtige beleving - oftewel 'hufferproof'.

Het interieur van het Amstelstation in Amsterdam (1939) valt op door de ruime 'basilicale' hal met hoge glasramen. De opdracht om de oostelijke en de westelijke muren van de hoge hal met begrijpelijke voorstellingen te beschilderen werd na een prijsvraag aan Peter Alma gegeven, die twee monumentale pastelgekleurde, symmetrische wandschilderingen maakte (figuur 7). Ze moeten de 'Technische Vooruitgang van de Spoorwegen' verbeelden. Alma liet aan de westelijke zijde de oude en de nieuwe wereld door het treinnet overbruggen en schilderde een symmetrische, V-vormige compositie met aan de linkerkant een piramide, een tempel en een moskee, en aan de andere kant de Eiffeltoren en wolkenkrabbers. De verstaanbaarheid stond voorop bij de architect Schelling omdat het station volgens hem geen geschikte plaats was voor 'een lange, zich verdiepende kunstbeschuwing'.

De ontwikkeling van kunst bij het spoor loopt in de benadering van thematiek en vorm parallel aan de geschiedenis van monumentale kunst in opdracht in Nederland. De vele kunstwerken die vanaf de jaren vijftig door het hele land in de (semi-) publieke ruimtes verschenen, kwamen voort uit de behoefte aan herdenkingsmonumenten en werden grotendeels gefinancierd met de procentageregeling bij Rijksgebouwen die vanaf 1951 werd geïntroduceerd door de Rijksgebouwendienst maar ook vanuit particulier initiatief. Ook werd een reeks aan beelden gereali-



5  
Het gevleugeld wiel stond van 1889 tot ca. 1930 op de nok van de zuidelijke stoomkap van station Amsterdam Centraal (Pierre Cuypers) en is teruggeplaatst in 2006.

6  
Gevleugeld wiel, station Amsterdam Centraal, detail.

7  
Eén van de twee wandschilderingen van Peter Alma in de hal van station Amsterdam Amstel (1939).





8  
*Phoenix* van Kees Timmer bij het voormalig stationspostkantoor en postdistributiecentrum bij Rotterdam Centraal, Delftse plein (1958).

9  
Het *Landelijke Monument Spoorwegongevallen* van Anton Broos, Park Nieuweroord, Utrecht (2004).

10  
*Akka van Kebnekaise*, monumentaal beeld van Herman Lamers voor het stationsplein in Twello (2011)





seerd die juist een hoop en vertrouwen voor de toekomst verbeelden, zoals de 'Gestileerde Bloem' van Naum Gabo die in 1957 in opdracht van de Bijenkorf aan de Coolsingel te Rotterdam werd geplaatst. In diezelfde periode verscheen een reeks aan feniksen (de mythische vogel die uit zijn as herrijst, wederopstanding) in de openbare ruimte, waaronder de Phoenix van Willem Rijers bij het station in Arnhem geplaatst (1954) en een van Kees Timmer in 1958 bij het stationspostkantoor naast het centraal station in Rotterdam (figuur 8). Deze beeldhouwwerken typeerden de wederopbouwperiode waarin de overheid het volk middels kunst en modernistische architectuur wilde 'verheffen'. Zo kregen de landelijke ontwikkelingen nadrukkelijk ook zijn weerslag in de kunstuitingen bij de spooromgeving.

### **Soberheid en doelmatigheid**

Na de opbloei van geïntegreerde en monumentale kunst in de naoorlogse jaren, raakt kunst als integraal onderdeel van de spooromgeving op de achtergrond. Met uitzondering van een poging gedurende de jaren tachtig waarbij voor het eerst een percentageregeling bij het spoor in het leven werd geroepen. Dit vond echter plaats in de periode waarin de toepassing van kunst bij architectuur in opdracht een heel andere wending had genomen: los van de inhoud en context, werden beelden gerealiseerd waarbij de autonomie voorop stond en kunst niet langer dienend aan de architectuur was. Het leverde een golf aan beelden op die niet contextgebonden waren. Gedurende de jaren zeventig en tachtig, de periode waarin deze beelden gerealiseerd werden, werd de toon gezet voor een negatieve waardering van de kunst in de openbare ruimte: de te ver doorgevoerde autonomie van de zogenaamde 'bombing art' was geen lang leven beschoren. Ook de percentageregeling bij het spoor werd niet gecontinueerd.

Wat wel continueerde was de behoefte aan herdenkingsmonumenten; de reeks van herdenkingsmonumenten die in relatie tot het spoor tot stand kwamen zijn tekenend voor de verbondenheid met de maatschappij en maken onderdeel uit van de spoorwegcultuur. Zo werd in 2004 nog het Landelijke Monument Spoorwegongevallen naar aanleiding van de treinramp in Harmelen (1962) onthuld (figuur 9). Het monument voor slachtoffers van ongelukken, maar ook van zelfdoding functioneert als een troostende ontmoetingsplek voor nabestaanden.

De naoorlogse geschiedenis van kunst bij het spoor, kenmerkt zich door soberheid en doelmatigheid. Tot op de dag van vandaag gaat het bij vele kunstwerken op pleinen en bij stations om schenkingen of gemeentelijke opdrachten. De spraakmakende Zandverstuiving van Giny Vos (figuur 11) bij het station in Apeldoorn, of de recent opgeleverde Akka van Kebnekaise van Herman Lamers voor het station in Twello (figuur 10), kwamen zonder veel bemoeienis of financiële steun van NS of ProRail tot stand.







12  
Opdracht voor de kopwand in de dubbeldekker DM90 door Jan Cremer (1996).

13  
Toepassing in de scheidingswanden van de sprinter SGM door Jelis van Dolderen (2005).

14  
Geïntegreerde kunst in de intercity NS ICMm, Anna Ostrowska in samenwerking met Puur Ruimte (2007).

15  
De trein als rijdend kunstwerk: interieur van de Mendinitrein door Alessandro en Francesco Mendini (1998).

16  
*Gezicht op Dordrecht* (Jan van Goyen, 1651) in de trein van Dordrecht naar Amsterdam (2008).



Het 'kunstbeleid' dat bij de spoorwegen vanaf de jaren zeventig consequent doorloopt is kunst in de trein. Na het succes van Openbaar Kunstbezit werd kunst structureel geïntegreerd als onderdeel van het nieuwe materieel. Vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw schakelt NS vervolgens ook kunstenaars in als er een definitief ontwerp voor het treininterieur gereed is. De kunstenaar krijgt posities aangewezen waarop (autonome) kunst toegepast kan worden. Het betreft hier met name kunst op de HPL-kopwanden in de compartimenten. Het uitgangspunt was dat kunst moest aansluiten bij de kleurstelling van het interieur, al werd de kunstenaar in de eerste plaats gekozen om zijn stijl en techniek. Met inschakeling van ruim vijftwintig kunstenaars, zoals Jan Cremer (trein DM90, 1996) (figuur 12), Theo van den Boogaarth (trein ICR2, 1980) en Jelis van Dolderen (trein SGM, 2005) (figuur 13), presenteert NS zo tot op heden een breed beeld van de hedendaagse kunst.

Vorm en stijl bepalen voor een belangrijk deel de gewenste profilering en eigen identiteit van NS. Door technische beperkingen werd de kunst voornamelijk autonoom toegepast op de kopwanden. Toch ontstaat in de jaren negentig van de vorige eeuw een verdergaande vorm van toegepaste kunst. Kunstenaars werden ingeschakeld om in samenwerking met designers bepaalde interieurdelen uit te werken. In deze gevallen stonden de basis interieurkleuren vast, maar betrof het bijvoorbeeld het motief en structuur van de materialen. Kunstenaar Marijke de Goey integreerde in opdracht van NS Design in 1992 als eerste kunst in en op interieurdelen, voor het eerste ontwerp van de VIRM Dubbeldeks Intercity. Haar grafisch motief werd toegepast op de glazen separatie-wanden, de stoelbekleding van de eerste klas en de kopwanden. Anna Ostrowska heeft op deze manier de kopwanden van compartimenten en toiletten van intercitymaterieel ontworpen. (ICMm, 2007) (figuur 14).

Er zijn ook voorbeelden van een optimale integratie van kunst in het interieurdesign: de kunstenaar is al vanaf de startfase samen met de designer betrokken bij de totstandkoming van de ontwerpuitgangspunten. Voor VIRM4 (stoptrein, 2008) combineerde Bertjan Pot (Dutch Design) kunst en design. Vanaf de conceptontwikkeling heeft de kunstenaar invloed op kleur, materiaal en vorm. De uitwerking van de vormgeving werd gedaan door de designer (Puur Ruimte), de uitwerking van de kunst, structuren en motieven door de kunstenaar. Een enkele keer is het complete ontwerp van het treininterieur bepaald door de kunstenaar, zoals bij de Mendinitrein, uitgevoerd door de Italiaanse ontwerpers Alessandro en Francesco Mendini (figuur 15). Aanleiding was het vijfjarig bestaan van het Groninger Museum, de bestemming van een van de best lopende NS Dagtochten. De intercitytrein is gesponsord door de industrie van interieurleveranciers en heeft gereden van 1998 tot 2009.

Eén van de recente hoogtepunten was het schilderij van Van Goyen uit 1651 van het Dordrechts Museum, dat voor een bruikleen publiekelijk vervoerd werd van Dordrecht naar Amsterdam. De treinreiziger werd

verrast met een museaal topstuk uit de Gouden Eeuw (figuur 16). De mogelijkheid van dergelijke publiekstreckende samenwerkingen met andere culturele partijen zouden onderdeel kunnen uitmaken van een toekomstig kunstbeleid en de uitvoering van de kunstvisie waar dit essay een pleidooi voor is.

De ludieke actie van het openbaar vervoer om een meesterstuk per trein te vervoeren, is niet het enige voorbeeld van inspirerende samenwerkingen: er werden de afgelopen jaren meerdere verbonden tussen beheerders van (semi-)openbare ruimtes en musea gesloten. Een voorbeeld hiervan is de dependance van het Rijksmuseum bij Schiphol, dat delen van de collectie ontsluit en tentoonstelt voor het reizende publiek. Deze samenwerkingen passen binnen een brede ontwikkeling van het ontsluiten van cultureel erfgoed en het zoeken naar nieuwe publieksgroepen.

### **Tussenfase vol paradoxen**

Het spoor is vanaf 1839 uitgegroeid tot een netwerk dat Nederland doorkruist en verbindt met de rest van Europa en de wereld. Niet alleen in fysieke zin, maar ook in mentale zin. De spoorwegen zijn zo verbonden met de maatschappij en haar geschiedenis. Het spoor is daarmee een afspiegeling van nieuwe maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen. Ondertussen heeft de functie van het spoor zich door de jaren heen verbreed van puur logistiek en functioneel, tot de huidige ambitie waarin ruimtes gecreëerd worden waar mensen kunnen samen komen. Het nieuwe devies luidt: reizen per trein brengt mensen niet alleen van A naar B, maar brengt ze ook in contact met elkaar binnen de context van een bijzondere (semi) openbare ruimte. In zekere zin is het spoor zelf dus de bestemming geworden.

Alles wijst er op dat het spoor zich momenteel in een tussenfase bevindt - met een been in de oude wereld en een in de nieuwe. Van de blinkende nieuwe chipautomaat op een verlaten dorpsstation, tot de snelle architectuur van het Bijlmerstation. De techniek van het spoor wordt daarbij van oudsher gekenmerkt door handwerk. De locomotieven en het materieel getuigen van noeste arbeid, meer verwant aan de wereld van het ambacht dan aan het spoor als een routenetwerk. Het spoor is van oudsher afhankelijk van materieel, materiaal en zelfs van weersomstandigheden. Het collectief afdwingen van efficiëntie lijkt geen grenzen te kennen. Toch loopt het drukst bezette spoornetwerk van de wereld met de jaarlijkse vorstintrede tegen de grenzen van zijn kunnen aan. Er wordt gezocht naar een balans tussen de voortdurende innovatie van het spoor enerzijds en een nieuwe mentaliteit van reizen anderzijds.

Een andere paradox van het spoor is de verhouding tussen het grote geheel en de behoefte aan locale identiteit. In een wereld die als maar groter wordt is de binding met de plek van groot belang. Het streven

naar aansluiting en zoeken naar identiteit is een handreiking naar de gebruikers van het spoor, om deze letterlijk en figuurlijk beter op hun plek te laten voelen. Niet de identiteit is het probleem, maar het gebrek aan binding. Je thuis en veilig voelen in een omgeving die niet vanzelf vertrouwd aandoet is de opgave waar het spoor zich voorgesteld ziet. Ook in de urbane omgeving van de netwerkstad blijven ijkpunten en oriëntatiepunten nodig en zal de behoefte aan comfort, sfeer en verblijfsplekken groter worden. De stations zullen op een dusdanige wijze vorm gegeven moeten worden dat de reiziger begrijpt waar hij is en dat hij de eigenheid van de plek kan bevatten terwijl hij zich tegelijkertijd verbonden weet met andere werelden en de wereld van anderen. Kunst kan hierbinnen een verbindende rol spelen.

De spooriconografie van 'gevleugeld wiel' tot 'stalen ros', maar ook de metaforen van komen en gaan zijn vergroeid met de context van de treinstations. Deze iconografie kan nieuw leven ingeblazen worden, maar ook aangevuld en vernieuwd met veranderende gezichtspunten. Niet alleen beweging en vooruitgang, maar ook stilstaan, wachten en verblijven, worden als nieuwe dimensie en kwaliteit van het reizen onder de aandacht gebracht. In een wereld in beweging, zijn plekken nodig waar je tot stilstand kan komen en waar de aankomst gevierd en het wachten gefaciliteerd wordt. Dat was ook de intentie van kunstenaarscollectief het Observatorium die met het tijdelijke podium voor het festival Motel Mozaique op het voormalige perron Hofplein in Rotterdam mensen uitnodigde te verblijven. Het Observatorium maakt met hun architectonische beelden kaders in het landschap, en bieden gelegenheid om te kijken, door blikrichtingen te sturen en mensen bewust te maken van plekken waaraan normaliter voorbij gegaan wordt.

### **Het spoor als culturele opgave**

Het Spoor zal nu en in de toekomst moeten kunnen omgaan met al die verschillen en paradoxen van massa's mensen, het beheersen van stromen, het rijden in harde tijdschema's en het beveiligen van ruimtes. Zij doet dit zonder de kwaliteiten die zo eigen zijn aan het spoor uit het oog te verliezen: toegankelijkheid, bereikbaarheid, openheid en menselijk. Het spoor van de toekomst incorporeert de paradoxen en maakt daarbij verbindingen tussen het lokale en globale, tussen ver weg en dichtbij, tussen fysiek en virtueel. Het spoor als route en als verbinding tussen verschillende werelden te verbeelden, realiseren en beleefbaar en openbaar te maken, is een ruimtelijke ontwerpogave die een culturele component niet kan ontberen.

Kunst is daarbij bij uitstek een medium om de ervaring te intensiveren en reizigers bewust te maken van hun omgeving en van elkaar. Het kan de beleving van beide werelden versterken. Het kan een brug slaan tussen verschillende ruimten en omgevingen en kan een nieuwe invulling geven aan de traditie van spooriconografie, ambacht en de thematiek

van het reizen die zo eigen is aan het spoor. Daarnaast kan het spoor voor de kunst een bemiddelende rol vervullen, zoals ze ook al doet op het gebied van literatuur. Kunst bij het spoor kan bijvoorbeeld worden ingezet om aandacht te vragen voor collecties en het in musea en archieven aanwezige materiaal te ontsluiten. Op al deze verschillende manieren kan kunst de spooridentiteit en de belevingswaarde van het spoor intensiveren. Daarmee kan het voor een volwaardige kwaliteit-simpuls zorgen in de dagelijkse leef/reisomgeving van velen en kan een passend vervolg gegeven worden aan de reeds rijke traditie van kunst en het spoor.



## Illustratieverantwoording

pp 4-5  
Kunstenaar Sanja Medic. Fotograaf Jan Theun van Rees  
figuur 1  
Kunstenaar Co Westerik  
figuur 2  
Fotograaf Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester  
figuur 3  
Fotograaf Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester  
figuur 4  
Fotograaf Dingena Mol voor NS  
figuur 5  
Fotograaf Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester  
figuur 6  
Fotograaf Martin van Welzen voor NS/Stationseiland  
Amsterdam  
figuur 7  
Fotograaf Rob 't Hart voor Bureau Spoorbouwmeester  
figuur 8  
Kunstenaar Kees Timmer. Fotograaf Gitte de Groot voor  
Bureau Spoorbouwmeester  
figuur 9  
Kunstenaar Anton Broos. Fotograaf Joris van Herk voor  
Bureau Spoorbouwmeester  
figuur 10  
Kunstenaar en fotograaf Herman Lamers  
figuur 11  
Kunstenaar Giny Vos. Fotograaf Gert Jan van Rooij  
figuur 12  
figuur Kunstenaar Jan Cremer. Fotograaf onbekend.  
figuur 13  
Kunstenaar en fotograaf Jelis van Dolderen  
figuur 14  
Kunstenaar Anna Ostrowska in samenwerking met Puur  
Ruimte. Fotograaf Van Ommeren voor NS  
figuur 15  
Kunstenaar Alessandro en Francesco Mendini. Fotografie NS  
figuur 16  
Rechten Dordrechts Museum  
pp 24-25  
Kunstwerk en fotografie Observatorium



*Perron Mozaïque* - het vieren van de  
aankomst - op voormalig station  
Rotterdam Hofplein tijdens het festival  
Mozaïque, door Observatorium (2007).



uitgave van  
**Bureau Spoorbouwmeester**  
September 2012

[www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl)

**tekst**  
Tanja Karreman  
**ontwerp**  
Reynoud Homan  
**fotografie en illustraties**  
rechthebbenden

Bureau Spoorbouwmeester  
is een samenwerkingsverband  
van ProRail en NS

**beeldrecht disclaimer**

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

**status disclaimer**

Dit document maakt geen deel uit van het vormgevingsbeleid maar vertelt over Spoorbeeld en dient derhalve uitsluitend als achtergrondinformatie gezien te worden. Het wordt uitsluitend digitaal aangeboden op de website ter inspiratie en is bedoeld voor de geïnteresseerde lezer.



