

FRANK MANDERSLOOT

VOOR DE BIJEN FOR THE BEES

VOOR DE BIJEN
FOR THE BEES

FRANK MANDERSLOOT

Van den Herik Kust- en Oeverwerken, Sliedrecht (hoofdaannemer)
Projectleider: Marcel van de Maas; uitvoerder: Goof de Boef; werkvoorbereider: Juliane Langer; landmeetkundige: Arie van Pelt

De Kil, Amsterdam (tafeltransport)
Uitvoerder: Ap Koopmans; Ed van de Berg, Peter Bosland, Martin van Driel, Alfred Hallesteegh, Emilio Halley, Kees Pelt, Roberto Vetjens, Alex Wit

Altrex, Zwolle (leverancier heftafels, trap)
Projectmanager: Hans Doornwaard; project engineer: Raymond van Amersfoort; uitvoering: Dick Mulder

Verlaan Constructiebedrijf, Mijdrecht (staal-constructies)
Projectbegeleiding: Mark en Erik Verlaan; 3D-werkplaatstekeningen: Eric van Rossum; detail-berekeningen: Anton Dukino; productie werk-plaats: Cor van den Linden, Jan Both, Gunter Hackelbusch; montage op locatie: Cor van den Linden, Jan Both

Wijma Kampen, Kampen
Uitvoering: Henk Steenhuis, Jan Lammerink, Jacob Rook, Jaap van de Voort, Harry Broekhuizen, Frank van de Poll; technisch projectmanager: Guus Paumen; constructief tekenaar: Jeroen Hakkers; begeleiding: Ad Wesselink, Ery Waltheer

Ingenieursbureau Amsterdam
Constructeurs: Dolf Kasmó, Malcolm Aalstein, Ally Altman, Jasper Webbers, René Koot; adviseur funderingen: Paul Rebe; technische voorbereiding: Michiel van der Post, Huib Dickmann, Manfred Moolhuysen, René Terpstra; bestek-schrijver: Jaap van Liere; kostendeskundige: André Kroon; directievoerder uitvoering: Leo Niese; toezichthouder uitvoering: Jorrit Kalt; projectleiders: Hans van Zandbergen, Erwin Horsten, Jurjen Schwier

Van den Herik Kust- en Oeverwerken B.V., Sliedrecht (principal building contractor)
Project leader: Marcel van de Maas, works foreman: Goof de Boef, work preparations: Juliane Langer, surveyor: Arie van Pelt

De Kil Amsterdam (vertical and horizontal transport of the tables)
Works foreman: Ap Koopmans, with: Ed van de Berg, Peter Bosland, Martin van Driel, Alfred Hallesteegh, Emilio Halley, Kees Pelt, Roberto Vetjens, Alex Wit

Altrex, Zwolle (Supplier of elevator platforms and ladder)
Project manager: Hans Doornwaard, project engineer: Raymond van Amersfoort, realisation: Dick Mulder

Verlaan Constructiebedrijf, Mijdrecht (steel constructions)
Project supervision: Mark and Erik Verlaan, 3D construction plans: Eric van Rossum, specifications: Anton Dukino, workshop production: Cor van den Linden, Jan Both, Gunter Hackelbusch, on-site montage: Cor van den Linden, Jan Both

Wijma Kampen, Kampen
Realisation: Henk Steenhuis, Jan Lammerink, Jacob Rook, Jaap van de Voort, Harry Broekhuizen, Frank van de Poll; technical project manager: Guus Paumen; technical draughtsman: Jeroen Hakkers; supervision: Ad Wesselink and Ery Waltheer

IngenieursBureau Amsterdam
Constructors: Dolf Kasmó, Malcolm Aalstein, Ally Altman, Jasper Webbers, René Koot; foundations consultant: Paul Rebe; technical preparations: Michiel van der Post, Huib Dickmann, Manfred Moolhuysen, René Terpstra; blueprints: Jaap van Liere; budget: André Kroon; construction supervisor: Leo Niese; realisation supervisor: Jorrit Kalt; project leaders: Hans van Zandbergen, Erwin Horsten, Jurjen Schwier

Van Dijk, Van Soomer en Partners, Amsterdam
Veiligheidsadvies: Tobias Woldendorp

Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam
Beleidsmedewerker: Bert Weggeman

Imkervereniging Waterland
Voorzitter: Karel Galenkamp;
imker: Jos Holleman

Bedrijfsraad voor de Bijenteelt
Bestuurslid: Catherine Reker

Hans van Heeswijk architecten, Amsterdam
Contactpersoon: Floris van Gennip

Blok Architectuur, Amsterdam
Visualisatie kunstproject: Peter Blok

Atelier lebele Abel, Den Haag
Animatie: lebele Huizinga

De Werkplaats
Maquettebouw: Rutger Graas

Ecologisch advies
Arie Koster (lector beplantingen, tuin- en landschapinrichting Hogeschool Larenstein)

Tekst boek Oost Kunst - East Art, 2001
Janneke Wesseling

Video-opnames plaatsing Voor de Bijen, januari 2004:
Livio Comba

en de buurtbewoners

Hartelijk dank voor jullie inzet,

Marijke Jansen
Frank Mandersloot

DSP (Van Dijk, Van Soomer en Partners BV)
Safety consultant: Tobias Woldendorp

Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam
Policy officer: Bert Weggeman

Imkervereniging Waterland
Chair Karel Galenkamp, apiarist: Jos Holleman

Bedrijfsraad voor de Bijenteelt
Board member: Catherine Reker

Hans van Heeswijk architecten
Contact person: Floris van Gennip

Blok Architectuur, Amsterdam
Art project visualisation: Peter Blok

Atelier lebele Abel
Animation: lebele Huizinga

De Werkplaats
Scale models: Rutger Graas

Ecological Consultant
Arie Koster (lecturer in flora, garden and landscape design, Hogeschool Larenstein)

Text of the book Oost Kunst/East Art, 2001
Janneke Wesseling

Video recordings installation For the Bees, January 2004
Livio Comba

and the local residents

Many, many thanks for your hard work,

Marijke Jansen
Frank Mandersloot

Toetsing Voorlopig Ontwerp Kunstwerk Panamaknoop

Aan: Muriël Hendrikse en Gerard de Koo (projectbureau IJtram)
Van: Tobias Woldendorp en Harm Jan Korthals Altes (Van Dijk, Van Soomeren en Partners)

Betreft: Expertmeeting rond implementatie kunstwerk Panamaknoop d.d.
27 april 1999

Datum: 5 mei 1999

1 Vooraf

Het afgelopen jaar is DSP op verzoek van het projectbureau IJtram twee keer aanwezig geweest bij presentaties/besprekingen over het te realiseren kunstwerk voor de Panamaknoop. Bij de eerste gelegenheid bij dRO in de zomer van 1998 waren Frank Mandersloot, Ton Schaap, Hans van Heeswijk en Tobias Woldendorp aanwezig. DSP heeft toen een aantal randvoorwaarden uitgereikt waaraan een kunstwerk van die proporties op die locatie zou moeten voldoen. Die heeft Mandersloot als input meegenomen. Bij de tweede gelegenheid op 19 oktober was ook het projectbureau IJtram (Gerard de Koo, Erna Hollander en Muriël Hendrikse) aanwezig en is teruggekomen op de eerder aangedragen aandachtspunten. In deze vergadering is afgesproken dat Van Heeswijk eerst het VO voltooit. Daarna zal Mandersloot zijn kunstwerk, uitgaande van een zuidelijke ligging, toevoegen.

De presentatie van dit voorontwerp vond plaats bij het Fonds van de Amsterdamse Kunsten en de aanwezigen konden hierop reageren. Tobias Woldendorp is namens DSP aanwezig. Hiernavolgend wordt de reactie op het werk schriftelijk verwoord. Eerst op hoofdlijnen, daarna nader uiteengezet. Hiertoe is de lijst van aandachtspunten, zoals die eerder opgesteld is, als onderlegger gebruikt.

2 Commentaar op hoofdlijnen

Na presentatie van Mandersloot worden twee positieve aspecten blootgelegd, te weten:

- Het toekennen van een woonfunctie aan het kunstwerk op de plek van de Panamaknoop is een goede impuls voor de sociale controle. DSP hoopt van harte dat het initiatief de strenge eisen ten aanzien van een woonbestemming het hoofd kan bieden. Wellicht dat hier ook een precedent kan worden geschapen voor de opname van beheerderswoningen in de onderbouw van de kantoortorens Q5 en Q7. Door die maatregel zou de gewenste sociale controle rondom de halte nog eens extra worden verhoogd.
- Door het kunstwerk een slag groter uit te voren en het in de uiterste zuidpunt van de Panamaknoop te plaatsen wordt het een belangrijk baken, een oriëntatiepunt voor verschillende verkeerssoorten. Tevens wordt identiteit verleent aan de halte als totaal: bezoekers en bewoners kunnen zich met het gebied identificeren, het kunstwerk is geen 'fremdkörper', maar staat voor de passant op een logische plek.

Het door Mandersloot gepresenteerde concept kent evenwel ook een keerzijde. Negatieve aspecten op hoofdlijnen zijn:

- De winst die door de ruimtelijkheid en overzichtelijkheid in het VO van Van Heeswijk voor de haltes en het plein is verkregen, wordt door het toevoegen van een 'tafelblad' met dubbele poten op het perron teniet gedaan. In het VO van Van Heeswijk is er juist naar gestreefd de verblijfsruimte aan de zuidzijde van het perron zo beperkt mogelijk te houden en aan alle ruimten een functie toe te kennen. De maquette van de kunstenaar laat zien dat er erg veel gebeurt op een klein oppervlak. En dan heeft hij de roltrappen en trappartijen nog niet eens in de maquette opgenomen.
- Het daktuintje is op zich charmant, maar lijkt moeilijk te beheren. Het heeft vooralsnog de potentie in zich een rommelig stukje niemandsland te worden. Het ontbeert privacy omdat de plek tweezijdig omsloten wordt door de rand van het verdiepte plein.

Beide punten genereren problemen met het mijn en dijn. Wanneer we de sterke en de zwakke punten uit het concept van Mandersloot naast elkaar leggen komen we tot het volgende *advies*:

- Handhaven woningidee en ook de hoogte en de schaal van het kunstwerk voortzetten.
- Til de daktuin naar een hoger niveau, en voer het dak bijvoorbeeld als dakterras bij de atelierwoning uit. Haal het in ieder geval zoveel mogelijk weg bij de halte zelf.
- Gebruik een enkele zich verjongende kolom op de halte om het kunstwerk te dragen (zie schetsje). Dit verdient de voorkeur boven de acht voorgestelde kolommen.

3 Commentaar naar aanleiding van de DSP- checklist

Als richtlijn geldt de notitie met eisen ten aanzien van het kunstwerk, die DSP op 4 juni heeft opgesteld. Er worden vijf eisen gesteld: identiteit, beschutting, licht en zicht, toegankelijkheid en materiaalgebruik. De eerste hiervan, identiteit is bij het commentaar op hoofdlijnen al uiteengezet. De andere vier worden in het onderstaande verder uitgewerkt. Bij elke eis wordt vermeld of hieraan in het huidige voorstel geheel, gedeeltelijk of geheel niet wordt voldaan.

3.1 Beschutting

Gezien de onherbergzaamheid van het gebied (wind, verkeerslawaaï) is plaatsing van dit kunstwerk de kans om bij te dragen aan beschutting. Omdat het kunstwerk niet meer aan de voet van de roltrap staat en uit de looproute van en naar tram 10 ligt zal het kunstwerk niet snel een plek worden waar hangers de bezoekers van de IJtram tot last zullen zijn. Mandersloot, de toekomstige bewoner van het kunsthuis zegt geen problemen met de entree te verwachten. Hier hebben wij nog twijfels over, maar daar de ontsluiting van de woning nog niet op papier is ontworpen valt hier vooralsnog weinig over te zeggen.

De kunstenaar heeft al aangegeven dat concurrentie van een standaard-abri op korte afstand van het kunstwerk niet gewenst is. Dit werd destijds onderschreven vanuit sociale veiligheid. Gaande het ontwerpproces van Van Heeswijk is de verblijfsruimte sterk verkleind en afgestemd op een zakelijke wachtruimte met een hierop aangepasteabri. Dit is in strijd met de wensen van de kunstenaar. Op maaiveldniveau lijkt het VO wel te kunnen voldoen, op het niveau van het perron voldoet het plan niet.

Advies:

- We adviseren uit te gaan van deabri's zoals die door NPK zijn

vormgegeven en het kunstwerk geen abrifunctie toe te kennen. Mandersloot zijn ontwerp levert teveel schuil-en rondhanggelegenheid op; de maat van het tuindak is nog teveel een doosachtige massa in plaats van een ruimtevormende entiteit.

- Een mogelijkheid zou nog kunnen zijn de tafel groter en hoger te laten zijn, waardoor er echt een dak voor de hele halte komt. Hier kunnen deabri's aan beide zijden van het spoor gerust onder kunnen blijven staan. Referentiebeeld is het dakenplan voor het (voormalig) stationsplein La Placa dels països Catalans in Barcelona van de architecten Viaplana en Pinon (zie twee kopiën).

3.2 Licht en zicht

Het kunstwerk mag geen licht en zicht op de halte wegnemen.

- Er is door de relatief geringe hoogte van het tuindak geen vrij zicht vanaf het gehele trottoir langs de weg op de halte (vanaf 'boven' naar 'beneden'); in die zin blokkeert het kunstwerk belangrijke zichtlijnen en wordt niet aan de eis voldaan.
- Er is redelijk vrij zicht van de tegenoverliggende wachtperrons op elkaar; op ooghoogte voldoet het plan wel aan de eis.
- Vanaf de trap is het zicht onvoldoende door de relatief geringe hoogte van tuindak en de schots en scheef op de looplijn staande dubbele kolommen; dit is behalve onoverzichtelijk een struikelblok bij calamiteiten. Bovendien is dit voor slechtzienden in een 'normale' situatie ook een struikelblok. Het voldoet niet aan de eis.

Advies:

Het is raadzaam het bijgestelde VO in een vroegtijdig stadium voor te leggen aan de SGOA (Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam).

3.3 Toegankelijkheid

- Het kunstwerk belemmert de toegankelijkheid van de perrons niet; door de zuidelijke ligging kan het een bijdrage leveren aan de vindbaarheid van de stijgpunten; dit lijkt uitstekend te kunnen werken. Het voldoet.
- Het kunstwerk zelf mag niet al te gemakkelijk opklimbaar zijn en daarvoor aanleiding geven tot baldadigheid/graffiti; dit is een punt van aandacht bij verdere uitwerking.
- Het kunstwerk mag niet uitnodigen tot schuilplaats voor zwervers, verslaafden, prostituees; dit lijkt voor het kunstwerk dat op maaiveld gerealiseerd wordt -met enige begeleiding bij de materialisatie- te kunnen slagen: voor het deel van het kunstwerk dat aan het perron opgehangen is hebben we hierin nog geen vertrouwen.

3.4 Materiaalgebruik

Er moet nog een duidelijke keuze gemaakt worden voor materiaalgebruik en de beheerfilosofie:

- óf heel stevig en vrijwel onderhoudsvrij;
- of heel kwetsbaar (ogend) gepaard aan zeer alert onderhoud (vergelijk; Publex).

Bevindingen Toelichting op ideeën kunstwerk Panamaknoop van Mandersloot

Aan: Lubbert Hakvoort (projectbureau IJtram)

Van: Tobias Woldendorp (DSP)

Betreft: Kunstwerk Panamaknoop Frank Mandersloot d.d. 16 december 1999

Datum: 16 december 1999

Vooraf

De afgelopen jaren is DSP gevraagd aanwezig te zijn bij presentaties van Frank Mandersloot voor het kunstwerk voor de Panamaknoop. Op 4 juni 1998 hebben we een notitie opgesteld met wensen t.a.v. het kunstwerk. Deze lijst heeft Mandersloot ook opgenomen in zijn 'cognitive map'. Deze lijst zal zeker gehanteerd worden wanneer Mandersloot een definitief ontwerp neerlegt. De laatste presentatie vond plaats op 27 april van dit jaar. Toen werd het plan van de 'tafels' vertaald naar de atelierwoning met daktuin van de kunstenaar. Heden staat de expertmeeting in het teken van nieuwe ideeën over een Bijentafel met info-centrum. De ideeën worden ontvouwd worden door Mandersloot, bijgestaan door Henk Vroom van het Amsterdamse Fonds voor de Kunsten. De bevindingen vanuit de optiek van sociale veiligheid worden in een wat bredere advies-context geplaatst. In het verleden ben ik zelf als ontwerper betrokken geweest bij de ontwikkeling van ecologische hoofdstructuren alsmede landschapskunstprojecten.

Mandersloot heeft helaas geen schetsen of collages, maar zegt het oude idee van de tafel(s) met daarop een gefragmenteerd landschap voor ogen te hebben, waarop de bijenkasten kunnen komen. Belangrijk voor de kunstenaar is het contrast tussen de overstapfunctie en de stadsnatuur. De hoogte van de plaats waar de bijen komen is volgens hem hoog genoeg om reizigers op twee maaiveldniveau's geen last van de aanvliegende bijen te laten krijgen.

Commentaar op hoofdlijnen

- Op zich wordt het toevoegen van een functie aan het hart van de Panamaknoop toegejuicht. Een informatiecentrum over stadsecologie geeft levendigheid en lijkt prima. Over de invulling met bijenkasten zijn twijfels. Belangrijk bij de Panamaknoop is dat het een overstappunt is, een belangrijk transferium. Daar moet je ongehinderd kunnen overstappen. De eerste associatie, die mensen met bijen hebben is toch: lastige beesten, die kunnen steken. Het is niet voor niets dat in de Hortus botanicus bij de bijenkasten borden staan met 'Pas op bijen'. In het ergste geval levert de aanwezigheid van zwermen bijen in de omgeving van een druk stedelijk punt als de Panamaknoop mijddedrag op. En mijddedrag levert verdunning van publieksstromen op en kan sociale veiligheid in de hand werken.

Advies

Het lijkt veel meer voor de hand te liggen om een vergelijkbaar kunstwerk te koppelen in de directe omgeving van de Panamaknoop, zoals aan het talud van de spoordijk; dat is door de natuurlijke rijke flora, de gradiënten en de weinig optredende verstoring een belangrijke ecologische corridor.

- De keuze van bijen is arbitrair. Het is de vraag, waarom er bijvoorbeeld niet voor vlinders gekozen is. Vlinders hebben een hogere aaibaarheidsfactor dan andere insecten en vlinders vervullen in de stadsnatuur net als bijen een belangrijke rol bij het verspreiden van stuifmeel. Vlinders roepen evenwel niet snel de associatie met 'agressie' en 'ongedierte' op.

Advies

Bij de HTM, de vervoersmaatschappij in Den Haag is een jaar of vijf geleden een project geweest om bestaande trambanen meer te gebruiken als ecologische structuur. Tussen Scheveningen en de stad zijn meerdere betonplaten tussen infrastructuur omgevormd voor gras, waarmee vlindervriendelijke routes de stad in, zijn ontstaan.

Indien gekozen wordt voor bijenkasten op de Panamaknoop, valt het volgende op te merken:

- Afgelopen zomer heeft er een kunstproject plaatsgevonden in kunstcentrum de Paviljoens in Almere. Kunstenaar Marinus Boezem heeft deze zomer bij één tentoonstellingsruimte op voldoende hoogte een reeks bijenkasten gehangen langs de daklijst. Het publiek heeft desgevraagd geen last ondervonden van de bijenzwermen, omdat ook hier nagedacht is over de aanvliegeroute en -hoogte van de bijen.

Advies

Neem contact op met de Paviljoens (036-5450400) of met de kunstenaar en analyseer hun ervaringen met de confrontatie tussen publiek en bijenkunstwerk¹.

- Analogie: tien jaar geleden ben ik betrokken geweest bij ecologische oeververbindingen in Diemen Noord. Door zachte oevers in een nieuwbouwwijk te maken konden de ringslangen, een ongevaarlijke slangensoort die daar van oudsher veel voorkomt, broedplaatsen in tuinafval vinden. De bevolking, destijds nauwelijks voorgelicht, dacht telkens weer met giftige adders te maken te hebben en heeft menig doorkliefd reptiel op zijn geweten. Bijtende en stekende beesten hebben nu een keer een laag aaibaarheidsgehalte voor de mens en er zal veel energie in gestoken moeten worden om mensen te overtuigen van nut en zin van een dergelijke ecologisch getinte kunstactie.

Advies

Het is raadzaam zo snel mogelijk een communicatietraject in te gaan om te kijken wat beheerders, imkers, maar ook gebruikers/bewoners van het project vinden. Voorlichting over zin, onschadelijkheid van bijen is noodzakelijk om de acceptatie te vergroten.

Noot 1 Materiaal over de tentoonstelling heb ik heden aangevraagd en zal ik zo spoedig mogelijk aan het Projectbureau IJtram opsturen.

- Indien hoog wordt ingezet op de komst van bijen is het wel een punt van aandacht de verworven ruimtelijkheid van de halte Panamaknoop en directe omgeving open te houden. Het is niet ondenkbaar dat er *wilde bloemen* mengsels voorgesteld worden om de ecologische structuur te versterken. Daarmee wordt het risico aangeboord dat de omgeving een rurale uitstraling krijgt (hetgeen vaak als rommelig en onverzorgd wordt ervaren). Die sfeer hoort veel meer bij het spoortalud, de bestaande ecologische corridor. Daarmee kunnen eerdere doelstellingen ten aanzien van zicht, attractiviteit en beheerbaarheid op losse schroeven komen te staan.

Beoordeling DO Kunstwerk Frank Mandersloot vanuit sociale veiligheid

Aan Gerard de Koo (projectbureau IJ-tram)
Van Tobias Woldendorp m.m.v. Nicole Smits (Van Dijk, Van Soomeren en Partners BV)
Betreft Adviezen Kunstwerk Panamaknoop n.a.v. gebruikte tekeningen 0090DO-00 t/m 0090DO-08 d.d. 25 juni 2001, uitgewerkt door Verburg Hoogendijk Architecten
Datum 1 augustus 2001

Vooraf

Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP) is sedert 1997 betrokken bij adviezen betreffende haltes en routes van en naar de IJtram. Behalve adviezen op het gebied van civiele werken zijn er ook adviezen bij het kunstproject van Frank Mandersloot gegeven. Deze zijn vastgelegd in notities 5.5. 1999 en 16.12.1999. Op 23 juli jongstleden kwam het verzoek binnen om naar het DO van het werk van Mandersloot te kijken.

Bij het toetsen is gebruik gemaakt van de vijf criteria, zoals die eerder in de notitie van mei 1999 ook zijn onderscheiden, te weten;

- Identiteit;
- Beschutting;
- Zichtbaarheid;
- Toegankelijkheid;
- Materiaalgebruik/ beheerbaarheid.

Deze criteria zijn door voortschrijdend inzicht opgesteld en afgeleid van de door Van der Voordt en Van Wegen opgestelde criteria voor sociaal veilig ontwerpen (TU Delft 1990).

Algemeen

De tekeningen, zoals die door Verburg Hoogendijk Architecten zijn opgesteld geven een goed beeld van de nieuwe situatie. Hoewel we nog steeds niet overtuigd zijn van de juistheid van de keuze om een openbaar vervoersknooppunt te combineren met een niet zo "aaibare" diersoort als de bij is de wijze waarop het kunstwerk verder uitgewerkt wordt op hoofdlijnen wel acceptabel. Toch willen we met klem nog eens adviseren dat er een goed *communicatietraject* doorlopen moet worden om het publiek in te lichten over het ecologische kunstproject.

Een belangrijk aspect daarbij is het verdiepen in de *gemeentelijke aansprakelijkheid* t.a.v. schade aan kleding bij zogenaamde reinigingsvluchten. In de late winter gaan bijen massaal vanuit hun winterslaap even naar buiten voor zogenaamde reinigingsvluchten (alle opgehoopte bijenpoep moet uit de lijven). Niet zo lang geleden is er een rechtszaak geweest (Haarlem), waarbij een bijenvlucht bij zo'n reinigingsvlucht een hele lijn vol witte was onherstelbaar vernield hebben met hun gele poep.

Identiteit

Het kunstwerk met de gestapelde tafels kan een bijdrage leveren aan de identiteit van de plek. Voor de oriëntatie voor zowel autoverkeer, tramreizigers, IJ-tramreizigers als het langzaamverkeer staat het kunstwerk op de juiste plek. Het formaat is redelijk al zou nog een slag groter en enigszins ijler nog beter werken voor respectievelijk de herkenning op afstand van de (weg)gebruikers en de transparantie.

Beschutting

- De tafels vormen een dak en kunnen in die hoedanigheid een schuilplek worden voor reizigers openbaar vervoer. De locatie van het kunstwerk is dermate dat er geen angst is dat de looproutes van en naar de tramhalte van lijn 10 hinder ondervinden en de looproutes naar en van de haltes van de IJtram liggen ook gunstig ten aanzien van een mogelijke hangplek onder het kunstwerk.
- Ook is er geen angst dat als de ruimte onder het kunstwerk gebruikt wordt als hangplek dit mijddgedrag zal opleveren. Er is genoeg vrije ruimte rondom het kunstwerk van Mandersloot.
- Een punt van aandacht is nog de ruimte op met niveau maaiveld van de IJtram. Daar is een stuk overstek, gevormd door het doorlopende onderste tafeldak, waaronder gehangen kan worden. Dit is maar een klein overstek en de aantrekkelijkheid is niet groot, maar de combinatie met de zware kolommen maakt het tot een nare nis, waarin verscholen kan worden en waar ook makkelijk vuil zich kan ophopen. Van Heeswijk architecten heeft gelijk dat de kolommen van 600 x 600 mm op die plek te zwaar zijn in combinatie met de ruimte, die ontstaat. De maat is ook typisch een maat die aantrekkelijk is voor illegale reclame-uitingen.

Advies

Toch kan deze angst voor hangen en daarmee samenhangende onveiligheidsgevoelens verkleind worden met optische middelen: door de kolommen op het maaiveld van de IJtram onder een hellingshoek te plaatsen wordt het minder nis, dan in het DO het geval is, doch een dergelijke oplossing valt vanuit kunstzinnige motieven niet te kiezen. Vandaar dat o.i. gezocht zal moeten worden naar een andere oplossing. Drie oplossingsrichtingen dienen zich aan:

- het maken van een grotere overstek, opdat het echt een extra schuilplek kan vormen. Voor ouders met kleine (onstuimige) kinderen zijn wachtplekken verder van de sporen af aantrekkelijker dan de reguliereabri's. Zeker op deze bijzondere locatie, waarbij aan weerszijden vrij onverwacht trams uit de tunnelmonden kunnen opduiken zou dat een bijdrage aan de (verkeers)veiligheid kunnen betekenen;
- het maken van een ijlere constructie voor het totale kunstwerk. Het gebouw verjongt zich naar boven toe alleen waar het de kolommen betreft, de tafels blijven gelijk; Indien de constructeur uitgaat van kolommen van 400 x 400 i.p.v. 600 x 600 mm. op het maaiveld van

de IJtram en wordt uitgegaan van een verjonging naar boven in combinatie met een verjonging van de tafels dan kan o.i. een luchtiger geheel bereikt worden. Waarbij de nis minder als vervelende plek ervaren zal worden en meer als ruimte opgevat zal worden. Deze oplossing heeft als groot voordeel dat kolommen van rond 400 mm. minder aantrekkelijk zijn om plakaten op te hangen dan kolommen van rond 600 mm. Resten van reclameuitingen zullen eenvoudig een eerste stap naar verloedering in de hand kunnen werken.

- Een combinatie van beide oplossingsrichtingen is natuurlijk ook denkbaar.

Zichtbaarheid

- Zichtlijnen zijn op het niveau van de rijweg op zich goed. De looplijnen naar en van de halte alsmede tram 10 worden niet gefrustreerd. Vanaf de halte van de IJtram evenwel zal het kunstwerk vrij massief ogen. In die zin zou een verjonging van kolommen en delen van de tafel zoals bovenstaand gesuggereerd een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van het zicht.
- Wat opvalt is dat er geen verlichting bij het kunstwerk wordt voorgesteld. Dit is merkwaardig, daar voor de rest van de Panamaknoop heel lang over de verlichting is nagedacht.

Advies

Verlichting integraal meenemen in het kunstwerk. Licht als uiting van kunst zou daartoe een belangrijke bijdrage kunnen leveren. Te denken valt daarbij aan de verlichting van het NAI (Peter Struycken) of het Stationspleinplein in Haarlem en Enschede (OKRA landschapsarchitecten). Het is merkwaardig dat licht als kunstvorm niet geïntegreerd is. Als dit afgezet wordt tegen een relatief dure technische ingreep als de opklapbare en uitschuifbare imkertrap (kost toch gauw een kleine f 15.000,-) dan kun je je afvragen of een dergelijke investering met een privaat karakter een verantwoorde keuze is voor het publiek domein. Dit komt de uitstraling van het kunstwerk en de kwaliteit van de leefomgeving niet ten goede. Waarom geen eenvoudige trap, die de imkers zo nu en dan gebruiken en opslaan bij de bergruimte op de halte en investeren in licht(kunst) als permanente bijdrage in de kwaliteit van de openbare ruimte.

Twee belangrijke regels in verband met de lichtkeuze:

- gelijkmatigheid nastreven ten aanzien van de omgeving (voldoende helder en niet verblindend);
- alleen orientatiëverlichting is onvoldoende om ongewenst gebruik te voorkomen.

Toegankelijkheid

- Op zich is het elektronische systeem van de uitschuifbare ladder een goede methode om de toegang tot het imkerplateau te beperken.

Advies:

Het regelpaneel zou wel in de directe omgeving aangebracht moeten worden, opdat het luik niet langer dan noodzakelijk open staat.

- De ruimte onder de tafels op het niveau van de rijweg ligt 100 mm hoger dan het trottoir. Dit is voor slechtzienden een vervelende overgang. Ook de op enige tientallen centimeters zwevende poten van de tafel kunnen door de afstand tot de grond voor slechtzienden een struikelpunt vormen. Een blinde zal met zijn geleidestok vermoedelijk in de lucht tikken terwijl hij met zijn hoofd tegen de poten aan loopt.

Advies:

Leg beide aspecten voor aan de Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam (SGOA). O.i. moet de ruimte onder de tafels of helemaal op één niveau zijn of echt een stuk hoger liggen om verschillen duidelijk te maken.

Materiaalgebruik/ beheerbaarheid

- Het platform waarop de bijenkorven komen te staan wordt met de nodige trekstangen geschraagd. Onbekend is of er nog bewegingsruimte in het plateau zit.

Advies

Zorg dat het imkerplateau schommelvrij gefixeerd is en dat in min of meer verticale richting torderen uitgesloten is.

- De bijenkorven komen zo te zien los op het imkersplateau te staan. Dat maakt ze gevoelig voor omwaaien en vernieling. De ruimte blijft tenslotte een open constructie waar wind en vandalen mogelijk hun invloed op kunnen uitoefenen.

Advies

Veranker de bijenkorven in de verzinkte staalconstructie met de persroosters.

Kunstzinnige honing van stadse bijen

Als een stadspoort, zo ontwierp Frank Mandersloot een sculptuur van vier gestapelde tafels, die straks het onderkomen wordt van een bijenkolonie midden op een van de drukste vervoerknooppunten van de stad. Mandersloot was er liefst zelf tussen gaan wonen, maar dat strookte natuurlijk weer niet met het bestemmingsplan.

tekst KEES KEIJER

Vroeger was het de gewoonste zaak van de wereld. Als je een stad binnenkwam, deed je dat via een stadspoort. Een teken van herkenning, vooral voor mensen die na een verblijf elders weer thuiskwamen. Een enkele keer heeft een modern bouwwerk deze welkom-thuis-functie overgenomen – zoals de reclamezuil voor de Rai – maar de meeste moderne steden zijn helaas niet meer voorzien van zo'n markeringssteken aan de periferie.

Des te verheugender dat Amsterdam nu een nieuwe stadspoort mag verwelkomen. Of moeten we het een beeld noemen, een reeks tafels, of een bijenkast? Eigenlijk is *Voor de Bijen*, dat vandaag officieel wordt onthuld, alles tegelijk. Want het bouwwerk, ontworpen door Frank Mandersloot (1960), is een geïmagineerd kunstwerk geworden. Letterlijk en figuurlijk.

Het begint al met de opbouw van het werk. De sculptuur bestaat uit vier gestapelde tafels die samen zestien meter hoog zijn. De onderste tafel van beton steekt als een archeologische vondst uit een damwand van

basalt. Daar bovenop torenen nog eens drie enorme tafels: één van beton en twee van massief hout.

Voor al automobilisten die via de Piet Heintunnel Amsterdam komen binnenrijden, zal het opmerkelijke bouwwerk van Mandersloot een soort stadspoortfunctie vervullen. Maar ook andere reizigers zullen het markante beeld in Zeeburg tegenkomen.

Voor de Bijen bevindt zich immers op een knooppunt van verkeer, op de locatie die voorheen bekend stond als Panamaknoop, maar recentelijk werd omgedoopt tot Rietlandpark. De onderste tafel staat op een verdiept perron voor de toekomstige IJ-tram, de snelle tramverbinding tussen het Centraal Station en IJburg. Daarboven bevindt zich een halte van het nieuwe tracé van tramlijn 10, die over enkele weken kan doorrijden tot het KNSM-eiland. Op hetzelfde niveau rijden auto's en fietsen langs het kunstwerk en nog iets hoger rijden treinen af en aan op de hoge dijk. Die verschillende vervoerslagen worden allemaal gereflecteerd in de stapeling van de tafels.



“Dit plein wordt omringd door gebouwen met verschillende bouwrichtingen,” zegt Mandersloot. “Het stedenbouwkundig plan zit vol dilemma's. Eigenlijk is de plek een stedenbouwkundig ongeluk. Dat wilde ik in mijn kunstwerk zichtbaar maken.”

Dat deed hij door de bouwrichtingen en hoogteniveaus te laten terugkomen in de stand van de tafels, maar ook door bijen in de gestapelde tafels op te nemen, als metafoor voor de samenleving in de stad: “De bijen die hier leven, maken ons bewust van de kleine omgeving waarin we zelf leven.”



Het ontwerpen van dit kunstwerk op deze complexe plek was voor de kunstenaar niet louter een artistiek avontuur, maar ook een dwaaltocht door de krochten van de bestuurlijke besluitvorming. Want het aantal commissies en instanties dat zich in de loop der jaren met de opdracht bezighield, was eindeloos.

“Alleen al die tafelpoten,” verzucht Mandersloot terwijl hij op de rails van de toekomstige IJtram staat. “Hoeveel mensen daar al niet naar gekeken hebben! Van de Stichting Gehandicaptenoverleg tot een extern vei-

ligheidsbureau: ze vonden het allemaal in orde. Maar dan nóg kreeg ik onlangs een fax van een ambtenaar die doodleuk beweerde dat een van de houten poten aan de onderkant moest worden afgezaagd. Het is wel veilig voor gehandicapten, maar niet voor gewone mensen, was het argument. Het is helemaal doorgeslagen. Als het kunst is, gaat iedereen zich ermee bemoeien.”

Dat maakt het nog opmerkelijker dat de kunstenaar op deze plek een bijenkolonie wilde uitzetten. In Mandersloots eerste ontwerp, uit 1995, was daar nog geen sprake

van. De stapeling van monumentale houten tafels was er toen al wel. Om allerlei redenen moest het plan steeds aangepast worden, waarna de kunstenaar een nieuwe gebruiksfunctie voor het kunstwerk bedacht. Hij stelde voor een ecologische atelierwoning in de tussenruimten van de tafels op te nemen. In navolging van H.P. Berlage wilde hij de plaats van de kunstenaar in de samenleving benadrukken door een duidelijk zichtbaar atelier te laten verrijzen. Mandersloot: “Ik stelde toen voor er zelf te gaan wonen en werken en mijn vriendin riep di-

rect dat ze dan graag wilde gaan imkeren.” Een woning bleek echter niet in het bestemmingsplan voor het verkeersknooppunt te passen en teleurgesteld gaf Mandersloot de opdracht terug. Toch klopten de opdrachtgevers – het Amsterdams Fonds voor de Kunst en het projectbureau IJtram – een jaar later weer bij hem aan. Mandersloot maakte zijn laatste schetsontwerp. De atelierwoning verdween, de bijen bleven. Mandersloot kwam in contact met Arie Koster, leraar-imker en auteur van diverse publicaties over bijenteelt in de stedelijke

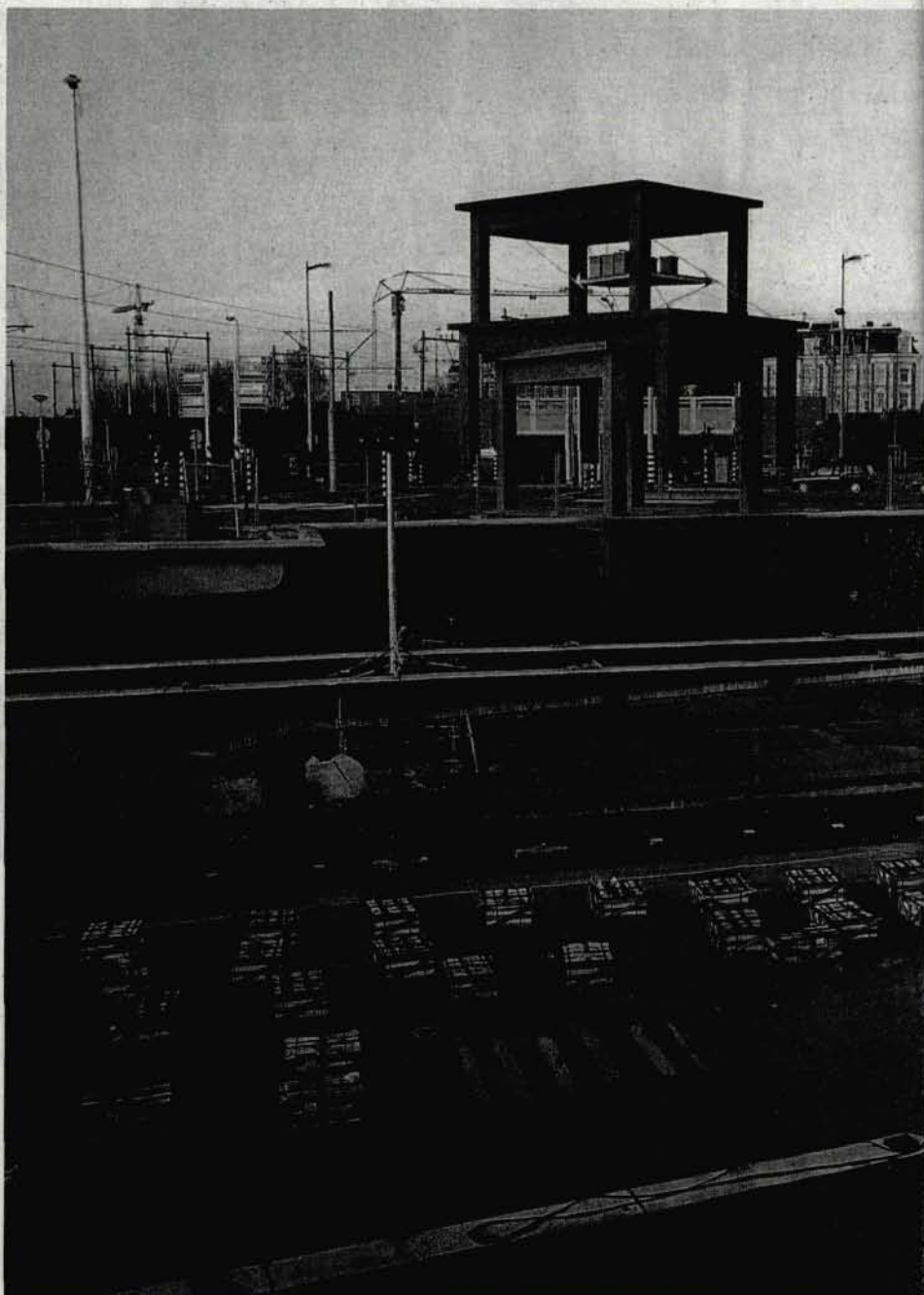
omgeving. “Toen ik het bijenplan voorstelde, kon ik dat alleen doen met behulp van zijn expertise,” zegt Mandersloot, die besefte dat het plan vooral bij buurtbewoners op bezwaren zou kunnen stuiten. “Ik heb het project samen met allerlei experts aan de buurt gepresenteerd. We waren natuurlijk bang dat de bijen verkeerd zouden vallen. Maar aan het eind van de avond was iedereen in de zaal enthousiast.” Een imker zal vanaf vandaag de bijenkorven beheren. Via een afstandsbediening kan hij een trap uit een van de bovenste tafels

laten afdalen, waardoor hij toegang heeft tot een metalen constructie met bijenkasten.

Als onderdeel van Voor de Bijen is een ecologisch plan voor het plein gemaakt. Groenschollen en taluds in de directe omgeving van het kunstwerk worden beplant met bomen, planten en een miljoen bloembollen. Zo kunnen de bijen vooral in het voorjaar, als ze nog niet op kracht zijn, in de directe omgeving eten zoeken. Mandersloot: “De leefomgeving van mens en



Frank Mandersloot



Tramhalte Rietlandplein, met op de voorgrond het talud waarop de bloemen worden geplant.

FOTO CARO BONINK

dier wordt zo verrijkt. Bovendien zijn de bloemen en planten die interessant zijn voor bijen, onderhoudsarm. Het versterkt de ecologische structuur. Er komt dus meer leven in de brouwerij.”

Niettemin stuit het plan bijenkorven in de stad te plaatsen nog steeds op onbegrip. Toen AT5 er lucht van kreeg, zette de Amsterdamse zender volgens Mandersloot alles in het werk om een relletje te laten ontstaan. “Ze hadden een imker gevonden die wat bedenkingen tegen het project had. AT5 wilde van tevoren helemaal niet naar onze

argumenten luisteren. Toen die imker ter plekke tekst en uitleg kreeg, slikte hij voor de camera al zijn bezwaren in. Toch lees je daarna in diverse publicaties dat het kunstwerk omstreden is.”

“De meeste mensen weten niets van bijen. Ze weten niet eens het verschil tussen bijen en wespen. Wespen zijn geïnteresseerd in dezelfde dingen als mensen. Ze eten net als wij dierlijke eiwitten, limonade en van alles en nog wat. Maar bijen richten zich alleen op nectar en stuifmeel. Dus daar hebben mensen absoluut geen last van.”

Voor de Bijen is tot nu toe zijn grootste project geworden. “Of ik het weer zou doen? Toen ik eraan begon, wist ik nog niet wat me te wachten stond. Maar achteraf vind ik de complexiteit van deze opdracht erg interessant. Het was ook heel bijzonder om met allerlei mensen samen te werken. En gelukkig kon ik tijdens het project ook aan andere installaties werken, aan beelden die ik helemaal alleen maakte en waarover ik geen enkele verantwoording hoefde af te leggen. Als ik dat niet had gehad, was ik knettergek geworden.”

LEKKERDER DAN VAN HET PLATTELAND

Honing die wordt gemaakt tussen de uitlaatgassen en middenin de herrie van treinen, trams en bussen – smaakt die nog wel ergens naar? Jawel, die smaakt zelfs beter dan honing van het platteland, zo is in Frankrijk gebleken. Alleen al in Parijs hangen inmiddels tweehonderd bijenkorven, waarvan de beroemdste die op het dak van de Opera Garnier. Rekwisiteur Jean Paucton zette ze daar in 1982 neer, nadat hij op het platteland een cursus bijhouden had gevolgd. De Miel des toits de Paris (er staan inmiddels ook korven op de Opera Bastille) is nog steeds te koop, in de opera zelf en bij de beroemde delicatessenzaak Chez Fauchon op de Place de la Madeleine.

Het bijzondere van de stadse honing is volgens de imkers dat ze een veel rijkere samenstelling heeft dan die van het platteland. De bijen zijn noodgedwongen minder kieskeurig, waardoor de nectar van allerlei verschillende bloemen in de honingraten terecht komt. Bovendien worden op bloemen in de stad minder pesticiden gespoten en maken de bijen in de stad langere werkdagen omdat het er warmer is dan op het platteland.



FOTO FRANK HYLKEMA