

Noord/Zuidkrant

Jaargang 2
Nummer 3
Voorjaar 2011

Dit is een uitgave van de Gemeente Amsterdam, Dienst Noord/Zuidlijn. De Noord/Zuidkrant verschijnt 3 x per jaar.



De bouwput als bron van inspiratie

(waar de Noord/Zuidlijn zoal toe leidt)

FOTO: KEES HUMMEL

Nieuw metrostel

► P 5



Belijning als een vriendelijke reus, sprookjesachtige verlichting en een driepootstang. Met het nieuwe metrostel reizen lijkt wel een tripje door de Efteling...

JVT

► P 6



Na Di-Rect maakte ook de Jeugd van Tegenwoordig een tocht door de Sixhaventunnel, maar zij moesten erbij huilen.

Rode M

► P 9



De rode M van ons ondergrondse Uitkijkpunt is een toegankelijk kunstwerk, letterlijk en figuurlijk. De bedenker ervan vertelt.

Londen

► P 11



Voor de oudste metro ter wereld ontwierp Harry Beck in 1932 een revolutionaire plattegrond. Het werd het archetype voor elke metrolijn.

Hier zijn we nu: maart 2011



FOTO: MIRANDE PHERNAMBUCO

In oktober 2010 finishte Noortje, de tweede tunnelboormachine van de Noord/Zuidlijn, vlak voor het station Rokin. De boorders parkeerden haar naast zus Gravin, die hier in de zomer van 2010 al was aangekomen. Hiermee was de voltooiing van de eerste twee geboorde tunnelbuizen een feit.

Onder het Damrak, de Dam en het Rokin, op ongeveer 25 meter diepte, liggen nu twee tunnelbuizen met elk een lengte van 725 meter. Het boren van de tunnels verliep goed en de invloed op de straat en de panden was gelukkig zeer beperkt. Het begin is dus gemaakt, maar de klus van de boorders zit er nog lang niet op. Op het werkterrein bij het Damrak treffen de boorders nu de voorbereidingen voor de bouw van de zogenoemde dwarsverbinding. Dit is een kort stukje tunnel dat ter hoogte van het Beursplein de toekomstige metrobuizen met elkaar verbindt. In een eventuele nood-situatie kunnen reizigers daardoor naar de andere, veilige tunnel vluchten. De boorinstallaties zijn grotendeels afgebroken en naar het werkterrein aan de zuidkant van de stad gebracht. Want in mei 2011 starten de

boorders vanaf het Scheldeplein, bij de Amsterdam RAI, met het boren van de overige 4780 meter tunnel. Deze maand worden de grote en zware onderdelen van de eerste boormachine in de 17 meter diepe startschacht op het Scheldeplein getakeld. Het monteren van de boormachine is een langdurige en ingewikkelde operatie. De boorders wisselen elkaar af, want er zal 24 uur per dag en zeven dagen per week worden gesleuteld en getest om de machine startklaar te maken. Maar voordat deze dame - want boormachines zijn altijd dames - aan haar ondergrondse tocht kan beginnen, krijgt ze eerst een mooie naam. We hebben kinderen van basisscholen in Amsterdam Zuid gevraagd een naam te verzinnen voor de boormachine. De klas die de winnende naam bedenkt, mag in april de speciale startceremonie bijwonen. De boormachine wordt dan gedoopt met champagne en plechtig gezegend met wijwater door een priester. Dit is voor de boorders een belangrijke traditie en de allerlaatste voorbereiding op het boren richting het noorden.

Volg de vorderingen van de boorders op www.hierzijnwij.nu

Muze

De Noord/Zuidlijn spreekt tot de verbeelding. Mocht dat u nog niet opgevallen zijn, dan nodig ik u uit om snel verder te lezen in deze krant. De nieuwe metrolijn blijkt de muze voor een onbekende dichter, en op exact hetzelfde moment de inspirator voor een trompettist: *great minds think alike*. Beeldend kunstenaars gaan helemaal los met de eeuwenoude klei die diep uit de Amsterdamse bodem gegraven wordt om ruimte te bieden aan station Rokin. Theatermakers namen gedurende een week bezit van het Uitzichtpunt in station Rokin om daar een bijzonder theaterstuk op te voeren. Het Nederlandsch Philharmonisch orkest plant de komende zomer een bijzonder concert in een van onze bouwputten en dat geldt ook voor hun collega's van het al even gerenommeerde Nederlands Blazers Ensemble. Een kunstenaar is uit vrije wil door het ondergrondse gegrepen, in opdracht brengt een ontwerper de essentie van de bouw terug tot een rode M. Wat hen allen bindt in hun fascinatie voor de metrobouw is de onwerkelijke omvang van de ruimtes en de momentopname, de tijdelijkheid: over een tijdje is alles weer anders.

Het is slechts een kleine greep uit de vele kunstzinnige activiteiten die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden in en rond de Noord/Zuidlijn. Vrijwel iedere week krijgen wij wel een verzoek van een kunstenaar, theater- of muziekgezelschap, televisieprogramma, reclamebureau en ga zo maar door. En daar tussendoor zijn er de bezoeken van fotografen. Heel veel fotografen.

De Noord/Zuidlijn is een project dat niet in de stad, maar van de stad moet worden. De kunsten dragen daar een steentje aan bij. Zelf ondernemen wij ook het nodige om de nieuwe metro een project van de Amsterdammer te maken. Iedereen die dat wil moet de mogelijkheid hebben te zien en te ervaren wat er diep in de grond gebouwd wordt, hoe het werk vordert en hoe het eruit komt te zien. Inmiddels hebben wij meer dan een half miljoen mensen in ons Informatiecentrum mogen ontvangen, hebben meer dan 65.000 mensen een bezoek gebracht aan het ondergrondse uitzichtpunt bij het Rokin en hebben we voor duizenden groepen rondleidingen verzorgd. Zolang het kan blijven wij onze bouwputten openstellen. Voor omwonenden, voor de inwoners van deze stad en voor alle creatieve geesten die geïnspireerd raken door dit opmerkelijke project.



FOTO: FRANK LODDER

Peter Dijk
Directeur Dienst Noord/Zuidlijn

Vlak langs de lijn

Wie?

Riky Prins (74 jaar), voormalig manager in de gezondheidszorg.

Waar?

Geleenstraat

Afstand tot bouwput:

15 meter

Bijzonder:

Woont al meer dan twintig jaar vlakbij het Scheldeplein en kan, mede dankzij haar positieve instelling en de dubbele beglazing in haar huis, de geluiden van de bouw goed verdragen. Wat haar na al die jaren wel teveel wordt, is de overlast in de woonomgeving die ook door de bouw wordt veroorzaakt: 'De rek is er uit.'



FOTO: JEROME DE LINT

'In het begin bezocht ik altijd trouw de buurtbijeenkomsten van de Noord/Zuidlijn. Maar daar ben ik mee opgehouden. Ik wil het over ons woongenot hebben, ik hoef niet te weten hoe dik de damwanden zijn, of andere technische feiten te horen waar veel mannen zo dol op zijn. Vanaf het begin zijn we overigens prima op de hoogte gehouden door de mensen van de metro. Nadat door de Commissie Veerman was besloten dat er ook vanaf het Scheldeplein geboord zou worden - een besluit dat verrassend snel viel, vond ik - is

de overlast wel groter geworden door de verkeersomleidingen. Het komt dichterbij, zeg maar. De grootste ergernis is wat mij betreft niet zozeer de bouw zelf, maar wat het met de omgeving doet. Doordat er steeds minder plek is op de stoepen, kunnen we er niet meer langs, zeker niet als de terrassen worden volgebouwd met extra bloembakken en bakfietsen. Als je er wat van zegt, krijg je een grote mond en de politie en het stadsdeel doen er niets aan, daarom zijn we met wat omwonenden een actiegroep gestart. Toen er nog sprake van was dat de metro in 2011 zou gaan rijden, leek me dat wel handig. Nu ben ik bang dat het voor mij rollatorwerk wordt, ik zal op de liften moeten gaan letten.'

'De tijd zal wagons duwen in zestien minuten'



FOTO: KEES HUMMEL

Het is ongetwijfeld kunst, het filmpje dat onder de titel 'Noord Zuidlijn' op YouTube staat. Maar wie was de kunstenaar? Wie spreekt de woorden 'Vandaag bestaat hier niet' zo melodieus uit? En wie componeerde deze ballade voor een trompet? We zochten en vonden de makers van een prachtig zwart-wit portret in woord, beeld en geluid.

Op 4 november 2010 dook er plotseling een mysterieus filmpje over de Noord/Zuidlijn op op YouTube: beelden van de Sixhaventunnel in noord worden begeleid door een sfeervol voorgedragen gedicht en weemoedige trompetklanken. Het geheel duurt twee en een halve minuut, de afzender lijkt niet te achterhalen. Dit is geen afstudeerproject. Maar ook geen anti-Noord/Zuidlijnfilmje dat anoniem op het net is geplaatst. Het gedicht verradt kennis van zaken en zelfs enig respect voor de metrobouw. We staan voor een raadsel. Meestal wanneer iemand zo'n project op touw zet, zijn wel een paar mensen van onze organisatie hiervan op de hoogte. Dan gaat Bram Veenhuizen, één van onze collega's uit het Informatiecentrum, een licht op: hij had een tijdje terug een fotograaf en zijn vriend enkele keren rondgeleid in de tunnel in noord. Die kwamen foto's maken voor 'tIJDschrift, een nieuw blad voor Amsterdam Noord. En ja, die fotograaf had op een trompet lopen spelen. Zouden zij misschien? We vroegen het de fotograaf en amateur-muzikant, Kees Hummel en zijn vriend Arjan Amin, muzikant, docent én dichter.

Kees Hummel: 'Ik kwam hier voor het eerst omdat ik voor een nieuw blad foto's moest maken. Dat blad was bestemd voor Amsterdam Noord en de rest van de stad. Dus fotograferen in de Sixhaventunnel, waar de metro onder het IJ door gaat rijden naar het Centraal Station, leek me heel toepasselijk. Het viel me meteen op wat een lange galm er in de tunnel bleef hangen, wel twintig seconden. Dat had ik nog nooit meegemaakt. Dus de volgende keer dat ik erheen ging, nam ik mijn trompet mee.'

Arjan Amin: 'En je belde mij op om te komen. Als wij samen op pad zijn, is het altijd een belevingstocht, we wakkeren elkaar aan, dus ik wist meteen dat het de moeite waard zou zijn.'

'16 minuten'

in de gangen
waar de tijd
geen grip lijkt te krijgen,
galmt een toekomst
zonder vandaag op te merken,
het verleden in.

vandaag bestaat niet hier
vandaag is buiten, boven
waar het verkeer raast
vandaag drijft op de golven van het ij
aan de andere kant van de damwanden
die als barricades voorkomen
dat deze onderaardse slagaders
zich vullen met het verkeerde.

vandaag is een verleden
waar werkmannen als mijnwerkers
boodschappen op de kale muren achterlieten
als chirurgen in hun eigen bypass
litttekens in lichamen schreven
kwade monden spreken schande
over deze miljoenen kostende stilte
dof beton dat als het dichter
het bij het licht aan het eind van de tunnel komt
een marmeren glans lijkt te krijgen
een belofte...

vandaag zal pas zijn
wanneer hier dag in dag uit
de rails levens zullen dragen.
als prille liefdes ontstaan, en mensen van a naar b
hun eindstation bereiken
hier zullen in het raam spiegelende blikken in de verte,
 rakelings langs muren razen
en de tijd
de tijd zal wagons duwen

er is, alleen 'nu'... hier beneden
'nu' geen vandaag... da's wat anders
hier galmt de stille.
verwarring in de tijd
nu de boormachines als ruimteschepen
van de aarde zijn verdwenen
schachten nalatend
die aan de vallei der koningen doen denken
toen men nog niets wist van bypass operaties
maar van reizen in de tijd
des te meer.

KH: 'Het was heel spannend om in die tunnel te lopen. Je weet dat er aan de andere kant van de muur water ligt dat wacht op een doorbraak. Terug liepen we van het ene uiterste naar het andere. Van het diepste zwart naar het uiterste wit, terug naar het licht. Op een bepaald moment liepen we met z'n tweeën. We beseften toen dat wat straks voor duizenden mensen is, even van ons was.'

AA: 'Het voelde alsof we op een unieke plek mochten spelen. Vanuit de diepte was het alsof je daarna bijna de hemel inwandelt. Je bevindt je in een situatie die straks niet meer zo zal zijn. De metrolijn wordt vast met veel trompetgeschal geopend. En wij liepen er nu rond alsof we ons in een oeroude ruïne bevonden.'

KH: 'We hebben van tevoren niet bedacht dat we zo'n film zouden maken. Het is spontaan ontstaan. Zelfs op het moment zelf bediscussieerden we niets met elkaar. Ik had nog maar net trompetles en ben gewoon wat gaan spelen.'

AA: 'Ik ben het duister ingelopen en heb wat ingesproken in mijn telefoonmemo. Toen ik terugliep stond Kees trompet te spelen. Later heb ik het teruggeluisterd, en op wat kleine dingetjes na hoefde er weinig aan veranderd te worden. Het was een vreemde gewaarwording: je kent de schandalen en de verhalen over de Noord/Zuidlijn, maar als je daar rondloopt, ga je er toch nog eens over nadenken.'

KH: 'Later hebben we samen het filmpje in elkaar gezet. Maar eerlijk gezegd hebben we geen flauw idee hoe het op YouTube terecht is gekomen.'

Bekijk het filmpje van Kees en Arjan op:
www.youtube.com/watch?v=xlc-AFHIBIE

Naschrift: waarschijnlijk heeft de redactie van 'tIJDschrift het filmpje op YouTube gezet. Inmiddels staan hun namen bij het filmpje vermeld.

Ook eens een wandeling door de tunnel maken? Geef je dan op voor een rondleiding vanuit het Informatiecentrum. Zie hiervoor: www.noordzuidlijn.amsterdam.nl/achtergrond/informatiecentrum/

[Arjan Amin]

Vliegende Brigade gaat op de fiets

De mannen van de Vliegende Brigade hebben het de afgelopen tijd relatief rustig gehad – en dat is een goed teken. Het betekent dat weinig mensen zich zorgen hebben gemaakt, en dat van calamiteiten al helemaal geen sprake was.

Kees Kaptein, wegens zijn naam en capaciteiten uitgeroepen tot aanvoerder van de Brigade, vertelt over één van de oproepen in de afgelopen periode. 'Vorig jaar ben ik op een zaterdagavond in november rond een uur of zeven op onderzoek geweest op het Scheldplein. Een bewoner had gebeld dat er een gevaarlijke situatie was ontstaan bij een oversteekplaats voor fietsers naast het bouwterrein van de rioleringsboog op het plein. Officieel is de Vliegende Brigade hier misschien niet eens voor bedoeld, maar ik woon toch in de buurt dus ik dacht: ach, ik fiets even langs. De beller bleek volkomen gelijk te hebben: niet alleen bleek de oversteek onoverzichtelijk te zijn, de dichtstbijzijnde lantaarmpaal was ook nog eens kapot. Onze aannemer heeft toen meteen lampen van een andere bouwplaats gehaald en aan de hekken gehangen en er is een extra verkeersbegeleider aangesteld. Als organisatie zijn we ontzettend blij dat mensen zo oplettend zijn en de moeite nemen om ons te bellen.'

De Vliegende Brigade is telefonisch bereikbaar op 020-4704070

Wat drijft daar in het IJ? Een tunnel van 20 miljoen kilo?

Over enkele maanden is het zover: dan worden vier enorme tunneldelen, inclusief persons, afgezonken in het IJ en onder het Centraal Station. Een spectaculaire operatie die geleid wordt door Peter van Westendorp. Hij is al twintig jaar werkzaam bij de aannemer Strukton Civiel en laat voor Strukton Afzinktechnieken (Mergor) in binnen- en buitenland tunnels zinken. Onze tunnels, waardoor men straks onder het IJ rijdt, drijven op dit moment nog in de Suezhaven, wachtend op hun definitieve plek. Net terug uit Korea, waar hij tunnels op een diepte van 50 meter heeft laten afzinken, neemt Van Westendorp ons mee in de wereld van de drijvende en zinkende tunnels.



FOTO: TOM VAN DER LEIJ

Hoe groot zijn de Noord/Zuidlijn tunneldelen?

"De vier tunnels zijn van beton gemaakt en zijn circa 136 meter lang. De drie tunnels die in het IJ worden afgezonken zijn twaalf meter breed. De tunnel die onder het Amsterdam Centraal komt te liggen is breder, namelijk 21 meter. Onder het Amsterdam Centraal moet de metro al uitwaaiëren om het metrostation binnen te rijden. Één tunneldeel weegt wel 20.000 ton, dat is 20 miljoen kilo."

Hoe blijft 20 miljoen kilo beton drijven?

"Dat is de wet van Archimedes. Net als een schip zijn de tunnels hol van binnen. Als je er voor zorgt dat je het gewicht van het beton een groot volume meegeeft, veel lucht van binnen, dan blijft het vanzelf drijven. Je kunt het vergelijken met een onderzeeër, die kan zowel onder als boven water varen. Wij maken gebruik van dezelfde natuurkundige wetten. Tijdens de bouw zijn de tunnels voorzien van alle benodigde tijdelijke voorzieningen. Een belangrijk onderdeel zijn de zogenoemde ballasttanks. Door deze te vullen met water vervangen we de lucht door een 'zwaardere' stof. Hierdoor wordt de tunnel zwaarder en zal hij zinken. Zou je de tanks weer leeg laten lopen, dan gaat de tunnel weer drijven."

Hoe komt de tunnel uiteindelijk onder het Amsterdam Centraal?

"We varen de tunnel over het IJ met een

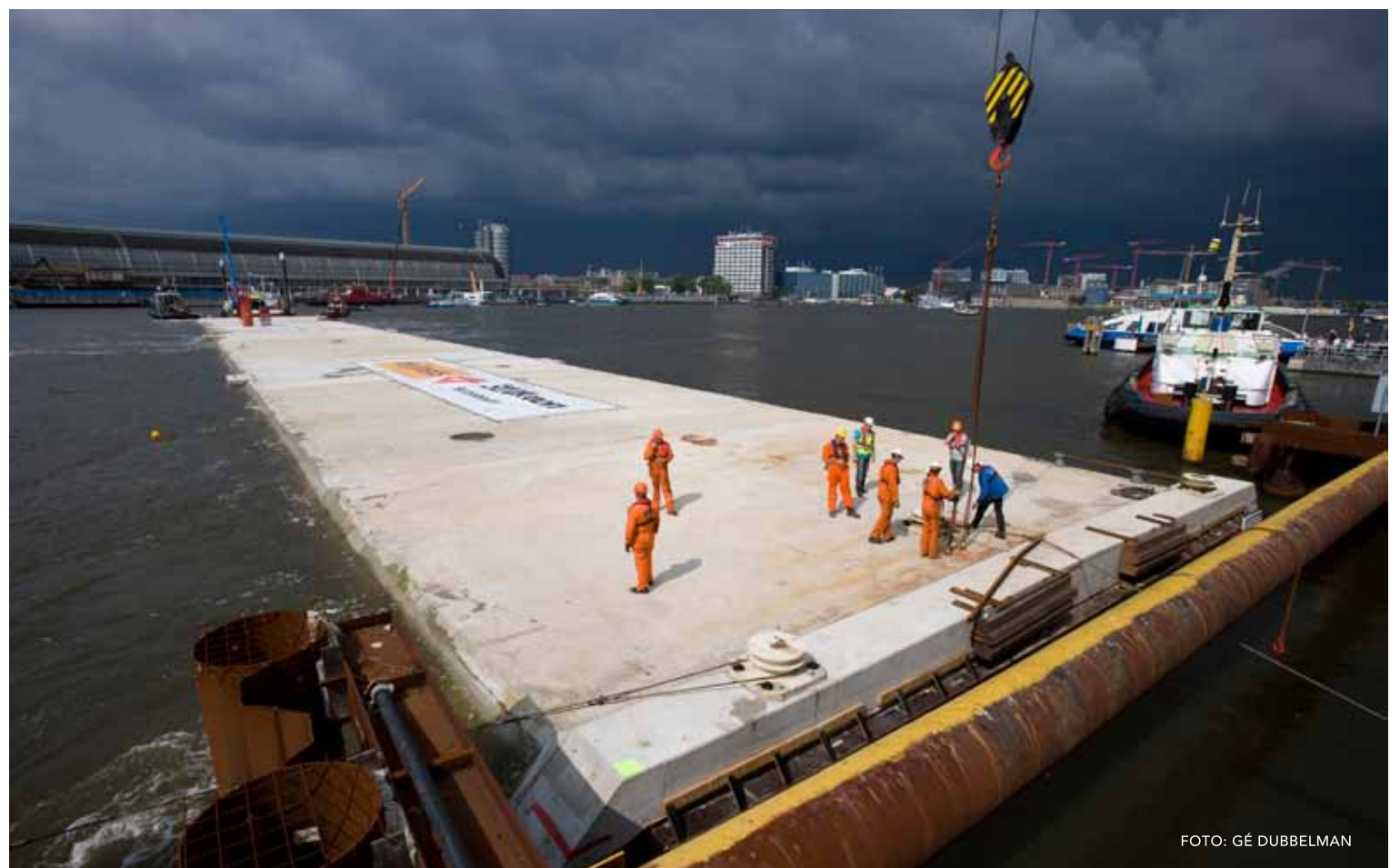


FOTO: GÉ DUBBELMAN

duwboot en vier sleepboten, op elke hoek één, naar het Amsterdam Centraal. Voor het station draaien we de 136 meter lange tunnel en varen deze in een soort sluis, ook wel sluiskuip genoemd. Die tijdelijke sluis is speciaal hiervoor gebouwd. Vervolgens wordt de sluiskuip dichtgemaakt en pompen we een deel van het water eruit. Hierdoor zakt het waterniveau en kan de tunnel naar de volgende positie worden gebracht, onder het Amsterdam Centraal. Met behulp van lieren, dit zijn hele sterke kabels, wordt de tunnel naar de juiste plek gebracht en in positie gehouden. Op deze positie wordt vervolgens de waterstand nog een keer verlaagd en maken we het tunnelement af-

Mogen wij ons even voorstellen?



Naam: Rinske Bakker Functie: Adviseur vergunningen Leeftijd: 33 Burgerlijke Staat: ongetrouwd Woont in: Amsterdam Noord	Naam: Julia Suesan - Regoort Functie: Adviseur vergunningen Leeftijd: 30 Burgerlijke Staat: getrouwd Woont in: Amsterdam
--	---

Wij zorgen er eigenlijk gewoon voor dat alle bouwers van de Noord/Zuidlijn hun werk kunnen doen! Zonder vergunningen kan het werk stil worden gelegd. Bijvoorbeeld omdat niet aangetoond is dat er voldaan wordt aan verschillende wet- en regelgeving. Het bouwen van een station, het lozen van water uit de bouwput, het werken na normale werktijden, overal zijn vergunningen voor nodig. Als jurist kun je dus ook heel technisch bezig zijn.

Wij stellen de vergunningsaanvraag op, vaak na overleg met het bevoegde gezag, en zorgen ervoor dat de vergunning op tijd bij de bouwers terecht komt. Voor ons werk moeten wij dus goed op de hoogte zijn van de werkzaamheden en hebben we veel contact met zowel de bouwers als de mensen van het bevoegde gezag die de vergunning verlenen. Dit alles om ervoor te zorgen dat de vergunningen en andere juridische vragen geen vertraging in de uitvoering veroorzaken. Een leuke en soms heel uitdagende klus!

FOTO: TOM VAN DE LEIJ

zink gereed. Daarna laten wij de ballasttanks langzaam vollopen met water. Zo wordt het gewicht zwaarder en kunnen we de tunnel gecontroleerd aan de lieren afzinken naar een diepte van -17 meter onder NAP."

Een tunnel van 136 meter en 20.000 ton vaar je toch niet zomaar onder een station?

"Dat klopt, het slepen en invaren van een tunnel is precisiewerk. Op de dag van het invaren is het IJ gestremd voor al het scheepvaartverkeer. De afzinkcommandant houdt via de moderne meettechnologie constant de positie van de tunnel in de gaten, waarbij we de tunnel met een nauwkeurigheid van

2,5 cm moeten plaatsen. Via portofoons krijgen de mensen die de tunnel naar de juiste plek begeleiden instructies."

Hoe voorkom je dat de tunnel weer gaat drijven als deze is afgezonken?

"Wanneer de tunnel op z'n plek ligt, wordt hij voorzien van voldoende ballast, oftewel gewicht. Zo blijft de tunnel netjes liggen."

Wanneer vaart het eerste tunneldeel weg uit de Suezhaven?

"In juni van dit jaar varen we het eerste tunneldeel onder het Amsterdam Centraal. De tunneldelen die in het IJ komen te liggen volgen op een later moment."

Een vergeten held

Weet iemand nog wie Peter de Vos was, schrijver van het weekblad *Waarachtige physiologie van Amsterdam* en *De meest bekende van Amstels ingezetenen*? Een archeologische vondst die tijdens het graafwerk in het Rokin naar boven kwam, herinnert ons - via een omweg - aan deze strijdbare Amsterdammer.

In Nederland is Che Guevara voor het laatst gesignaleerd op een T-shirt, maar ruim dertig jaar geleden prijkte het gezicht van deze revolutionair op heel wat muren van tienerkamers. En wat blijkt nu? Het afbeelden van een politiek icoon is helemaal niet iets van onze tijd. Ook halverwege de negentiende eeuw droegen mensen het portret van hun helden bij zich. Dat weten we onder andere dankzij een vondst die de archeologen van Bureau Monumenten en Archeologie in het Rokin deden: een stenen zegel uit het begin van de negentiende eeuw met het portret van Daniel O'Connell, een Ierse activist die ook wel bekend stond als de Liberator of de Great Emancipator, benamingen die Che Guevara vast ook wel hadden aangestaan.

Ghandi en King

Het zegel kwam aan het licht bij het archeologisch onderzoek in de bouwput van het Rokin. Dat het O'Connell (1775-1847) betreft, weten we door de inscriptie Daniel O'Connell Esq. Nu was deze Ier niet de eerste de beste: hij streed voor de emancipatie van de katholieken, mocht als eerste katholiek plaatsnemen in het Engelse parlement, schopte het zelfs tot eerste katholieke burgemeester van Dublin en was actief in de anti-slavernij beweging. Ons zegt zijn naam misschien niet zoveel, maar onder zijn bewonderaars horen grote mannen als Mahatma Ghandi, Honoré de Balzac en Martin Luther King.

Horlogemakers

Het zegel zit vast aan een ring waaraan ook een opwindsleutel voor een zakhorloge is bevestigd. Helaas is deze Ierse held nooit

Geen goud maar koper

Stadsarcheoloog Jerzy Gawronski vindt het zelfs waarschijnlijk dat de vondst aan een Amsterdammer toebehoorde, en niet via Ierland op de bodem van de Amstel belandde (die toen nog door het Rokin stroomde). 'De sleutelring lijkt misschien wel van goud, maar is gewoon van koper,' zegt hij. 'Er waren in die tijd honderden van deze afbeeldingen in omloop. Je had ze van admiraal Nelson, en van politieke figuren als O'Connell. Ook in Nederland had hij aanhangers.'

Chroniqueur van de stad

Eén van die aanhangers was bijvoorbeeld Petrus Josephus Wilhelmus de Vos. Deze (middeleeuwse) kunstenaar, uitgever en voorloper van de arbeidersbeweging leefde van 1805 tot 1866 en woonde in zijn jonge jaren aan het Rokin en op 't Water dat wij tegenwoordig het Damrak noemen. Hij werkte in de jaren veertig bij de Stadsbank van lening aan de Nes, bij het Rokin waar de zegel werd opgegraven. Als publicist schreef De Vos kronieken die het stadsbestuur en de Haagse regering kritisch volgden, waaronder *de Waarachtige Physiologie van Amsterdam*. In het begin hield hij zich bezig met schandaaltjes, maar gaandeweg wierp hij zich op als voorvechter van de werklieden. In oktober 1846 sprak hij tijdens een toespraak de wens uit dat er een tweede Daniel O'Connell op zou staan die 'manmoedig, langs wettelijke middelen, zijne natuurgenoten wil te hulp komen'. In hem hebben de werklieden die leider helaas niet herkend: in 1851 verhuisde hij tamelijk roemloos op z'n 41ste naar Duitsland, terwijl zijn vrouw in Amsterdam achterbleef.

FOTO: BMA/HAROLD STRAK



in Amsterdam geweest. De kans dat hij zijn horlogeketting met aanhangsels op het Rokin verloren is, moeten we dan ook uitsluiten. Maar wat het Rokin rond die tijd wel telde, was een eeuwenlange traditie van horlogemakers, luisterend naar fraaie namen als Audibert, Bramer, Chante, of Elchinger. Het kan natuurlijk heel goed dat zij naast uurwerkjes ook populaire accessoires verkochten, zoals een zegel van Daniel O'Connell.

Gevangenis

Het is daarom een mooi gebaar om de vondst uit het Rokin aan Peter de Vos toe te schrijven. Eeuwig in geldnood, jarenlang op de bres voor de arbeider en zelfs wegens laster in de gevangenis beland. En nu, door de graafwerkzaamheden in het Rokin, even door ons gerehabiliteerd als onze eigen Daniel O'Connell.

Metro Noord/Zuidlijn wordt vriendelijke reus

Eind 2012 gaat ie rijden: de nieuwe metro waarvan de Gemeente Amsterdam er 23 heeft besteld bij treinenbouwer Alstom. Langzaam maar zeker zal deze nieuwing de oude Zilvermeeuw vervangen, eerst op de bestaande trajecten. Later rijdt hij ook op de Noord/Zuidlijn. De drie belangrijkste designers sommen vast enkele highlights voor ons op.



Internationale allure

Alstom is een internationale fabrikant waarvan de medewerkers in heel Europa zijn gestationeerd. Zo is het ontwerp van de nieuwe metro grotendeels afkomstig uit Barcelona, onder leiding van hoofdontwerper David Cuthcliff. De vice-president design, Xavier Allard, zetelt nabij Parijs en de projectleider van de metro, de Nederlander Mark van Heezik, werkt in Valenciennes, Noord-Frankrijk, waar het detailontwerp plaatsvindt. De metro gaat uiteindelijk in Polen in productie.

Betrouwbaar

Cuthcliff: 'We zijn natuurlijk uitgegaan van het eisenpakket van AMSYS (Projectbureau Amsterdam Metro System, red.) en als ik het moet samenvatten, luidde de opdracht: de metro moet overkomen als een gentle giant, een vriendelijke reus, betrouwbaar en stevig maar niet agressief.'

Comfortabel

Wat comfort betreft, gaat de metroreiziger er op vooruit: de stoelen zijn 20% breder dan in de huidige trams en bussen, er komen meer deuren en een goede temperatuurregeling. Op een elektronische routekaart kunnen reizigers niet alleen zien waar de metro zich bevindt, ze kunnen ook bij elke halte zien wat hun overstapmogelijkheden zijn.



FOTO'S: JEROME DE LINT

Sprookjesachtig licht

Allard: 'Dit is de eerste metro ter wereld die zowel binnen als buiten geheel is uitgevoerd met duurzame LED verlichting. Aan het licht rond de deuren kun je zien aan welke kant je uit moet stappen. Als de metro rijdt is het licht gewoon wit, als je uit kunt stappen groen en als de lampjes rood kleuren, betekent dit dat de deuren gaan sluiten. Dat geeft het interieur iets sprookjesachtigs. Ook nieuw voor Amsterdam is de driepoot-stang waar veel meer mensen zich tegelijk aan vast kunnen houden zonder dat ze elkaar in de weg zitten'

Twee keer zoveel reizigers in één metro

Een van de eisen luidde dat er meer mensen vervoerd kunnen worden: de nieuwe metro is 116 meter lang, er komen 174 zitplaatsen in en in totaal passen er 960 passagiers in. Dat is twee keer meer mensen dan in de huidige metro passen. De maatvoering is voor de lange Nederlanders aangepast: de metro zelf is twintig centimeter hoger dan de zilvermeeuw, namelijk 230 cm, evenals de deuren: die zijn 210 cm hoog in plaats van 190 cm.

Zonder bestuurder

Opvallend zijn natuurlijk de stoelenrijen die evenwijdig aan de ramen lopen. Praktisch gezien biedt dit meer ruimte aan staande passagiers, maar het maakt het interieur ook veel overzichtelijker als de reizigers tegenover elkaar zitten in plaats van achter elkaar. De metro is al voorbereid op vervoer zonder bestuurder, wat in veel steden nu al heel gewoon is.

De laatste hand

Projectleider Van Heezik vertelt dat het testmodel van de metro goed is bevallen: 'Medewerkers van de Dienst Infrastructuur, Verkeer & Vervoer, Amsys, GVB en de Reizigers Adviesraad hebben het testmodel uitvoerig bekeken en uitgeprobeerd. Iedereen is tevreden over het ontwerp, de vormen, kleuren en de LED-verlichting, de informatievoorzieningen aan de binnen- en buitenkant. We verwachten geen grote correcties, werken nu alleen nog wat laatste details uit.'

Kijk voor meer vondsten van de archeologen op: www.bma.amsterdam.nl

High en Huilend in de tunnel



FOTO: THOMAS SCHLIJPER

De band Di-Rect nam in augustus vorig jaar de videoclip *Natural High* op in onze tunnel in Noord, en ook de Jeugd Van Tegenwoordig filmde er een deel van hun *Huilend naar de Club*. Bij de eerste clip vloog het gekleurde toverpoeder in het rond voor bijzondere effecten, JvT buitte de ruimte in al haar leegte uit.

Gevangene van de nacht

Regisseur Paul Geusebroek van de JvT vertelt waarom hij zijn filmset opbouwde in de Sixhaventunnel: 'Huilend naar de Club gaat over excessief drankmisbruik, hartzeer en eenzaamheid. Ze gaan naar de nachtclub, maar die locatie wilde ik vermijden want nachtclubs zitten overal al in. Ik wilde het abstracter maken en de letterlijke gang ernaartoe verbeelden. Daarom zocht ik een gigantische tunnel, met licht en veel spektakel aan het einde. Die moest zó groot zijn dat je het gevoel krijgt dat je het bijna niet redt om er doorheen te komen, je bent een gevangene van de nacht. Ik dacht aan een fietstunnel, maar Marc Madelyn, de producer, kende de Sixhaventunnel al omdat hij daar Di-Rect had opgenomen. De stroboscopen zorgen voor de onheilspellende lichtflitsen. Je kunt het niet plaatsen omdat je geen idee hebt waar zo'n plek zich bevindt. Het was een mooie toevalligheid dat Marc de tunnel kende, want nu kan je daar zo iets nog opnemen, straks liggen er rails.'

Zie de clips op YouTube:

<http://youtu.be/04yfcfBfyAo> (Di-Rect)

<http://youtu.be/s4rzYABIH5o> (JvT)

Één foto is niet compleet genoeg

Met de foto's van Fleur Hilhorst is iets aan de hand. Op het eerste oog lijken ze een eenduidige weergave van de werkelijkheid, maar als je beter kijkt zie je dat daar helemaal niets van klopt. En dan valt pas op dat er van alles op de foto's gebeurt. Net als in het echt.

Vijftien foto's

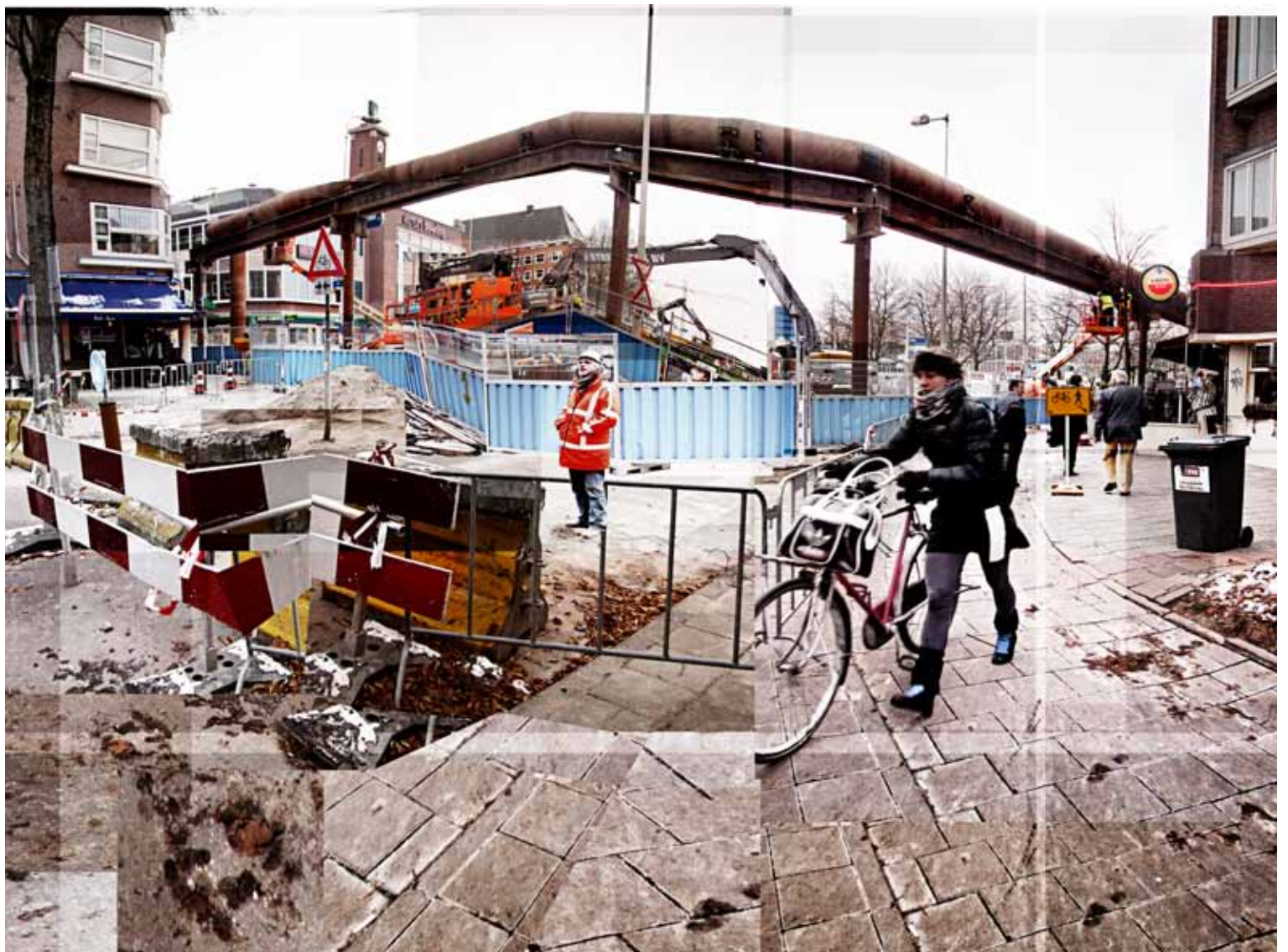
Of het nu wel of niet is ontsproten aan Confucius, Fleur Hilhorst (23 jaar) is het niet eens met het beroemde gezegde: 'Every picture tells a story'. 'Je kunt volgens mij niet één beeld, één plek vastleggen met één foto', zegt ze. Wat de fotografie betreft, komen tien tot vijftien foto's meer in de richting om een compleet verhaal te vertellen. En die voegt ze dan weer in delen samen tot één nieuw werk. 'Tijdens mijn opleiding aan de Academie voor Beeldende Vorming had ik drie foto's van één onderwerp gemaakt en die foto's besloot ik aan elkaar te monteren. Zo ben ik op deze techniek gekomen. Later zag ik dat de Engelse kunstenaar David Hockney ook wel eens iets dergelijks heeft gedaan, maar hij is niet mijn inspiratiebron geweest.'



FOTO: FATIMA SOUSSI

Esthetiek van de bouw

Hilhorst, die als zelfstandig kunstenaar werkt en enkele dagen per week lesgeeft op een middelbare school, vindt de Noord/Zuidlijn boeiend. 'De bouw is een proces,' zegt ze, 'iets wat in verandering is. Je kunt nooit meer teruggaan naar hoe het ooit was. Mijn eerste werk voor de Noord/Zuidlijn was een fotomontage van de tunnelboormachine: die is meer dan 85 meter lang en zó indrukwekkend, zo'n tunnelboor krijg je nooit in één keer op de foto. De bouw is iets heel groots en daarbij komt, ik houd van de esthetiek van buizen, opgebroken wegen en



tunnels. Ik vind het belangrijk om zichtbaar te maken hoeveel werk het allemaal is. Er wordt ontzettend veel inspanning geleverd bij die bouwputten en met mijn fotomontages hoop ik een completer beeld weer te geven dan de ééndimensionale werkelijkheid van alleen de klagers of de voorstanders.'

Kijk voor meer werk van Fleur Hilhorst op www.fleurhilhorst.nl



FOTO: JEROME DE LINT

Vlak langs de lijn

Wie?

Gertie Geradts (56 jaar) alias Betsy Palmer

Waar?

Rokin 9-15

Afstand tot tracé:

variërend van 0,5 tot 10 meter

Bijzonder:

De prachtige schoenenwinkel Betsy Palmer gaat helaas al jaren verborgen achter bouwhekken. Echte modeliefhebbers malen daar niet om, maar toeristen kunnen de winkel vaak niet vinden, ondanks lovende vermeldingen in wereldwijde toeristengidsen.

‘Dat de Noord/Zuidlijn er komt, vind ik heel fijn voor alle Amsterdammers en de bezoekers, en het milieu en noem maar op wat er nog meer positiefs aan is. Maar wij dachten zes jaar geleden nog dat we nu in een feestelijke stemming zouden zijn omdat de metro af was en we op een prachtige locatie zouden zitten. Helaas is dat nog lang niet het geval en ik hoop dat we het redden. En dan te bedenken dat de gemeente zo blij was dat we hier gingen zitten, omdat het een beetje een junkenhoekje was geworden. De Amsterdamse klanten zijn nog wel zo trouw dat ze over het zand en de hobbels heen klimmen om naar ons toe te komen, maar van toeristen kun je zoiets niet verwachten. De reclameborden aan de bouwhekken hebben wel wat geholpen gelukkig. Soms zeggen klanten: Jee, ik was helemaal vergeten dat jullie hier ook nog zaten. Dan roep ik: dat moet je niet doen! Je moet blijven komen!’

Volg Betsy Palmer ook via Twitter en Facebook, of bezoek de webshop als u geen zin hebt om langs het bouwterrein te slalommen: www.betsypalmer.com

Oefening in klei

Joost Benthem en Emmeline Mooij zijn kunstenaars die bij voorkeur niet met kunstenaarsmaterialen werken. Op zoek naar bruikbare klei, rechtstreeks uit de grond, vonden ze een enorme bron: de klei die opgegraven wordt om plaats te maken voor de Noord/Zuidlijn.



FOTO: TOM VAN DER LEIJ

hut ter ziele ging). De hut werd laagje voor laagje opgebouwd, eerst van klei en stro, maar toen iemand hen tipte dat haren het zo goed doen in combinatie met klei, werd een deal gesloten met de kapper vlakbij. Elke dag haalden de kunstenaars een zakje menselijk haar bij hem op, om met de klei te vermengen.

Lekkere klei

Het onderdeel cosmetiek is nog niet afgerond, maar Benthem heeft er alle fiducia in: ‘Het voelt lekker aan je handen om met klei te werken. Het is heel schoon.’

Nu ze hun pand hebben verlaten, is hun hoop gevestigd op een grotere locatie, liefst ergens in de buurt van het tracé. Ze zijn klaar voor een veel grotere constructie en klei is er nog meer dan genoeg.

www.emmelinedemooij.com

www.trashique.nl



TEKENING MET KLEI: JOOST BENTHEM

ZEEFDruk MET KLEI: EMMELINE DE MOOIJ



Wat hen bindt, zijn hun ‘moddergerelateerde werken’, zoals ze zelf zeggen. Verder zijn er niet veel zichtbare overeenkomsten tussen zijn werken van kauwgum en sigarettenpeuken (Joost Benthem) en haar mixed-media sculpturen (Emmeline de Mooij). Maar toen ze vanuit hun anti-kraak galerie op de Kinderstraat besloten om een onderzoek naar de mogelijkheden van klei te starten, was duidelijk dat het opnieuw tot samenwerking zou komen.

Hondenpoep

Vol goede moed zetten ze een spade in de grond, maar waar ze in Amsterdam en omstreken ook groeven en hoe diep ze ook kwamen, steeds weer stuitten ze op hondenpoep. ‘Dus vroegen we ons af: wie doet dat beter? De Noord/Zuidlijn natuurlijk!’ zegt Joost (32 jaar). ‘We hebben contact gezocht en mochten zakken schone klei ophalen bij het depot in Westerpoot,’ vertelt Emmeline (ook 32), ‘We moesten alleen beloven dat we het niet activistisch zouden gebruiken, er geen wethouders mee zouden besmeuren ofzo. En we kregen er zelfs een rapport bij met wat er allemaal in de klei zit.’

Bakken, smeren en bouwen

Het onderzoek omvat drie onderdelen: is deze klei te bakken? Kun je er een constructie mee bouwen? En tenslotte: is het cosmetisch toe te passen? ‘Dat is natuurlijk gek,’ zegt Benthem, ‘moeders vinden het vies wanneer hun kinderen onder de klei en modder zitten, maar betalen grif geld om een paar klontjes klei in een wellness-center op hun gezicht te laten smeren.’

‘Wat ik bijzonder vindt, is de spagaat in de tijd die door het graven van de metro gemaakt wordt. De eerste huisjes in de binnenstad waren gemaakt van leem en klei en nu komt die oude klei weer tevoorschijn,’ aldus De Mooij.

Het bakken is geslaagd en de constructie is vrijwel af, middenin de galerie (die helaas inmiddels is opgeheven, waarmee ook de

Zo min mogelijk foto’s maken

Roel Vincken (37 jaar) heeft een passie voor fotografie en heeft wel eens gedacht zijn baan als persvoorlichter bij de rijksoverheid te verruilen voor een loopbaan in de fotografie. Maar die carrièreswitch zit er niet snel aan te komen, als amateurfotograaf krijgt hij voldoende waardering voor zijn werk. En heel commercieel pakt hij het ook nog niet aan, hij stelt zijn foto’s vaak gratis ter beschikking.



FOTO’S: ROEL VINCKEN

Kunstig randje

Zijn foto’s van het stadsleven betitelt hij als ‘journalistiek met een kunstig randje’: ‘Mijn interesse op het gebied van fotograferen ligt bij de stad in het algemeen, en dan architectuur en industriële omgevingen in het bijzonder. De Noord/Zuidlijn past goed in dat plaatje, want de bouwputten van de stations waar ik tot nu toe ben geweest voldoen aan dat profiel. Ik gebruik geen extra licht of een flits, met een lange belichting probeer ik zo goed mogelijk met het bestaande licht de sfeer op de foto vast te leggen. Ik maak daarbij wel eens gebruik van de HDR-techniek, waarbij ik een reeks foto’s maak die allen anders belicht zijn, zodat ik later met de computer de donkere partijen nog wat kan oplichten. Het gevaar van deze techniek is wel dat het er onrealistisch uit kan gaan zien. Ik probeer zo dicht mogelijk bij de realiteit te blijven’.

Wereldreis

Vincken fotografeert de bouwputten het liefst zonder een teken van leven – dat verstoort zijn compositie maar. Momenteel reist hij met zijn fotocamera vijf maanden door Oceanië, Zuidoost-Azië en Japan. Het is geen fotoreis, laat hij per email weten, maar hij kan het natuurlijk toch niet laten: ‘Onlangs heb ik een vertraging van een dag op het vliegveld van Hong Kong gebruikt om een serie te maken van de prachtige terminals. Het is een uitdaging om zo min mogelijk foto’s te maken, want dat scherpt je in het maken van goede foto’s in plaats van vakantiekiekjes.’

www.urbancapture.com

KORT DOOR DE BOCHT

Tunnelvisies en -weetjes voor de liefhebber

Saunaman

Opeens was 'ie er: de saunaman. Een zittende blote man, slechts bedekt met een handdoekje, genietend van de hete stoom die van de vriesinstallatie op het Weteringcircuit afslaat. Een pop natuurlijk, door onbekenden geplaatst. Kunst, wellicht, maar ook een bron van onrust, zoals blijkt uit zijn voortijdige afvoer door de politie. Gealarmeerd door ongeruste omstanders, die een gek of een zelfmoordenaar meenden te zien in deze levensechte paspop. Exit saunaman. Enige dagen later werd hij, in gedecimeerde vorm, teruggevonden op het hetzelfde dak. Ook het kleine saunaventje verdween. Bijna een jaar later werd de saunaman geveild door de Stadsbank van Lening. Een dag later zat hij weer op het Weteringcircuit. Vanaf dat moment is het bijna niet meer te volgen waar de man telkens weer opduikt. Kijk zelf op 1pictureaday.com (saunaman). Op dit moment is zijn verblijfplaats onbekend. Tips? www.noordzuidlijn.nl.

Wevershuisjes opgekrikt

Vier monumentale panden aan de Vijzelgracht zijn op 5 januari weer rechtgezet. Deze zogenoemde 'Wevershuisjes' waren verzakt door de lekkage in station Vijzelgracht op 10 september 2008. Met krachtige hydraulische vijzels die bovenop 56 funderingspalen staan, zijn de vloeren van de vier huisjes de afgelopen weken gelift. Tot meer dan 20 centimeter op de hoek Vijzelgracht/Eerste Weteringdwarsstraat, waar de verzakking in 2008 maar liefst 23 centimeter bedroeg.

Onderbroekenlol

Zondag 9 januari werd in tientallen steden over de hele wereld de tiende 'No Pants Subway Ride' gehouden. Op deze dag stappen reizigers traditiegetrouw zonder broek op de metro of op de tram. De happening werd in 2002 bij wijze van grap bedacht door de mannen van Improv Everywhere. "Wij houden gewoon van georganiseerde lol". In New York deden 3.500 mannen en vrouwen aan het evenement mee. Ook in Amsterdam werden dit jaar broekloze metroreizigers gespot.



FOTO: SASISHAN BY FLICKR

Sit-ups voor straf

Onlangs stond er een opmerkelijk artikel in een krant in India. "Mannen gedwongen tot sit-ups in metro". Wat was het geval? Een groep mannen in New Delhi had plaatsgenomen in de metrowagon die bestemd is voor vrouwen. In een aantal Indiase steden zijn speciale vrouwenwagons ingesteld na vele aanrandingen van vrouwen in de metro. Maar omdat de metro's de laatste tijd propvol zijn, wijken sommige mannen uit naar plaatsen in de vrouwencoupe's. Bij een politiecontrole waren de mannen betrapt. Dit gaf de woedende vrouwen net een extra zetje om de mannen eens even flink te straffen. Ze dwongen de mannen op het perron om sit-ups te doen. Van de politie kregen de mannen ook nog een boete van 250 roepies (3,75 euro).



Paaldansen

Een Chinese paaldanseres gaf onlangs een gratis show weg in een volle metro om aandacht te vragen voor paaldansen. In China wordt paaldansen door veel mensen gezien als pornografie. De politie kon de goede bedoeling van de vrouw dan ook niet waarderen en voerde haar af uit de metro. De driepoot-palen van onze nieuwe metro lijken ons in ieder geval een enorme uitdaging, zelfs voor de geoefende paaldanseres (zie pag 5).

Akoestiek in het Uitzichtpunt

Op zoek naar bijzondere locaties voor een concert, kwamen het Nederlands Philharmonisch Orkest en het Nederlands Blazers Ensemble uit bij het Uitzichtpunt van de Noord/Zuidlijn, vlakbij halte Spui. Dat het NedPho aan de nieuwe metro dacht, is niet zo vergezocht want het kantoor én de repetitieruimte bevinden zich in de Beurs van Berlage aan het Damrak, waar Noortje en Gravin vorig jaar hun tunnels onderdoor boorden.

Ter ere van het 25-jarig bestaan geeft het Nederlands Philharmonisch Orkest 25 concerten op bijzondere locaties. Dit gebeurt in het kader van NedPhoGO! en heeft als doel om klassieke muziek naar de mensen toe te brengen. Hiervoor rukt niet telkens een voltallig orkest van honderd musici uit, maar delen, ensembles, verblijden scholen, bejaardentehuizen en wijken met hun muziek. Dit voorjaar, op 8 mei zal een ensemble van koperblazers afdalen in het Rokin en een gratis concert geven. Projectleider Jacco Minnaard denkt dat het koperwerk zich het beste staande houdt op deze locatie: 'Van een strijkkwartet hoor je niets meer zodra er een tram langsrijdt. En slagwerk kan te overdonderend zijn in zo'n ruimte. Trompetten, trombones en andere koperen instrumenten hebben ondergronds de mooiste galm.' En hoe lastig was het dan om te repeteren toen de boren vrijwel onder het repetitielokaal doorgingen? 'Daar hebben we helemaal niets van gemerkt.'

Houd voor meer details over het concert onze website in de gaten of kijk op: www.orkest.nl



De Schepping

Ook het Nederlands Blazers Ensemble heeft iets te vieren: afgelopen januari bestond het vijftig jaar. Aan het woord is Bart Schneemann, hoboïst en artistiek leider van het Nederlands Blazers Ensemble. Hij vertelt waarom een bouwput van de Noord/Zuidlijn dé plek is om hun project 'De Schepping' opnieuw tot leven te brengen: We hebben dit stuk eerder opgevoerd, maar een bouwput van de Noord/Zuidlijn lijkt ons de ideale locatie om het nogmaals voor een nieuw publiek te spelen. Er zijn nog geen concrete plannen gemaakt, maar voor ons staat de Noord/Zuidlijn symbool voor een ruimte die nog geschapen moet worden, dus voor De Schepping eigenlijk.'

Houd voor concrete informatie de website in de gaten: www.nbe.nl

Theater in de kloppende buik van de stad



FOTO: GÉ DUBBELMAN

Vorig jaar september speelde Aardlek de voorstelling 'Put' in het Uitzichtpunt van de Noord/Zuidlijn. De theatergroep maakt locatietheater en vroeg zich af: "Wat komt er boven water als straks metro's vol forenzen in de duisternis opdoemen? Op zoek naar de vreemde wereld onder onze voeten kom je wonderlijke figuren tegen, een verlaten bouwput wordt de bakermat van een samenleving die misschien nooit bestaan heeft. Hoe dieper je gaat, hoe logischer het wordt. In een bouwput van de Noord/Zuid-lijn ervaar je poëtische taferelen. Deze tijdreis langs de historische lagen van Mokum brengt je naar de zoemende en kloppende buik van de stad."

Ik zie, ik zie...

www.ilonkaruiter.nl

Toen ze haar kunstwerk op de startschacht hing, aan de waterkant, hoopte ze er al op: dat anderen er foto's van zouden maken en zo onbedoeld de houding van de vrouwen op het doek zouden kopiëren. Binnen een paar weken kon Ilonka Ruiter al oogsten.



FOTO: ILONKA RUITER

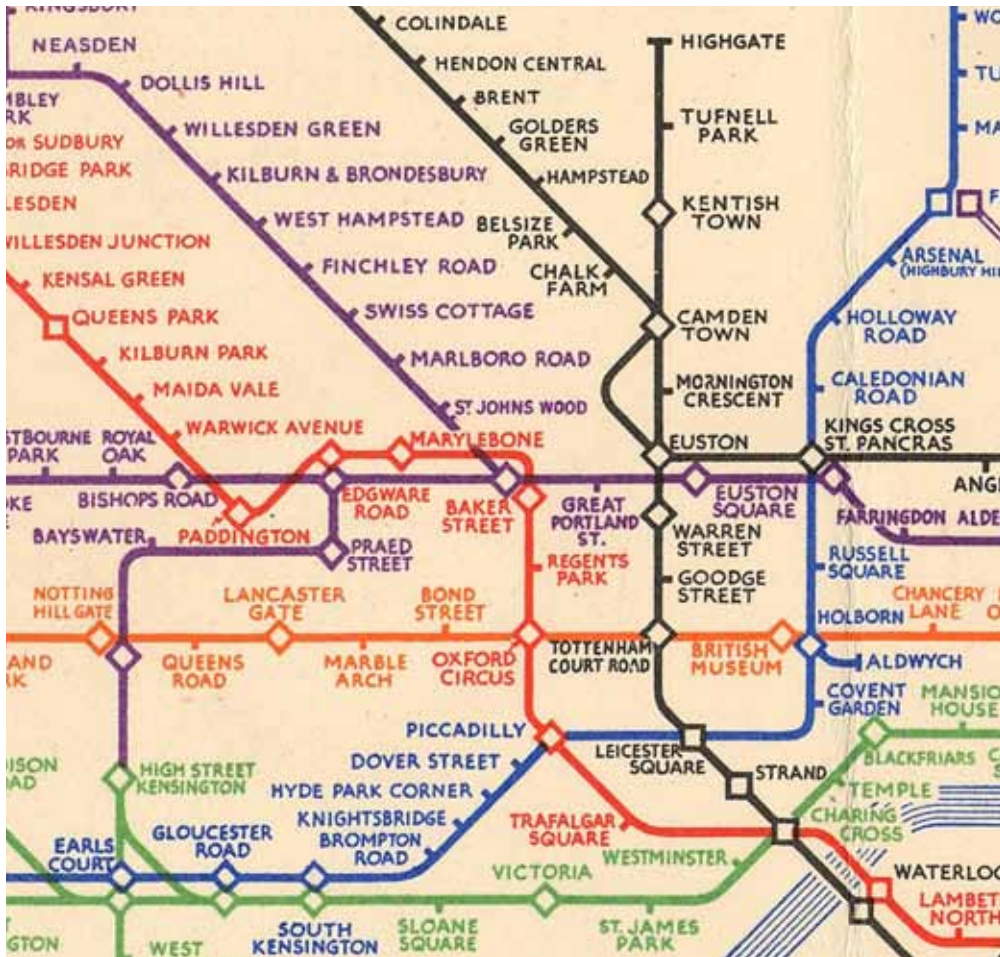


FOTO: MIKEYASHWORTH BY FLICKR

Ondertussen in... Londen

DE MOEDER VAN ALLE METRO-PLATTEGRONDEN

De Londense tube zorgde in zijn lange geschiedenis voor baanbrekende vernieuwingen die in de hele metrowereld navolging kregen, zoals het befaamde diagram van Harry Beck.

'Tube'

De metro van Londen is de oudste van de wereld; de eerste lijn werd in 1863 geopend. Britse ingenieurs waren de pioniers van de metrotechniek. In 1890 losten ze met elektrische treinen het probleem op van de tot dan gangbare stoomtreinen met hun ondergronds moeilijk afvoerbare uitlaatgassen. Ze bedachten ook de tunnelbuis die geboord wordt zonder dat het bovengrondse leven volledig wordt ontwricht. Aan deze 'tubes' dankt de Londense ondergrondse zijn bijnaam. Het was ook een Brit die een oplossing bedacht voor een probleem waarmee in de jaren dertig alle metropolen met een snel uitdijend metronet te maken kregen: hoe presenteer je alles overzichtelijk op een stadsplattegrond?

Van plattegrond naar diagram

Harry Beck's diagram uit 1932 was zo revolutionair, dat de metro-directie het aanvankelijk nauwelijks durfde te presenteren aan het publiek. Zijn kaart geeft schematisch de lijnen en stations weer en maakt zich volledig los van het Londense stratenplan. De afstand tussen de stations op zijn kaart zegt niets over de werkelijke afstand. Beck vond dat de ondergrondse reiziger maar twee dingen hoeft te weten: welke stations de lijnen aandoen en waar je kunt overstappen. Waar hij zich intussen ondergronds bevindt is niet belangrijk. Het enige geografische element in het diagram is de Thames, die overigens ook schematisch is afgebeeld. Beck kreeg gelijk: de Londenaren vonden al snel uitstekend hun ondergrondse weg met behulp van zijn kaart. Vrijwel alle metro's in de wereld namen het principe van het diagram over.

Mentale plattegrond

Beck's diagram is niet alleen als methode een wonder van vindingrijkheid. De grafische vormgeving met zijn sierlijke rondingen en verschillende kleuren per lijn is van zo'n hoog niveau, dat het is uitgegroeid tot een icoon van de 20e- eeuwse grafische kunst. Voor veel Londenaren is het de 'mentale plattegrond' van hun stad geworden.

Het huidige Londense metronet telt dertien lijnen, 275 stations en 408 km spoor. De tube vervoert gemiddeld 3 miljoen passagiers per dag.

De M van...

Op het Rokin staat bij de halte Spui een grote rode M die de toegang is tot ons ondergrondse Uitzichtpunt. In al z'n eenvoud is hier sprake van een echt kunstwerk. In opdracht, dat wel, maar wie het eisenpakket kent kan de uitkomst alleen maar verbluffend vinden.

De opdracht die Frank Mandersloot en Verburg Hoogendijk Architecten uiteindelijk wonnen, was niet eenvoudig. Het te ontwerpen kunstwerk moest rekening houden met de veiligheid op het maaiveld, het moest passen in een beperkte ruimte en de instemming krijgen van de winkeliers die ertegenaan kijken.

Oh ja, het moest communicatief zijn, transparantie uitstralen, én de rauwheid van de bouwplaats, toegang bieden tot het ondergrondse Uitzichtpunt op het Rokin en liefst uitgroeien tot een icoon van het hele project. Het moet gezegd: de kunstenaar is erin geslaagd aan alle voorwaarden te voldoen (ook qua planning en budget). En mooier nog, het resultaat is gewoon een bedrieglijk logische, reusachtige M. Van Metro, van Mandersloot en in Mokum een mooie concurrent van die andere big M.

Vraagteken

In 2004 zette Mandersloot zijn gigantische bijentafels neer, vlakbij de Piet Heintunnel. De enorme afmetingen lijken de enige overeenkomst met de rode M, maar er is meer. Zo zijn beide kunstwerken gemaakt in nauwe samenwerking met Verburg Hoogendijk Architecten, die precies weten hoe je zo'n groot ontwerp bouwklaar moet maken. En al had de kunstenaar dan negen jaar de tijd om Tafels & Bijen te ontwikkelen en slechts één jaar om de M te realiseren, beide kunstwerken zijn eenvoudig om te zien. 'Wij wilden het ontwerp niet onnodig moeilijk of dubbelzinnig maken', vertelt Mandersloot, 'daarom hebben we de metro teruggebracht tot een M, een symbool dat in heel veel steden terugkomt. Toen we de ontwerpwedstrijd in 2009 wonnen, was het nog onduidelijk hoe het met de bouw van de Noord/Zuidlijn verder zou gaan. We hadden dus net zo goed een groot vraagteken neer kunnen zetten, dat had de nieuwsgierigheid van de voorbijgangers misschien nog meer geprikkeld. Maar we schatten in dat het toch wel door zou gaan en daarom hebben we voor de M gekozen: we zijn per slot van rekening een metro aan het bouwen. Het rood is dezelfde kleur als de kruisen in het wapen van de stad.'

Opgaan in de ruimte

Het karakter van de bouw is terug te vinden in de constructie van steigerbuizen, waar het rode streekmetaal op is gemonteerd. De buizen verlenen de M tevens zijn gevoel van tijdelijkheid. 'Niet alleen moest het ontwerp snel kunnen worden opgebouwd omdat je op die plek het verkeer niet lang stil kan leggen,' zegt de kunstenaar, 'het moet ook weer snel demontabel zijn. Over een paar jaar is de bouw van station Rokin zo ver gevorderd dat het Uitzichtpunt weer gaat verdwijnen. En wat er dan mee gaat gebeuren, is nog een open vraag, want het is echt voor deze plek ontworpen. Ook dat is kenmerkend voor de M: we hebben gezocht naar iets dat opgaat in de ruimte. De M is er wel – en toch ook weer niet.'

DE M IN AANBOUW
FOTO: FRANK MANDERSLOOT



Kort verhaal: Jan Kuitenbrouwer

Jan Kuitenbrouwer is schrijver, journalist (www.jankuitenbrouwer.nl), adviseur op 't gebied van taal en communicatie (www.taalkliniek.nl) en co-presentator van het tv-programma De Taalmeester. Hij maakte naam met het boek 'Turbotaal' (1987), schreef daarna nog diverse bestsellers over taal, maatschappij en politiek. Zijn laatste boek, De Woorden Van Wilders En Hoe Ze Werken' (2010) werd lovend ontvangen en ligt nu in de boekhandel.

DE NOORD ZUID CIRKEL

Die nieuwe metrolijn was vet. Eerst zou hij dus écht niet met dat ding gaan. Whoa, na alles water gebeurd was? Zo'n buis onder de grond en allemaal van die wiebelende huizen erop? Je moest een deathwish hebben om daarin te gaan, toch. Maar shit, het was hándig. Lift naar beneden, whoesh door die buis, lift naar boven, klaar. Downtown, uptown, wat je wilt. Zoals in Star Trek, maar dan horizontaal, weet je? In antieke films zag je kantoren, die hadden buizenpost. Capsules die door buizen vliegen, op luchtdruk, met briefjes erin, of geld. Antiek en space age tegelijk. Daar moest hij altijd aan denken als hij instapte en de deuren zich achter hem sloten, met een zacht zuigend geluid. Of een bobslee. Torpedo. Yeah, whatever.

Toen z'n moeder naar het VU-ziekenhuis moest was het helemaal handig.

▶ Een trein onder de grond, het had iets magisch. Vooral het stuk onder het IJ. Ze wist het altijd precies: nu zitten we onderwater en nu komen we weer boven. Al zaten ze dan nog steeds onder de grond. Zij stelde het zich voor: een tunnel door de aarde, met verder niets. Klam, donker. Een soort molsgang. En dan een buis. Water, riolering, gas, mensen. Een pijplijn voor mensen.

Een soort bypass, dat was het eigenlijk. Op de plek waar de doorbloeding stagneerde, was een vers, veerkrachtig stuk ader aangebracht, zoals bij haar vader, vorig jaar. Een nieuwe levensader voor de stad.

Je zag wel eens oude filmbeelden, van mensen die voor 't eerst een nieuwe brug betraden, of een oceaanstomer. Hoe dat toen geweest moest zijn. Nu was zij zelf zo iemand.

Dat nieuwe ging er natuurlijk vanaf, op den duur. Hoe noemen de ze dat ook alweer, in de schilderskunst? Een patina. Vuil, stof, sporen van gebruik. Als vaatwerk waarvan gegeten wordt. Patina. Goed woord. Maar nu was alles nog nieuw en glad en schoon en perfect.

▶ Hij stond vlak aan de rand van het perron, weggedoken in zijn hoody. Boven de grond liep een bus of een tram leeg, de inhoud kwam naar beneden gestroomd en verspreidde zich over de perrons. Ineens zag hij haar. Ja, ze was het. Whoa. De derde keer nu?

Ze was... Ja, wat eigenlijk. Hot, zou hij natuurlijk tegen z'n vrienden zeggen, superhot, maar dat was ze niet. Dat was het ook niet. Ze was... Misschien was er geen woord voor. Er brandde een lampje, het lampje. Whoa. Ze keek zijn kant op. Hij deed zijn hoody af en lachte. De afstand was waarschijnlijk te groot. Zou hij het zien als zij nu lachte? Grensgeval. Misschien niet.

Zijn trein kwam. Hij keek haar na. Ze had haar iPod in. Zijn moeder zat in de recreatiezaal. Volgens de zuster ging het weer beter. Ze at weer.

'Fijn dat je komt,' zei ze, opkijkend van haar Sudoku.

'Metro. Piece of cake.'

'Hoe 'st op school?'

'Cool. Acht voor Grieks laatst.'

'Wauw!'

Hij lachte, afwezig.

▶ Nils had gelijk: je was er zo. En de repetitieuimte was vet. Riant. Licht! Beter dan die garagebox van Martijn. Onderweg luisterde ze op haar iPod naar de opnamen van vorige week, een goeie warming up. Dat nummer van Paolo Nutini liep niet. Vreemde akkoorden, twee maatsoorten - te ingewikkeld. Waarom deden ze niet gewoon 'Lovesong' van The Cure? Vroeger vond Martijn elk nummer goed wat ze voorstelde, maar sinds ze het uitgemaakt had niet meer. Hun smaak veranderde ook steeds. Hadden ze dat nummer van Jason Mraz eindelijk goed, vonden ze d'r eigenlijk niks meer aan. Kwam Nils ineens met Sufjan Stevens. Ze begreep het wel, al die complexe arrangementen waren muzikaal natuurlijk "interessanter", maar interessant interesseerde haar niet. Emotie, soul, daar ging het om. Passie, power! Avontuur! Niet dat nerdy gedoe.

Aan de overkant stond een jongen naar haar te kijken. Zijn gezicht kon ze niet zien, hij had een hoody op. Zij had er net zo een, maar dan wit. Kende ze hem? Wat keek hij toch? Echt zo'n Noord-jongen. Maar geen chappie. Dat zag je, al wist ze niet precies hoe. Of het moest z'n tas zijn. Ja natuurlijk, die tas. Die was defenitely VWO.

Hé, hij deed zijn hoody af. Het leek alsof hij lachte.

Hmm, charming?



Het was druk, de perrons stonden vol. Zuidmensen die naar Noord gingen, noordmensen die naar Zuid gingen. Communicerende vaten. Amsterdammers aller postcodes, reikt elkaar de hand. Onder de grond. Ha! Een deeltjesversneller voor mensen. Een cirkel, in de vorm van een lijn.

▶ De tijd verstreek. Een uur was voorbijgegaan. Een uur. Zestig minuten. Voorbij, onherroepelijk verdwenen. Tijd. Het leven was tijd. Nee, beweging.

Dat was het verschil: zijn leven was beweging, dat van zijn moeder was tijd.

Hij keek naar de klok boven het perron. De secondewijzer, die bij elke stap even natrilde. Alsof hij niet helemaal zeker was van zijn zaak. 'Ik dacht dat dit ongeveer een seconde was'. Alsof er rek in de tijd zat. Een klein beetje rek in elke seconde. In dat geval was de tijd als geheel oneindig rekbaar. De rekbaarheid van de tijd. Was dat wat ook wel hoop werd genoemd? *Whatever. Fuck that shit.*

Het was druk. Hij liep zo ver mogelijk naar achteren, dan had je meer kans op een zitplaats. Hij was moe. Of down, eigenlijk meer. 'Haal me hier weg' had ze gezegd. Beweging. Dan is er geen tijd.

Er was nog een plaats vrij, naast een jongen, weggedoken in een witte hoody. Herstel, een meisje. Dat waren geen jongensbenen.

Hij deed zijn tas af en legde hem op schoot.

▶ Er kwam iemand naast haar zitten, een jongen. Hij legde zijn tas op schoot.

▶ Ze keek opzij. Whoa.

In de catacomben

Mia Westerhof legt de tijdelijkheid van bouwputten voor eeuwig vast

Zes jaar geleden maakte Mia Westerhof (nu 55 jaar) haar eerste schilderij van de aanleg van station Ceintuurbaan, gewoon nog bovengronds op de Ferdinand Bolstraat. Een jaar later legde ze vast hoe er onder het Centraal Station funderingen werden gestort. Dat haar werk een momentopname in de tijd vormt, beseften ook het Amsterdams Historisch Museum (sinds kort het Amsterdam Museum), de Kunstuitleen en het Amsterdams Archief, die werken van haar aankochten. Ook aanneembedrijven NMO Vervat en Strukton bezitten werk van de kunstenaar die haar opleiding aan de Academie Minerva te Groningen volgde.

Oilbar

In 2010 vroeg de kunstenaar of ze eens een kijkje onder de grond mocht nemen op de plek waar haar Noord/Zuidlijnfascinatatie begon. Een dag lang heeft ze staan schetsen en het resultaat is een fraaie reeks krijttekeningen van de bouwput. Wie verwacht dat het daar beneden grauw en grijs is door al het beton, vergist zich. Met oilbar, een dik oliekrijt, tekent Westerhof een veelkleurig lijnenspel zoals andere kunstenaars een landschap schilderen.

Dertig meter lager

'Het was heel bijzonder om jaren later met mijn tekenspullen op mijn rug af te dalen in de catacomben van Amsterdam,' vertelt de kunstenaar. 'Opeens zat ik dertig meter onder de plek waar ik mijn eerste tekeningen maakte. Ik heb in één dag heel veel schetsen gemaakt. Voor mij is de Noord/Zuidlijn een enorme inspiratiebron, het fascineert me dat zoiets onder de stad doorgaat. Dat maken alleen wij nu mee, het is een uniek tijdsbeeld. Ik schilder meestal bouwputten, maar deze hebben iets heel bijzonders, vooral station Ceintuurbaan. Het is er zo smal en hoog, doordat hier de tunnelbuizen onder elkaar komen te liggen, in plaats van naast elkaar. Die vochtige atmosfeer, de kleuren van de wanden en dan die mannen die daar rondlopen en er werken alsof het doodnormaal is.'

Kijk voor meer werk van Mia Westerhof op haar website: www.miawesterhof.kunstinzicht.nl

Een aantal van de Noord/Zuidlijn tekeningen zijn van 12 februari tot en met 13 maart te zien in Museum Rijswijk (Rijswijk ZH) tijdens een verkooptentoonstelling van de Nederlandse Kring van Tekenaars.



TITEL: BOUW STATION CEINTUURBAAN I
TEKENING IN PASTELKRIJTT EN HOUTSKOOL, AFMETING 50 X 65 CM

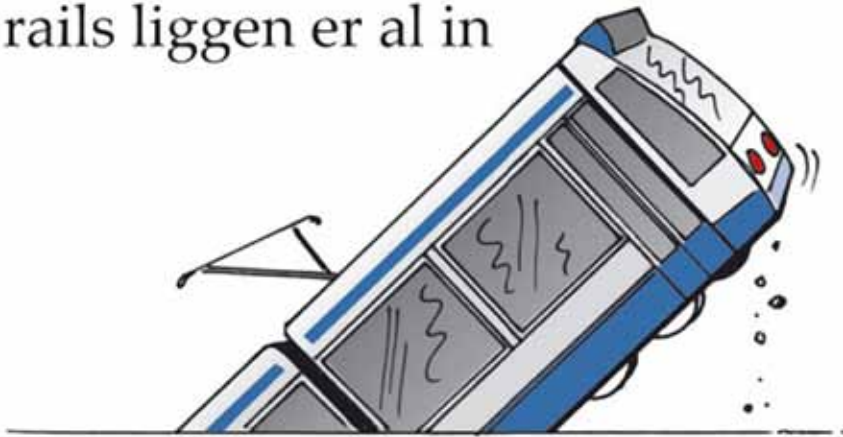
Een bron van inspiratie

Dat Amsterdam flink getroffen is door onze werkzaamheden zullen we niet ontkennen, maar niet alles wat loos is in de stad is de schuld van de Noord/Zuidlijn. Mensen hoorden de tunnelboor 's nachts al voordat de boor in de grond zat, waterleidingen tikken hinderlijk op een kilometer afstand van onze werkzaamheden, klemmende deuren in Osdorp, geluidsoverlast tijdens de bouwvak: je kunt het zo gek niet bedenken, of wij werden als schuldige aangewezen. De satirische website De Speld wist het zelfs aannemelijk te maken dat de Noord/Zuidlijn verantwoordelijk is voor het verdwijnen van de hele aarde in een zwart gat. De Noord/Zuidlijn is als spreekwoordelijke Kop van Jut uiteraard een dankbare bron voor cartoonisten en fotografen. Daarom in dit geïnspireerde nummer een kleine selectie van de tientallen cartoons die de afgelopen jaren zijn verschenen.

BAS KOK VOOR BOOMERANG 2008

Noord-Zuidlijn vóór op schema

De rails liggen er al in

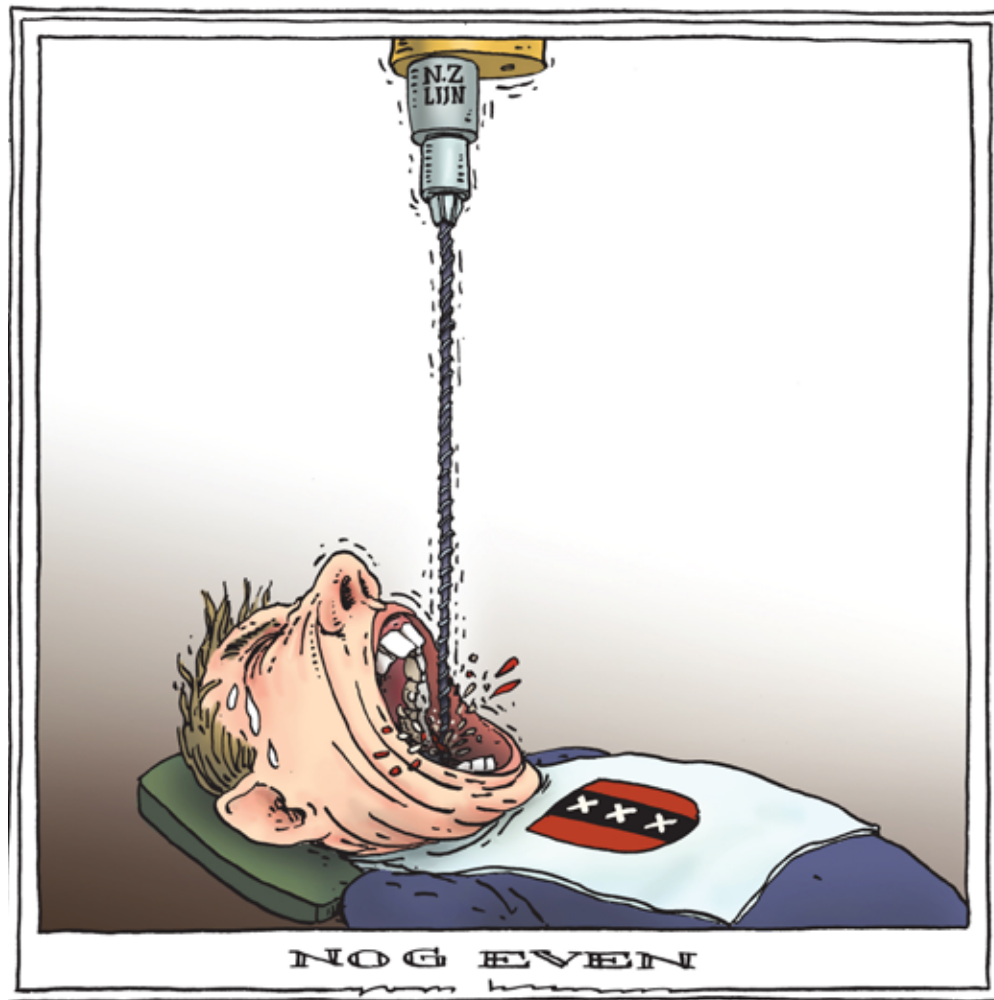


GERRIT DE JAGER VOOR NU.NL 03-09-2010



BANDIRAH 12-02-2010

noord-zuidlijn Looft steeds meer uit de hand



JOEP BERTRAMS VOOR HET PAROOL 21-06-2008

FOTO: WIM RUIGROK
BEELDBEWERKING: ERIK THIJSSSEN



Mag ik me even voorstellen?

Hans Volkers
Technisch voorlichter
48 jaar
Samenwonend (met Karin)
Woont in Sliedrecht

FOTO: TOM VAN DE LEIJ

Mensen enthousiast informeren is wat ik graag doe. Van jong tot oud, van Jip en Janneke taal tot jargon en van buurtvereniging tot ingenieur. Je kunt me tegenkomen in het informatiecentrum of met bezoekers op een bouwlocatie. Alles heeft een verhaal. Om dat te kunnen vertellen krijgen we input van collega's. En regelmatig trekken we zelf een bereidwillige expert/collega aan het jasje. Dan kunnen zij zich daarna weer concentreren op het werk en wij op het rondleiden. Verder trainen we onze groep rondleiders, maken powerpoints en proefjes om onze uitleg te ondersteunen, en beantwoorden bijvoorbeeld vragen die per e-mail binnenkomen.

Een vraag aan Hans? Mail dan naar: h.volkers@nzl.amsterdam.nl





FOTO: JEROME DE LINT

Vlak langs de lijn

III

Wie?

Dirk de Jeu (49 jaar) voormalig kok en barkeeper

Waar?

Vijzelgracht

Afstand tot bouwput:

minder dan vijf meter

Bijzonder:

Woont met hondje Whoopi (13 jaar) sinds één jaar op de Vijzelgracht, pal aan de bouwput en vlakbij de voetgangers/fietsersdoorgang. Toen het in december vorig jaar spekglad was, stooide Dirk zelf pekkel en haalde de sneeuw weg, want hij zag de fietsers en scooters constant onderuit gaan.

'Toen ik vijf jaar geleden werd afgekeurd vanwege een versleten rug en nek, kon ik op een gegeven moment met een medische urgentie hier terecht. Als je 23 jaar op de markt hebt gewoond, vlakbij de bouwput op de Ferdinand Bol, dan vind je deze locatie echt heel rustig. Mijn wasmachine maakt nog meer lawaai. Alleen nu ze bezig zijn met het opbouwen van de hogedrukinstallatie hoor ik ze wel. Weet je wat ik echt vervelend vind? Dat je hier aan de overkant omver gereden wordt op het zebrapad omdat iedereen maar door rood rijdt.

Maar verder vind ik het helemaal perfect als straks de metro rijdt. Ik ben dan ook geen lid van de Stichting Gijzelgracht die de bouw kritisch volgt. Voor mij hoeft dat allemaal niet. Ik had laatst een klemmende deur en toen heb ik Boukje van de Noord/Zuidlijn gebeld. Binnen twee uur had ze iemand gestuurd. Als ik had moeten wachten op iemand van de woningbouwvereniging, had ik een dag thuis moeten blijven.

Als het klaar is, krijg ik een prachtig uitzicht op de Rode Loper, er komen bomen en de auto's blijven aan de andere kant van de straat rijden. Bovendien woon ik zo dicht bij de ingang van het station, dat ik meer meters naar beneden af moet leggen dan dat ik over de stoep moet lopen om bij de metro te komen. Nee, het komt allemaal wel goed volgens mij.'

FOTO: MIRANDE PHERNAMBUCO



Hier zijn we dan: juni 2011

Vanaf mei loodsen de boorders van de Noord/Zuidlijn de derde boormachine onder Amsterdam door. Zij starten vanuit de startschacht op het Scheldeplein met het boren van de westelijke tunnelbuis op ± 18 meter meter diepte onder de Scheldestraat.

Om de grond te bereiken, moet de boormachine zich vanuit de startschacht eerst een weg banen door meters beton. De boormachine zet namelijk eerst haar tanden in de schachtwand en vervolgens in het zogenoemde dichtblok. Het dichtblok is een enorm blok beton in de grond voor de schacht dat tijdens de eerste meters van het boorproces zorgt voor een goede waterdichte afsluiting. Daardoor kan er bij het verlaten van de startschacht geen grond en water naar binnen stromen. De verwachting is dat de boorders per dag ongeveer 6 tot 8 meter tunnel bouwen. In juni 2011 passeren zij ondergronds de Churchillaan. Bij de Churchillaan is aan beide kanten van het boortracé een diepe ronde schacht gebouwd. Deze schachten worden later verbonden met de geboorde tunnelbuizen en dienen, als de metro rijdt, als nooduitgangen die via trappen uitkomen op straat. Tijdens het boren worden continu materialen aangevoerd, zoals betonsegmenten en leidingen. De voorraad ligt op een werkterrein in de

middenberm van de A10 Zuid. De boorders laden daar de materialen met grote verrijdbare kranen op speciale diesellocomotieven. De locomotieven rijden via een tijdelijk spoor vanaf de A10 door de reeds gebouwde metro-tunnel en -station onder het Europaplein naar de boormachine. De grond die door de boormachine wordt weggegraven, wordt via lange leidingen naar een zeefinstallatie gepompt. Deze installatie staat in Amsterdam Oost, naast de Amstel. Het voordeel is dat de verwerkte grond daar direct in schuiten kan worden gestort en daarna naar de stortlocatie kan worden gevaren. Net als de grond van de tunnels tussen het Damrak en station Rokin, wordt ook deze grond gebruikt om de IJhaven ondieper te maken. In de havens van het Oostelijk Havengebied meerden ooit zeeschepen af, maar tegenwoordig zijn binnenvaart- en woonschepen de enige vaartuigen die hier een ligplaats vinden. Daarom is Haven Amsterdam onlangs begonnen de havens te 'verondiepen'. Het beheren van een ondiepere haven is goedkoper en er is een ecologisch voordeel: als er meer licht doordringt op de havenbodem, dan komen er meer planten en dus ook meer vissen.

Volg de vorderingen van de boorders op www.hierzijnwij.nu

Mag ik me even voorstellen?

Naam: Rogier Jansen

Functie: Toezichthouder

Leeftijd: 33 jaar

Burgerlijke staat: Samenwonend en vader van een dochter (bijna 1,5 jaar)



"Sinds maart 2010, vanaf de start van het tunnelboren, werk ik als toezichthouder bij de Noord/Zuidlijn. Het was mijn taak om te controleren of de kwaliteit van het boorproces en de gebouwde tunnelringen goed was. Daarom was ik vaak in de boormachines Gravin en Noortje. Omdat het boren 24 uur per dag doorgaat, werkte ik met vier collega's in een ploegdienst. In mei begint het boren weer, maar dan vanaf het Scheldeplein. Ik draai dan niet meer mee in de ploegdienst, maar zal de werkzaamheden van de toezichthouders coördineren, hun bevindingen verzamelen en daarover rapporteren naar de boorleiding. Je kunt je nauwelijks voorstellen hoeveel voorbereidingen nodig zijn voordat een boormachine de eerste meter kan boren. Door die diversiteit aan werkzaamheden heb ik in de afgelopen 12 maanden heel veel ervaring opgedaan."

Colofon

Dit is een uitgave van de Dienst Noord/Zuidlijn © 2011

- **Redactie** Dido Michiels, Alex Sheerazi
- **Medewerkers** Sacha van Anraat, Margreet Bosma, Sanne van Hees, Jan Kuitenbrouwer, Cuno van Merwijk, Susanne Visser en alle overige mensen die hebben meegeholpen aan de totstandkoming van deze krant.
- **Eindredactie** Margreet Bosma
- **Fotografie en beeld** Gé Dubbelman, Fleur Hilhorst, Ronald Hoeben, Kees Hummel, Tom van der Leij, Jerome de Lint, Frank Lodder, MikeYasworth by Flickr, Mirande Phernambuco, Ilonka Ruiter, SasiShan by Flickr, Thomas Schlijper, Fatima Soussi, Harold Strak, Roel Vincken
- **Concept** Productiondept.nl i.s.m. Nothing
- **Vormgeving en realisatie** Ruud Kempers, Eric Rutgers

De Dienst Noord/Zuidlijn heeft deze krant met grote zorg en nauwkeurigheid samengesteld en getracht alle copyrighthouders te vermelden.

Wilt u reageren?

Neem dan contact op via www.noordzuidlijn.amsterdam.nl

