

# Noord/Zuidkrant

Jaargang 2  
Nummer 4  
Najaar 2011

Dit is een uitgave van de Gemeente Amsterdam, Dienst Noord/Zuidlijn. De Noord/Zuidkrant verschijnt 2 x per jaar.

## Kuub voor kuub komt het eindbeeld dichterbij

De Noord/Zuidlijn maakt een entree in de stad



FOTO: FRANK LODDER

ARTIST IMPRESSIONS: BENTHEM CROUWEL ARCHITEKTEN

In afwachting van Molly ▶ P 3



Eind november kwam tunnelboor Molly aan bij de Vijzelgracht, werd de onderste vloer gestort en ging de druk eraf. Nu breekt er een nieuwe fase aan.

Super Mario en Super Kim ▶ P 8



Tijdens de bouw gaan de evenementen gewoon door: zo lanceerden Kim-Lian van der Meij en Super Mario twee nieuwe spellen in het Uitkijkpunt bij het Rokin.

De metro verandert de stad ▶ P 9



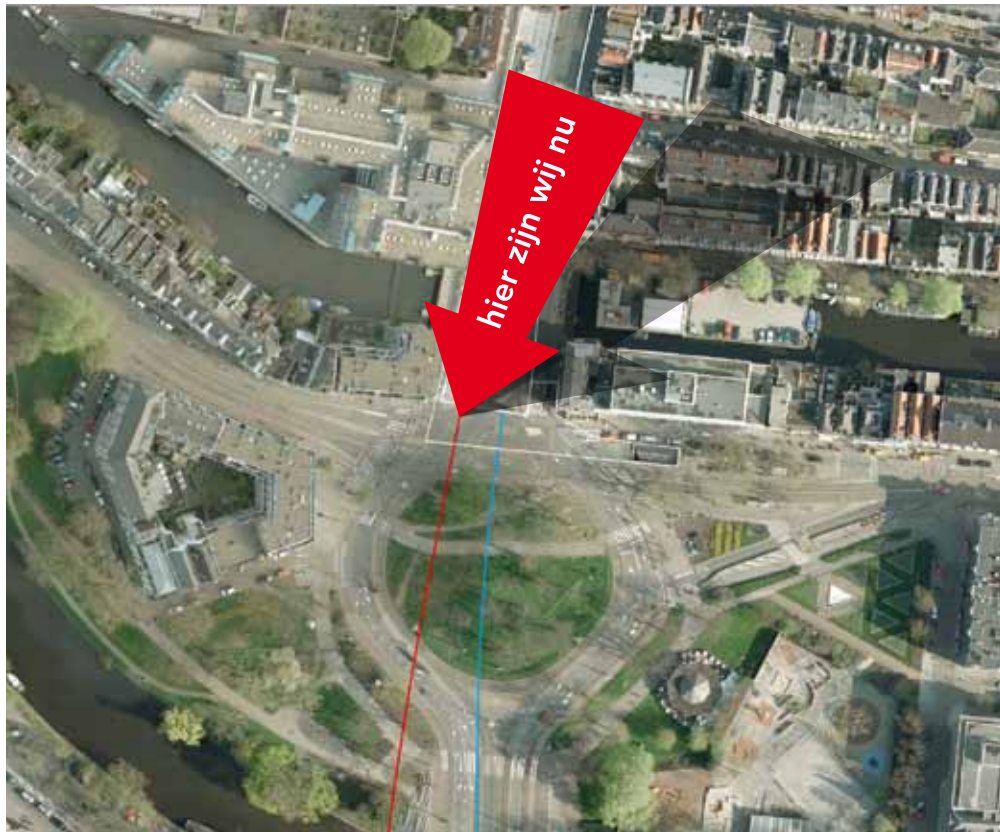
Met de komst van de Noord/Zuidlijn verandert de stad niet alleen ondergronds. Ook bovengronds gebeurt er van alles, en krijgen reizigers op het CS een glimp van de toekomst te zien.

Ondertussen in... NY ▶ P 11



Als er één stad is waar de metro veelzijdig wordt gebruikt, dan is het New York wel. Niet zo gek, aangezien je met 24 (!) lijnen overal kunt komen.

# Hier zijn we nu: december 2011



Molly boorde als eerste en enige boor onder de huizen door, Victoria is op weg om de klus te voltooien.

In mei 2011 startte boormachine Molly met het boren van de eerste tunnelbuis vanaf de zuidkant van Amsterdam. Vanuit een diepe schacht op het Scheldeplein manoeuvreerden de boorders haar in 80 dagen onder de Scheldestraat en de Ferdinand Bolstraat door. De eerste tussenstop: Station Ceintuurbaan. Even rust voor Molly, maar niet voor de boorders die de 85 meter lange machine door het smalste station van de Noord/Zuidlijn moesten slepen. Hiervoor was een speciale constructie gebouwd waarmee de loodzware machine werd opgevangen en op luchtkussens (!) 200 meter naar de overzijde werd verplaatst.

In oktober vertrok Molly weer uit station Ceintuurbaan voor een veelbesproken fase in de bouw: het boren van een tunnel onder de huizen in de wijk 'De Pijp'. Dit is het enige stukje waar een boormachine van de Noord/Zuidlijn onder huizen doorgaat en bovendien was het de eerste keer in Nederland dat er

onder bewoonde panden werd geboord. Het boren van deze 300 meter tunnel nam vier weken in beslag. Een spannende periode voor de bewoners en ondernemers die boven dit boortraject wonen en werken. Elders in deze krant vertellen twee van hen hoe ze dit hebben ervaren.

Molly geniet inmiddels van een paar maanden welverdiende rust. Zij is tijdelijk geparkeerd, op bijna 25 meter diepte voor station Vijzelgracht. In april 2012 zullen de boorders haar weer wakker schudden en het station inloodsen.

Terwijl Molly de eerste tunnelbuis tussen het Scheldeplein en station Vijzelgracht boorde, hebben de boorders bij het Scheldeplein de vierde en laatste tunnelboormachine van de Noord/Zuidlijn opgebouwd. In november werd de naam van deze boor onthuld: Victoria. Sinds december 2011 boort Victoria vanaf het Scheldeplein de tweede tunnelbuis richting station Rokin.

Volg de vorderingen van de boorders op [www.hierzijnwij.nu](http://www.hierzijnwij.nu)

## Vlak langs de lijn

### Wie?

Hans Appelboom, eigenaar van keukenwinkel Duikelman

### Adres:

Ferdinand Bolstraat

### Afstand tot bouwput:

30 meter pal erboven

### Wel of geen hotelovernachting tijdens boorpassage?

Nee, geen seconde over hoeven nadenken

### Bijzonder:

Woont in een pand waar tunnelboor Molly onderdoor is gegaan. Tijdens de boorpassage konden de bewoners van de bovenliggende panden op kosten van de Noord/Zuidlijn in een hotel overnachten. Sommige mensen maakten daar gebruik van, anderen bleven liever gewoon thuis. Hans Appelboom bleef thuis. Moeilijke beslissing?

'Ik heb er geen seconde over na hoeven denken', antwoordt Hans Appelboom op de vraag of hij in een hotel wilde overnachten. 'Ik ben thuisgebleven. Ik had er gewoon alle vertrouwen in dat alles goed zou gaan, een scheurtje hier of daar nagelaten. We komen hier eigenlijk nooit voor grote verrassingen te staan met de bouw van de Noord/Zuidlijn. Bovendien hadden ze al verschillende tunnels gemaakt, onder andere bij het Rokin. Omdat de grond aan het Rokin in het verleden veel meer omgewoeld was vanwege de aanwezigheid van de haven, was de bodemgesteldheid daar een stuk ongunstiger dan hier. Toch hebben ze daar zonder problemen twee tunnels gegraven. En hier is het ook feilloos verlopen. 's Ochtends zijn we wel meteen in de kelder gaan kijken of er iets te zien was, maar het pand heeft nog geen krimpje gegeven.'



FOTO: JEROME DE LINT

## Beelden

Boven de nieuwe entrees en ook aan de wanden van de metrohal bij Amsterdam CS hangen grote foto's van bouwers. Trotse bouwers, afgebeeld in de bouwput waarin ze dagelijks aan het werk zijn. In hun handen hebben ze grote afbeeldingen van de moderne stations waarin die bouwputten straks zullen transformeren. 'Kuub voor Kuub komt het eindbeeld dichterbij', zegt een van die mannen. En inderdaad, het eindbeeld is de afgelopen tijd dichterbij gekomen.

Bij de Vijzelgracht zijn we klaar met graven en zit de funderingsvloer erin, waardoor het risico op verzakkingen geminimaliseerd is. Boormachine Molly is onder de panden in de Pijp doorgedaan en heeft dat gedaan zonder grote (en door menigeen gevreesde) verzakkingen of calamiteiten. Bij de andere stations gaat het verder storten van voorzetwanden en parkeerdekken gestaag door. Onder CS ligt de ingevaren tunnel op zijn plek en worden voorbereidingen getroffen om de andere tunneldelen het komende jaar af te zinken in het IJ. En voor Amsterdam CS is een deel van de definitieve metrohal, inclusief de in- en uitgangen in gebruik genomen. Neem je de uitgang naar het centrum dan kun je de Dam zien liggen en bij het Stationsplein is er eindelijk weer sprake van een plein.

De nietsvermoedende reiziger die we in november de metrohal lieten openen, dacht even dat ze de Noord/Zuidlijn opende. Zover is het helaas nog niet, maar de prachtige entrees en de ruime hal laten een beetje van het eindbeeld zien en voelen. Dat maakt enthousiast en geeft perspectief. Perspectief aan ons als bouwers, aan de bezoekers van deze stad, maar vooral aan de Amsterdammer. Want die kijkt, net zoals ik, reikhalzend uit naar het moment waarop de bouwhekken verdwijnen en de eerste metro van Noord naar Zuid rijdt.

### Peter Dijk

Directeur Dienst Noord/Zuidlijn



FOTO: FRANK LODDER

# In afwachting van Molly



FOTO: CARO BONINK

Eind november is tunnelboor Molly voor het station Vijzelgracht geparkeerd. In maart 2012 vindt haar transport door het station heen plaats. Afgelopen november was het onder verhoogde luchtdruk afgraven en storten van de vloer klaar. Projectleider Felix Paleari en projectbegeleider Boukje Witten kijken vooruit en éven terug.

Om te voorkomen dat de onderste vloer van de bouwput zou opbarsten, zijn vanaf juli 2011 de laatste zes meter grond onder verhoogde luchtdruk afgegraven. 'De fase voor overdruk afgelopen voorjaar gaf extra overlast in de buurt. Een aantal mensen sprak mij daar regelmatig op aan', zegt projectbegeleider Boukje Witten. 'De aannemer is zich ook bewust van de invloed van zijn werk op de Vijzelgracht. Het blijft dus samen zoeken naar inventieve maatregelen om de omgevingshinder te beperken. Ondanks dat is het afvoeren van de grond en het storten van de betonvloer niet ongemerkt voorbij gegaan voor de omgeving en dat is vervelend.'

## Een nieuwe fase

Nu de druk er af is, breekt weer een nieuwe fase aan. De vloer ligt er in en de kansen op verzakking zijn daarmee minimaal geworden. Op 19 november kwamen ongeveer tweehonderd buurtbewoners een kijkje nemen in de bouwput. Behalve de nieuwe vloer, trok ook de brilwand veel bekijks, want hier zullen Molly en op een later tijdstip zus Victoria doorheen breken. Uit de enquête die onder de bezoekers die dag werd gehouden, bleek dat er dit jaar inderdaad de nodige hinder was ervaren door het werk. Tegelijkertijd oordeelde een grote meerderheid positief over de communicatie en de mate waarin er rekening gehouden wordt met hun belangen.

## 19.000 m<sup>3</sup> grond

'In de overdrukfase is 19.000 m<sup>3</sup> grond afgevoerd, ruim 1000 vrachtwagens. Die grondtransporten zijn verleden tijd', vertelt Felix Paleari. 'De betontransporten blijven nog wel doorgaan. Komende jaren bouwen we de voorzetwanden, tussenvloeren en technische ruimtes voor het station. De delen die gestort worden zijn kleiner dan die van de onderste vloer, dus dit betekent gelukkig wel minder betonmixers op een stortdag. En dan is het wachten

natuurlijk op de entree van Molly. Begin april 2012 moet ze door het station heen zijn - Victoria in juli.'

## Facebook

'Ik vind het spannend Molly en Victoria in ons station te ontvangen', zegt Boukje. 'Ook al zijn die doorbraken al gedaan in de Ceintuurbaan. Bovengronds staan de verzakte wevershuisjes weer recht. Dat ze ook bewoond zijn, maakt de buurt levendiger, er branden weer lichten voor de ramen. En mocht de buurt vragen of klachten hebben, wij zijn altijd bereikbaar, telefonisch en via Facebook zelfs 24 uur per dag. En spreek me vooral op straat aan!'

Volg de dagelijkse gang van zaken in station Vijzelgracht via Facebook.

Foto's van de Vijzelgracht en het buurtbezoek in november staan op de Flickr pagina van fotografe Caro Bonink (zie: [www.flickr.com/photos/30976491@N07/](http://www.flickr.com/photos/30976491@N07/))

FOTO: JEROME DE LINT



## Wat doet het Schadebureau Noord/Zuidlijn?

Het Schadebureau Noord/Zuidlijn werd ooit opgericht om alle soorten schadeclaims langs het tracé af te handelen. Ook al doet de naam anders vermoeden, officieel maakt het bureau geen onderdeel uit van de Dienst Noord/Zuidlijn, die verantwoordelijk is voor de aanleg. Het dient daar wel de rekening in. Manager Herman van Velsen legt uit hoe dat zit.

Herman: 'In 1998 is het Schadebureau Noord/Zuidlijn opgericht en meteen brak de discussie los: is het niet veel beter als het bureau onafhankelijk is? Onze mede-

werkers moeten de claims onderzoeken en als ze zouden horen bij degene die de schade veroorzaakt, zou dat niet zuiver zijn. Daarom is gekozen voor een onafhankelijke structuur en valt het Schadebureau Noord/Zuidlijn niet onder de Dienst Noord/Zuidlijn. Bestuurlijk gezien horen we wel thuis in de portefeuille van de wethouder Noord/Zuidlijn. Onze uitgaven komen dan ook ten laste van het project Noord/Zuidlijn. Want uiteindelijk blijven we wel de gemeente natuurlijk.'

'Het Schadebureau vergoedt meerdere soorten schades: bouwschade, zoals bij de verzakte wevershuisjes op de Vijzelgracht. We hebben de Tegemoetkomingsregeling, dat is een financiële vergoeding ter compensatie van de hinder die bewoners/ondernemers ondervinden van de aanleg van de diepe stations. En we keren nadeelcom-

pensatie uit aan ondernemers als ze vanwege de overlast die de bouw veroorzaakt, minder omzet draaien. Hoeveel hangt af van de situatie: een Hema weten de klanten toch wel te vinden, maar een ondernemer met één falafelzaak die het echt van passanten moet hebben, heeft het moeilijker. We proberen zoveel mogelijk maatwerk te leveren, want iedereen is gelijk, maar niemand is hetzelfde. Ook houden we rekening met de huidige economische crisis, dat zit in ons rekenmodel verwerkt.'

'Ondanks het maatwerk, vallen er toch, nog altijd wel mensen tussen wal en schip. Daarom wil ik er graag op wijzen dat er situaties zijn waarin ondernemers, die we moesten teleurstellen, nu wél recht op nadeelcompensatie hebben. We proberen ook regels aan te passen om de uitbetalingen te versnellen. We werken met voorschotten en

we mogen de schadeclaims tot 25.000 euro zonder tussenkomst van de onafhankelijke Schadecommissie tegenwoordig zelf afhandelen. Dat wil zeggen; als de situatie en de prognose van een zaak ongewijzigd zijn.'

'We proberen ruimhartig te zijn. Maar er gebeurt natuurlijk ook van alles buiten de Noord/Zuidlijn om dat negatief van invloed kan zijn op de omzet. In sommige gevallen betalen we dan toch, want je kunt niet altijd alles bewijzen. Sommige mensen weten precies waarvoor ze bij ons aan moeten kloppen en waar ze recht op hebben. Anderen hebben nog nooit van ons gehoord en nog nooit de brieven gelezen die we langs het tracé verspreiden. Tegen die mensen zou ik willen zeggen: bezoek onze website of maak een afspraak om langs te komen om uw situatie te bespreken.'

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

# Zet 'm op, Victoria!

De laatste tunnelboormachine van de Noord/Zuidlijn heet 'Victoria'. Een 870.000 kilo zware machine met een gracieuze naam, dat klinkt misschien een beetje vreemd. Maar voor onze boorders is het de normaalste zaak van de wereld. Zij starten niet met boren voordat de tunnelboormachine een passende vrouwennaam heeft gekregen en is ingezegend. Aan deze tradities hechten de boorders veel waarde.



FOTO: GÉ DUBBELMAN



FOTO: GÉ DUBBELMAN



FOTO: HERRENKNECHT

## Victoria

In de zoektocht naar een geschikte naam voor de laatste boormachine heeft de Noord/Zuidlijn in september 2011 iedereen opgeroepen om een naam in te zenden. Maar liefst 370 enthousiaste reacties stroomden binnen. Nadat een deskundige jury uit alle reacties drie namen had geselecteerd, kon er gestemd worden. De naam 'Victoria' kreeg de meeste stemmen en kwam daarmee als winnaar uit de bus. Bedenker Ronald Verhoef uit Nieuw-Vennep had een duidelijke verklaring voor de door hem geopperde naam. 'Victoria is afgeleid uit het Engelse woord victory dat overwinning betekent. Zij is de boormachine waarmee de boorders de klus moeten afmaken en de laatste meters moeten overwinnen.'

## Traditiegetrouw

De officiële naamgeving en inzegening van de laatste tunnelboormachine vond medio november plaats. In de 17 meter diepe startschacht op het Scheldeplein onthulden Ronald Verhoef en tunnelpatin Cecilia van der Pol, de naam 'Victoria'. Aansluitend volgde de plechtige inzegening, die net als bij de drie voorgaande boormachines, werd verricht door de Amsterdamse Deken Ambro Bakker. De ceremonie was ingetogen en slechts een handjevol mensen was ditmaal getuige van deze bijzondere gebeurtenis. Met een knallende champagnedoop, die verricht werd door Peter Dijk, directeur Noord/Zuidlijn, werd de plechtigheid afgesloten.

## Heilige Barbara

Niet alleen de boormachine kon rekenen op de zegen van de Deken, ook het beeld van Sint Barbara werd tijdens de ceremonie opnieuw ingezegend. Sint Barbara is de beschermvrouwe

van onder andere ingenieurs, mijnbouwers, brandweerlieden en bouwvakkers. En zo ook van de tunnelboorders van de Noord/Zuidlijn. Aan de wand van de startschacht hangt een klein kapelletje waar het beeld van de heilige Barbara in staat. Vanuit hier waakt zij dag en nacht over de boorders.

## Emotionele steun

Naast bescherming genieten de boorders ook emotionele steun. Hun 'rots in de branding' is tunnelpatin Cecilia. Deze 26-jarige dame heeft zich opgeworpen als de 'moeder van de boorders' en komt regelmatig langs om de mannen een hart onder de riem te steken. Tijdens deze bezoeken verwent ze hen met haar zelfgebakken appeltaart en maakt ze graag een praatje. Ook de 'moeder der boorders' is één van de vele tradities in de mijn- en tunnelbouw.

## Vier zussen

Victoria is de laatste in de rij van vier tunnelboormachines. Zuster machines Gravin en Noortje mochten in 2010 het spits afbijten. Samen met de boorders hebben zij de tunnelbuizen onder het Damrak en Rokin gebouwd. De derde boormachine, Molly, startte haar ondergrondse reis begin dit jaar in Amsterdam Zuid. Haar eindbestemming is het station Rokin, maar momenteel houdt ze even halt voor station Vijzelgracht. Begin deze maand is Victoria vertrokken uit Amsterdam Zuid. Naar verwachting arriveert ze in juni 2012 bij station Vijzelgracht. Hier geeft ze het stokje weer door aan Molly, die het laatste stukje boort richting haar eindbestemming, station Rokin. Als Molly eenmaal hier is gearriveerd, zal ook Victoria de finale sprint trekken naar station Rokin.

## Mag ik me even voorstellen?

**Naam:** Jeroen de Leeuw  
**Functie:** Projectleider boortoezicht  
**Leeftijd:** 34  
**Burgerlijke staat:** Gehuwd  
**Woonplaats:** Baarn

'Als projectleider boortoezicht begeleid ik de toezichthouders en ben ik voor hen het eerste aanspreekpunt. Gemiddeld drie keer per week loop ik naar de tunnelboormachine om de voortgang van het werk en de kwaliteit van de tunnel van dichtbij te bekijken. Ik weet vrijwel alles wat met boortunnels te maken heeft, het is mijn werk, maar ook mijn passie. Ik volg de wereldwijde ontwikkelingen in de tunnelbouw door veel hierover te lezen en zo nu en dan ook tunnelprojecten in het buitenland te bezoeken.'

'Ik ben erg tevreden over de prestaties van de tunnelboormachines en de boorders van de Noord/Zuidlijn tot op heden. De tunnels zijn tot nu toe gebouwd met zeer weinig invloed op de omgeving. Dat is een pluim waard, maar toch juich ik voorlopig nog niet. De bouw van de tunnels is namelijk echt klaar als de laatste meter is geboord. We vieren pas feest als het tunnelboren succesvol is voltooid!'



FOTO: FRANK LODDER



# Heimwee naar de tunneltoers

Velen hebben het meegemaakt, nog meer mensen moesten we teleurstellen. Een wandeling door de geboorde tunnels van de Noord/Zuidlijn was een bijzondere ervaring.

Als kleine troost op deze pagina de mooiste foto's die de afgelopen maanden zijn gemaakt, toen deze tours nog mogelijk waren. Wie toch de Noord/Zuidlijn wil ervaren, kan natuurlijk terecht in ons vernieuwde Informatiecentrum bij het Centraal Station, of de bouw van dichtbij bekijken in ons Uitzichtpunt in de rode M bij het Rokin (halte Spui). Toch graag een tunnel in? De Sixhaventunnel in Noord is dan wel niet geboord, maar wel een aanrader!

FOTO'S: GÉ DUBBELMAN / FRANK LODDER / PATRICK POST / THOMAS SCHLIJPER



# KORT DOOR DE BOCHT

## Tunnelvisies en -weetjes voor de liefhebber

### Try before you die

Een beetje doordraven is het wel natuurlijk, maar er zijn mensen die willen weten wat er gebeurt als je een tunnel door de maan zou boren. Omdat de maan geen atmosfeer kent zou in het midden van de tunnel een vacuüm ontstaan. Als je in de tunnel zou stappen zou je steeds lichter worden en sneller vallen. In het binnenste van de kern zou je helemaal gewichtloos zijn. Daarna word je weer zwaarder naarmate je de rand weer nadert. Daar gekomen, val je weer terug. Je zou voor eeuwig heen en weer vallen. Try before you die!

### Noord-Zuid in 42 minuten

Helemaal leuk wordt het als je een tunnel door het midden van de aarde boort waarbij je net als op de maan in het midden een vacuüm creëert (wat niet kan overigens). Waarbij we er even vanuit gaan dat we geen last hebben van oceanen en een hete kern. Hier het antwoord: als je in het gat valt ben je in ongeveer 42 minuten aan de andere kant. Ni Hao!

### Magnetische krachten

Nieuwe technologieën brengen nieuwe mogelijkheden met zich mee. De 'maglev' trein bijvoorbeeld. Maglev staat voor magnetic levitation, een systeem waarbij de trein over een weg drijft, voortgestuwd door magnetische krachten. Hiermee kunnen enorm hoge snelheden tot wel 8000 kilometer per uur bereikt worden. Een reis van Londen naar New York door een transatlantische tunnel met een lengte van 5000 kilometer zou 54 minuten duren.

### Instant succes

De Holland Tunnel in de Verenigde Staten loopt onder de Hudson Rivier door en verbindt New Jersey met New York. Voordat de tunnel er lag staken elke dag gemiddeld zo'n 20.000 forensen met oude veerponten de rivier over. Op de openingsdag van de tunnel maakten meteen al ruim 51.000 forensen de oversteek via de tunnel.

### Geduld!

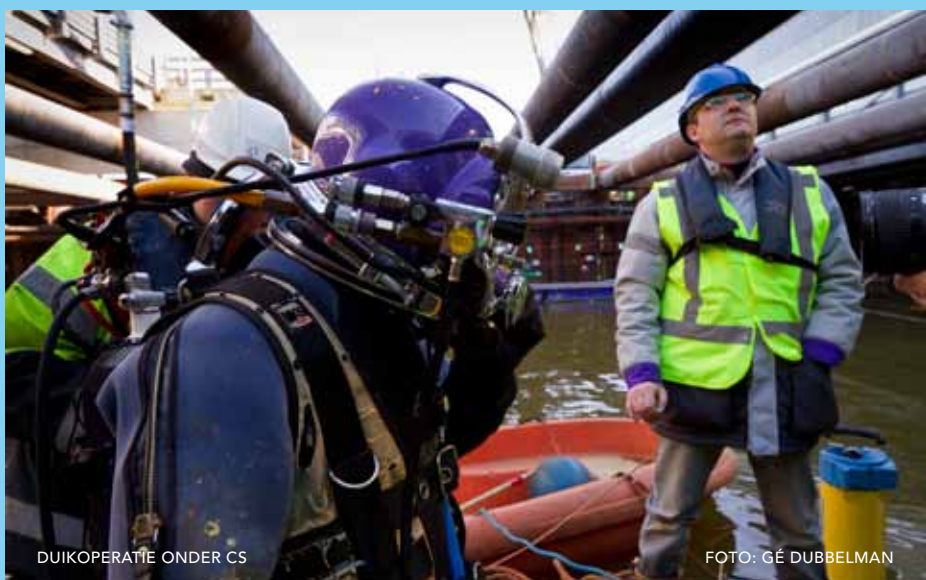
De Seikan spoortunnel in Japan is onder de Straat van Tsugaru door gegraven vanwege de vele ongelukken met veerboten op het water. In 1954 alleen al vergingen er vijf veerboten in een tropische storm. De bodemomstandigheden voor het maken van een tunnel waren echter nogal ongunstig. Met name het zachte gesteente in de bodem zorgde ervoor dat de bouw van de tunnel 24 jaar duurde.

### The Big Dig

Aanleiding voor het maken van een tunnel is in veel gevallen het verbeteren van de bereikbaarheid. In Boston liep het verkeer op een gegeven moment zo vast, dat er 16 uur per dag sprake was van file. Op dit moment wordt grootscheeps ingegrepen op de infrastructuur met het project genaamd 'The Big Dig'. Het is een van de meest complexe en dure infrastructuurprojecten in de VS ooit.

### Grootste duikoperatie ooit

De laatste zes meter grond van station Vijzelgracht is uit voorzorg onder verhoogde luchtdruk uitgegraven om het risico van opbarsten van de bodem in te perken. Met een continue inzet van gemiddeld 50 bouwers die maanden onder verhoogde luchtdruk werkten, werd dit de grootste duikoperatie ooit in Nederland genoemd.



DUIKOPERATIE ONDER CS

FOTO: GÉ DUBBELMAN

## De nieuwe metro rijdt!

In november is de nieuwe metrotrein, waarvan er twaalf voor de Noord/Zuidlijn zijn besteld, officieel de fabriek te Valenciennes, Noord-Frankrijk, uitgereden. Volgend jaar zullen deze nieuwe metrotreinen de oude Oostlijn-treinen al vervangen.



FOTO: GÉ DUBBELMAN

## Gevonden: remnaaf en breekwijzers

En binnenkort te zien in het Informatiecentrum Noord/Zuidlijn



FOTO: GÉ DUBBELMAN

Een wandeling door een geboorde tunnelbuis zit er helaas de komende tijd niet in. Maar er zijn nog wel andere manieren om de Noord/Zuidlijn te ervaren. Eén daarvan is een bezoekje aan het ondergrondse Uitkijkpunt in de rode M op het Rokin (bij halte Spui). Het ideale gratis uitje: hier is de bouw van dichtbij te volgen.

Bij het Centraal Station bevindt zich bovendien het Informatiecentrum van de Noord/Zuidlijn, dat onlangs volledig opnieuw is ingericht. 300.000 andere belangstellenden gingen u al voor – en velen zijn terugkerende bezoekers.

Behalve informatie over de bouw krijgt u hier een blik op de toekomst, achtergronden over de bouw zelf en over de achterliggende visie – en u kunt er archeologische vondsten bewonderen die bij het graven voor de Noord/Zuidlijn werden opgediept. De nieuwste aanwinsten zijn onder meer een remnaaf van een Ford uit de jaren '20, Chinees aardewerk en breekwijzers.

Verder vertrekt hier elke zondag om 11.15 uur een instaprondleiding naar de tunnel Sixhaven. Tijdens de kerstvakantie vertonen we voor de kinderen een aflevering van Het Klokhuis over de Noord/Zuidlijn in de vernieuwde filmzaal.

Kijk voor meer informatie op: [www.amsterdam.nl/noordzuidlijn/informatiecentrum](http://www.amsterdam.nl/noordzuidlijn/informatiecentrum)

# Reuze K'nex onder het Rokin

Wat is er af aan dit station?

FOTO'S: GÉ DUBBELMAN



Vorig jaar betekende een wandeling door de bouwput Rokin nog wegzakken in de zompige klei. Sinds in maart 2011 de onderste vloer is gestort, biedt de put een strakke aanblik. Er staan nieuwe wanden en allerlei soorten stempelconstructies. Projectbegeleider Hugo van de Wijgert, bekend van de Facebookpagina van het Rokin en door zijn aanwezigheid in de buurt, vertelt over de voortgang van wat het op één na drukste station gaat worden.

'Nadat de vloer was gestort, is het hard gegaan', zegt Hugo van de Wijgert. De projectbegeleider daalt de ijzeren trappen af, naar de onderste vloer van de bouwput op een diepte van 21,5 onder NAP. 'Als je begint met opbouwen, is dat toch een kentering.' Nadat over de hele lengte van het toekomstige station voorzetwanden zijn gestort, wordt hierop nu een 'dak' gemaakt. Dit dak is tevens de vloer van het onderste parkeerdek. De afstand tussen deze vloer en het perron is 6 meter.

## Constructiespeelgoed

Het parkeerdek wordt ondersteund door gele, tijdelijke stempels die opgebouwd lijken uit honderden stukken reuze K'nex constructiespeelgoed. Maar dan met dit verschil dat de bouwers als miniatuurmannetjes door dit gigantische doolhof heen kunnen lopen. Er tussenin staan enkele indrukwekkende stalen Y-kolommen, die permanent ondersteuning zullen bieden aan de parkeergarage en het dak die boven de metrolijn komen.

## Opties

De projectbegeleider zelf is in overleg met de buurt: om de toegangen tot de parkeergarage te kunnen maken, moet er in 2014 vlak naast de bestaande trambaan worden gewerkt. Gezien de ruimtelijke impact op de omgeving van deze werkzaamheden heeft de Noord/Zuidlijn verschillende opties uitgewerkt en deze voorgelegd aan de omwonenden en ondernemers op het Rokin. De voorkeuren vanuit de omgeving worden meegenomen in de uiteindelijke besluitvorming.

## Van het Damrak naar het Rokin

Intussen werken de bouwers hard aan de doorbraak van de westelijke tunnel richting Damrak. 'Ze hebben de vrieslansen al aangebracht rondom de tunnelmond', wijst van de Wijgert. 'En vanaf deze week staat de vriesinstallatie aan. Over drie maanden is de grond voldoende bevroren en kunnen ze aan de doorbraak van binnenuit beginnen. Dan kun je vanaf de startschacht Damrak naar het station Rokin wandelen. Dat wordt in het voorjaar van 2012 een bijzonder evenement.'

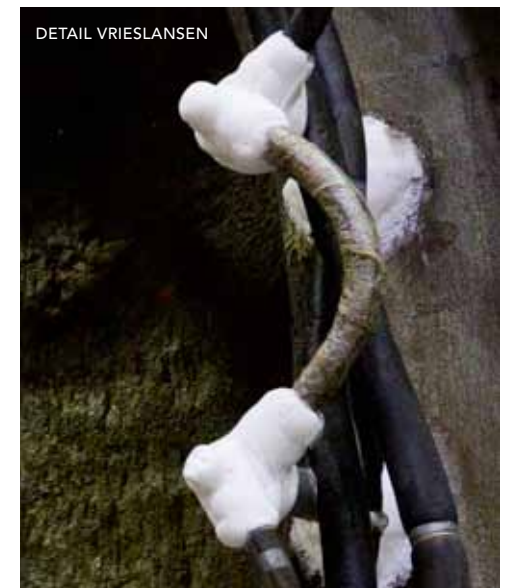


FOTO: FRANK LODDER

## Mag ik me even voorstellen?

**Naam:** Hugo van de Wijgert  
**Functie:** Projectbegeleider  
**Leeftijd:** 37  
**Burgerlijke staat:** Vrijgezel  
**Woonplaats:** Amsterdam

'Mijn voornaamste taak is om bewoners en ondernemers die rondom het station wonen en werken zoveel mogelijk te betrekken bij de voortgang van de Noord/Zuidlijn. Ik informeer hen over onze werkzaamheden en dan vooral werkzaamheden die overlast kunnen veroorzaken voor de omgeving.'

'Daarnaast beantwoord ik vragen en los ik, als het kan, eventuele klachten op. Op hun beurt vertellen zij aan mij wat goed gaat en wat beter kan. Met elkaar in gesprek blijven helpt ons om het werk met zo min mogelijk last voor de omgeving uit te kunnen voeren.'

# De werpkoot van Jan



FOTO: PIETER 'T HOEN

Tijdens de graafwerkzaamheden voor de startschacht in het Damrak was de plek rondom de Nieuwe Brug, tegenwoordig Brug 303 geheten, één van de schatkamers voor de stadsarcheologen. Wat zij hier vonden, vertelt ons meer over het dagelijkse leven in Amsterdam. Zoals bijvoorbeeld een werpkoot met daarin de naam 'Jan' gekrast.

Zijn moeder vroeg het vriendelijk, maar wel dwingend: of hij zijn koten aan zijn kleine broertje wilde afstaan. Ceesje was net erg ziek geweest en nog te klein om zelf koten te maken voor het spel. De twee jaar oudere Jan keek verdrietig naar zijn speelgoed. Wekenlang speelden hij en zijn vriendjes vlakbij de Nieuwe Brug met de botten. Keer op keer won hij het spel.

'Toe Jan', zei zijn moeder, en nu hoorde Jan toch echt een lichte dreiging in haar stem. 'Ik beloof je dat ik binnenkort nieuwe koten ga halen in het slachthuis. En vader zal je helpen ze schoon te maken en te verzwaren. Ceesje zou er zó blij mee zijn als hij ze van jou kreeg.' Jan klemde zijn werpkoot stevig in zijn vuist: die kreeg hij niet! Die was lekker zwaar en hij had er zelf zijn naam in gekrast. Volgens vader was er iets mis gegaan bij de N, maar dat kon hem niets schelen.

'Mag ik dan Ceesjes tol?', probeerde hij nog. Maar hij wist al hoe zijn moeder zou reageren: dat hij, als zevenjarige, niets voor zijn kleine broertje over had, viel haar toch wel erg van hem tegen. Hij haalde zijn schouders op alsof hij het van zich afschudde en zei: 'Nou goed dan. Maar mijn lievelingskoot krijgt hij niet hoor. Die houd ik zelf.'

Die middag overhandigde hij zijn bakje met koten aan zijn kleine broertje, dat nog wat bleekjes in bed lag. 'Hier, voor jou', zei Jan. 'Voor als je straks weer naar buiten mag.' Ceesje straalde en werd helemaal blij toen Jan beloofde gauw voor hem een werpkoot te maken, misschien ook wel met zijn naam erin gekrast. Daarna ging Jan gauw de straat op, naar de Nieuwe Brug om met zijn vrienden te spelen.

Jaren later, toen Jan veertien was, besloten hij en zijn kameraden dat ze te oud waren voor het kootspel: dat was iets voor kleuters. Baldadig, maar ook een beetje ritueel, schopten ze hun koten de brug af, het water in, waar Jans verzwaarde werpkoot al snel naar de bodem zonk.

## Over de koten uit het Damrak:

De koot van Jan is afkomstig uit de bedding van het Damrak in de 16e eeuw, waarschijnlijk rond 1550. Er werd op de Nieuwe Brug blijkbaar nog volop gespeeld rond die tijd. Nadat de Nieuwe Brug een sluisfunctie had gekregen, heeft het speelveld zich verplaatst.

## Over het kootspel:

Een koot is een botje uit de tenen van een koe of varken. De koten werden op de platte kant rechtop gezet en met een verzwaarde koot omver geworpen, net als bij het kegelspel. De werpkoot werd verzwaard door er een spijker in te slaan, of door er een gaatje in te boren en dat te vullen met lood. Het kootspel met echte koten, dat al op het middeleeuwse schilderij De Kinderspelen van Pieter Bruegel De Oude voorkomt, is eeuwenlang populair geweest, blijkt uit dit 18e eeuwse gedicht dat ter inspiratie voor de werpkoot uit 1550 diende:

### Het kootspel.

Ceesje zat daar straks te prullen  
Om dat hij geen kooten had;  
'k Heb er ses, die zal ik ruilen  
Voor zijn paerd, dat is hij sat.

'k Zal hem zeggen dat mijn kooten  
Voor hem zijn van meer waardij.  
't Kootspel heeft mij lang verdrooten,  
En dan is zijn paerd voor mij.

Maar moet ik geen leugens mijden,  
Daar God al mijn daden weet,  
En het tergen niet kan lijden?  
Mijn straf was wis gered.

'k Zal mijn broër mijn speelgoed schenken,  
Daar ik hem gerust meê stel.  
'k Moet nu meer aan leeren denken  
Dan aan koot of knikerspel.

[Bureau Monumenten & Archeologie, Amsterdam. Nieuwe proeve van klijne gedichten voor kinderen. Samuel de Waal en G. van den Brink jansz., Utrecht 1778.]



► Kijk voor meer archeologische vondsten op: [www.bma.amsterdam.nl](http://www.bma.amsterdam.nl)

# Actie in de put

De bouwputten van de Noord/Zuidlijn en het Uitkijkpunt zijn regelmatig het decor voor uiteenlopende evenementen. Van zombies tot Mario, van de Lunatics tot Point taken, een project voor Cinedans, er komt veel tot leven tegen een betonnen achtergrond. Een kleine selectie:



## Evolutie van soorten

FOTO: ROEL VINCKEN

In september werd in de Sixhaventunnel de dansfilm *Evolutie van soorten* opgenomen, die begin december tijdens het Cine Dansfestival 2011 in première ging.



## Super Mario en super Kim

FOTO: GERALD VAN DAALEN

In november openden Mario en Kim-Lian van der Meij de Super Mario Experience in het Uitkijkpunt bij het Rokin, ter ere van de lancering van Super Mario in 3D voor Nintendo 3DS met de spellen Super Mario 3D Land™ en Mario Kart 7™.



## Over 't IJ Festival

FOTO: ROEL VINCKEN

Hoewel in juli het weer niet meezat, stond het publiek in de Sixhaventunnel gelukkig overdekt van het Over 't IJ-festival te genieten.



## Start Zombiewalk Rokin

FOTO: EVERT ELZINGA

Tijdens Halloween kropen meer dan duizend levende doden uit de bouwput van station Rokin. De huiveringwekkende stoet ging in optocht naar het Westergriezelpark.

# Hoe de metro de stad verandert, nu al

Sinds november leiden twee nieuwe ingangen bij het Centraal Station van en naar de Oostlijn. De hal waar de reizigers doorheen lopen, is een onderdeel van het toekomstige metrostation CS waar de Oostlijn en Noord/Zuidlijn samenkomen. Voor architectenbureau Benthem Crouwel bewijst dit stuk nu al dat hun ontwerp klopt.



De toegangen zijn niet te missen: via vuurrode trappen, voorzien van zwart-witte plafonds, ga je naar beneden. Wie het geluk heeft vanuit de metro voor het eerst de uitgang richting centrum te nemen, ziet bovenaan de trap als grote verrassing de Dam in de verte liggen. Waar zijn alle obstakels, trams en bouwhekken gebleven? Het stationsplein geeft stukje bij beetje z'n geheimen voor de toekomst prijs.

## Tevreden

Architect Jan Benthem, die met zijn bureau Benthem Crouwel onder andere de stations van de Noord/Zuidlijn bedacht, is tevreden: 'Nog niet de helft van de hal is nu in gebruik, en toch voel je al dat de ruimte klopt. Binnen een uur was het normaal dat er reizigers doorheen liepen. De hal zal straks, als de Noord/Zuidlijn rijdt, zeker niet te klein zijn.'

## Spaanplaat

Wat meteen veel vragen oproep, waren de opvallende kleuren. Blijft dat rood? En dat opvallende plafond? 'Het is allemaal tijdelijk,' zegt Benthems collega Joost Vos. 'We sturen de mensen eigenlijk door een bouwplaats heen die nog niet af is. Je loopt langs eenvoudig spaanplaat en schilderwerk. De felle kleuren gebruiken we graag om de aandacht te trekken en omdat we rood dé kleur van de metro en Amsterdam vinden. Straks, als alles netjes is aangekleed, wordt het veel ingetogener en chiquer. Dan heb je die contrastkleuren niet meer nodig.'

## Geen aparte wereld

'Het is onze bedoeling dat je overal het daglicht kan beleven, zelfs op de onderste vloer. Je raakt niet verdwaald in een ondergronds doolhof, maar kan snel weer bovengronds zijn. Amsterdam is een levendige stad waar

van alles te beleven is. We hoeven geen aparte wereld onder het maaiveld te maken', vindt Vos. Collega Benthem doet een voorspelling die nu nog onwaarschijnlijk lijkt: 'Als alles af is op het Centraal Station, zie je niet alleen de Dam liggen, je wandelt er zelfs naartoe zonder één zebra over te hoeven steken.'

## Verandering

Hij vervolgt: 'Toen we deze opdracht kregen, luidde de letterlijke taak: leg de metro aan zonder de stad te veranderen. Ze waren toen vooral bang voor het slopen van panden. Maar je ziet nu al dat de stad verandert door de metro. Bij de Johan van Hasseltweg is een groot stadspark ontstaan, de RAI heeft de gelegenheid aangegrepen om het plein ervoor opnieuw in te richten. Niemand kon van tevoren voorzien dat door de metro de omgeving zo tot ontwikkeling zou komen.'

## Glazen overkapping

Ook het ontwerp voor het Stationseiland is misschien nog niet uit-ontwikkeld: 'Wat wij nog altijd jammer vinden, is dat je vanuit de hal niet zomaar de centrale hal van Cuypers binnen kan lopen. Alleen aan de IJ-zijde kom je uit onder de glazen kap. We hebben ooit glazen overkappingen getekend boven de toegangen, maar dat was toen voor de stad nog een brug te ver. Mensen hebben moeite met de voorspelde verandering, maar dat hebben ze niet als ze er al middenin zitten. Nu wordt er wel weer over gepraat. Die overkappingen hoeven niet per se vind ik, er zijn overal ter wereld open toegangen die prima functioneren.' 'Bovendien,' vult Vos aan, 'ligt het gebouw van Cuypers er nu als een open front bij. Een paar fijne terrassen erbij zomers en je hebt een fantastisch mooie plek om even een kopje koffie te drinken.'



## Kort verhaal: Auke Kok

Auke Kok is journalist en schrijver van boeken als *1974, Wij waren de besten*, *Oorlogsliefde* en meest recentelijk *Holleeder, De jonge jaren* ([www.aukekok.nl](http://www.aukekok.nl)). Daarnaast is hij stadschroniqueur in *Het Parool*. Overeenkomsten tussen hem en onderstaand verhaal berusten op toeval.

### 'SLOME KRANT, ZEG'

Maandag 17 maart 2018. Bouke de Bok neemt de metro naar Noord. Dat doet hij enigszins omdat het moet. De 61-jarige Parooljournalist is een bijna principiële fietser, maar geeft nu toch maar eens toe aan het al langer levende verlangen van de hoofdredactie naar minder gefiets in zijn dagelijkse rubriek, en meer metro.

"De metro", had de hoofdredactie gezegd, "is hot. Weet je dat niet?"

Omdat De Bok woonachtig is in Amsterdam-Oost is hij opgestapt in Station Ceintuurbaan. Hij heeft zijn fiets op de hoek van de Ferdinand Bolstraat verankerd aan een boom; dat vond hij lekker ouderwets. Nadat hij zijn wijsvinger tegen een scanplaatje had geduwd, was het tour-niquet opengegaan (een op het laatste moment doorgevoerde technologische vernieuwing, waarop het college van Eric Wiebes, de eerste VVD-burgemeester van Amsterdam, bijna is gevallen). En had hij de roltrap naar beneden genomen. Tot zijn ergernis was De Bok het verkeerde perron opgelopen; hij zat te laag en moest met de roltrap weer iets omhoog. De metrobuizen lagen hier immers niet naast, maar onder elkaar. Hij had zichzelf nauwelijks de tijd gegund de fraaie witte perronvloeren in zich op te nemen, de glimmende metalen buizen boven zijn hoofd, de groene glaswanden langs de roltrap. Maar goed: hij zit, en hij weet dat hij kort zal zitten.

Van de Ceintuurbaan naar eindhalte Buikslotermeerplein is hooguit tien minuten.

De Bok haalt snel zijn iVoice uit zijn binnenzak om zich te informeren over het onderwerp voor zijn stadschroniek, zoals zijn dagelijks rubriek wordt genoemd. In het Noordhollands Kanaal is een mysterieus lijk gevonden. Het was een suggestie van de hoofdredactie en de Bok begrijpt heel goed waarom: zijn fascinatie voor waterlijken is algemeen bekend. Hij heeft er vele beschreven. En dit lijk is dicht bij het Buikslotermeerplein naar boven gekomen: het zou bijna raar zijn niet met de metro te gaan.

*Het Parool* kent sinds een jaar geen papieren editie meer: een illustratie van de weg die de nieuwsvoorziening na de Schulden crisis (2008-2014) definitief is ingeslagen. Nu alles digitaal is, is er ook geen moment meer waarop de klok als het ware eens per dag wordt stilgezet: als de kranten in de kiosken worden gelegd. Dat moment is nu vervangen door een voortdurende stroom van updates. Nieuws is vloeibaar geworden.

Naar de rubriek van Bouke de Bok wordt dan ook met zorg gekeken. Vooral redacteuren van onder de dertig, die het woord digitaal nooit gebruiken omdat in hun beleving alles digitaal is — zoiets als lucht en water, het is er dus je hebt het er niet over — die redacteuren doen soms wat lacherig om de stadschroniek. Waarom al die sfeerbeschrijvingen als je beelden kunt oproepen op internet, dat al jaren alom tegenwoordig is?

Zijn 25-jarige dochter zegt wel eens: "Old school, pap. Je mag wat vlotter terzake komen. Lezers van nu willen in zes minuten klaar zijn met de krant."

Zes minuten, denkt De Bok, *my god!*

De dochter loopt stage bij *Het Parool*. De Bok aanvaardt het feit dat zij niet alles wat ze op de redactie over hem hoort aan hem doorvertelt. Op een bepaalde manier geeft die wetenschap hem een veilig gevoel.

"Station Buikslotermeerplein. U wordt allen verzocht hier uit te stappen."

Boven op het perron moet Bouke de Bok zich oriënteren. Door het glazen dak, dat het station



FOTO: MICHEL VAN NIEUWKERK

omspant als een bedoeïentent, ontwaart hij de nieuwe kantoren en het pas gerenoveerde winkelcentrum Boven 't Y. De Bok toetst 'Noordhollands Kanaal' in op zijn iVoice en na enkele minuten wandelen langs de IJdoornlaan ziet hij de bootjes van de waterpolitie in het kanaal, hij telt er vijf.

"Een gure aprilwind doet het water opspatten tegen de boten van de wanhopig zoekende politie", spreekt hij tegen zijn iVoice. Hij kijkt op het scherm om te zien of het er goed staat. Hm, gaat wel. Binnen een half uur heeft hij alles in redelijke volzinnen ingesproken: het vruchteloze zoeken vanaf de boten, de nieuwsgierigen op de dijk, het feit dat het lijk weer onder het oppervlak is verdwenen, 'om waarschijnlijk onvindbaar te blijven'.

Tot zijn genoegen is De Bok erin geslaagd enige maatschappelijke relevantie in zijn verslag te verwerken: het in noordelijke richting lopende Noordhollands Kanaal als 'oude, maar schier onneembare' scheidslijn tussen het westelijk en oostelijk deel van Amsterdam-Noord. "Ook in de toekomst zal het westen met zijn havens anders zijn dan het oosten met zijn waterrecreatie", spreekt De Bok boven de wind uit tegen zijn iVoice. "Daar zal zelfs de Noord/Zuidlijn niets aan kunnen veranderen."

Hij leest het terug en zegt: "Knip 'zelfs'." Het woordje 'zelfs' verdwijnt. 'Zelfs' maakt het iets te badinerend, vindt hij. Zijn jongere collega's zijn het gezeur over de nadelen van de lijn allang zat — en praktisch alle collega's van *Het Parool* zijn jonger dan hij.

De Bok drukt op *send* en loopt terug naar Station Buikslotermeerplein. Intussen wordt zijn tekst door de eindredactie nagekeken en online gezet. In de metro onder het IJ ziet De Bok zijn verslag terug op een informatiescherm boven de deur. "Klopt niet", sneren drie jonge ondernemers die bij de halte Johan van Hasseltweg zijn ingestapt. "Dat waterlijk is net gevonden. Slome krant, zeg."

Veel meer dan op de heenweg ervaart De Bok de snelheid van de metro en de typisch Nederlandse vormgeving van de stations. Valt toch iets voor te zeggen, denkt hij.

Tuis in Amsterdam-Oost vindt De Bok de journaliste in spe, zijn dochter van 25, in de huiskamer. Zij heeft zojuist een videoboodschap van de hoofdredactie gezien. Deze was gericht aan haar vader, maar omdat zij als stagiair toegang heeft tot het communicatiesysteem van *Het Parool*, kwam het haar toevallig onder ogen. De boodschap verraste haar niet. De rubriek wordt gestaakt en vervangen door een 'bloggersplatform' dat 24 uur per dag zal worden ververst.

"Het zat eraan te komen, pap", zegt de dochter.

"Ik weet het", antwoordt De Bok. "En ik weet ook al welk afscheidscadeau ze me mogen geven."

"Nieuwe fiets?"

"O.V. Jaarkaart."

## Volg de bouw van Rokin, Vijzelgracht en Ceintuurbaan op Facebook en like!

Bewoners en ondernemers die de bouw in hun buurt op de voet willen volgen, kunnen ook terecht op Facebook. Hier kunnen ze snel contact opnemen met de projectbegeleiders, een bericht achterlaten, foto's plaatsen of om informatie of een rondleiding vragen. Ga naar:

[www.facebook.com/stationrokin](http://www.facebook.com/stationrokin)

[www.facebook.com/stationvijzelgracht](http://www.facebook.com/stationvijzelgracht)

[www.facebook.com/stationceintuurbaan](http://www.facebook.com/stationceintuurbaan)

Wie meer wil weten over de bouw van de Noord/Zuidlijn kan de bijna dagelijkse updates volgen en erop reageren via [www.noordzuidlijn.amsterdam.nl](http://www.noordzuidlijn.amsterdam.nl) en [www.hierzijnwij.nu](http://www.hierzijnwij.nu).

Gemeente Amsterdam  
Dienst Noord/Zuidlijn

Vind ik leuk

[www.facebook.com/stationceintuurbaan](http://www.facebook.com/stationceintuurbaan)

Volg Reinard

Gemeente Amsterdam  
Dienst Noord/Zuidlijn

Vind ik leuk

[www.facebook.com/stationvijzelgracht](http://www.facebook.com/stationvijzelgracht)

Volg Benke

Gemeente Amsterdam  
Dienst Noord/Zuidlijn

Vind ik leuk

[www.facebook.com/stationrokin](http://www.facebook.com/stationrokin)

Volg Hugo

ARTIST IMPRESSION:  
BENTHEM CROUWEL ARCHITEKTEN



## Nieuw eind/ beginpunt Station Buikslotermeerplein

Het leek er niet van te komen, maar het Station Buikslotermeerplein wordt uiteindelijk toch uitgevoerd met een mooie, grote glazen overkapping, zoals ooit door architectenbureau Benthem Crouwel voorgesteld. Hiermee krijgt de Noord/Zuidlijn een visueel begin- en eindpunt – en de reizigers de nodige beschutting op het perron.



# Ondertussen in... New York

## Waar de subway het populairste vervoermiddel is

Zeg tegen een New Yorker dat je Amerika zo'n fijn land vindt, en hij antwoordt: 'Maar New York is niet Amerika.' Dat geldt inderdaad voor heel veel zaken, waaronder de metro.



FOTO: STEVEMCN BY FLICKR

### 468 stations

De New Yorker is - atypisch Amerikaans - een fanatieke openbaarvervoergebruiker. Dat komt vooral door de metro, de subway. Met zijn 368 kilometer, 468 (!) stations en 24 lijnen - vaak in een stop- en snelvariant - is dit het populairste, want veruit snelste vervoersmiddel van de stad. Afgezien dan van die paar uurtjes tussen nacht en ochtend waarin taxi's bovengronds vrij baan hebben. De New Yorker stoot met zijn goeie gedrag slechts een kwart uit van de hoeveelheid CO<sub>2</sub> die de voetafdruk van zijn Texaanse benzineslurpende landgenoot achterlaat.

### Doodsverachting

De subway - sinds 1905 - had midden jaren 80 een slechte reputatie en dat kwam niet alleen door de overdaad aan graffiti. Als je in die tijd tegen een local zei dat je in je eentje per subway van Broadway naar Coney Island was geweest, keek hij je meewarig aan, verbaasd over zoveel doodsverachting. Het zero tolerance beleid van burgemeester Giuliani,

### Tokens

Vroeger waren de tokens berucht, de muntjes die je in een apparaat wierp dat vervolgens het hekje - de turnstile - opende. De muntjes bleven vaak steken, en als gehaste reiziger gebruikte je dan maar een nieuw muntje bij een ander hekje. Listige 'token suckers' zogen dan het verloren muntje uit het apparaat. Het subway-personeel smeerde de apparaatjes in met zeep om de 'suckers' te ontmoedigen. Tot ver in de jaren 80 werden op grote en kleine schaal tokens ontvreemd. De tokens zijn nog altijd verkrijgbaar via e-bay. Amy Adams draagt als Julie in de film Julie and Julia met Meryl Streep een ketting van deze tokens. Op YouTube staat een filmpje over hoe je zo'n nostalgische ketting maakt. De huidige MetroCard lijkt veel op onze chipkaart, met twee fijne verschillen: je kunt er met meerdere personen op reizen, en New York kent nog het systeem van een vaste ritprijs (\$ 2.50), ongeacht de afstand. En die zijn in the Big Apple bepaald niet kinderachtig.

## Vlak langs de lijn

II

### Wie?

Frans van Konijnenburg

### Adres:

Quellijnstraat

### Afstand tot bouwput:

30 meter pal erboven

### Wel of geen hotelovernachting tijdens boorpassage?

Ja, absoluut

### Bijzonder:

Woont in een pand waar tunnelboor Molly onderdoor is gegaan. Tijdens de boorpassage konden de bewoners van de bovenliggende panden op kosten van de Noord/Zuidlijn in een hotel overnachten. Sommige mensen maakten daar gebruik van, anderen bleven liever gewoon thuis. Frans van Konijnenburg ging naar een hotel. Wat waren zijn overwegingen?

'Voor mij was het geen moeilijke keuze. Ik koos ervoor om in een hotel te overnachten. Op basis van de informatie die ik van de Noord/Zuidlijn ontvangen had, vond ik dat ik geen goede afweging kon maken. Ik had de indruk dat ik maar mondjesmaat van informatie werd voorzien, en sommige informatie kwam vrij laat. Maar er lag wel ineens een brief op de deurmat met informatie over wie je moest bellen als je scheuren in je pand zou opmerken. Ik werd daar een beetje ongemakkelijk van. Je weet tenslotte niet wat er allemaal onder de grond gebeurt en hoe de fundering van je huis gaat reageren. Dus heb ik het zekere voor het onzekere genomen, en ben in een hotel gegaan. Dat gaf rust. Bij thuiskomst zag ik meteen dat alles OK was: nergens een scheurtje of een klemmende deur te bekennen. Een grondige inspectie heb ik dan ook achterwege gelaten. Nu het achter de rug is voel ik wel trots dat het deze stad en de bouwers van de Noord/Zuidlijn lukt om een dergelijk project zo gecontroleerd te bouwen. Gaaf!'

FOTO: JEROME DE LINT



## Mag ik me even voorstellen?

**Naam:** Susanne Visser  
**Functie:** Communicatiemedewerker  
**Leeftijd:** 30  
**Burgerlijke staat:** Relatie  
**Woonplaats:** Amsterdam

FOTO: FRANK LODDER



'Sinds december 2005 werk ik met veel plezier bij de Noord/Zuidlijn, waarvan de laatste drie jaar als communicatiemedewerker. Zorgen dat bewoners, ondernemers en geïnteresseerden de informatie krijgen waar zij behoefte aan hebben is niet eenvoudig. Iedereen denkt anders, heeft andere belangen en wil informatie die voor hem of haar belangrijk is. Samen met mijn collega's proberen we dat zo goed mogelijk voor elkaar te krijgen.'

'Ik zorg ervoor dat de informatie over het tunnelboren op de website klopt en actueel is. Verder beantwoord ik vragen die via de website, e-mail of telefonisch gesteld worden. Ook neem ik mensen mee naar de bouwplaats om het daadwerkelijke bouwen te laten zien.'

'Boven de grond ziet iedereen een bouwplaats waarvan men hinder ondervindt. Terwijl daar diep onder de grond gigantische en indrukwekkende bouwwerken gemaakt worden. Als mensen onder de grond zijn geweest krijgen ze meer begrip voor het werk dat we doen. Het zien is het geloven.'

## Hier zijn we dan: juni 2012

**In juni 2012 wordt er op diverse plekken in de stad aan de geboorde tunnels gewerkt:**

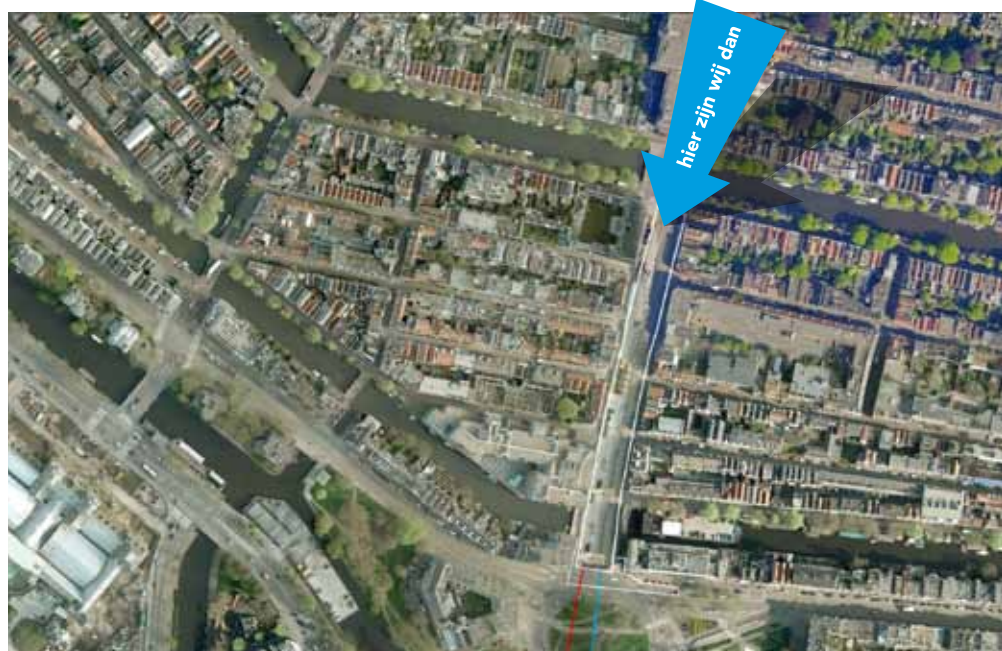
Omdat veiligheid van belang is, zowel bij de bouw van de Noord/Zuidlijn als wanneer de metro rijdt, bouwen de boorders in de loop van 2012 op drie plaatsen nooduitgangen die uitkomen op straat. Deze vluchtwegen komen te liggen bij de Churchillaan, het Cornelis Troostplein en de Eerste Jacob van Campenstraat.

In de eerste helft van 2012 maken we bij het Rokin de aansluiting tussen station Rokin en de tunnels van boormachines Gravin en Noortje, tussen het Damrak en station Rokin. De boormachines zijn ooit vlak voor het station tot stilstand gebracht, omdat de bouw van het station niet ver genoeg was gevorderd om de dames binnen te kunnen laten. De koppen van de boormachines, cilindervormige stalen schilden, blijven voorgoed achter in de

Amsterdamse bodem. De boorders bouwen de aansluitingen tussen de tunnels en het station namelijk grotendeels binnen de boorschilden.

Meer zuidelijk, bij de Vijzelgracht, zal boormachine Molly in april 2012 voor de tweede keer in haar boorcarrière een station passeren. De boorders slepen de machine dan op grote luchtkussens behoedzaam door station Vijzelgracht en maken haar klaar voor het boren van haar laatste etappe naar station Rokin. De verwachting is dat zij in juni 2012 station Vijzelgracht weer verlaat. Dan is Victoria al bij dit station aangekomen. Op een later tijdstip zal ook zij door het station gaan en daarna koers zetten naar het eindpunt Rokin. Volgens de huidige planning komt Victoria daar begin 2013 aan.

**Volg de vorderingen van de boorders op [www.hierzijnwij.nu](http://www.hierzijnwij.nu)**



## Vlak langs de lijn

III

**Wie?**

Andrea Possa, mede-eigenaar van de Bierfabriek

**Adres:**

Rokin 75

**Afstand tot bouwput:**

Ongeveer 8 meter

**Bijzonder:**

De Bierfabriek heeft twee ingangen: één aan de Nes en één aan het Rokin. Ondanks de bouwhekken voor de deur, komen de meeste gasten toch via het Rokin binnen.



FOTO: JEROME DE LINT

Sinds 8 oktober is het Rokin een nieuwe horecagelegenheid van maar liefst 494 m<sup>2</sup> rijker: de Bierfabriek. De binnen de bierwereld bekende brouwmeester Marcel Snater komt hier driemaal per week de twee specialiteiten van het huis brouwen: de Rosso en de Nero. Verder schenkt men er ook Alfa Puur, een ongefilterd en ongepasteuriseerd pilsener dat alleen hier te proeven is.

Toen Andrea Possa het pand aan het Rokin vond, stond het al tien jaar leeg: 'Ik had niet durven dromen dat er een horecaverunning voor zou komen. Maar het is gelukt. Wij schenken ook wijn en sterke drank, voor wie echt niet van bier houdt. Alles wat we serveren én onze inrichting is op duurzaamheid gericht. De huisspecialiteit zijn op de houtskool BBQ gegrilde boerderij kippen. Niet alleen het bier, maar zelfs de snacks, zoals bitterballen en ossenworst, en de wijnen zijn biologisch. Het gaat om kwaliteit: niet veel producten, maar wel de beste.' De Bierfabriek heeft een uitgebreide hapjeskaart en het restaurant is voorzien van vier tafels waar de gasten zelf hun bier aan kunnen tappen. In het weekend verandert de fabriek in een club: dan draait er een dj of is er live muziek en ruimte om te dansen.

Of Possa en zijn partners beseffen dat de Noord/Zuidlijn pas in 2017 af is? 'Dat maakt mij niets uit. Als we de eerste drie jaar maar overleven, dat is voor ons het belangrijkste', zegt hij lachend. 'Dan komt het voor de rest ook wel goed.'

[www.bierfabriek.com](http://www.bierfabriek.com)

Openingstijden: 16.00- 1.00 uur door de week en tot 3.00 uur in het weekend.  
Vanaf medio januari ook open voor lunch.

## Colofon

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

- **Redactie** Esther Hesp, Alex Sheerazi
- **Medewerkers** Sacha van Anraat, Margreet Bosma, Sanne van Hees, Gaby Kho, Auke Kok, Cherie van der Meer, Cuno van Merwijk, Dido Michielsen, Susanne Visser en alle overige mensen die hebben meegeholpen aan de totstandkoming van deze krant.
- **Eindredactie** Renske van Bers
- **Fotografie en beeld** Benthem Crowel Architecten, Caro Bonink, Gerald van Daalen, Gé Dubbelman, Evert Elzinga, Herrenknecht, Pieter 't Hoen, Jerome de Lint, Frank Lodder, Michiel van Nieuwkerk, Patrick Post, Thomas Schlijper, Stevemcn by Flickr, Roel Vincken
- **Concept** Launderette.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](http://www.noordzuidlijn.amsterdam.nl)

