

“**W** E WOULD LIKE TO WELCOME YOU ON **BOARD THIS REEDERIJ KOOIJ BOAT EXCURSION”**”

EEN RONDVAART DOOR AMSTERDAM

Gepubliceerd in *Ons Erfdeel* 2009/3.

Zie www.onserfdeel.be of www.onserfdeel.nl.

Met meer dan drie miljoen betalende bezoekers per jaar vormt de Amsterdamse rondvaartbootbranche de grootste toeristische trekpleister van Nederland. De attractie kan met recht laagdrempelig worden genoemd: voor acht tot twaalf euro doorkruist de bezoeker een uur lang de fotogenieke zeventiende-eeuwse grachtengordel van de stad. En er is keuze genoeg; momenteel varen er driehonderdnegenenveertig geregistreerde rondvaartboten door de grachten, een vloot die toebehoort aan bedrijven met krachtige namen als Plas, Holland International, Lovers, Kooij, Meyers en Blue Boat Company. Er zijn avondlijke rondvaarten, jazzrondvaarten, culinaire rondvaarten, champagnerondvaarten, horrorrondvaarten, literaire rondvaarten, bingorondvaarten en kinderfeestrondvaarten. Op een speciale museumboot, de zogenaamde *Anne Frank-Van Gogh Line*, kunnen passagiers inschepen op een boot genaamd de BZN II. De rondvaartbootbedrijven zijn zich de laatste jaren aan het oriënteren op een uitbreiding van het bestaande aanbod en — als het Havenbedrijf dat toestaat — de ontwikkeling van nieuwe vaarroutes buiten het centrum. Dit om de “toerist van de toekomst” beter te kunnen dienen, zoals dat in conceptnota’s wordt genoemd. De komende jaren zullen steeds meer bedrijven gaan overschakelen op “uitstootneutrale” (elektrische) aandrijving. En om het personeelsbestand op peil te houden, is de branche begonnen met een eigen opleidingsproject.

Ondanks alle veranderingen blijft de klassieke rondvaart, het rondje rond de Westerkerk, het meest bekend en populair bij de toeristen, die er op de tevredenheidonderzoeken van de gemeente steevast hoge scores aan geven. Een bedrijf dat zich toelegt op de klassieke rondvaart is Reederij P. Kooij. De Reederij — de extra “e” wordt niet

DANIËL ROVERS

werd geboren te Zelhem in 1975. Studeerde Nederlands en wijsbegeerte in Nijmegen. Schreef aan de Vrije Universiteit Brussel het proefschrift *De figuur in het tapijt. Op zoek naar zes auteurs*. Woont en werkt in Amsterdam. Publiceerde in 2005 de essaybundel *Bunzing*. Adres: d.j.rovers@gmail.com

zomaar overboord gegooid — bestaat sinds 1922, toen de vader van de huidige eigenaar volgens de overlevering een fiets ruilde voor een motorfiets, die vervolgens weer werd geruild voor een boot, waarna de boot werd geruild voor een andere boot. Deze laatste boot bleek een rondvaartvergunning te hebben vanaf het Rokin. De rest, dat is geschiedenis. In 1948 stak Winston Churchill met zijn hoge hoed door het dakraam van Kooijs rondvaartboot, in 1962 vergezelde de Sjah van Perzië de jonge koningin Elisabeth van Engeland door de Amsterdamse grachten. In 1988, toen het Nederlands elftal Europees kampioen werd, voeren Van Basten, Gullit en Rijkaard op een boot van de Reederij. In 1993 zag Amsterdam een stralende Leah Rabin op het Rokin de boot instappen; vijf jaar later bracht Yasser Arafat met een schip van Kooij een bezoek aan het Anne Frank Huis aan de Prinsengracht.

Vandaag heeft Reederij P. Kooij zo'n twaalf schippers in dienst en meer dan twintig boten in haar bezit, waarvan een deel in het laagseizoen door de schippers zelf onderhouden wordt in de eigen scheepswerf buiten het centrum, in een zijtak van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het huidige kantoor en commandocentrum van het bedrijf is een drijvende houten barak van twee verdiepingen. Het dateert uit 1937; op de gevel valt meteen de *core business* van het bedrijf af te lezen: "Rondvaart IJ-havens-Grachten". Bij de ingang, naast het kassahokje en de kaartjesknipper, aan de rand van de ponton die naar de boten leidt, wordt dan nog op een emailen bord vermeld: "Duur der vaart 1 uur". Vlaggen wapperen hoog in de vlaggenmasten, het rood-wit-blauw het hoogst gehesen. In het knusse kantinegedeelte van Kooijs drijvende hoofdkwartier staat een schaalmodel van een cruiseschip, type Titanic; aan de wand hangt een oude



Een boot van Lovers bij de Blauwbrug over de Amstel, Foto Roel Backaert.

reclameplaat van een rondvaartboot die door een diepblauwe gracht en de opdruk “75 cent” afstevent op een monumentale brug die meer aan Parijs dan aan Amsterdam doet denken.

De schipper op deze stralende en ijskoude ochtend in Amsterdam heet Ben Kiers. Op de vraag van de reporter of er vragen gesteld mogen worden tijdens de tocht repliceert de schipper dat dat natuurlijk mag, maar dat hij niet kan garanderen dat er ook een antwoord zal volgen. Kiers voer vroeger, zoals de meeste van zijn collega's, op een binnenschip. In 1988 kwam hij voor de keuze te staan: fors en risicovol investeren in een nieuw schip of stoppen op de binnenvaart. Kiers koos voor het laatste en kwam bij Kooij te werken. Op de inderdaad niet bijzonder intelligente vraag of er een verschil bestaat tussen het varen op een binnenschip of een rondvaartboot antwoordt schipper Kiers dat goederen niet zoveel terugzeggen. Veel schippers heeft de reporter niet in zijn kennissenkring, maar hij stelt zich voor dat ze geen van allen enorme praters zijn; de uitdrukking “praten als brugman” werd waarschijnlijk verzonnen door schippers die helemaal gek werden van die brugwachters, de mannen van de wal die oeverloze praatjes hielden terwijl de schipper weerloos in een sluis lag te wachten tot het vrije water weer wenkte. Toen de reporter aan het begin van de dag — voor hem half tien — bij het kantoortje van Kooij daadkrachtig op de bel drukte, schrok een van de koffiedrinkende ochtendschippers aan de andere zijde van de deurruit zich zichtbaar het leplazarus. Op de verontschuldigende vraag van de reporter, op het moment dat hij de drempel overschreed, of hij de schipper misschien had laten schrikken, reageerde de man met het adjectief: “Behoorlijk.”

Schipper Kiers reist elke dag vanuit Zaandam naar zijn werk. De werkdag begint voor hem om acht uur 's ochtends met het schoonmaken van de boot en het lappen van de ramen (“We zijn van alle markten thuis”), twee uur voordat zijn eerste vaart begint. In de wintermaanden kan hij om vijf uur stoppen, in de zomermaanden draait hij soms diensten tot elf uur 's avonds. Tropenmaanden zijn dat, waarin het vooral in de weekends enorm druk is op de grachten. Rondvaartboten hebben normaliter altijd voorrang op pleziervaartschepen, maar die worden bevaren door hobbyschippers die niet altijd even kundig of nuchter zijn.

Over het uiterlijk van de Amsterdamse rondvaartboot kunnen we kort zijn, de langwerpige en platte vorm van dit type schip mag als bekend worden verondersteld. Kooijs vloot bestaat uit crèmekleurige schepen die de welvende vormen bezitten van een klassieke Cadillac. De zilverkleurige kozijnen hellen licht voorover, alsof de boot zich al letterlijk *bukt* om onder alle bruggetjes door te kunnen varen. Aan de binnenzijde van de boot overheerst achter de bruinetint ruiten warm en glanzend mahoniehout. “Dit is



Een boot van Kooij op de Herengracht, Foto Roel Backaert.

het mooiste schip dat er is”, stelt schipper Kiers vast. Op de goedbedoelde vraag van de reporter of hij dit oordeel voor de lezers van dit blad kan toelichten antwoordt hij met: “Omdat dit de mooiste is.”

Het schip waarop Kiers vandaag het roer in handen heeft, heet de Prins Bernard, een boot met zesenzeventig beschikbare zitplaatsen. Op het vlaggenschip de John F. Kennedy na zijn alle boten van Kooij vernoemd naar leden van het Nederlandse Koninklijk Huis. De nieuwste boot heet de Prinses Catharina-Amalia; op de kade, uitkijkend over het Rokin, staat een amazonestandbeeld van koningin Wilhelmina. Het instrumentenpaneel op de brug van de Prins Bernard bestaat uit een stuurrad, een gas-hendel, een walkie-talkie, een drietal wijzerplaten voor de motor, een snelheidswijzer, twee marifoons (één voor op de grachten en één voor op het IJ) en een twintigtal knoppen met opschriften als “lenspomp”, “navigatieverlichting” en — ook belangrijk — “ruitenwissers”. Rechts van het stuurrad is plaats voor een metalen doos met een ronde deksel die wat doet denken aan een snijapparaat voor fijne vleeswaren: dit is de geautomatiseerde rondvaartbootgids. In de doos bevindt zich een beeldscherm met daarop afgebeeld de route die gevaren wordt en alle beschikbare talen: Nederlands, Engels, Duits, Frans, Zweeds, Deens, Russisch, Spaans, Italiaans en Chinees. Op de journalistiek valide vraag van de reporter of er geen Japans bijzit, vraagt schipper Kiers hem of hij dan misschien vindt dat tien talen niet genoeg zijn.

De winterperiode is een kalme tijd voor de rondvaartbootbranche. Om elf uur 's ochtends hebben tweeëntwintig betalende bezoekers in de boot plaatsgenomen. Vanaf het achterstevan tot aan de boeg zijn dat: een jong Duits stel met wollen mutsen plus warm aangeklede baby (een baby die ongeveer even groot is als het fototoestel van de vader); twee zwijgende goudkleurige dames van middelbare leeftijd met hoornloze brilmonteren; twee Russische blondines van wie het meest blonde meisje op de streng-zwoele wijze van professionele fotomodellen de lens inkijkt als haar vriendin een foto van haar maakt; een viertal bleke, donkerharige en uiterst luidruchtige kinderen, te weten twee jongens, gekleed in rode overalls, en twee meisjes, gekleed in pastelkleurige meisjeskleden, onder leiding van een man met dezelfde vierkante kaken als de voormalige trainer van Feyenoord, Gertjan Verbeek; een man en een vrouw (Spaanstalig) die elk een fototoestel vasthouden; een Engelstalig koppel dat elkaar vasthoudt; een jong, waarschijnlijk Frans stel dat tegenover elkaar zit, de jongen die zijn hand op de hand van het meisje heeft gelegd; een familie bestaande uit twee fletse echtparen en een oudere, grimmig kijkende man die iets op zijn kerfstok heeft.

Na een drietalig welkom (“We would like to welcome you on board this Reederij Kooij Boat Excursion”) worden we op de eerste bezienswaardigheid gewezen, hotel *L'Europe* aan het Rokin, dat eigendom is van de familie Heineken en waarvan de keuken

gedeeltelijk onder de waterspiegel ligt. Schipper Kiers ondersteunt de uitleg van de geautomatiseerde gids met subtiele vingerwijzingen richting bak- of stuurboord. De Zuiderkerk verschijnt in een indrukwekkend vergezicht terwijl de boot over de brede Amstel (“Amsterdam was named after the former river, the Amstel”) vaart en de Blauwbrug nadert, een brug die, zoals een mevrouw in gearticuleerd Jaren-vijftig-nederlands uitlegt, een kopie is van de *Pont Alexandre III* te Parijs — waarmee meteen de “Parijse” brug op de reclameplaat in de kantine van Kooij is verklaard. Hierop verwijdt het uitzicht zich tot aan de Magere Brug (de “Skinny Bridge”), waarna schipper Kiers de Herengracht invaart.

Na vijf minuten rondvaart wordt opnieuw duidelijk waarom Amsterdam (net als Brugge en Giethoorn) het Venetië van het Noorden wordt genoemd; het is een stad gebouwd om vanaf het water te bezichtigen. Sommige van de panorama’s lijken wel speciaal ontworpen voor de laatmoderne rondvaartboottoerist. Het zicht over de Groenburgwal tot aan de Zuiderkerk is daar een voorbeeld van, of het doorkijkje onder de zeven bruggetjes over de Reguliersgracht: “One of our trip’s most beautiful spots.” De gidsautomaat stelt dat het nu maar moeilijk voorstelbaar is dat de grachten een eeuw geleden nog zeer druk bevaren werden. Dat kan zo zijn, maar wie zich überhaupt een voorstelling wil maken van het Amsterdamse verleden, moet daarvoor toch op het water zijn. Alleen vanaf de gracht presenteren de grachtenhuizen zich met de intimiderende grandeur van vervlogen eeuwen.

Door de relatief lage snelheid van de boot — we worden ingehaald door fietsers — hebben de rondvaartboottoeristen echt deel aan het leven in de stad; ze zien de drie vuilniszakjes voor het huis van burgemeester Cohen op Herengracht 502 staan, ze ontdekken de cactusverzameling in een woonboot op de Prinsengracht, ze staan oog in oog met de inboorlingen die, hun hoofd richting gracht gebogen, met kettingsloten roestige fietsen aan groen gemeniede brugleuningen vastmaken.

“Hiew kun je goed sien kom dan hiew sitten.” Een van de vier kinderen, een kereltje met een schaafwond op zijn wang en een hazenlip, is gaan verzitten. Vader Verbeek sommeert hem terug te komen, terwijl het oudere broertje met de twee zusjes een spelletje driedimensioneel photoshoppen speelt. Om de beurt wijzen de kinderen naar iets dat volgens hen verdwijnen mag, waarvoor ze het commando “Die mag weg” gebruiken. Niet duidelijk wordt of ze met “Die mag weg” nu de auto’s op de kade bedoelen of sommige van de passagiers, inclusief de druk aantekeningen makende reporter. Als we langs een verroest bootje met gescheurd dekzeil varen, luidt het commentaar van de kinderen: “Daar moet een zwerver in liggen”, en, een seconde later: “Die mag weg.”

Vlak na de Westertoren, bij Prinsengracht nummer 263 — het Anne Frank Huis, zoals de gids met sombere stem meedeelt — zegt vader Verbeek: “Kijk jongens



Een boot van TUI Holland International op het IJ, Foto Roel Backaert.

het Anne Frank Huis!” Dat sorteert meteen effect, de vier hoofdjes draaien voor het eerst tijdens de rondvaart dezelfde richting op. Maar terwijl de passagiers geïnformeerd worden over de Jordaan, een naam die afgeleid schijnt te zijn van het Franse “jardin”, wat weer te maken heeft met het Edict van Nantes, zetten de kinderen een nieuw spel in gang. De vier gaan de houdingen en gebaren van de andere passagiers nadoen, en dan vooral de werkelijk aandachtige en journalistiek professionele hoofd-in-handpalm-en-pen-in-de-aanslag-houding van de reporter. Dat houden ze verrassend lang vol, hoe wraaklustig de reporter, die zich voorneemt niet te gaan verzwijgen dat drie van de vier kinderen nog ontbijtresten op hun wangen hadden zitten bij binnenkomst in de boot, hen ook aankijkt. Bij het manoeuvreren door de Brouwersgracht roept het oudste broertje, die de mooiste donkere krullen heeft van de vier: “Het ruikt naar rook.” Het jongste broertje vult aan: “Een rookscheet!” De kinderen schateren; de Spanjaard met het fototoestel, die meer oog heeft voor zijn apparaat dan voor zijn vriendin, ergert zich. Hij laat duidelijk hoorbaar grote hoeveelheden lucht tussen zijn tanden ontsnappen.

De informatie die de toeristen te horen krijgen in de boot is toegesneden op algemene interesses; men krijgt de namen voor de verschillende gevels uitgelegd (“step gable”, “bell gable”, “funnel gable”), men hoort dat er vroeger “breweries” gevestigd waren aan de Brouwersgracht. Daarnaast is er ruimte voor diverse weetjes, bijvoorbeeld het feit dat de enkelhoge reling langs de kade in de jaren zestig werd aangelegd, en dat zij indertijd honderd gulden per meter kostte, “wat in die dagen een heel bedrag was”. Uitsmijter: “Ze kunnen evenwel niet voorkomen dat er ongeveer één auto per week in de grachten belandt.”

Ook voor iemand die meer bekend is met de stad dan laten we zeggen het gemiddelde Russische fotomodel blijft het spannend te ontdekken wat de geautomatiseerde gids wél en wat hij niet zal gaan benoemen. Zo wordt op het weidse IJ het nieuwe Muziekgebouw niet genoemd, maar wel het hoofdkantoor van Royal Dutch Shell en de IJ-tunnel. In het Oosterdok, waar een aantal zwanen nogal behaagziek rondzwemt voor het oog van de camera’s aan boord, wordt wél stilgestaan bij het Wetenschapsmuseum Nemo van de architect Renzo Piano. En natuurlijk ook voor de replica van het VOC-schip De Batavia dat volgens de gids “vrijwillig” werd gebouwd door een groep Nederlandse werklozen in vijf jaar tijd. De Verenigde Oost-Indische Compagnie was, aldus de gids, “de eerste multinational en heeft geleid tot de Gouden Eeuw”. Ook het vermelden waard: het drijvende Chinese restaurant Sea Palace met vijfhonderd zitplaatsen; de nieuwe Openbare Bibliotheek van Jo Coenen, die zeven verdiepingen hoog oprijst achter de Chinees, wordt niet genoemd.

“Klets!” “Au!” “Klets” “Au!” Het jongste krullenkopje met de schaafwond en de hazenlip speelt een nieuw spelletje. Hij molesteert zijn jongste zus. Vader Verbeek reageert met het vermoeide “Alsjeblieft Frederik!”, waarop de kleine Frederik mompelt: “Ouwefent, opa.” Het oudere zusje grijpt in. Terwijl de boot de Oude Schans invaart en de passagiers worden ingelicht over het fenomeen “woonboot”, trekt zij haar broertje aan zijn haren en dwingt hem op die manier onder de mahoniehouten tafel. De Spanjaard sist “Silencio!”, de baby van de Duitsers op de achterbank begint te huilen.

Op de Amstel, bijna terug op het beginpunt van de tocht, meldt de gids dat de schipper de passagiers bij voorbaat dankt voor hun blijk van waardering oftewel hun “token of appreciaton”. De kinderen smeden nieuwe plannen, de oudste krullenjongen roept: “Ga hem meteen in het water douwen.” De jongste krullenbol antwoordt: “Kan me geen reet schelen!” De Spanjaard pakt zijn fototoestel in, de Russinnen snoeren hun spijkerbroek aan, het Duitse stel begint de baby aan te kleden. De reporter bladert nog een keer door zijn aantekeningen en verlaat als een na laatste het schip, en informeert nog even, voor de journalistieke volledigheid, naar de bijzonderheden van Kooijs speciale *Candlelight Cruise*. Schipper Kiers verwijst naar kaartjesknipper Jim op de kade, die deze zomer met zijn vriendin zo’n cruise heeft ondernomen. De jongen geeft op verzoek van de reporter een korte omschrijving van de avondlijke tocht. Tijdens de rondvaart, die twee uur duurt, wordt onder de Magere Brug doorgevaren, met de mededeling dat wie elkaar onder de Magere Brug zoent, altijd bij elkaar zal blijven. Dan gebeurt het onvermijdelijke: in de halfduistere rondvaartboot gaan achtendertig stellen elkaar gelijktijdig een tongzoen geven.

Met dank aan Reederij P. Kooij en aan de heer Rocco Janssen, manager Nautische Zaken van de Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam.