

amfibus

Amsterdamse bruggen. En op het water fluisterstil en milieuvriendelijk worden aangedreven; een eis van de gemeente.

Lovers heeft twee waterbussen besteld. "Maar reken er op dat het er alleen voor *Floating Dutchman* al drie of vier worden. Je kunt straks ook tussendoor opstappen, in de stad. Ik ga me niet alleen vastpinnen op Schiphol."

Toen Lovers in zijn hoofd de route voor de tocht doornam, had hij het gevoel dat er nog wat ontbrak. "Wat doe je als je als toerist in Nederland? Je maakt een rondrit langs de mooiste plekken, doet een rondvaart, je gaat naar Volendam, de Alkmaarse kaasmarkt, een klompenmakerij. Of je gaat poffertjes eten."

"Die rondrit en vaartocht zaten wel goed. Maar met transferpassagiers heb je niet de tijd om ook nog eens naar Noord-Holland te rijden."

Dus haalt Lovers de belangrijkste toeristische clichés naar Amsterdam. In een vorig jaar aangekochte ongebruikte ruimte onder de brug van de Piet Heinkade, pal tegenover

Muziekgebouw aan 't IJ, komt een overdekte Hollandattractie, de *Amsterdam Craft & History Experience*. Toegang: gratis.

"We zetten de bezoeker in een tijd-machine; in computergestuurde wagentjes gaan ze vanaf het jaar duizend naar het ontstaan van Amsterdam, naar de Gouden Eeuw, het heden. Er komen een klompenmakerij, een kaasboer, een bierbrouwer, een chocoladefabriek."

"Daarna kunnen de bezoekers naar een ambachtencentrum en een braderie om het allemaal van nabij te bekijken." En te kopen. "Er komen Loversbier, Loverschocola en Loverskaas. En we gaan Amsterdam blauw verkopen, de Amsterdamse variant op Delfts blauw."

De ruimte is net opgeleverd en wordt nu ingericht. "Lastige bedoeining om die *ride* erin te krijgen. Dat luistert nauw. Maar half juni zijn we open." Behalve de waterbus zal ook Lovers' Museumboot er een stop maken.

Onvrede met toeristisch Amsterdam vormt belangrijke inspiratie voor zowel bus als Experience. "Ik ben niet op zoek naar 'spraakmakend', daar hou ik niet zo van. Maar ik heb wel een zaak met 120 medewerkers overeind te houden. Ik ben afhankelijk van toeristen en niet alleen van mensen die hier voor het eerst komen. Maar voor *repeaters* is er steeds minder te doen in de stad. Eigenlijk zitten we in een toeristische winterslaap." Sul: "Amsterdam is toe aan iets nieuws, maar er gebeurt maar niets. Dan moet je als ondernemer investeren."

Er is nog een andere drijfveer. "Alles wat we de afgelopen jaren hebben bedacht, wordt helaas nagedaan door anderen: de Museumboot, de Watertaxi. Nu hebben we iets bedacht dat verdomd moeilijk kan worden gekopieerd."

Hij neemt een gok. Eerder mislukte een vergelijkbare 'experience' naast Het Rembrandthuis. "Daarom zitten we ook tegenover PTA, al die mensen die daar met cruiseschepen aankomen, zie je? Maar het is een flinke kluit. Hou het maar op een investering van enkele miljoenen."

De relatie met waterbusfabrikant De Jong is hecht; serieondernemer Lovers zit met hem in een consortium dat de waterbussen mondiaal aan de man wil brengen.

Met vier partners hebben ze *Dutch Amphibious Transport Vehicles* opgericht. "Wij gaan met de Amfibus de wereld veroveren. Onze Rotterdamse partner, Splash Tours, heeft vorig jaar de eerste bus genomen, wij volgen. Maar we hebben al belangstelling uit Duitsland, Zweden, Turkije, Frankrijk, Noorwegen; uit Zuid-Korea zelfs."

"En niet alleen als toeristische attractie, ook als openbaar vervoer. Via de Nederlandse ambassadeur in Qatar zijn we benaderd om daarmee iets te doen rondom het WK. Deze bus is perfect voor openbaar vervoer. Een stukje over het water, verder over de weg. Handig in de Nederlandse delta, of over het Noordzeekanaal."

Maar, filosofeert Lovers, er hoeven niet eens mensen in zijn bus. "Ik heb bij afvalverwerker Van Gansewinkel gepeild of ze zo'n voertuig zien zitten als varende vuilniswagen. Of als vrachtwagenboot. We hebben al jaren een pakjesboot varen voor DHL, die kan ook overstappen. Zo kan ik wel even doorgaan; de mogelijkheden zijn legio."



De Kennemerstrandexpress van Lovers Rail, augustus 1997 FOTO MICHEL WIJNBORG/HOLLANDE HOOGTE

'We wilden alleen maar treintjes rijden'

'Wij wilden helemaal niemand beconcurreren. We wilden alleen maar dagjesmensen vervoeren naar IJmuiden. Maar we werden gebombardeerd tot de grote concurrent van NS.'

Vijftien jaar geleden brachten Lovers en Sul monopolist NS tot razernij. Lovers Rail, ontstaan als toeristentreintje naar het IJmuiderstrand, was twee jaar lang de eerste – en tot op de dag van vandaag – de enige die náást NS-treinen mocht rijden.

"Alle ophef rond Lovers Rail had niets met ons te maken," zegt Sul nu, "maar met het imago van NS en het staatsmonopolie op het spoor. Net als nu was iedereen ontevreden over NS. En toen kwamen wij met het plan voor een toeristisch lijntje en werden we, tegen onze zin, gebombardeerd tot oplossing."

"Wij wilden NS helemaal niet beconcurreren. We wilden helemaal geen monopolie breken. We wilden alleen treintjes rijden. We zijn groter gemaakt dan we wilden zijn."

"Ik ben nooit bang geweest voor NS," zegt Karel Lovers, initiator en geldschietter van het spooravontuur, "maar we hebben de slag verloren." Sul: "Verloren? We hebben wel twee jaar lang een passagierstrein laten rijden over NS-spoor. Ondanks alles. Dat is daarna niemand in Nederland gelukt."

Lovers: "Ik zeg het verkeerd: het is jammer dat het niet heeft mógen lukken. We kregen een vergunning om tussen Amsterdam, Haarlem, IJmuiden, Den Haag en Hilversum treinen te laten rijden. Maar van NS mocht het helemaal niet en van de politiek mocht het dan weer wel en dan weer eigenlijk niet."

"We konden niet eens materieel kopen. De Nederlandse Spoorwegen hadden alle leveranciers in de zak. Overal waar we aanklopten, kregen we te horen dat vaste klanten voorgingen. NS had hen onder druk gezet. Dat was eigenlijk al meteen de doodsteek."

Sul: "Uiteindelijk hebben we in Cannes een onafhankelijke fabrikant gevonden die oude Belgische wagons wilde ombouwen. Maar de locomotieven móesten we van NS kopen."

Toen Lovers ze uiteindelijk na druk uit Den Haag van toenmalige vrachtdochter NS Cargo kreeg, ontbraken de onontbeerlijke ATB-kasten, die ervoor zorgen dat een trein niet door een rood sein kan rijden. "Konden we nog het spoor niet op. NS wilde ze niet aan ons leveren en de fabrikant had het plotseling heel erg druk."

In augustus 1996 ging Lovers met horten en stoten van Amsterdam naar IJmuiden rijden. "Vanaf dezelfde dag zette NS dubbeldekkers tussen Amsterdam en Haarlem in. Daar konden we niet tegenop."

Het bedrijf noemde zijn trein de Kennemerstrandexpress. Maar snel ging het geenszins en de trein kwam evenmin bij het strand –

daarvoor moest in IJmuiden via een wankel plankier worden overgestapt op een bus. De inrichting van de trein had meer weg van een salonboot, met fauteuils, een bar, beeldschermen met AT5 en krantenrekken met *Het Parool*. En voor wie dat wilde, werden er ook staanplaatsen verkocht.

In de spits trok de exoot nog wel reizigers, maar meestal vertrok de halfuursdienst leeg, op machinist, conducteur en barman na. Er kwam nog een tweede lijn, naar de Keukenhof, maar de vergunning voor treinen richting Hilversum en Den Haag werd nimmer gebruikt. Desondanks verkochten Lovers en Sul zomer 1998 zeventig procent van Lovers Rail aan het Franse CGEA, die er – enigszins verblind door ambitie – een opstapje naar een machtige rol in het openbaar vervoer in zag. "Daar hebben we nog leuk aan verdiend," zegt Lovers nu.

Als medeaandeelhouder boden de twee vervolgens – ongewild – vrolijk met de Fransen mee op de exploitatie van de hogesnelheidslijn naar Parijs. Maar toen die in NS-handen kwam, was het snel afgelopen. In september 1999 trok CGEA de stekker uit de *bleeder*.

Sul was toen al weg. Hij vertrok naar Zuid-Amerika. "Na Lovers moest ik echt even een eigen kant op." Eventjes dook hij weer op in spoorgerelateerde zaken, toen hij in Suriname aanbod het negentig kilometer lange 'goudlijntje' van Zanderij naar het Brokopondomeer te redden.

Bij terugkeer in Amsterdam stortte hij zich op kinderopvang op het water: een drijvende crèche in Zaandam. Ook kwam er een horecapaviljoen op het water in Heerhugowaard. In het verlengde daarvan begon hij een bedrijf dat woonboten waterpas legt. En hij adviseerde een groot bouwbedrijf bij een project. "Maar dat was veel vergaderen en lang wachten op een besluit. Dat ligt me niet."

Inmiddels is de blik op China gericht. Sul heeft plannen voor een Nederlands themacafé in Peking, dat dit jaar moet opengaan.

Karel Lovers ging na het spooravontuur gewoon door met zijn rondvaartrederij, waar hij pionierde met Museumboot en Watertaxi. En met een andere opvallende liefde: verpakkingsmateriaal. In Almere Buiten zette hij Crystal Airbox op, dat afsluitbare kartonnen dozen voor de voedingsindustrie ontwierp.

"Loopt nog steeds," zegt hij. "We hebben een aantal licenties verkocht. Maar het duurde me allemaal te lang. Er zijn 148 vergaderingen nodig voordat er eindelijk iets lukt. Dan sluit je met mij iets moois op. Ik ben meer van: vandaag bedacht, morgen uitgevoerd."

Bang met de Amfibus opnieuw tegen machtige schenen te schoppen, zijn Lovers en Sul niet. "Er zijn geen grote partijen meer die we tegen ons in het harnas kunnen jagen."



FOTO JEAN PIERRE JANS