De strijd voor behoud van het Noord-Zuid Hollands Koffiehuis

De afbeeldingen in dit boekje komen uit de Beeldbank van het Stadsarchief Amsterdam, tenzij anders aangegeven

Het Noord-Zuid Hollandse Koffiehuis heeft alles te maken met de Noord-Hollandse Tramweg Maatschappij waar we al een PDF aan wijdden.

Klik de omslag om dat eerst te lezen.

Op 1 december 1903 trad trampionier Ir. Theo Sanders af als directeur van de TNHT en werd opgevolgd door Ir. W.A.E. Geuns. Die had grootse plannen met het bedrijf en was groot voorstander van uitbreiding van de vervoersfunctie met toeristische tripjes. Hij was de bedenker van de Marken Express, een interessante trip met vier verschillende manieren van vervoer. Met de Waterlandse Tram ging het naar Monnickendam, vandaar per motorschip naar Marken en vandaar verder met een botter naar Volendam. Daar volgde een nóg avontuurlijker trip per trekschuit naar Edam en weer terug naar Amsterdam met de stoomtram. In 1905 ging de Marken Express van start. Nergens langs het tracé van de tram waren uitbundige wachtruimten voor passagiers, alleen kantoortjes voor kaartverkoop of een abri om enigszins droog te staan. Wanneer Geuns de verwende internationale toerist wilde strikken voor zijn Marken Express diende er in Amsterdam een ontvangstgebouw te komen. In het centrum was daar alleen het door zijn geringe omvang totaal ongeschikte NHTM-kantoortje van Berlage op de oever van het Stationseiland. Geuns vond het tijd worden voor een passend stationsgebouw. Voor het ontwerp koos hij voor J.H.Willem Leliman, zoon van de architect Jan Leliman die o.a. voor de verbouwing van Arti & Amicitiæ tekende. Leliman jr. kreeg als opdracht mee dat het ontwerp de Noord-Hollandse regionale architectuur moest weerspiegelen, bijvoorbeeld die van de traditionele stolpboerderijen. Wanneer we het latere gebouw vergelijken met een stolpboerderij blijft daar weinig van over maar de treffende overeenkomst met het voormalige Paalhuis op de Nieuwebrug des te meer.

Johan Herman Willem Leliman (1878-1921; foto links) was in Delft opgeleid tot bouwkundig ingenieur. Op een aantal fraaie landhuizen na - waar hij in 1917 een boek over schreef - raakt zijn naam vooral

Benamingen

De officiële naam van de eerste trammaatschappij in Waterland (1888) was Noord-Hollandsche Tramweg Maatschappij, wisselend afgekort tot NHTM of NHT. Door de onvolledige taakomschrijving gedwongen werd in 1894 voor de uitbreiding met de lijn Het Schouw-Purmerend (en een jaar later door naar Alkmaar) de Tweede Noord-Hollandsche Tramweg Maatschappij opgericht, de TNHT. Formeel ging de TNHT de volledige exploitatie doen en was de NHTM verder een papieren NV.

Het koffiehuis aan het Open Havenfront had officieel geen naam en werd aangeduid met Noord-Hollands Koffiehuis. Na de fusie in 1932 met de NZH werd dat Noord-Zuid-Hollands Koffiehuis.

verbonden met het ontwerp van de ANWB-paddenstoel. En aan het Noord-Hollands Koffiehuis. In Amsterdam-Noord hield hij zich rond de Eerste Wereldoorlog ook met sociale woningbouw bezig. Hij werd in 1919 lid van de Rijkscommissie voor de Monumentenzorg. Leliman is dan wel in Amsterdam geboren maar vestigde zich in 1908 in Baarn waar hij trouwde, werkte en overleed. Hij ligt dan weer wel in Amsterdam begraven, op de Nieuwe Oosterbegraafplaats.

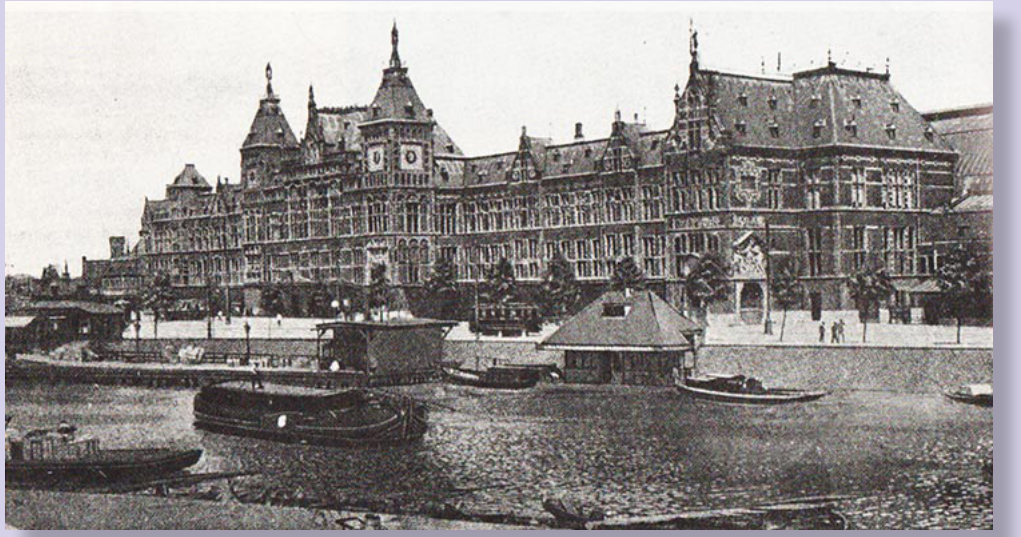
Het werd 1911 voor met de bouw werd begonnen en 1912 tot het in gebruik genomen werd. De officiële opening werd verricht door burgemeester Antonie Röell. Het station werd geheel in houtbouw uitgevoerd en bevatte een administratie-hoofdgebouwtje dat door een gesloten colonnade met het wachtzaal- en restauratiegebouw werd verbonden. De steiger was met een lengte van zo'n 100 meter enorm, maar nodig voor de grote hoeveelheid goederen die de (T) NHT in die jaren vervoerde.

Elektrificatie

Een tegenslag was de komst van de autobus. Begin 1924 ging een busdienst van start tussen Edam en Amsterdam. De bus vertrok gelijktijdig met de tram, maar was wel sneller op z'n bestemming. De stoomtram mocht namelijk niet harder dan 20 km/uur rijden tussen de kernen. Reizigers gaven steeds meer de voorkeur aan de bus boven de tram. Het lukte de TNHT daardoor niet het hoofd boven het water te houden. Maar de verschillende gemeenten in Waterland wilden de tram ook niet laten verdwijnen. Rond 1930 bood de NZH - gelieerd aan de HIJSM en dochter van de NS - aan om de TNHT over te nemen. Het plan van de NZH was:

- De stoomtramlijnen Amsterdam-Edam en Amsterdam-Purmerend te elektrificeren
- De lijn Purmerend-Alkmaar op te heffen
- De lijn van Edam te verlengen naar Volendam
- Op beide lijnen de trams elk half uur te laten rijden
- De maximum snelheid te verhogen tot 45 km/uur waardoor een tijdwinst van 10 minuten (traject A'dam-Alkmaar) behaald wordt

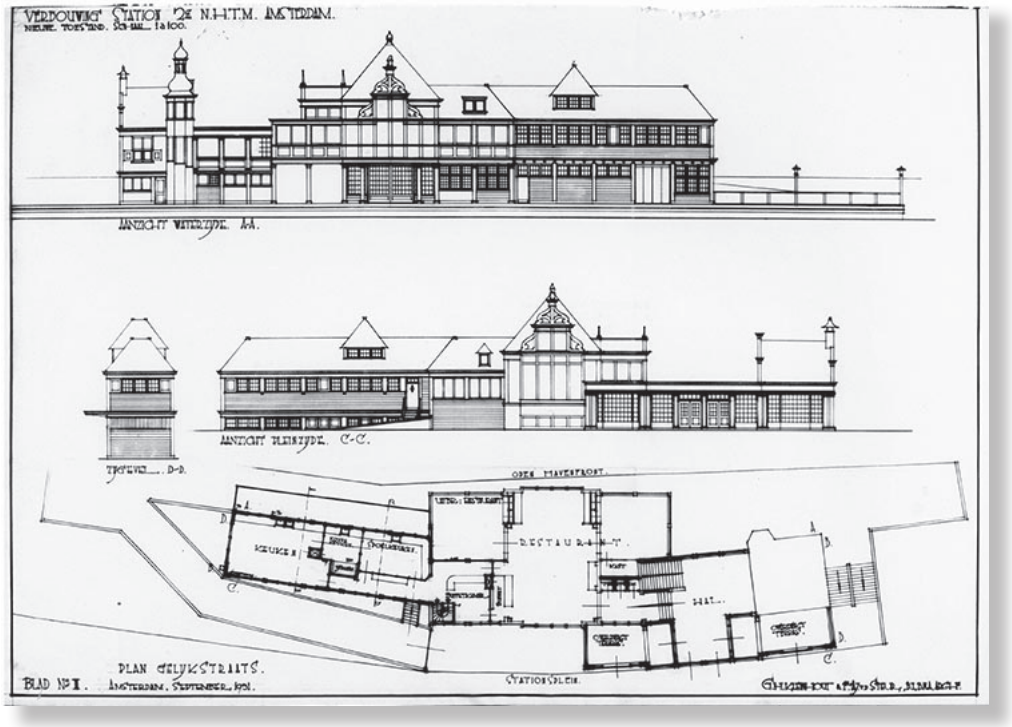
Er zouden geen bussen meer gelijktijdig met de tram vertrekken om die competitie te elimineren. Dinsdag 21 juni 1932 werd het eerste baanvak Amsterdam-Purmerend elektrisch bereden en op 1 december 1932 tenslotte Het Schouw-Volendam via Edam. Dagelijks werden 35 ritten uitgevoerd over - waar nodig - versterkt spoor en idem kunstwerken. Menig brug moest versterkt worden voor de zwaardere trams. De financiering van dit megaproject kwam niet van de NZH; daaraan deed voor een belangrijk deel de NS mee, maar ook van alle betrokken Waterlandse gemeenten werd deelname verwacht. Bij die totale kosten waren die voor de uitbreiding van het koffiehuis inbegrepen.



▲◥ *Ontwikkeling wachtruimte aan Stationsplein; links 1889, rechts 1911*
▼◢ *Het voorbeeld dat Willem Leliman voor ogen stond, eerder het Paalhuis op de Nieuwebrug dan een Noord-Hollandse stolpboerderij*

Uitbreiding koffiehuis 1931

Voorbereidend op het opgaan van de TNHT in de NZH werd besloten het stationsgebouw aan het Stationsplein te vergroten om de te verwachten uitbreiding van het passagiersaanbod op te kunnen vangen. Er werd niet ver gezocht naar een architect voor die uitbreiding, die ging gewoon naar het kantoor van J.H.Willem Leliman die echter in 1921 was overleden. De weduwe Leliman zette het bureau voort met twee nieuwe architecten die in 1920 en '21 bij Leliman waren komen werken: Gerrit Herman Kleinhout en Albert Johan van der Steur. Die hadden in 1930 het bureau van de weduwe Leliman overgenomen en dreven nu het bureau onder hun beider naam: Kleinhout en Van der Steur en zij tekenden voor de uitbreiding van het Noord-Hollands Koffiehuis. Die bestond uit een houten gebouw op de goederensteiger waar tot dan alleen een kleine loods had gestaan.



Van der Steur had naam gemaakt als restauratiearchitect en bruggenbouwer voor Rijkswaterstaat. Hij werd door Kleinhout in 1921 bij Leliman binnengehaald als ontwerper, toen die na het plotseling overlijden van Willem Leliman als chef de bureau de leiding had overgenomen. In de samenwerking met Kleinhout besteedde Van der Steur overigens veel tijd aan lesgeven aan de Academie voor Bouwkunst en aan bestuurlijke functies.

▲ *Reederij Bergmann ging in 1931 de veerdienst van het koffiehuis aan het Open Havenfront naar het tramstation in Noord verzorgen*

◀ *Bouwtekening voor de uitbreiding van 1931 met aanzichten vanaf het water en vanaf het Stationsplein*

Reederij Bergmann

Nog een belangrijke ontwikkeling voor het NZH Koffiehuis. Op 16 januari 1931 startte rederij Bergmann een veerdienst tussen koffiehuis en Amsterdam-Noord, om en om naar het Tolhuis en de Adelaarsweg en nadat het tramstation verdwenen was de Valkenweg, naast de fuiken voor de Gemeentepont. Daartoe zette Bergmann hun watertaxi's in die al sinds 1926 in de vaart waren en per rit gehuurd konden worden. Pas in 1948 werd de veerverbinding geprofessionaliseerd door omzetting in een geregelde dienst. De vervoerscapaciteit nam in de loop der jaren toe van net 20 naar wel 50 passagiers. Bergmann investeerde naar zeggen *f*80.000 in de nieuwe verbinding en stelde 20 mensen aan om de dienst te onderhouden. De lijn naar het Tolhuis was het meest succesvol, maar zolang de Waterlandse tram reed was de Valkenweg een goede tweede.

▲ *Voordat Reederij Bergmann in 1931 de veerdienst van het koffiehuis aan het Open Havenfront naar het tramstation in Noord ging verzorgen, experimenteerde zij met deze watertram*

▶ *In 1948 werd de veerdienst verder geprofessionaliseerd*

De laatste decennia van de tram

Na de Tweede Wereldoorlog besloot de NZH de tramlijn tussen Purmerend en Amsterdam op te heffen maar de lijn Volendam-Amsterdam te handhaven. Het oude materieel zou vervangen worden door Beijnesrijtuigen, afkomstig van de lijn Amsterdam-Zandvoort. De frequentie van de tram wijzigde in 1x per 40 minuten en in de spits 1x per 20 minuten. De aanvankelijke plannen om de baan geheel te vernieuwen, werden later teruggebracht tot de meest noodzakelijke reparaties. Dan

wilde de gemeente Amsterdam ook nog een tunnel onder het IJ aanleggen, die deels onder het emplacement van de tram in Noord zou lopen en dat dus zou moeten verdwijnen.
De inkomsten die reizigers opleverden, het driegend personeelstekort en het in 1955 opzeggen van de erfpacht voor het emplacement in Noord deed de NZH besluiten om de tram tussen Volendam en Amsterdam te vervangen door een bus. Op 30 september 1956 had wagenvoerder L. Klaver de eer de laatste tram te mogen besturen, nadat hij ook de eerste rit met een tram in 1932 had gereden.

En hoe nu verder met het koffiehuis?

Door de veerdienst van Bergmann bleef elke dag een stroom mensen op de steiger van het koffiehuis aankomen en vertrekken. Wie heeft niet meer de horde Marker meisjes op het netvlies die in klederdracht aankwamen om hun werk in de stad aan te treden, hun dienstje of op een der talrijke naaiateliers. Ze kwamen niet meer met de tram aan maar met bussen van de NACO, maar naar het centrum ging het nog steeds met het 'bootje van Bergmann'. Zonder IJtunnel kwamen de bussen van het regionale vervoer maar tot Noord. Ook hadden de Amsterdammers het uitdijende terras aan de waterkant ontdekt. Steeds meer stoelen stonden klaar nu er geen goederen meer stonden te wachten op transport naar de tram. Geen nood voor het koffiehuis dus. Het werd een geliefd trefpunt voor afspraken met vrienden of kennissen die met het OV of met de trein bij het CS aankwamen. Het etablissement werd sinds 1919 al gerund door Smit's Restaurants NV.

▲ *YouTube met een promotiefilmpje uit 1931; geen probleem als u het na een paar minuten wel bekeken hebt..., beetje saai is het wel*

Op de vorige pagina twee affiches voor de toeristische rondtrip, uit 1905 en 1931

NRC 9-07-1977

'Het Vlotje' [voor insiders de koosnaam voor het NZH Koffiehuis] *had een uiterst gevarieerde reputatie, die vooral op maandagmorgen - provinciaaltjesdag - wekelijks opnieuw gevestigd werd. Stromen treinreizigers, bezoekers van hout- film- of makelaarsbeurs, begonnen er aan het begin van de week 's morgens vroeg hun dag vanachter een verse kop koffie of een schuchter eerste glaasje, dat op slag de grauwe ochtendnevels deed optrekken en de Sint Nicolaaskerk onverwacht liet glimmen. Het Vlotje was startpunt voor een dag vol zakelijke of zedeloze contacten of zomaar een dagje Amsterdam.*

Het Noord-Zuid-Hollands Koffiehuis, trefpunt van artiesten, reizigers, boertjes van buuten, niksnutten, minnaars en overspeligen werd in 1972 gesloopt omdat het gemeentebestuur van de hoofdstad in een vlaag van grootstedelijkheid de stad moest omspitten voor de aanleg van een ondergrondse tram.

Het koffiehuis - wie kent het niet - was een zo gewoon en vertrouwd rustpunt op het drukke Stationsplein dat het protest tegen het verdwijnen, zij het laat, maar bijzonder fel op gang is gekomen. Het lag daar aan het water in volstrekte harmonie met het Centraal Station van architect Cuypers. Het terras bood een onvergetelijk uitzicht op Amsterdam in kikkerperspectief. Geschrokken door zoveel verzet uit gevarieerde kring van binnen en buiten de stad moest het gemeentebestuur beloven dat het in de 18e-eeuwse Noordhollandse bouwstijl opgetrokken houten waterstationnetje als een kostbaar kleinood zou worden ontleed en genummerd zou worden opgeslagen.

Na de tunnel kwam de metro

In 1969 deelde de gemeente Amsterdam de NZH mede dat in verband met de metroplannen het koffiehuis op den duur zou moeten verdwijnen. Uitgerekend op die plek zou het eindpunt van de Oostlijn komen. Voor Rederij Bergmann was een en ander aanleiding voor het volledig opdoeken van het veer op Noord.

"Geen sprake van" was de repliek van de NZH, "ga er maar omheen". Zij hadden, samen met Smit, net een kostbare renovatie achter de rug en de plannen daarvoor waren genoegzaam bekend bij de gemeente zodat er alle aanleiding was geweest om te waarschuwen tegen het maken van kosten . Pogingen om tot een gesprek te komen met B&W bleven onbeantwoord. De aanzegging tot ontruiming lag in 1971 op de mat en de NZH daagde de gemeente voor de rechter. Inzet was niet langer behoud van het koffiehuis maar schadeloosstelling door de gemeente. Die gaf geen krimp, wetende dat de landelijke overheid voor infrastructurele projecten, zoals deze metro, kleinere belangen altijd terzijde had geschoven. En ze kregen gelijk! Ze hadden echter buiten de waard gerekend. De Amsterdamse bevolking wilde ook niet dat het koffiehuis verdween en die emotie werd in de Gemeenteraad opgepakt. En blijkbaar ook op het stadhuis, getuige de slinkse benoeming van het koffiehuis tot gemeentelijk monument, door toedoen van de gemeentelijke commissie die daarvoor verantwoordelijk was. B&W begon eindelijk in te zien dat de halsstarrige houding averechts zou werken. Er werd flink gelobbyd, zoals door de Bond Heemschut en het Genootschap Amstelodamum. "Als de gemeente miljarden overhad voor de metroaanleg, dan konden die miljoenen voor de herbouw van het koffiehuis er ook nog wel bij." De Raad gaf B&W ter overweging dat het gebouw van de NZH bewaard moest worden voor herbouw. Die stribbelde nog tegen dat de kosten daarvan dermate hoog zouden worden en dat dit tot een erfpacht zou leiden die een redelijke exploitatie onmogelijk maakte. Ook dat argument werd weggevaagd door te stellen dat de erfpacht dan maar op een redelijk niveau moest blijven en voor de rest op de begroting van de metro moest komen. B&W gaf eindelijk toe; wethouder Lammers maakte in 1972 bekend dat het koffiehuis herbouwd zou worden. En dat nadat hij eerder in besloten kring had verklaard dat hij het herbouwen van dat 'kitscherige geval' een absurd idee vond. Voor de bühne verklaarde dezelfde Lammers in 1971 dat B&W voor een ieder openstond om te onderhandelen over een herbouw.

Het werd spannend toen burgemeester Brautigam van Uithoorn de resten voor *f*1 wilde kopen om in zijn gemeente 'in een of andere vorm' weer op te bouwen. Het ging niet gebeuren! Ook de Floriade 1982 toonde interesse in de resten van het koffiehuis om in afgeslankte vorm op het tentoonstellingsterrein weer op te bouwen… en na een half jaar uiteraard weer af te breken. Dat zou de bouwresten dermate door elkaar gooien dat het daarna nooit meer bruikbaar zou blijken te zijn. Ook dat gebeurde niet!

In 1977 werd een heuse *Stichting tot herbouw van het Noord-Zuid Hollands Koffiehuis* opgericht, onder voorzitterschap van ex-wethouder G.K.J.M. Hamm (foto).

De afbraak begon in datzelfde jaar onder verantwoordelijkheid van de dienst Monumenten & Archeologie. Er werd niet gesloopt maar gedemonteerd en opgeslagen voor latere herbouw elders. Ook dat laatste moest B&W weer inslikken: het moest na de aanleg van de metro op dezelfde plek terugkomen! Vonden wij burgers van Amsterdam tenminste… en zo geschiedde.

Bureau Monumenten & Archeologie kwijte zich voorbeeldig van zijn taak. Alle delen van het gebouw werden met zorg gedemonteerd, genummerd en in het pakhuis Insulinde in Noord opgeslagen. Jammer voor hen is het dat er in de jaren erna veel artefacten, en natuurlijk de meest attractieve, verdwenen uit de opslag. Dat gebeurde bijvoorbeeld ook met bouwfragmenten die bij de werkplaats op Uilenburg opgeslagen lagen, dus het gebeurde vaker en uiteindelijk zonder consequenties voor de verantwoordelijken. Die delen zijn later noodgedwongen nieuw bijgemaakt plus dat veel oude delen door houtrot niet meer goed genoeg gevonden werden om te hergebruiken en dus ook nieuw gemaakt moesten worden.

▲ *Het koffiehuis in opslag in pakhuis Insulinde in Noord*
▶ *De vlonders was alles wat na de sloop overbleef en ook die moest verdwijnen*

Herbouw

Op 4 februari 1980 was het zover dat de eerste paal voor de herbouw van het NZH Koffiehuis geslagen kon worden. Toenmalig wethouder Schaefer kwam die klus zelf even klaren, als bewijs dat B&W nu volledig 'om' waren. De werkzaamheden stonden onder leiding van Ir. F.H. Fentener van Vlissingen als hoofd van het bouwteam dat bestond uit architectenbureau G. Prins en restauratiebedrijf J. Kneppers. In een loods aan de Westerdoksdijk werd eerst het complete koffiehuis gereconstrueerd en onderdelen vernieuwd of bijgemaakt voor zover dat nodig was.

Het koffiehuis kwam gedeeltelijk op het dak van het caisson met het metrostation te staan, waardoor de plek niet helemaal precies die van de voorganger werd. Maar daarover werd niet gezeurd. Een misrekening was echter dat behalve dat dak ook de kade als fundament ge-

▲ *Wethouder Schaefer slaat in 1980 persoonlijk de eerste paal voor de herbouw*
▼▶ *Verschillende stadia van de herbouw*

bruikt ging worden, wat jaren later voor vervelende problemen met verschillende werking van de onderdelen van het gebouw leidde, zodra die op beide funderingen rustten. Maar dit terzijde. De NZH en de exploitant Smit's Restaurants NV waren nauw bij de herbouw betrokken. Met Pasen 1981 kon het eerste gedeelte van het resultaat in gebruik genomen worden door het VVV. Op 28 oktober 1981 vond de feestelijke opening van het hele gebouw plaats door burgemeester Polak. Het gebouw was alleen vluchtig bezien hetzelfde maar behalve het restaurant vonden nu, net als het VVV, ook het GVB een plek voor kaartverkoop en inlichtingen. Buiten waren aan beide korte zijden steigers ingeruimd voor rondvaartboten en een hop-on-hop-off boat tour. Het terras aan het water dan…, dat loog er niet om. Er waren ook wat nieuwigheden verschenen, zoals de kolossale windwijzer (15 kg) in de vorm van een 17e-eeuws koopvaardijschip

op het dak. De leeuwen met wapenschilden waren vernieuwd op kosten van Smit. Verdeeld over het gebouw prijkten behalve het wapen van Noord-Holland nu ook dat van Amsterdam, tenslotte de hoofd-sponsor.

De nieuwe tijd, net wat u zegt…

Vandaag floreert het koffiehuis, zeg maar gerust café-restaurant, als nooit eerder. De spilfunctie in de toeristische trek naar Amsterdam heeft het gelijk van de strijders voor behoud bevestigd. Er zijn in 2003 zelfs nog onderdelen bijgebouwd en alles in stijl, met torentje. 'Kenners' buitelen over elkaar heen in hun ijver om het belang van het koffiehuis te onderstrepen, zowel architectonisch, stilistisch (dit is echt geen Art-Nouveau, heren!) als maatschappelijk. De stijl

▲ *Ingang GVB en VVV aan het Stationsplein*
◀ *Opbouw in het eindstadium*

van het geheel mag u onder traditionalisme rangschikken. Als reactie op het zakelijke functionalisme ontstond het traditionalisme, waarbij men bij voorkeur teruggreep op het eenvoudige traditionele, ambachtelijke bouwen, kortom op de traditie. Er werden weer traditionele bouwmaterialen gebruikt, zoals hout en baksteen.

Noord-Zuidlijn

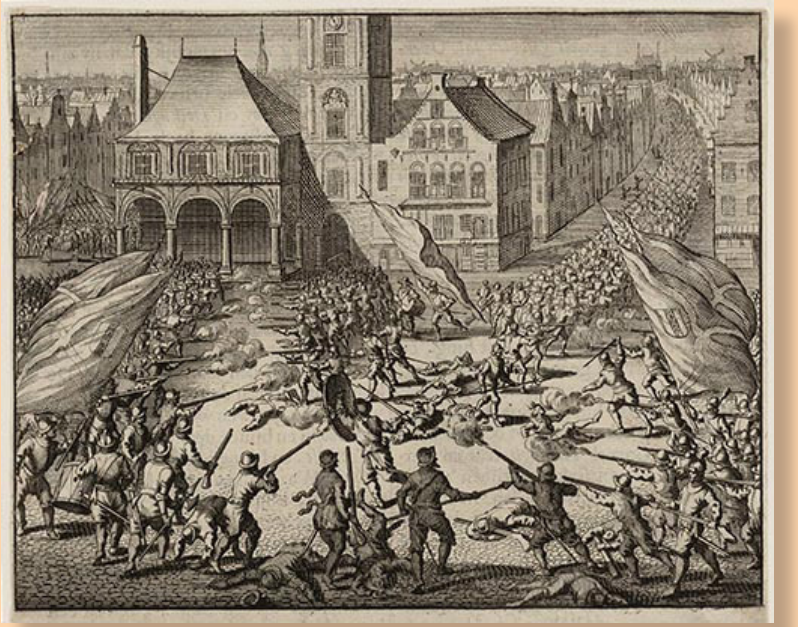
Het metrogeweld heeft ook het NZH Koffiehuis niet onberoerd gelaten. Jarenlang was de omgeving een chaos en mogelijk was dat de oorzaak dat Smits Restaurants NV de handdoek in de ring gooide. In 2013 was opnieuw een ingrijpende restauratie noodzakelijk en de financiële gevolgen vroegen om een heel ander soort investeerders. Rondvaartboten-ondernemer Canal Company stapte in en nam de hele verdieping op het laagste niveau in gebruik voor bootpassagiers. Met een onder breking van enige tijd werd Smit afgelost door Loetje, een keten van restaurants die de bovenverdieping als Loetje Centraal ging exploiteren. Alleen het terras aan het water meet vandaag al 400 m2 in de totale horecaoppervlakte van 800 m2.
De naamgever van het koffiehuis, de NZH die nu Connexion heet, heeft zich ergens in dit traject teruggetrokken. Hoe en op welke condities is ons tot nu niet bekend gemaakt. Misschien horen we dat nog eens...

▲ *De naam van het koffiehuis is al op tientallen verschillende manieren geschreven; wij nemen aan dat dit de voorkeursspelling is*

▶ *De plaquette ter herinnering wat er sinds 1911 allemaal gebeurde rond het koffiehuis*

Tickets & Info
SMITS
KOFFIEHUIS
SMITS
KOFFIEHUIS
Pannenkoeken
Breakfast
EXCURSIONS COMPANY
VIP

Theo Bakker's Domein

Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.

Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site