

# LANG VERWACHTE OPENING DE HALLEN, AMSTERDAM-WEST “CADEAU VOOR DE WIJK”

Wat diverse eerdere initiatiefnemers niet lukte, is stichting TROM wel gelukt: een nieuwe invulling geven aan de voormalige tramremise in Amsterdam-West. Dat wordt nu een levendige ontmoetingsplaats. Het monumentale complex is met zorg aangepakt door aannemerscombinatie Strukton en De Nijs VOF.



Fotografie: Stefan Ammerlaan

Een aantal jaren geleden vroeg de Amsterdamse wethouder Carolien Gehrels aan architect André van Stigt om vanuit zijn expertise te kijken naar het beheer en onderhoud van het cultureel erfgoed van de stad. “Zo raakte ik ook betrokken bij project De Hallen, de vroegere tramremise, en met de mensen met wie – later samengekomen in Stichting TROM – we bepaalde ideeën voor De Hallen ontwikkelden”, vertelt Van Stigt.

Een van die mensen is Eisse Kalk, de voorzitter van de stichting. Kalk geeft aan dat er al diverse initiatieven voor De Hallen bedacht en mislukt waren. “Op het moment dat wij in beeld kwamen, lag er een plan van Lingotto. Dat kon niet op voldoende draagvlak rekenen, onder meer van de buurt. Wij waren inmiddels in gesprek met een aantal potentiële gebruikers voor een eigen invulling. Daar hadden we meer ruimte voor nodig dan

Lingotto kon bieden vanuit subsidies. Toen ook die vervielen was er voor de buurtfuncties helemaal geen plek meer. Daarop zijn we een eigen weg ingeslagen.” Stichting TROM besloot tot een andere aanpak en ging met de buurt in gesprek. Dat was zo’n drie jaar geleden. Eisse Kalk: “Uiteindelijk kwamen we op één lijn te zitten, waarna we aan de uitvoering van de plannen konden beginnen.” Dat gebeurde in goed overleg met de buurt en in samenspraak met de beoogde gebruikers, aldus Kalk. Gebruikers die een combinatie vormen van wat maatschappelijk wenselijk is en wat economisch rendabel is. “Bepaalde functies zijn vereist omdat ze nodig zijn voor de wijk, andere hebben een commerciële karakter.”

André van Stigt legt vervolgens uit dat de voormalige remise – in 1901 al voor de paardentram in gebruik genomen en in

1928 flink uitgebreid – zo veel mogelijk de vroegere uitstraling heeft behouden. Maar het complex is uiteraard ook afgestemd op de eisen van nu, zegt hij. “Uitgangspunt is dat je geen dictaat aan het gebouw moet opleggen, het gebouw dicteert wat er gebeurt. Kijk welke functies je hebt en zoek daar de juiste plek bij.” Van Stigt merkt op dat in eerste instantie de financiering van het project een hele opgave was, waar dat nu achteraf bezien een geslaagde aanpak blijkt te zijn. “Stichting TROM kon het complex destijds voor 4 miljoen euro aan erfpacht overnemen terwijl er sowieso 8 miljoen euro achterstallig onderhoud was. In de jaren dat het complex leeg stond, is het gekraakt geweest, en ook verder verwaarloosd.” Toch, geeft hij aan, bleek de voormalige remise de jaren van leegstand redelijk te hebben doorstaan. Hij wijst als voorbeeld op de 5,5 meter hoge hallendeuren. Van de 42 deuren

## Projectinfo

### NIET-ALLEDAAGSE OPLOSSING

Een deel van de fundering onder De Hallen verkeerde in minder goede staat. Daarnaast lag er de eis van de gemeente om op het kavel zelf een parkeervoorziening (voor auto's en fietsen) te realiseren. Daarvoor werd een kelder aangelegd. Het funderingswerk voor die werkzaamheden werd verzorgd door P. van 't Wout Funderingstechnieken. Een bijzondere uitdaging met heel eigen details, vertelt Piet van 't Wout. "Dat begon al met het sloop- en grondwerk. Daarbij moest met allerlei aspecten rekening worden gehouden: de waterdruk, de aanwezigheid van de palen onder de smeerputten, vroegere reparaties en met het feit dat de trek op de palen wijzigde."

Er moest, vervolgt hij, bovendien om bestaande palen heen worden gewerkt. "De ruimte was dus heel beperkt." Wat de parkeerkelder betrof werd gekozen voor een niet-alledaagse oplossing, aldus Van 't Wout. "Normaal gaan eerst de palen erin, dan komt de vloer erop. Hier is eerst de vloer aangelegd met daarin uitsparingen waar de palen doorheen konden. Om de vloer niet te beschadigen moesten we extra zorgvuldig te werk gaan. Vervolgens hebben we de sparingen netjes afgedicht."

Vanwege het inspelen op de veranderende trek- en drukkrachten moesten de palen op een specifieke manier worden aangebracht. "Je moet iedere keer weer kijken wat de optimale situatie is. Dat vraagt om veel overleg. Zo zijn we uiteindelijk tot de gewenste uitwerking gekomen."

### HAL 17

Een apart onderdeel van De Hallen is Hal 17, de enige hal met een andere eigenaar: Stadsherstel Amsterdam. Projectleider Paul Morel vertelt dat Hal 17 los staat maar integraal onderdeel uitmaakt van het complex en de verbinding vormt tussen Bilderdijkkade en Ten Katestraat. "Het is de vroegere paardentramremise, een hal met aan beide zijden woningen." Hij legt uit dat op de begane grond van de hal winkels, bedrijven en ateliers komen. "Uit de partijen die zich hebben gemeld moeten we nog een selectie maken." Op de verdieping komen zes short-stay-appartementen. De woonhuizen behouden deels hun woonfunctie – op de verdiepingen. Op de begane grond komt bedrijfsruimte. "We zijn inmiddels volop bezig met de werkzaamheden. Een opvallende ingreep is dat we een gevel die ooit is weggehaald weer terugbrengen. Verder gaat de hal wat duurzaamheidsambities betreft aansluiten bij wat er in de rest van De Hallen gebeurt." Tot slot merkt Morel op dat het complex nu nog wat verborgen tussen de omliggende bebouwing ligt. "Dat heeft echter de aandacht. Over een paar maanden zijn De Hallen voor alle bezoekers goed vindbaar en zichtbaar."



De nieuwe fundering werd aangelegd om de bestaande palen heen





*De vloer is uitgegraven tot de bestaande houten palen*

konden er 34 compleet worden behouden. Ook op andere plaatsen is vroeger materiaal teruggebracht of hergebruikt. In eerste instantie was er voorzien in een budget van 50 miljoen euro voor het complete project, vervolgt Van Stigt. Dankzij een slimme invulling van het complex en door sober te bouwen kon dat worden teruggebracht naar 37 miljoen. “Krijg de banken maar eens zo ver dat ze voor zo’n bedrag met een nieuwe organisatie in zee gaan. Daarom zijn we eerst op zoek gegaan naar private financiers. Toen we daarmee goed op koers lagen en bovendien het gebouw al grotendeels hadden verhuurd, hebben we pas bij de banken aangeklopt.” Met de bouwwerkzaamheden werd in februari 2013 begonnen. In april van dit jaar hebben de eerste gebruikers hun deel van De Hallen betrokken onder wie de bibliotheek, fietsenwerkplaats/winkel Recycle, kunsttuin ‘Beeldend Gesproken’ en een hotel. Terugblikkend stelt Van Stigt dat onder meer de slechte staat van de daken een uitdaging was. Die zijn nu voorzien van een isolatiepakket omdat men met het gebouw wil voldoen aan de kwalificatie BREEAM ‘Excellent’. De installaties zijn daar eveneens op afgestemd. Geïsoleerd is er eveneens om geluidsoverlast richting de omgeving te voorkomen. Een andere uitdaging was het

aanbrengen van een parkeergarage onder een bestaand gebouw, vindt Van Stigt. Ook daar is gebruik gemaakt van de situatie door de onderkeldering – ruimte voor 165 auto’s en 600 fietsen – aan te brengen op een plek waar de fundering slecht was.

Martin de Waal en Henk de Zwaan van bouwcombinatie Strukton- de Nijs vof kunnen zich in de constatering van Van Stigt vinden. De Zwaan: “Je gaat onder het complex een deel weggraven, maar moet wel zorgen dat alles overeind blijft. Daar is constructief dus bijzonder zorgvuldig naar gekeken. De vloer, met daarin de smeerputten, is uitgegraven tot de bestaande houten palen.” Zorgvuldigheid, zegt hij, werd ook gevraagd waar het de logistiek betrof. “De ruimte was beperkt, maar met een goed plan en de inzet van verkeersregelaars is alles in goede banen geleid.” Waar Strukton al in het voortraject bij het project was betrokken – onder meer de ontwikkeling en bouwkostenprognose – daar kwam De Nijs er voor de uitvoeringsfase bij, maakt Martin de Waal duidelijk “Vanwege de omvang en omdat de gemeente ‘social return’ belangrijk vond. Aan die component geven wij invulling met de Ambachtenhal. Dat is een plek waar we samen met opleidingsge-

relateerde instituten zorgen dat leerlingen een ambacht kunnen leren.”

Wat de bouwwerkzaamheden aan De Hallen betreft, stelt de Waal dat werken aan een bestaand gebouw altijd verrassingen oplevert. “Dat was hier niet anders. Sommige delen waren beter dan verwacht, andere slechter. Daarover hadden en hebben we wekelijks overleg. Om tot inventieve oplossingen te komen, want het budget mocht absoluut niet worden overschreden.” Een bijzonder onderdeel van het werk vond De Waal het hotel. “Stel je maar voor, een plek waar vroeger trams werden gestald en gerepareerd, daar verblijven en slapen nu mensen. Dat betekent goede isolatie, installaties aanleggen, riolering. Er is een soort doos-in-doois gerealiseerd, reversibel, zodat de vroegere situatie kan worden teruggebracht.”

Komende tijd zullen steeds meer gebruikers hun plaats in De Hallen innemen, melden André van Stigt en Eisse Kalk tot slot. Eind oktober wordt het project opgeleverd. “Het is een echt cadeau voor de wijk. West krijgt een nieuw hart, een levendige locatie die via de passage een verbinding vormt tussen Bilderdijkkade en Ten Katestraat en die de wijk absoluut een impuls zal geven.” ■