

## Tramremise De Hallen, Amsterdam Nieuw leven in de Kinkerbuurt

*De voormalige tramremise in het centrum van Amsterdam verloor twintig jaar geleden zijn functie. Een langdurig herbestemmingsproces is uiteindelijk een succesverhaal geworden. Tegenwoordig hebben De Hallen een grote aantrekkingskracht. Niet alleen het gebouw is tot leven gewekt, maar een hele buurt. Architect André van Stigt was bij het project betrokken als initiatiefnemer, architect, verbinder, medefinancierder en is nu betrokken bij de nazorg.*



Het terras aan de voorkant van Hotel de Hallen ligt aan het Bellamyplein.

**Thema: Transformatie en renovatie** Grondstoffenschaarste en bevolkingskrimp roepen een halt toe aan nieuwbouw. Tegelijkertijd gaan maatschappelijke ontwikkelingen razendsnel. Transformatie van het bestaande is noodzakelijk en moet snel en slim. De aantrekkelijkheid van de ingreep bepaalt daarnaast voor een groot deel de duurzaamheid.

**Tekst**  
Lotte Zaaijer

**Beeld** Hans Kuiper

In de passage van De Hallen is het een komen en gaan van mensen. Deze voormalige traverseerhal, waar tramwagens vroeger dwars van de ene naar de andere werkhall werden verplaatst, is de ruggengraat van het gebouw. De meeste mensen komen hier voor een bezoek aan de bibliotheek, de Food



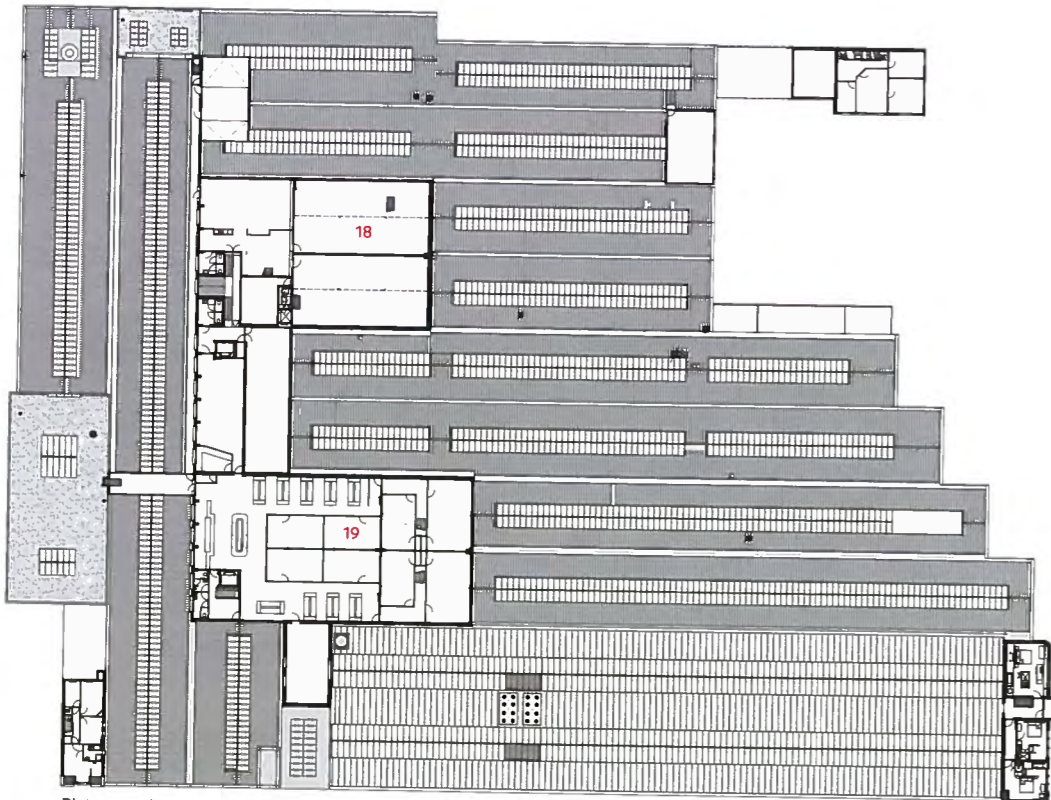
Situatieschets

Hallen, de koffiebar of de filmzalen. Deze bevinden zich achter de hoge deuren langs de passage. Aan de andere zijde van de passage zijn voormalige werkplaatsen met een galerie en fietsenmaker. De passage wordt ook gebruikt als verbinding tussen de Tollenstraat en Ten Katemarkt. Aan de zijde van het Bellamyplein, waar het in de twintigste eeuw een komen en gaan van trams was, is het voorsnog vrij rustig. Hier bevinden zich de ingang van het hotel en de parkeergarage. In de zomer wordt het plein deels uitgerust met een groot terras voor de Food Hallen. Dan zal het ook hier gezellig druk worden, verwacht Van Stigt.

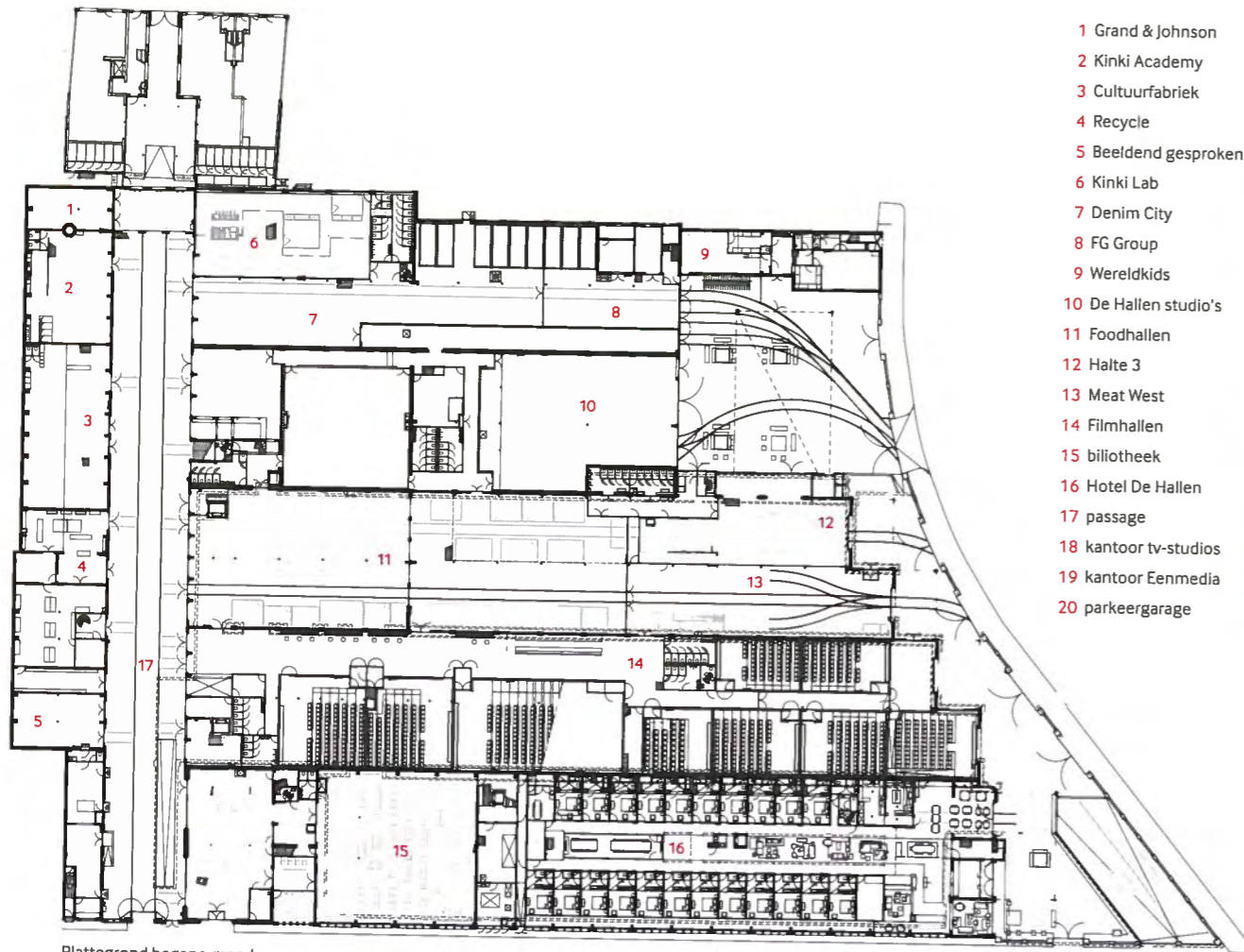
### Remise voor elektrische trams

In De Hallen wijzen de rails de weg. De bestaande rails van de voormalige tramremise vormen de basis voor de routing door het gebouw. Tegelijkertijd maken ze de oorspronkelijke logistiek afleesbaar. In de twintigste eeuw werden elektrische trams vanaf het Bellamyplein de vijf hallen binnengereiden. Via

de hoge deuren werden ze vervolgens naar de traverseerbaan getransporteerd waar ze door middel van een rolwagen van de ene naar de andere hal werden vervoerd. Van Stigt wijst op de driewegwiss in Hal III, één van de laatste in Nederland. In De Hallen is de kwaliteit van het gebouw optimaal benut, of in de woorden van Van Stigt: "Er is 'geluisterd' naar het gebouw." De architectuur is voor een utilitair gebouw bijzonder rijk uitgevoerd met baksteen profielstenen en natuursteen detail kenmerkend voor de Amsterdamse School. Het metselwerk dat is gerestaureerd, contrasteert met de slanke staalconstructie. In de vroegste hallen uit 1909 worden twee zadeldaken gedragen door polonceauspanten die aan een zijde rusten op stalen kolommen. In een uitbreiding uit 1928-1932 is een vakwerkconstructie toegepast die een overspanning van achttien meter in één keer mogelijk maakte. In de hallen komt het daglicht via twee rijen verhoogde daklichten de ruimte binnen. De staalconstructie en daklichten zijn in alle hallen ir



Plattegrond eerste verdieping



Plattegrond begane grond

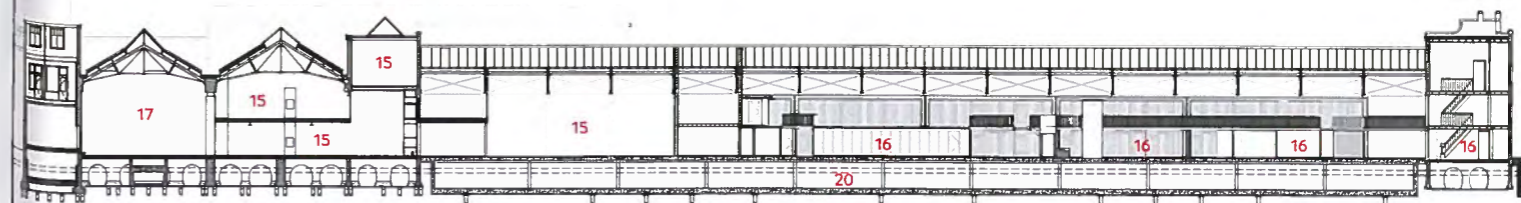
- 1 Grand & Johnson
- 2 Kinki Academy
- 3 Cultuurfabriek
- 4 Recycle
- 5 Beeldend gesproken
- 6 Kinki Lab
- 7 Denim City
- 8 FG Group
- 9 Wereldkids
- 10 De Hallen studio's
- 11 Foodhallen
- 12 Halte 3
- 13 Meat West
- 14 Filmhallen
- 15 bibliotheek
- 16 Hotel De Hallen
- 17 passage
- 18 kantoor tv-studios
- 19 kantoor Eenmedia
- 20 parkeergarage

**Tramremise**

De tramremise is in het prille begin van de twintigste eeuw ontworpen door de Dienst Publieke Werken. De architecten zijn anoniem, maar laten zich kennen door het veelvuldige gebruik van baksteen en de prachtige spantconstructies.



Doorzicht door de passage



Doorsnede



### Europa Nostra Conservatieprijs

*De Hallen heeft de prestigieuze Europa Nostra-prijs gewonnen in de categorie Conservatie. Uit het juryrapport: "De Jury zwaait de zorgvuldige en nuchtere renovatie van dit gebouwencomplex en zijn bescheiden interieurontwerp grote lof toe. Alle belangrijke overblijfselen uit de tijd van het tramdepot zijn zo goed bewaard dat de desbetreffende geschiedenis nog steeds zichtbaar is, ondanks het feit dat het de nieuwe gebruikers gegund is zich*

het zicht gelaten, wat een positieve uitwerking heeft op de daglichttoetreding.

De voormalige tramremise en de centrale werkplaats zijn tussen 1904 en 1909 in opdracht van de Dienst Publieke Werken gebouwd en in 1928 en 1932 uitgebreid richting het Bellamyplein. Dit project is het startpunt van de geëlektrificeerde tramlijnen in Amsterdam. Hal I, nu bibliotheek en hotel, werd gebruikt voor de grote revisie. De overige vier hallen werden gebruikt als remise. In een voormalige remisehal laat Van Stigt de smeerputten zien, waarin nu leidingen zijn weggewerkt.

#### Planvorming van vijftien jaar

In 1996 begon de planvorming voor de herbestemming van het vrijgekomen complex. In het eerste plan (1996) werd het complex gehandhaafd en werd nieuwbouw op de tramremise geplaatst om behoud financieel mogelijk te maken. In het tweede plan (1997) werd een deel van de hallen – aan de zijde van de traversebaan – gesloopt ten behoeve van openbare ruimte in het hart van het complex. Aan dit hart werden nieuwbouwwoningen geplaatst. In 2001 werd het complex aangewezen als rijksmonument. Dit verhinderde verdere plannen voor sloop en maakte woningbouw op de hallen onmogelijk.

In 2002 werd het stedenbouwkundig plan vastgesteld dat de basis vormt voor de huidige situatie. In het plan is een scheiding gemaakt tussen de rijksmonumentale hallen en nieuwbouw op het kavel daarnaast (tussen de Tollenstraat en Bilderdijkgracht). Vanaf dat moment begon een jarenlange zoektocht van het stadsdeel naar de juiste projectontwikkelaar die erin zou slagen om een plan voor de voormalige tramremise te bedenken dat financieel haalbaar was en gedragen werd door de buurt. Na negen jaar eindigde dit in een strijd tussen twee kansrijke plannen: die van Lingotto en van de TROM (Tramremise Ontwikkelings Maatschappij). Het plan van de TROM wint, met als sterke punten "de verankering van de initiatiefnemers en de ondernemers in de buurt en in de stad en een groot commitment met maatschappelijke voorzieningen".

#### Duurzaam gebruik en exploitatie

De plannen van de TROM beginnen in 2010 met een initiatief van Van Stigt om een Ambachtenhal te realiseren, met ruimte voor onder meer praktijkopleidingen, ondernemers, een bibliotheek en

onder moderne levensstandaarden te vestigen. Zonder de vasthoudendheid van buurtgenoten en krakers en toegewijde vakmensen zou dit complex, waar men nu zoveel plezier aan beleeft, verloren zijn geraakt. De Hallen zijn een huldebetoon aan het doorzettingsvermogen van de betrokkenen, zowel de professionelen als de buurtbewoners, om deze industriële gebouwen, die een deel zijn van de collectieve herinneringen, te behouden."





galeries. Hij vindt een groep toekomstige gebruikers en wint draagvlak binnen de buurt. Wanneer het plan haalbaar blijkt te zijn, wordt de TROM opgericht, een organisatie die de totale verantwoordelijkheid voor een lange tijd op zich neemt. Alle hallen hebben eenzelfde structuur, maar in iedere hal is een andere functie en sfeer. Van Stigt koos functies die passen bij de eigenschappen van het gebouw: 'function follows form'. In de eerste hal, met veel geveloppervlakte, zijn het hotel en de bibliotheek geplaatst. In de middelste hallen, met alleen daklichten, zijn de Food Hallen, tv-studio's en filmzalen gesitueerd. Om zo veel mogelijk vloeroppervlakte voor de functies te realiseren maakte hij tussenvloeren. Dit leverde 25 procent extra vloeroppervlakte op. Onder drie hallen moest de fundering vernieuwd worden, omdat deze was verzakt als gevolg van de latere opbouw (1928-1932). Dit was aanleiding om hier een kelder met parkeergarage en fietsenkelder te realiseren. De kracht van De Hallen is de combinatie van maatschappelijk gewenste en economisch rendabele functies: hierdoor functioneert het complex nu als kloppend hart van de buurt. Dit is financieel mogelijk gemaakt door een gedifferentieerde huur. De huurprijzen van kleine huurders worden niet gecompenseerd door subsidies, maar door de huurprijzen van grote huurders zoals het hotel, de horecafuncties, filmhallen en tv-studio's. Deze huurders betalen hogere huurprijzen dan de bibliotheek, galerie, ambachtenhal en fietsenmaker Recycle. De huur kan verder worden verlaagd wanneer tegenprestaties worden verricht zoals een bijdrage aan het onderhoud, schoonmaken en beheer van het gebouw. "Grote commerciële huurders, zoals het hotel, gaan hierin alleen mee als ze vroeg in de planvorming worden betrokken en als ze voor honderd procent achter het plan staan", benadrukt Van Stigt.

#### Financiering

Voor de TROM was de financiering van het project een van de grootste uitdagingen. Van Stigt laat foto's zien van de vervallen tramsremise vlak voor de restauratie: "Er was veel overtuigingskracht nodig om investeerders in dit plan te laten geloven." Banken zagen investeren in dit project als een te groot risico. Uniek is dat het grootste deel van de financiering niet afkomstig is van banken, maar van private partijen (veertig procent)

### Vervallen

Het pand is jarenlang in gebruik geweest bij krakers. Ook buurtbewoners maakten zich hard voor behoud van het complex. Mede dankzij hen kregen de gebouwen hun monumentenstatus.



en achtergestelde leningen (twintig procent). Uiteindelijk waren banken onder veel voorwaarden bereid om voor veertig procent mee te financieren. Om de financiering tot slot rond te krijgen is een deel van het gebouw verkocht (onder meer de passage en parkeergarage aan de gemeente). Wat banken vertrouwen gaf, was het feit dat direct betrokkenen bij het project, zoals aannemer De Nijs en architectenbureau Van Stigt, mede risicodragend waren. Ook het feit dat het grootste deel van het complex al verhuurd was, hielp hen over de streep. Voor particulieren was financiering van het project aantrekkelijk, omdat het bedrag als kosten voor achterstallig onderhoud van een rijksmonu-

ment afgetrokken kan worden van de inkomstenbelasting. In dit project is Van Stigt binnen de TROM een bouwmeester in de ruimste zin van het woord: initiatiefnemer, architect, verbinder, medefinancierder en hij blijft nog ten minste tien jaar als onderdeel van Stichting TROM betrokken bij het onderhoud en beheer van De Hallen. Zo ziet hij zijn rol als architect het liefst. "Steeds vaker wordt een architect gevraagd voor een vo+, waarbij je tijdens de uitwerking van het ontwerp nog slechts een controlerende rol hebt. Een project als dit was in die vorm niet mogelijk geweest. Een architect hoort in een kernteam (de 'vitale coalitie') die de kar van begin tot eind trekt."

### Kloppend hart in het Hallenkwartier

De Hallen is een groot succes. Met het project is niet alleen nieuw leven geblazen in een vervallen tramremise, maar in een hele buurt. De buurten rond De Hallen noemen zich trots het Hallenkwartier, een nieuwe 'place to be'. Ondernemers in de buurt bloeien op en willen terecht mee profiteren van het succes van De Hallen. De sterke punten op basis waarvan het plan gekozen is boven het plan van Lingotto, de verankering van de initiatiefnemers en ondernemers in de buurt en een commitment met maatschappelijke voorzieningen, werpen hun vruchten af. Naast De Hallen wordt een groot nieuw appartementencomplex gerealiseerd.



Bibliotheek



Het restaurant van Hotel de Hallen

In de oudste plannen voor De Hallen werd nieuwbouw nog beschouwd als middel om de restauratie financieel haalbaar te maken. Volgens Van Stigt is dit nu andersom: "Het succes van De Hallen heeft juist een positieve impuls gegeven aan de stagnerende verkoop van de appartementen."

1. Over het twintig jaar durende proces en de zoektocht naar een projectontwikkelaar schijft Eisse Kalk, medeoprichter van de TROM, kleurrijk in zijn boek *Nieuw leven in De Hallen*.
2. Bestuur TROM: architect André van Stigt, advocaat Casper Schouten, vastgoedspecialist Haas Kuijper, ontwikkelaar en vastgoedbeheerder Lex de Boer en herbestemmingsdeskundige Eisse Kalk.

**Opdrachtgever** Tramremise Ontwikkelingsmaatschappij TROM, Amsterdam  
**Ontwerp oorspronkelijk** Publieke Werken Amsterdam  
**Ontwerp renovatie** Architectenbureau J. Van Stigt, Amsterdam  
**Projectarchitect** André van Stigt  
**Medewerkers** Herman Reurs  
**Adviseur constructie** Van Rossum constructeur, D.J. Kluit, Amsterdam  
**Adviseur installaties** AWV Dordrecht K. van Ammelrooij, Dordrecht  
**Adviseur akoestiek** Peutz, J. Wijnia, M. Luyckx  
**Bouwkundig aannemer** Bouwcombinatie Strukton/De Nijs, Amsterdam, struktonworksphere.nl / denijs.nl  
**Bruto vloeroppervlakte** 17.000 m<sup>2</sup> (voor renovatie),

25.000 m<sup>2</sup> (na renovatie)  
**Netto vloeroppervlakte** 22.000 m<sup>2</sup>  
**Datum voorlopig ontwerp** 2010  
**Datum definitie ontwerp** 2011  
**Datum oplevering** oktober 2014  
**Bouwsom inclusief installaties** € 31,5 miljoen euro excl btw  
**Bouwsom exclusief installaties** € 22,6 miljoen euro excl btw