

Een nieuwe toekomst voor een Amsterdamse tramremise

CASSANDRA BOSTERS

In het hart van de Amsterdamse Kinkerbuurt bevindt zich nu nog de Centrale Werkplaatsen Tram van het Gemeentevervoerbedrijf. Nu nog, want het GVB zal binnen enkele jaren in Diemen een nieuw onderkomen krijgen. Het gebouw, een voormalige tramremise, gaat daarmee een onzekere toekomst tegemoet en zal waarschijnlijk geheel of gedeeltelijk gesloopt worden. Het is de tragedie van het industriële gebouw, dat door modernisering van de betreffende bedrijfstak onbruikbaar is geworden en daarmee haar bestaansrecht heeft verloren. Als het gesloopt wordt, zal een belangrijk industrieel monument voorgoed verloren gaan. De stichting in oprichting 'De buik van Bellamy' heeft zich het lot van deze remise aangetrokken en zet zich in voor het behoud van dit karakteristieke gebouw.



Hoofdgevel van de Centrale Werkplaatsen van het GVB aan de Tollensstraat. (foto's Roel de Jong).

Het doel van de stichting, een initiatief van een architect, een politicooloog, een stadsgeograaf en een kunsthistorica, is tweeledig. Zij wil op de eerste plaats een bijdrage leveren aan de discussie rond het behoud van cultureel erfgoed. Gelijktijdig wordt een alternatief voor sloop geboden in de vorm van een plan tot hergebruik van dit complex. Dit plan omvat onder meer de realisatie van woningen, een bedrijventhal en een opknappbeurt voor het aangrenzende Bellamyplein, nu een vergeten poepplantsoen, dat permanent door oprukkend blik wordt bedreigd. De naam van de stichting is geïnspireerd op die van de beroemde markthallen in het centrum van de Franse hoofdstad, in de volksmond de 'buik van Parijs' genoemd. Deze hallen zijn nu verdwenen, maar op dezelfde plaats is een modern multifunctioneel complex verzezen waar men kan winkelen, op een terras zitten, een tentoonstelling bekijken

etc. Het streven is om ook voor de Kinkerbuurt een vergelijkbaar centrum te creëren maar dan met behoud van de voormalige tramremise en de belendende terreinen, die volgens de stichting daarvoor bij uitstek geschikt zijn. Eerdere voorbeelden van herbestemming van Amsterdamse tramremises zijn de oude remise aan de Linnaeusstraat/hoek Tweede Oosterparkstraat (nu winkelhal) en de remise Willemspark uit 1893 (architect: *A.L. van Gendt*) aan Koninginneweg 29, nu politiebureau.

Voorgeschiedenis Amsterdamse tram

Voor 1872 reden er in Amsterdam de omnibussen (paard en wagen) van verschillende particuliere ondernemers. In dat jaar werd de AOM opgericht, de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij, die de vroegere diensten van de omnibus overnam. Drie jaar later was de eerste tramlijn, een wagen op rails voortgetrokken door

een paard, een feit. In de daarop volgende jaren groeide het tramnet gestaag en werden in de stad allerlei aanpassingen gedaan om deze uitbreidingen mogelijk te maken. Met het oog op de elektrificatie van het tramnet in de toekomst werd besloten dat op 1 januari 1900 de tram in gemeentehanden zou overgaan. In 1906 was het elektrificatieplan voltooid. De komst van de elektrische tram vereiste een andere organisatie. In de tijd van de AOM had praktisch iedere lijn vlak bij het eindpunt een eigen remise, stallen voor de paarden en andere dienstgebouwen. Voortaan zouden de motorwagens van alle lijnen worden gestald in twee nieuwe hoofdremises gelegen aan de Nieuwe Achtergracht en aan het Bellamyplein. De remise Bellamyplein, ook wel remise Tollensstraat genoemd om dat zich daar de hoofdingang bevond, werd tussen 1901 en 1904 gebouwd en stond dus aan de wieg van de elektrificatie van het tramnet.

Het gebouw

Het grondoppervlak van de Centrale Werkplaatsen Tram beslaat meer dan 13.000 m² en dit terrein is volledig ingekapseld door gebouwen. Aan de zijde van de Kwakerstraat door het kantoor van de stadsdeelraad, aan de Bilderdijkkade door de panden van de stadsreiniging en ten slotte aan de Kinker- en Kwakerstraat door hoge huizenblokken. De monumentale hoofdingang van de remise is gelegen aan het doodlopende deel van de Tollensstraat en bereikbaar via de Kinkerstraat. Slechts aan het Bellamyplein is ruim baan gemaakt voor de tram. Hier leiden de sporen via een ommuurd terrein naar de hoge toegangspoorten van de vijf deels trapsgewijs geplaatste hallen. Het gebouw heeft op het eerste gezicht iets weg van een grillig gevormde Romaanse burcht. In de zware uit baksteen opgetrokken muur liggen de vensters verscholen in diepe merendeels boogvormige nissen. De meer dan manshoge toegangspoort wordt geflankeerd door een uitstekend hoger deel dat doet denken aan een toren. De kantelen completeren het geheel. De hoofdgevel doet onmiskenbaar denken aan het werk van de architect *H.P. Berlage* die juist in die tijd furore maakte met de bouw van het Amsterdamse Beursgebouw (1898-1903). Bijvoorbeeld de gesloten zware bakstenen muren met de verzonken rijen ramen waaraan de gevel zijn dynamiek ontleent. En de accentuering van bepaalde elementen



Rangeerterrin en werkplaatsen.

door het gebruik van natuursteen. Maar ook de asymmetrie van de voor-gevel lijkt duidelijk geïnspireerd op het werk van deze toonaangevende architect. Daarnaast zijn ook invloeden van de Jugendstil te traceren, zoals de golvende vormen in daklijst en ornamentering en de dolfijnachtige uitsteeksel aan weerszijden van de toegangspoort.

Berlagiaans getinte Jugendstil

Het is tot op heden niet bekend wie de architect van dit gebouw is. Vermoedelijk werd voor dit project een bouwkundige in dienst van Publieke Werken ingeschakeld. Deze dienst realiseerde in de eerste decennia van de twintigste eeuw een reeks van openbare gebouwen in Amsterdam waarbij later niet altijd meer kon worden vastgesteld wie de ontwerper van een bepaald object was. Een van de architecten die in aanmerking komt is *H. Leguyt* (1840-1907). Hij bouwde als assistent-architect in

dienst van Publieke Werken uitsluitend voor de gemeente en zijn werk wordt wel getypeerd als een merkwaardige overgang van de neo-stijlen naar een Berlagiaans getinte Jugendstil.

Wanneer je via de ontvangsthal de belovende rangeerhal inloopt, bekruipt je hetzelfde gevoel als bij het binnentreden van een kerk. Het gebouw lijkt een universum op zich, afgezonderd van de wereld erbuiten. Dit komt vooral doordat ramen ontbreken. De lengte en de hoogte van de hal zijn overweldigend. Naar boven kijkend zien we de moderne variant van een gewelf: een ijle constructie van stalen trek- en drukstaven, bekend onder de naam *Polonceauspant*. In alle hallen komt het daglicht binnen door de overkappingen, bestaand uit draadglas, die de ruimten in een diffuus licht hullen. Het is een imponerend geheel. De heldere constructie en de ruimtelijke indeling maken de hallen bovendien zeer bruikbaar voor een nieuwe invulling.

Remise Frans Hals

Er zijn in binnen- en buitenland diverse voorbeelden van remises en stationsgebouwen die een nieuwe bestemming hebben gekregen. Bijvoorbeeld de remise Frans Hals in Den Haag, daterend uit 1906, en nu in gebruik als Openbaar Vervoermuseum. Dit gebouw staat op de Rijksmonumentenlijst en is daarmee tot beschermd cultuurobject verklaard. De remise aan het Bellamyplein moet



Opname uit 1923 van het interieur van de hallen 2 en 3. (foto Archief GVB).

het voorlopig doen met een plaats op de lijst van het Monumenten Inventarisatie Project en kan daarmee nog geen aanspraak maken op de status van monument.

De GVB werkplaats is een mooi en historisch waardevol gebouw, dat de stichting graag gehandhaafd wil zien. Handhaving niet slechts in de zin van het bewaren van de facades; maar handhaving van het gehele gebouw en daarmee ook handhaving van een industrieel monument. Met de herbestemming zoals de stichting die voorstaat zal het gebouw vanzelfsprekend wijzigingen ondergaan. Maar de sfeer – die van bedrijvigheid in een majestueuze omgeving – zal naar de mening van de stichting behouden blijven en het gebouw recht doen.

Cassandra Bosters is kunsthistorica te Utrecht en bestuurslid van de Stichting 'De Buik van Bellamy'