



Tuschinski en Royal in de jaren twintig
Gebouw Zeeregt aan het IJ
Koene ridders op stalen rossinanten
GVB verlaat de Tollensstraat
Oud Amsterdam: de Groenburgwal

ROYAL en CORSO

NIEUWENDIJK 154-156

KALVERSTRAAT 122

VERTOONEN GEZAMENLIJK EEN

RHYTHMISCHE WERVELWIND:



TOEGANG BOVEN 14 JAAR

het laagste nummer van de straat.) In 1932 verloor het complex zijn remisefunctie en werd helemaal bestemd tot Centrale Werkplaatsen Tram.

Op de tramlootsen bij het Bellamyplein en de hoofdingang in de Tollensstraat na, is het complex helemaal ingekapseld door gebouwen: woningen en winkels in de Kinkerstraat en Ten Katestraat, de Stadsreinigingspanden op de Bilderdijkkade en het stadsdeelkantoor in de Kwakersstraat. Voor de gemiddelde Kinkerbuurter is het een intrigerende Verboden Stad. Dat is jammer, want behalve de voorgevel is volgens ingewijden vooral het interieur van de raamloze centrale hal zeer indrukwekkend, met de ingenieuze Polonceau-spanten en het diffuse licht dat toetreedt door de overkappingen van draadglas. Maar zoals zoveel bouwwerken van na 1870 heeft dit complex nog niet officieel de status van monument, al is het daarvoor wel door een inventarisatiecommissie voorgedragen.

Wie het complex heeft (of hebben) ontworpen, is onbekend. De sobere hallen aan het Bellamyplein lijken het werk van een degelijke bouwkundig ingenieur. De hoofdgevel (min of meer romaans, met een vleugje Jugendstil, verwant aan het werk van de jonge Berlage) is vrijwel zeker ontworpen door een architect van Publieke Werken, mogelijk H. Leguyt (1840-1907), assistent-architect bij deze dienst. Hij ontwierp onder meer het Wilhelmina Gasthuis, het voormalige Bevolkingsregister en het politiebureau Singel 451-457. De façade van dit laatste pand wordt verwerkt in het bouwproject Kalvertoren, voorheen bekend als Vendex-driehoek.

Eind 1996 verhuizen de Centrale Werkplaatsen Tram naar Diemen. Enkele buurtbewoners voor-

De achterste tramloots, die anders dan de andere een vierkante gevel heeft, aan de Bellamyplein-kant, 27 april 1954.



De kenmerkende tramlootsen op het Bellamyplein, januari 1986.

zagen bijtijds dat dit wel eens het eind van de historische gebouwen kon betekenen. Een kunsthistorica, een architect, een politicoloog en een stadsgeograaf – verenigd in de stichting De buik van Bellamy – maakten in 1991 een plan voor behoud van het hele complex met een nieuwe bestemming. Ze suggereerden onder meer om de Ten Katemarkt in de centrale remisehallen onder te brengen, in combinatie met een klein winkelcentrum. Verder dachten ze aan een supermarkt of warenhuis met zalencentrum in de westelijke hallen, en kantoren en woningen op de bovenverdieping.

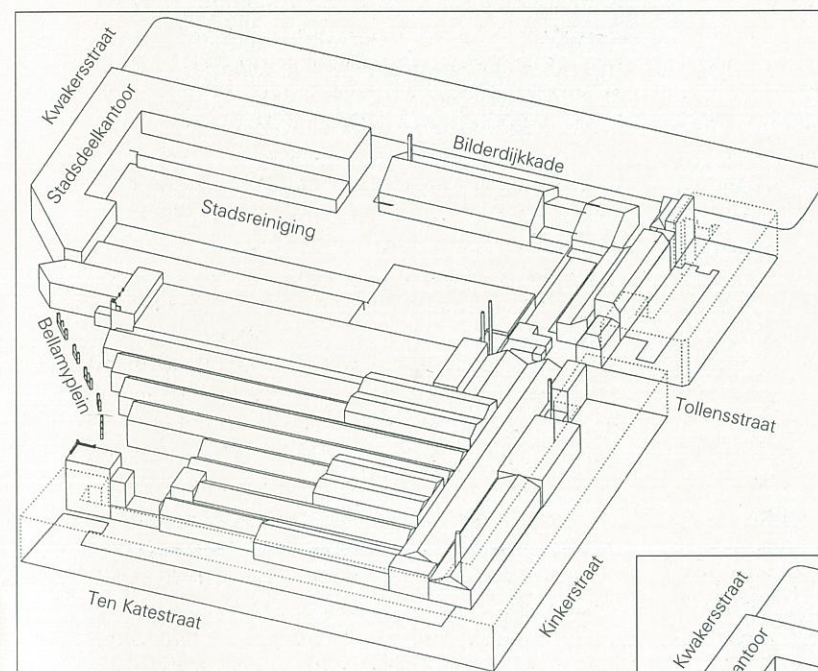
Voetgangerspassages moesten de Ten Katestraat verbinden met de Tollensstraat en de Bilderdijkkade. De naam De buik van Bellamy verwees overigens naar Les Halles, de beroemde overdekte markt in de Franse hoofdstad, bijgenaamd 'de buik van Parijs'. (Helemaal gelukkig was die verwijzing niet, want juist die Hallen gingen rond 1970 plat voor de bouw van het Centre Pompidou.) Het idee de Ten Katemarkt te verplaatsen, vond weinig weerklank, maar monumentenbeschermers en buurtbewoners waren sindsdien alert. Eind vorig jaar opende het stadsdeel formeel de discussie over de toekomst van het terrein. Oud-West wilde het terrein kopen van het GVB, op voorwaarde dat er een rendabele invulling werd gevonden. Het bestuur liet zich breed adviseren door projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, architecten en gemeentediensten, en een 'klankbordgroep' met vertegenwoordigers van de buurtbewoners, marktkooplieden en winkeliers.

Nieuw hart voor stadsdeel Oud-West

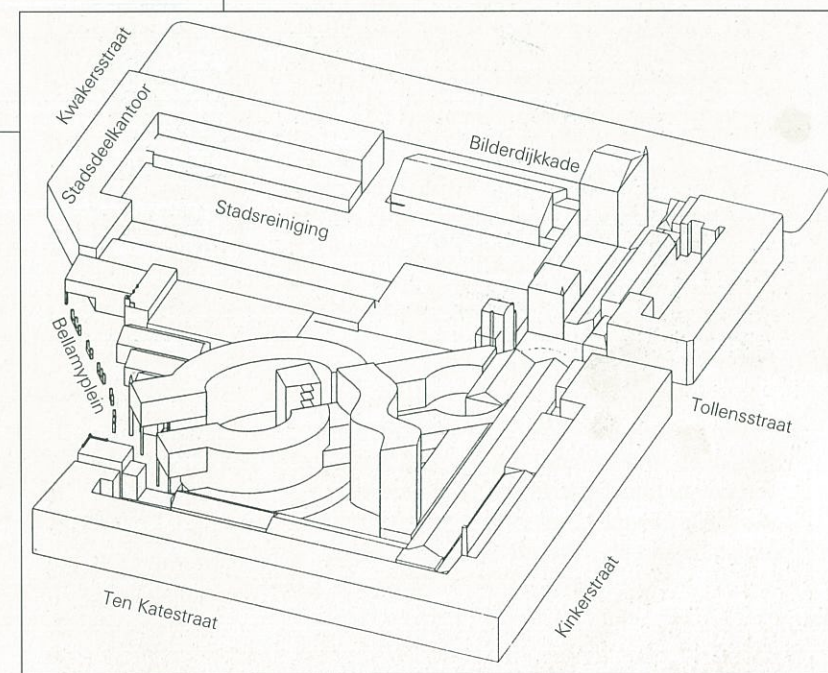
Op een vorig jaar september gehouden inspraakavond werd het globale plan van de ambtelijke projectgroep gepresenteerd. Uitgangspunt is dat het GVB-terrein samen met de aangrenzende winkelstraten en gebouwen (stadsdeelkantoor!) het hart van Oud-West moet worden. Van grootscheepse verplaatsing van winkels of de markt naar het GVB-



De hoofdingang van het voormalige remisecomplex in de Tollensstraat, juli 1986. De Centrale Werkplaatsen Tram zal de gebouwen nog tot de verhuizing naar Diemen, eind dit jaar, blijven gebruiken.



Twee van de schetsjes die behoorden bij het plan van de ambtelijke projectgroep van Oud-West. Vorig jaar september werd hierover een inspraakavond gehouden. Boven de bestaande situatie, rechts een van de schetsen met mogelijke "stedebouwkundige accenten bij de entrees aan Tollensstraat en Bilderdijkgracht". Vooral het plompe, torenachtige gebouw aan de Bilderdijkkade werd verfoeid door de buurtbewoners.



terrein wil het stadsdeel niet weten. Voor de levendigheid is het belangrijk dat er een "sterke menging van functies" komt: wonen, werken en voorzieningen (vooral voor cultuur en in mindere mate sport). Het terrein moet toegankelijk worden en toch herkenbaar blijven als voormalige enclave. De panden kunnen deels blijven staan, in ieder geval de entreegebouwen in de Tollensstraat en een stukje aan het Bellamyplein. Een deel van de eigenlijke hallen mag misschien ook blijven, "tenzij in het vervolg van het planproces goede redenen voor sloop ontstaan (stedebouwkundig, programmatiek of financieel)." In ieder geval moeten een paar hallen plat, om plaats te maken voor (vooral dure) woningen en om "een stuk openheid in het terrein te brengen".

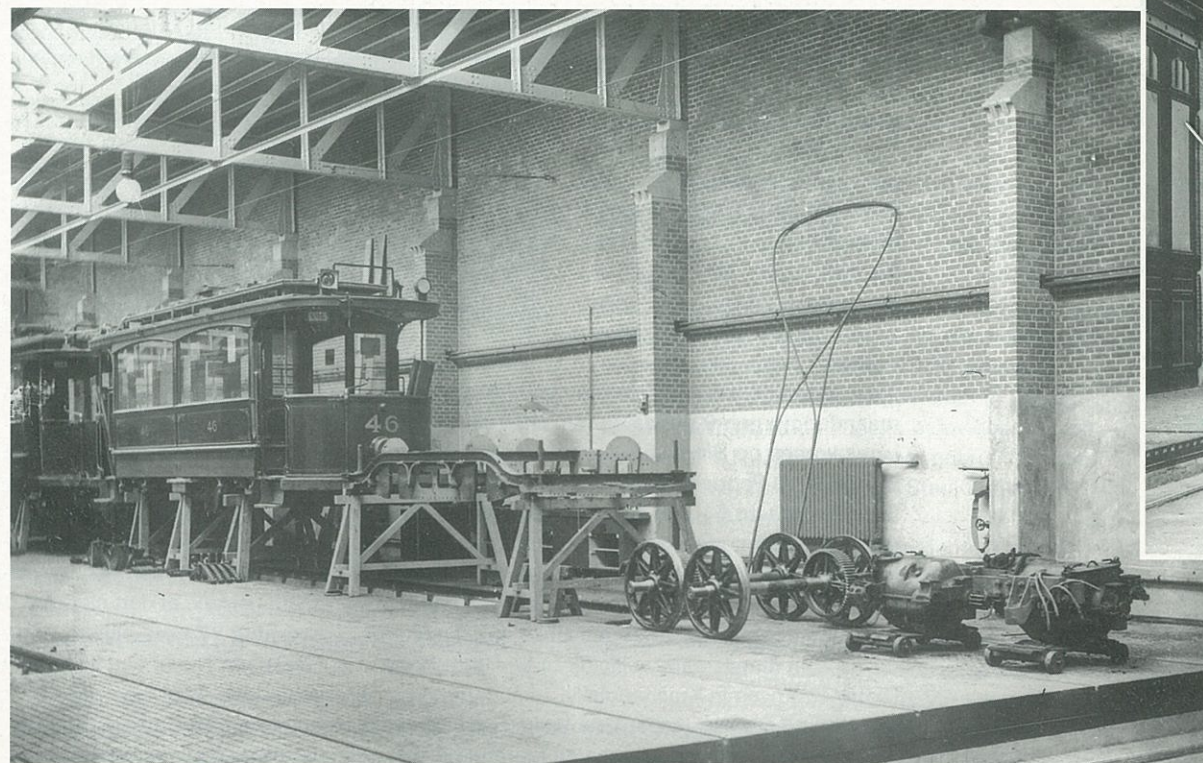
Het projectgroep-plan voorzag ook in "stedebouwkundige accenten bij de entrees aan Tollensstraat en Bilderdijkgracht". De ambtenaren waren zo onvoorzichtig een paar schetsjes bij te voegen: op één daarvan staat bijvoorbeeld een hoog en plomp torengebouw ingetekend op de Bilderdijkkade, nabij de Kinkerstraat. Die aanblik riep heel wat emoties op. De stadsdeelbestuurders haastten zich te beklemtonen dat de architectonische invulling nog helemaal niet aan de orde was. Discussie was er ook over de voorgestelde ondergrondse parkeergarages. Sommige sprekers vreesden dat door de "aanzuigende werking" de verkeersoverlast alleen maar zou toenemen. Op dit punt hield het stadsdeelbestuur de poot stijf: want als je mensen naar je stadshart wil lokken, moeten ze daar ook hun auto kwijt kunnen.

Op 28 november nam de deelraad de 'nota van uitgangspunten' aan en nu begint de discussie over het stedebouwkundig programma van eisen. Daaruit zal pas echt blijken wat "zoveel mogelijk" behoud en "stedebouwkundige accenten" precies betekenen...

De Vereniging tot behoud van de Paardetramremise is bereikbaar p/a W. Wolthers, Rijtuigenhof 83, 1054 NB Amsterdam, tel. 020-683 78 90.

Historische tramremises Oud-West in gevaar

Verboden Stad in Tollensstraat en paardenstallen aan Overtoom



Materieel in de nieuwe werkplaats in de Tollensstraat. Foto uit de periode 1902-1910.

In Oud-West gaan twee oude tramremises een onzekere toekomst tegemoet. Het zijn de voormalige stallen van de paardetram aan de Overtoom en de voormalige Gemeentelijk Vervoerbedrijf-remise aan Bellamyplein en Tollensstraat, nu nog in gebruik als Centrale Werkplaatsen Tram.

Omstreeks 1840 kwam er in Amsterdam openbaar vervoer. Diverse particuliere maatschappijtjes lieten omnibussen rijden: langgerekte koetsen (met ook zitplaatsen op het dak) getrokken door paarden. Veel klandizie hadden ze niet en het ene na het andere bedrijfje ging ter ziele. Betere tijden braken aan met de oprichting van de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij (AOM) in 1872. De AOM zorgde voor een deugdelijke dienstregeling en introduceerde een nieuwigheid: trams oftewel wagens op rails. Die reden stabiel en sneller dan de hotsebotsende omnibussen. De eerste geregelde paardetramdienst (Dam-Plantage) werd op 3 juni 1875 geopend. Negen jaar later waren alle omnibuslijnen in tramlijnen veranderd.

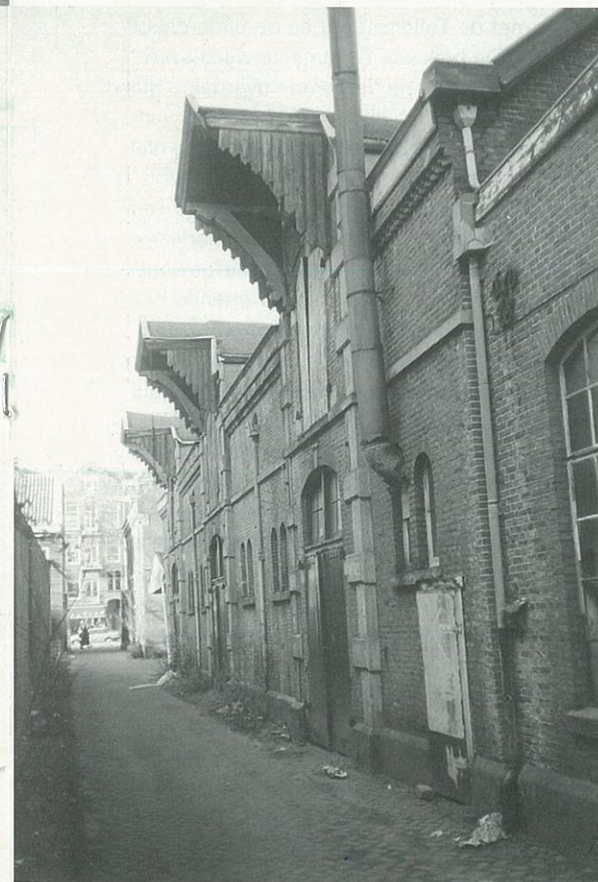
Raad onkundig van behoudadviezen

Aan het eind van bijna elke lijn werd een remise voor wagens en paarden gebouwd. Zo gaf de AOM architect A.L. van Gendt in 1876 opdracht bij het Vondelpark, achter de tot kantoor om te bouwen villa Overtoom 373, een remise te ontwerpen voor 54 paarden en 30 tramwagens. Het complex omvatte tevens een smederij en een wagenmakerij. Van Gendt (bekend als bouwmeester van de Hollandse Manege in de Vondelstraat en het Concertgebouw) ontwierp in 1893 ook de AOM-remise Willemspark, nu politiebureau Koninginneweg. Een andere bekende architect, A. Salm, tekende onder meer voor het ontwerp van de (nu onherkenbaar verbouwde) remises Linnaeusstraat 30 en Amstel-

De gevel van de paardetramremise achter Overtoom 373.



Een van de hallen met Polonceau-spanten. Ongedateerde opname.



veenseweg 134 (nu zeer vervallen), beide uit 1884.

In 1900 nam de gemeente de exploitatie van de vijftien AOM-lijnen over en begon met de elektrificatie. In 1904 werden in de voormalige AOM-remise in de Linnaeusstraat een paar honderd trampaarden bij opbod verkocht. Het bleek efficiënter alle aparte stallingen voor paarden en tramwagens te vervangen door twee grote, nieuwe remises. Eén zou er komen op de plaats van een oude AOM-remise aan de Nieuwe Achtergracht, en de tweede in de Tollensstraat, een zijstraatje van de Kinkerstraat.

De meeste paardetramremises werden in de loop der jaren afgebroken. Behalve de bovengenoemde uitzonderingen bleef ook de voormalige remise Overtoom 373 intact. Die bleek namelijk in 1936 nog heel bruikbaar voor autoverhuurbedrijf J.H. Spijkers. Eerst huurde deze firma (later touringcarbedrijf Spijkers-Cebuto) van de gemeente, maar in 1950 werd Spijkers eigenaar van het terrein. In 1988 verkocht Spijkers-Cebuto het perceel aan projectontwikkelaar Cocon Vastgoed. Die maakte in samenspraak met stadsdeel Oud-West een plan om de remise te vervangen door een Albert Heijn-filiaal (1200 m²) en dure koopwoningen. Op verzoek van buurtbewoners spraken de Raad voor de Monumentenzorg, het gemeentelijk Bureau Monumentenzorg én de Rijksdienst voor de Monumentenzorg zich nadrukkelijk uit voor behoud. Helaas heeft het dagelijks bestuur van Oud-West die adviezen niet aan de deelraad voorgelegd. De raad stemde daarom in principe in met het stedenbouwkundig plan van eisen, maar opgeschrikt door een actie van omwonenden vroeg de raad ook om een onderzoek naar de haalbaarheid van behoud.

De onderzoeksopdracht kreeg het op de Prinsengracht gevestigde Atelier Het stedelijk erfgoed. Dat bekeek mogelijke herbestemmingen, zoals een kunstrestauratie-atelier. De conclusie luidt dat dergelijk hergebruik van de remise slechts een klein jaarlijks verlies oplevert, mits er een stevige monumentensubsidie komt en Cocon de verkoopprijs niet opdrijft. Dat moet nog maar blijken. Om sterker te staan, heeft de buurtgroep die zich voor het complex inzet de Vereniging tot behoud van de Paardetramremise opgericht.

Fraai interieur met Polonceau-spanten

Iets minder somber ziet het er inmiddels uit voor het GVB-terrein in de Tollensstraat. De Gemeentetram (opgericht in 1900) liet de Tollensstraat tussen 1901 en 1904 grotendeels bebouwen. Deze werkplaats kreeg nummer 60. Aan de kant van het Bellamyplein werden in 1914 en 1948 nog enige hallen aangebouwd. Aan de Bellamyplein-zijde reden de trams in en uit; de dienstleiders en opzichters zetelden achter de monumentale voor-gevel die de Tollensstraat afsluit. (Nummer 60 is