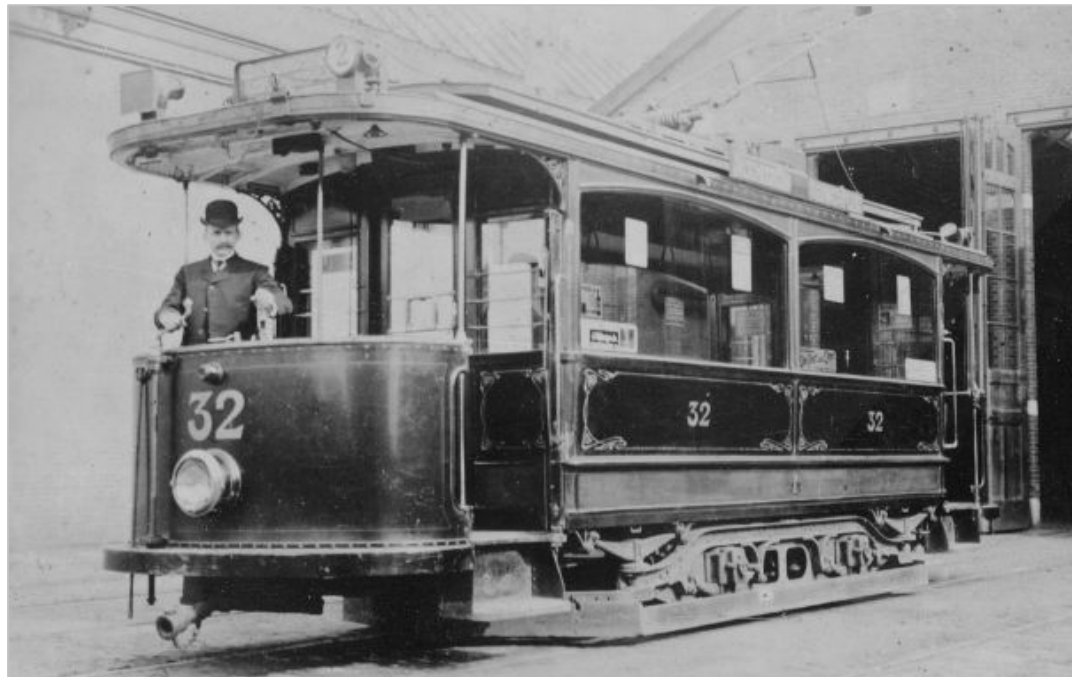


---

TRAMREMIX



**Plan van Aanpak herontwikkeling tramremise in Amsterdam Oud-West**

20 januari 2010

---





## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	4
2. Analyse van de opgave .....	5
3. Marktverkenning .....	6
4. Concept .....	8
5. Bestemmingsplan en vergunningen .....	17
6. Financiën .....	18
7. Organisatie .....	22
8. Risico inventarisatie.....	24
9. Conclusies.....	27

## 1. Inleiding

### Aanleiding

In 1901 is gestart met de bouw van een tramremise aan de Tollensstraat. Enkele jaren later werd de remise met nog eens twee hallen uitgebreid en ook later zijn nog diverse aanbreidingen en opbouwen toegevoegd. Het complex is tot 1996 in gebruik geweest bij het Gemeentevervoerbedrijf. Sindsdien is het overgedragen aan het stadsdeel en wordt er gestudeerd op een nieuwe toekomst voor de tramremise. Het complex is in 2001 aangewezen als Rijksmonument.

In 2003 is er een initiatief geweest van een groep ondernemers, verenigd in Stichting Culturele Hoofdstad Amsterdam (SCHA), om het complex te bestemmen als culturele hotspot. Nadat dit initiatief door SCHA meer is uitgewerkt, heeft SCHA vervolgens Burgfonds betrokken als ontwikkelaar bij het project. In 2007 is een bouwaanvraag gedaan die in juni 2008 is vergund. De afgelopen anderhalf jaar heeft Burgfonds als ontwikkelaar en beoogd exploitant gezocht naar mogelijkheden om het plan financieel haalbaar te maken. Dit is uiteindelijk niet gelukt en daarop zijn de plannen voor een cultureel uitgaanscentrum stopgezet. Ook is de overeenkomst voor de ontwikkeling van het hallencomplex in december 2009 ontbonden. Hiermee ligt de toekomst van het complex weer geheel in handen van het stadsdeel.

### Vraagstelling

Het stadsdeel beraadt zich ultimo 2009 op de mogelijkheden tot ontwikkeling van de voormalige tramremise. In dat kader heeft het stadsdeel Lingotto gevraagd op korte termijn een Plan van Aanpak te maken om te kunnen komen tot een nieuwe invulling voor de tramremise.

De vraagstelling sluit nauw aan op de expertise die Lingotto heeft opgebouwd bij herontwikkeling en positionering van bestaande gebouwen. Een bekend voorbeeld hiervan is de Kawwgomballenfabriek in Amsterdam-Overamstel. Lingotto heeft dit complex van 20.000 m<sup>2</sup> bvo in enkele jaren getransformeerd van een vervallen leegstaande fabriek tot een creatief bedrijvent centrum. Enkele trefwoorden die het succes van de Kawwgomballenfabriek typeren zijn: een uitgesproken visie, eenduidige

besturing van het proces, fasegewijze ontwikkeling en sturing op kasstroomplanning.

Terug naar de tramremise. Zoals gezegd is het complex sinds 1996 niet meer in gebruik. Dit heeft inmiddels zijn sporen nagelaten in de vorm van een sterke aftakeling van de monumentale kwaliteiten die slechts met steeds duurdere ingrepen weer teniet gedaan kunnen worden. Dit betekent dat daadwerkelijke aanpak hoogst urgent is, wat druk zet op het nieuwe planproces.

### Randvoorwaarden

Het stadsdeel gaat uit van de volgende randvoorwaarden waarbinnen de uiteindelijke nieuwe invulling voor het complex zal moeten worden uitgewerkt:

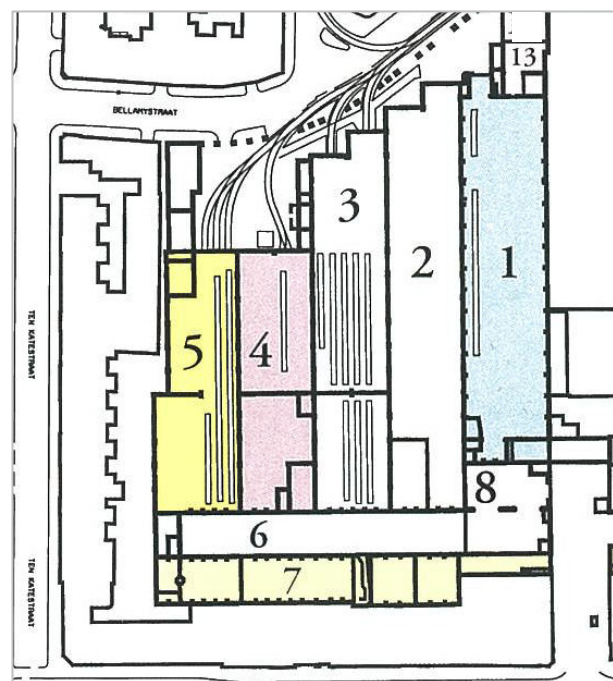
- het is van belang dat het Rijksmonument de Hallen niet ongebruikt blijven;
- het complex als geheel moet rendabel zijn. Dit betekent dat als er maatschappelijke functies in komen die niet veel opbrengen er ook commerciële functies moeten komen, zodat het geheel rendabel wordt. Kortom het moet een realistisch, haalbaar en uitvoerbaar plan zijn;
- het Rijksmonument de Hallen moet ook bovenwijkse functies krijgen;
- het is van belang dat het complex binnen afzienbare tijd ontwikkeld wordt;
- het complex kan en mag in fasen gerealiseerd worden.

## 2. Analyse van de opgave

Analyse van gebouw en opgave leert ons het volgende.

- Het complex is door de opzet en architectuur van aaneengesloten hallen heel monumentaal, maar ook zeer dwingend en beperkend voor het gebruik. Het zijn immers grote hallen die zich slecht laten compartimenteren en het daglicht komt met name uit de daken;
- De essentie van de opgave is gebruikers te vinden die recht doen aan de maat en kwaliteiten van het gebouw;
- Het casco van het complex moet zoveel mogelijk gebruikers onafhankelijk zijn. Gebruikerswensen moeten via (liefst) eenvoudige inbouw worden gerealiseerd zodat de investeringen beperkt blijven en het gebouw ook in de toekomst geschikt blijft voor een andere functie;
- Pas bij zicht op huurders die nieuwe investeringen rechtvaardigen worden de hallen of delen daarvan aangepakt. Het complex wordt daarom fasegewijs ontwikkeld;
- Herstel van het complex is buitengewoon kostbaar. De kosten zijn aanmerkelijk hoger dan nieuwbouw terwijl door de opzet van de hallen de opbrengstpotentie lager is;
- Hallen 3 en 6 zijn de parels van het complex. Vooral de enorme ruimtelijkheid van de hallen, de lichtinval en de dakconstructie maken deze hallen indrukwekkend. Behoud en renovatie van deze hallen is een minimum vereiste. De overige hallen bezitten minder kwaliteit. Compartimentering of inbouw om in te spelen op specifieke huurderswensen is hier wel mogelijk en de mate van herstel is afhankelijk van de daar te realiseren huuropbrengsten;
- Om het complex in een beleggingsportefeuille te kunnen opnemen verdient het de voorkeur dat het complex beschikt over parkeerfaciliteiten;

- Gelet op de betekenis en emotionele waarde van het complex in de buurt dienen er ook publieksfuncties in het programma opgenomen te worden.
- Hoewel het gebouw zich door sfeer, architectuur en locatie goed leent voor creatieve gebruikers, is het moeilijk deze groep te huisvesten aangezien zij veelal behoefte hebben aan kleinschalige ruimten terwijl de gebouwstructuur zich hier niet voor leent;



Schematische indeling  
bestaande situatie  
tramremise

### 3. Marktverkenning

Uitgaande van de locatie en de typologie van de gebouwonderdelen hebben we de kansen van een aantal mogelijke functies gezien. De bewonersavond op 14 januari 2010 heeft daarbij voor goede input gezorgd. De verschillende functies zijn hebben we gerangschikt zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan uit 2002 en naar een aantal extra functies. Puntsgewijs concluderen we (in alfabetische volgorde) hierover het volgende:

#### **Ambachtelijke bedrijven**

Er is behoefte aan ambachtelijke kleinschalige functies in de woonwijk, eventueel te combineren met een opleidingscentrum voor ambachtelijke beroepen. Aandachtspunt bij functies in de milieucategorie 3 (zoals timmerwerkplaats en bankwerkerij) is dat er beperkingen worden gesteld door milieuhinder. Daarnaast lenen de huidige gebouwen zich door de lichte constructie slecht voor een dergelijke invulling. Ook de ontsluiting van kleinere bedrijfseenheden in dit complex is moeilijk of vergt veel m<sup>2</sup>. De opbrengstpotentie is laag. Derhalve kunnen deze functie op kleine schaal in beperkte delen van het complex worden ingepast.

#### **Creatieve bedrijven** (nu niet mogelijk volgens bestemmingsplan)

In de brainstorm van 14 januari is een groot aantal suggesties op dit gebied gedaan en die in tegenstelling tot culturele functies meestal wel geld opleveren. Zoals een maakindustrie rondom de creatieve sector, commerciële geluidstudio's, multimedia en Dutchview, ontwerpstudio's en een ondernemerslab voor startende ondernemers. We vinden dit kansrijke functies omdat ze voldoende huur kunnen genereren, maar sommige zullen wat moeilijk inpasbaar zijn in de huidige bouwstructuur.

#### **Cultuur**

Culturele functies passen heel goed in de sfeer en beleving van het complex. Suggesties zijn een filmhuis, circus Elleboog, Krakeling en buurttheater. Deze functies staan echter nogal eens op gespannen voet met het gebouw. We hanteren in deze studie namelijk het uitgangspunt dat de ruimten gebruikersonafhankelijk moeten zijn, dus geen afwijkingen in vloerniveau en geen onevenredige extra akoestische maatregelen. De

voorzieningen mogen niet te grote groepen publiek aantrekken omdat dit verkeersaantrekkend is en overlast voor de buurt geeft. In zijn algemeenheid zullen gesubsidieerde instellingen onvoldoende huur kunnen genereren. Ook de voorgestelde broedplaatsen voor podiumkunstenaars en beeldend kunstenaars zijn met een huur van € 55 /m<sup>2</sup> VVO verre van kostendekkend. Daarbij komt het feit dat broedplaatsen zich richten op kleine verhuurbare eenheden die er juist niet (te maken) zijn. Met de eisen vanuit het gebouw en huur zal cultuur echter niet een financiële drager kunnen zijn voor de invulling van het gebouw.

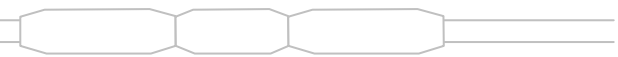
#### **Detailhandel** (nu niet mogelijk volgens bestemmingsplan)

Op de korte termijn zie we geen kansen om het complex met een openbare passage (hal 6) deel uit te laten maken van het winkelgebied Kinkerstraat e.o. Het bestaande winkelgebied heeft al een grote diversiteit in aanbod en het functioneert op basis van doorgaande straten. Hoewel af te dingen is op de kwaliteit van de openbare ruimte in de Kinkerstraat, geloven we niet dat koperspubliek uit deze straat het gebouw in kan worden getrokken. Overigens is niet uit te sluiten dat over tien jaar waarbij de Remise zich heeft bewezen en er een loop is ontstaan, er wel kansen zijn.

Detailhandelsconcepten met grotere schaal, een bovenwijkse doelgroep en aanvullend op het huidige winkelaanbod zijn echter wel kansrijk, en dan met name op het gebied van design en voedsel. Interessante referentieprojecten ten aanzien van Design is de Design Post Keulen en de Toonkamer in Utrecht. Een andere genoemde functie is de (Beverwijkse) Bazaar. Deze vergt echter veel oppervlak, is verkeersaantrekkend en is alleen maar in het weekend open. Onder het thema food zijn suggesties gedaan voor de marktachtige verkoop van verantwoord voedsel in combinatie met eten, zoals Eataly (diverse locaties in Italië) Dean & DeLuca (NYC), Chelsea Market (NYC), Borough market (Londen).

#### **Horeca**

In brede zin mogelijk en gewenst. Café en restaurant zijn zonder meer noodzakelijke functies om het gebouw levendig te maken en om een ontmoetingsplek voor de buurt te creëren. Specifieke invullingen zoals een Jazz Café kunnen alleen in die ruimten worden gerealiseerd waarbij de geluidsisolatie op voorhand al goed is. Een terras, bijvoorbeeld aan het



Bellamyplein, zou hierbij welkom zijn. Een ander genoemde functie is een multifunctionele ruimte, niet te grootschalig in verband met beperking van overlast, geschikt voor feesten en partijen. Dit kan mogelijk gekoppeld worden aan andere functies in het complex zodat er een verbeterde exploitatie ontstaat. Een evenementenhal valt af omdat deze te grootschalig is.

Een design of boetiekhotel zou ook een toegevoegde waarde hebben voor het gebruik van het complex, maar kan alleen met een efficiënte (prefab?) inbouw van de hotelkamers. Een hotel op deze plek past overigens in het hotelbeleid van de gemeente Amsterdam.

### **Maatschappelijke dienstverlening**

Hieronder wordt verstaan openbaar bestuur, openbare dienstverlening, religie, onderwijs, lichamelijk en/of geestelijke gezondheidszorg, opvoeding, kinderopvang en cultuur. Het complex is niet geschikt voor kleinschalige dienstverlening ten gevolge van de bouwstructuur, wel meer geschikt voor diensten die grootschalige ruimten behoeven. Een belangrijk punt bij maatschappelijke functies is het relatief lage huurniveau dat ze kunnen opbrengen, waardoor de ruimten niet rendabel te exploiteren zijn. De openbare bibliotheek is een reeds bekende kandidaat en is ook nog eens nadrukkelijk tijdens de bewonersavond genoemd, en heeft in elk geval als voordeel dat het om grotere ruimten gaat. Ook zijn sommige vormen van beroepsonderwijs (zoals Rietveld, ROC, Hotelschool) mogelijk omdat deze specifieke bouwweisen hebben en minder standaard ruimten behoeven. Ook kan soms bij beroepsonderwijs synergie met andere functies in het complex worden gevonden. De huren van onderwijs liggen ook iets hoger waarmee de altijd noodzakelijk inbouw (deels) bekostigd kan worden.

### **Museum** (nu niet mogelijk volgens bestemmingsplan):

Een trammuseum past weliswaar in de historie van het gebouw, maar genereert onvoldoende huuropbrengsten. Zal naar verwachting ook geen echte publiekstrekker zijn. Andere vormen van een museum zijn in principe ook denkbaar, hierbij is bijvoorbeeld genoemd een buurtmuseum. Dit gebruik vergt vaak hoge investeringen in installaties en/of leveren lage

huuropbrengsten. Het voorgestelde museumcluster is een erg eenzijdige invulling van het complex en strookt niet met de beoogde diversiteit.

### **Parkeren** (nu niet mogelijk volgens bestemmingsplan)

Indien kostentechnisch verantwoord zeker opnemen. Maakt commercieel gebruik van het complex veel beter mogelijk. In de buurt is de parkeerdruk immers hoog.

### **Recreatie**

Recreatieve functies (vrije tijd en sport) stellen hoge en kostbare eisen aan de gebouwde voorzieningen terwijl ze weinig huur kunnen opbrengen en dus niet rendabel zijn. Dit zijn bijvoorbeeld functies zoals een multifunctionele sportzaal, squashcentrum, tennishal, skatehal, etc. Wij achten deze functies financieel niet haalbaar. De suggestie van een schaatsbaan kan worden meegenomen bij de inrichting van de openbare ruimte. De meer commerciële sportbeoefening zoals fitness brengt in principe wel voldoende huur op, maar de markt hiervoor is inmiddels ruim verzadigd.

### **Tuin**

Een tuin is nu al in het bestemmingsplan mogelijk, al dan niet in combinatie met maatschappelijk- en zakelijke dienstverlening of bedrijven. De suggesties van een binnentuin à la de Hortus, is zeker aantrekkelijk mits dit financieel inpasbaar is.

### **Zakelijke dienstverlening**

Minder geschikt voor grotere bedrijven, wel kansrijk als ondernemersdorp met flexibele werkunits. Fijnmazige compartimentering van de hallen is lastig door de dakconstructie en de daglichttoetreding van bovenaf. Doelgroep zijn kleine tot middelgrote (creatieve) ondernemers in een straat tot circa 3 kilometer.

## 4. Concept

De bewonersavond en de daarop gebaseerde analyse (hfst 3) hebben we uitgewerkt in vier scenario's met elk een specifiek thema. Hier wordt dus beperkt ingegaan op de diversiteit aan functies zoals hiervoor zijn benoemd. Pas nadat er een keuze is gemaakt voor één of een combinatie van scenario's, zal het complex meer specifiek worden ingevuld.

Alle vier bevatten onderdelen die volgens ons markttechnisch haalbaar zijn en tevens ruimtelijk zijn in te passen in het complex. Op dit moment is het uiteraard nog te vroeg om een definitieve keuze te maken voor één van de vier scenario's, daarvoor zijn simpelweg nog te veel zaken onbekend. Het belangrijkste uitgangspunt voor de keuze van een scenario is het perspectief op nieuwe gebruikers. Dát is leidend in de herontwikkeling. Met deze scenario's scheppen we echter een kader en geven tevens inzicht in potentiële opbrengsten en kosten (zie hoofdstuk 6). Het is volgens ons ook mogelijk dat onderdelen van verschillende scenario's in het definitieve plan samensmelten tot één. In de scenario's worden concrete voorstellen gedaan per hal.



## Scenario 1 – design

In dit scenario wordt een aantal verschillende functies rondom het thema design gemengd. Het complex is van drie zijden toegankelijk: vanuit de oostzijde naast de toekomstige nieuwbouw, vanaf het Bellamyplein en via de Ten Katemarkt. De passage is openbaar toegankelijk. In dit scenario is ruimte voor werken, horeca in de ruime zin des woords, een grootschalig designconcept en een openbare bibliotheek. Publieksfuncties, gecombineerd met meer bedrijfsmatige functies. Functies die elkaar versterken doordat zij mensenstromen genereren.

### **Functies en programma**

Hal 1 wordt opgesplitst in units voor creatieve bedrijven. Deze hal leent zich, door de ligging aan de (te verlengen) Tollensstraat, bij uitstek om open te maken. De verschillende units zijn dan direct bereikbaar vanuit de Tollensstraat. De hal zelf leent zich, in tegenstelling tot de andere hallen, ook goed voor compartimentering: de hal is de minst monumentale van het complex, en de daken zijn, uitgezonderd de daklichten, nagenoeg horizontaal. De spanten lopen horizontaal en zijn niet onderbroken door kolomen. Dit maakt het relatief eenvoudig om scheidingswanden te plaatsen en geeft flexibiliteit. De units zijn te koppelen. Er kunnen 9 zelfstandige ruimten van 225 m<sup>2</sup> BVO gemaakt worden. Als daar 40 % entresols in gemaakt worden neemt de het VVO metrage toe tot circa 315 per unit.

De bibliotheek vindt haar plek in het aan de passage gelegen tweelaagse gedeelte van hal 2. De bibliotheek telt in totaal zo'n 1.000 m<sup>2</sup> VVO. In hal twee is dan nog zo'n 1.600 m<sup>2</sup> VVO beschikbaar in één laag. Deze wordt ontsloten vanaf het Bellamyplein. Hierin wordt een design showroom gemaakt. De designshowroom wordt gekoppeld aan de meest monumentale hal 3. De hal wordt nauwelijks ingericht met vaste inbouw, waardoor de monumentaliteit over de volle lengte en breedte kan worden ervaren.





De hallen 4 en 5 worden aan elkaar gekoppeld. Daar ontstaat zo een spannende ruimte van zo'n 2500 m<sup>2</sup> waarin een designhotel gerealiseerd wordt. De kamers van dit hotel zijn prefab cabins. Ze hebben geen directe relatie met de buitenzijde, maar hebben ramen die uitzien op de hal cq. binnentuin. De bijzondere kwaliteit van deze kamers is juist het glazen dak. Liggend op je rug aanschouw je vanuit het hotelbed via de monumentale kappen van het gebouw de sterrenhemel. De kamers zouden (deels) in twee lagen kunnen worden gemaakt, dat dient ontwerptechnisch uitgedacht te worden.

De ruimten in hal 7 worden opgesplitst in units variërend van 50 tot 200 m<sup>2</sup> VVO. In deze ruimten kunnen kleine bedrijven zich vestigen, horeca, maar ook een kantoor met showroom of in de toekomst wellicht een boetiekachtig winkelmilieu. De eerste generatie gebruikers zijn echter voornamelijk (design) bedrijven. Hal 8 (inclusief bovenruimte) kan als een zelfstandige (kantoorachtige) ruimte worden gebruikt. Deze hal heeft een eigen entree aan de Tollensstraat.



## **Scenario 2 – educatie**

In dit tweede scenario is onderwijs het thema van het complex. De drager van het geheel is bij voorkeur een beroepsopleiding in de horeca. Deze dominante gebruiker tematiseert het complex, maar laat ook ruimte aan verschillende andere, complementaire, functies zoals een foodconcept.

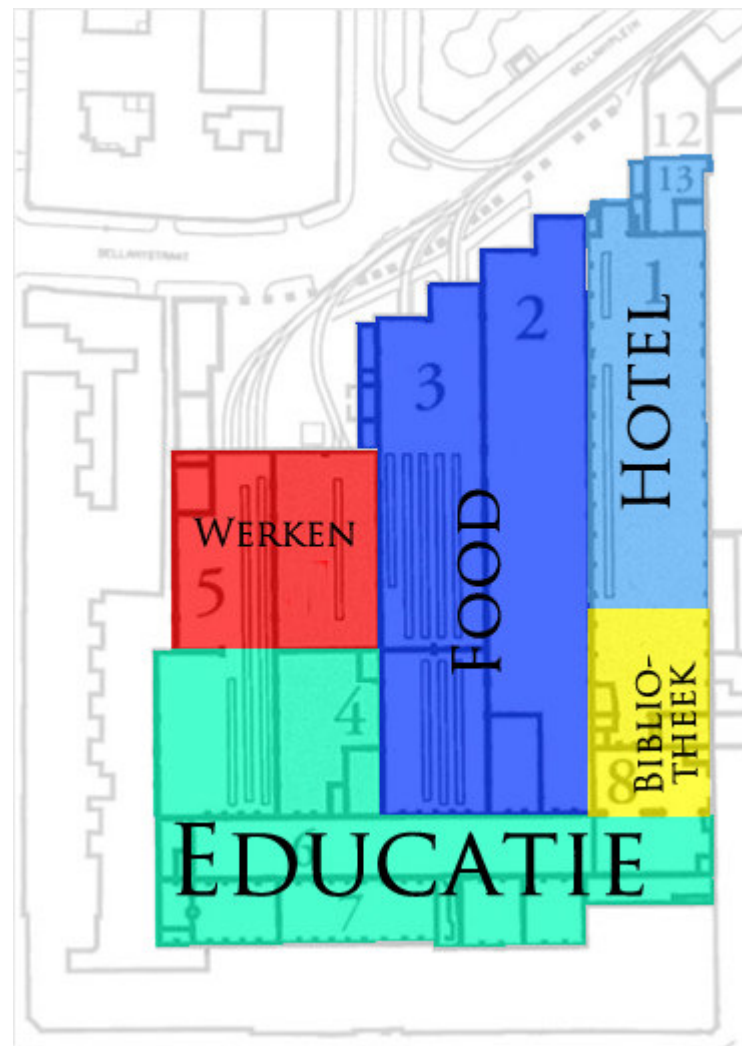
### **Functies en programma**

Het complex wordt in feite in tweeën gedeeld. De onderwijsinstelling krijgt entree aan de Tollensstraat en gebruikt de gehele passage, hal 7 en de helft van de hallen 4 en 5. Dit is circa 5.000m<sup>2</sup> VVO. De passage wordt het centrale deel -het atrium- van de instelling, waar ruimte is voor computerwerkplekken, bibliotheek en informele vergaderruimtes. De hal wordt niet gecompartmenteerd maar juist gerenoveerd en teruggebracht in oude staat. Hal 7 is een goede hal om op te splitsen naar docentenkamers en overige kantoorruimtes. Hal 4 en 5 wordt gebruikt voor enkele collegezalen en mogelijk nog werkruimtes voor studenten.

De monumentale hal 3 wordt in oude luister hersteld. Samen met hal 2 wordt hier een uniek foodconcept gerealiseerd. In deze overdekte markt ligt de nadruk op vers en biologisch eten. Het is hier mogelijk boodschappen te doen, maar ook snel een broodje te eten, te lunchen of 's avonds uit eten te gaan. Mogelijk kan een relatie met de Ten Kate markt gezocht worden. De studenten van de onderwijsinstelling kunnen hier door middel van leerwerkplekken ervaring op doen.

In het gedeelte tegen het Bellamyplein komt in hal 1 een hotel. De buitengevel wordt gerenoveerd en opengewerkt en binnenin worden prefab cabins als hotelkamers gebouwd.

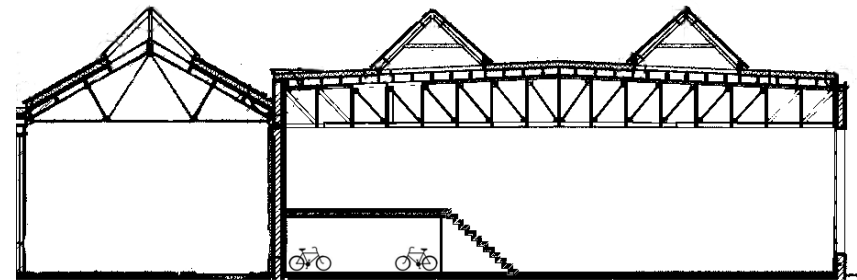
In het noordelijke deel van de hallen 4 en 5 komt een ondernemersdorp. Ook hier wordt gebruik gemaakt van containers en verhuurd als werkruimte voor kleine bedrijven. Mogelijk zijn dit ondernemers die gelieerd zijn aan de onderwijsinstelling of het foodconcept.





### Fietsenstalling

Amsterdam is gezegend met een groot aantal mensen dat, vaak door weer en wind, de fiets als vervoersmiddel kiest. Dit gegeven heeft echter ook zijn nadelen. Geparkeerde fietsen maken de openbare ruimte rommelig als er geen goede stallingsmogelijkheden zijn. In de oude plannen voor de tramremise is altijd een deel van de parkeerbak bestemd als fietsenstalling. Dit is een chique, maar dure oplossing. Tegenover de grote investering staan immers geen inkomsten. Een alternatief zou gevonden kunnen worden door een 6 meter brede tunnel te bouwen op de begane grond in een van de hallen. Bovenop deze tunnel ontstaat dan een entresol, waardoor de verhuurbare ruimte in de betreffende hal niet kleiner wordt. In onderstaand schema is dit idee gevisualiseerd voor hal 1. Op een soortgelijke manier kan ook worden nagedacht over vluchtroutes door het gebouw.



### Scenario 3 – werken

In dit scenario staat het thema werken centraal. Hiermee wordt ingespeeld op de vraag naar bijzondere, specifieke, oude, hoge ruimtes van creatieve bedrijven. Het complex wordt als één geheel gepositioneerd, maar bevat een enorme verscheidenheid aan bedrijfsruimtes. Doelgroepen zijn kleine tot grote creatief zakelijke dienstverleners en de lichte maakindustrie (bv. naaiateliers). De ondernemers vinden de combinatie van de nabijheid van de stad (en hiermee hun eigen klanten), de atypische ruimtes en de uitstraling van het complex belangrijk.

#### **Functies en programma**

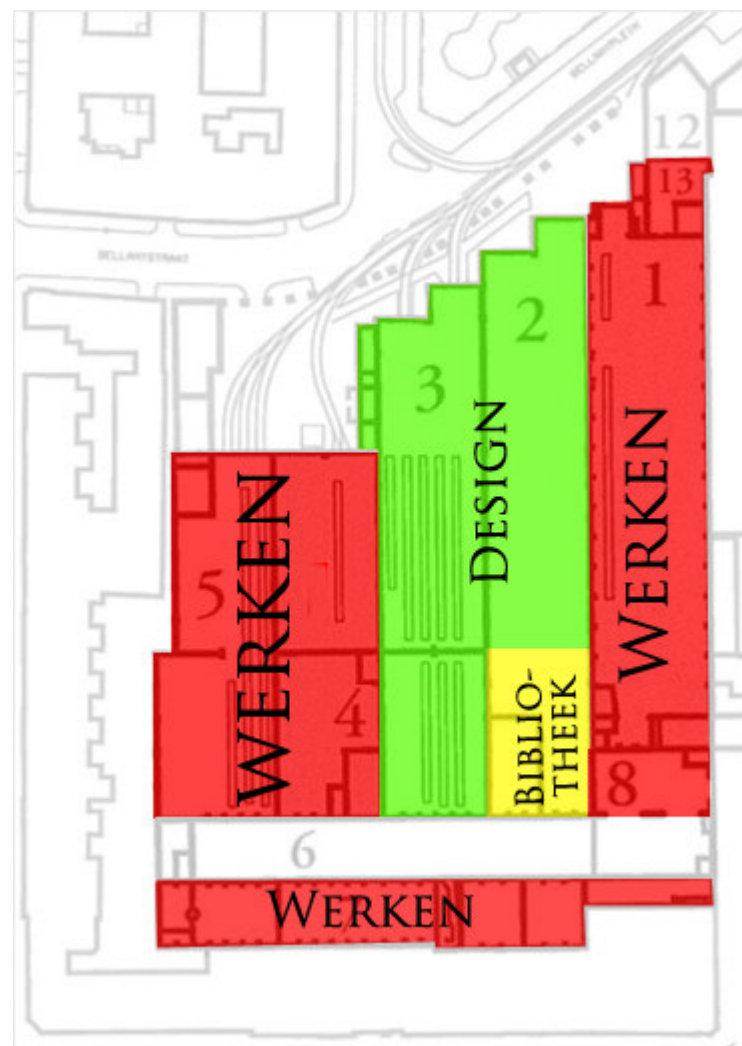
Hal 1 wordt opgedeeld in courante werkateliers van circa 300 m<sup>2</sup> VVO. De oude gevel wordt opengemaakt en hersteld, zodat dit deel van de hallen echt een gezicht krijgt.

De bibliotheek komt in hal 2 met de entree grenzend aan de passage. Mogelijk is het noodzakelijk een patio in hal 2 te maken om voldoende daglicht binnen te krijgen.

Hal 2 en 3 wordt gebruikt voor een designconcept. De ruimtelijkheid van de hallen komt mooi tot z'n recht bij deze functie; deze functie krijgt namelijk een showroomachtige invulling met een open structuur.

Hal 4 en 5 wordt gebruikt voor een mix van kleinere en middelgrote bedrijven. De hallen zullen een nieuwe verdeling krijgen, met box-in-box kantoorruimtes. Het formaat van de verhuurbare ruimtes varieert van zeer klein (25 m<sup>2</sup> VVO) tot maximaal 200 m<sup>2</sup> VVO. Ook hal 7 wordt verbouwd naar kleinere, atelierachtige werkruimtes, variërend van 100 tot 300 m<sup>2</sup> VVO. Een lunchroom of café is hier ook goed mogelijk.

Hal 6 -de passage- is onderdeel van het ondernemerslab. Hier heeft de horecavoorziening een terras, zijn enkele informele zitjes om te kunnen vergaderen en is er een ontvangstreceptie.





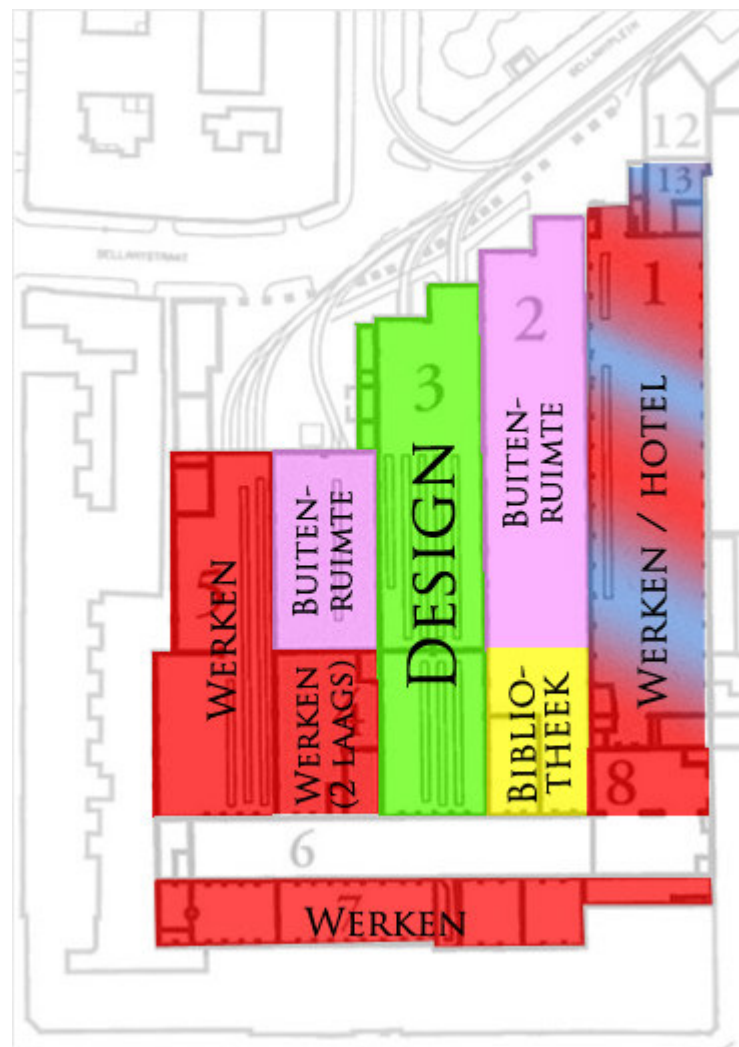
#### **Scenario 4 – werken met buitenruimte**

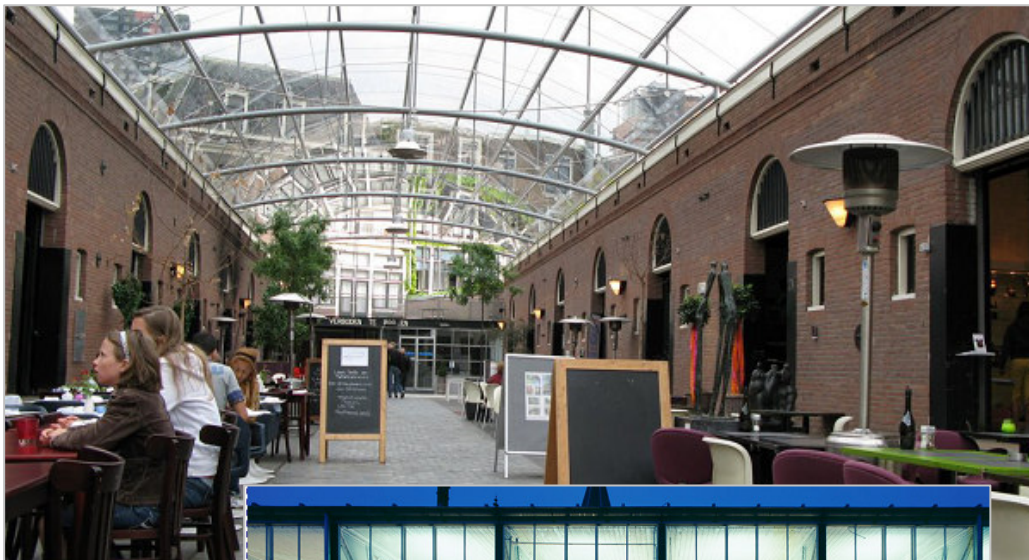
In dit scenario wordt twee meer rigoureuze ingrepen voorgesteld. Er wordt meer buitenruimte gemaakt. De kap wordt gehandhaafd, maar er worden op verschillende plekken perforaties gemaakt, zodanig dat de ruimte ook voor de brandweer als buitenruimte wordt aangemerkt. Dit kan goed samengaan met het huidige monumentale daklandschap en de bijzondere spanten in de verschillende hallen. De kopgevels aan het Bellamyplein blijven uiteraard wel gehandhaafd. Deze ingreep heeft een aantal voordelen. In de eerste plaats nemen de directe bouwkosten en het verhuurrisico af, er worden immers minder meters gemaakt. De resterende meters hebben meer kwaliteit omdat er van verschillende zijden daglicht binnenvalt en genereren daarmee een hogere opbrengst. De buitenruimte kan als een overdekte tuin en prettige verblijfsplaats fungeren. Een bijkomend voordeel is het feit dat vluchtwegen gemakkelijker ingepast kunnen worden. De tweede ingreep betreft de sloop van hal 1. Hiervoor komt, met behoud van de kopgevels, een bij het complex passende nieuwbouw terug, in de vorm van een efficiënt gebouw in drie lagen.

#### **Funcies en programma**

Meer daglicht in het complex maakt de hallen aantrekkelijker voor de werkfunctie. Deze functie is dan ook dominant in dit scenario. Een groot deel van hal 2 en 4 wordt buitenruimte gemaakt, feitelijk tot aan het gedeelte dat momenteel tweelaags is. Op de plek van hal 1 wordt een nieuw gebouw gemaakt. Dit gebouw heeft een stoere, ambachtelijke en robuuste uitstraling en bestaat uit drie lagen. Dit gebouw is geschikt voor een combinatie aan functies, zoals hotel, werken, etc. en profiteert ook van de buitenruimte in hal 2.

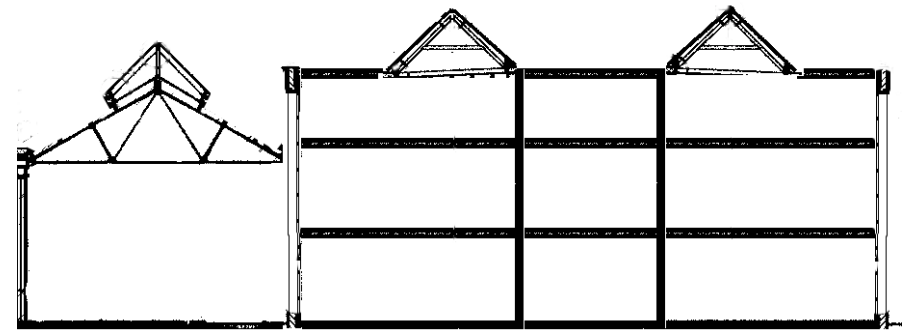
In het tweelaagse deel van hal 2 is bijvoorbeeld ruimte voor de bibliotheek. In de vloer van de eerste etage wordt een gat gemaakt, waardoor de verdiepingen in relatie met elkaar staan. Er komt daglicht vanuit de buitenruimte en vanaf het dak. Voor het tweelaagse gedeelte van hal 4 geldt dezelfde ingreep en hier worden werkruimtes gerealiseerd. In de monumentale hal 3 komt het designconcept. Het designconcept, met expoachtige inrichting, komt hier goed tot z'n recht. Hal 5 en 7 zijn beiden te compartimenteren in units vanaf zo'n 100 m<sup>2</sup>.





### **Nieuwbouw met buitenruimte**

Hal 1 wordt gesloopt, en in plaats daarvan wordt een zeer efficiënt bedrijfsgebouw in drie lagen teruggebouwd. Een gebouw met een kolommenstructuur. De originele daklichten worden weer op het dak geplaatst, waardoor het unieke daklandschap van de tramremise in stand gehouden wordt. In het dak van hal 2 worden perforaties gemaakt. Hierdoor wordt buitenruimte gemaakt, terwijl de kwaliteiten van de spanten behouden blijven. Het nieuwe gebouw op de plek van hal 1 heeft zo daglicht van drie zijden. De onderste twee lagen zijn 4 meter hoog, de bovenste laag is slechts 3 meter hoog aangezien deze de daklichten in de ruimte heeft. In dit gebouw kunnen bedrijfsruimten met grote kwaliteit gemaakt worden.



### **Parkeren**

Bij alle scenario's is de aanwezigheid van voldoende parkeerplekken essentieel. Zonder goede en voldoende parkeervoorzieningen zal een ruime meerderheid van de beoogde functies niet haalbaar zijn omdat de potentiële huurders zullen afhaken op het gebrek aan parkeerplaatsen.

Daarnaast past het complex met een parkeervoorziening op basis van een parkeernorm van 1: 125 per m<sup>2</sup> bvo beter in een beleggingsportefeuille en het complex levert daarmee ook meer op. Dit komt neer op ongeveer 120 parkeerplaatsen. Minstens zo belangrijk is het fietsparkeren! Ook hier zal in iedere scenario een ruimte voor worden aangewezen.

De vraag die nog voor ons open staat is waar het autoparkeren gerealiseerd zal moeten worden. Onze voorkeur gaat in principe uit naar ondergronds parkeren, waarbij we nog geen voorkeur hebben onder welke hallen dit gerealiseerd zou moeten worden. Dit is afhankelijk van de functionele invulling van het complex in combinatie met de kostenimplicaties. Op dit moment hebben we op beide aspecten nog onvoldoende inzicht om nu een keuze te kunnen maken voor de parkeeroplossing. Een mogelijkheid is om bij noodzaak van een gedeeltelijk funderingsherstel dit herstel te combineren met de aanleg van een parkeergarage. De kosten voor het parkeren zijn dan relatief beperkt en de gecombineerde aanpak heeft daarnaast een aantal extra voordelen, zoals:

- Diverse leidingen zoals voor warmte / koude, hemelwaterafvoer etc kunnen beter via de parkeergarage lopen dan door de hallen;
- In de nieuwe vloeren kan vloerverwarming en –koeling worden opgenomen waarbij de vloer op hetzelfde peil kan blijven als nu;

Een andere mogelijkheid is parkeerplaatsen te bouwen op de begane grond van de hallen 4 en 5. Hierboven kan een vloer gebouwd worden, waarop box-in-box units voor kantoor of hotel gemaakt kan worden. In de tijdelijke sfeer kunnen deze hallen sowieso gebruikt worden om bijvoorbeeld te voorzien in parkeerbehoefte van huurders van reeds opgeleverde functies.

Een definitieve keuze voor de parkeeroplossingen zal een in een volgende fase gemaakt worden.

### **Openbare ruimte**

Het complex heeft nu een karakteristieke en monumentale ommuring aan de zijde van het Bellamyplein. Het verdient aanbeveling het herstel van deze muur te laten samenvallen met een nieuwe inrichting van de openbare ruimte binnen en buiten de ommuring. Een nieuwe inrichting van het Bellamyplein is daarbij noodzakelijk, waarbij het verwijderen van de doorgaande straat tussen complex en plein aan te bevelen is.

### **Fasering van de uitvoering**

Zoals eerder aangemerkt staat of valt het succes van dit project bij een realistische en faseerbare invulling van het complex! Stap voor stap moet er geïnventariseerd worden welke mogelijke gebruikersgroepen het best passen in de verschillende hallen. We rekenen op een gefaseerde bouwperiode van circa 4 jaar. De hallen zullen elk afzonderlijk worden opgeleverd en in gebruik genomen worden. Dit heeft als voordeel dat er in een vroeg stadium huurinkomsten gegenereerd worden, zodat de financieringslasten (deels) dekkend zijn.



De Passage (Hal 6)





## 5. Bestemmingsplan en vergunningen

### Verleende bouwvergunning

Op 12 juni 2008 heeft het stadsdeel Oud-West een bouwvergunning verleend voor het veranderen van de tramremise tot een cultureel bijeenkomstgebouw. De bouwvergunning is verleend met gebruikmaking van een vrijstelling van het bestemmingsplan ex artikel 19 WRO. De vrijstelling heeft betrekking op gewijzigde situering en functie van de zogenaamde differentiatievlakken die per hal in 2002 in het bestemmingsplan zijn vastgelegd. De vrijstelling heeft ook betrekking op de ondergrondse parkeergarage en de bouwhoogte van de theaterzaal en de toneeltoeren.

De nu voorgestelde plannen wijken voor onderdelen substantieel af van de verleende bouwvergunning. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de reeds verleende bouwvergunning niet meer bruikbaar is en dat een nieuwe bouwaanvraagprocedure noodzakelijk is.

### Bestemmingsplan

Een nieuwe bouwaanvraag wordt getoetst aan het vigerende bestemmingsplan. De nieuwe voorstellen passen echter niet geheel in de specifieke toedeling van functies per hal zoals vastgelegd in de differentiatievlakken in het vigerende bestemmingsplan 2002. Een aantal ingrepen kan, mede afhankelijk van de te realiseren functies, overigens wel op basis van dit bestemmingsplan vergund worden. Maar uiteindelijk zal er een nieuw bestemmingsplan gemaakt moet worden, waarbij gerekend moet worden op een doorlooptijd van circa één jaar.

Om de plannen optimaal te kunnen ontwikkelen heeft het nadrukkelijk de voorkeur om een nieuw bestemmingsplan te maken met ruime kaders waarbinnen geschoven kan worden met oppervlakten en functies. De onderlegger van een nieuw bestemmingsplan moet een duidelijke visie zijn en nadrukkelijk geen plan omdat in laatst genoemde situatie eventuele wijzigingen en optimalisaties niet meer mogelijk zijn.

### Milieuvergunning/MER

Opgemerkt dient te worden dat de huidige plannen een poppodium bevat die als recreatieve of toeristische voorziening een MER toetsing heeft gevegd. Voor de nieuwe invulling van de tramremise is het van belang dat nieuwe functies niet méér publiekstrekking zijn dan het poppodium, want in dat geval is een nieuwe MER nodig hetgeen nog eens een extra doorlooptijd zou vergen van één jaar.

### Monumentenstatus

In 2001 is de Westelijke tramremise op verzoek van de gemeente Amsterdam door het Rijk aangewezen als beschermd monument. De monumenten status heeft betrekking op de remise, de werkplaats, twee magazijngebouwen, vier (waarvan twee dubbele) dienstwoningen en de ommuring (het gemetselde muurwerk, maar niet de metalen hekken). De monumentenstatus kan zowel voordelen als nadelen hebben voor de herontwikkeling. Het voordeel is de mogelijkheid om subsidies te verkrijgen via de Rijksdienst voor Monumentenzorg. Het nadeel kan zijn dat bepaalde ingrepen die vanuit het toekomstig gebruik wenselijk zijn, ingaan tegen de eisen en wensen van Monumentenzorg. Een goede samenwerking en afstemming van de plannen met Monumentenzorg is daarom een vereiste.

Enkele onderdelen van het complex genieten bijzondere belangstelling en dus bescherming. Dit zijn de monumentale hallen 3 en 6 en het daklandschap als totaliteit. Hier zal in de herontwikkelingsplannen extra aandacht aan besteed moeten worden.

## 6. Financiën

In dit hoofdstuk komt aan de orde of de hiervoor geschetste plannen ook in financieel-economisch opzicht haalbaar zijn. Daarvoor hebben we gekeken naar de plannen die tot nu toe zijn gemaakt en deze zo goed mogelijk gesplitst in de verbouw van het casco en de verbouw naar specifieke huurders wensen. Dit blijft echter lastig omdat hiervoor nog geen aangepast ontwerp is gemaakt. Een gemeentelijke kostenraming wordt weliswaar door verschillende deskundigen onderschreven, maar is natuurlijk wel een afgeleide van de plannen die er tot nu toe zijn gemaakt. Als de kostenramingen worden uitgesplitst naar casco en gebruikersafhankelijke inbouw, dan constateren we dat herstel van het casco nu te duur is om een rendabele exploitatie van het gehele complex mogelijk te maken.

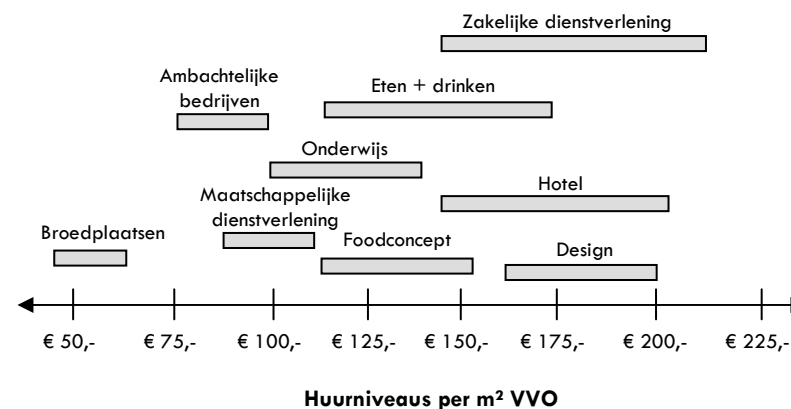
In het volgende wordt dit stap voor stap uitgewerkt en geven we aan in welke richting we een oplossing zien.



## Opbrengsten

De huuropbrengsten variëren per functie. Locatie en gebouw bepalen ook welke functies mogelijk zijn. De tramremise bepaalt door haar specifieke opbouw sterk de gebruiksmogelijkheden, huurders en dus het huurniveau. Vaak stellen gebruikers met hoge huren ook eisen aan daglichttoetreding en uitzicht. Dit is in de tramremise niet gemakkelijk te realiseren en hiermee vallen juist goed betalende gebruikersgroepen af. Lingotto heeft bijvoorbeeld in de Kauwgomballenfabriek een uitgebreide ervaring opgebouwd bij de verhuur van ruimten passend binnen één planconcept. Hierbij kiezen we niet altijd voor de hoogste opbrengst maar voor een samenhangend en evenwichtig palet aan gebruikers die elkaar ook versterken. Mede op grond van deze ervaring stellen we ook hier een mix voor van verschillende huurniveaus. Wij vinden een gemiddelde huur voor het complex van € 140 verantwoord, waarbij de range met name zal liggen tussen € 90 en € 200 per m<sup>2</sup> VVO. Ten behoeve van de financiële haalbaarheid zal het volume aan functies zoals broedplaatsen, ambachtelijke bedrijven en maatschappelijke dienstverlening beperkt moeten worden. De bibliotheek verdient zeker wel een plaats in het complex omdat hiervoor een groot draagvlak bestaat en omdat een dergelijke publieksaantrekkelijke functie een toegevoegde waarde heeft voor het gehele complex.

Hieronder een indicatief overzicht van huren per functie op basis van cascoverbouw met inbouw en installaties.



## Kosten

Een kostenraming bestaat in hoofdzaak uit de inbrengwaarde van opstallen, grondkosten, bouwkosten en bijkomende kosten. Grond- en opstallkosten worden residueel bepaald en komen als laatste aan bod. Bouwkosten worden onderverdeeld in casco en inbouw+installaties. De bijkomende kosten betreffen uitgaven voor adviseurs, management, financiering, leges, verzekering, etc.

Om grip op de kosten te krijgen gaan we in eerste instantie uit van de kosten voor een herstel van het casco. Onder casco van het gebouw verstaan wij (met name) fundering, vloeren, dragende muren, gevels en dak. We onderscheiden hierbij verschillende kwaliteitsniveaus. De hoogste kwaliteit is een volledig herstel van de monumentale kwaliteiten van de tramremise. Daarbij wordt ten behoeve van een nieuw duurzaam gebruik het casco ook volledig (thermisch) geïsoleerd. We duiden dit monumentaal herstel aan met kwaliteitsniveau A. Deze aanpak leidt tot hoge bouwkosten voor herstel van het casco. Uiteraard kan het casco ook eenvoudiger en met minder kwaliteit worden hersteld. In afnemende kwaliteit hier aangeduid met respectievelijk de kwaliteitsniveaus B, C en D. Dus de investering voor het casco is afhankelijk van de kwaliteit en varieert tussen € 1.050 (A) en € 300 (D) per m<sup>2</sup> BVO.

Buiten het casco vallen met name binnenwanden (inbouw) en installaties voor lucht, verwarming en koeling. Deze kosten zullen feitelijk sterk uiteenlopen, maar door het grote oppervlak kunnen we deze vaststellen op € 400 per m<sup>2</sup> BVO. De thans beschikbare kostenraming van het oude Hallenplan gaat uit van een volledig monumentaal herstel van het gehele complex. Dit is uiteraard duurder dan gewoon herstel. Een dure verbouw kan met een hogere huur ook haalbaar zijn, maar beperkt wel het scala aan gebruikers/huurders van het complex. Daarom hebben we berekend hoeveel budget beschikbaar is voor een eenvoudiger cascoherstel bij een lagere huur.

De cijfers in het overzicht zijn gebaseerd op alle bouwkosten en bijkomende kosten. Opstal- en of grondwaarde is hierbij niet meegenomen en dus feitelijk op nul gesteld. Alleen de bouwkosten voor het casco en de bijkomende kosten zijn variabel in het overzicht.

Niveau	Kosten		Opbrengsten		
	totaal	per m <sup>2</sup> BVO	Verkoopwaarde	per m <sup>2</sup> VVO	
A	<b>Opstal- en grond</b>	€ 0	€ 0		
	<b>Bouwkosten</b>				
	Bouwk. casco	14,0 mln	€ 1.050		
	Bouwk. Inbouw + installaties	5,4 mln	€ 400		
	Bouwk. fundering en P garage	5,0 mln	€ 370		
	Totaal bouwkosten	24,4 mln	€ 1.820	P garage	4,7 mln
<b>Bijkomende kosten</b>	<u>7,8 mln</u>	€ 580	Opstallen	<u>27,5 mln</u>	<b>€ 191</b>
<b>Totaal</b>	<b>32,3 mln</b>		<b>Totaal</b>	<b>32,2 mln</b>	
B	<b>Opstal- en grond</b>	€ 0	€ 0		
	<b>Bouwkosten</b>				
	Bouwk. casco	10,6 mln	€ 800		
	Bouwk. Inbouw + installaties	5,4 mln	€ 400		
	Bouwk. fundering en P garage	5,0 mln	€ 370		
	Totaal bouwkosten	21,0 mln	€ 1.570	P garage	4,7 mln
<b>Bijkomende kosten</b>	<u>7,5 mln</u>	€ 560	Opstallen	<u>23,8 mln</u>	<b>€ 165</b>
<b>Totaal</b>	<b>28,5 mln</b>		<b>Totaal</b>	<b>28,5 mln</b>	
C	<b>Opstal- en grond</b>	€ 0	€ 0		
	<b>Bouwkosten</b>				
	Bouwk. casco	7,3 mln	€ 550		
	Bouwk. Inbouw + installaties	5,4 mln	€ 400		
	Bouwk. fundering en P garage	5,0 mln	€ 370		
	Totaal bouwkosten	17,7 mln	€ 1.320	P garage	4,7 mln
<b>Bijkomende kosten</b>	<u>7,2 mln</u>	€ 535	Opstallen	<u>20,2 mln</u>	<b>€ 140</b>
<b>Totaal</b>	<b>24,9 mln</b>		<b>Totaal</b>	<b>24,9 mln</b>	
D	<b>Opstal- en grond</b>	€ 0	€ 0		
	<b>Bouwkosten</b>				
	Bouwk. casco	3,9 mln	€ 300		
	Bouwk. Inbouw + installaties	5,4 mln	€ 400		
	Bouwk. fundering en P garage	5 mln	€ 370		
	Totaal bouwkosten	14,3 mln	€ 1.070	P garage	4,7 mln
<b>Bijkomende kosten</b>	<u>6,9 mln</u>	€ 515	Opstallen	<u>16,5 mln</u>	<b>€ 115</b>
<b>Totaal</b>	<b>21,2 mln</b>		<b>Totaal</b>	<b>21,2 mln</b>	

Op grond van voorgaande cijfers constateren we dat een monumentale verbouwing (kwaliteit A) van het gehele complex alleen mogelijk is met huurders die tenminste gemiddeld € 191 huur opbrengen. Hiervoor is maar beperkt markt en dit strookt ook niet met de maatschappelijke wens om publieke functies op te nemen. Dus de ambities en daarmee de kosten moeten lager.

Uitgaande van de reeds genoemde gemiddelde huur van € 140 per m<sup>2</sup> VVO, plus de opbrengsten van 120 parkeerplekken, is er sprake van een sluitende investeringsbegroting. Het bouwkostenbudget voor het

cascoherstel is dan € 7,3 mln, inbouw en installaties € 5,4 mln en voor het herstel van de fundering en de aanleg van de parkeergarage onder twee hallen is € 5,0 mln gereserveerd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het budget voor het cascoherstel de helft is van het budget voor een monumentaal herstel van het casco. Om te kunnen beoordelen of dit budget mogelijk is, moet deze ontwikkelstrategie tot een plan worden uitgewerkt. Het resultaat van de planontwikkeling kan bijvoorbeeld zijn om alleen de hallen 3 en 6 op hoog niveau te restaureren. Op basis van een gewenste kwaliteit kan overigens ook een ander budget worden bepaald, waarvoor dan wel weer dekking gevonden moet worden.

Ter toelichting op de opstal- en grondwaarde nog het volgende. Gebouwen hebben in principe altijd een opstal- en grondwaarde. In het geval de gebouwen niet rendabel kunnen worden geëxploiteerd kunnen deze waarden echter ook negatief zijn. Uiteraard is dit afhankelijk van onze inschattingen ten aanzien van kosten en opbrengsten. Op dit moment komen wij niet tot een positieve grondwaarde en gaan we uit van nihil. Overigens is daarmee niet uitgesloten dat in de loop van het ontwikkeltraject er toch een grondwaarde ontstaat.

#### **BTW-schade**

De haalbaarheid van de ontwikkeling wordt ook beïnvloed of huurders wel of niet BTW-plichtig zijn. Niet BTW-plichtige huurders zoals overheid, onderwijs etc betalen huur zonder BTW belast. De fiscus stelt dan dat de BTW over de bouwkosten voor deze ruimten niet verrekenbaar is. Dit betekent een schadepost bij de ontwikkeling en exploitatie van het complex, en trekt daarom een wissel op de haalbaarheid van het project. BTW vrije verhuur moet zodoende zoveel mogelijk beperkt worden tenzij dit op andere wijze kan worden gecompenseerd. Dit strookt overigens niet met de wens naar maatschappelijke functies.

#### **Resultaat**

Zoals uit het voorgaande blijkt, is het resultaat sterk afhankelijk van het niveau van cascoherstel en van de gemiddelde huuropbrengsten. Op basis van een gemiddelde huur van € 140/m<sup>2</sup> VVO en een investering in het casco van € 7,3 miljoen, of wel € 550/m<sup>2</sup> BVO, is de begroting sluitend te

krijgen. Benadrukt moet worden dat de huidige opstalwaarde en de grondwaarde hierbij op nul zijn gesteld!

Op dit moment kunnen we echter niet stellen dat dit budget voldoende is voor herstel. Het is in onze ogen twijfelachtig of dat budget realistisch is en of voor dat bedrag het gebouw kan worden opgeknapt. In elk geval is het afbreukrisico bij deze budgetten zeer hoog. In het geval er hogere investeringen noodzakelijk zijn wordt het resultaat naar rato lager, dus negatief. Bijvoorbeeld met dezelfde huur maar met monumentale kwaliteit (niveau A) is er een negatief resultaat van maximaal € 7,4 miljoen.

Er moet dus nu al rekening worden gehouden met een tekort waarvoor dekking noodzakelijk is. Dit kan op verschillende manieren, zoals:

- overheidsgarantie waardoor een lagere financieringsrente kan worden bereikt;
- monumentensubsidie;
- subsidie Gemeente/EZ voor kleinschalige bedrijfsruimte;
- subsidie Rijk, Provincie, Stadsregio, overig;
- gemeentelijke bijdrage inrichting openbare ruimte;
- verkopen van bedrijfswoningen die onderdeel uitmaken van het complex;
- ontwikkeling van delen van aanpalende locatie (bestaande hal 17 en/of 75 nieuwbouwwoningen) door ontwikkelaar van de tramremise;
- verevening binnen de gemeentelijke grondexploitatie;

Op dit moment is er geen zicht op deze dekkingsvormen. De verschillende mogelijkheden dienen gelijktijdig met de uitwerking van nieuwe plannen te worden onderzocht.

#### **Financiering**

Voor financiering van de ontwikkeling moet een beroep op de bank worden gedaan. Vastgoedprojecten van private partijen worden altijd door commerciële banken gefinancierd. In het geval de overheid tenminste 50% deelneemt in een project kan een goedkopere financiering worden aangeboden via een aan de publieke partijen gerelateerde bank zoals Bank Nederlandse Gemeenten. De rente van laatstgenoemde ligt circa



20% lager dan bij andere banken en tevens is deze bank bereid tot 80% van de waarde te investeren. Alleen al door de lagere rente zouden de financieringskosten in dit project kunnen zakken van circa 9% van de totale investering naar circa 7,5%.

Het maximale vermogensbeslag is € 21,5 mln. Dit is minder dan de totale investeringskosten van € 24,9 mln omdat een gefaseerde planontwikkeling een snelle start van de exploitatie mogelijk maakt en huurinkomsten genereert. Wij gaan uit van een verhouding eigen vermogen (EV) en vreemd vermogen (VV) van 20/80. Het eigen vermogen wordt in gelijke delen door publiek en privaat ingebracht. Om vreemd vermogen bij een financier aan te kunnen trekken, moeten zekerheden worden gegeven in de vorm van een combinatie van gemeentegarantie (bijvoorbeeld 1/3) en hypothecaire zekerheid (bijvoorbeeld 2/3).

Het berekende maximale vermogensbeslag is bepaald op basis van cascoherstel met kwaliteitniveau C. In het geval besloten wordt meer te investeren om een hogere kwaliteit te kunnen realiseren, kan dit alleen als er subsidies of andere dekkingsmiddelen worden gevonden.

### **Maatschappelijke Kosten Baten Analyse**

De gemeente kan een extra publieke investering rechtvaardigen op basis van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Een MKBA geeft het rendement van een investering voor de gehele maatschappij weer. Er wordt niet alleen rekening gehouden met direct, maar juist met indirect resultaat. De kracht van de MKBA is het inzichtelijk maken van alle voor- en nadelen van een investering, waar die ook terecht komen. Alle effecten die onze welvaart en ons welzijn beïnvloeden worden daarin meegenomen. MKBA's worden vaak toegepast op investeringen waar publiek geld mee gemoeid is. De kwaliteit van de MKBA wordt allereerst bepaald door de scherpheid waarmee de onderzoeker project- en nul-alternatief vaststelt. Een kernvraag is dan wat er zal gebeuren zonder project en wat bij realisatie van het project. Een MKBA voor de tramremise zou in een vervolgstap kunnen worden uitgewerkt.

## 7. Organisatie

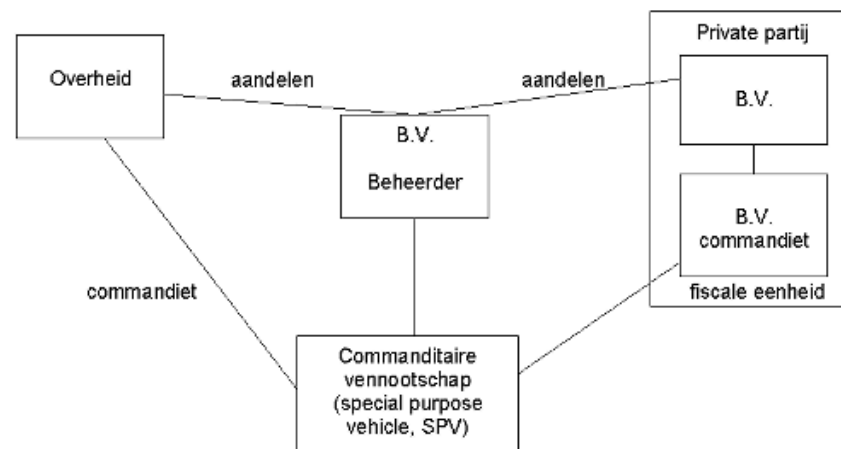
Op dit moment is er geen risicodragende partij die nu voor 100% in dit project stapt omdat er nog geen haalbaar plan ligt en de risico's van planontwikkeling op dit moment nog veel te hoog zijn. Dit zou er toe leiden dat de overheid het project zelf moet aanpakken, wat ze echter niet wil en waar zij ook de specifieke kennis voor ontbeert. Het complex langer leeg laten staan is ook geen optie, dus zoeken we naar vormen dat het project toch wordt losgetrokken en waarbij de risico's goed bestuurbaar blijven. Risico's op zich zelf zijn niet erg, maar vereisen wel de mogelijkheid en vrijheid om deze te besturen. Naar mate er meer randvoorwaarden bij een planontwikkeling worden opgelegd, neemt de bestuurbaarheid van risico's in het project af. Het gaat er dus om een evenwicht hierin te vinden. Een PPS geeft kansen een juiste balans te krijgen tussen bestuurbaarheid en risico's.

### Publiek Private Samenwerking (PPS)

De basis voor een succesvolle PPS is een gemeenschappelijke focus op het resultaat. Dit is nodig om tot snelheid en creativiteit in de planontwikkeling te komen. Anderzijds dient er een heldere en eenduidige besturing van het project te komen waarbij de praktijk heeft geleerd dat dit niet met twee kapiteins op een schip kan. De private partij is voor een vastgoedontwikkeling de meest aangewezen trekker van het project. De overheid blijft op afstand, maar wil dan tegelijkertijd ook niet teveel risico lopen. Daarom dient er een juridische structuur te komen die zowel de risico's inperkt en die tevens een slagvaardige aanpak van het project mogelijk maakt.

### B.V./C.V. constructie

In veel PPS-projecten wordt een organisatie opgericht waarin zowel publieke als private partijen participeren. Een dergelijke exploitatiemaatschappij kent veelal een CV/BV structuur. Een BV (besloten vennootschap) of NV (naamloze vennootschap) zijn de meest geschikte organisatievormen wanneer commerciële exploitatierisico's gelopen worden. (dat hier de CV/BV wordt genoemd, betekent overigens nog niet dat deze constructie definitief de meest geschikte vorm is. Het is verstandig dit nog te toetsen aan de doelstellingen van de gewenste samenwerking).



Een exploitatiemaatschappij met een CV/BV kent twee soorten vennoten namelijk commanditaire en beherende vennoten. Commanditaire vennoten zijn vergelijkbaar met aandeelhouders van een BV of NV. Hun aansprakelijkheid beperkt zich tot de hoogte van het ingebrachte vermogen. De exploitatiemaatschappij wordt bestuurd door de beherende vennoten. Om de aansprakelijkheid van de beherend venoot te begrenzen wordt een aparte rechtspersoon opgericht bijvoorbeeld een BV. Bij een eventueel faillissement van de BV/CV verliezen de deelnemende partijen hun ingebracht vermogen (werkkapitaal) in de BV via de CV.

De voordelen van een CV/BV constructie zijn:

- de fiscale transparantie van de CV waardoor overheden en private partijen onder hun eigen belastingregime vallen, waardoor verliezen of winsten van de BV/CV-organisatie worden doorgegeven aan de participerende partijen die deze vervolgens afrekenen binnen hun eigen fiscale regime;
- overheden betalen geen belasting en private partners kunnen de (aanloop)verliezen verevenen met winsten van hun bedrijf;



- als commandiet ('stille vennoot') kan men voor schulden van het vennootschap niet hoofdelijk aansprakelijk worden gesteld;
- commandiet ontvangt in beginsel geen rente op het door hem ingelegde geld, maar deelt als vennoot in de winst, tijdens de exploitatie en of bij verkoop van zijn aandeel;
- commandiet hoeft zich niet bezig te houden met de dagelijkse gang van zaken: het dagelijks management gebeurt door de beheer BV;
- lage kostenstructuur.

Bij oprichting van een B.V. / C.V. constructie dienen onder meer afspraken gemaakt te worden over:

- exploitatierendement
- duur van de deelname
- kosten van de cv
- kosten van beheer van het vastgoed
- wijze en omvang van financiering en rente
- uitgangspunten t.a.v. cashflowbeheer
- uitgangspunten voor risicobeheersing
- winsttoedeling

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van de Remise is de eindigheid van een gemeentelijke deelname. Het project zal na voltooiing worden verkocht en het streven is daarbij winst te maken die elke partner naar eigen goeddunken kan aanwenden.

### **Maatschappelijk overleg**

Lingotto vindt het belangrijk als plannen ook verankerd zijn in de buurt. Daarvoor is draagvlak nodig en hierbij kan ook gebruik gemaakt worden van goede ideeën die door bewoners en ondernemers in de directe omgeving worden aangedragen. Ze zijn dragers van essentiële informatie en beschikken vaak over complementaire kennis. Dit komt vaak ook de kwaliteit van de plannen ten goede omdat dagelijkse gebruikers van het gebied goede suggesties kunnen doen. De belangrijkste keuzen worden in de eerste fase van de planontwikkeling gemaakt. Daarom zal het maatschappelijk overleg ook juist in de beginfasen plaats moeten vinden. De deelnemers aan dit overleg doen dit op persoonlijke titel want het zijn

geen volksvertegenwoordigers. Vooraf moet duidelijk zijn de betekenis van hun inbreng is.

Ook tijdens de uitvoering van de bouw zal er regelmatig overleg zijn. Om omwonenden te informeren over de voortgang maar ook om zoveel mogelijk overlast ten gevolge van de bouw weg te nemen.

### **Beheer**

Het heeft de voorkeur de overdracht van het complex zo spoedig mogelijk te laten plaatsvinden, omdat het beheer dan vanuit het nieuwe ontwikkelperspectief kan worden ingericht. Dan is de druk om snel te beginnen ook groter omdat de kosten nu al op de nieuwe eigenaar drukken. Ook is het dan gemakkelijker om de voorbereidingen voor de bouw te verrichten en de promotie en verhuur van het gebouw. De financiële consequenties van een vervroegde overdracht moeten uiteraard in de totale afspraken worden verdisconteerd.

De uitvoering van de bouw zal door de gefaseerde aanpak naar verwachting vier jaar duren. In deze periode verdient het aanbeveling om de niet verbouwde delen zoveel mogelijk te exploiteren zodat er nog wat inkomsten zijn ter dekking van de kosten van tijdelijk beheer. Dit kan op kleine en grote schaal en kan ook heel basaal zijn in de vorm van tijdelijke autostalling. Randvoorwaarden hierbij zijn brandveiligheid en overige wettelijke eisen.

Van meet af aan zal er een beheerorganisatie worden ingericht. In het begin met een beperkte capaciteit, maar deze wordt uitgebreid naar mate de bouw vordert en er meer huurders komen. Het is belangrijk dit zoveel mogelijk zelf te doen. Dan wordt ook nauw contact gehouden met huurders en gebruikers die tenslotte de belangrijkste assets zijn voor een goede exploitatie.

## 8. Risico inventarisatie

In dit hoofdstuk geven we kort aan waar volgens ons de grootste risico's liggen bij de ontwikkeling van de tramremise.

### Kostenrisico

Bij herontwikkeling van bestaand monumentaal vastgoed is het kostenrisico groot. Er zijn vaak geen goede originele bouwtekeningen, met name van tussentijdse aanpassingen. Het is daarom ongewis wat aangetroffen wordt na een ingreep. Dit heeft te maken met eventueel aanwezige asbesthoudende materialen (zie onder), maar ook met de staat waarin elementen van het gebouw verkeren. Zo is nu al bekend dat bepaalde delen in de dakconstructie slecht van kwaliteit zijn. De kostenpost voor de (gedeeltelijke) vervanging hiervan is moeilijk te bepalen en blijkt vaak ook pas tijdens de uitvoering. Maar omdat we het over grote oppervlakten hebben, tikken kleine verhoging toch stevig aan. Enkele voorbeelden:

Op grond van de bekende gegevens is uitgegaan van funderingsherstel voor grote delen van het complex. De vraag is of dit ook noodzakelijk is als niet veel wordt gewijzigd aan de huidige hallen, niet noemenswaardig gewicht toevoegen en geen constructieve wijzigingen aanbrengen. Nu is er een bedrag van € 3,- mln opgenomen, dat nog eens verhoogd wordt met € 2,- mln als het funderingsherstel wordt gecombineerd met de bouw van een parkeergarage. Dit laatste is dan relatief goedkoop. In het geval funderingsherstel met de nieuwe plannen niet nodig is en we het parkeren anders maar wel goedkoop oplossen valt er een substantieel deel van de € 5 mln vrij. Dus besparingen kunnen op onderdelen flink oplopen.

Monumentaal herstel van de daken is begroot op € 4,1 mln, gemiddeld € 358/ m<sup>2</sup> BVO. Dit is circa 30% van het totale budget voor cascoherstel. 10% onder- en overschrijding van het deelbudget van het dak is ruim € 400.000! Als gekozen wordt voor een beperkter (midden) niveau herstel van het casco, is er in totaal € 7,3 mln beschikbaar voor het gehele casco. Als daar dan ook 30% voor de daken wordt begroot, dan is er slechts € 2,1 miljoen beschikbaar voor dakherstel en zijn de risico's van overschrijding alleen maar groter. Eisen van Monumentenzorg of andere

tegenvallers kunnen dan veel meer afwijken dan 10% en lopen gauw in vele tonnen.

Per saldo achten we met de huidige inzichten de kans op kostenoverschrijdingen redelijk groot en de omvang loopt juist bij beperkte budgetten procentueel sterk op. Op dit moment zonder uitgewerkte plannen moeten we zeker uitgaan van een marge van 30%.

### Opbrengstrisico

Er is gezocht naar functies die bij de aard en structuur van het gebouw passen. Omdat dit gebouw uniek in zijn soort is, hebben deze functies, althans in Nederland, nog geen referentie. Dit maakt de opbrengstpotentie enigszins ongewis. Dit geldt met name voor de invulling van de monumentale hal 3. Op basis van gesprekken met potentiële gebruikers en internationale referenties is enige grond gevonden voor de inschattingen, echter deze zijn moeilijk te staven met referentiewaarden. Een soortgelijk risico geldt voor de bedrijfsruimte. Deze waarden zijn nu vrij voorzichtig ingezet, een forse huurwaardesprong over de jaren heen is echter verre van ondenkbaar.

Cijfermatig stellen we de huur op gemiddeld € 140. Dit is gebaseerd op basis van een mix aan maatschappelijke en commerciële functies. Stel dat 30% relatief goedkoop is met een gemiddelde huur van € 110, dan heeft de overige 70% een gemiddelde huur van € 152. De lage huren hebben weinig neerwaarts risico, maar ook weinig opwaarts potentieel. Bij de hogere huren ligt dat anders. € 10 verschil vertegenwoordigt bij 70% van het verhuurbaar oppervlak (derhalve 7.600 m<sup>2</sup> VVO) een investeringswaarde van bijna € 1 miljoen. Uiteraard zowel naar boven als naar beneden.

Dit betekent ook dat het binnen een periode van pakweg vijf jaar niet ondenkbaar is dat de huuropbrengsten hoger zullen zijn dan we nu kunnen ramen. In een PPS delen alle betrokken partijen hierin. De gemeente kan hiermee een extra rendement op haar investering realiseren, binnen of buiten de grondexploitatie om.





### **Planologisch risico**

Voor een flexibele ontwikkeling moet worden uitgegaan van een nieuw bestemmingsplan. Toch kan op basis van het vigerende bestemmingsplan uit 2002 al een aantal zaken worden gestart. Gelet op de aard van de voorgestelde aanpak en programma zal minder maatschappelijk verzet zijn tegen de voorgestelde nieuwe bestemmingen. De benodigde procedure voor een nieuw bestemmingsplan vergt circa één jaar. In het uiterste geval moet rekening worden gehouden dat de start van de renovatie pas na ruim één jaar kan beginnen. Kostentechnisch heeft dit slechts een beperkte impact, behalve dat op korte termijn in elk geval wel van een gunstige aanbestedingsmarkt kan worden uitgegaan.

### **Milieurisico**

Er heeft een asbestinventarisatie plaatsgevonden, die een aantal asbesthoudende situaties heeft benoemd. De aard en omvang hiervan zijn echter redelijk hanteerbaar. In deze inventarisatie is de oplegging van de dakramen niet gecontroleerd, maar later is alsnog geconstateerd dat de dakramen niet op asbestkoord zijn gelegd. De kans dat dit asbestkoord wel op enkele plaatsen voorkomt is aanwezig, maar zeer klein. In het geval dat dit onverhoopt wel gevonden wordt vallen de kosten voor verwijderen, door de aard van dit asbest en de hoge ligging in het gebouw, waarschijnlijk zeer hoog uit.

Olietanks zijn in principe verwijderd, en de grond rondom is gesaneerd. Hiermee is overigens niet uit te sluiten dat er nog een enkele tank wordt aangetroffen. De kans hierop is echter niet groot en de eventuele kosten hiervan zullen zich beperken tot bedragen onder de € 100.000.



Referentie: Villa Augustus Dordrecht





Hal 5



## 9. Conclusies

De voormalige tramremise is een verleidelijk project, maar ook een heel complex project. De monumentale hallen zijn indrukwekkend, maar door hun opzet en schaal moeilijk commercieel in te vullen, en waarbij de herstellkosten van het complex door de bijzondere dakconstructies etc. juist bijzonder hoog zijn.

De essentie van de opgave is gebruikers te vinden die recht doen aan de maat en kwaliteiten van het gebouw en die voldoende huur betalen om de hoge herstel- en verbouwkosten te kunnen dekken. We concluderen hierover het volgende:

- een monumentale verbouw van het complex is kostentechnisch niet mogelijk. Op grond van de huidige inzichten kan het casco kostendekkend en alleen maar op een beperkt kwaliteitsniveau (C) worden hersteld bij een volledig commercieel gebruik van de ruimten;
- met de huidige gebouwstructuur zijn maar een beperkt aantal functies geschikt om kostendekkende huur op te brengen;
- er zijn wel veel uiteenlopende functies mogelijk die onvoldoende huur opbrengen;
- het meest gewenst is een mix van zowel kostendekkende functies als niet kostendekkende functies;
- dit betekent dat er subsidies nodig zijn om niet-commerciële functies te huisvesten en er zijn ook subsidies nodig indien er gekozen wordt voor een hoger niveau van cascoherstel.

Op grond van deze conclusies zal in de huidige tijd naar verwachting geen marktpartij voor 100% in dit project willen stappen. Een 50/50-samenwerking tussen stadsdeel en marktpartij biedt echter wel kansen om het project te kunnen ontwikkelen omdat daarbij de risico's kleiner zijn, er financieringsvoordelen kunnen worden behaald en omdat een participatie door de overheid ook extra subsidie kan legitimeren. Tevens kan bij een gezamenlijke inzet van publiek en privaat ook creatief naar rijkssubsidies en dergelijke worden gezocht.



Amsterdam, januari 2010

Opdrachtgever: Stadsdeel Amsterdam Oud-West

Lingotto

Frank van Beek, Jasper Stam, Frank Veen

Postadres: Postbus 93081 - 1090 BB - Amsterdam

Bezoekersadres: Paul van Vlissingenstraat 8b - 1096 BK - Amsterdam

Telefoon: 020 560 89 10 - Fax: 020 693 10 17 - E-mail: [info@lingotto.nl](mailto:info@lingotto.nl)



---

---

lingotto

Wij ontwikkelen nieuwe gebouwen en gebieden en transformeren bestaande. Dat doen we risicodragend of in opdracht van derden.

En bij voorkeur op plekken in de bestaande stad, waar de oorspronkelijke functie niet meer passend is.

Wij bieden een combinatie van creatieve analyse en ervaren projectmanagement.

Wij geloven in projecten waarbij verschillende functies samenkomen. Omdat we vinden dat die plekken daar beter van worden. Daarom bouwen we woningen én werkplekken. Maar ook restaurants, cafés, hotels en winkels.

Wij willen altijd aantrekkelijke plekken maken die een stad verrijken. Door mooie gebouwen, tuinen, straten, en pleinen te maken.



**TRAMREMIX**