



PURFINA, VOORBURG
ERFGOED TRANSFORMATIEKADER

21 MAART 2025

INHOUD

TRANSFORMATIEKADER

1. INTRODUCTIE	3
2. OORSPRONKELIJKE TOESTAND	4
3. KERNWAARDEN	4
4. HUIDIGE SITUATIE FOTO'S	6
5. TRANSFORMATIEKADER PURFINA – MOGELIJKE OPGAVE	9
6. TRANSFORMATIEKADER - FUNCTIE	10
7. TRANSFORMATIEKADER - GEBOUW	11
8. TRANSFORMATIEKADER - UITBREIDING	13
9. ARCHITECTUUR EN UITSTRALING VAN DE UITBREIDING	16
10. CONCLUSIE	17
11. ARCHIEF PLATTEGRONDEN	18
12. ARCHIEF GEVELS	19

BOUWHISTORISCHE BESCHOUWING

1. INTRODUCTIE	21
2. VAN RAVESTEYN IN ZIJN TIJD	21
3. GEBOUWDE NALATENSCHAP	22
4. DE BENZINESTATIONS	22
5. BENZINESTATION PURFINA MET GARAGE IN VOORBURG (1959)	23
6. LITERATUUR	26
BIJLAGE 1 REFERENTIES ARNHEM EN GLANERBRUG	27



1. INTRODUCTIE

Naast Sybold van Ravesteyn's werken voor de Nederlandse Spoorwegen en uiteenlopende projecten voor particuliere opdrachtgevers vormde het ontwerpen van een serie benzinestations een derde categorie projecten voor deze architect, die tevens een nieuwe uitdaging voor hem betekende. Het benzinestation Purfina met garage in Voorburg dateert van 1959 en is een van de weinige werken uit deze categorie die de tand des tijds grotendeels heeft doorstaan. Dat is mogelijk te danken aan het geheel van de generieke bedrijfshal die oorspronkelijk dienst deed als autostalling, maar relatief eenvoudig een andere bestemming heeft kunnen krijgen. De ruime situering op een binnenterrein met voornamelijk parkeerplaatsen heeft hier waarschijnlijk ook aan bijgedragen.

Die omstandigheid heeft ook - en begrijpelijkerwijs - de vraag doen ontstaan of op deze locatie een hoogwaardiger gebruik met een hogere dichtheid voor bijvoorbeeld woningbouw mogelijk is. Gezien de nabijheid van veel voorzieningen in het naastgelegen winkelcentrum lijkt de potentie van de locatie evident. De terechte vaststelling dat daar 'wel wat moet kunnen' brengt wel met zich mee dat een bouwvoornemen op deze locatie zich zal moeten verhouden met de aanwezige bebouwing van Van Ravesteyn die is aangemerkt als voorbeschermd gemeentemonument en in standgehouden moet worden, terwijl de cultuur-historische waarden gerespecteerd zullen moeten worden.

Vanuit die gedachte heeft de Gemeente Leidschendam-Voorburg aan WDJArchitecten gevraagd om een compact transformatiekader voor de Purfina garage op te stellen. Deze rapportage is hiervan de uitkomst. Een transformatiekader geeft niet zozeer de beperkingen aan voor de transformatie van het erfgoed, maar eerder de mogelijkheden, de transformatieruimte. Het kan dienen als gezamenlijke basis voor de gemeente, monumentenzorg en de ontwerpers voor de planvorming van een eventuele herontwikkeling van de locatie.

Deze rapportage bestaat grofweg uit twee delen. Het eerste deel omvat het transformatiekader voorafgegaan door een compacte inleiding en een waardering met kernwaarden. Het tweede deel is een bouwhistorische beschouwing over Van Ravesteyn, zijn werk, de benzinestations en de Purfina garage, uitmondend in de waardestelling zoals die ook opgenomen is in het eerste deel. Er is voor deze indeling gekozen omdat zo snel tot de kern van het transformatiekader gekomen kan worden en daarnaast voor meer achtergrondinformatie, onderbouwing en diepgang de beschouwing gelezen kan worden.

Het transformatiekader bevat geen ontwerpvoorstel of -uitkomst. Voor de transformatie zijn niet alle denkbare uitbreidingen onderzocht. We hebben ons beperkt tot voor de hand liggende uitbreidingen binnen de kavelgrenzen en met woningen als hoofdfunctie boven de huidige garage.

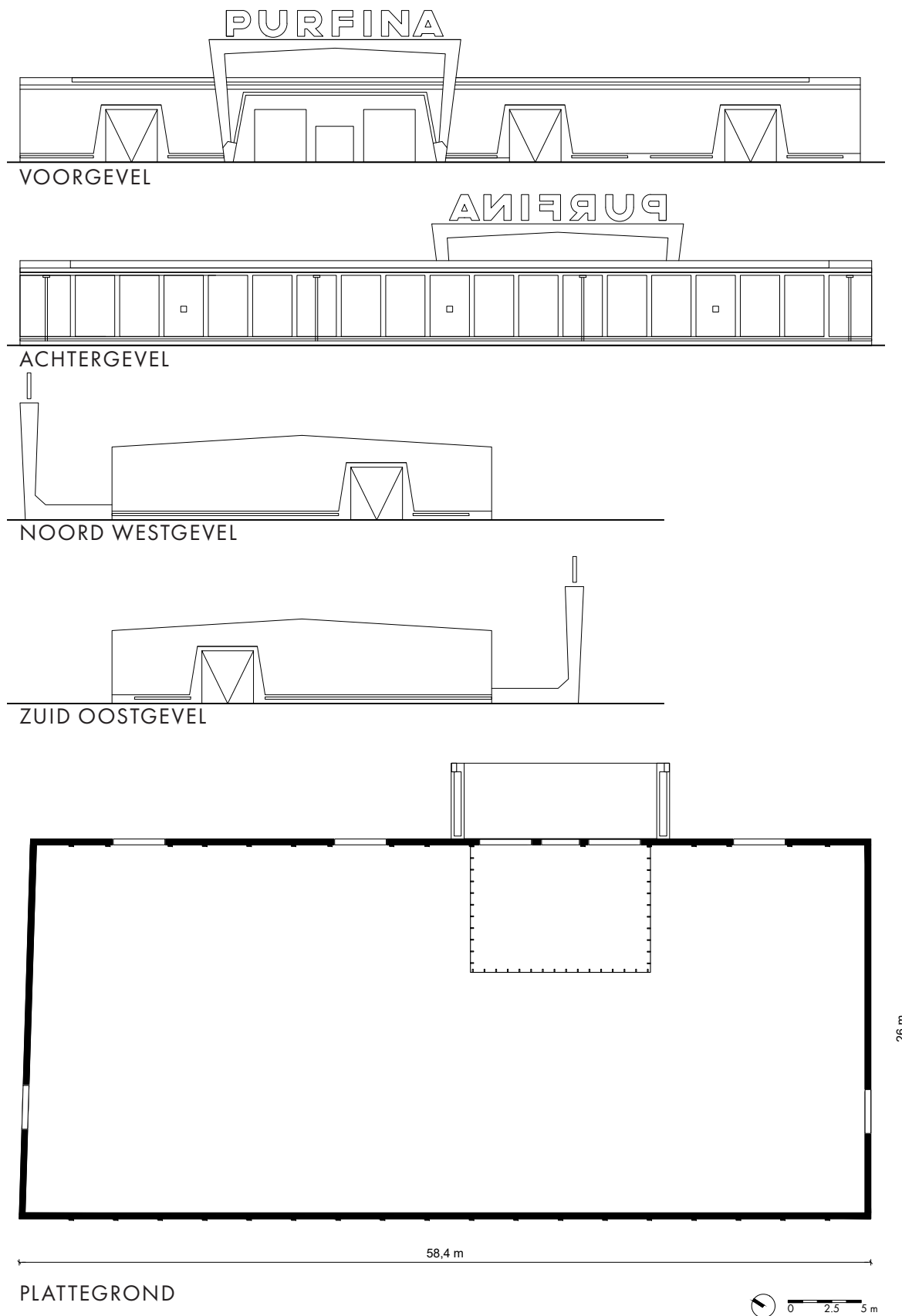


De Purfina garage met benzinestation in Voorburg



De Purfina gebouwin Voorburg - huidige gebruiken

2. OORSPRONKELIJKE TOESTAND



3. KERNWAARDEN

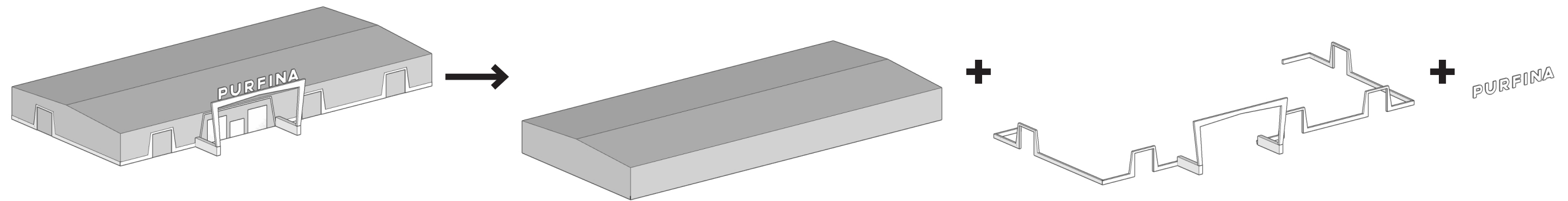
In de beschikbare literatuur worden diverse cultuurhistorische aspecten en waarden naar voren gebracht, waaronder de interessante bouwgeschiedenis inclusief de diverse belemmeringen die de periode van de Wederopbouw typeren. Deze heeft geleid tot een betekenisvolle proeve van de rationalisatie van het bouwproces. Het ensemble is van betekenis voor de geschiedenis van de mobiliteit, meer in het bijzonder de naoorlogse toename van het gemotoriseerde verkeer. De bouwopdracht als reparatie-inrichting en autostalling voorziet daarmee in een eigentijdse bouwkundige oplossing van een specifiek probleem uit de tweede helft van de 20ste eeuw.

Het gebouw is in redelijk gave staat overgeleverd. Weliswaar zijn de pompentrottoirs verdwenen en is de loge tegen de voorgevel niet oorspronkelijk, de hoofdvorm van de stalling en het karakteristieke betonnen portaal zijn bewaard gebleven. De geveldoorbraken in het westelijk deel zijn eenvoudig herstelbaar. Ook de stedenbouwkundige situatie bleef vrijwel ongewijzigd. Het betonnen portaal en de ruimtelijke samenhang met de rest van het ontwerp verdient afzonderlijke vermelding als voorbeeld van expressief, gedurfd en technisch vermogen van de architect.

Wat betreft integriteit is het ensemble nog behoorlijk compleet en intact. Er zijn voldoende oorspronkelijke elementen aanwezig om een zinvolle instandhouding mogelijk te maken. Dit moet ook technisch redelijk goed mogelijk zijn. De voorkeur zou zijn om ook bij multi-tenant gebruik de eenheid te herstellen en bijvoorbeeld regels af te spreken over naamsaanduidingen en reclame.

Wat betreft zeldzaamheid is het als bedrijfsgebouw op zich niet erg uniek maar het reclameportaal met naamsaanduiding is dat wel en het gebouw speelde hierop in door de meanderende betonband. Als ensemble is daarom wel sprake van een integrale zeldzaamheidswaarde. Daarnaast is het binnen het oeuvre van Van Ravesteyn – ondanks enkele vergelijkbare ontwerpen – een uitzonderlijk en vanwege het reclameportaal bijna extreem project. Omdat vrijwel al deze referentieprojecten, evenals relatief zeer veel van zijn overige oeuvre, inmiddels is gesloopt is ook in die zin sprake van zeldzaamheid.

KERNWAARDEN



INTEGRITEIT VAN HET ENSEMBLE

Gebaseerd op onderzoek van literatuur alsmede op eigen waarneming bij een beperkt locatiebezoek zijn de volgende kernwaarden aan te wijzen:

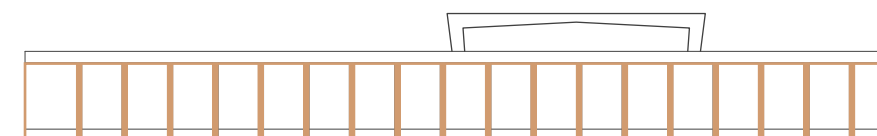
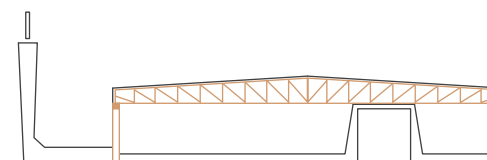
- Representatief voor Van Ravesteyn's nuchter, economisch en technisch hoogwaardig ontworpen utiliteitsgebouwen.
- Goed voorbeeld van gebouwen die architectonisch vorm gaven aan de opkomst van automobiliteit, en in die categorie tevens een
- ... uitzonderlijke functionele combinatie met een stallingsgarage alsmede een
- ... uitzonderlijk voorbeeld van expressieve constructie die bij het reclameportaal is ingezet voor schaalvergroting, herkenbaarheid, betekenis en symboolwaarde.
- Representatief voor de architectuur van de reeks Purfina benzinstations vanwege de geometrische en plastische verschijningsvorm, de lineaire en wigvormige elementen, de affichering met reclame (decorgevel) en het silhouet met open belettering.
- De driedimensionale continuïteit van garagegebouw (plint, deuromlijstingen en decorgevel) en reclameportaal in materiaal, vorm en kleurstelling.
- De eenheid van gebouw, reclameportaal en voorterrein in een ruime setting.
- Het kenmerkende materiaalgebruik met baksteen in contrast met de gladde, lichtgekleurde betonbanden.
- De toepassing van helderrode baksteen als markering van een omslagpunt naar een meer zakelijke architectuur.
- De voor de Purfina-gebouwen kenmerkende blauwe tegelbies en (de meer uitzonderlijke) neonbelijning.
- De uitzonderlijke geleding van de achtergevel door middel van pilasters.
- De typerende toepassing van geprefabriceerde bouwelementen zoals lichtbeton dakplaten en lichtstraten die, hoewel niet zeldzaam wel karakteristiek zijn voor die periode.
- De relatieve integriteit en gaafheid van het ensemble, in het licht van de reversibiliteit van veel van de latere wijzigingen.
- De relatieve zeldzaamheid vanwege de teloorgang van een groot deel van Van Ravesteyn's oeuvre.



ONONDERBROKEN LIJN VAN HET SILHOUET



RICHTING VAN BEWEGWIJZERING EN OPENING



INTEGRATIE VAN STRUCTUUR EN ARCHITECTUUR



KLEUR

4. HUIDIGE SITUATIE FOTO'S



Locatiefoto



Plein voor het gebouw



Plat volume temidden van 4-5 laagse woningbouw



Zichtlocatie vanaf Koningin Julianaplein

HUIDIGE SITUATIE FOTO'S



In de voorgevel zijn zowel het metselwerk als de portalen beschilderd, wat afbreuk doet aan het oorspronkelijke contrast



Aangepast toegangsportaal



Gevel gedeeltelijk bedekt met boeiboord



Inconsistentie in kleuren en soorten openingen

HUIDIGE SITUATIE FOTO'S



Zijgevel



Verschillende soorten garagedeuren



Dakconstructie



Beschadiging in de betonnen kolom en aangetast voegwerk

Blauwe tegels typisch voor Van Ravesteyn

5. TRANSFORMATIEKADER PURFINA – MOGELIJKE OPGAVE

Als uitgangspunt voor dit transformatiekader is een mogelijke functiewijziging van het bestaande gebouw genomen en een mogelijke uitbreiding van het volume, waarbij een uitbreiding met appartementen het meest voor de hand ligt gezien de huidige grote vraag naar woningen. Aangenomen is dat de uitbreiding gerealiseerd zal worden binnen de huidige kavelgrenzen, met mogelijk alleen een kleine overschrijding hiervan op enige hoogte.

Het transformatiekader beperkt zich in principe tot de transformatiemogelijkheden op basis van de beschreven erfgoedwaarden van het bestaande gebouw. Stedenbouwkundige randvoorwaarden en (on)mogelijkheden zijn niet meegenomen in de overwegingen.

Ondanks dat een typering van het Purfina gebouw van Van Ravesteyn als ‘decorated shed’ onvoldoende recht doet aan de integrale architectuur (zie de bouwhistorische beschouwing in het tweede deel), is het toch waardevol om dit te communiceren zodat duidelijk wordt dat de ‘decoratie’ van het gebouw niet zonder de ‘schuur’ (shed) kan. Kortom, om het gebouw te kunnen blijven begrijpen is het noodzakelijk dat niet alleen het betonnen lint van plint, omlijstingen en portaal behouden blijft, maar dat ook de ‘schuur’ met de rode metselwerkgevels behouden en waar nodig hersteld wordt.

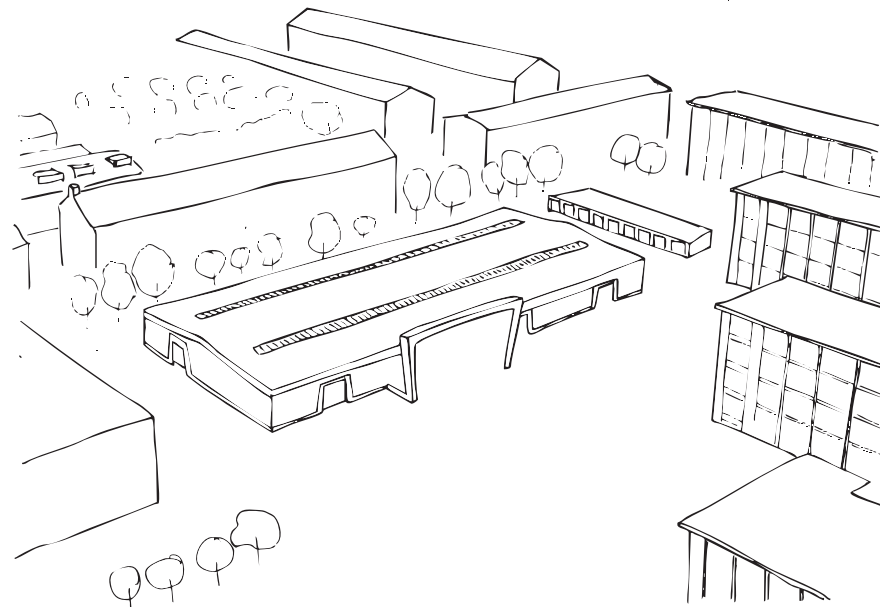
Voor het behoud en een goede leesbaarheid van de kernwaarden van het gebouw is het nodig dat een aantal elementen zoals het blauwe boeiboord, de uitbouw onder het portaal, de ramen tussen de 2 rechter garagedeuren en verwijderd worden. Ook het onderscheid tussen de verschillende gebruikers door een andere gevelbehandeling moet verwijderd worden. De herkenbaarheid van verschillende gebruikers dient ondergeschikt te zijn aan het geheel en de kernwaarden. De betonband met plint, inclusief de blauwe tegels, over de garagedeuren, de kolommen in de achtergevel en het portaal kunnen naar de oorspronkelijke toestand hersteld worden. Dit geldt ook voor de gewijzigde bloembakken achter de poten van het portaal en het witte gevelschild met rand achter het portaal. Het rode metselwerk van strengperssteen kan ontdaan worden van de witte verflaag (stralen of reinigen met biologisch afbreekbaar reinigingsmiddel, ter beoordeling van monumentenzorg) en opnieuw gevoegd worden. Hiermee ontstaat een goede basis die recht doet aan het erfgoed en van waaruit de transformatiemogelijkheden beschouwd kunnen worden.

Wij doen de suggestie om het pompeiland terug te brengen op de oorspronkelijke plek in het voorterrein. Dit kan bestaan uit alleen de ovale verhoging. Hiermee wordt de eenheid tussen het portaal en de driehoekige buitenruimte versterkt.

Hoewel het dak met spanten zeker van waarde is vanwege de gebruikte en nog aanwezige oorspronkelijke materialen is het voor het begrip van de kernwaarden van de architectuur van Van Ravesteyn niet noodzakelijk dat het behouden blijft. Het volledig behoud van het dak zou een uitbreiding boven het gebouw ernstig bemoeilijken. Toch zien wij ook mogelijkheden om (grote) delen van het dak te behouden in combinatie met het realiseren van nieuwbouw erboven.

Voor de transformatie hebben we een drietal aspecten beschouwd en voorzien van geïllustreerde mogelijkheden met randvoorwaarden:

- Een functiewijziging, waarbij we de mogelijke en gewenste functies benoemen en een mogelijke plek geven.
- De transformatie van het huidige gebouw zelf om andere functies mogelijk te maken in het gebouw. Dit betreft vooral de mogelijkheden om gevelopeningen toe te voegen.
- Een transformatie door toevoeging van bouwvolume boven het bestaande gebouw. Dit impliceert dat er ook door het gebouw en het dak heen gebouwd zal worden.



6. TRANSFORMATIEKADER - FUNCTIE

Naast de fysieke kernmerken maakt ook de functie (of functies) van het gebouw deel uit van de kernwaarden. Het is belangrijk dat de oorspronkelijke (en huidige) functie herkenbaar blijft om het gebouw te kunnen begrijpen. Dit kan door elementen die kenmerkend zijn voor de oorspronkelijke functie te behouden en/of te herstellen. Hierbij gaat het om het portaal, de belettering er bovenop en ook om het karakter van de invulling van garagedeuren.

Daarbij is het ook wenselijk dat een eventuele functie dit karakter ondersteunt. Bij voorkeur blijft de functie als stalling voor auto's behouden. Hier kunnen de auto's geparkeerd worden van de bewoners van een eventueel nieuw woongebouw boven het pand. Dit is veel goedkoper dan een parkeerkelder aanleggen. Het aantal te realiseren appartementen kan mogelijk afgestemd worden op de stallingscapaciteit van het bestaande gebouw.

Hoewel een parkeergarage of stalling op maaiveld aan de openbare ruimte vanwege het ontbreken van levendigheid en sociale controle vanuit stedenbouwkundig oogpunt misschien niet wenselijk is, past het wel het beste bij de erfgoedwaarden van het gebouw en bij de oorspronkelijke toestand.

Omdat het portaal oorspronkelijk een signaalfunctie had voor slechts een klein deel van het pand, namelijk de garage direct achter het witte gevelschild, is het denkbaar dat alleen dat deel een afwijkende functie krijgt. Dit zou het entreegebied van de nieuwe woonfunctie erboven kunnen zijn, zodat het portaal de nieuwe hoofdfunctie aangeeft, of juist de plek waar straks eventueel weer een compacte garage terugkomt.

Een mogelijkheid die ook aansluit bij de oorspronkelijke functie is om alleen de achterste zone van het gebouw als stalling te behouden en aan de voorzijde maximaal 4 nieuwe functies te introduceren, corresponderend met de 4 bestaande ingangen.

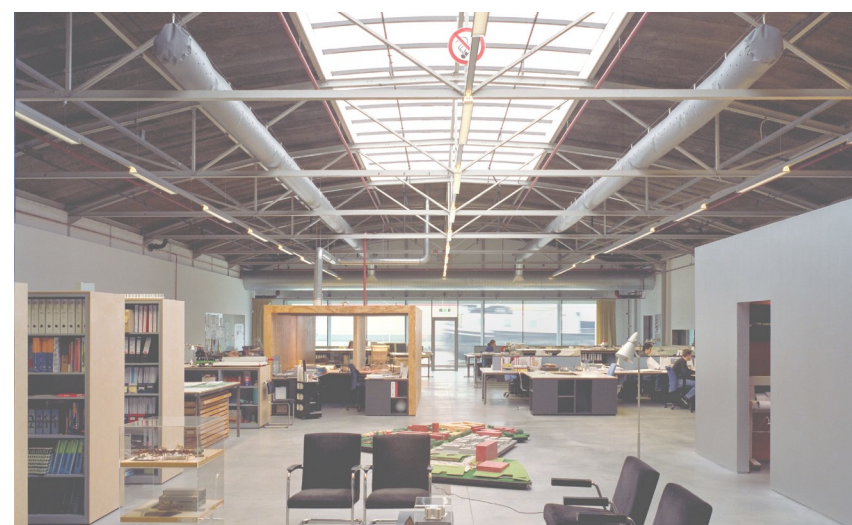
Een volledige functiewijziging vanuit stedenbouwkundig oogpunt of functionele of commerciële overwegingen, gerelateerd aan een nieuwe functie boven het gebouw is niet ondenkbaar. Ook is het denkbaar dat hiervoor nieuwe openingen in de gevel gemaakt worden ten behoeve van extra daglicht en zicht en eventueel nieuwe toegangen in de achter- en/of kopgevels. Een handleiding hiervoor staat in het volgende hoofdstuk.

Bij voorkeur hebben nieuwe functies in het bestaande gebouw een ruim en open karakter, passend bij de oorspronkelijke grote ruimte. Een verregaande indeling past niet bij het schuur- of halachtige karakter en zorgt ook voor veel inpanidige ruimten met weinig daglicht, zeker als er boven het pand gebouwd gaat worden. Gedacht kan worden aan 'schone' bedrijfsruimten: adviseurs, gezondheidszorg, praktijkschool, kantoorruimte.

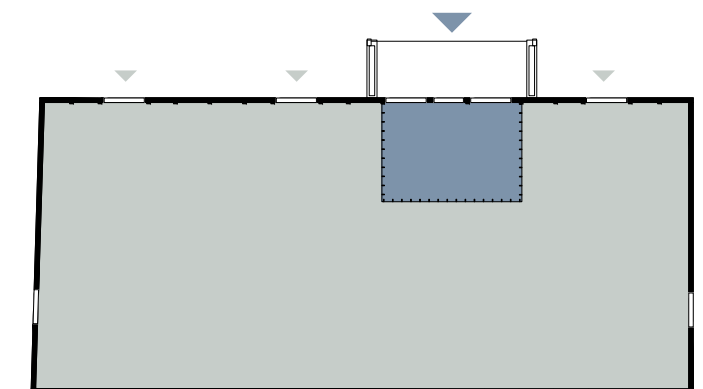
Voor de functie van eventuele uitbreidingen boven het gebouw ligt gezien de context en de markt woningbouw voor de hand. Maar omdat het kavel oorspronkelijk juist als een verbijzondering met een afwijkende (bedrijfs) bestemming was aangewezen, zijn andere functies, zoals kantoren zeker ook denkbaar. Over de hoogte van de uitbreiding en de omvang van het programma bezien vanuit de stedelijke context en het ruimtelijk beleid doen wij geen uitspraken. In de volgende hoofdstukken beschrijven wij de ruimtelijke mogelijkheden in relatie tot het beschermde gebouw.



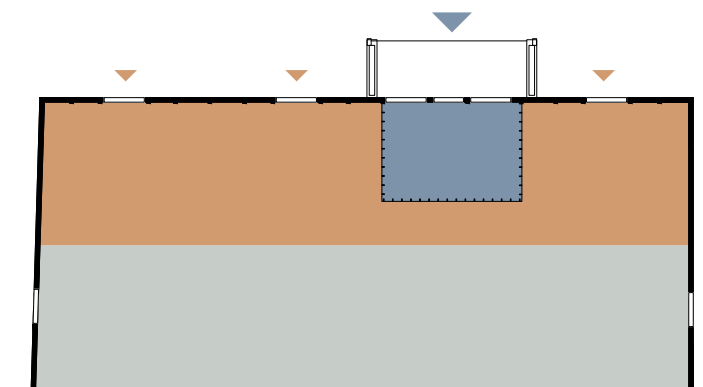
meerdere ingangen met een 'omgekeerde erker'



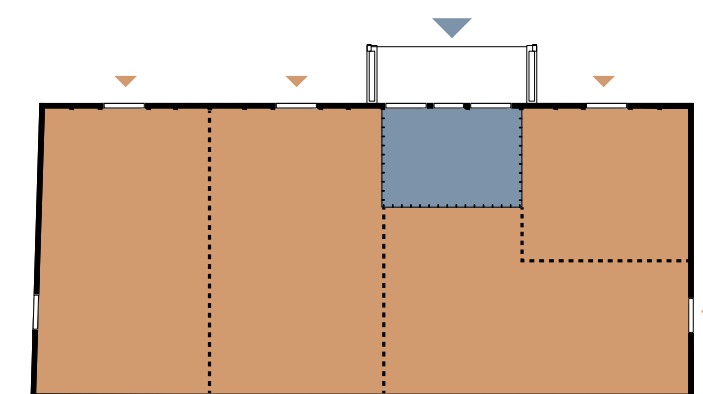
kantoorfunctie in de schuur



- publieke functie zoals de entree van de optopping
- stalling



- publieke functie zoals de entree van de optopping
- stalling
- commerciële functie



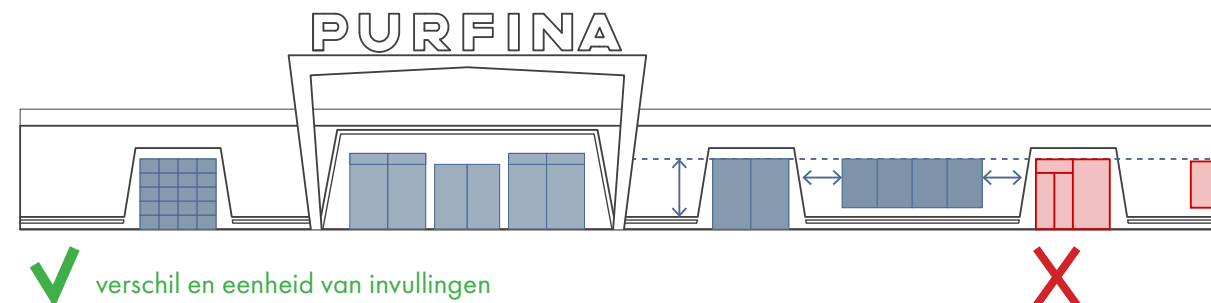
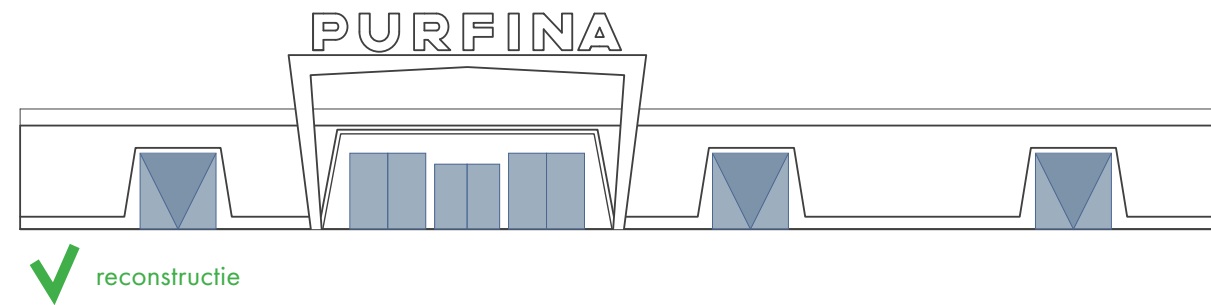
- publieke functie zoals de entree van de optopping
- commerciële functie

7. TRANSFORMATIEKADER - GEBOUW

GEVELS

Zoals gezegd zien wij mogelijkheden om gevelopeningen toe te voegen voor extra licht, en zicht en toegangen voor nieuwe functies in het gebouw. Uitgangspunt hierbij is dat de doorlopende betonband die de plint, de deuroplijstingen en het portaal vormt, hersteld en niet verder aangetast en doorbroken wordt. Ook de relatie tussen de witte band en het rode metselwerk moet leesbaar blijven, waarbij de band zich niet losmaakt van het metselwerk om een zelfstandig element te worden. Óp het portaal wordt weer een belettering aangebracht. Deze uitgangspunten leiden tot de volgende regels:

- In de voorgevel worden geen nieuwe toegangen gemaakt. Dit zou het gevelbeeld, de doorgaande band en de accentuering van het portaal met belettering teveel verstoren.
- Indien er toch meer deuren noodzakelijk zijn kan er een 'omgekeerde erker' (naar binnen) gemaakt worden met meerdere toegangen.
- De invulling van de garagedeurekaders is conform oorspronkelijk of bestaat uit een eenduidige/eenvoudige indeling die past bij het garagekarakter, zoals een kanteldeur, roldeur of een symmetrische dubbele draaideur.
- De invulling kan per toegang anders zijn.
- De openingen in het witte gevelschild achter het portaal worden hersteld conform oorspronkelijk. Deze bieden voldoende toegang en licht voor diverse functies erachter. De invulling van de drie openingen is gelijkaardig en vormt zo een eenheid.
- De openingen tussen de 2 rechter garagedeuren worden in principe weer dichtgemaakt. Mogelijk kunnen hiervoor metselstenen uit nieuwe openingen in andere gevelvlakken gebruikt worden.
- Het is mogelijk om ramen in de metselwerkgevels te maken. De kozijnen en het glas liggen hierbij gelijk met de buitenkant van het gevelvlak om het vlak niet teveel te verstoren.
- Naast de schuine omlijstingen van de garageopeningen, het gevelschild en bij de hoeken van het gebouw blijft substantieel metselwerk over om de relatie en het contrast tussen de betonband en dit metselwerk te behouden.
- De hoogte voor nieuwe ramen is beperkt door de onderzijde van de bovendorpel van garagedeuromlijstingen en de bovenkant van de plint.
- Er mogen maximaal 2 verschillende nieuwe raamtypen voor de voor- en kopgevels gebruikt worden. Het is ter beoordeling aan de bevoegde instanties of de vorm en compositie van nieuwe ramen passen bij het erfgoed.
- In de kopgevels mag per kopgevel maximaal 1 nieuwe toegang gemaakt worden.
- Deze moet ofwel voorzien worden van een nieuwe witte betonband om de continuïteit ervan te herstellen, maar afwijkend in materiaal en/of vorm, ofwel de toegang laat duidelijk zien dat het een nieuwe toevoeging is waarbij de band zichtbaar onderbroken is door de eventuele pui naar binnen, achter deze band te plaatsen.



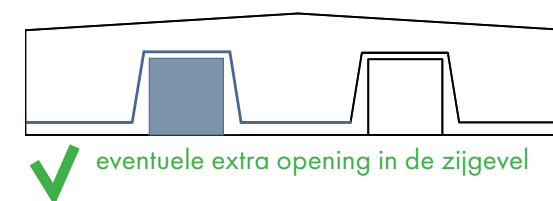
✓ nieuw raam in het buitenvlak van de metselwerk gevel



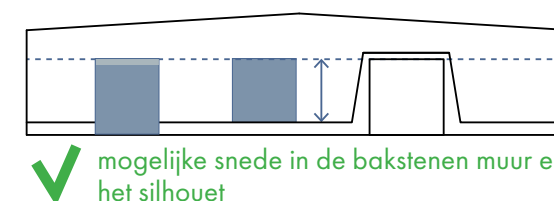
✓ in de bakstenen muur



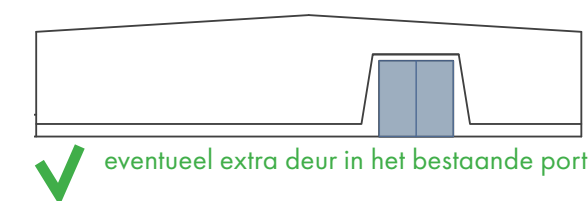
✗ ramen domineren het silhouet



✓ eventuele extra opening in de zijgevel



✓ mogelijke snede in de bakstenen muur en het silhouet



✓ eventueel extra deur in het bestaande portaal

TRANSFORMATIESCHETS - GEBOUW

ACHTERGEVEL

- De achtergevel wijkt met de repeterende gevelkolommen die voorlangs de plint gaan nogal af van de overige gevels. Hier is het, behoudens bij de 2 vlakken op de hoeken, mogelijk om openingen te maken, eventueel met toegangen, die van kolom naar kolom spannen of juist kleine openingen die centraal in het metselwerk vlak liggen.
- Om een rustig gevelbeeld te behouden dat past bij de oorspronkelijke gevels met onder meer een ritme van regenpijpen, kunnen maximaal 2 verschillende typen openingen toegevoegd worden in een evenwichtig ritme.
- Om de integriteit van het metselwerk gebouw als geheel te behouden mag maximaal 50% van de achtergevel van nieuwe openingen worden voorzien.

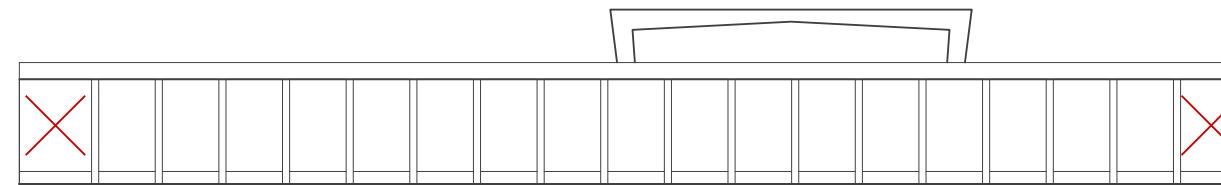
DAK

Zoals gezegd in de inleiding van dit hoofdstuk kan onderzocht worden of delen van het dak behouden kunnen worden, ondanks de eventuele bouw van nieuw volume boven het bestaande gebouw. Nieuwe openingen en doorvoeren in het dak moeten ingepast worden in de structuur van de spanten, de bimsbetonplaten en lichtstraten. Het verwijderen van het (grootste deel van) het dak is niet ondenkbaar als dit noodzakelijk is en onderbouwd kan worden.

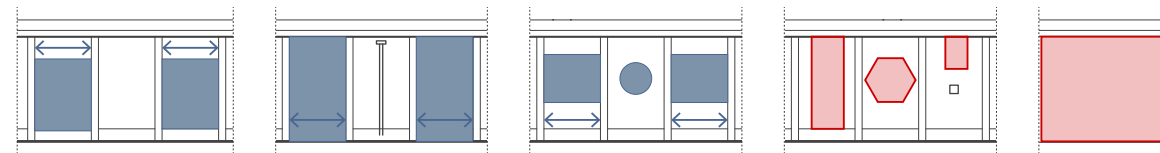
BELETTERING

- Er komt weer belettering óp het portaal te staan. Deze is qua aard (open belettering), typografie en omvang gelijk aan de oorspronkelijke belettering.
- Eventueel kan conform oorspronkelijk nog ondergeschikte belettering of reclame op of onder het portaal aangebracht worden
- De belettering hoeft niet het woord 'Purфина' te vormen. Het is bij voorkeur de naamsaanduiding van de functie achter het witte gevelschild of de aanduiding van de hoofdfunctie van de herontwikkeling.
- Op het witte gevelschild achter het portaal kan ook open belettering aangebracht worden.
- Belettering of naamsaanduiding boven de garagedeuren in de metselwerkgevel is maximaal de hoogte van de oorspronkelijke cijfers en maximaal de breedte van de deuropening en voor alle openingen een gelijke typografie. De namen kunnen verschillend zijn.

De beoordeling van eventuele ingrepen in of aan de gevels en het dak is uiteindelijk aan stedenbouw, monumentenzorg, bouwtoezicht en welstand (Adviescommissie Omgevingskwaliteit) van de Gemeente Leidschen-dam-Voorburg.



X geen beglazing in de hoeken

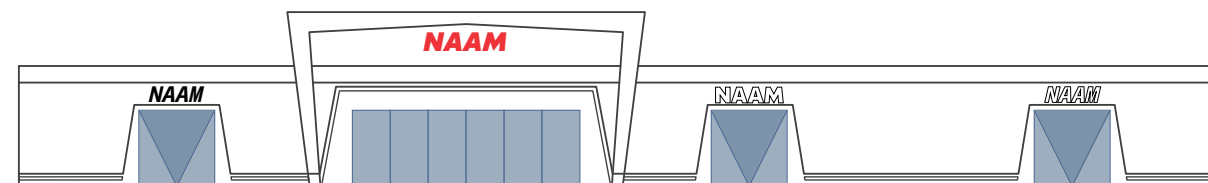


✓ maximaal 50% en maximaal 2 soorten openingen

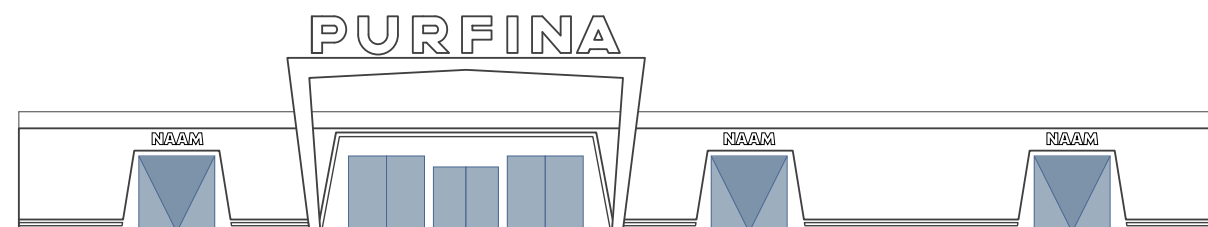
X



X venster aan de rand



X X verschillende typografie en naamsaanduiding onder het portaal



✓ gestandaardiseerde en consistente typografie



✓

8. TRANSFORMATIEKADER - UITBREIDING

Bij een eventuele uitbreiding met bouwvolume boven het huidige pand is het essentieel dat leesbaarheid van de eenvoudige metselwerk schuur met betonband en portaal behouden blijft. Hiertoe moet de uitbreiding als toevoeging leesbaar zijn los van het bestaande pand, zowel in vorm als materialisatie.

Voor de vorm in relatie tot het te respecteren erfgoed zijn er in principe 2 mogelijkheden:



- De uitbreiding is even breed of (iets) breder (aan 1 of beide zijden) dan het bestaande gebouw: In dat gevel wordt deze visueel losgemaakt van het bestaande door deze op poten boven het pand te plaatsen of met een insnoering in een afwijkende gevelafwerking. De insnoering heeft minimaal dezelfde hoogte als de bestaande voorgevel.

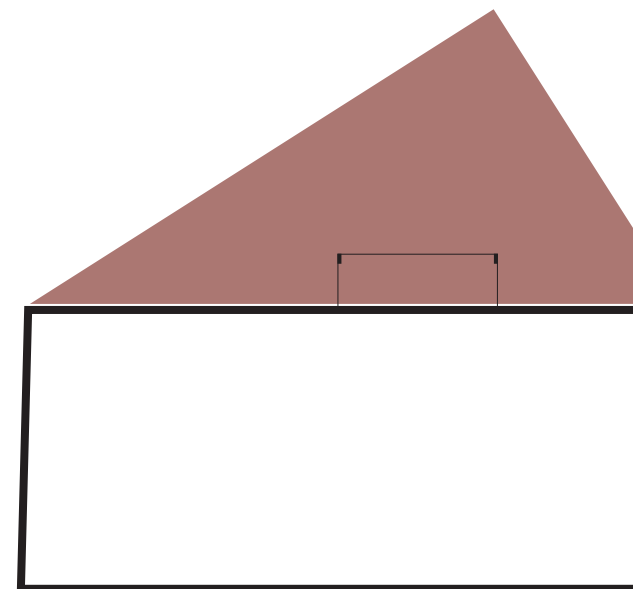


- De uitbreiding is smaller/kleiner dan het bestaande pand: de setback is rondom minimaal gelijk aan de bestaande hoogte van de voorgevel.

De totale hoogte van de uitbreiding is vanuit de erfgoedwaarden niet gemaximeerd. Ook is de beëindiging van het volume, plat of met een kroon of dakopbouw niet gegeven. Een maximale hoogte kan wel vanuit de stedelijke context en stedenbouwkundige randvoorwaarden bepaald worden. Hierbij spelen zichtbaarheid en hiërarchie van de gebouwen een rol en natuurlijk ook het uitzicht, licht, privacy en bezonning voor de omliggende woningen.

Gezien de eenheid van gebouw, portaal en voorterrein en de asymmetrie van die laatste twee is het bebouwen van dit voorterrein niet wenselijk. Het zou ook de zichtbaarheid en herkenbaarheid van het portaal verstoren.

Een nieuw volume wordt bij voorkeur op poten boven het gebouw gezet. Hierbij worden voor kolommen en stijpunten openingen in het dak gemaakt die de structuur en materialisatie ervan zo weinig mogelijk aantasten. Vanwege het (grotendeels) ontbreken van een bouwkundige vloer met fundering in het bestaande gebouw is het goed mogelijk om hier een nieuwe onderheide fundering of kelder aan te brengen.

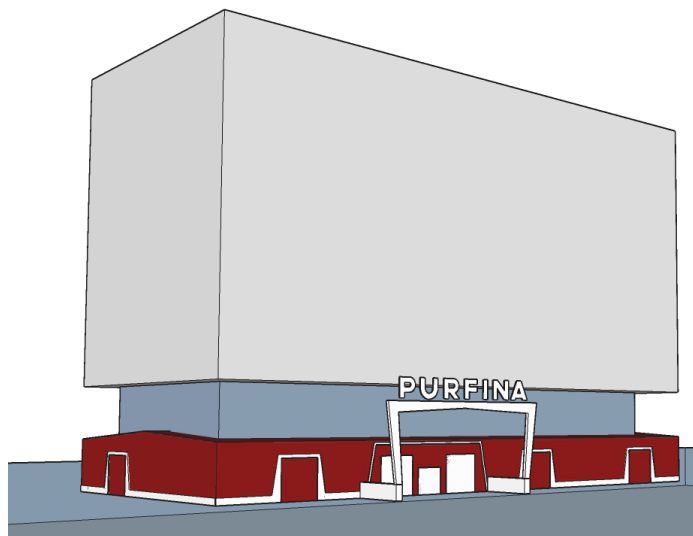


- ongeschikt gebied voor de uitbreiding
- voorgesteld gebied voor uitbreiding

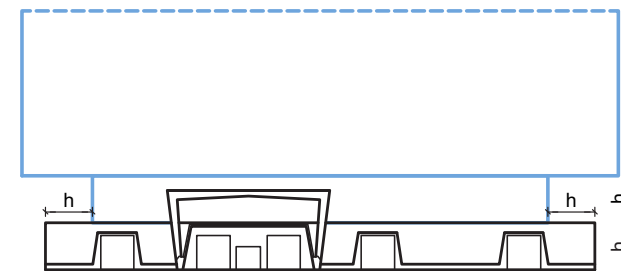
Het is ook denkbaar dat voor de uitbreiding het dak grotendeels verwijderd wordt. De gevraagde insnoering of setback maakt het mogelijk om de eerste dakspanten en dakvakken naast de kopgevels te behouden en mogelijk ook een deel van de spanten onder het dakvlak bij de langsegevels.

Gesteld kan worden dat de (historische) stedelijke context ook deel uitmaakt van de waarden van het gebouw. Dat leidt tot de opmerking dat het gebouw qua functie en vorm altijd al een uitzonderingspositie innam in het stedenbouwkundig plan. Deze waarde blijft bestaan bij behoud en herkenbaarheid van het pand. Anderzijds geeft de bouwhistorie ook aan dat het oorspronkelijke ontwerp van Van Ravesteyn als te laag, te plat beoordeeld werd binnen de stedelijke context, waarbij omwonenden teveel op het lage dak zouden kijken. Een zorgvuldige beoordeling vanuit de context of de stedelijke historie vraagt om extra studie.

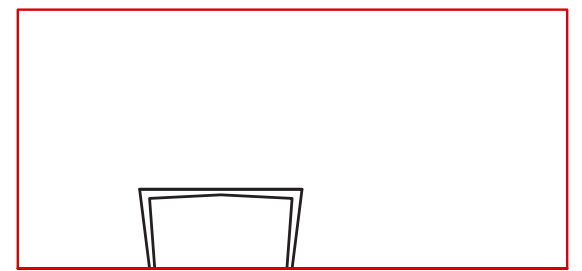
TRANSFORMATIEKADER UITBREIDING



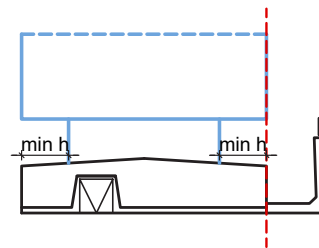
✓ uitbreiding even groot als bestaand: met insnoering



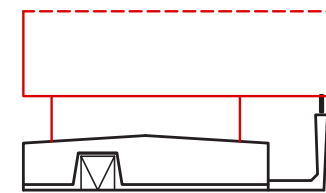
✓ uitbreiding groter dan bestaand: met insnoering



✗ volume door de sokkel



✓ uitbreiding binnen de voorgevel van de garage



✗ uitbreiding boven of over het portaal



✓ uitbreiding met insnoering en afwijkend



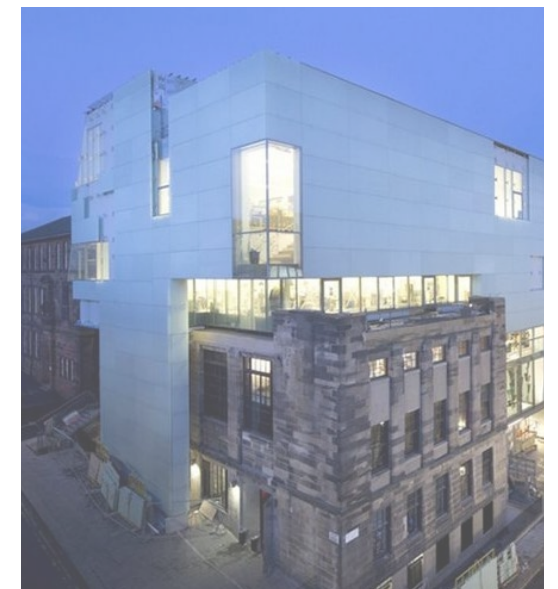
✓ uitbreiding met insnoering en afwijkend



✗ geen insnoering

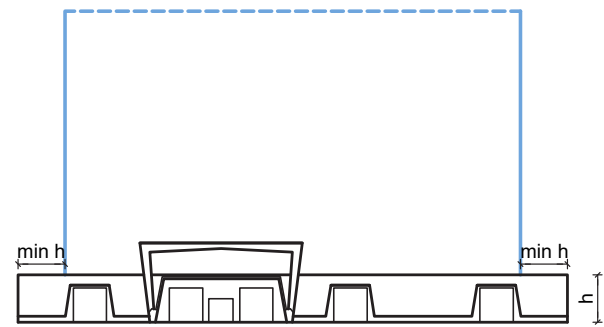
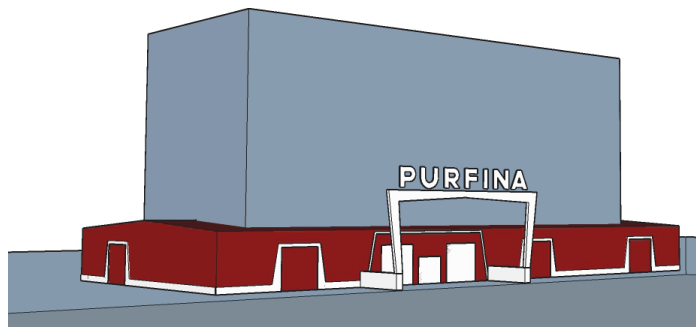


✗ optopping naar buiten verschoven

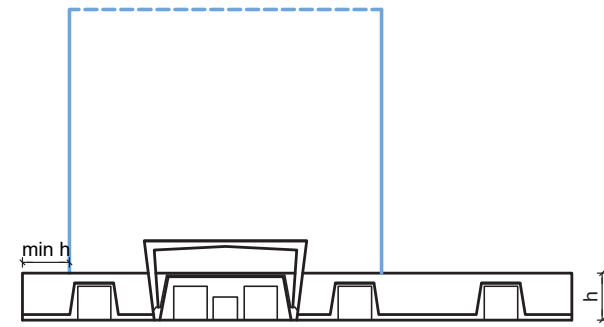


✗ overheersende uitbreiding

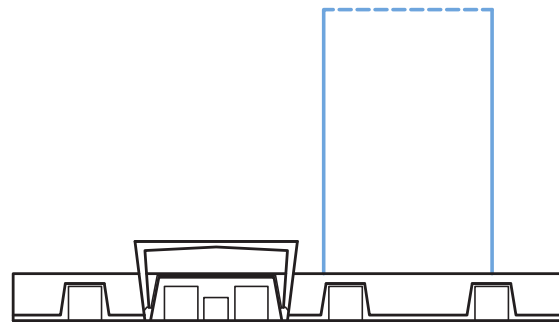
TRANSFORMATIEKADER UITBREIDING



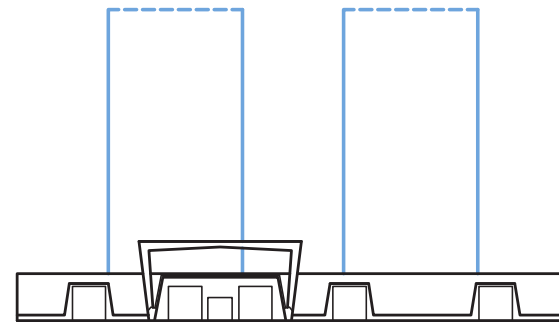
✓ uitbreiding kleiner dan bestaand:
met minimale setback



✓ uitbreiding kan ook asymmetrisch
en centraal achter portaal



✓ uitbreiding vrije positie



✓ twee optoping volumes



✓ setback en verschillende materialen



✓ setback en verschillende materialen



✗ geen setback en verschillende
materialen

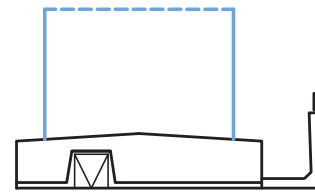
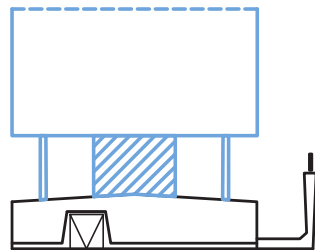
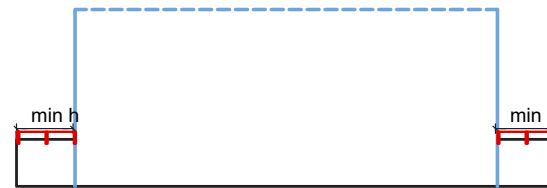
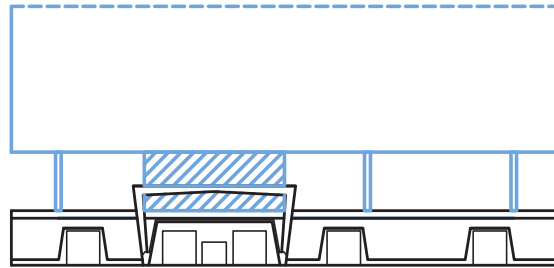
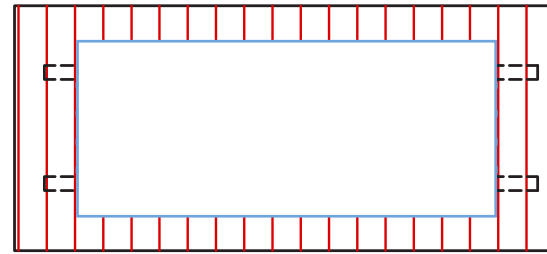
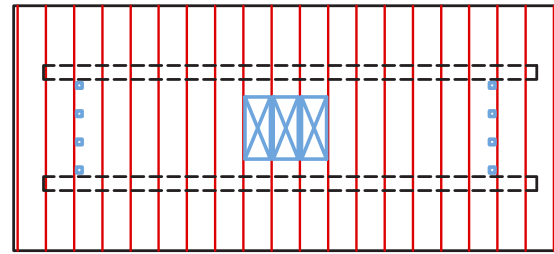


✗ geen setback



✗ nieuw volume voor het monument

TRANSFORMATIEKADER UITBREIDING



✓ mogelijkheid: constructie en stijpunten passen in structuur dak en laten deze intact

✓ mogelijkheid: door setback nieuw bouwvolume kunnen eerste spanten intact blijven



✓ losse uitbreiding op poten

✗ overheersende constructie concurreert met vorm portaal en omlijstingen Purfina

9. ARCHITECTUUR EN UITSTRALING VAN DE UITBREIDING

Om de uitbreiding los te kunnen ervaren van de bestaande garage is het noodzakelijk dat de materialisatie ervan afwijkt. Dit houdt in dat er minimaal een afwijkende kleur metselwerk toegepast wordt of een heel ander materiaal. Ook wordt de toepassing van witte (beton) banden die concurreren met de betonband van de garage, vermeden. De architectuur van de uitbreiding is terughoudend zodat de signaalfunctie van het gebouw eronder gerespecteerd wordt.

In hoeverre de architectuur moet aansluiten bij de woongebouwen in de omgeving of juist ervan afwijkt is afhankelijk van de keuze voor de interpretatie waarbij het kavel mét de bebouwing erop als bijzonder en afwijkend beschouwd worden of voor de interpretatie vanuit de functie woningen als passend bij de overige woongebouwen. Denkbaar en voor de hand liggend is dat een uitbreiding met woningen zoals hierboven gevraagd afwijkt van de bestaande onderbouw en terughoudend is en daarom aan kan sluiten bij de bestaande woongebouwen rondom.

Over de inpassing in de omgeving zegt de Nota Omgevingskwaliteit Leidschendam-Voorburg (goedgekeurd december 2024) onder andere:

De locatie valt binnen het woongebied Tuinstad met als meest relevante karakteristieken (hfdst 2.3.2.e.) o.a.:

- Samenhang door eenvormigheid en seriematigheid (herhaling).
- Sterk rechte lijnige verkaveling met (half)open bouwblokken en een heldere compositie bebouwing en buitenruimte
- Parkeren vooral op straat, parkeerhoven en in garageboxen.
- Gevarieerde woningtypen: vrijstaand, twee-onder-een-kap, rijwoningen, portiek en galerijflats.
- Rechthoekige hoofdvormen met overwegend zadeldaken of platte daken.
- Voorgevel gericht op de hoofdweg of plantsoen.
- Portiek en galerijflats van drie tot acht bouwlagen.
- Rechthoekig, plat dak of met flauwe zadeldak.
- Horizontale gevelopbouw en geleding. Sobere en seriematige architectonische uitwerking. Veelal functionalistische stijlkenmerken soms gemengd met traditionele kenmerken (Shake hands architectuur) waarbij de zichtbare constructie van beton ingevuld is met een traditioneel materiaal als baksteen.
- Vrijstaande woningen en bijzondere functies zijn individueler in hoofdvorm en bouwstijl.
- Materiaalgebruik en kleur ingetogen en functioneel: (wit)geel en rood bruin metselwerk, beton, hout, staal, kunststof en (keramische) dakpannen.

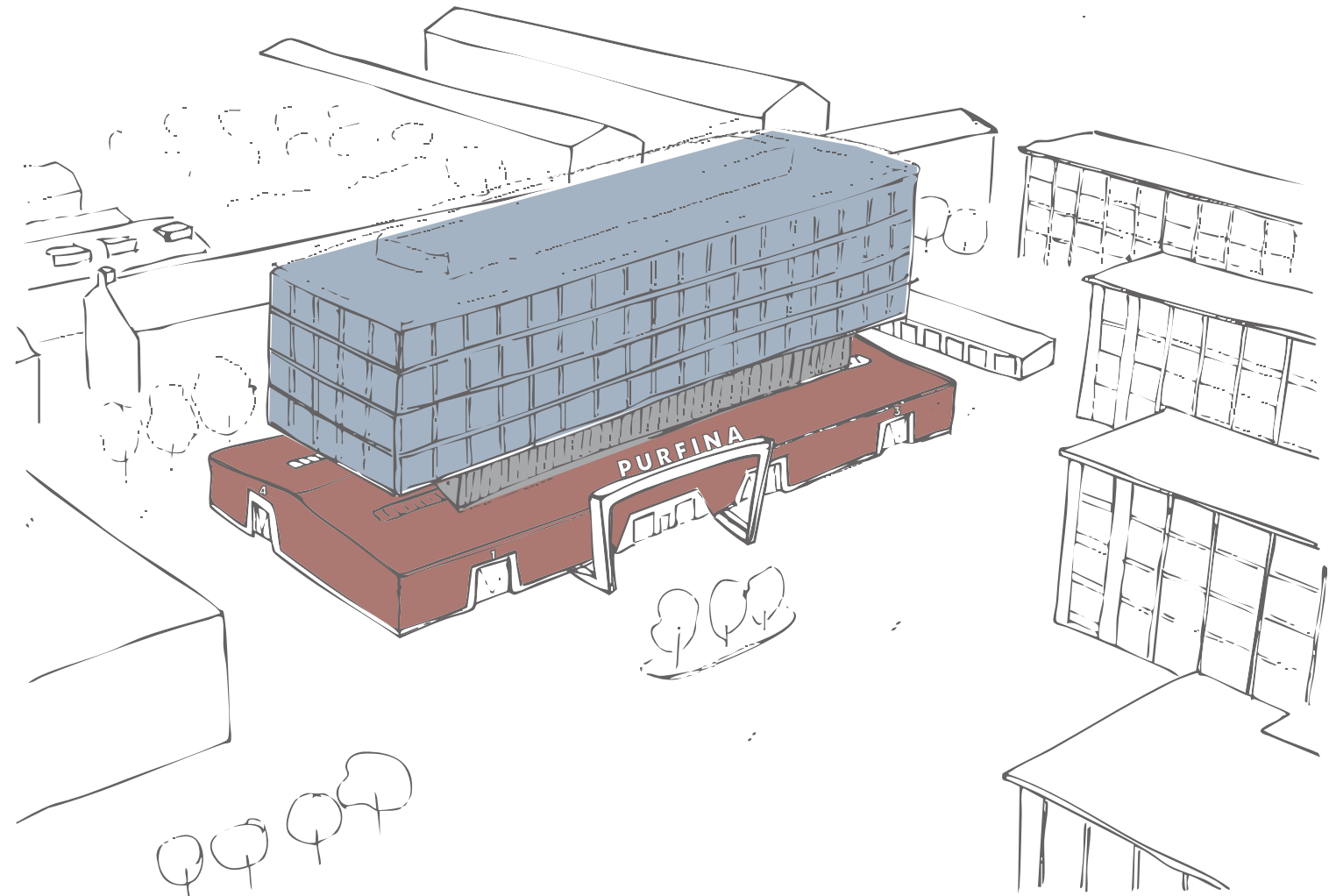
10. CONCLUSIE

Vanuit de waardering van de garage verdient het gebouw van Van Ravesteyn behoud, herstel en een zorgvuldige inpassing en onderbouwing van ingrepen en uitbreidingen. Ondanks deze beperkingen voor herbestemming nieuwbouw op de locatie zijn er genoeg mogelijkheden om op een efficiënte wijze een flinke uitbreiding van het volume te realiseren. Binnen de beschreven transformatiekaders is er nog veel vrijheid om verschillende functies, volumes, indelingen, woningtypen en gevels te ontwerpen. Dit transformatiekader biedt voldoende handvatten voor zowel de architect als monumentenzorg en welstand om als richtlijn voor een herontwikkeling te dienen. Tegelijk wordt er dus nog veel transformatieruimte geboden.

Het transformatiekader is opgesteld in de vorm van een aantal regels. Deze moeten niet als 'in beton gegoten' gezien worden en tegelijk ook als niet-limitatief. Wat wil zeggen dat bijvoorbeeld monumentenzorg en welstand nog nadere of andere eisen en overwegingen kunnen hanteren bij het beoordelen van een ontwerp voor de renovatie, herbestemming en uitbreiding van het garagepand.

Naast de ruimtelijke kaders vanuit het erfgoed zijn ook enkele suggesties en oplossingsrichtingen gedaan die de waarden nog verder kunnen ondersteunen. Deze zijn niet 'voorwaardelijk' maar verdienen het wel om overwogen en benoemd te worden bij de planvorming van een eventuele herontwikkeling.

Beperkingen of mogelijkheden vanuit stedenbouwkundige aspecten, bestemming, hoogte, ontstaansgeschiedenis van de wijk, samenhang, etc. worden wel aangestipt maar zijn verder niet beschouwd in deze rapportage.

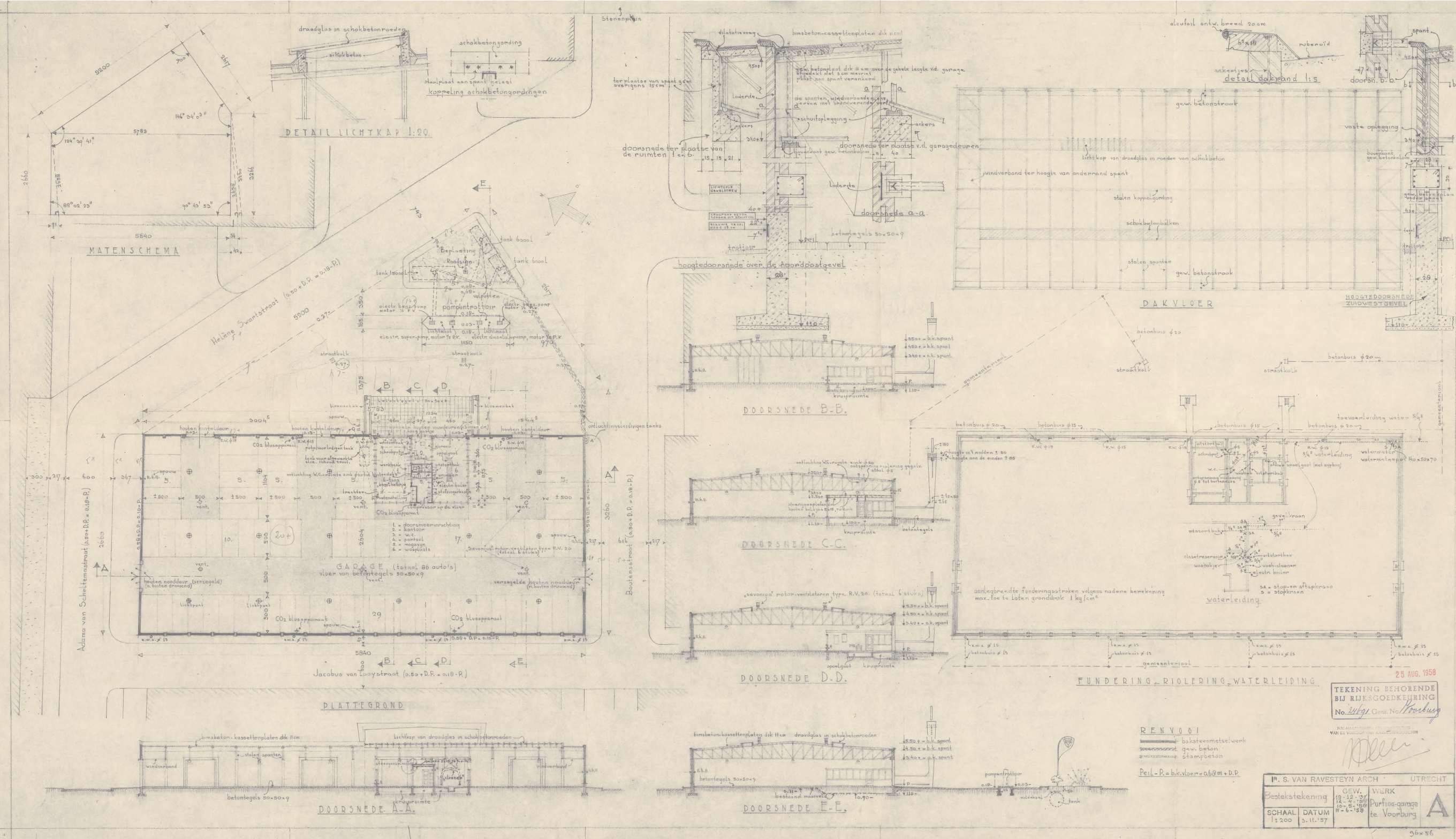


Uitgangspunt voor het maken van het transformatiekader zijn de van de Gemeente Leidschendam-Voorburg ontvangen documenten:

- Verkenningen Kwik-Fit d.d. 25.02.2025 (bijlage bij uitvraag)
- Redengevende Omschrijving "GARAGE MET RECLAMEHOU- DER"
- Vestigia, Bouwhistorische verkenning en waardering d.d. 15.10.2020
- Gebiedsbiografie Leidschendam-Voorburg, p.116-118
- Verslag Welstands- en Monumentencommissie 13 juni 2023
- Tconcept, Adama van Scheltemastraat Voorburg d.d. 17.12.2024

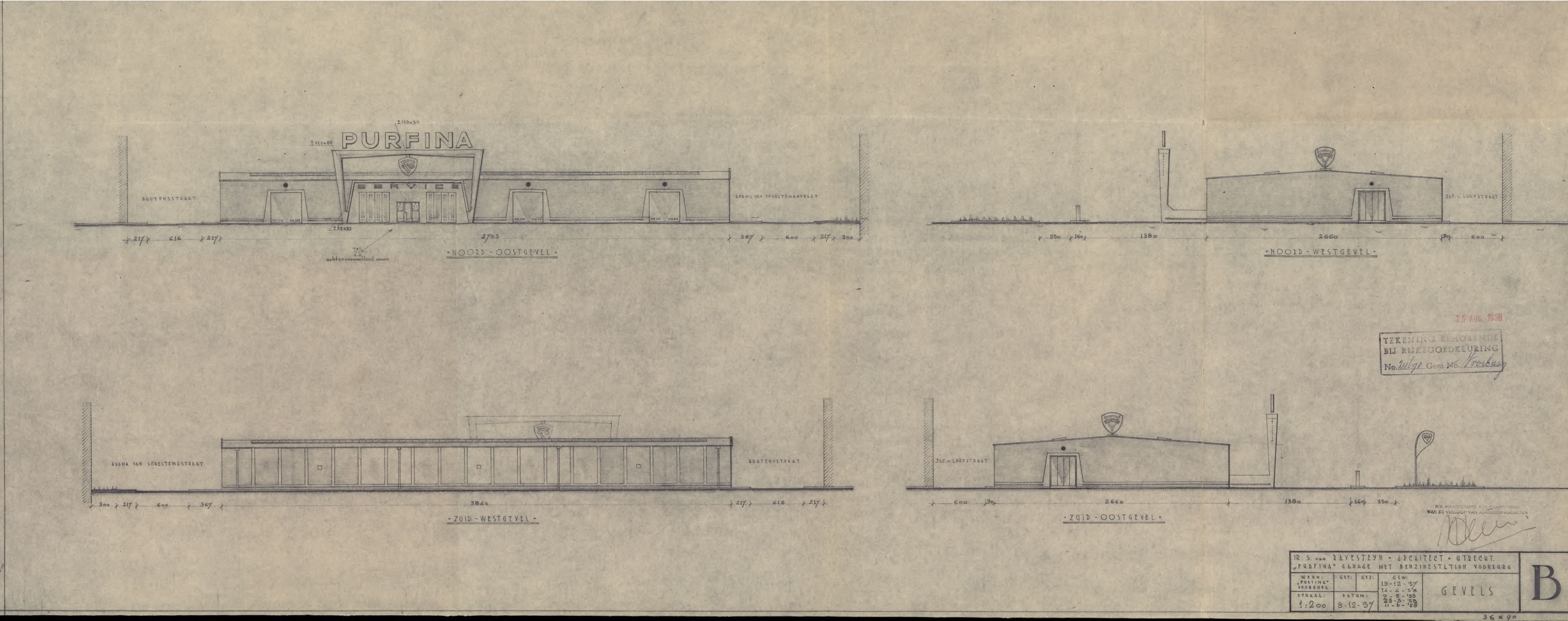
De bronnen die gebruikt zijn voor de bouwhistorische beschouwing (het tweede deel van deze rapportage) staan daar vermeld.

11. ARCHIEF PLATTEGRONDEN



Plattegronden Purfina Voorburg, 1958 S. van Ravesteyn

12. ARCHIEF GEVELS



Gevels Purfina Voorburg, 1958 S. van Ravesteyn

**Benzinestation Purfina met
garage, Voorburg**

Bouwhistorische beschouwing
21.03.2025

Projectgegevens

Naam:	Benzinestation Purfina met garage
Adres:	Adama van Scheltemastraat 16 2274 VW Voorburg
Architect:	Sybold van Ravesteyn
Ontwerp:	1954-1958
Oplevering:	1959
Kadastrale aanduiding:	Voorburg E 6690
Bestemming:	Bedrijven
Status:	Voorbescherming als gemeentelijk monument



De Purfina garage met benzinestation kort na oplevering in 1959, gezien vanuit het noorden. Foto: @@@?

1. Introductie

Naast Sybold van Ravesteyn's werken voor de Nederlandse Spoorwegen¹ en uiteenlopende projecten voor particuliere opdrachtgevers vormde het ontwerpen van een serie benzinestations een derde categorie projecten voor deze architect, die tevens een nieuwe uitdaging voor hem betekende. Na een eerste opdracht in 1935 ontwierp hij tussen 1946 en 1968 een reeks tankstations, soms gecombineerd met service- en horecafunctie of een dienstwoning. De opdrachten kwamen van de oliemaatschappij N.V. Vereenigde Petroleum Maatschappij Purfina-Sinclair, die zich onder de merknamen Purfina, Sinfina en later Fina langs de weg manifesteerde.² Door voortgaande ontwikkelingen zijn veel van deze gebouwen in onbruik geraakt en gesloopt; in deze beschouwing zijn deze gemarkeerd door een '^' achter het vermelde bouwjaar. Het benzinestation Purfina met garage in Voorburg dateert van 1959 en is een van de weinige werken uit deze categorie die de tand des tijds grotendeels heeft doorstaan. Dat is mogelijk te danken aan het ondergeschikte ruimtebeslag van het tankstation met servicefuncties binnen het grotere geheel van de generieke bedrijfshal die oorspronkelijk dienst deed als autostalling, maar relatief eenvoudig een andere bestemming heeft kunnen krijgen. De ruime situering op een binnenterrein met voornamelijk parkeerplaatsen heeft hier waarschijnlijk ook aan bijgedragen. Die omstandigheid heeft ook - en begrijpelijkwijs - de vraag doen ontstaan of op deze locatie een hoogwaardiger gebruik met een hogere dichtheid voor bijvoorbeeld woningbouw mogelijk is. Gezien de nabijheid van veel voorzieningen in het naastgelegen winkelcentrum lijkt de potentie van de locatie evident. De terechte vaststelling dat daar 'wel wat moet kunnen' brengt wel met zich mee dat een bouwvoornemen op deze locatie zich zal moeten verhouden met de aanwezige bebouwing van Van Ravesteyn die is aangemerkt als voorbeschermd gemeentemonument en in standgehouden moet worden, terwijl de cultuur-historische waarden gerespecteerd zullen moeten worden. Deze rapportage is daarom bedoeld om vast te stellen wat hiervan de waarden dan zijn (waarom behouden?) en waarin die waarden terug te vinden zijn (wat behouden?).

Disclaimer

Vanwege de korte beschikbare tijd is deze bouwhistorische beschouwing gebaseerd op eigen waarneming bij een beperkt locatiebezoek, maar voornamelijk op onderzoek van literatuur. De grote hoeveelheid en uitgebreidheid hiervan was onverwacht. Eventuele tegenstrijdigheden in dateringen van ontwerp/oplevering in deze bronnen zijn in het kader van deze rapportage niet nader uitgezocht. Datzelfde geldt voor de hiaten in de gebruiksgeschiedenis van het benzinestation in Voorburg. Voor het invullen van ontbrekende informatie en een brede aanvulling na daadwerkelijke opname van het gebouw is een regulier bouwhistorisch onderzoek nodig.

Deze bouwhistorische beschouwing is met opzet opgesteld zonder vooraf kennis te nemen van de door de gemeente verstrekte stukken zoals de 'Gebiedsbiografie Leidschendam – Voorburg', de redengevende omschrijving Purfina garage en de bouwhistorische verkenning en waardering door VESTIGIA Archeologie & Cultuurhistorie, rapport V1939 van 12-10-2020. In de eindredactie van deze rapportage zijn deze stukken geraadpleegd voor eventuele aanvullingen, maar zonder de strekking van de beschouwing aan te passen. Van de huidige bebouwingsvoorstellen in opdracht van Trigonium is vooraf geen kennis genomen.

2. Van Ravesteyn in zijn tijd

Sybold van Ravesteyn (Rotterdam, 1889 – Laren, 1983) was opgeleid en werkzaam als civiel ingenieur maar ontwikkelde zich daarnaast in de praktijk tot een eigenzinnige architect. Als dienstdoend civiel ingenieur heeft hij meer dan veertig jaar ontworpen voor de spoorwegen. Dit verklaart mogelijk waarom veel van zijn werk nuchter, economisch ontworpen en technisch hoogwaardig is. Hierbij is de constructie dikwijls expressief toegepast op een manier die geïnspireerd lijkt door het Russisch constructivisme, zoals de watertoren in Roermond (1928). Andere werken die tot dit deel van zijn oeuvre behoren zijn onder andere de veertien seinhuizen die hij vanaf 1925 ontwierp, met de meest iconisch exemplaren in Maastricht (1932-33) en Utrecht (1938^). Ook in sommige van zijn latere werken komt deze nuchterheid weer meer naar voren, zoals in het spoorwegstation Rotterdam CS (1957^). Een deel van deze werken betreft gebouwen ten behoeve van automobiliteit waarbij de expressiviteit van de constructie nog sterker is benadrukt om de aandacht van passerende automobilisten te trekken, aangevuld met een sprekende belettering. Belangrijke ontwerpmethoden zijn hier 'contour' en 'silhouet'.³ Naast de vele benzinestations voor Purfina die als 'road sign' waren ontworpen gold dit bijvoorbeeld ook overduidelijk voor de vroegere busstations in Wageningen (1962^) en Den Bosch (1963^). Naast een enkel resterend benzinestation (Arnhem, 1957; Glanerbrug, 1961) is het Purfina benzinestation met garage in Voorburg (1959) een sprekend voorbeeld dat nog bestaat.



Busstation Wageningen (1962), gesloopt. Foto: @@@.



Busstation Den Bosch (1963), gesloopt. Foto: @@@.

Daarnaast heeft hij als onafhankelijke architect en criticus een opmerkelijke rol gespeeld in de avant-gardistische kringen van de moderne Nederlandse architectuur, verenigd in de groep 'de 8 en Opbouw'. Deze werd gedomineerd door de denkbeelden van de nieuwe zakelijkheid. Kenmerk daarvan was het streven om op basis van een wetenschappelijke benadering het 'nieuwe bouwen' in de zuiverste functionele en doelmatige vorm gestalte te geven. Dit sloot aan bij de nuchtere kant van zijn ontwerpopvatting. Maar hoewel zijn standpunten en werk in deze kringen werden gerespecteerd, was Van Ravesteyn zelf kritisch over de soms puriteinse benadering van zijn collega's. Hij veronderstelde dat hierachter een gebrek aan fantasie en vormgevend vermogen schuil ging. Dat in de moderne architectuur in Nederland de aandacht voor schoonheid als intrinsieke eigenschap ontbrak, zag hij als een fundamenteel gemis.⁴ Het louter ontwerpen op basis van een analyse van maatschappelijk en constructieve eisen beschouwde hij als een overgangsfase die in zijn visie uiteindelijk tekortschoot als er niet tevens sprake zou zijn van een toegevoegde schoonheid, 'geestelijke meerwaarde' en betekenis.⁵ Het ontstaan van deze opvattingen wordt deels toegeschreven aan zijn vele buitenlandse reizen vanaf 1912 naar o.a. Duitsland, Italië, Frankrijk en Engeland, en zijn interesse voor de

¹ De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen N.V., haar opvolger N.V. Nederlandse Spoorwegen en haar dochteronderneming N.V. Spoorwegopbouw, zie Rouw 2014.

² Volgens Rouw 2024, p. 132. In diverse andere publicaties staan afwijkende bedrijfsnamen vermeld en lijkt ook weleens verwarring ontstaan met de merknamen. Omdat dit voor het huidige onderzoek niet relevant lijkt is vertrouwd op Rouw's integrale monografie en meest recente publicatie.

³ Ravesteyn 1950; Blotkamp/De Jong 1977, pp. 34-36.

⁴ Rouw 2014, p. 7.

⁵ Blotkamp/De Jong 1977, pp. 21, 26-27.

architectuurontwikkelingen in die landen en bijvoorbeeld Rusland, waar in de moderne architectuurdiscussie meer ruimte was voor de betekenis van esthetiek dan in ons land.⁶

In zijn werk kwam dit al vroeg tot uiting in de introductie van de gebogen lijn (woonhuis Utrecht, 1927), en uiteindelijk in barokke motieven en beweeglijke decoraties met golflagpatronen, en andere ‘frivoliteiten’.⁷ Veel van de werken die uit deze ontwerpopvatting zijn voortgekomen zijn inmiddels ook verloren gegaan – met name diverse stationsgebouwen zoals Centraal Station Utrecht (1939[^]). Bekende, nog bestaande voorbeelden zijn Diergaarde Blijdorp (1937-1941) en de schouwburg Kunstmin in Dordrecht (1940). Na de oorlog is sprake van een minder dynamische ontwerptaal waarbij de beweeglijkheid van de barok wordt ingeruild voor verwijzingen naar het meer statische en symmetrische classicisme en sprake is van een toenemende rol van silhouet en coulisse werking. Tegelijkertijd neemt ook het gebruik van schoonmetselwerk toe waarvoor in de regel rode baksteen werd gebruikt. Vanaf midden jaren ‘50 is, in lijn met de tijdgeest, sprake van een algehele versobering van zijn werk.⁸ Zijn laatste grote werk was hiervan een overtuigend voorbeeld: het spoorwegstation Rotterdam CS (1957[^]) dat het stationsplein domineerde met het monumentale front en de schermgevels met silhouet-sculpturen op de flanken.



Station Rotterdam CS (1957)



Sybold van Ravesteyn in 1974.

In het bedwingen van de tegenstrijdigheid tussen ‘nuchterheid’ en ‘zwierigheid’ zag Van Ravesteyn zijn verdienste.⁹ Naast doelmatigheid en technische kwaliteit hechtte hij veel waarde aan de betekenis, maatschappelijke zeggingskracht en ‘symboolwaarde’¹⁰ van architectuur. In de literatuur wordt beschreven hoe de sociale stellingname en politieke implicaties die Van Ravesteyn hieraan verbond¹¹, hem uiteindelijk tot een controversiële figuur hebben gemaakt. Dat hij vanuit diezelfde eigenzinnigheid ook tijdens de Duitse bezetting nog heeft doorgewerkt is hem niet in dank afgenomen. Na de oorlog heeft hij zijn praktijk vanuit zijn woonhuis uitgeoefend. Daarnaast heeft hij zijn werk voor de spoorwegen tot op hoge leeftijd kunnen voortzetten.

⁶ Blotkamp/De Jong 1977, pp. 9-11, 18.

⁷ Scharlemann/Koudijs 2005, p. 16. Blotkamp/De Jong 1977, p. 34: “In zijn werk vanaf midden jaren ‘30 speelt de contour, de omtreklijn, een bepalende rol. Deze resulteert in een ‘oppervlakte vorm’ en opgebrachte decoratie die geen relatie heeft tot de architectuur. Deze “weidt het oog”.

⁸ Blotkamp/De Jong 1977, p. 36.

⁹ Van Rooy 1983.

¹⁰ Blotkamp/De Jong 1977, pp. 21, 26-27, 32.

¹¹ Blotkamp/De Jong 1977, pp. 18-19.

3. Gebouwde nalatenschap

Van Ravesteyn wordt wel geduid als ‘de meest gesloopte architect van Nederland’.¹² Inderdaad is een buitengewoon deel van zijn oeuvre inmiddels al afgebroken. Dit is verklaarbaar omdat zijn werken dikwijls utiliteitsbouw betroffen, met name voor de spoorwegen en de oliebranche. Zulke gebouwen hebben vaak een beperkte gebruiksduur als gevolg van innovaties in techniek en organisatie, en snel verander(en)de opvattingen over bijvoorbeeld automobilititeit en openbaar vervoer. Zo werden seinhuizen overbodig door automatisering¹³, sneuvelden tankstations door wegverbreding of milieu-eisen, en is de introductie van de HSL de genadeklap geworden voor Rotterdam CS. Succesvolle herbestemmingsprojecten zijn beperkt gebleven tot bijvoorbeeld het Onderwijsmuseum in het voormalige kantoor van De Holland in Dordrecht (1939) en het benzinstation in Arnhem (1957) waarin zich een makelaarskantoor heeft gevestigd.

Wat anderzijds ook zeker een rol heeft gespeeld bij het teloorgaan van veel van zijn werken is een gebrek aan brede waardering. Nu is dat lange tijd het geval geweest voor moderne architectuur in het algemeen maar in de bredere herwaardering van – eerst – Mondriaan en De Stijl eind 70-er jaren en wat later van het Nieuwe Bouwen, heeft Van Ravesteyn’s oeuvre niet echt mogen delen. De veelzijdigheid van zijn werk maakt hem voor een groter publiek een moeilijk te plaatsen figuur die destijds gemengde gevoelens opriep. De titel ‘een kameleontische bouwer’ die Max van Rooy in 1983 boven zijn necrologie in de NRC plaatste zal wellicht niet door iedereen positief zijn opgevat.¹⁴

4. De benzinstations¹⁵

Ten tijde van Van Ravesteyn’s eerste verkooppunt voor Purfina in 1935 was het benzinstation een redelijk nieuwe bouwopgave, die met de komst van de auto en de toenemende benzineverkoop langs de wegen was ontstaan. Behalve Purfina waren na de oorlog Shell, Caltex, Esso en BP belangrijke en concurrerende maatschappijen op de snel groeiende markt. Elke maatschappij had eigen kleuren en opvallende logo’s, waardoor de emblematische benzinstations voor de langsrijdende automobilisten makkelijk herkenbaar moesten zijn. De groeiende weerstand van welstandscommissies tegen reclame-achtige bouwsels in de publieke ruimte en het landschap trachtte men te bezweren door het inschakelen van architecten van naam.¹⁶ Voor de oliemaatschappijen lag het bovendien voor de hand om voor de bouw van hun verkooppunten één architect te kiezen, die een soort huisstijl zou creëren. Voor hen stond de zeggingskracht, en daarmee de esthetiek centraal in de opgave. Functionalistische architecten die tot de kerngroep van het Nieuwe Bouwen behoorden werden dan ook gepasseerd. Zo ging Esso in zee met de Dudok, koos Shell voor Arthur Staal en werd Van Ravesteyn de ‘huisarchitect’ voor Fina.

In 1946 krijgt hij van Purfina pas zijn tweede opdracht, voor een benzinstation in Sassenheim. Tot 1963 ontwierp Van Ravesteyn voor deze oliemaatschappij nog zo’n twintig benzinstations onder andere in Moergestel, Reeuwijk, Schiphol, Sneek, Almelo, Sassenheim, Nijmegen, Den Haag, Groningen, Enschede (Glanerbrug), Arnhem, Rotterdam en Leiden. Naast technische en functionele randvoorwaarden speelden hierbij de vormgeving en visuele herkenbaarheid een belangrijke rol. “Net als destijds bij de seinhuizen voor de spoorwegen zag hij in deze minuscule bouwwerken een uitgelezen kans om te experimenteren”; hoewel hij niet schroomde om meer behoudend te ontwerpen als de context daarom vroeg, werden “Van Ravesteys

¹² Scharlemann/Koudijs 2005, p. 5.

¹³ Van de veertien seinhuizen bestaat alleen die in Maastricht nog. Mede vanwege de zeldzaamheidswaarde is deze ingeschreven als rijksmonument.

¹⁴ Van Rooy 1983 en 1984.

¹⁵ Deze paragraaf is grotendeels ontleend aan Scharlemann/Koudijs 2005, pp. 24-25.

¹⁶ Ravesteyn, 1960; Verweij 1997, pp. 12-13; Kersten 2014, summary. Volgens Rouw 2014, p. 132, adviseerde ook de ANWB een ‘uiterst sobere architectuur, zonder onnodige detaillering’ en een beperking van kunstverlichting en lichtreclames.

benzinestations (...) vingeroefeningen in vormgeving voor een nieuwe, naoorlogse opgave , in een optimistisch getoonzette architectuur (...).¹⁷

Met zijn ontwerpen voor benzinestations nam hij de draad op van het functionalisme, dat halverwege de jaren '50 door een nieuwe lichter hoogleraren aan de TH Delft opnieuw op de kaart was gezet. Wel was met name in de utiliteitsbouw inmiddels meer aandacht voor de expressiviteit en zeggingskracht van moderne architectuur ontstaan, waarvan de Aula in Delft (1966) naar ontwerp van Van den Broek en Bakema een hoogtepunt zou worden. Op een heel ander vlak slaagde ook Van Ravensteyn er in om door de bouwwerken voor Purfina de functionele architectuur een verfrissende impuls te geven.

Zijn moderne tankstations worden gekenmerkt door een opvallende voorgevel of een groot voordak, waarop of waaraan in grote, (meestal) blauwe letters de merknaam Purfina of Sinfina staat. Vaak zijn op de voor- en de zijgevel van de gebouwen logo's aangebracht. Afgezien van deze 'bijvoegsels' gaat het om strak geometrische, functionele gebouwen. De hoge kwaliteit van Van Ravensteyn's benzinestations ligt in hun plastische, soms sculpturale verschijningsvorm. Hij concentreert zich op een zo boeiend mogelijk silhouet van het gebouw van de pomphouder, met inbegrip van de reclamevoering en naamsaanduiding.¹⁸ Het geheel is ook altijd goed van enige afstand waarneembaar omdat de gebouwen van deze typologie altijd zijn teruggelegd ten opzichte van de rijbaan ten behoeve van de bewegingsruimte rondom het pompeiland. Vrijwel alle door Van Ravesteyn ontworpen benzinestations zijn inmiddels gesloopt omdat niet langer kon worden voldaan aan nieuwe voorschriften (introductie ongelode benzine, toegenomen eisen aan veiligheid en milieu), vanwege verkeersveiligheid (wegverbreding, overzicht) of vanwege de dynamische marktwerking in de sector.

Net als die in Voorburg is over twee andere nog bestaande tankstations van Van Ravesteyn¹⁹ in Arnhem (1957) en Glanerbrug (1961) vergelijkbaar wijze gepubliceerd.²⁰ Deze gebouwen zijn daarom voor het bepalen van de kernwaarden van het garagecomplex in Voorburg nader vergeleken in bijlage 1.



Links: Benzinestation Purfina (1958), Apeldoornseweg 105, Arnhem. Foto @@@.

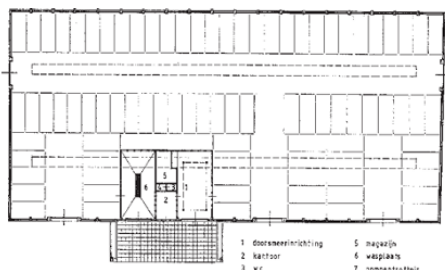


Rechts: Benzinestation Purfina (1961), Gronauseweg 1317, Glanerbrug, in 1989. Foto: Het Oversticht, Zwolle.

5. Benzinestaton Purfina met garage in Voorburg (1959)

Het Purfina complex in Voorburg is ontworpen tussen 1954 en 1958 en opgeleverd op 15 juli 1959.²¹ Het is gesitueerd op een binnenterrein achter de Koningin Julianalaan als onderdeel van een nieuwe stadswijk. De snelle toename van het autobezit ontwikkelde de behoefte aan stallingsruimte en een service- en reparatie-inrichting. Deze omstandigheden dienden als onderstreping van de urgentie ter verkrijging van de noodzakelijke Rijkstoestemming voor de bouw.²²

Het complex is opgebouwd uit een ruime bedrijfshal die dienst deed als stallingsgarage, waarin asymmetrisch een service- en verkooppunt is geschoven die bestaat uit een ruimte voor pompbedienden ('loge'), een smeeren wasruimte, een magazijn en toiletten. Het servicegedeelte van het gebouw tekende zich duidelijk af in de architectuur door de afwijkende gevelafwerking (wit pleisterwerk), het inmiddels verdwenen pompeneiland met kiosk voor de deur, en het betonnen reclameportaal dat dit deel markeert. Gezien de verhouding tussen de omvang van het service- en het stallingsgedeelte is de projectnaam enigszins verwarrend aangezien het eigenlijk gaat om een stallingsgarage met benzinestation in plaats van andersom. Het prominente reclameportaal doet de balans in de beleving echter omslaan.



3 Voorburg, plattegrond van de Purfina-garage naar ontwerp van S. van Ravesteyn. Bewerking tekening: Rijksdienst voor de Monumentenzorg, J.W. van Rooden, 1996.

BEGANE GROND

0 10 20 30

Links: De Purfina garage met benzinestation in Voorburg. Foto: @@@.

Rechts: Plattegrond. RdMz 1996, uit Verweij 1996.

Het verkooppunt voor benzine was aanvankelijk verderop gedacht aan de Koningin Julianalaan die langs een aangrenzend winkelgebied zou komen te lopen; de ligging aan deze publieke ruimte vond de gemeente echter niet wenselijk. Intussen maakte Welstand bezwaar tegen het ontwerp voor het garagegebouw op het binnenterrein.²³ In een heroverweging werd het verkooppunt met de garage gecombineerd. Verweij beschrijft dat goedkeuring op de bouw lang op zich liet wachten omdat Rijkstoestemming uitbleef vanwege de naoorlogse schaarste aan bouwmaterialen en arbeidskrachten. Toen begin 1958 de planvorming eindelijk kon worden opgepakt bleek dat de geplande lage bebouwing langs de Koningin Julianalaan intussen gewijzigd was in 14 meter hoge woongebouwen en tussengelegen lage winkels in een zaagtandvorm. Mede om de flatbewoners het uitzicht op het dak van de industrieel aandoende garage te besparen ontstonden plannen voor een 2-laagse garage met meer allure die zich beter zou verhouden met de omliggende bebouwing.

¹⁷ Rouw 2014, p. 133-134.

¹⁸ Rouw 2024, p. 268.

¹⁹ Uit de literatuur blijkt het niet onomstotelijk maar vermoedelijk zijn alleen de benzinestations in Arnhem, Voorburg en Glanerbrug (herkenbaar) bewaard gebleven.

²⁰ Verweij 1996, 1997 en 1999.

²¹ De ontstaansgeschiedenis en realisatie van het complex worden uitgebreid beschreven in Verweij 1996.

²² Verweij 1996, p. 134.

²³ Verweij 1996, p. 133.



Schets voor het project in Voorburg in een 2-laagse variant. Van Ravesteyn heeft deze later handmatig gedateerd op augustus 1958. Op dat moment werd echter al uitgegaan van het reclameportaal dat hier ontbreekt. Het lijkt eerder te behoren bij de afgewezen plannen van eerder dat jaar.²⁴ Uit: Rouw 2014, vermoedelijk uit collectie NI.

Nadat de extra bouwlaag niet mogelijk was gebleken en het gebouw vanuit het geprojecteerde winkelgebied vrijwel onzichtbaar dreigde te blijven, werd besloten tot het oprichten van een “schaalgevend architectonisch element op het driehoekig voorterrein” van de garage. De gemeente vroeg “om voor de garage een eyecatcher, een *repoussoir* te ontwerpen, die van de weg af -over de lage winkels heen- ook bij flitsen zichtbaar zou zijn”.²⁵ De architect ontwierp daartoe een gewapend betonportaal met naamsaanduiding van 8 m hoog en 17 m breed, dat vóór de garage zou worden geplaatst. De asymmetrische opstelling ervan zou mede te maken kunnen hebben met de zichtlijn vanuit het winkelgebied.

Het portaal droeg bovenop de neonletters PURFINA en er onder het verlichte FINA-embleem. Het betonframe zelf is vormgegeven met expressieve, taps toelopende elementen in contrapunt met de trapeziumvormige portalen van de inrijdeuren, en was voorzien van een neon-belijning. Tussen portaal en garage waren bloembakken geplaatst. Het ontwerp van de kiosk voor de pompbediende werd ook toegepast in Tilburg (1959), Rotterdam (1958), Groningen (1954) en aan de overzijde van het benzinestation in Arnhem (1957).²⁶

Typologie en context

Van Ravesteyn ontwierp in Voorburg een van zijn weinige parkeergarages en gaf daarmee architectonisch vorm aan een eigentijdse, aan het eind van de jaren '50 opkomende behoefte tot stalling en reparatie die ook in dit nieuwe woongebied speelde.

Het ontwerp lijkt het omslagpunt te markeren naar de zakelijker benadering in Van Ravesteyn's werk die zich midden jaren '50 begon te manifesteren. Het 2-laagse voorontwerp nog lijkt aan te sluiten bij eerdere projecten zoals het treinstation Rotterdam Zuid (1957) met decoratieve vlakverdeling, een torentje, ronde vensters en – inmiddels versoberde – details die de functionaliteit van het gebouw lijken te verhullen. Het uitgevoerde gebouw laat daarentegen een ontwerpbenadering zien op basis van duidelijk afleesbare volumes

en het expressief gebruik van constructieve elementen en contrasterende rode strengperssteen. Deze zijn ook herkenbaar in een aantal werken die kort daarna ontstonden, zoals enkele busstations en andere tankstations. In de monografie van 2014 betoogt Kees Rouw dat sommige utilitaire projecten van Van Ravesteyn een brutalistische inslag hebben. Over het busstation in Den Bosch Zuiderflank (1963^)^ schrijft hij bijvoorbeeld: het “heeft een brutalistische, hoekige vormgeving en wordt opgesierd door neonletters. De dynamiek wordt versterkt door de diagonale lijnen en de schuin geplaatste glasvlakken”.²⁷ Dit lijkt nog relevanter voor het busstation in Wageningen (1962^), dat eveneens grote verwantschap vertoont met de benzinestations door de lineaire architectuur met diagonale en wigvormige elementen (raamvormen, dakoverstekken), hellende vlakken en trapezoïde betonelementen, die in combinatie met forse belettering leiden tot een sterke silhouetwerking en zeggingskracht. In de materialisatie vertoont het bovendien overeenkomsten met 'Voorburg'.

Het is verleidelijk om het ensemble van garage en portaal te beschouwen als een *decorated shed* naar Amerikaans model: een vrij nietszeggende bedrijfshal dat zijn identiteit vrijwel uitsluitend ontleend aan de *oversized signage*, zoals dat bekend is van de snelwegarchitectuur in Los Angeles en Las Vegas.²⁸ De architectonische uitwerking en details van de bedrijfshal in Voorburg zijn weliswaar zakelijk maar anderzijds te zorgvuldig en verfijnd vormgegeven en afgewerkt om het hoofdvolume af te doen als een *shed* en de aandacht te beperken tot het reclameportaal.

Oorspronkelijke planopzet

De garage heeft een rechthoekige plattegrond van 58.40 x 26.60 m en is opgezet op basis van een maatraster waarbij de hoofdruimte en hoeken zijn vrijgehouden van kolommen. Het servicegedeelte beslaat ongeveer 10% van het vloeroppervlak en is asymmetrisch binnen het hoofdvolume geplaatst. Het overige vloeroppervlak was geheel vrij indeelbaar en bood aan 86 auto's parkeergelegenheid.

Het gebouw wordt gedekt door een flauwhellend zadeldak met een nokhoogte van 5.80 m waarin in de lengterichting twee lichtkappen zijn verwerkt. Behalve twee stel vouwdeuren in het servicegedeelte heeft de lange voorgevel aan de Adama van Scheltemastraat nog drie toegangen met kanteldeuren. De korte zijgevels hebben beide eveneens een garagedeur. De achtergevel heeft geen gevelopeningen.

Het expressieve betonportaal heeft een diepte van 1.25 m staat op ongeveer 7 m afstand voor de lange gevel aan de Scheltemastraat; de tip van de neonletters torent met een hoogte van ruim 10 m hoog boven de garage uit.

Oorspronkelijke materialisatie²⁹

De fundering, de gevelplint en de dragende kolommen van het gebouw bestaan uit gewapend beton, evenals vloer van het servicegedeelte. Het overige deel is voorzien van betontegels in een zandbed. Voor het dak is gebruik gemaakt van prefab elementen.³⁰ Dit betreft de stalen dakspanten, het dak van bimsbeton cassettepanelen en de schokbeton kozijnen met draadglas voor de lichtstraten. De spanten rusten deels op de portalen van de inrijdeuren. Het dak was oorspronkelijk afgewerkt met Ruberoid met grijs-groene leisteenslag. Het gevelmetselwerk bestaat uit helderrode strengperssteen in onregelmatig verband en een binnenspouwblad van kalkzandsteen, dat ook voor de binnenwanden is toegepast. Hoewel Van Ravesteyn ook dikwijls okerkleurige metselsteen toepaste, zoals in Arnhem, is in elk geval voor het busstation in Wageningen³¹ en de

²⁴ Verweij 1996, p. 134.

²⁵ Verweij 1996, p. 134, beschrijft deze passage in detail onder verwijzing naar diverse stukken van Openbare Werken en Welstand uit het gemeentearchief.

²⁶ Verweij 1997, p. 22. Voor zover bekend is geen van de kiosken bewaard gebleven.

²⁷ Rouw 2014, p. 145.

²⁸ Venturi, Robert, Denise Scott Brown en Steven Izenour, “Learning from Las Vegas”, Cambridge MA 1972.

²⁹ De beschrijving van de materialisatie is grotendeels ontleend aan Verweij 1996, pp. 135, 136

³⁰ Verweij 1996, p. 133: Bouwmaterialen en -onderdelen zoals betonelementen, dakplaten en spanten, draadglas en schokbetonramen werden in de fabriek vervaardigd en garandeerden een korte bouwperiode en dus beperkte inzet van schaarse arbeidskrachten. Omdat deze onderdelen bovendien niet in woningbouw werden toegepast, meende Purfina recht te hebben op een vlotte ambtelijke afhandeling van de bouw aanvraag.

³¹ Rouw 2014, p. 145.

beëindiging van de decorgevel in Glanerbrug rode Groninger strengperssteen gebruikt; in Voorburg lijkt deze baksteen dus al eerder te zijn toegepast.³²

Het zichtbare betonwerk - de betonplint die overgaat in de trapeziumvormige omlijstingen van de inrijdeuren en het reclameportaal - is wit geschilderd. In deze plint is rondom een bies van blauwe 'dubbelhardgebakken' tegels in formaat 15 x 15 cm aangebracht, een thema dat in allerlei variaties in de reeks tankstations terug te vinden is. Opmerkelijk is de afwijkende, witgepleisterde gevel van het servicegedeelte, dat dit deel eruit doet springen en uitnodigend maakt voor de klanten. Het heeft in vorm, kleur, opschriften en functie een duidelijke verwantschap met de 'decorwand' in Glanerbrug.

In de voor- en zijgevels gingen de betonkolommen oorspronkelijk schuil achter het gevelmetselwerk dat als een schil om de vier hoeken van het gebouw is getrokken. In de achtergevel zijn de achttien kolommen echter zichtbaar gelaten als vrijwel ongeprofileerde pilasters met een bescheiden plintrandje. Doordat het metselwerk is teruggelegd is de achtergevel geleed. Vouw- en kanteldeuren zijn van hout.

Het portaal werd in gewapend beton opgetrokken. Het portaal helt licht naar achteren, in de richting van de garage. Het bovenvlak is als dak afgewerkt met mastiekbedekking en hemelwaterafvoer door afvoerpijpen langs de achterzijde van de benen, om vervuiling van de voorzijde te voorkomen.

Wijzigingen³³

Het gebouw is in redelijk ongeschonden staat behouden gebleven en ook de stedenbouwkundige situatie is vrijwel ongewijzigd. Ten behoeve van gebruik als autoshowroom voor de firma Riva is in 1975 tussen inrijdeur '2' en '3' mogelijk al een uitbouw gerealiseerd, maar in elk geval is deze niet meer aanwezig. In hetzelfde jaar wijzigde de merknaam in 'Fina'.



De garage in de jaren van de Riva garage. Foto: @@@

De verkoop van brandstoffen is per 24 juni 1994 gestaakt vanwege de toegenomen milieulasten. Rond 1996 is de garage in twee functionele eenheden opgedeeld waarbij het oostelijke deel in gebruik wordt genomen als reparatie-inrichting van Kwik-Fit Nederland b.v., en het westelijke deel als verkoopruimte, tegenwoordig voor een meubelmaker. De bijbehorende wijzigingen betreffen o.a. het toevoegen van vier vensters in de

voorgevel tussen de twee rechter garagedeuren '2' en '3' – de zone waar rond 1975 de uitbouw zou zijn gerealiseerd. In de westelijke kopgevel zijn de garagedeuren aangepast en is een venster op de hoek met de voorgevel toegevoegd. Sindsdien is ter hoogte van het servicegedeelte helaas alsnog een uitbouw gerealiseerd die de garage met het portaal verbindt en het *repoussoir*-effect ernstig verstoord. Hierdoor is de oorspronkelijke decorgevel van het servicegedeelte mogelijk aangetast, maar waarschijnlijk nog grotendeels bewaard gebleven.

Inmiddels is het metselwerk van de voor- en zijgevels wit overschilderd. De betonplint inclusief de tegelbies is grijs overschilderd terwijl het portaal opnieuw wit is geschilderd. Het oostelijke deel (Kwik-Fit) is verder voorzien van een boeibord van blauwe beplating dat doorloopt in de oostelijke zijgevel, terwijl dit in de westelijke helft van het gebouw geheel achterwege is gebleven. De achtergevel vertoont geen substantiële wijzigingen. De belettering en reclame op het portaal en de gevel is inmiddels diverse keren gewijzigd en niet meer oorspronkelijk. De originele inrijdeuren zijn niet meer aanwezig.

Het contrast tussen het helderrode metselwerk en de lichte betonband die vanuit de plint over de garagedeuren heen meandert en bij de bezoekersentree uitvouwt tot een soort reclamebord, is door de overschildering zoekgeraakt. Door het nieuwe kleurverschil is de verbinding tussen plint en portaal verstoord. Hierdoor is het een schijnbaar alledaags gebouw geworden. Het gebruik in twee delen heeft bovendien verschillen in uitmontering veroorzaakt (kleurstelling, boeiboord, kozijnen) waardoor het volume uitéénvalt.

Het oorspronkelijke pompeiland dat schuin voor het portaal lag, is verdwenen.

Waarden

In de beschikbare literatuur worden diverse cultuurhistorische aspecten en waarden naar voren gebracht, waaronder de interessante bouwgeschiedenis inclusief de diverse belemmeringen die de periode van de Wederopbouw typeren. Deze heeft geleid tot een betekenisvolle proeve van de rationalisatie van het bouwproces. Het ensemble is van betekenis voor de geschiedenis van de mobiliteit, meer in het bijzonder de naoorlogse toename van het gemotoriseerde verkeer. De bouwopdracht als reparatie-inrichting en autostalling voorziet daarmee in een eigentijdse bouwkundige oplossing van een specifiek probleem uit de tweede helft van de 20ste eeuw.

Het gebouw is in redelijk gave staat overgeleverd. Weliswaar zijn de pompentrottoirs verdwenen en is de loge tegen de voorgevel niet oorspronkelijk, de hoofdvorm van de stalling en het karakteristieke betonnen portaal zijn bewaard gebleven. De geveldoorbraken in het westelijk deel zijn eenvoudig herstelbaar. Ook de stedenbouwkundige situatie bleef vrijwel ongewijzigd. Het betonnen portaal en de ruimtelijke samenhang met de rest van het ontwerp verdient afzonderlijke vermelding als voorbeeld van expressief, gedurfd en technisch vermogen van de architect.

Wat betreft integriteit is het ensemble nog behoorlijk compleet en intact. Er zijn voldoende oorspronkelijke elementen aanwezig om een zinvolle instandhouding mogelijk te maken. Dit moet ook technisch redelijk goed mogelijk zijn. De voorkeur zou zijn om ook bij multi-tenant gebruik de eenheid te herstellen en bijvoorbeeld regels af te spreken over naamsaanduidingen en reclame.

Wat betreft zeldzaamheid is het als bedrijfsgebouw op zich niet erg uniek maar het reclameportaal met naamsaanduiding is dat wel en het gebouw speelde hierop in door de meanderende betonband. Als ensemble is daarom wel sprake van een integrale zeldzaamheidswaarde. Daarnaast is het binnen het oeuvre van Van Ravesteyn – ondanks enkele vergelijkbare ontwerpen – een uitzonderlijk en vanwege het reclameportaal bijna extreem project. Omdat vrijwel al deze referentieprojecten, evenals relatief zeer veel van zijn overige oeuvre, inmiddels zijn gesloopt is ook in die zin sprake van zeldzaamheid.

³² Volgens Rouw gebruikte Van Ravesteyn voor nieuw-zakelijke werken meestal okergele verblendsteen. Het is dan opvallend dat de gebouwen in Wageningen en Voorburg, die beide een 'brutalistische' inslag hebben en daardoor verwant zijn, zijn uitgevoerd in rode baksteen. Rouw 2014, p. 254.

³³ Vanwege het desktop-karakter van dit onderzoek zijn de exacte dateringen niet geverifieerd door archiefonderzoek.

Gebaseerd op onderzoek van literatuur alsmede op eigen waarneming bij een beperkt locatiebezoek zijn de volgende kernwaarden aan te wijzen:

- Representatief voor Van Ravesteyn's nuchter, economisch en technisch hoogwaardig ontworpen utiliteitsgebouwen.
- Goed voorbeeld van gebouwen die architectonisch vorm gaven aan de opkomst van automobilititeit, en in die categorie tevens een
- ... uitzonderlijke functionele combinatie met een stallingsgarage alsmede een
- ... uitzonderlijk voorbeeld van expressieve constructie die bij het reclameportaal is ingezet voor schaalvergroting, herkenbaarheid, betekenis en symboolwaarde.
- Representatief voor de architectuur van de reeks Purfina benzinestations vanwege de geometrische en plastische verschijningsvorm, de lineaire en wigvormige elementen, de affichering met reclame (decorgevel) en het silhouet met open belettering.
- De driedimensionale continuïteit van garagegebouw (plint, deuromlijstingen en decorgevel) en reclameportaal in materiaal, vorm en kleurstelling.
- De eenheid van gebouw, reclameportaal en voorterrein in een ruime setting.
- Het kenmerkende materiaalgebruik met baksteen in contrast met de gladde, lichtgekleurde betonbanden.
- De toepassing van helderrode baksteen als markering van een omslagpunt naar een meer zakelijke architectuur.
- De voor de Purfina-gebouwen kenmerkende blauwe tegelbies en (de meer uitzonderlijke) neonbelijning.
- De uitzonderlijke geleding van de achtergevel door middel van pilasters.
- De typerende toepassing van geprefabriceerde bouwelementen zoals lichtbeton dakplaten en lichtstraten die, hoewel niet zeldzaam wel karakteristiek zijn voor die periode.
- De relatieve integriteit en gaafheid van het ensemble, in het licht van de reversibiliteit van veel van de latere wijzigingen.
- De relatieve zeldzaamheid vanwege de teloorgang van een groot deel van Van Ravesteyn's oeuvre.

6. Literatuur

Niet geraadpleegde literatuur vermeld in grijs; deze wordt aanbevolen voor verderlezen.

- Bakker, H.B., "Benzinestations", in *Wegen* 27, 1953, pp. 1, 4-8
- Blijdenstijn, R. e.a., "Buiten Bedrijf. Benzinestations", Zeist 1995, pp. 1-28.
- Blotkamp, Hoos met Erik de Jong, "S. van Ravesteyn", Amsterdam 1977
- Cultureel Erfgoed Enschede: <https://cultureelerfgoedenschede.nl/fina-avia-tankstation-glanerbrug/>
- Cultureel Erfgoed Enschede, Inventarisatiedocument benzinestation Enschede (Glanerbrug), ongedateerd ca 2012³⁴: https://cultureelerfgoedenschede.nl/wp-content/uploads/2018/08/enschede_benzinestation_purfina.pdf
- Kersten, A. (2014), "Blikvangers langs de weg. De architectuur van Nederlandse benzinestations tijdens de Wederopbouw", in *Bulletin KNOB*, 113 (2), pp. 92-106. <https://bulletin.knob.nl/index.php/knob/article/view/48>
- Ravesteyn, Sybold van, "De taal der architectuur", in *Bouwkundig Weekblad* 68 (1950) p.304-307.
- Ravesteyn, Sybold van, "Benzinestations te Arnhem, Moergestel, Tilburg, Rotterdam en Voorburg", in *Bouw - Centraal weekblad voor het bouwwezen* 15 (1960) nr. 40, pp. 1182-1185.
- Rooy, Max van, "Een kameleontische bouwer. Architect Sybold van Ravesteyn 1889-1983", NRC 24 november 1983
- Rooy, Max van, "Sybold van Ravesteyn. In memoriam", in *Rotterdams Jaarboekje* 1984, pp. 180-182.
- Rouw, Kees, "Sybold van Ravesteyn. Architect van Kunstmin en De Holland", Rotterdam 1988.
- Rouw, Kees, "Sybold van Ravesteyn architect", Rotterdam 2014.
- Scharlemann, Meike met Jan-Derk Koudijs, "S. van Ravesteyn (1889-1983): de meester van de gebogen lijn", BONAS Reeks, Rotterdam 2005.
- Segers, Joop, "Benzinestations: een geschiedenis van de benzinedistributie in Nederland", in *Industriële Archeologie* 4 (1984), nr. 10 of 13, p. 164-180.
- Verweij, Michiel³⁵, "Voorburg: een benzinestation met reparatieinrichting en parkeergarage naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)", in *Jaarboek Monumentenzorg* 1996. Monumenten en bouwhistorie, Zeist 1996, pp. 132-138: [Voorburg: een benzinestation met reparatieinrichting en parkeergarage naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn \(1889-1983\)](#)
- Verweij, M.S., "Sassenheim en Arnhem. Twee benzinestations naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)", *Bulletin KNOB* 96 (1997) 1, pp. 12-25, pp. 39-40.
- Verweij, Maarten, "Glanerbrug, een benzinestation naar ontwerp van ir S. van Ravesteyn", in *Jaarboek Monumentenzorg* 1999. Instandhouding, Zeist 1999, pp. 159-167: https://www.dbnl.org/tekst/_jaa030199901_01/_jaa030199901_01_0022.php
- Vries, Joh. de, "Diergaarde Blijdorp", Rotterdam, 1986.
- Wikipedia: https://nl.wikipedia.org/wiki/Sybold_van_Ravesteyn
- Groenendijk, Paul, "Benzinestations", *Items* 4 (1986), pp. 18-23
- Lanschot, F.J. van, en H. Cleijndert, "Benzinestations", *Orgaan van den Bond Heemschut* 16 (1939) 1, pp. 30-31.

³⁴ Het vermoeden bestaat dat de schrijver van dit document Maarten Verweij is.

³⁵ Vermoedelijk is dit een onjuiste naamsvermelding van Maarten Verweij.

Bijlage 1 Referenties Arnhem en Glanerbrug

Uit de ontstaansperiode van benzinestation met garage in Voorburg van 1959 zijn twee andere benzinestations van Van Ravesteyn niet alleen behouden gebleven maar ook goed beschreven: het benzinestation in Arnhem van 1957 en dat in Glanerbrug van 1961. Deze zijn daarom voor de waardestelling van het garagecomplex in Voorburg als vergelijking gebruikt. Het gaat dan zowel om onderscheidende als representatieve elementen in deze reeks benzinestations.



Links: Tankstation Purfina (1957), Apeldoornseweg 105, Arnhem. Foto: Hans Spies (1958), Collectie Nederlands Fotomuseum. Rechts: Tankstation Purfina (1961), Apeldoornseweg 105, Arnhem. Foto: @@@.

Benzinestation Purfina in Arnhem (1957)

De Purfina-vestiging aan de Apeldoornseweg in Arnhem is een van de zeer weinige benzinestations van Van Ravesteyn die bewaard zijn gebleven. Het is ook één van de meest fantasievolle en fraaie voorbeelden van zijn ontwerpen voor Purfina. Het gaat weliswaar om een klein gebouw maar door de geometrische compositie van het volume en de opvallende lichtval door het uitgesproken silhouet van de gekartelde dakrand trok het toch de aandacht. Het relatief brede front en de naamsaanduiding bovenop maakt dat het volume groter lijkt dan het is. De dynamiek van het gebouwtje werd versterkt door het kleurgebruik en het heldere contrast tussen de baksteen, de witte betonbanden en de blauwe tegelplint, en door de sculpturale gevelopeningen.

- Start ontwerpfase 1955 voor 2-zijdig station aan weerszijden van de weg
- Dienstwoning mocht niet van Rijkswaterstaat
- Welstandsbezwaren tegen expressieve vormgeving
- Planopzet rechtstreeks in dienst van de functie, de verkoop van brandstoffen
- Terugliggend gesitueerd, ruimte rond pompeiland
- Signage op de dakrand en gevelwand in de rijrichting
- Silhouet als 'stopping power'
- Suggereert grotere breedte en hoogte
- Loge is centrale functie, vandaaruit alles bereikbaar
- Lineaire architectuur met wigvormige elementen (glaspartij, dakoverstekken)
- Kleurgebruik volgens huisstijl
- Zichtbare beton gepleisterd en wit geschilderd
- Gele verblendsteen, later wit geschilderd, bij restauratie gereinigd en hersteld
- Lichtblauwe plint 3-4 lagen dhg 10x10, terugliggend
- Ronde vensters 2x
- Fina-embleem in omlijsting van blauw glazuurde baksteen
- Hoge zeldzaamheidswaarde;

Benzinestation Purfina in Glanerbrug (1961)

Het benzinestation in Glanerbrug betreft een verbouwing voor een verkooppunt met dienstwoning. Van Ravesteyn heeft gebruik gemaakt van de achterwand als decor; deze is witgeschilderd met contrasterende biezen en voorzien van trapeziumvormige beëindigingen die het geheel een markant silhouet verlenen. "Het (...) lijkt zichzelf in formaat te willen overtreffen (...) Naast specifieke Ravesteyneske kenmerken als de betegelde plint en de toepassing van ronde vensters met bakstenen dagkanten is (...) het een van de meest expressieve voorbeelden uit zijn benzinestation-oeuvre (...)." (Verweij 1999, p. 166). De beëindiging van de schijngevel is afgewerkt helderrode Groninger strengperssteen. De loge is de centrale functie van waaruit alles bereikbaar is; deze is functioneel afgewerkt met betegeling op wanden en vloeren. Het heeft zeldzaamheidswaarde als klein benzinestation uit de Wederopbouw dat alle ontwikkelingen doorstond en nog steeds zijn oorspronkelijke functie vervult. (Verweij 1999, p. 166).

- Ontwerpfase in 1958-1960, oplevering in 1961
- Betreft een verbouwing voor verkooppunt met dienstwoning
- Loge is centrale functie, van daaruit alles bereikbaar
- Loge afwerking: tegelvloer lichtblauw-wit-grijs, en betegelde achterwand wit 10x10
- Terugspringend aangelegd tov rijbaan, weinig ruimte, toch tweezijdig pompeiland
- Signage in de rijrichting, en road sign in andere rijrichting die maande tot keren.
- Vorm en signage suggereert grotere breedte en hoogte
- Kleurgebruik vlg's huisstijl
- Lichtblauwe plint 4 lagen dhg 10x10
- Ronde vensters 2x
- Gepleisterde gevels, beëindiging in schoonwerk van helder rode Groninger strengperssteen
- Een van de meest expressieve voorbeelden uit zijn benzinestation-oeuvre (...)
- Het lijkt zichzelf in formaat te willen overtreffen
- Van Ravesteyn hechtte veel belang aan het silhouet van gebouwen
- Zeldzaamheidswaarde als klein benzinestation uit de Wederopbouw
- Doorstond ontwikkeling ongelode benzine, toename verkeer, milieu-eisen en aangepaste voorzieningen ten aanzien van de veiligheid van de exploitant en het comfort van de klant
- Vervult nog steeds zijn oorspronkelijke functie
- Gewaardeerd als rijksmonument

COLOFON

ERFGOED TRANSFORMATIESCHETS

KwikFit (voormalig Purfina)
Adama van Scheltemastraat 16
2274 VW Voorburg

OPDRACHTGEVER

Gemeente Leidschendam - Voorburg
Koningin Wilhelminalaan 2
2264 BM Leidschendam

ARCHITECT

WDJArchitecten
Postbus 13330
3004 HH Rotterdam
010 - 425 9986

© **WDJA**Architecten, Rotterdam

WDJA heeft geprobeerd alle rechthebbenden van de beelden te achterhalen.
Mocht u desondanks onbenoemd materiaal tegenkomen waarvan u
rechthebbende bent, neemt u dan contact op via info@wdjarchitecten.nl