

Sassenheim en Arnhem: twee benzinstations naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)

M.S. Verweij

Inleiding

In de periode tussen 1935 en 1963 ontwierp architect Sybold van Ravesteyn vijftientig benzine- en servicestations voor de N.V. Petroleum Maatschappij Fina, een olieconcern dat eerder opereerde onder de merknamen Sinfina en Purfina. Van Ravesteyn bouwde zijn benzinstations zowel binnen als buiten de bebouwde kom, in alle provincies, met uitzondering van Drenthe, Zeeland en de IJsselmeerpolders. De grootste bouwactiviteit vond in de jaren na de Tweede Wereldoorlog plaats in de periode van de Wederopbouw.

Behalve aan deze opdrachten werkte Van Ravesteyn jarenlang voor de Nederlandse Spoorwegen en was hij tevens architect van opvallende gebouwen als bijvoorbeeld het kantoor van verzekeringsmaatschappij Holland van 1859, schouwburg Kunstmin (1940) – beide te Dordrecht – en diergaarde Blijdorp (1937-1941) te Rotterdam. Over de kenmerkende stijl en stijlontwikkeling van Van Ravesteyn is reeds gepubliceerd.¹ Een ander aspect van zijn bouwkunst, dat van de beperkte levensduur, bleef enigszins onderbelicht: veel van zijn werk werd al tijdens zijn leven gesloopt en slechts enkele van zijn scheppingen konden bijtijds als beschermd monument worden aangewezen.² Ook het aantal benzinstations van Van Ravesteyn is in de loop der jaren sterk uitgedund: van deze categorie is slechts een achtal in al dan niet gewijzigde vorm behouden gebleven.

Vliegensvlugge ontwikkelingen

De kwetsbaarheid van tankstations beperkt zich vanzelfsprekend niet alleen tot het oeuvre van Van Ravesteyn. In deze categorie is ook werk van W.M. Dudok, F. van Klinger, H.E. Oud, L. Rondeltap en A. Staal bedreigd. Het fenomeen tankstation lijkt met grote vaart uit de geschiedenis van het industriële erfgoed te verdwijnen. De aardoliebranche is sterk in beweging, reageert als een klapveer op ontwikkelingen in de economie en verwerkt bliksemsnel de wensen van de cliëntèle. Voor zover sprake is van architectuur van benzine- en servicestations kan deze dynamische branche-karakteristiek niet als onverdeeld gunstig worden ervaren. Een tankstation krijgt nauwelijks kans ouderdomspatina te vormen omdat het telkens wordt ingehaald door de snelheid van het marktmechanisme en de grilligheid van een variërend consumptief wensenpakket. Verander(en)de betalingsmethoden en introductie van ongelode benzine veroorzaakten zelfs tesa-

men niet de gevolgen die aan de gigantische groei van het gemotoriseerde verkeer kunnen worden toegeschreven. Sinds kort dient in aansluiting op verscherpte milieu-eisen de bodem bij tankstations binnen enkele jaren te worden gesaneerd. Veel pomphouders kunnen de hoge saneringskosten niet opbrengen en zijn gedwongen hun bedrijf te sluiten.³

Boden de ‘oude’ tankstations rust- of aanlegpunten en gelegenheid tot inname van brandstof, olie en smeermiddelen of waren het pleisterplaatsen waar in geval van pech op een eenvoudige reparatie en hulp kon worden gerekend, de huidige generatie servicestations voert naast aardolieproducten een breed assortiment artikelen dat met het aanbod van menige supermarkt kan wedijveren. De moderne reiziger heeft doorgaans haast en beperkt het oponthoud bij de pomp tot een minimum, alsof het een pits-stop betreft. Het oorspronkelijke bescheiden formaat van de tankstations bleek niet in staat deze ontwikkelingen te verwerken. Sloop, verbouwing of uitbreiding volgden. Nieuwbouw, in alle gevallen grootschaliger dan voorheen, blijkt te zijn gericht op het in hoog tempo verwerken van een ruime en rijk geschakeerde klantenkring met een rechtvenredig consumptief behoeftepatroon. Een niet te stuiten richting is ingeslagen en leidt tot een beperkte gebruiksperiode van het benzinstation van enkele decennia of minder. De omloopsnelheid van dit bouwtype blijkt hoog: terwijl aan deze bijdrage de laatste hand werd gelegd, werd Van Ravesteys benzinstation te Sassenheim gesloopt.

Beknopte typologie van het tankstation

Grosso modo kunnen drie ‘generaties’ in de geschiedenis van het tankstation worden onderscheiden.⁴ Na een aanloopperiode (1900-1920) waarin de brandstof in blikken werd gedistribueerd, richtte men aan de trottoirs zogeheten straatpompen op. Deze losse zuilen voorzagen in de jaren tussen 1920 en 1930 door middel van een handbediende pomp in de gewenste hoeveelheid brandstof. Van een beschuttende bebouwing voor bedienend personeel en automobilist was geen sprake. Vanaf het begin van de jaren dertig volgde de tweede generatie benzinepompen. Deze voorziening bestond in het algemeen uit een kiosk voor de pompbediende terwijl de automobilist zich onder een luifel tegen weersinvloeden beschermd wist.⁵ Met name na de Tweede Wereldoorlog onderzocht dit type grote verspreiding, hetgeen leidde tot aandacht voor en in enkele gevallen tot bezorgdheid over de in het geding zijnde architectonische presentatie van het benzinstation.

tion en de esthetische waarden van de weg met belendingen.⁶ Het wegnen begon in deze na-oorlogse jaren aan de onstuimige groei waarop in de jaren twintig met het opstellen van Rijkswegenplannen was vooruitgelopen.⁷

Van Ravesteyns benzinstations maken alle deel uit van deze tweede generatie. Zijn in de 'moderne' materialen beton, glas en staal opgetrokken gebouwen beschikken doorgaans over een dynamisch of markant uiterlijk.⁸ Dat kan niet gezegd worden van de laatste lichting tankstations: sinds 1970 vormen deze op zelfbediening ingerichte bouwsels de derde generatie. Voor deze groep leverde Van Ravesteyn geen ontwerpen meer.

Monumentenzorg en tankstations – de visie van Van Ravesteyn

In Ede, Reeuwijk, Tilburg en IJsselstein werden Van Ravesteyns ontwerpen vervangen door nieuwe servicestations, herbestemming vond in Utrecht plaats. De slotsom lijkt gerechtvaardigd benzinstations als verbruiks-architectuur te bestempelen terwijl, geredeneerd vanuit een oogpunt van monumentenzorg, ook enkele van deze gebouwen het behouden waard zijn als voorbeeld van karakteristieke historische bouwkunst uit de twintigste eeuw.⁹ In de meeste gevallen is behoud of hergebruik niet mogelijk zodat een zekere overeenkomst lijkt te bestaan tussen deze specifieke categorie van het industrieel erfgoed en de vluchtigheid van het product waar het allemaal om draait, benzine.

Waar de Monumentenwet 1988 een periode van vijftig jaar als ouderdomsgrens aan een te beschermen object stelt, blijkt in de praktijk deze termijn voor de categorie 'verdampende' bouwkunst moeilijk te halen.¹⁰ Als gevolg komen de overige in de Monumentenwet genoemde criteria nauwelijks of niet aan bod, al voert het te ver benzinstations als volledig vogelvrij te bestempelen. Naast het Rijk kunnen immers ook gemeenten en provincies beschikken over een beschermingsinstrumentarium. Zo heeft de gemeente Arnhem het Finastation van Van Ravesteyn uit 1957 aan de Apeldoornseweg in 1990 beschermd en is aan de overzijde van de weg in de nieuwbouw rekening gehouden met het beschermde object. De Arnhemse werkwijze geeft vorm en inhoud aan het model van gedecentraliseerde verantwoordelijkheid zoals dat in de Monumentenwet 1988 besloten ligt.¹¹ Het Arnhemse initiatief getuigt bovendien van pioniersgeest en heeft een voorbeeldfunctie voor gemeenten of provincies met vergelijkbare historische tankstations. Daarmee is niet gesteld dat alle oude benzinstations klakkeloos moeten worden beschermd. Eerder ligt een evenwichtig en representatief behoud van materiële getuigenissen uit de historische industriële ontwikkeling van Nederland als geheel in de rede.¹²

In het licht van de moderne tijd verantwoordde Van Ravesteyn zijn visie op de architectuur, functie en situering van het benzinstation alsmede het cultuurhistorisch belang na de aanhef '*Benzinstations: onmisbaar langs de autowegen. Ontsierend voor "het landschap"?*' als volgt. 'Een onverdiende blaam, want dat landschap wordt door de weg zo sterk

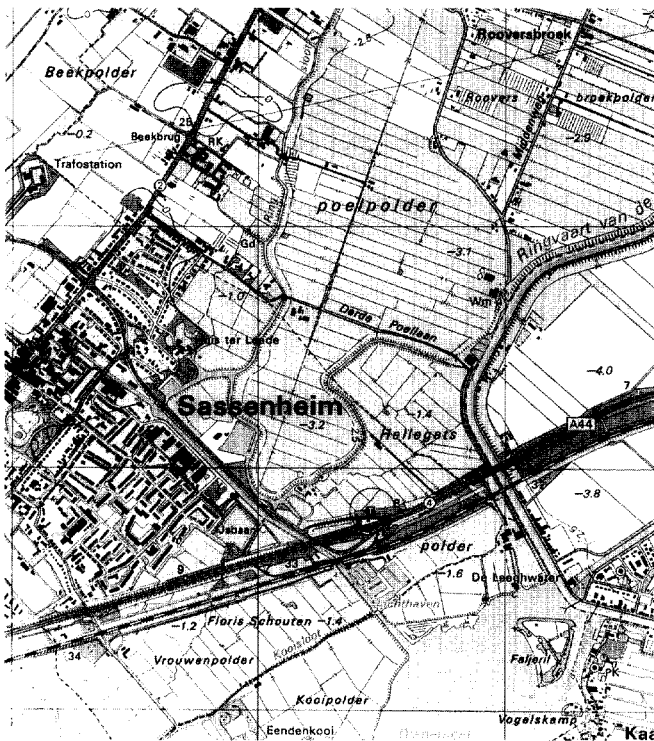
beheerst, zo sterk tot een nieuwe eenheid daarmee versmolten, dat het benzinstation er onverbreekelijk toe behoort, evenzeer als het bewegende lint van veelkleurige auto's op de weg zelf. Die stations zijn een kleurige noot met hun neonletters en emblemen, die het moderne landschap voltooien, harmonisch maken en de automobilist mijlpalen voor het oog bieden door begrenzing en schaalverlening in lengterichting. Om eenzaamheid te vinden en de ongereptheid van de natuur zoeken elders; de autoweg met zijn accessoires heeft daar een klein deel aan onttrokken, dat tot nieuw karakter en nieuwe schoonheid van eigen tijd is gebracht. Een auto op de heide is toch ook aanvaardbaar voor ons schoonheidsgevoel, waarom zou een benzinstation dan detoneren? Zij moeten service geven, proper zijn, opvallen om door met grote snelheid rijdenden van verre te worden gezien, en zij moeten op geconcentreerde wijze reclame maken, uitsluitend met neon, naam en embleem. Een strikt en ongecompliceerd stel eisen van een onverbidde principaal, en daardoor een aantrekkelijk object voor de architect. Van volledig standaardiseren komt weinig; elke situatie biedt weer kleine verschillen'.¹³

Aan verantwoord behoud gaan inventarisatie en waardebeoordeling vooraf. Wat betreft het oeuvre van Van Ravesteyn wordt met de navolgende presentatie van twee tankstations (waarvan één is gesloopt en één behouden) een aanzet geleverd, in de hoop voor deze specifieke categorie van het twintigste-eeuwse industriële erfgoed een ongevaarlijke vonk te doen overspringen. Achtereenvolgens komen een tankstation aan een rijksweg en een brandstofvoorziening aan een belangrijke secundaire weg aan bod. Deze bijdrage plaatst het onderwerp in een ruime historische context en besteedt aandacht aan de ontwikkeling van het snelverkeer, richt zich op de aanleg van (snel)wegen, geeft de ontwerp- en bouwgeschiedenis van de benzinstations en benoemt bouwmaterialen, typologie en bijzonderheden. Tekeningen en foto's documenteren de inrichting en opzet van de objecten en geven een indruk van hun functie en situering in het wegbeeld. De auteur hoopt in de nabije toekomst dezelfde methode voor andere door Van Ravesteyn ontworpen benzinstations te benutten en zowel bestaande als inmiddels gesloopte objecten te behandelen.¹⁴ Zodoende kan ten dele recht worden gedaan aan een markant bouwtype met een symboolfunctie voor de twintigste eeuw.

Het benzinstation te Sassenheim aan rijksweg A 44 (voorheen rijksweg 4)

Situatie en voorgeschiedenis

Het benzinstation uit 1951 stond aan de westzijde van de rijksweg tussen Amsterdam en 's-Gravenhage, nabij de aansluiting met de provinciale weg naar Sassenheim en Noordwijk. De rijksweg gaat hier met een viaduct over de Sassenheimervaart en heeft aan beide zijden het opschrift 'Anno Sassenheimerbrug 1938'. De speelruimte van dit benzinstation was van begin af aan zeer beperkt: het lag in de oksel van de snelweg met af- en aanritten, op een klein perceel kadastraal bekend als sectie A nr. 4074.



Afb. 1. Rijksweg A 44 loopt ten oosten van Sassenheim en verbindt Amsterdam met 's-Gravenhage. Het tankstation is met de letter 'T' aangegeven. Herkomst: Grote Provincie Atlas 1:25000 - Zuid-Holland, Groningen, 1990. Reproductie: J.P. de Koning, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1995.

Rijksweg 4 werd op 25 juni 1938 geopend en geldt als een van de eerste autosnelwegen in Europa.¹⁵ De beslissing over de aanleg van de rijksweg langs Sassenheim vloeide voort uit het Rijkswegenplan 1928 en was destijds niet onomstreden.¹⁶ Beplanting van de nieuwe rijksweg bleef uit tot na de oorlogsjaren, maar 'tijdens de bezetting werd een dankbaar gebruik gemaakt van deze braak liggende stroken door ze als groente- en aardappelvelden in te schakelen in de productieslag. In de zomer van 1947 is de middenberm over een gezamenlijke lengte van 10 km voorzien van een schermbeplanting. Op de oprit is een heg van, in de regel, ligusters geplant; overigens is de beplanting in groepen van 3 à 7 rijen aangeplant'.¹⁷

Ontwerp- en bouwgeschiedenis

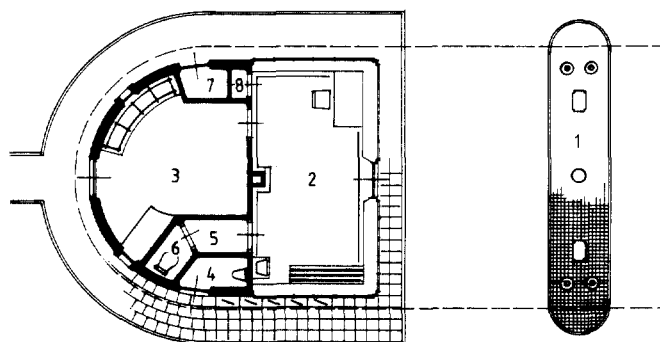
De N.V. Petroleum Maatschappij Sinfina (later Purfina) verzocht op 2 april 1948 het College van Burgemeester en Wethouders van Sassenheim om een bouwvergunning voor 'het bouwen van een service-station'. De bouwkosten werden aanvankelijk geraamd op f 19.000.--. Het College gaf ruim twee jaar later, op 19 juni 1950, een bouwvergunning af. De begrotingssom was in die twee jaar tot f 27.000.-- opgelopen. Toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat volgde onder voorwaarden op 1 juli 1950. Deze voorwaarden

zijn ook ruim veertig jaar na dato nog interessant: zij geven inzicht in de schuchtere opkomst van het autoverkeer dat, gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw, in toenemende mate de regie van de samenleving zou gaan voeren. Zo werd de locatie van het benzinstation strikt bepaald tussen kilometer 24.500 en kilometer 24.600 en nam het Rijk de egaliseringswerkzaamheden van dit perceel voor zijn rekening. Bouwwerken, bestrating en verlichtingsinstallaties vielen onder verantwoordelijkheid van Sinfina. Met uitzondering van de kleur lichtblauw mochten in geen geval installaties met gekleurd licht worden aangebracht. Sinfina 'moet er zorg voor dragen, dat aan het station verbonden wordt een publieke telefoon, waarvan ook gedurende sluitingstijd van het station door publiek gebruik kan worden gemaakt en een Rode Kruis-hulp post, zodra het Nederlandsche Roode Kruis deze ter plaatse wenselijk acht'. De publieke telefoon moest 's nachts van verlichting zijn voorzien. Uit Artikel 10 van de voorwaarden spreekt aandacht voor de gevaarlijke kanten van het autoverkeer: 'in het station moet kunnen worden beschikt over een ruimte van 3.20 x 2.20 voor het tijdelijk neerleggen van eventuele slachtoffers van ongevallen'. Kleine 'weinig tijd vorderende herstelwerkzaamheden aan de motorrijtuigen' waren toegestaan. In dit verband viel te denken aan 'verkoop en aanbrengen van bougies, gloeilampen en het richten van koplampplantaarns; het repareren van onklaar geraakte auto- en motorbanden en het wisselen van wielen; het reinigen en nastellen van carburators en brandstofpompen'. Artikel 17 luidde ten slotte 'aan hen, die benzine of olie bij het laadstation betrekken, moet op verzoek gratis lucht en water ter beschikking worden gesteld'.¹⁸

Van Ravesteyn anticepeerde blijkbaar op deze voorschriften, want zijn oudst bekende ontwerp is al op 26 januari 1946 gedateerd en nadien niet meer gewijzigd. Van de feitelijke



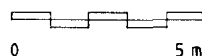
Afb. 2. Het benzinstation Purfina aan de snelweg tussen Amsterdam en 's-Gravenhage ter hoogte van Sassenheim, gezien vanuit het noorden. Ontwerp: S. van Ravesteyn. De foto is omstreeks 1955 genomen. Reproductie: J.P. de Koning, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1995.



Renvooi

- 1 pompentrottoir
- 2 loge
- 3 magazijn
- 4 urinoir
- 5 portaal
- 6 wc
- 7 telefoon
- 8 brancard

schaal 1 : 200



Afb. 3. Sassenheim, benzinstation naar ontwerp van S. van Ravesteyn, plattegrond met pompentrottoir. Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.

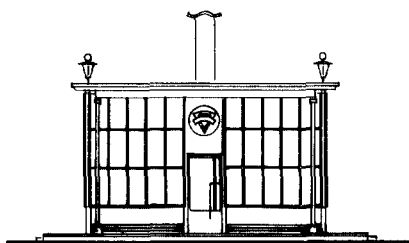
bouwactiviteiten zijn geen gegevens bewaard gebleven. Het benzinstation werd in 1951 in gebruik genomen.

Hoofdvorm en inrichting

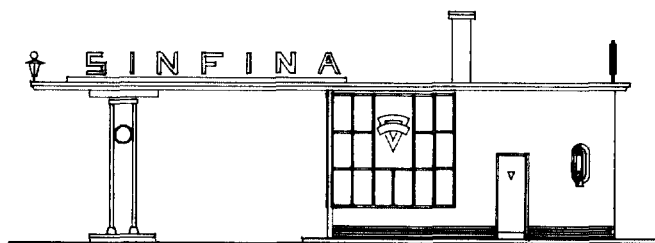
Het benzinstation stond ten zuidwesten van de grens tussen de voormalige Haarlemmermeer en het 'oude' land.¹⁹ Komend uit het noorden, na het viaduct over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder te zijn gepasseerd, lag het benzinstation in een flauwe bocht naar rechts. Na een rit door het vlakke polderland sprong het object ondanks zijn bescheiden formaat meteen in het oog vanwege de enigszins verhoogde ligging en de witte uitmonstering. De oorspronkelijke kleurstelling blijkt uit de vergunningverlening. Het buitenpleisterwerk diende crêmekleurig gesausd, de houten deuren grijs geschilderd, de stalen ramen en kolommen onder de luifel in gebroken wit uitgevoerd, de hoekstijlen en bovenrand blauw geverfd en de emblemen op het dak in wit en rood.

De plattegrond van het benzinstation vertoonde de vorm van een stijgbeugel en besloeg slechts 43 m². Het rechthoekige gedeelte van de plattegrond bevatte de loge met de ingang en een achtergelegen portaal met wc. Rechts van de loge was de 'brancard-ruimte'. Binnen, tegen de westzijde van de loge stond een bank. Het magazijn met vatenstelling nam het grootste deel van de halfronde achterzijde in en was zowel vanuit de loge als vanaf de achterzijde toegankelijk. De telefoonruimte en een urinoir hadden de deuren aan de achterzijde. Om het gebouwtje liep een tegelpad. Onder de loge was voor de verwarming een olietank van 2.000 liter ingegraven. Aan de zuidzijde lagen drie afzonderlijk gefundeerde tanks met een inhoud van 6.000 liter.

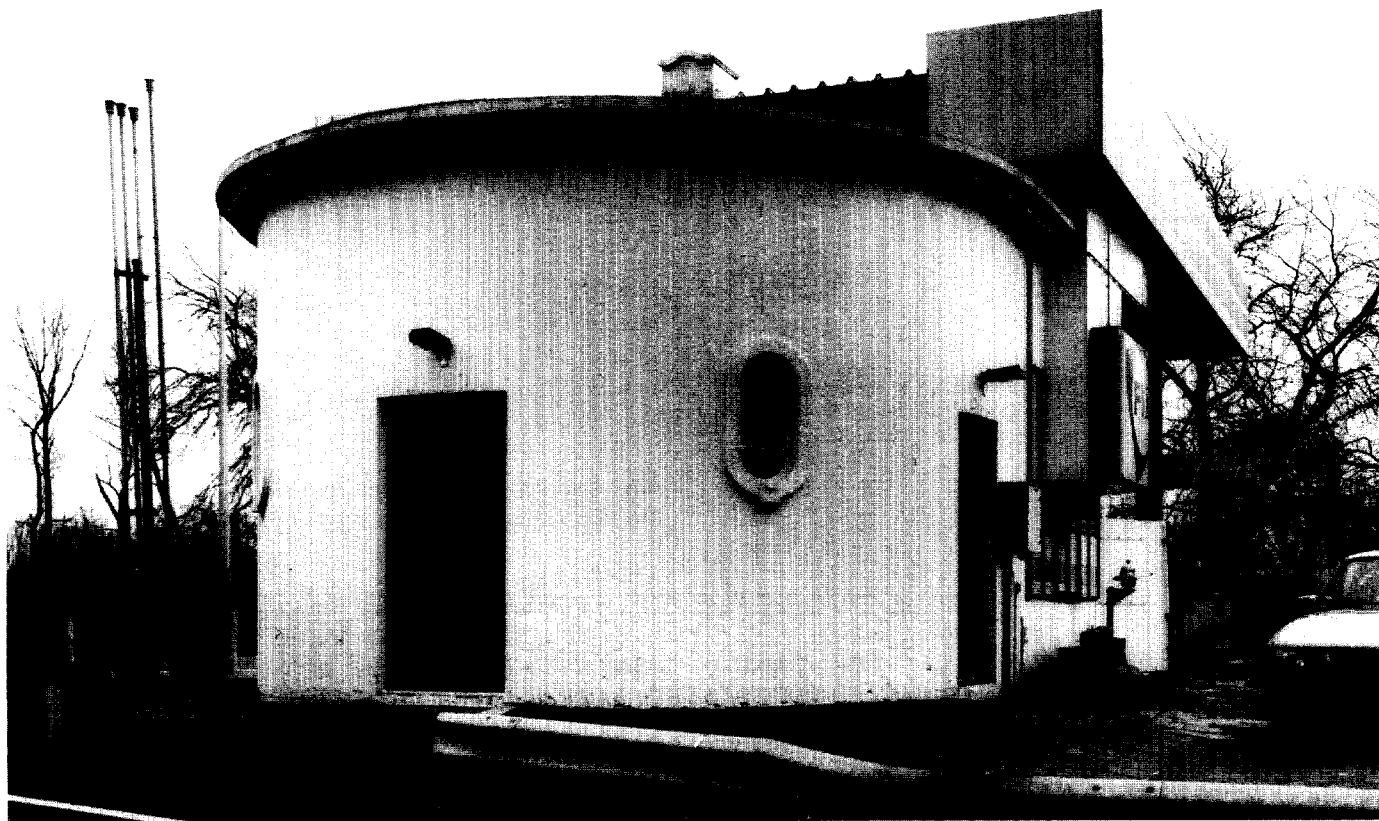
In tegenstelling tot de gesloten halfronde achterpartij was de transparante, rechthoekige loge van het benzinstation primair op de weg georiënteerd. De pomphouder beschikte over een goed uitzicht op het aankomende verkeer en op de brandstof-innemende voertuigen. De hoge glasgevel zorgde voor optimaal binnentredend daglicht. De vensters in de achtergevel hielden qua vorm het midden tussen een cirkel en een ovaal en hadden de voor Van Ravesteyn typerende, door-



Afb. 4. Sassenheim, benzinstation naar ontwerp van S. van Ravesteyn, aanzicht voorgevel (zuid). Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.



Afb. 5. Sassenheim, benzinstation naar ontwerp van S. van Ravesteyn, aanzicht zijgevel (oost). Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.



Afb. 6. Sassenheim, achterzijde van het benzinestation aan de rijksweg met op de voorgrond de afslag naar Sassenheim en Noordwijk. De deur in het midden van de halfronde achterzijde verschaft toegang tot het magazijn, de deur rechts tot het toilet. Foto: G.J. Dukker, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, november 1993.

dacht gedetailleerde waterafvoer. De dakrand welke sierlijk over het rondende muurveld en de schoorsteen bezat een opvallende, licht golvende beëindiging.

Het station was oorspronkelijk aan de voorzijde voorzien van een betonnen luifel. De luifel bood beschutting aan het pompentrottoir met twee brandstofpompen en tussengelegen afgiftepunten voor water en lucht. Twee dubbele met beton volgestorte ijzeren buizen ondersteunden de luifel. Deze gekoppelde buizen werden op halve hoogte door een aangelaste 5/4 'gasbuis' met elkaar verbonden.

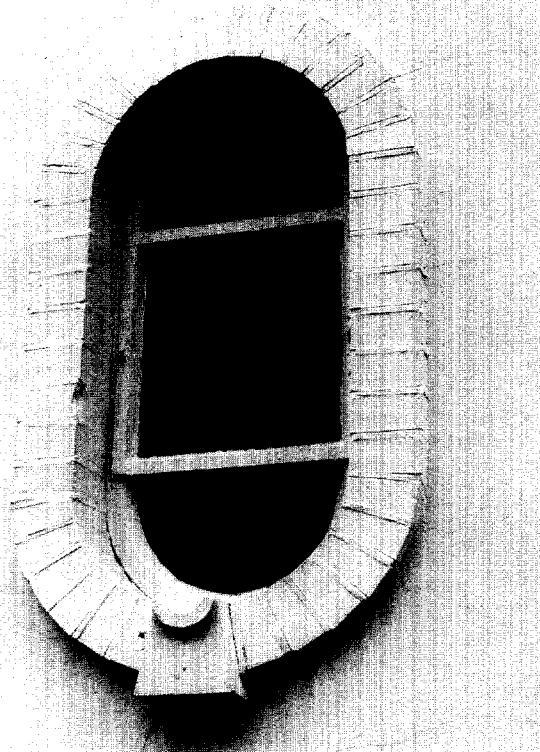
Factoren als locatie, architectuur en kleurstelling dienden tezamen een zodanig wervende aandacht op de automobilist uit te oefenen dat, als gevolg, tot een halt bij de pomp zou worden besloten. De aardoliemaatschappijen spraken in dit verband over de 'stopping power' van een benzinestation en hielden naast de uitwerking van deze kracht ook rekening met de bedenktijd die de aanrijdende automobilist nodig had om wel of niet tot een benzine-pauze over te gaan. Overwogen aankondiging en plaatsing van reclamemiddelen gingen als regel aan het benzinestation vooraf en dienden de 'stopping power' te versterken.

Materialen

Dankzij de toelichting op de bouwvergunning zijn de bouwmaterialen vrijwel alle benoemd en gespecificeerd. De fundering bestond uit houten palen met betonoplagers, waarover gewapend betonbalken waren gelegd.²⁰ In de plint werd Waalsteen gebruikt. De steens buitenmuren werden opgetrokken in klinkers en sterke specie, de halfsteens binnenmuren in boerengrauw en basterd-specie. Gewapend beton diende voor de vloeren en de zoldering. De vloeren van magazijn, portaal, telefoon, urinoir en wc waren in terrazzo uitgevoerd. De logevloer was voorzien van 'asfalttegels met plint en rand van terrazzo (10 cm)'. Op het platte betonnen dak lag ruberoid. Toevloed van licht en lucht in loge of magazijn kwam door het vensterglas met naar binnen draaiende stalen ramen tot stand. Een gemetseld rookkanaal voerde de verwarmingsgassen af.

Typologie

Het service-station was een eenzijdig station: aan de andere zijde van de rijbaan heeft nooit een benzinepomp gestaan. De wat verloren en onbestemd aandoende locatie op een rest-



Afb. 7. Sassenheim, benzinestation aan de rijksweg; ommetseling en detaillering van een venster met draairaam aan de achterzijde. Foto: G.J. Dukker, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, november 1993.

ruimte van de weg is typerend voor de beginperiode van het bouwen van benzinestations langs de rijkswegen. Het ontwerp 'Sassenheim' gebruikte Van Ravesteyn ook voor de benzinestations langs de rijkswegen bij Zwammerdam (1947, later Reeuwijk) en IJsselstein (1952). Dit type is klein en zeer eenvoudig; het behoort tot de vroegste ontwerpen van Van Ravesteyn en dateert uit de prille jaren van de geschiedenis van het snelverkeer. De stations te IJsselstein en Zwammerdam zijn inmiddels gesloopt en vervangen.

Bijzonderheden

In Sassenheim kwam in 1960 ondergrondse uitbreiding tot stand met plaatsing van een tank voor dieselolie en een voor superbenzine. Omstreeks 1973 wijzigde de merknaam van Purfina in Fina en werden de opschriften 'telefoon', 'magazijn' en 'urinoir' tegen de zij- en achtergevel door 14 cm hoge blauwe draadletters vervangen. De luifel uit 1974 stond in lomp en zwaar contrast tot de originele. Met name aan de zij-kanten veroorzaakte deze luifel een blinderend effect op de loge. De oorspronkelijke luifel was voorzien van indirecte verlichting door plaatsing van TL-lampen in de hollingen van de luifel.

In 1978 bedreigden nieuwbouwplannen het gehele benzi-

nestation in zijn voortbestaan. Een nieuwe locatie was al bepaald ten westen van het bestaande gebouwtje. Na ingebruikneming van de nieuwbouw zou het bouwwerk van Van Ravesteyn worden gesloopt. De aanvraag voor een bouwvergunning werd geweigerd omdat de nieuwbouw was geprojecteerd op gronden die volgens het Uitbreidingsplan Sassenheim (1960) waren aangeduid met de bestemming 'openbaar groen'. Ontheffing van de voorschriften was niet mogelijk vanwege de grote afmetingen van de nieuwbouw; er werd uitsluitend ontheffing verleend voor kleine gebouwtjes.²¹ De Raad van de gemeente Sassenheim verklaarde het door Fina Nederland b.v. ingestelde beroep ongegrond en het gebouw van Van Ravesteyn bleef gespaard.²² In 1982 volgde uitbreiding met pompinstallaties voor opslag en aflevering van vloeibare motorbrandstoffen (20.000 liter voor LPG). De benzinemaatschappij bleef evenwel ongelukkig met de afmeting en de ligging van het object, getuige een mededeling uit 1987 van Fina's woordvoerder: '...in overleg met Rijkswaterstaat wordt druk gezocht naar een andere locatie voor het station. Er kan nog geen termijn worden genoemd waarop dit zijn beslag zal krijgen...'.²³ In 1991 kwam bijplaatsing van een tank met een inhoud van 6.000 liter voor loodvrije benzine tot stand. Deze investering bood echter geen garantie tot behoud van het benzinestation. Bevatte een bericht uit september 1995 nog een floers van dreiging doordat de pompexploitant enkele onpraktische eigenschappen van het gebouwtje benoemde, onlangs staken definitieve sloopplannen de kop op.²⁴ Het oudste aan een snelweg gelegen benzinestation van Van Ravesteyn, een argeloos monument van bedrijf en techniek, werd in november 1996, in het Jaar van het Industrieel Erfgoed, met de grond gelijk gemaakt.

Waardering

Het tankstation van Van Ravesteyn te Sassenheim ontleende aan verschillende aspecten zijn cultuurhistorische waarde. In de eerste plaats vertegenwoordigde het object een vroeg voorbeeld van een eenvoudig type benzinestation uit de pioniersperiode van het zich schoorvoetend ontwikkelende snelverkeer. De voorzieningen van het tankstation waren tot de primaire behoeften beperkt en bepaalden de architectuur in eenduidige, functionele zin. De schaal van het gebouwtje was dienovereenkomstig. Het tankstation vervulde onafgebroken de oorspronkelijke functie.

Binnen het oeuvre van de architect nam 'Sassenheim' een bijzondere plaats in: het was het laatst bewaard gebleven voorbeeld van een ontwerp dat drie uitvoeringen heeft gekend. De zeldzaamheidswaarde van 'Sassenheim' was evident, als voorbeeld binnen het oeuvre van Van Ravesteyn en als proeve van Nederlandse tankstation-architectuur.

Met uitzondering van de luifel verkeerde het benzinestation tot de fatale datum uit- en inwendig in de oorspronkelijke toestand. Hoofdvorm en indeling van de bedrijfsruimte bleven ongewijzigd. Karakteristieke elementen als de glasgevels, het casco en de bescheiden ornamentiek doorstonden glansrijk ruim vier decennia intensief gebruik en voortdurend toenemende automobiliteit. Vanuit bouwkundig opzicht ver-

toonde het tankstation geen mankementen of schade.

Ten slotte kan de verhouding tussen het gebouw en de omgeving niet onvermeld blijven. De A 44, voorheen rijksweg 4, geldt als een van de oudste snelwegen van Nederland. Van Ravesteyns benzinstation maakte op overtuigende wijze deel uit van de rijksweg met belendingen en vormde binnen dit ensemble een opmerkelijk historisch herkennings- en markeringspunt met zeldzame belevingswaarde: het leek op een edelsteen in de zetting.

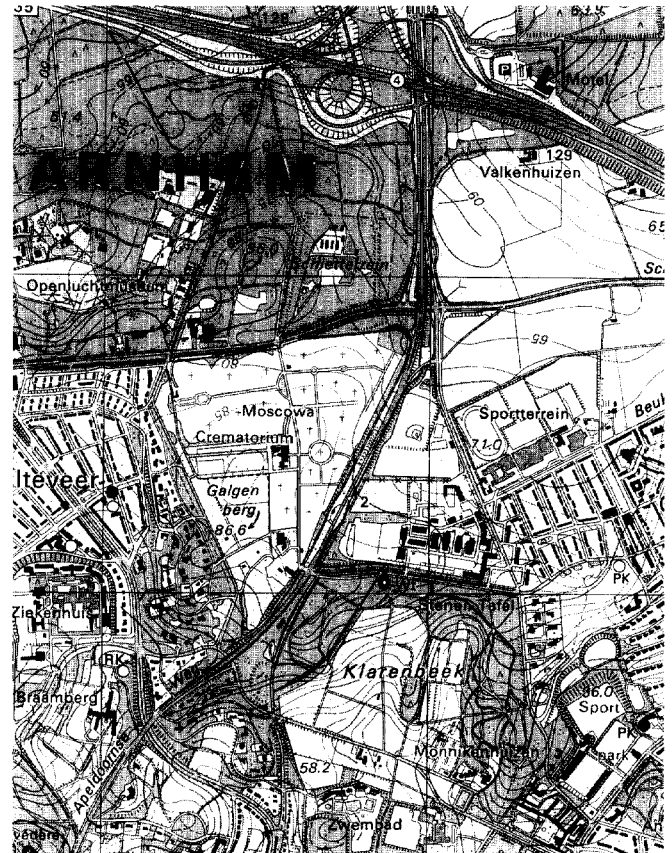
Het benzinstation te Arnhem aan de Apeldoornseweg 105 (N 50)

Situatie en voorgeschiedenis

De Apeldoornseweg was in oorsprong een zandpad dat omstreeks 1830 werd verhard. Als gevolg van het Rijkswegenplan 1948 onderging de weg tussen 1955-1957 ingrijpende wijzigingen. De Apeldoornseweg was te smal geworden, de bestrating versleten en een fietspad ontbrak terwijl het wegbehoop als ongunstig gold. Binnen het reconstructiebestek maakten klinkers plaats voor asfalt en werd de weg verbreed. Aan beide zijden kwam een rijwielpad. Deze maatregelen hielden verband met het doortrekken van rijksweg 12 waardoor Arnhem op het rijkswegennet zou worden aangesloten.²⁵ Was de Apeldoornseweg vanaf de stad Arnhem tot de Schelmseweg sedert 1936 in eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente, sinds 1994 valt het beheer van de Apeldoornseweg tussen het stadscentrum en de oprit met de A 50 onder verantwoordelijkheid van de provincie.²⁶

In boerderij Valkenhuizen, een boerderij annex uitspanning aan de Apeldoornseweg 400, bezat Shell al een benzine- en vulstation voordat de reconstructieplannen waren opgesteld. Op 21 september 1955 polste de eigenaar van Valkenhuizen – W. van Zijll's Autobedrijf – het College van Burgemeester en Wethouders van Arnhem over nieuwbouw van een autogastinstallatie op Valkenhuizen of daar in de buurt. Het Rijkswegenplan doorkruiste het idee van Van Zijll en het werd tijdens het overleg met de gemeente duidelijk dat al enkele maanden eerder toezeggingen voor de bouw van een nieuw benzinstation aan de Apeldoornseweg waren gedaan. Twee stations op korte afstand van elkaar achtte het College niet wenselijk. Het verzoek van Van Zijll werd dan ook niet ingewilligd.

De toezeggingen waren gedaan aan H. de Haas Rz, Pharmaceutische Groothandel N.V. te Arnhem. Deze firma trad op als gemachtigde van N.V. Purfina Nederland. In de zomer van 1955 stuurde De Haas aan Burgemeester en Wethouders 'een drietal tekeningen die een inzicht geven betreffende het te bouwen Service Station, waaraan verbonden een woonhuis'. Gelijktijdig werd verzoekt om vergunning tot oprichting en exploitatie.²⁷ Eind oktober 1956 bleek opheffing van het verkooppunt Valkenhuizen en schadeloosstelling van pomp-exploitant M. Janssen door bemiddeling van de gemeente te hebben plaatsgevonden.²⁸ Hiermee waren alle infrastructuurle en commerciële belemmeringen opgeruimd: N.V. Purfina en de architect konden aan de slag.



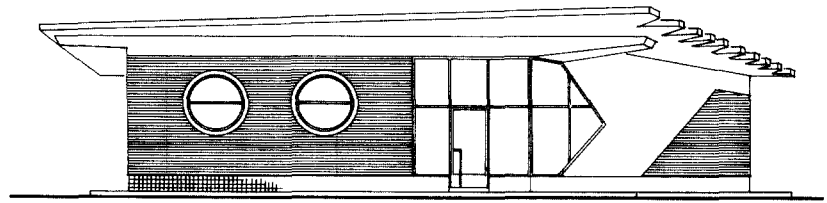
Afb. 8. Het wegenpatroon ten noorden van Arnhem. Het benzinstation ligt tussen begraafplaats Moscowa en de in noord-zuid richting lopende Apeldoornseweg of N 50. 'Valkenhuizen' bevindt zich even ten zuiden van rijksweg A 12, tegenover het motel. Herkomst: Grote Topografische Atlas 1:25000 - Gelderland Veluwe, 1991. Reproductie: J.P. de Koning, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1995.

Ontwerp- en bouwgeschiedenis

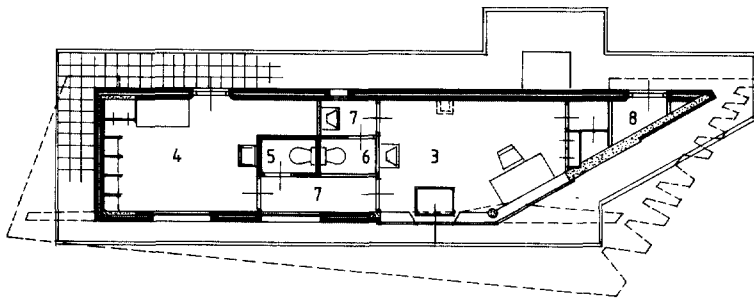
Op 18 maart 1957 bereikte de Gemeenteraad 'met de N.V. Purfina Nederland overeenstemming over het oprichten van een dubbel benzine tankstation met dienstwoning aan weerszijden van de inmiddels verlegde Apeldoornseweg tussen de Weg achter het Bos en de Monnikenstee'.²⁹

Het oudste ontwerp van S. van Ravesteyn dateert van 27 mei 1955 en betreft een benzinstation met dienstwoning (aan de westzijde van de Apeldoornseweg) en een benzine-station met kiosk (aan de oostzijde).

Dienstwoning en benzinstation besloegen samen een rechthoekig oppervlak en lagen onder hetzelfde lessenaarsdak. De plattegronden van woon- en bedrijfsgedeelte vormden twee in elkaar grijpende letters L. De dienstwoning lag op het zuiden en had een woonkamer met drie slaapkamers, een keuken en berging met kelder. De toegang tot de woning was aan de achterzijde, naast een uitbouw met de keuken en berging; deze uitbouw had ook een lessenaarsdak. Hierachter liep evenwijdig aan de Apeldoornseweg het nieuwe rijwielpad.



ZUIDOOSTGEVEL

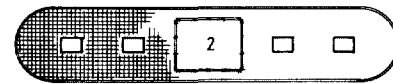
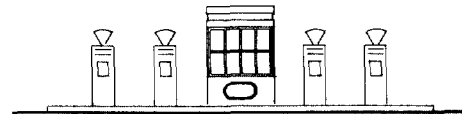
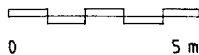


BEGANE GROND

Renvooi

- 1 pompentrottoir
- 2 pompentrottoir met wachthuisje
- 3 loge
- 4 magazijn
- 5 toilet heren
- 6 toilet dames
- 7 portaal
- 8 telefoon

schaal 1 : 200



BEGANE GROND

Afb. 9. Arnhem, benzinestation aan de Apeldoornseweg 105, plattegrond met pompentrottoir naar ontwerp van S. van Ravestejn. Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.

Afb. 10. Arnhem, kiosk met benzinepompen tegenover Apeldoornseweg 105, ontworpen door S. van Ravestejn. Het vloeroppervlak van de stalen kiosk besloeg 1.40 bij 1.80 m. en de hoogte was 2.80 m. De hemelwaterafvoeren waren in de hoeken van het casco aangebracht. Bewerking tekening: Joseph W. van Rooden, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, 1997.



Afb. 11. Aanblik op de schuingeplaatste noordgevel van het benzinestation aan de Apeldoornseweg 105 te Arnhem. Het gevelvlak rechts van het merk-embleem toonde oorspronkelijk gele verblendsteen maar werd later wit geschilderd. Op de vertande dakrand stonden de letters van de merknaam 'Purfina'. Het dakoverstek versmalt zich zowel aan de lange als aan de korte zijde van het gebouw. Ter ondersteuning van het dakoverstek aan de straatzijde was in een eerder ontwerp een betonnen console geprojecteerd. Foto: P. van Galen, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, december 1993.

Aan de noordkant lag het bedrijfsgedeelte met portaal, loge, werkplaats, wc en damestoilet met kaptafel. De voorgevel telde acht traveeën, waarvan zes aan de rechterzijde grotendeels als glaspartij waren uitgevoerd; twee van deze traveeën bepaalden de breedte van de woonkamer. Met het oog op het aanrijdende verkeer was de hoek van de rechter zijgevel in glas uitgevoerd. Op de dakrand stond in kapitalen de merknaam, op de hoekpunten een lantaarn. Betrekkelijk eenvoudige architectonische uitdrukkingsmiddelen als het lessenaarsdak met overstek, de glaspartij op de noordhoek en de hoge schoorsteen verleenden het ontwerp een dynamische en attractieve verschijningsvorm waardoor de cliëntèle zich ongetwijfeld tot een stop zou hebben laten verleiden.

De gemeentelijke Welstandscommissie maakte enkele bezwaren waarvan één tegen een rond venster in de rechter zijgevel was gericht. Van Ravesteyn voorzag in december 1956 'in een simpel rechthoekige raamopening' en kwam daarmee tegemoet aan de wens van de Welstandscommissie.³⁰ Hoewel

dit ontwerp, waarvan de bouwkosten op f 80.000,- werden geraamd de instemming van de gemeente verwierf, vond het geen genade in de ogen van Rijkswaterstaat: 'er wordt geen goedkeuring aan gehecht dat aan het benzineverkoop punt een woning verbonden is'. In een schroomvolle brief stelde de gemeente N.V. Purfina van de afwijzing op de hoogte.³¹

Tegen het ontwerp voor het benzinestation met kiosk aan de overzijde werden geen bezwaren geformuleerd. Het bestond uit één pompentrottoir van 10.00 bij 2.00 m. In het midden stond een kleine stalen kiosk met vier pompen: twee voor benzine, een voor superbenzine en een voor gasolie. De kiosk of het wachthuisje had aan de achterzijde een schuifdeur. Tot op kniehoogte bestond de kiosk uit plaatstaal, hierboven waren alle zijden met glas in stalen kozijnen uitgevoerd zodat optimaal uitzicht mogelijk was. Aan voor- en achterzijde waren twee rijen van vier vensters boven elkaar geplaatst, aan de korte zijde twee van drie. De bovenvensters hadden in het midden van de korte zijden uitzetramen.

Een brede geprofileerde staalplaat fungeerde als boeibord. Op het platte dak stond aan de straatzijde in kapitale letters 'Purфина'; hierachter, in de as van de weg, was het stalen, gemetalliseerde embleem van de maatschappij zichtbaar. Binnenin de kiosk was aan de straatzijde een schrijfbord geplaatst, hieronder bevond zich een kleine vitrine. Op de vloer lagen dubbel hard gebakken tegels, formaat 10 x 10 cm. Het pompeneiland was met identieke tegels belegd en met rondgaand L-ijzer afgezet.

Voor het ontwerp aan de westzijde van de Apeldoornseweg volgde een herzien bouwplan. De huurovereenkomst tussen gemeente en benzinemaatschappij diende hiertoe te worden aangepast.³²

Het nieuwe ontwerp van Van Ravesteyn dateert van 3 juni 1957, amper drie weken na afwijzing van het eerste plan. Het antwoord op de vraag waar de architect zo snel een nieuw ontwerp vandaan haalde, blijkt uit zijn brief van 4 juni 1957 aan de directeur van Publieke Werken te Arnhem waarin hij voorstelt 'een reeds voor andere bestemmingen ontworpen station' te bouwen. Van Ravesteyn volgde hiermee een suggestie van mr. Van Waesberghe van N.V. Purфина Nederland. Het ontwerp was al eerder aangeboden in Leiden en in Moergestel, maar om verschillende redenen niet gebouwd ofschoon 'dit type (beoogt) de langsrijdende autobestuurders eerder en beter op de aanwezigheid van een station opmerkzaam te maken wegens het bijna haaks op de weg brengen van het opschrift en van het in de zijgevel architectonisch verwerkte embleem'.³³ Terloops vermeldde Van Ravesteyn de redenen waarom het ontwerp niet in Leiden noch in Moergestel tot uitvoering was gekomen: '...in Moergestel omdat uiteindelijk R.W.S. bleek op de benodigde grond voor verbreding van de weg ter plaatse niet de hand te kunnen leggen, terwijl Leiden door de bestedingsbeperking moet worden uitgesteld.' Van Ravesteyn had dit ontwerp zeker sinds 3 april 1956 in portefeuille, de datum waarop hij bouwvergunning in Moergestel aanvraagde (en verkreeg). In Arnhem vond geen spontane aanvaarding van het ontwerp plaats. De Welstandscommissie sprak van een 'onaanvaardbaar' plan en produceerde een afwijzend advies voor het College: '...de spits toelopende vorm van het gebouwtje en de wel zeer van elkaar verschillende dakoverstekken acht de commissie ongemotiveerd. Deze vormen, alsmede de afwerking van het bouwwerkje, geven aan het geheel een reclame-achtig karakter, dat niet in overeenstemming is met de bijzonder fraaie omgeving'.³⁴

De architect was niet van plan zich bij dit advies neer te leggen en wenste hoger beroep bij de Raad voor de Welstand. Deze Raad was het aanvankelijk eens met de Welstandscommissie, maar na bestudering van de maquette 'en zijn (de architect) met overtuiging uitgesproken uitlegging te hebben gehoord' kwam hij alsnog tot een positief advies aan het College. Slechts enkele details dienden nader in overweging te worden genomen. 'Dit plan heeft een uitgesproken karakter, voortgesproken uit een zeer bepaalde opvatting; met het aanbrengen van bepaalde wijzigingen zou in dit geval weinig of niets worden bereikt. De Raad stond voor de keuze het plan



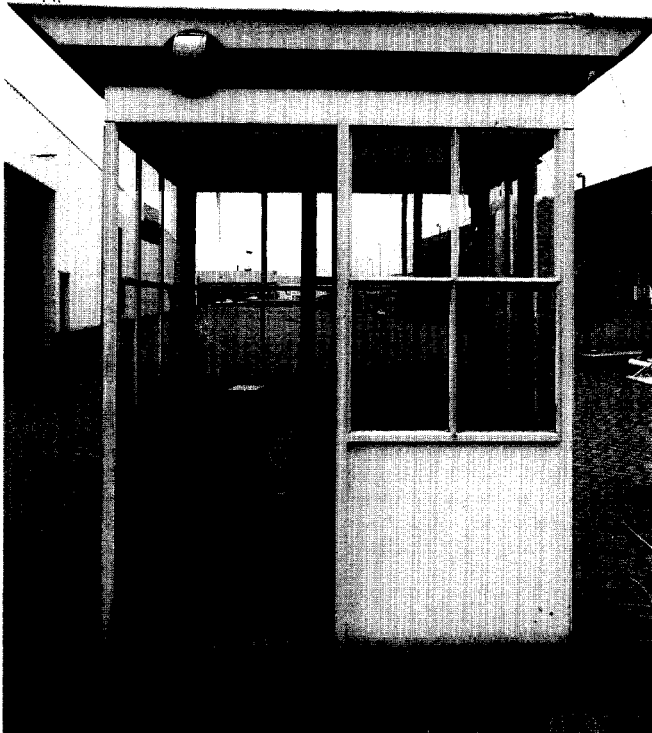
Afb. 12. De kopse zuidgevel van het benzinestation aan de Apeldoornseweg 105 met het ommetselde merkembleem. Het dakoverstek versmalt naar achteren en bevat een lichtpunt dat op het embleem kan worden gericht. De smalheid van het gebouwtje staat in opmerkelijk contrast tot de lengte. Foto: P. van Galen, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, december 1993.

in zijn geheel te aanvaarden of te verwerpen. Na ampele overwegingen heeft de Raad tot het eerste besloten'.³⁵

Burgemeester en Wethouders verleenden op 13 september 1957 de bouwvergunning.³⁶ De geschatte bouwkosten bedroegen f 40.000,- en eenzelfde som voor bestrating en trottoiraanleg. De grondhuur ging in per 1 november 1957 voor een termijn van vijftientig jaar.³⁷ De bouwvergunning bepaalde dat nog berekeningen van de gewapend betonconstructie dienden te worden goedgekeurd. De berekeningen werden verricht door W.K. Heuves te Voorburg, in samenwerking met P. Lagendijk te Rijswijk.³⁸ De bouwwerkzaamheden zijn uitgevoerd door E. Merkus uit Beek (bij Nijmegen); op 23 januari 1958 verkreeg hij goedkeuring voor de ingediende berekeningen en tekeningen.³⁹

Hoofdvorm en inrichting

Het benzinestation ligt nabij het hoogste punt van de in noordelijke richting stijgende Apeldoornseweg.⁴⁰ Hoogopgaand geboomte van begraafplaats 'Moscowa' fungeert als lommerrijk decor aan de westzijde. De plattegrond van het benzinestation heeft de vorm van een langgerekt trapezium en lijkt op een pijlpunt. De witte uitmonstering van de muurvlakken en de lineaire architectuur dragen in hoge mate bij tot aanscherping van de visuele ervaring van het benzinestation. De wigvormige glaspartij in de schuine noordgevel verlengt de beleving van de straatgevel omdat de glaspartij overhoeks volgens hetzelfde stramien is voortgezet. Het iets verhoogde, wit betonnen geveldeel rechts van de wigvormige glaspartij bevat het embleem en markeert reliëfrijk de grens met het bakstenen muurvlak uiterst rechts. Een betonnen dakvlak kraagt aan drie zijden uit en helt naar één kant: het vergde tij-



Afb. 13. Tilburg, kiosk naar ontwerp van S. van Ravesteyn, afkomstig van de Ringbaan West. De architect maakte meer dan eens gebruik van dit ontwerp, bijvoorbeeld bij benzinstations in Voorburg (1958), in Rotterdam (1958) en in Tilburg (1959). Foto: P. van Galen, Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist, augustus 1994.

dens het storten alle mogelijke aandacht van bouwvakkers en opzichter.⁴¹ De kamrad-achtige vertandingen van het dakoverstek aan de noordzijde dienden oorspronkelijk als sokkels voor de letters van de merknaam. De afstand van de tanden paste precies bij de spaties van 'Purfina'. De in het voorafgaande gememoreerde 'stopping power' van een benzinstation lijkt in dit ontwerp te worden belichaamd, mede omdat het van noord naar zuid versmallend dakoverstek de perspectivische beleving bij een aanrijdende weggebruiker versnelt. Het is verleidelijk hier Van Ravesteys visie op de combinatie van architectuur en beweging aan te halen. 'Om een gecompliceerd bouwwerk in zich op te nemen, moet men zeker bewegend zien; men kan het complex slechts bewegend ondergaan en is dan bij voortdurend geboeid door de zich ten opzichte van elkander telkens anders aftekenende bouwmassa's en silhouetten. Hoe meer het zien tot bewegen noopt, des te boeiender is het bouwwerk, zo leert de ervaring'.⁴² Twee ronde vensters verstrekken daglicht aan het achtergelegen magazijn en portaal. Het dak loopt in één richting schuin af en het dakoverstek van de kopse zuidwestgevel

is aan de straatzijde breder dan aan de achterkant. De zuidwestgevel bevat het Fina-embleem in een blauwe, geglazuurde stenen omlijsting. De loge c.q. verkooppriimte ligt in de noordoostzijde van het gebouw. Vanuit dit strategische punt houdt de pomphouder zicht op aanrollende klandizie, terwijl het schaduw-arme noorderlicht zijn administratieve werkzaamheden gedoseerd begeleidt. Verder zijn een telefooncel (in het blinde deel van de spits en toegankelijk via een deur in de achtergevel) en een magazijn met vatenstelling aan de zuidwestkant aangebracht. Dit magazijn is zowel vanuit de loge als via een deur in de achtergevel bereikbaar. Tussen loge en magazijn ligt een toileteenheid. In het dakoverstek is aan de noordoost- en zuidwestzijde een lichtpunt aangebracht ter verlichting van de merknaam. Op het terrein stond aan de noordoost- en zuidwestkant een vlaggenmast. Het gehele ensemble werd verlicht door lichtmasten met paddestoelkop (waarvan twee op het pompentrottoir) en door hoge, twee-armige lichtmasten. Ondergronds lagen vier brandstoftanks: twee aan de noordoostzijde en twee aan de zuidwestzijde.

Materialen

De fundering bestaat grotendeels uit gewapend beton. Aan de lange achterzijde, aan de kopse zuidwestgevel en voor het overgrote deel aan de straatzijde is dit fundament aan de binnenzijde voorzien van een gemetselde spouwmuur; slechts aan de afgeschuinde oostgevel is sprake van integraal betonwerk. De omlopende, teruggelegen plint bestaat uit drie tot vier rijen boven elkaar geplaatste dubbelhard gebakken tegels in de kleur blauw, formaat 10 x 10 cm. De vloer is van stampbeton. Het opgaand werk bestaat uit beton, glas en verblendsteen. Kolommen van gewapend beton staan in de binnenhoeken aan de zuidzijde, halverwege de voor- en achtergevel en vrijstaand in de kiosk, zichtbaar pal achter de glasgevel. Aanvankelijk was deze laatste kolom betegeld met witte tegelstrippen van 3 x 20 cm. De binnenwanden zijn in porisosteen opgetrokken en in de loge betegeld. De ramen hebben stalen kozijnen. Een betonnen randbalk draagt het éénzijdig hellende betonnen dak; als afdekking is ruberoid gebruikt.

De zichtbare betonnen delen zijn bepleisterd en de gevels waren aanvankelijk in schoon metselwerk uitgevoerd maar zijn in een latere gebruiksfase wit geschilderd.

Typologie

Het benzinstation is dubbelzijdig waarbij het hoofddaccent aan de zuidwestzijde is gelegd en een kiosk aan de oostzijde van de Apeldoornseweg werd opgetrokken.

Het ontwerp voor het benzinstation was al eerder gepresenteerd in Leiden en in Moergestel. In 1959 benutte Van Ravesteyn hetzelfde ontwerp nogmaals voor de bouw van een Fina-station aan de noordzijde van rijksweg 12, nabij Ede; dit gebouw is afgebroken. Eén exemplaar van het kiosk-type stond tot in 1994 aan de Ringbaan West te Tilburg terwijl ook de benzinstations van Van Ravesteyn in Leiden, Groningen, Rotterdam en Voorburg met een dergelijke kiosk waren uitgevoerd.⁴³

Bijzonderheden

Het object bestaat nog steeds. De oorspronkelijke gevels in gele verblendsteen zijn inmiddels wit geschilderd. Het tankstation is per 1 september 1990 als gemeentelijk monument aangewezen, ondanks ingediende bezwaren van Fina uit vrees voor belemmering van de economische mogelijkheden. Van het benzinstation is een bouwplaat uitgebracht.

Aan de overzijde van de Apeldoornseweg werd in juni 1990 een nieuw benzinstation naar ontwerp van P. Breddels en J. Grootveld opgeleverd. Opdrachtgever was Fina Nederland b.v. De nieuwbouw ligt ten noordoosten van het bestaande station en is als pendant opgesteld. De plattegrond van het nieuwe station lijkt op de kop van een steeksleutel. Het aanvankelijke ontwerp uit 1989 onderging op initiatief van de Staf Ruimtelijke Ordening van de gemeente Arnhem en de Welstandscommissie enige aanpassingen. Zo werden de luifels lichter uitgevoerd en kregen zij een rankere constructie. Daarnaast ontleenden de architecten enkele citaten aan het idioom van Van Ravesteyn bestaande uit de hoofdvorm en de schaal van het gebouwtje, het schuine aanrijfront, het ronde venster en nadruk op de glaspartijen van de kiosk. Ondanks deze elementen is sprake van een volledig eigentijds benzinstation met vier pompeilanden en optimale faciliteiten voor de klandizie. De bouwkosten bedroegen f 233.495,-.⁴⁴

Waardering en ten slotte

Van Ravesteys architectuur appelleert in zijn spitse verschijningsvorm nadrukkelijk aan de aandacht van de automobilist en staat rechtstreeks in dienst van de functie, de verkoop van brandstoffen. Het bouwwerk bezit in zijn heldere opzet, de mate waarin de lichttoetreding is georganiseerd en in het materiaalgebruik eigenschappen die het kenmerken als een bijzondere vertegenwoordiger van de functionalistische stroming in de architectuur.

Het tankstation heeft een hoge zeldzaamheidswaarde. Van Ravesteyn benutte het ontwerp al eerder en ook later, maar slechts in Arnhem is het in uitgevoerde vorm tot stand gekomen en behouden gebleven. In geen enkele andere plaats is zijn architectuur voor benzinstations zodanig snel als bijzonder herkend en gewaardeerd door plaatsing op een gemeentelijke monumentenlijst.

In architectuurhistorisch opzicht vormt het benzinstation te Arnhem een markante materialisatie van Van Ravesteys opvattingen over architectuur en beweging: de theorie die hij in 1950 formuleerde, kreeg met de uitvoering van het ontwerp in 1958 overtuigend gestalte. Als gevolg neemt dit benzinstation binnen het oeuvre van de architect een opmerkelijke positie in.

Noten

1 Zie bijvoorbeeld: W. Jos. de Gruyter, 'Sybold van Ravesteyn' in: *Elseviers geïllustreerd maandschrift* 42 (1932) deel 84, 153-167. W. Jos. de Gruyter, 'Ir. S. van Ravesteyn zeventig jaar' in: *Bouwkundig Weekblad* 77 (1959) nr. 39, 459-466; *Nederlandse Architectuur* - S. van Ravesteyn, (catalogus Stichting Architectuur

Museum, Amsterdam/Centraal Museum, Utrecht), Amsterdam, 1977; M.A. Campo, '1955-1960 - Het Centraal Station van Rotterdam, Sybold van Ravesteyn' in: *Bouwwereld* 75 (1979) nr. 17, 24; G. ten Cate, 'Van Ravesteyn en de sierlijk gebogen lijn' in: *Bouw*, 39 (1984) nr. 1, 14-15; Joh. S. de Vries, *Ir. S. van Ravesteyn, Diergaarde Blijdorp*, Rotterdam, 1986; K. Rouw, *Sybold van Ravesteyn - architect van Kunstmin en de Holland-*, Rotterdam, 1988.

- 2 De teloorgang van Van Ravesteys bouwkunst komt aan de orde bij: S. Parry, 'De bedreigde diergaarde Blijdorp' in: *Vrij Nederland* van 12 augustus 1995, 34-39. Als beschermd monument zijn aangewezen: Prins Hendriklaan 112 te Utrecht, het woonhuis (1932) van de architect; seinhuis (1933) op het stationsemplacement te Maastricht. De spoorwegwatertoren (1928) op het stationsemplacement te Roermond is in 1996 aangewezen.
- 3 Begin 1992 richtte de aardoliehandel en -industrie de Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations (SUBAT) op, nadat de overheid aan het eind van de jaren '80 strenge milieu- en veiligheidsseisen had uitgevaardigd. Pomphouders werden verplicht hun grond olie- en benzinevrij te maken en vloestofdichte bestrating aan te leggen. Dat moet uiterlijk in 1999 gebeurd zijn, op veel plaatsen geldt een eerdere limiet. Na deze limiet komen de saneringskosten voor rekening van de pomphouder. Vooral particuliere pomphouders kunnen de hoge saneringskosten niet opbrengen: voor hen is de SUBAT in het leven geroepen. Op voorwaarde dat het benzinstation wordt gesloten, betaalt de SUBAT de saneringskosten. Op contractuele basis belooft de pomphouder geen benzinepomp meer te exploiteren en in ruil daarvoor wordt de bodem 'gratis' gesaneerd. De SUBAT is gevestigd te Rotterdam en beschikt over een budget van f 240.000.000,-. Van de ongeveer 6700 pomphouders in Nederland deden ruim 2600 een beroep op de SUBAT. De aanmeldingstermijn om voor de regeling in aanmerking te komen is per 31 augustus 1993 gesloten. In een stad als 's-Gravenhage verdwijnen zodoende 37 benzinstations, in Zeist drie en in Driebergen twee. Zie: *Werkprogramma milieumaatregelen bij tankstations* uitgave van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 's-Gravenhage, 1991 (nr. VROM 91257/a/8-91 7394/123).
- 4 Deze indeling is gepubliceerd door J. Segers, 'Benzinstations. Een geschiedenis van de benzinedistributie in Nederland' in: *Industriële archeologie* 4 (1984) nr. 13, 164-180. Vergelijk met: R. Blijdenstijn e.a. *Buiten Bedrijf Benzinstations - Het Esso-station van W.M. Dudok, Zeist, 1995*, m.n. 12 e.v. Zie ook Y. Segers, 'Tanken onder een vliegende schotel - Auto Palace te Nijmegen' in: *Kunstschrift* 36 (1992) nr. 1, 34-41. In tegenstelling tot het op pagina 41 vermelde, is het servicestation van Van Ravesteyn te Voorburg (nog) niet afgebroken. Zie voor een rijk geïllustreerd historisch overzicht L. Rondeltap, 'Veertig jaar geleden.....pompen langs de straat, thans.....benzinstations in vele variaties' in: *Bouw* (17) 1962, 546-571. Zonder auteur, 'Voor een tientje super, graag! Beeldreportage over Nederlandse benzinstations' in: *De Architect* 12 (1981) nr. 3, 85-90. Zie ook: J. Brand en H. Janselijn, 'Sybold van Ravesteyn 1889-1983' in: *Architectuur en Verbeelding*, Zwolle, 1989, 122-126 en P. Groenendijk, 'Benzinstations' in: *Item* 18 (1986) 19.
- 5 De onvolprezen serie *Moderne Bouwkunst in Nederland*, Rotterdam, 1935, behandelt in deel 20 twee prachtige benzinstations en plaatst deze in de categorie 'Het ameublement van de straat' en een garage met showroom in de categorie 'Winkels en Winkelpuien' (Rotterdam, 1933, deel 9).
- 6 B.J. Kerkhof met medewerking van W.N. van Vliet, *Wegenbouw - Handboek voor praktijk en studie betreffende het ontwerpen, aanleggen en onderhouden van verschillende soorten van wegen*, Amsterdam, 1946, 109-110 (eerste druk zomer 1920). Zonder auteur, 'Moderne benzinstations' in: *Bouw - Centraal weekblad voor het bouwen*, 5 (1950) nr. 23, 377. Als handboek voor de ontwerper van benzinstations en garages van de tweede generatie gold: R. Vahlefeld en F. Jacques, *Garagen- und Tankstellenbau -Anlage.Bau.Aus-*

- stattung-, München, 1953. A.G.M. Boost, 'Vormgeving van benzinstations' in: *Wegen* 27 (1953) nr. 5, 106-110. A.G.M. Boost, 'Vormgeving van benzinstations' in: *Wegen* 28 (1954) nr. 6, 151-152. A.G.M. Boost, 'Benzinstations in het wegbeeld' in: *Heemschut – Orgaan van de Bond Heemschut* (31) 1954, 70-72. J.W. Ludowici, 'Römerbad Tankstation annex hotel-restaurant' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* (9) 1954, nr. 43, 857-859. F. van Klingereren, 'Nieuw service-station aan de Hemweg te Amsterdam' in: *Cement* 6 (1954) nr.23-24, 411-412. F. van Klingereren, 'Service-station' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 10 (1955) nr. 6, 118-119. F. van Klingereren, 'Service-station aan de Hemweg te Amsterdam' in: *Bouwkundig Weekblad* 73 (1955) nr. 7, 79-84. Ch. van Heelsbergen, 'Garagebedrijf met bovenwoningen te Arnhem' in: *Bouwkundig Weekblad* 74 (1956) nr. 26, 313-314. Zonder auteur, 'Benzinstation te Rijswijk – architect ir. H.E. Oud' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 15 (1960) nr. 18, 543. De esthetiek van de (snel)weg komt aan bod in: G.A. Overdijkink, *De weg in het landschap*, z.p., 1936. G.A. Overdijkink, *Langs onze wegen*, Amsterdam, 1943, m.n. 86-89. H.B. Bakker, A.E.J. Nap en G.A. Overdijkink, *De Schoonheid van de Weg – Fotoboek over de esthetische verzorging van de weg*, 's-Gravenhage, 1959.
- 7 Het eerste Rijkswegenplan, een opsomming van door het Rijk aan te leggen en te beheren wegen, dateert uit 1928 en werd vastgesteld bij K.B. van 4 juni 1927. Het Rijkswegenplan ondervond meer dan één herziening (o.a. 1932, 1938, 1948, 1958, 1968 en tenslotte in 1984). Een selectie uit de literatuur over (de aanleg van) wegen samenhangend met Rijkswegenplannen: Zonder auteur, 'Demonstratie voor een goed bruikbaar wegennet in Nederland' in: *De Ingenieur* 40 (1925) nr. 5, 100-101. H. van Breen, 'Aanbevolen nomenclatuur op wegengebied' in: *De Ingenieur* 40 (1925) nr. 52, 1109. Zonder auteur, 'Begroting voor het Wegenfonds voor 1927' in: *De Ingenieur* 42 (1927) nr. 27, 609. P.J. van Voorst Vader, 'Het Rijkswegenplan' in: *De Ingenieur* 43 (1928) nr. 8, V. 23-26. K.F. Koning, 'Snelverkeerswegen' in: *De Ingenieur* 43 (1928) nr. 8, V. 26-27. Zonder auteur, *Zes jaren asfaltwegenbouw in Nederland*, Utrecht, z.j. (circa 1930, uitgave van de Vereniging voor toepassing van bitumineuze wegconstructies). *Gedenkboek – Twee Eeuwen Waterstaatswerken*, Amsterdam, 1967. B.G.M. Strootman, *Oude Rijkswegen. Ontstaan, oorspronkelijk en huidig beeld van de oude rijkswegen in Nederland*, 's-Gravenhage, 1990. M.L. ten Horn van Nispen, 'Het Rijkswegenplan. De aanpak van het verkeersvraagstuk in de jaren twintig' in: *Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek*, Amsterdam, 1992 (deel 9), 185-208. H. Buiters en K. Volkers, *Oudenrijn – Geschiedenis van een verkeersknooppunt*, Utrecht, 1996.
 - 8 S. van Ravesteyn, 'Gewapend betonarchitectuur' in: *De Ingenieur* 49 (1934), bijlage nr. 5 van 2 februari 1934, *Beton – Maandblad, gewijd aan wetenschap en praktijk van het gewapend beton*. Bt. 9-17.
 - 9 Er is één uitzondering: het benzinstation aan de Muldersweg 16 te Nijmegen, een ontwerp van B.J. Meerman en J. van der Pijll uit 1936, dat sinds 1990 krachtens de Monumentenwet onder nummer 386790 is aangewezen als beschermd monument. Zie A. Reitsma, 'Rijk beschermt benzinstation Nijmegen' in: *Gelders oudheidkundig contactbericht* IV (1990) nr. 127, 36-37. Zonder auteur, 'Een witgestuct benzinstation – industrieel monument' in: *Mebest*, 58 (1994) nr. 3, 10-17.
 - 10 *Monumentenwet 1988*, artikel 1 verstaat onder monumenten: 'alle vóór tenminste vijftig jaar vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde.'
 - 11 Gemeentelijke monumentenverordeningen, gebaseerd op het model monumentenverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, bieden de mogelijkheid monumenten jonger dan vijftig jaar onder de beschermende werking van deze verordeningen te brengen. Zie: *Monumentenwet 1988*, bewerkt door J.P.A.M. Geurts en J.G. van Niftrik, Zwolle, 1993, 5. Overigens werd het benzinstation te Arnhem in de loop van 1994 ontmanteld en sindsdien is de herbestemming nog niet vastgesteld. Herbestemming is niet de enige wijze van behoud. Restauratie en renovatie kunnen tot bestemming van de oorspronkelijke functie leiden. Zie in dit verband: R. Roseneck, 'Die Denkmalpflege und der Tiger – Zum denkmalpflegerischen Umgang mit einer Tankstelle der fünfziger Jahre' – in: *Berichte zur Denkmalpflege in Niedersachsen* 16 (1996) nr. 1, 23-25.
 - 12 Zie en vergelijk: Projectbureau Industrieel Erfgoed, *Druk op de ketel – Beleids- en actieprogramma 1992-1995*, 2. (Overdruk uit *Compendium Monumentenzorg*, Alphen aan den Rijn, april 1993).
 - 13 S. van Ravesteyn, 'Benzinstations te Arnhem, Moergestel, Tilburg, Rotterdam en Voorburg' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 15 (1960) nr. 40, 1182-1185.
 - 14 Een eerste aanzet is aan het begin van het Jaar van het Industrieel Erfgoed geleverd: 'IJsselstein: een benzinstation naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)' in: *Oud Utrecht* 69 (1996) nr. 1, 4-9. Zie ook: 'Voorburg: een benzinstation met reparatie-inrichting en parkeergarage naar ontwerp van ir. S. van Ravesteyn (1889-1983)' in: *Jaarboek Monumentenzorg 1996 – Monumenten en bouwhistorie*, Zwolle/Zeist, 1996, 132-139.
 - 15 Z.a. 'De speciale autoweg Amsterdam-Sassenheim-Den Haag geheel geopend' in: *Wegen – Tijdschrift gewijd aan den weg en het verkeer – Officieel orgaan van de Vereniging 'Het Nederlandsche Wegencongres* 13 (1937), 321. *Grote Winkler Prins Encyclopedie* in 25 delen, Amsterdam-Brussel, 1983, deel 24, 48.
 - 16 'Voor de verbinding van Amsterdam met Den Haag is gekozen de weg door den Haarlemmermeer via Sassenheim. Het is U bekend, dat van alle kanten aangedrongen wordt op een verbinding ten Oosten van Leiden, omdat de weg van Den Haag door Wassenaar ten Westen van Leiden naar Sassenheim zoodanig in de bebouwing ligt, dat het niet meer mogelijk is, dezen in te richten tot grooten hoofdverkeersweg voor het verkeer Den Haag – Amsterdam. Vrijwel iedereen is het daarmee eens en toch verzet de Minister van Waterstaat zich om onbegrijpelijke redenen voorloopig nog steeds daartegen. Ik geloof, dat er niet genoeg op de totstandkoming van den Oostelijken weg kan worden aangedrongen en ik heb ook wel hoop, dat die weg er dan in een betrekkelijk nabije toekomst toch wel zou komen.' Bron: H.W.O. de Bruyn, 'De toepassing van automobielwegen in verband met de verbetering van het wegennet in ons land'. Voorz. gehouden den 25en Juni 1929 door H.W.O. de Bruyn, secretaris-ingenieur van de wegcommissie A.N.W.B.-K.N.A.C., in het gebouw van het Kon. Inst. van Ing. te 's-Gravenhage voor de Ned. Ver. voor Autosnelwegen. Afdrukt in: *Wegen – tijdschrift gewijd aan den weg en het verkeer – officieel orgaan van de vereniging 'Het Nederlandsche Wegencongres* 5 (1929), 321-328. Tevens: *Gedenkboek – Twee Eeuwen Waterstaatswerken*, Amsterdam, 1967, 515 (zie ook pagina 43).
 - 17 Zonder auteur, 'Schermbeplanting op de rijksweg Amsterdam-Sassenheim' in: *Wegen* 21 (1947) nr. 21/22, 204. Het artikel vervolgt nog met: 'ter afwisseling heeft men op het noordelijk gedeelte van de weg over enige honderden meters een enigszins ongewone schermbeplanting van zonnebloemen gezaaid. Het spreekt vanzelf, dat deze beplanting als scherm niet aux sérieux genomen moet worden.'
 - 18 Gemeentelijke Dienst Bouw- en Woningtoezicht Sassenheim, dossier benzinstation snelweg. Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directie van de Waterstaat afd. Waterstaatsrecht nr. 30482 d.d. 1 juli 1950. Zie en vergelijk met: C. de Jonge, *Nederlandse benzinstations in de vijftiger jaren*, scriptie studierichting Architectuur en Bouwtechniek, Delft, 31 januari 1986.
 - 19 Dit 'oude' land is de Hellegatpolder; de Haarlemmermeer werd in 1851 drooggemalen.
 - 20 Zie voor het gebruik van betonplangers bijvoorbeeld: W. Valderpoort, 'Ervaringen met betonplangers -Verkorte inhoud van de Voorz. gehouden voor de Betonvereniging op 23 October 1935-' in: *De Ingenieur* 50 (1935) nr. 49, 89-93, Bijlage tot 'De In-

- genieur' Betonmaandblad, gewijd aan wetenschap en praktijk van het gewapend beton – Orgaan van de betonvereniging, nr. 12 van 6 december 1935. Van Ravesteyn was ongetwijfeld van dit artikel op de hoogte want hij stelde tijdens de voordracht een drietal vragen en hij gaf zich eerder in 1935 op als lid van de Betonvereniging (blijkens de Bijlage tot *De Ingenieur* 50 (1935) nr. 44, 88). De 'Statische berekening gewapend beton- en staalconstructie Sinfina-servicestation te Sassenheim' gedateerd maart 1948 bevat een uitgebreide formule- en berekeningsopgave van plaatvloer, balken, kolommen, vloer en pompentrottoir. De zeven paalbelastingen bedroegen volgens deze berekening 10205 kg, 9335 kg, 10975 kg, 8870 kg, 8980 kg, 7770 kg en 10790 kg. Bron: Bouwvergunningdossier nr. -1.733.21 Bvg Rijksweg nr. 4, gemeentehuis Sassenheim.
- 21 Het nieuwe benzinstation zou een inhoud van 1200 m³ hebben. De begrotingssom was geraamd op f 240.000,--.
- 22 Beroepschrift tegen weigering bouwvergunning. Nr. 105. Agendapunt 13 voor de vergadering van 21 november 1978.
- 23 Dossier Hinderwetvergunning gemeente Sassenheim, interne nota van de gemeentesecretarie aan het College van Burgemeester en Wethouders d.d. 12 oktober 1987.
- 24 Bert Nienhuis, 'De meest gesloopte architect ontwierp de oudste benzinepomp van Nederland' in: *Vrij Nederland* van 16 september 1995, 29: 'het is een aardig gebouwtje, maar nogal ouderwets, dus erg onpraktisch. Het is gewoon te klein'.
- 25 Het dijklichaam voor rijksweg 12 was al in de oorlogsjaren aangelegd. Zie in dit verband: V.d.V., 'Nieuw gedeelte van Rijksweg nr. 12 in gebruik gesteld' in: *Cement* 13 (1961) nr. 3, 124. G. Werkman, 'De geschiedenis van rijksweg 12' in: *Bouw – Centraal weekblad voor het bouwwezen* 18 (1963) 958-962.
- 26 Gemeentearchief Arnhem, dossier 2.07.351.32.II, verhuur van gronden nr. 4, alsmede dossier 1.811.111.2 verbeteren van de Apeldoornseweg nr. 2. R. Chevallier, *Rijksweg 50 van A tot Z Arnhem-Zwolle en verder – Wegkruisingen in het gebied van Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland*, Zutphen, 1995, 50-52. Zie voor de historische verhoudingen tussen de diverse overheden ten aanzien van het wegbeheer: A. van der Woud, *Het lege land – de ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* -, Amsterdam, 1987, 150 e.v.
- 27 Brief van 2 juni 1955 ingekomen nr. 39/1149 in: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem, dossiermap nr. 1A/4052.
- 28 De gemeente bood M. Janssen een nieuwe behuizing aan op de heuvel achter het oorspronkelijke pand. Tot op heden is de naam 'Valkenhuizen' aan dit pand verbonden.
- 29 Besluit van de Raad der gemeente Arnhem d.d. 18 maart 1957, nr. 13113. Zie ook: S. van Ravesteyn, 'Benzinestations te Arnhem, Moergestel, Tilburg, Rotterdam en Voorburg' in: *Bouw* 15 (1960) 40, 1182-1185. C. de Jonge a.w. (noot 18). W. Lavooij, *Gebouwd in Arnhem – Jonge bouwkunst vanaf 1840* -, Zutphen, 1990, 128-129.
- 30 Briefwisseling tussen Welstandscommissie en architect d.d. 19 en 24 november 1956, 5 december 1956 en 2 januari 1957, zoals bewaard door: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052.
- 31 Brief van Directeur van Gemeentewerken aan N.V. Purfina Nederland d.d. 16 mei 1957 kenmerk dG/GB 1947/32. Het besluit van de Gemeenteraad dateert van 18 maart 1957 nr. 13113. Het eveneens positieve besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland is van 27 maart 1957 nr. 2201/609 2202.
- 32 De herziene huurovereenkomst per 1 november 1957 gold voor vijftientig jaar en betrof drie percelen grond met een totaal van circa 410 m² kadastraal bekend gemeente Arnhem, sectie C nrs. 6820, 6814, 6818, 6819, 6915 en 6825.
- 33 Afschrift van de brief van 4 juni 1957. Kenmerk gemeente G.W. 1947/34 v.p. Bewaard in: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052. De brief had vijf tekeningen en een foto van een maquette als bijlagen.
- 34 Advies van de Welstandscommissie aan Heren Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem d.d. 5 augustus 1957, kenmerk JG. nr. 1605 zoals bewaard bij Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052 nr. 26.
- 35 Advies van de Raad voor de Welstand aan Heren Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem d.d. 1 augustus 1957, zoals bewaard bij Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052 nr. 25.
- 36 Besluit van Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem van 13 september 1957 nr. 38/1149 zoals bewaard bij Dienst Stadsontwikkeling Arnhem, dossier nr. 1A/4052.
- 37 De huurprijs was f 2.220,50 per jaar. Huurovereenkomst van 22 november 1957 tussen N.V. Purfina Nederland (huurster) en de Burgemeester van Arnhem (verhuurder). Bron: Gemeentearchief Arnhem zoals aangehaald in noot 26 kenmerk 1947/36 v.p.
- 38 *Purfina servicestation a.d. Apeldoornseweg te Arnhem – statische berekening gew. betonconstr.* door W.K. Heuves te Voorburg en P. Lagendijk te Rijswijk, gedateerd 7 januari 1958. Bron: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1A/4052 map 1.
- 39 Besluit van Burgemeester en Wethouders der gemeente Arnhem d.d. 23 januari 1958 nr. 38/1149. Bron: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. 1/A 4052.
- 40 Ten zuiden van de Schelmseweg begint de helling van de stuwwal tussen Rheden en Heesum. De stuwwal bereikt op de Galgenberg bij de Apeldoornse weg zijn hoogste punt binnen Arnheems grenzen (86,6 meter).
- 41 Vriendelijke mededeling d.d. 1 augustus 1996 van de heer S.P. Wijkland, opzichter.
- 42 S. van Ravesteyn, 'De taal der architectuur' in: *Bouwkundig Weekblad* 68 (1950), 304-307.
- 43 Vriendelijke mededeling d.d. 1 augustus 1996 van de heer S.P. Wijkland, opzichter.
- 44 Fina stelde beroep in tegen plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst. De Raad van State, afdeling Rechtspraak, verwierp het beroep. Uitspraak in het geschil tussen Fina Nederland B.V. te 's-Gravenhage (appellante) en de Raad der gemeente Arnhem (verweerder) d.d. 12 maart 1993, nr. R03.90.6910. Bron: Dienst Stadsontwikkeling Arnhem dossier nr. B 13.682.