



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Europarking aan de Marnixstraat gemeentelijk monument?

Eijkelboom, G.; Mulder, D.; Vermeer, G.; Vredegoor, E.

Publication date

2017

Document Version

Final published version

Published in

Cuypersbulletin

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Eijkelboom, G., Mulder, D., Vermeer, G., & Vredegoor, E. (2017). Europarking aan de Marnixstraat gemeentelijk monument? *Cuypersbulletin*, 22(3), 6-12.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

EUROPARKING AAN DE MARNIXSTRAAT GEMEENTELIJK MONUMENT? /

GERT EIJKELBOOM, DAVID MULDER, GERRIT VERMEER, ENZO VREDEGOOR

Tot de meest in het oog springende gebouwen langs de Amsterdamse Singelgracht behoort de parkeergarage Europarking op de hoek van de Elandsgracht en Marnixstraat. Omzoomd door bomen en aan twee zijden begrensd door water rijst een witgepleisterde betonnen kolos op van zeven bouwlagen. Het gebouw, ook wel de Tabakgarage genoemd, verrees hier tussen 1966 en 1971 naar ontwerp van het architectenbureau Zanstra, Gmelig Meyling, De Clercq, Zubli in opdracht van ondernemer Hendrik Tabak Czn. De garage staat ongeveer op de plek van het bolwerk Nieuwkerk. Na de Tweede Wereldoorlog kwam hier een busstation en er ontstonden plannen voor een metrostation als onderdeel van de uiteindelijk nooit gerealiseerde Oost/Westlijn. De bouw van de parkeergarage paste binnen de toenmalige politiek voor een autoluwe binnenstad. Hier zouden automobilisten kunnen parkeren

die hun reis konden voortzetten met de metro. De bijzonder uitgewerkte spiraalvormige opritten aan de Singelgrachtzijde maken het gebouw op iconische wijze herkenbaar als parkeergarage. Ze spreken het optimistische toekomstbeeld uit, waarin het parkeren nabij het centrum gold als een onderdeel van het moderne leven.

Het terrein

Op het vroegere bolwerk Nieuwkerk stond een zeemolen. Na de ontmanteling van de veste in het begin van de negentiende eeuw verrees in 1825 op de plaats van dit bolwerk de fabriek van de Amsterdamsche Piipgaz Compagnie, die ook bekend stond als de Engelse gasfabriek. In 1883 kwam hiervoor in de

Ontwerptekening Europarking, 1969.
Stadsarchief Amsterdam.



plaats de Westergasfabriek aan de Haarlemmerweg en viel het terrein, ontdaan van alle opstallen, weer toe aan de gemeente. Op de vrijgekomen plek streek tot 1888 de gemeentelijke reinigingsdienst neer. In 1895 kwam er de groentemarkt en de appelmarkt, die in 1934 vertrokken naar de Centrale Markthalen in West.¹ Op het zuidelijkste deel van de opgeheven markt verrees tussen en 1937 en 1941 het nieuwe Hoofdbureau van Politie. Het was de bedoeling op het tegenoverliggende terrein ook een nieuw hoofdbureau voor de Brandweer te bouwen, maar dat plan ging uiteindelijk niet door.²

Na de Tweede Wereldoorlog kwam op de plaats van de opgeheven markt het busstation Marnixstraat van de NZHVM voor de verbindingen met Zandvoort en Haarlem. Deze busverbinding kwam in de plaats van de Blauwe Tram naar Zandvoort van de NZHTM, die haar begin- en eindpunt op het Spui had. De gemeente Amsterdam wensde de concessie voor de tramlijn, die in 1954 afliep, niet te verlengen omdat de tram niet meer in het moderne stadsbeeld zou passen.³ Stedenbouwkundigen erkenden daarnaast de blijvende problematiek van het snelgroeiende autogebruik in de binnenstad. Met het tegelijkertijd verbeteren van het openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming probeerde het stadsbestuur vanaf de jaren zestig de verkeerscongestie aan te pakken. De particulier H. van Saane stelde in dit kader in 1954 voor het busstation Marnixstraat te combineren met een grote parkeergarage.⁴ Zijn met tekeningen onderbouwde raadsadres vond meteen bijval. In 1957 toonde wethouder Van 't Hull zich optimistisch over de bouw van een parkeergarage bij het busstation, maar con-

crete resultaten lieten toch nog even op zich wachten.⁵ Vanaf 1964 liepen er onderhandelingen tussen de gemeente en Hendrik Tabak Czn. De Telegraaf publiceerde in september van dat jaar een schetsplan van de 'Tabakgarage' van P. Zanstra, dat in grote lijnen gelijk was aan het gerealiseerde bouwwerk.⁶ Volgens de nooit gerealiseerde plannen uit de jaren zestig voor een 'oost-west'-metrolijn, zou nabij de geplande parkeergarage het metrostation Rozengracht komen. Gelegen aan de rand van de binnenstad vormde dit de ideale plek om de (auto)reiziger van buiten het centrum over te laten stappen op het openbaar vervoer. De gemeenteraad verleende in 1964 de vergunning voor de bouw van de garage. De plannen waren ambitieus: alle bebouwing tot aan de Rozengracht diende te verdwijnen: 'Dan zal zich namelijk tot aan de Rozengracht een uitgestrekt parkeerterrein met een parkeergarage uitstrekken, dat veel verkeer zal aantrekken. En dat is juist de bedoeling van de NZHVM.'⁷ Zover kwam het echter niet; de panden Marnixstraat 214-244 (voorheen 200-220) staan inmiddels op de gemeentelijke monumentenlijst.

Parkeren in Amsterdam

De eerste parkeergarage in de binnenstad, ook van Tabak, kwam gereed in 1968. Deze garage in de Sint Jansstraat, naast Krasnapolsky, bevatte 150 parkeerplaatsen.⁸ De auto vormde het symbool voor de gegroeide welvaart en bood een ongekende mobiliteit en daarmee vrijheid aan de mensen. Snelle verbindingen en parkeerruimtes nabij de bestemming, zowel bij de woning, de werkplek of recreatiegebied, konden zorgen voor de realisatie van dit ideaal.⁹ De volgende parkeer-

1 Ferdinand Ex, *Het Amsterdamse hartinfarct – Parkeergarages in de binnenstad*, Ravijn: Amsterdam 1997, 17.

2 *De Telegraaf*, 27 februari 1934.

3 *Nieuwsblad van het Noorden*, 6 februari 1952.

4 *Algemeen Handelsblad*, 11 oktober 1954.

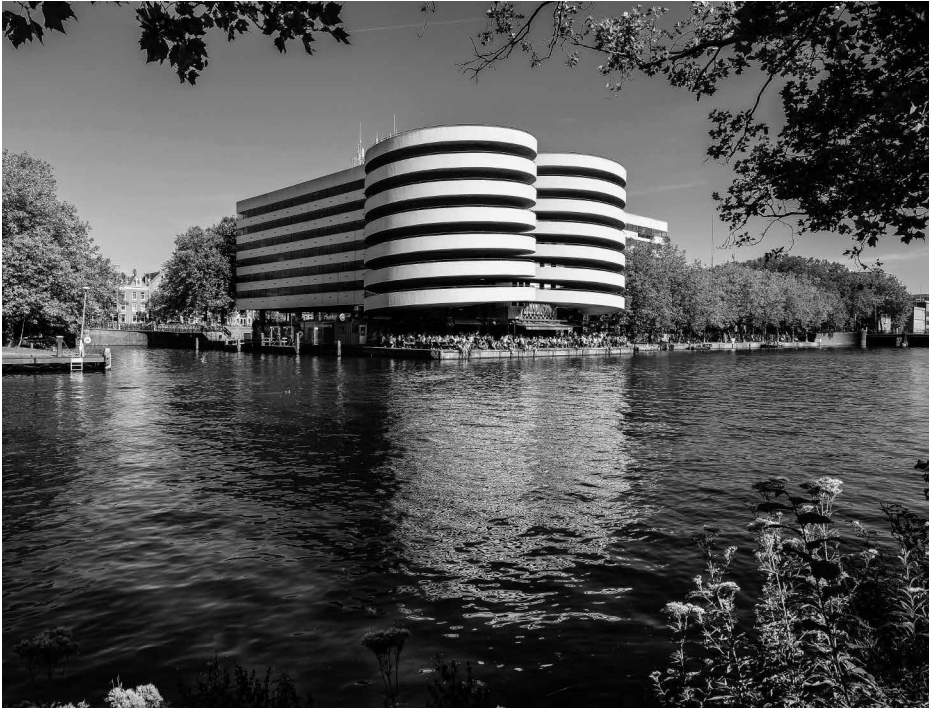
5 *Algemeen Handelsblad*, 24 oktober 1957.

6 *De Telegraaf*, 5 september 1964.

7 *De Tijd*: godsdienstig-staatkundig dagblad, 21 januari 1958.

8 Ex 1997, 123.

9 Floortje Louter, *De parkeergarage als ontwerp*



Onder de spiraalvormige hellingbanen een drukbezocht terras, zomer 2017. Foto Gert Eijkelboom.

garage was de in 1971 opgeleverde Tabakgarage aan de Marnixstraat. Het gebouw heeft een lengte van 70 meter en een breedte van 41 meter. Verdeeld over de begane grond met kolommen en vijf verdiepingen en een parkeerdek op het dak is het gebouw ongeveer 41 meter hoog. Advertenties claimden dat het gebouw plaats kon bieden aan duizend auto's. Door de hoge kolommen konden de bussen van het naastgelegen busstation er gemakkelijk onderdoor rijden.¹⁰ In de showroom aan de Marnixstraat kwam een vestiging van de pianohandel Clavis. Verder bood het complex een benzinstation.

gave – Een onderzoek naar de geschiedenis, vormgeving en ontwikkelingen van parkeergarages, Universiteit van Amsterdam, 2002, 31-34.

¹⁰ *Algemeen Handelsblad*, 4 september 1964.

Na de geruisloze opening in juli 1972, haalde de garage in de eerste maanden een bezetting van maar twee procent.¹¹ De bouw had 6,4 miljoen gulden gekost en grote wettelijke verliezen zorgden voor spanningen tussen Tabak en het gemeentebestuur. Naast exploitant van de garage was Tabak groot-huisbezitter (huisjesmelker) en handelaar in automobielen en in die hoedanigheid was hij al meerdere keren in conflict gekomen met de gemeente. Hij eiste een parkeerverbod in de omliggende straten om de dure plekken in zijn garage aantrekkelijker te maken, maar dat weigerde de gemeente. Evenmin was de gemeente bereid de exploitatie van de parkeergarage dan wel het gebouw over te nemen.¹² Naast de vrije (gratis) parkeerruimte in de omgeving, gold de te grote afstand tot de

¹¹ *De Tijd*, 6 november 1972.

¹² *De Waarheid*, 5 januari 1973; *NRC Handelsblad*, 5 januari 1973.



De Europarking in aanbouw, gezien vanaf de Marnixstraat op 10 juni 1971. Foto J.M.Arsath Ro'. Stadsarchief Amsterdam.

winkels en uitgaansgelegenheden als oorzaak van de leegstand. Het Leidseplein ligt op 600 meter afstand en de winkels in de binnenstad nog verder. Tabak maakte een oplossing voor de parkeergarage niet meer mee. Hij overleed in januari 1974 aan de gevolgen van een roofoverval in zijn garage aan de Spuistraat.¹³ Voor zover bekend bleef de parkeergarage sinds haar opening altijd verlieslijdend, ook bij de latere exploitant Q-park. Daarbij komt dat de maatvoering van de garage te smal is voor grotere typen moderne personenauto's. In de meest recente plannen van de gemeente voor de voormalige Appeltjesmarkt draagt het gebied een bestemming als evenemententerrein. Na de herontwikkeling van het ge-
 13 NRC Handelsblad, 25 januari 1974.

bied, met meer ruimte voor groen, recreatie en ruimte voor de voetgangers, moet het een overgang vormen tussen de Jordaan en Oud-West. De functie van de garage daarin is nog ongewis.

In augustus 2014 opende onder de spiraalvormige opritten een tijdelijke horecagelegenheden. Het busstation, de parkeergarage, het tankstation, de pianohandel en een daklozenopvang moeten tezamen met de horecagelegenheden onder de parkeergarage en de open ruimte met bomen en bankjes, een aantrekkelijke verblijfplaats bieden.

De billen van Zanstra

Piet Zanstra is de architect die de Europarking ontwierp namens het bureau Zanstra, Gmelig Meyling, De Clercq, Zubli. Hij werd geboren te Leeuwarden in 1905 en was tot 1980 actief als architect. Na zijn opleiding HTS Waterbouw in Leeuwarden werd Zanstra assistent



De Europarking vanaf het zuiden met op de voorgrond het busstation op 29 oktober 1971.

Foto J.M.Arsath Ro'. Stadsarchief Amsterdam.

van architect Dick Greiner (1891-1964) en werkte hij onder andere mee aan het ontwerp van de Rotterdamse Bijenkorf van W.M. Dudok uit 1928-1930. Zanstra sloot zich als zelfstandig architect aan bij de vereniging van jonge architecten onder de naam Groep '32. Samen met collega's als Arthur Staal (1907-1993) en K.L. Sijmons (1908-1989), verzette hij zich binnen deze groep tegen de modernisten, die zich hadden verenigd in De 8 en de Opbouw. Het conflict tussen de twee generaties moderne architecten ging over de vraag welke zelfstandige rol vormgeving mag spelen in de architectuur. Volgens de jonge architecten, onder wie Zanstra, kon de artistieke opgave binnen het functionalisme wel degelijk een plek krijgen. Zanstra zei hierover: 'Voor de oude generatie functionalisten

was architectuur een kwestie van ontwerpen van zuivere constructies voor zuivere functies. Wij vonden dat ook de schoonheid van de vorm belangrijk was.' Zanstra's ontwerpen tonen de zoektocht naar een samengaan van esthetische constructies en functionalistische bouwprincipes.

Zanstra ontwierp samen met Jan Giesen (1903-1980) en Sijmons de atelierwoningen in de Zomerdijkstraat in Amsterdam (1932-1934). Het moderne materiaalgebruik met staal, en de doordachte ligging van het blok met extra ruimte voor lichtinval voor de serie ateliers, zijn kenmerkend voor het Nieuwe Bouwen. Verder werden in de late jaren dertig en veertig maar weinig van Zanstra's ontwerpen uitgevoerd. Pas na de oorlog kreeg hij veel opdrachten voor woningen, kerken, winkelcentra, hotels en parkeergarages in verschillende steden. In 1954 beëindigde hij de samenwerking met Sijmons en Giesen, om in 1963 het bureau Zanstra, Gmelig Meyling,



De Europarking met links het busstation op 1 april 1996. Aan de Marnixstraat staat de toonzaal. Foto Martin Alberts. Stadsarchief Amsterdam.

De Clercq, Zubli op te richten. Zijn meest bekende gebouw is het Burgemeester Telleghenhuus aan de Jodenbreestraat. Het gevaarte uit 1971 stond beter bekend onder de naam het 'Maupoleum' en genoot de twijfelachtige reputatie het meest lelijke gebouw in Amsterdam te zijn. In 1997 werd het zonder protest gesloopt.

Die negatieve waardering geldt niet voor de Europarking. Dat is een opvallende parkeergarage en direct van alle kanten als zodanig herkenbaar. Over het algemeen zijn parkeergarages erg onaantrekkelijk om in te verblijven: donkere en naargeestige ruimten met weinig licht en frisse lucht. De bezoeker wil vaak zo snel mogelijk weer vertrekken, het is een noodzakelijk kwaad.¹⁴ De toepassing 14 Louter, 41; Simon Henley, *The Architecture of*

van moderne bouwtechnieken als gewapend beton en staalconstructies en de futuristische verwachtingen over de auto, maakte het ontwerpen van garages bij uitstek geschikt voor modernistische architecten als Zanstra. Zij voelden zich aangetrokken tot het ontwerpen van trotse parkeergarages die optimisme en dynamiek uitstralen. In hun futuristische ontwerpen voor de stad waren kantoorgebouwen, snelwegen en parkeergarages vaak onafscheidelijk met elkaar verbonden.

De vorm van de parkeergarage wordt voornamelijk bepaald door de behoefte en beperkingen van de auto's die er efficiënt geparkeerd moeten kunnen worden.¹⁵ Een automatische parkeergarage werkt over het algemeen met een lift. Zelfstandige parkeergebouwen als Europarking kunnen worden ontworpen met platte verdiepingen en hellingbanen, eventueel met verdiepingen op halve hoogte,

Parking, Thames & Hudson: London 2007, 7-9. 15 Louter, 41.

of met licht stijgende hellingbanen die fungeren als parkeerplek. De architect kan naar gelang de situatie kiezen uit standaardmodellen. De hellingbaan kan in het ontwerp een van de kenmerkende visuele elementen vormen om het gebouw herkenbaar te maken, zoals hier gebeurd is met de twee cilindrische vormen aan de zijde van de Singelgracht.

De parkeergarage Europarking aan de Marnixstraat bestaat uit een rechthoekig blok met aan de lange zijde aan de Singelgracht links (naar het noorden) twee spiraalvormige hellingbanen, die buiten de rechthoek steken. De witte borstweringen van de vijf parkeerdekken en het dek op het dak vormen in totaal zes witte horizontalen met daartussen stroken, die zijn dichtgezet met doorzichtige kunststofplaten. De spiraalvormige hellingbanen, beide ingeschreven in een cirkel, zetten de witte elementen voort en draaien daarbij tegen elkaar in. De constructie staat op kolommen. De betonconstructie is duidelijk

afleesbaar. Zanstra's strakke esthetiek, onderbroken door de expressionistische spiralen, verleent het gebouw een iconisch karakter. De twee hellingbanen, die ook wel bekend staan als de billen van Zanstra, domineren het aanzicht van het gebouw aan de Singelgracht. Aan de Marnixstraat zoekt de showroom juist contact met de straat, doordat deze onder de garage uit naar voren steekt. Ondanks de nadrukkelijke modernistische vormgeving van de grote bouwmassa aan de rand van de oude stad, detoneert de parkeergarage niet al te zeer in zijn omgeving. De ligging aan de brede en lommerrijke Singelgracht en de beplanting met platanen van het voorplein en de Marnixstraat verzachten het contrast met de omgeving. Als symbool van de vooruitgangstijd van de jaren zestig verdient het nog vrijwel geheel in de oorspronkelijke staat verkerende gebouw naar de mening van het Cuypersgenootschap en erfgoedvereniging Bond Heem-
schut bescherming als monument.