

Het Bouwburo van de Facilitaire Dienst gemeente Den Haag heeft de opdracht gekregen het verbouwingsontwerp te maken voor de renovatie van de Torengarage. In deze speech wil ik u iets over deze verbouwing vertellen, maar eerst wil ik wat vertellen over het gebouw zelf.

#### Het gebouw

Zoals wethouder Meijer zojuist al aangaf stamt de Torengarage uit 1930. Het is gebouwd naar ontwerp van ir. Jan Greve, een architect waar niet zoveel bekend van is. Eigenlijk is het merkwaardig dat deze architect zo onbekend is gebleven, immers als je architectuur op dit niveau bedrijft, dan heb je toch wel heel wat in je mars.

De Torengarage was één van de eerste in zijn soort. De architect stond dus voor de opgave een gebouw te ontwerpen waar nog geen voorbeeld van bestond, een gebouw zonder traditie.

Een nieuw type gebouw vraagt natuurlijk om een nieuwe vorm van architectuur.

Helderheid en functionaliteit zijn de belangrijkste en meest opvallende kenmerken van de Torengarage. De opzet is uiterst eenvoudig: Een elipsvormige, spiraalsgewijs omhooglopende straat met parkeervlakken aan weerszijden. Evenwijdig aan deze parkeerstraat lopen langgerekte raamstroken in de gevel.

De raamstroken zijn heel belangrijk voor de architectuur van het gebouw. Je kan hierdoor namelijk de functie van het gebouw aflezen. Het gebruik, de beweging in het gebouw is a.h.w. expressief gemaakt.

In het toenmalige stadsbeeld was de Torengarage een vrij groot gebouw, vooral de ronde vormen, die voortkomt uit de functie van het gebouw, dreigde het gebouw een wat lomp uiterlijk te geven. Greve moet dit heel goed hebben gevoeld. Dezelfde raamstroken, namelijk die het gebouw zijn dynamische expressie geven, zorgen er ook voor dat de garage minder plomp en volumineus oogt.

De balken en vloeren worden gedragen door kolommen. Hierdoor verliest de gevel haar constructieve functie en werd het mogelijk de raamstroken over de volle lengte door te laten lopen. Iets wat in die tijd toch zeker als een nieuwigheid moet worden gezien.

Helderheid, ook in de wijze waarmee met het materiaal is omgesprongen.

De betonconstructie is overal in het zicht gelaten.

Niets is weggewerkt, niet is gedecoreerd.

Het zijn de materialen zelf, de beton en baksteen die het hem doen. Het gebouw en met name het interieur wordt hierdoor functioneel en zakelijk en is hiermee een mooi voorbeeld van het nieuwe bouwen van die tijd.

Het is niet gemakkelijk om een rond gebouw aan te sluiten aan bestaande bebouwing.

Greve heeft dit probleem opgelost door naast de parkeerringen (vanuit de Torenstraat gezien, geheel rechts) kantoorruimtes te maken.

De architectuur van dit kantorenblokje is in tegenstelling tot de garage verticaal. Het vormt hierdoor een mooie beeïndiging van het gebouw en een fraaie aansluiting met de belendende percelen.

Vanwege deze bijzondere architectonische kwaliteiten en vanwege het feit dat het gebouw een mooi voorbeeld is van het nieuwe bouwen heeft de afdeling Monumentenzorg van Den Haag besloten het gebouw te beschermen door het op de Rijksmonumentenlijst te zetten.

#### De verbouwing

Zoals ik net al zei, het Bouwburo van de Facilitaire Dienst heeft het verbouwingsontwerp gemaakt.

De Torengarage heeft maar heel korte tijd dienst gedaan als parkeergarage. Al een jaar na de bouw is het overgegaan naar de RIVA.

Toen de gemeente Den Haag het gebouw enkele jaren geleden kocht om er weer een openbare parkeergarage van te maken was de garage in een slechte staat.

Tallose onzorgvuldige verbouwingen en een slecht onderhoud maakt het dat het gebouw er verwaarloosd en verpauperd uit zag. De oorspronkelijke schoonheid en architectonische uitstraling waren ver te zoeken.

Bij de verbouwing stonden ons twee doelen voor ogen, namelijk het weer in ere herstellen van Greve's creatie en het aanpassen van het gebouw zodanig dat het voldoet aan de eisen die vandaag de dag aan een openbare parkeergarage worden gesteld.

Het was niet eenvoudig deze twee factoren in overeenstemming met elkaar te brengen.

Met name de milieu-eisen zijn tegenwoordig vele malen zwaarder dan dat ze vroeger waren, ondanks dat de auto's ook steeds schoner worden.

Een paar raampjes open leverde vroeger voldoende ventilatie op, tegenwoordig is het nog niet eens voldoende als je alle ramen open zou zetten. De geëiste ventilatie is dan ook te vergelijken met de ventilatie van 400 woningen.

Om te voorkomen dat de uitlaatgassen in het gebouw blijven hangen, kan je in principe twee dingen doen.

Je kan het gebouw **mechanisch** ventileren, dat wil zeggen de vervuilde lucht wordt eruit gezogen en schone lucht wordt erin geblazen.

Of je kan het gebouw **natuurlijk** ventileren; door de gevel voldoende open te maken ontstaat er een constante luchtstroom door het gebouw, waardoor de uitlaatgassen worden meegenomen.

Zou dit gebouw, waar ruim 300 auto's kunnen parkeren, geheel op een mechanische manier worden geventileerd, dan zou daar een **omvangrijke** installatie voor nodig zijn, duur in aanschaf maar ook in exploitatie (denk bijvoorbeeld maar eens aan het energieverbruik, toch geen onbelangrijk aspect, vandaag de dag).

Een ander belangrijk nadeel van deze wijze van ventileren is de grote hoeveelheid kanalen, roosters, ventilatoren en afzuigunits in en op het gebouw.

Wij vinden dat dit monument hierdoor ontsierd zou worden.

Reden genoeg dus om zoveel als mogelijk te kiezen voor **natuurlijke ventilatie**, helaas moest er op bepaalde plekken toch mechanisch worden bij geventileerd.

De gevel moest dus permanent luchtdoorlatend worden. We hebben daarom het glas in de gevel vervangen door **geperforeerd staalplaat**.

Dat is een keuze van ons geweest, die in eerste instantie nou niet door iedereen met evenveel enthousiasme is ontvangen.

Ik denk dat dat voor een groot gedeelte komt door het woordje "**staalplaat**".

Staalplaat gebruik je om onbewoonbaar verklaarde woningen mee dicht te zetten of om te voorkomen dat het gebouw wordt gekraakt, maar daar ga je toch geen monument mee dichttimmeren.

Ik heb ook eens geprobeerd om i.p.v. geperforeerd staalplaat, het woord "**metalen vitrage**" te noemen, maar dat roept dan weer associaties op met het ijzeren gordijn.

Ik vertelde zojuist al even dat het **glasachtige karakter** van de gevel een belangrijk aspect is in de architectuur van het gebouw, zo belangrijk dat het in de nieuw geperforeerde staalplaat gevel terug zou moeten komen.

En dat kan, als je maar de juiste perforatie, de juiste mate van glans, de juiste kleur en detaillering toepast.

We hebben hiervoor verschillende proefelementen geplaatst en hebben aan de hand daarvan onze keuze kunnen maken.

We zijn blij met het resultaat. De nieuwe gevel heeft ook weer de vroegere onderverdeling van kleinere ramen gekregen, een maat die beter bij het gebouw past.

Op een eigentijdse wijze, maar in de geest van het functionalisme hebben we zo het ventilatieprobleem opgelost en het gebouw de architectonische uitstraling van weleer gegeven.

De nieuwe gevel biedt tevens het voordeel dat het beter bestand is tegen vandalisme (glas zou onherroepelijk leiden tot ruitbreuk, wij weten dat uit ervaring met andere garages). Het is onvriendelijk voor de graffiti kunstenaars (je kan er niets op schrijven, want de meeste verf verdwijnt door de gaatjes) en het is minder gevoeling voor veroudering (in tegenstelling tot glas hoeft hier geen kit of rubberprofielen te worden gebruikt).

Met de renovatie van de Torengarage is een groot aantal mensen bezig geweest en nog steeds bezig. Het is aan ieders inzet en vakkundigheid te danken dat deze verbouwing zo'n mooi resultaat heeft opgeleverd en dat Den Haag er een moderne parkeergarage tevens monument bij heeft gekregen waar het trots op kan zijn.

30 mei 1991

ir. W.L.P. van Nieuwland  
Architect Bouwburo Facilitaire Dienst  
Gemeente Den Haag