

Z46-e42

the motorway house
het snelweghuis

.....
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430

het snelweghuis

living in the fast lane

The background is a detailed, high-contrast aerial photograph of a city, likely Amsterdam, showing a dense network of streets, canals, and building footprints. The image is in grayscale and has a slightly grainy, artistic quality. The text is overlaid on this map.

het snelweghuis

living in the fast lane

Colofon | Colophon

Coördinatie · *Coordination*

Saskia Flesch, Bouwdienst Rijkswaterstaat

Tekst · *Text*

Hans Bilsen

Hans Gijzen

Cilly Jansen

Juliette van der Meijden

Gerard van Sloten

e.a. and others

Eindredactie · *Final editing*

Iris Casteren van Cattenburch, CvC,
Rotterdam

Vertaling · *Translation*

Concorde Vertalingen, Amstelveen

Foto's · *Photography*

Wim Ruigrok, Amsterdam [pg 20-127]

Tom Dingjan, Rijkswaterstaat,
Dienst Weg- en Waterbouwkunde
[pg 11-13]

Fotobureau Thuring, Den Haag [pg 8]

Rob Oostwegel, fotopersburo

Widdershoven [pg 16]

Grafisch ontwerp · *Grafic design*

de Ruyter/Roelvink/ontwerpers,
Rotterdam

Lithografie · *Lithography*

Degens, Rotterdam

Druk · *Printing*

Schefferdrukkerij, Dordrecht

Uitgever · *Publisher*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Wegen naar de Toekomst
*Ministry of Transport, Public Works and
Water Management, Roads to the Future*

Informatie · *Information*

Studio Wegen naar de Toekomst
Kluyverweg 4

2629 HT Delft

Nederland · *The Netherlands*

Phone +31 (0)15 251 7425

Fax +31 (0)15 251 7429

e-mail studio.wnt@edt.nl

Internet www.snelweghuis.nl

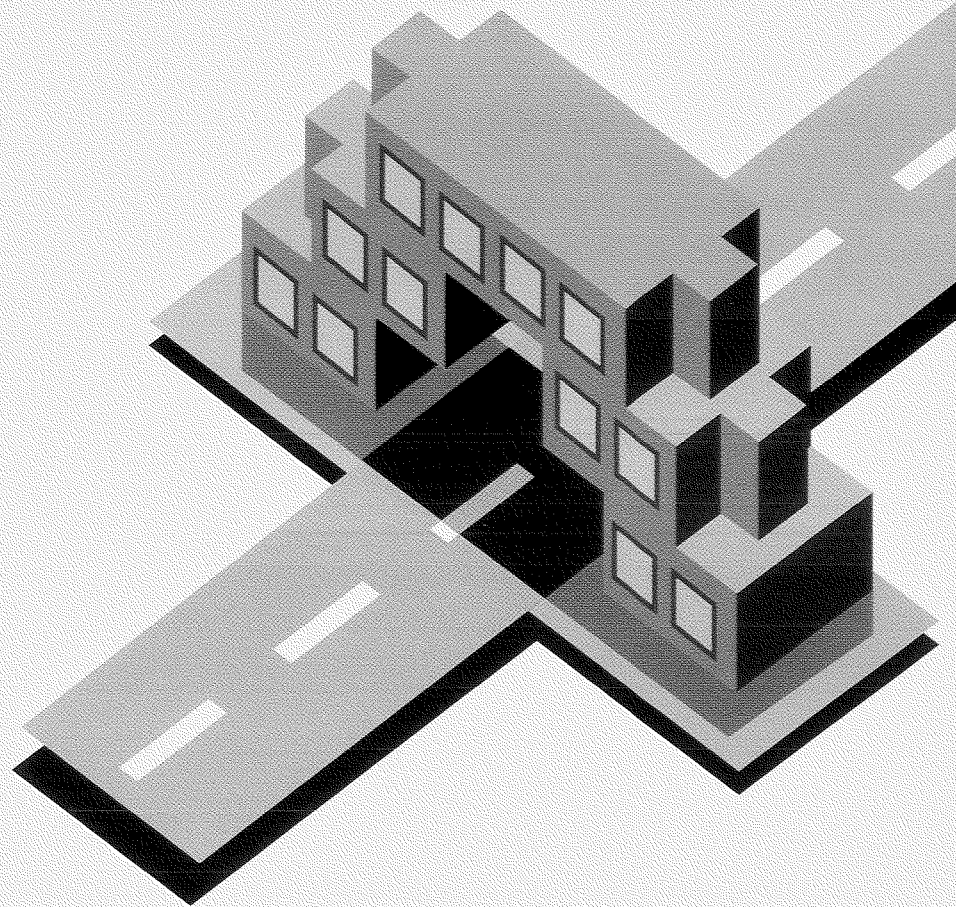
© Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
februari 2002 · *February 2002*

ISBN: 90-369-1772-7

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de in deze publicatie opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van zaken. Desondanks kan zij geen aansprakelijkheid aanvaarden voor eventueel in deze uitgave voorkomende onvolkomenheden.

The Ministry of Transport, Public Works and Water Management has compiled this publication with the utmost care to the latest research. Despite this, the state is not liable for any inaccuracies that this publication may contain.

ideeënprijsvraag |
public ideas competition



www.snelweghuis.nl

Inhoud | Content

	De prijsvraag <i>The competition</i>	32 geselecteerden <i>32 selected</i>	Bijlagen <i>Appendix</i>
8	Voorwoord van de minister <i>Foreword by the minister</i>		
	10 Inleiding <i>Introduction</i>	33 Thema 1: Autonome structuren <i>Topic 1: Autonomous structures</i>	129 Prijswinnaars en genomineerden <i>Prizewinners and nominees</i>
	14 De prijsvraag <i>The competition</i>	61 Thema 2: Transformatie <i>Topic 2: Transformation</i>	130 De inzendingen die zijn afgevallen in de derde beoordelingsronde <i>Entries dropped out of the contest in the third assessment round</i>
	16 De beoordeling <i>The assessment</i>	83 Thema 3: Integratie <i>Topic 3: Integration</i>	131 De inzendingen die zijn afgevallen in de tweede beoordelingsronde <i>Entries dropped out of the contest in the second assessment round</i>
	20 Snelweghuis Revisited Review van de prijsvraag Snelweghuis en aanbevelingen voor de toekomst <i>Motorway House Revisited Review of the Motorway house competition and recommendations for the future</i> door by Hans Bilsen en Hans Gijzen	103 Thema 4: Nieuwe scenario's <i>Topic 4. New scenarios</i>	132 De inzendingen die zijn afgevallen in de eerste beoordelingsronde <i>Entries dropped out of the contest in the first assessment round</i>
			134 Regelgeving snelwegwonen <i>Regulation motorway living</i>

Wegen naar de Toekomst

Wegen naar de Toekomst is een innovatieprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het programma geeft toekomstvasten impuls voor oplossingen van bereikbaarheidsproblemen, in samenspraak met externe partners, zoals belangenorganisaties, deskundigen en weggebruikers. Wegen naar de Toekomst ontwikkelt uitdagende langetermijnperspectieven en concrete proefprojecten en demonstraties voor vier innovatiethema's: Virtuele Mobiliteit, Wegdek van de Toekomst, WegArchitectuur2030 en Flexibele Infrastructuur. Het programma koppelt denken op lange termijn aan doen op korte termijn. Zo leverde Wegen naar de Toekomst in 1998 al verschillende innovatieve perspectieven en proefprojecten op, zoals Automatische voertuiggeleiding, Floating Car Data, Dynamische rijstrookmarkering, een ZOAB-spoelsysteem, een studie naar Tijdelijke bruggen bij onderhoud en diverse convenanten tussen overheid en bedrijfsleven op het gebied van vrachtverkeer. Dialoog & samenwerking. Creativiteit & vernieuwing. Korte & lange termijn. Het zijn vaste ingrediënten van Wegen naar de Toekomst.

Roads to the Future

'Roads to the Future' is an innovation programme of the Dutch Ministry of Transport, Water Management and Public Works. The programme offers steady impulses for the future with regard to problems of accessibility, in consultation and in co-operation with external partners, such as organised interest groups, experts and road users. Roads to the Future develops challenging long-term perspectives and concrete pilot projects and demonstrations for four innovation themes: Virtual Mobility, Road Surface of the Future, Road Architecture2030 and Flexible Infrastructure. The programme combines long-term philosophy with short-term action. In 1998, Roads to the Future already yielded various innovative perspectives and pilot projects, such as Automatic Vehicle Guiding, Floating Car Data, Dynamic Traffic Line, a study on temporary bridges during maintenance and various covenants between the government and the business community in the field of goods carriage. Dialogue and co-operation; creativity and renewal; short-term and long-term - these are the fixed ingredients of Roads to the Future.



'Maak ruimte, onderzoek het snelweghuis' | 'Create space, investigate the concept of the motorway house'

Ruimte. Dat is een belangrijk goed in Nederland. Want ruimte is schaars en met z'n allen richten we er steeds meer van in om te werken, te wonen, te recreëren en te reizen.

We moeten dus verstandig omgaan met die schaarste. Een van de mogelijkheden om ruimte te winnen is de integratie van wonen en mobiliteit. Stelt u zich zo'n toekomst eens voor: rond de verkeersaders van ons land concentreren zich woonenclaves die duizenden mensen - naar tevredenheid - herbergen. Het grote voordeel is dat op de schaarse woonruimte in de groene gebieden een minder groot beroep wordt gedaan. Snelwegwonen biedt een goed alternatief. Het platteland kan weer ademen, de toekomst krijgt ruimte.

Als minister van Verkeer en Waterstaat draag ik graag bij aan de uitwerking van dit idee. Daarom schreef ik begin 2001 een prijsvraag uit voor het ontwerp van een snelweghuis. Een ontwerp dat een integratie toont van wonen en mobiliteit. Waarom zouden we de snelweg wegstoppen en overkappen? Het kan handig zijn om dichtbij de weg te wonen. En het kan ook leuk zijn: sommige mensen vinden het fantastisch uit te kijken op de constante dynamiek van de snelweg.

De prijsvraag leverde maar liefst 82 inzendingen op met veelbelovende ideeën voor de integratie van mobiliteit en wonen. De inzenders waren architecten, stedenbouwkundigen en landschaps-

architecten uit de Europese Unie. Het resultaat van hun creativiteit en enthousiasme vindt u in dit boek. Ik verwacht dat deze ideeën een paar prachtige toekomstperspectieven dichterbij brengen.

Maar met ideeën alleen komen we er niet. Daarom is Verkeer en Waterstaat met de resultaten van de prijsvraag op zoek gegaan naar partners, die interesse hebben voor de werkelijke bouw van een snelweghuis. De gemeente Bergen op Zoom bleek zo'n geïnteresseerde partner. Voor de nieuwbouwlocatie 'De Schans' kan het snelweghuis een uitkomst zijn. Het gaat om een karakteristieke plek op de grens van zandgrond en polder. Het zou heel jammer zijn om deze achter een geluidswal te verstoppert en daarmee de grenzen onzichtbaar te maken, zo gaf ook de burgemeester van Bergen op Zoom al aan. Op deze plek kunnen snelweghuizen de stad markeren en vanuit 'De Schans' een uitzicht over snelweg en oneindig laagland realiseren. Samen met onze partners wil Verkeer en Waterstaat graag een vervolg geven aan het Snelweghuis.

Dit is een bijzonder boek. U vindt er een nieuw soort denken in dat twee invalshoeken combineert: gebrek aan ruimte en een toenemende mobiliteit. Het zijn ideeën die de snelweg transformeren in een mobiliteitsboulevard, waar het prettig wonen, werken, recreëren en reizen is. Wat mij betreft een prachtig toekomstbeeld, de moeite waard om verder te onderzoeken.

Tineke Netelenbos

Minister van Verkeer en Waterstaat
*Minister of Transport, Public Works
and Water Management*

Space – a rare commodity in the Netherlands. Terrain, after all, is in short supply here and we need ever more room to work, live, enjoy our free time, and travel.

The available space is precious and should be protected; this explains our quest for more efficient use of space, for combination and integration of space-related functions wherever possible. Try and imagine the future: agglomerated around the arteries of our country are residential enclaves housing thousands of satisfied people, thus reducing the pressure on the green areas with their limited living space. A lot of space may be saved by integrating the living environment with the concept of mobility. This is a profitable aspect that will soon pay off. Life on the motorway offers a good alternative and gives the countryside some breathing space, space for the future.

In my role as Dutch Minister of Transport, Public Works and Water Management, I strongly support this idea. Therefore, in early 2001, I launched a competition regarding the design of a motorway house that was to reveal how to integrate the human living environment with the concept of mobility. Why cover up or roof in the motorway? It may, after all,

not be such a bad idea to live close to the road – it has practical as well as attractive implications: some people enjoy looking at the motorway and watching its constantly changing dynamics.

We have received and analyzed as many as 82 plans proposing promising ideas for the integration of mobility with the living environment. Participants included architects, urban developers, and landscape architects living in the European Union. This book presents the results of their creativity and their enthusiasm. I expect that these ideas will illustrate a few wonderful future perspectives.

However, ideas alone are not enough. This is why the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, based on the results of the competition, looked for external partners with a very real interest in the construction of a motorway house. The municipality of Bergen op Zoom, for instance, is a suitable partner showing serious interest. For the new building site 'De Schans' located in this town, a motorway house, after all, may be a good solution. As the mayor himself confirmed already, it would be a shame to hide this characteristic location at the edge between sand and heavy clay ground behind a noise barrier and thus

to obscure this natural boundary line. With the realization of motorway houses, the town may become a highlight instead and from 'De Schans' provide a wonderful view of the motorway and the seemingly endless countryside beyond it, stretching all the way to the horizon. Together with our partners, the Ministry of Transport, Public Works and Water Management would like to pursue the idea of the motorway house.

This book is a very special book. It introduces a new way of thinking, combining two requirements: the demand for space and the increasing mobility. It presents ideas transforming the motorway into a mobility boulevard, which offers attractive living and working conditions, as well as fine recreation, and traveling. As far as I am concerned, this is a seemingly fantastic future vision whose further investigation is worth the effort!

“Een van de belangrijkste opgaven voor de toekomst is het meervoudig gebruik van ruimte, het integreren van mobiliteit in de ontwerpopgave. Mobiliteit mag en ruimte moet! Aan de ene kant vraagt mobiliteit veel ruimte maar het betekent ook veel beweging. Op het moment dat je die verkeersbeweging kunt combineren met andere functies, bijvoorbeeld met wonen of werken, dan ontstaat er een nieuw soort bebouwing. En een nieuw soort denken. Dat is het grootste belang van deze prijsvraag,” aldus architect en voormalig Rijksbouwmeester Wytze Patijn, die samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de wieg stond van de prijsvraag www.snelweghuis.nl.

Het snelweghuis | *living in the fast lane*

Perspectief

Het Snelweghuis is een pilot binnen het innovatieprogramma *Wegen naar de Toekomst* van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Binnen het innovatiethema ‘WegArchitectuur2030’ van *Wegen naar de Toekomst* zet deze pilot een eerste stap richting de toekomst: een toekomst waarin de weg niet meer als een last wordt ervaren maar als een lust. Door nieuwe technieken wordt het verkeer stiller, schoner en veiliger. Het imago van de snelweg verandert: de acceptatie door de omgeving wordt vergroot. Het is niet alleen handig om dichtbij de weg te wonen, het is bovendien ook nog leuk.

Wegen naar de Toekomst

In *Wegen naar de Toekomst* geeft Rijkswaterstaat sinds 1996 ruimte aan de ontwikkeling van toekomstbeelden en de realisatie van concrete innovaties op het gebied van infrastructuur. De vernieuwingen zijn alle een afgeleide van een uitdagend toekomstbeeld. Voor het perspectief waarop het Snelweghuis is gebaseerd, is dat het jaar 2030. De prijsvraag is een eerste stap op weg naar de realisatie van dat toekomstbeeld: een concrete kortetermijnactie op basis van een langetermijngedachte.

WnT-thema's

Naast het thema *WegArchitectuur2030* heeft *Wegen naar de Toekomst* nog drie andere thema's die een toekomstbeeld voor het jaar 2030 hebben geformuleerd: Flexibele Infrastructuur, Wegdek van de Toekomst en Virtuele Mobiliteit. Elk thema richt zich op een ander aspect van innovatie in verkeer en vervoer. Flexibele Infrastructuur beoogt een grotere flexibiliteit, zowel van de weg zelf als van bestuursbeslissingen. Wegdek van de Toekomst beschouwt meervoudige benuttingsmogelijkheden voor het wegdek, zoals energiewinning en informatievoor-

ziening. Virtuele Mobiliteit verkent de mogelijkheden van informatie- en communicatietechnologie (ICT) als aanvulling op de keuzemogelijkheden van mobilisten.

Actualiteit en samenspraak

De vier thema's van *Wegen naar de Toekomst* koppelen denken op de lange termijn aan doen op de korte termijn. Dat doen zij binnen de kaders van een actueel gegeven: de noodzaak van een beter en slimmer gebruik van bestaande wegen en weg-omgeving, met aandacht voor behoeften van gebruikers en doelen van beleid: bereikbaarheid, veiligheid, inpassing en duurzaamheid. Ook kenmerkend voor de werkwijze van *Wegen naar de Toekomst* is de dialoog. Alle perspectieven komen tot stand in samenspraak tussen *Wegen naar de Toekomst* en tal van deskundigen op het gebied van onder meer visievorming, verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economie, sociologie, politiek, bestuurskunde en communicatie.

Wegarchitectuur anno 2002

WegArchitectuur2030 heeft met de formulering van een perspectief voor het jaar 2030 een ander licht geworpen op het actuele vraagstuk van de leefbaarheid. Op dit moment is het beleid erop gericht om de negatieve aspecten van de weg zoveel mogelijk te beperken, terwijl mogelijke kansen nog nauwelijks worden aangegrepen. Door de ontwikkelingen van de laatste decennia is het wegbeeld gefragmenteerd en rommelig, met een grote diversiteit aan schakelkasten, portalen en geluidsschermen. Ongeïnspireerde bedrijventerreinen zijn in rap tempo gerealiseerd in een lintbebouwing langs de wegen, waardoor de overgangen tussen het stedelijk en het buitengebied versluierd zijn geraakt. De rijksoverheid streeft er momenteel naar om de architectuur van de infrastructuur te stimuleren en de stedelijke structuren te

eerste prijs winnaars
first prize winners



herstellen. Een integrale aanpak staat daarbij voorop. En het snelweghuis kan daarvan een prachtig voorbeeld zijn.

De prijsvraag www.snelweghuis.nl

De initiators van de prijsvraag www.snelweghuis.nl zagen het snelweghuis als een instrument voor de opwaardering van de vormgeving en de stedelijke integratie van de infrastructuur. Natuurlijk sluit het ook naadloos aan bij de actuele belangstelling voor intensief en meervoudig ruimtegebruik. Op dit moment is de traditionele scheiding tussen vooral de functies wonen (maar ook werken en recreatie) en infrastructuur nog sterk. Daar kon de prijsvraag iets aan veranderen. Door een architectonische visie op de inbedding van de snelweg te stimuleren ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor de verbinding tussen weg en omgeving. Het negatieve imago van de snelweg verdwijnt daarmee: bebouwing van de snelweg wordt opeens zeer aantrekkelijk.

Locatie en opgave

De wedstrijd stond open voor architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten uit de Europese Unie. De deelnemers konden kiezen uit drie typen locaties: een binnenstedelijke locatie, een buitengebied en een overgangszone tussen een stedelijk gebied en een buitengebied. Zij kregen de opdracht om ideeën te leveren voor mogelijkheden om wonen, werken, recreëren en infrastructuur - met de nadruk op wonen - te integreren. Die integratie zou een idee voor een 'snelweghuis' moeten opleveren: een bouwkundig ensemble met multifunctionele gebruiksmogelijkheden en verblijfruimtes in de onmiddellijke nabijheid van een snelweg. De (gemotiveerde) ideeën zouden de uitwerking tot een concreet ontwerp moeten rechtvaardigen. Want Wegen naar de Toekomst beoogt met deze pilot - op termijn - ook de uitvoering en bouw van een snelweghuis.

Jurering

Dat er inderdaad toekomst is voor de wegarchitectuur, bewezen de 82 veelbelovende ontwerpideeën die de wedstrijd opleverde. Een deskundige jury, die werd voorgezeten door Rijksbouwmeester Jo Coenen, beoordeelde de inzendingen, die werden geordend aan de hand van vier planthema's: autonome structuren aan,

langs, boven of op de snelweg, transformatie van de snelweg zelf, integratie van de snelweg in een stedelijk weefsel of een landschap en nieuwe scenario's.

Op 5 juli 2001 werden de prijswinnaars bekendgemaakt. Secretaris-generaal mr. R.J.J.M. Pans van het ministerie van Verkeer en Waterstaat loofde drie derde prijzen, twee tweede prijzen en één eerste prijs uit aan de winnaars.

Vervolg: de bouw van het snelweghuis

Maar het blijft niet bij de ontwerpideeën. Wegen naar de Toekomst ging namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat al voor de start van de prijsvraag op zoek naar partners, die geïnteresseerd zijn in de realisatie van een snelweghuis. Die zoektocht heeft geresulteerd in een samenwerkingsverband tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Bergen op Zoom. Deze gemeente heeft een nieuwbouwlocatie op het oog waar ruimte is voor innovatie: het gebied 'De Schans', dat vlak naast een nog aan te leggen deel van Rijksweg 4 ligt. Een geluidswal zou de karakteristieke grens tussen zand- en poldergebied onzichtbaar maken, terwijl het juist interessant zou zijn om dat karakteristieke onderscheid in het landschap te accentueren en op die manier vanaf de weg een doorkijkje naar de stad te bieden en vice versa. Een ideale proeflocatie voor een snelweghuis dus. De gemeente Bergen op Zoom heeft inmiddels ruimte voor het concept Snelweghuis opgenomen in het bestemmingsplan van De Schans en wil een of meerdere van de ingezonden ideeën laten uitwerken tot een echt ontwerp.

Toekomst

In dit boek vindt u het resultaat van de prijsvraag www.snelweghuis.nl: 82 ontwerpideeën die inzicht geven in de wijze waarop de weg meerwaarde kan bieden aan de woonfunctie én andersom. Ze bewijzen dat er wel degelijk een (aantrekkelijke) relatie kan zijn tussen wonen en mobiliteit. Dat er toekomst is voor de wegarchitectuur en toekomst voor de ruimte in Nederland. Met dit boek wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat laten zien dat de snelweg niet alleen ruimte biedt aan mobiliteit maar ook aan wonen, werken en recreëren. En dat de snelweg daarmee vooral kansen creëert voor meer ruimte in Nederland.

eerste prijs

Auto Reverse

Mark Groen en Estelle Batist
Delft, Nederland

tweede prijs

E30A2

Ana Belén Franco,
Carlos Lapresta,
Fernando Rodríguez
Berlijn, Duitsland

tweede prijs

BERMTOERISME

D.A. van Dolderen en
M.J.J. van der Pijlt
Amsterdam, Nederland

derde prijs

A10

F. op ten Berg
Amsterdam, Nederland

derde prijs

183035

Will Cousins, Matt Cousins,
Gianluca Villa
Londen, Groot-Brittannië

derde prijs

? - TYP

maxwan architecture urbanism,
ir. R.J. Dijkstra
Rotterdam, Nederland

"One of the most important challenges for the future is the multiple use of space, the integration of the mobility concept into the design. Mobility is an option and space is a must! Mobility, on the one hand, requires lots of space; on the other hand, it considerably enhances the notion of movement. If we can combine the traffic flow with other functions, for instance with living or working environments, we are creating a new type of large-scale architecture. Stimulating a new kind of thinking. This is the first and foremost issue of this competition," says Wytze Patijn, (formerly government-employed) architect, who - together with the Ministry of Transport, Public Works and Water Management - initiated the www.snelweghuis.nl competition.

The Motorway House | *living in the fast lane*

first prize

ABO&B&S

Mark Groen en Estelle Batist
Delft in the Netherlands

second prize

33022

Ana Belen Franco, Carlos
Lapresta, Fernando Rodriguez
Berlin, Germany

second prize

BERMPOERSMA

D.A. van Dolderen en
M.J.J. van der Pijl
Amsterdam in the Netherlands

third prize

A-10

F. op ten Berg
Amsterdam in the Netherlands

third prize

283635

Will Cousins, Matt Cousins,
Gianluca Villa
Londen, Great Britain

third prize

TYP

maxwan architecture urbanism
ir. R.J. Dijkstra
Rotterdam in the Netherlands

Perspective

The motorway house is a pilot project under the auspices of the 'Roads to the Future' innovation programme launched by the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management. Within the innovative topic 'Road Architecture 2030' of 'Roads to the Future', this pilot project represents a first step in a new direction: a future in which the road is no longer seen as a liability, but as an asset. Innovative technology helps to do away with noise and environmental pollution, and to make for safer traffic. Thus, the image of the motorway is expected to change drastically - with enhanced acceptance by the population. It is not only practical to live close to the motorway, but also a very attractive option!

Roads to the Future

In 'Roads to the Future', the Dutch Department of Public Works, since 1996, has been trying to create an opportunity for the development of visions of the future and has stimulated the realization of concrete innovations with regard to the infrastructure. These innovations are invariably derived from a daring vision of the future. The concept of the motorway house is based on the perspective of the year 2030. This competition is an initial attempt at realizing this vision of the future: a concrete short-term project based on a long-term concept.

WnT Topics

Apart from the 'Road Architecture 2030' topic, 'Roads to the Future' encompasses three other topics proposing a vision of the future

for the year 2030: 'Flexible Infrastructure', 'Road Surface of the Future', and 'Virtual Mobility'. Each of these topics focuses on a different aspect of innovation with regard to traffic and transportation. The 'Flexible Infrastructure' concept aims at enhancing flexibility, both in the concrete sense (on the road itself) as well as in the figurative meaning (flexibility of governmental decisions). 'Road Surface of the Future' considers the multifunctional user potential of the road surface, such as its use as an energy source as well as information supply. 'Virtual Mobility' explores the possibilities of information and communication technology (ICT) as a supplement to the options that are open to mobility-oriented individuals.

Relevance to the present situation and the dialogue

The four aspects of 'Roads to the Future' combine long-term thinking with short-term action in the context of the current situation. What we are facing now is the necessity of utilizing the existing road network and its surroundings in better and smarter ways, with an emphasis on the requirements of the users as well as the political aims - accessibility, safety, adaptation, and long-term feasibility. Another characteristic of the 'Roads to the Future' approach is the dialogue. Suitable perspectives are created in a dialogue between 'Roads to the Future' and a number of experts in the field of visionary developments, traffic and transportation, development planning, economy, sociology, politics, science of administration, and communication.

Road architecture in the year 2002

'Road Architecture 2030', by presenting a perspective for the year 2030, has cast a new light on the current-day question of the quality of life. At this point in time, political decisions are aimed at limiting the detrimental aspects of the road; positive opportunities, on the other hand, are still largely ignored. Developments in the past few decades have given rise to a fragmented, confusing image of the road, featuring a considerable diversity of switch boxes, portals, and noise barriers. Uninspired, boring industrial estates were rising quickly in ribbon developments along the roads, thus obscuring the transition between the urban centres and the outer areas. The Dutch government is now trying to stimulate infrastructural architecture and to restore the urban structures, based on an integral approach. The motorway house may provide a splendid example of this concept.

The www.snelweghuis.nl competition

The initiators of the www.snelweghuis.nl competition saw the motorway house as an instrument for improvement of the design and urban integration of the infrastructure. Obviously, this idea also fits in with the current focus on the intensive use of space and multifunctional user potential. At this point in time, the traditional segregation between the living environment (but also the working and the recreational function) on the one hand and the infrastructure on the other hand is still in force. The competition was unable to change this situation. However, by stimulating the development of



tweede prijswinnaars
second prize winners

an architectural vision regarding the integration of the motorway, new opportunities may be created to integrate the road with its environment. This does away with the historically negative image of the motorway: motorway-related building development is suddenly becoming a very attractive concept indeed.

The location and the task

This competition was open for architects, urban developers, and landscape architects throughout the European Union. Participants had the choice of three types of locations: an inner city location, an outer area, and a transition zone between the urban area and the outer area.

Their task was to submit ideas offering integration opportunities for living, working, recreation, and infrastructure - with the emphasis on living. This integration was to give rise to an idea for a 'motorway house': an architectural ensemble with multifunctional user potential and accommodations in the immediate vicinity of a motorway. The resulting (substantiated) ideas would have to be technically feasible so as to allow a concrete design, since 'Roads to the Future' has long-term plans with this pilot project culminating in the realization and construction of an actual motorway house.

Judging

The suggestion that road architecture is indeed a promising future concept was confirmed by 82 promising design ideas submitted in conjunction with this competition. A jury of experts, chaired by Government Architect Jo Coenen, assessed the individual contributions which were

classified according to four planological aspects: autonomous structures near, along, above, or on the motorway; transformation of the motorway itself; integration of the motorway into an urban fabric or a landscape; and novel scenarios.

On 5 July 2001 the prizewinners were published. Mr. R.J.J.M. Pans, General Secretary at the Ministry of Transport, Public Works and Water Management, awarded three third prizes, two second prizes, and one first prize to the contestants.

Continuation: The construction of a motorway house

However, the design ideas are not all. Prior to the competition, 'Roads to the Future', on behalf of the Ministry of Transport, Public Works and Water Management, started looking for partners that might be interested in realizing a motorway house. This search has resulted in a joint venture between the Ministry of Transport, Public Works and Water Management and the municipality of Bergen op Zoom. This city has a terrain earmarked for new development, which offers an opportunity for innovation. This is 'De Schans', an area close to a projected trajectory of the A4 motorway. A conventional noise barrier would obliterate the characteristic borderline between the somewhat higher sand ground and the heavy clay ground of the polder; on the other hand, it might be interesting to accentuate this characteristic aspect of this landscape and thus to offer a view of the town from the motorway, and vice versa. This would be an ideal pilot location for a motorway house. The municipality of Bergen op Zoom has, in the meantime, adjusted the Schans zoning

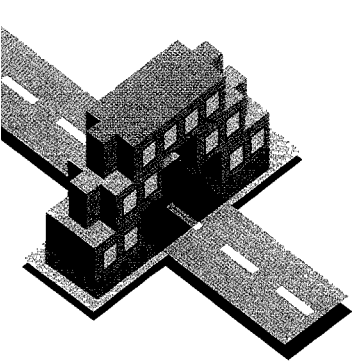
plan to as to accommodate the motorway house concept and intends to have one more of the submitted ideas elaborated into an actual design.

The future perspective

This book presents the results of the www.snelweghuis.nl competition. 82 designer ideas provide an insight into the manner in which the road may offer added value to the living environment, and vice versa. These proposals confirm the feasibility of a (beneficial) relation between living conditions on the one hand and the aspect of mobility on the other hand. They prove the future value of road architecture and highlight future concepts of spatial planning in the Netherlands. With this book, the Ministry of Transport, Public Works and Water Management wants to show that the motorway not only enhances mobility, but also offers living, working, and recreational opportunities; and that, in particular, the motorway may therefore offer a chance to create more space in the Netherlands.

derde prijs winnaars
third prize winners





De prijsvraag werd georganiseerd door het pilotteam Snelweghuis van het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst, met medewerking van de stichting Architectuur Lokaal. Bij deze stichting is ook het landelijke Steunpunt Ontwerpwedstrijden ondergebracht. Architectuur Lokaal heeft bijgedragen aan de opstelling van het prijsvraagprogramma en de begeleiding van het wedstrijdproces. Het prijsvraagprogramma is opgesteld volgens het model wedstrijdprogramma voor een prijsvraag volgens Kompas bij Prijsvragen en Meervoudige Opdrachten.

De prijsvraag is op 23 februari 2001 door de minister van Verkeer en Waterstaat uitgeschreven onder architecten, stedenbouwkundigen en landschapsarchitecten, en studenten aan opleidingen voor architectuur, stedenbouw en landschapsarchitectuur, woonachtig in landen van de Europese Unie. Medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat konden deelnemen buiten mededinging. De prijsvraag is uitgeschreven via de Nederlands- en Engelstalige website www.snelweghuis.nl. Via die site vond en vindt nog steeds de informatieverstrekking plaats over het verloop van de prijsvraag en het vervolg daarop.

Gedurende de periode dat de prijsvraag openstond voor aanmelding (van 23 februari tot 23 maart 2001) hebben zich 700 potentiële deelnemers uit heel Europa aangemeld. De inzendingstermijn sloot op 19 mei 2001. Er werden 82 inzendingen ontvangen, afkomstig uit Nederland, België, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Denemarken, Oostenrijk, Duitsland, Italië, Zweden, Spanje en Hongarije. Er zijn geen inzendingen ontvangen van medewerkers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De jury, onder leiding van stemhebbend voorzitter Jo Coenen, Rijksbouwmeester, bestond verder uit Jan Brouwer, Francine Houben en Luc Deleu (architecten), Dirk Sijmons (landschapsarchitect), Tracy Metz (architectuurcriticus) en Gar Hendriks (ontwikkelaar).

Gerard van Sloten (Bouwdienst Rijkswaterstaat, leider van de pilot Snelweghuis) trad op als onafhankelijk inhoudelijk secretaris zonder stemrecht. De jury was onafhankelijk van de deelnemers en deed een autonome uitspraak. Bij de beoordeling waren tevens aanwezig Cilly Jansen en Astrid Aarsen (Architectuur Lokaal) en Marc A. Visser (adviseur van de Rijksbouwmeester).

De inzendingen, alle bestaande uit drie panelen en een brochure, zijn in de week van 28 mei 2001 getoetst door de secretaris met medewerking van Architectuur Lokaal. De inzendingen werden getoetst aan de randvoorwaarden, de prijsvraagregels, de omgang met de indicaties en het programma van eisen. Het toetsingsrapport is voorgelegd aan de jury. Alle 82 inzendingen werden in de beoordeling betrokken.

De inzendingen werden beoordeeld op vier samenhangende beoordelingscriteria:

- de wijze waarop de inzender reageert op de opgave, het programma van eisen en de context;
- de mate waarin de inzending bijdraagt aan het doel van de prijsvraag;
- de architectonische kwaliteit;
- de beeldingskracht en de inzichtelijkheid van de inzending.

Voorafgaand aan de beoordeling ontvingen de juryleden de brochures van alle inzendingen. Aangezien deze conform de inzendingseisen onder meer een verkleining van de panelen bevatten, beschikten de juryleden over de volledige inzending. In overleg met de voorzitter werd de juryleden, gezien het grote aantal inzendingen, gevraagd een eerste voorkeur voor 28 inzendingen aan te geven op grond van de vier bovengenoemde beoordelingscriteria. De beoordeling vond plaats op 6 juni 2001 bij Architectuur Lokaal in Amsterdam.

The competition was organised by the Motorway House pilot team from the 'Roads to the Future' innovation programme in collaboration with the Architectuur Lokaal Foundation, which is also home to the national Design Competitions Support Centre. Architectuur Lokaal helped to draw up the competition programme and supervise the competition process. The competition programme was drawn up in accordance with the model competition programme as described in Kompas and referred to in the Competitions Covenant for architecture, urban development, landscape architecture and interior design.

The competition was launched by the Minister of Transport, Public Works and Water Management on 23 February 2001 and was open to architects, town planners and landscape architects (and students enrolled on architecture, town planning and landscape architecture courses) resident in the European Union. Staff of the Ministry of Transport, Public Works and Water Management were able to take part outside the competition. The competition was launched through the Dutch/English website www.snelweghuis.nl. The site was (and still is) used to provide information on the various stages of the competition and the follow-up to it.

During the competition registration period (23 February to 23 March 2001), 200 potential entrants from all over Europe registered their interest. The deadline for entries was 19 May 2001. A total of 82 entries were received from the Netherlands, Belgium, France, the United Kingdom, Ireland, Denmark, Austria, Germany, Italy, Sweden, Spain and Hungary. No entries were received from staff of the Ministry of Transport, Public Works and Water Management.

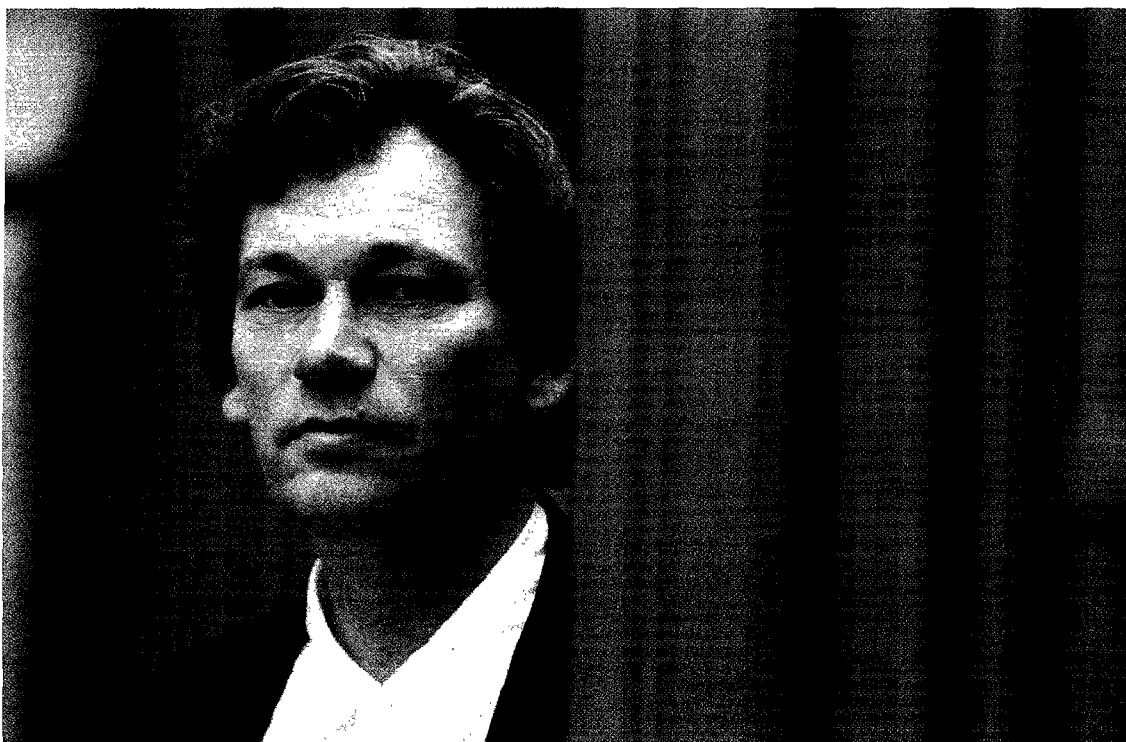
The jury, headed by voting chairman Jo Coenen, Government Architect, consisted of Jan Brouwer, Francine Houben and Luc Dелеu (architects), Dirk Sijmons (landscape architect), Tracy Metz (architecture critic) and Gar Hendriks (developer). Gerard van Slofen (Public Works Department, Manager of the Motorway House pilot project) acted as independent secretary with no vote. The jury had no ties to the entrants and its decisions were arrived at autonomously. Also present when the entries were assessed were Cilly Jansen and Astrid Aarsen (Architectuur Lokaal) and Marc A. Visser (adviser to the Chief Government Architect).

In the week beginning 28 May, the entries (each consisting of three boards and a brochure) were all checked by the secretary, assisted by Architectuur Lokaal. The entries were checked against the basic requirements, the competition rules, the handling of the brief and the schedule of requirements. The report on this check was presented to the jury. All 82 entries progressed to the assessment stage.

The entries were assessed on four related criteria:

- the way in which the entrant had responded to the brief, the programme of requirements and the context;
- the extent to which the entry had contributed to the aim of the competition;
- architectural quality;
- the powers of imagination and insight shown in the entry.

Prior to the assessment stage, the jury members were sent the brochures for all the entries. Since they included reduced versions of the boards (as stipulated in the submission requirements), the brochures provided jury members with a full overview of each entry. In view of the large number of entries, and in consultation with the chairman, the jury members were asked to select the best 28 entries on the basis of the above four assessment criteria. The assessment took place on 6 June 2001 at Architectuur Lokaal in Amsterdam.



Jo Coenen
Rijksbouwmeester |
Government Architect

De jury van de prijsvraag www.snelweghuis.nl heeft de inzendingen met groot genoegen beoordeeld. Alle juryleden spraken hun waardering en respect uit voor de inzendingen, en onderkenden de grote inspanningen die de deelnemers hebben verricht.

Voordat de jury inging op de inzendingen, heeft zij de opgave aan de orde gesteld. De eerste vraag die daarbij naar voren kwam was de impliciete veronderstelling in de prijsvraag, dat de huidige situatie met geluidsschermen en dergelijke langs de snelweg negatief is en dat de snelweg een meerwaarde voor bebouwing kan vormen. De jury meende dat de discussie over bouwen en wonen, geïntegreerd met de snelweg, nog lang niet gevoerd is. Zij onderkende een tegenstrijdigheid in het wedstrijdprogramma tussen ideeënontwikkeling over het vraagstuk als

geheel, en de concrete (bouwkundige) eisen die waren gesteld, zoals eventuele realiseerbaarheid in de toekomst. De dubbelzinnigheid van de opgave kan ertoe hebben geleid dat er geen werkelijk visionaire ideeën naar voren zijn gekomen. De meeste deelnemers hebben de opgave als een esthetische opgave opgevat en gezocht naar uitvoerbare architectuur, zonder al te veel stil te staan bij strategieën met betrekking tot landschap en verstedelijking langs snelwegen.

De jury achtte het wonen nabij snelwegen in Nederland ook in 2030 nog niet echt aan de orde, maar constateerde tevens dat het locaties betreft die in de toekomstige bouwopgaven worden betrokken. Onderzoek naar occupatiepatronen langs snelwegen - door een van de juryleden liever 'snelweglandschappen' genoemd - en de lifestyle aspecten van dat 'snelwegwonen' zou wenselijk zijn. Gezien de werkgelegenheid die zich langs autosnelwegen ontwikkelt en de discussies op het gebied van de ruimtelijke ordening is dit echter wel het juiste moment om de uitdaging van het wonen langs autosnelwegen aan te gaan.

De beoordeling van de inzendingen strekte zich vervolgens uit over het hele scala aan ideeën, van absoluut concrete realiseerbaarheid tot nieuwe snelweglandschappen.

In de eerste ronde van de beoordeling werden aan de hand van een integrale afweging van de beoordelingscriteria 28 inzendingen geselecteerd voor verdere bespreking in de tweede ronde. Vervolgens werd veel aandacht besteed aan de inzendingen die niet tot deze selectie behoorden, om die inzendingen - waarvan de kwaliteit in de eerste selectie mogelijk onvoldoende was herkend - toch voldoende aandacht te geven. Dit leidde tot het toelaten van nog eens 4 inzendingen tot de tweede beoordelingsronde. Dit betekent dat er in de eerste ronde 50 inzendingen zijn afgevallen en 32 inzendingen zijn doorgegaan naar de tweede ronde.

Voorafgaand aan de tweede ronde werd de discussie gevoerd over het totale beeld dat zich aftekende in de 32 inzendingen. De jury constateerde dat zich in grote lijnen vier planthema's aftekenden:

autonome structuren

autonome structuren aan, langs, boven of op de snelweg, waarbij de snelweg zelf verder vaak onaangetast blijft, maar waarbij door de inzenders gezocht is naar vormen van architectonische verrijking of typologische vernieuwing;

transformatie

transformatie van de snelweg zelf, met het doel om de uiteenlopende programmatische elementen (wonen, werken, recreatie en mobiliteit) in een nieuwe verhouding tot elkaar te kunnen accommoderen. Vormen van exploratie van het vooralsnog onontgonnen begrip 'snelweglandschap';

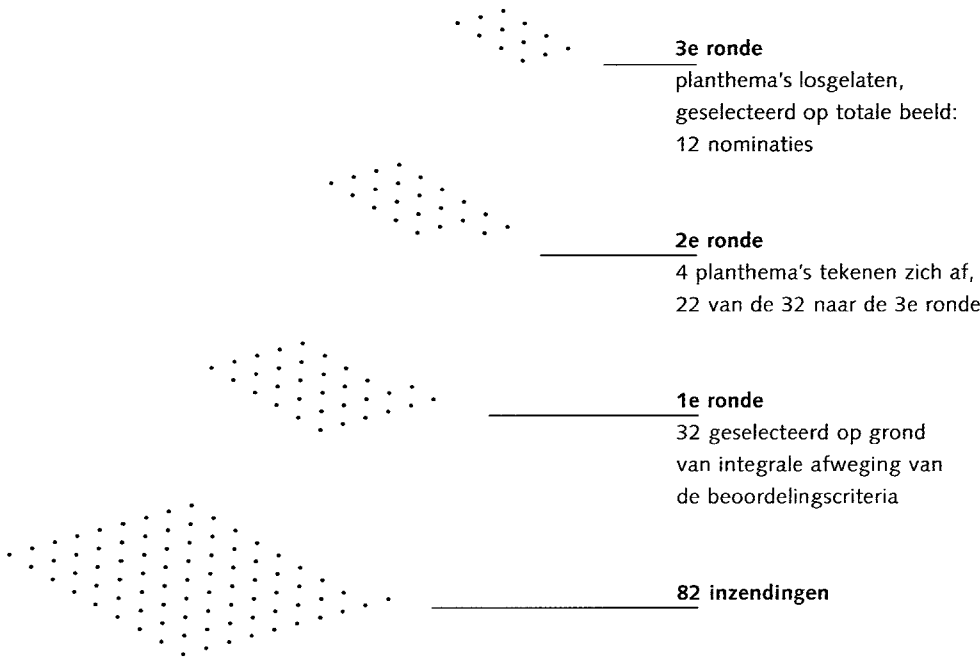
integratie

integratie van de snelweg in een stedelijk weefsel of in het landschap, door (delen van) de snelweg op te heffen of letterlijk op te laten lossen in meeromvattende stedenbouwkundige structuren of (landschaps-)architectonische creaties;

nieuwe scenario's

naast bovengenoemde drie strategieën, die uiteindelijk veelal leiden tot concrete ontwerpvoorstellen, diende zich een aparte groep inzendingen aan, waarbij de opgave wordt aangegrepen om nieuwe scenario's te exploreren. Daarbij wordt onderzocht of een nieuwe leefwijze met de snelweg mogelijk is, hetzij door bewerking van bestaande en bekende, hetzij door het aanbieden van totaal ongekende nieuwe werelden of vergezichten.

De jury onderzocht na deze discussie of de vier planthema's inderdaad aansloten op de 32 inzendingen en besprak vervolgens elk van de inzendingen per thema. Zij constateerde dat de 'scenario's' de meest integrale antwoorden op de opgave boden, maar dat ook de inzendingen uit de andere categorieën van een interessante visie getuigden. Dit leidde tot het toelaten van 22 inzendingen tot de derde beoordelingsronde. In de derde ronde werden de planthema's als beoordelingsmethodiek losgelaten en besprak de jury opnieuw het totale beeld alvorens tot verdere selectie over te gaan. Na uitvoerige analyse en onderlinge vergelijking van de resterende 22 inzendingen heeft de jury besloten tot de nominatie van 12 inzendingen. In haar finale eindoordeel heeft de jury geprobeerd de vier uiteenlopende benaderingswijzen (planthema's) min of meer gelijkwaardig te waarderen.



De jury heeft zoveel mogelijk geprobeerd recht te doen aan de samenhang van het gehele ontwerp in plaats van aandacht te geven aan afzonderlijke criteria. In de loop van de jurering groeide het besef dat inzendingen die op alle niveaus consequent zijn doorgewerkt en die een interne consistentie vertonen, de hoogste kwaliteit hebben bereikt. Aan de presentatiepanelen valt duidelijk te zien dat velen de opgave met veel enthousiasme en plezier hebben benaderd. Het brede beeld van de ideeën bevestigde de conclusies van de bespreking van de opgave bij aanvang van de beoordeling. De jury besloot daarom een eerste prijs, twee tweede prijzen, drie derde prijzen en drie eervolle vermeldingen toe te kennen en het prijzengeld over deze te selecteren negen inzendingen te verdelen. Daarnaast heeft de jury nog drie inzendingen genomineerd vanwege deeloplossingen of een bijzondere invalshoek.

The www.snelweghuis.nl competition jury very much enjoyed the task of judging the entries. The jury members all expressed their appreciation of and respect for the entries and acknowledged the great efforts that the entrants had made.

Before assessing the entries, the jury discussed the brief that entrants had been given. The first question that arose was the competition's implicit assumption that the current situation with noise barriers and similar measures along motorways was negative and that the motorway could be a source of added value for property development. The jury was of the opinion that discussions about the integration of building and living with motorways were still in at a very early stage. It identified a contradiction in the competition programme between conceptualising around the issue as a whole and the concrete (architectural) requirements that had been laid down, such as possible future feasibility. The ambiguity of the brief may have been the reason why no truly visionary ideas were put forward. Most of the participants took the brief as an aesthetic exercise and looked for practicable architecture, without giving all that much consideration to strategies relating to landscape and urbanisation along motorways.

The jury thought that living close to motorways in the Netherlands, even in 2030, was not yet really being discussed, but acknowledged that the types of locations concerned would be the site for

future building projects. Research into occupational patterns along motorways – or 'motorway landscapes' as one jury member preferred to call them – and the lifestyle aspects of such 'motorway living' would be desirable. But in view of the employment opportunities that are developing along motorways and the urban planning discussions which are taking place, this is certainly the right time to take up the challenge of living alongside motorways.

The assessment of entries spanned the whole spectrum of ideas, from totally practicable feasibility through to new motorway landscapes. In the first assessment round, based on an overall consideration of the assessment criteria, 28 entries were selected for further discussion in the second round. The jury then carefully considered the entries that had not been selected, in order to ensure that any entries whose quality may not have been given due recognition in the initial selection process were given a second chance. This resulted in the progression of four more entries to the second assessment round. This means that 50 entries were eliminated in the first round and 32 entries went through to the second round.

Before moving on to the second round, the jury discussed the overall picture that had emerged from the 32 entries. The jury noted that, broadly speaking, four design themes could be identified:

ADAPTING EXISTING SITUATIONS

autonomous structures on, along-side, or above the motorway, with the entrants using the architecture itself as the basis for the design;

TRANSFORMATION

transformation of the motorway itself, with the aim of accommodating the diverse elements in the programme (living, working, leisure and mobility) within a new framework. First steps in the exploration of the as yet unexamined concept of the 'motorway landscape';

NEW SITUATIONS

integration of the motorway into an urban fabric or into the landscape, by elevating the motorway (or part of it) or literally absorbing it into more multi-purpose structures or products of (landscape) architecture;

NEW SCENARIOS

alongside the three strategies listed above, which frequently led ultimately to concrete design proposals, there was a separate group of submissions which tackled the brief to explore new scenarios. These examined whether a new lifestyle in relation to motorways is possible, either by adapting existing and familiar concepts, or by offering completely new worlds or visions.

Following this discussion, the jury members looked at the extent to which these four design themes were reflected in the 32 entries and then discussed each entry in terms of each theme. They observed that the 'scenarios' provided the most integrated responses to the brief, but that the entries in the other categories also showed interesting visions of the future. This resulted in 22 entries passing through to the third round.

In the third round the design themes were abandoned as a method of assessment and the jury discussed the overall picture once again before moving on to further selection. After extensive analysis and comparison of the remaining 22 entries, the jury decided to nominate 12 entries. In its judgement, the jury tried to attach more or less equal weight to each of the four differing approaches (design themes).

The jury attempted, as far as possible, to do justice to the coherence of the design as a whole rather than focus on individual criteria. It became increasingly clear in the course of the assessment process that the highest quality had been achieved by those entries that had been developed consistently at all levels and demonstrated internal coherence. It was also very clear from the presentation boards that many of the participants had tackled the assignment with enthusiasm and pleasure.

The broad picture presented by the ideas confirmed the conclusions drawn from the discussion of the brief at the start of the assessment. The jury therefore decided to award a first prize, two second prizes, three third prizes and three honourable mentions, and to share the prize money among the nine entries selected. The jury also cited another three entries on the basis of the partial solution or special perspective they presented.

Third round

Design themes abandoned, selection on the complete picture: 12 nominations

Second round

Four design themes take shape, 22 of the 32 pass through to the third round

First round

32 selected on account of an integral consideration of the criteria

32 entries

Snelweghuis Revisited | *Motorway house Revisited*

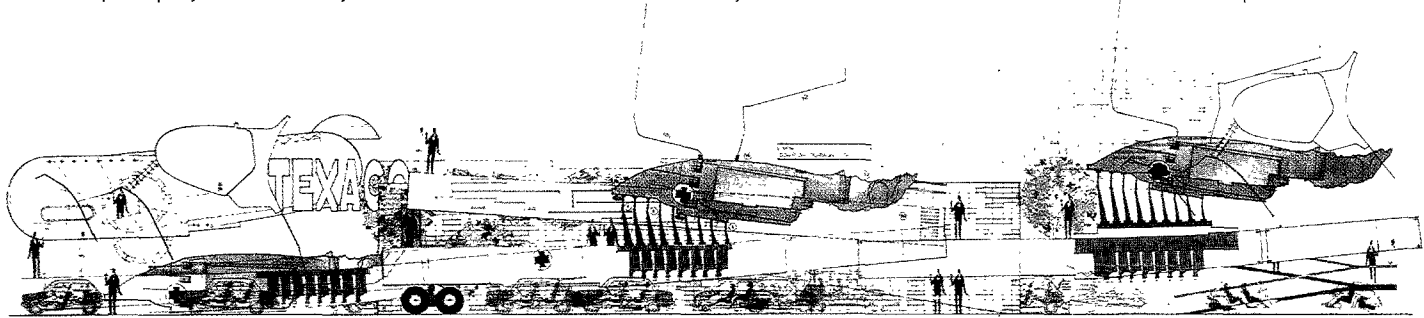
De prijsvraag www.snelweghuis.nl van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een keur aan nieuwe visies en plannen opgeleverd. De opgave vroeg om uitdagende en in de verre toekomst geprojecteerde oplossingen en de ingezonden plannen laten deze oplossingen dan ook op haast futuristische wijze zien. In dit artikel willen we de lezer meenemen in een hernieuwde blik op de projecten, waarbij de realiseerbaarheid, de korte termijn haalbaarheid, en de toekomstvastheid voorop staan.

20

door:

Ir. Hans P. Bilsen bi.

Hans A.A.M. Gijzen AvB-BNA



GRBCTY

Review van de prijsvraag Snelweghuis en aanbevelingen voor de toekomst

Allereerst willen we de vraagstelling vanuit de uitschrijver van de prijsvraag in het licht van de huidige context analyseren. Vervolgens willen we op basis van de 32 hoogst gewaardeerde plannen een aantal realistische ontwerpthema's en scenario's definiëren, die we toelichten en illustreren aan de hand van de ingezonden plannen. Tenslotte concluderen we met een aantal aanbevelingen om op korte termijn tot realisatie van een eerste snelweghuis te kunnen komen.

Context

De maatschappij verandert in hoog tempo. De manier waarop mensen werken en wonen, de gezinssituatie en de binding met een bepaalde plaats verandert voortdurend. Door het toenemende individualisme en het werken in netwerkstructuren in plaats van grotere bedrijven verandert de behoefte aan mobiliteit. Werken wordt netwerken. Er ontstaat een grotere en gedifferentieerde behoefte aan mobiliteit en bereikbaarheid. Mobiliteit wordt onderdeel van een levensstijl. Aangezwengeld door ook de digitale revolutie willen we, in ieder geval gevoelsmatig, voortdurend met elkaar in contact kunnen staan of - analoog aan het internet - gelijktijdig overal virtueel aanwezig kunnen zijn.

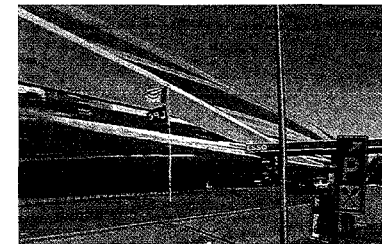
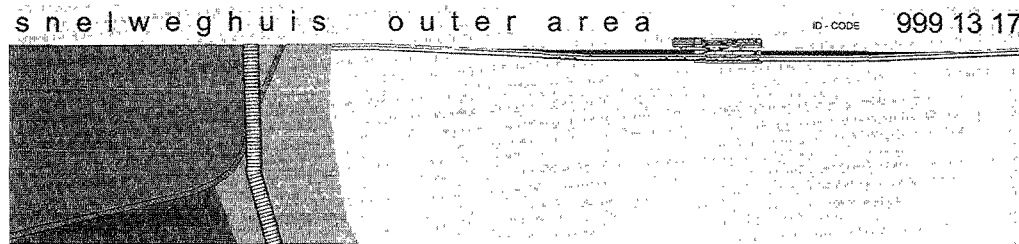
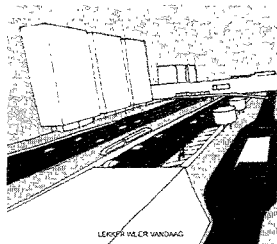
Het snelweghuis biedt de mogelijkheid om dit tijdsbeeld te concretiseren en te materialiseren, en een directe vertaling te genereren.

Thema's

Bij het prijsvraag-thema schieten ons allerlei min of meer klassieke referentiebeelden door het hoofd. Van de woning voor de perronwachter in het Station van Haarlem, de kantoren van het Worldtradecenter te Schiphol, tot de waterfrontbebouwing aan de Maas in Rotterdam. Telkens is in deze projecten een directe koppeling van functies aan mobiliteit en infrastructuur. Een voortdurend gevoel van dynamiek en bereikbaarheid ontstaat. Wat bij spoorweg, vliegveld en rivier al wel gebeurt, zou nu dus eigenlijk aan de snelweg ook moeten kunnen. Een van de inzenders onder motto *Seine.nl* refereert hier ook aan en beschouwt de snelweg als een rivier. [pg 86]

"Wat is de meerwaarde van het wonen op de snelweg en leidt dit tot een nieuwe architectuurtypologie?", vraagt de uitschrijver van de prijsvraag zich terecht af. Wij denken dat dit wonen op een verkeersader tot een bijzondere toegevoegde belevingswaarde kan leiden, mits er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Zo bestaat volgens ons het gevaar van de verleiding van de techniek, en het functionalisme. Het thema Snelweghuis impliceert immers direct of indirect een keur aan technocratische middelen om tot een ontwerp op deze moeilijke locaties te komen. Het kan echter nooit de bedoeling zijn dat we uit het



oog verliezen dat we niet voor auto's, maar voor de bestuurders ervan moeten ontwerpen. De techniek en het functionele moeten ten dienste staan van de gebruiker en nooit omgekeerd. Een extreem voorbeeld van zo'n ver doorgevoerd technocratisch plan is GRBCTY. Een grote insectachtige unit leeft en beweegt autonoom op de middenberm van de snelweg, enige relatie met de omgeving is onbepaald. [pg 105]

Plannen die slechts alleen op de automobilist zijn georiënteerd schieten ook tekort, omdat een groot deel van de bewoners van ons land niet (auto)mobiel is. Met een inwonertal van 16 miljoen mensen hebben we een respectabele 6 miljoen auto's in bezit. Dat betekent dat er dus minstens 10 miljoen meerrijders zouden moeten zijn.

Wil een snelweghuis op groter schaalniveau kans van slagen hebben dan is het essentieel dat er ook een secundaire ontsluiting voor deze grote groep mogelijk is. Ofwel via het aangrenzende stedelijke weefsel, ofwel via een dwars over de snelweg geprojecteerd OV-systeem, railgebonden of door middel van hoogwaardige bussen. Het snelweghuis zou zo ook een functie kunnen krijgen als transferpunt.

Een principieel onderscheid in de prijsvraaginzendingen is enerzijds de integratie van de woning met de snelweg, die in extreme vorm doorschiet in de ontkenning van de woning, en anderzijds de segregatie van de woning met de snelweg, die in extreme vorm uitmond in het ontkennen van de snelweg.

Van het eerste extreem is Pump up the Volume [pg 68] een goed voorbeeld. De woning is hier totaal ondergeschikt en secundair gemaakt ten opzichte van de mogelijkheden van de snelweg.

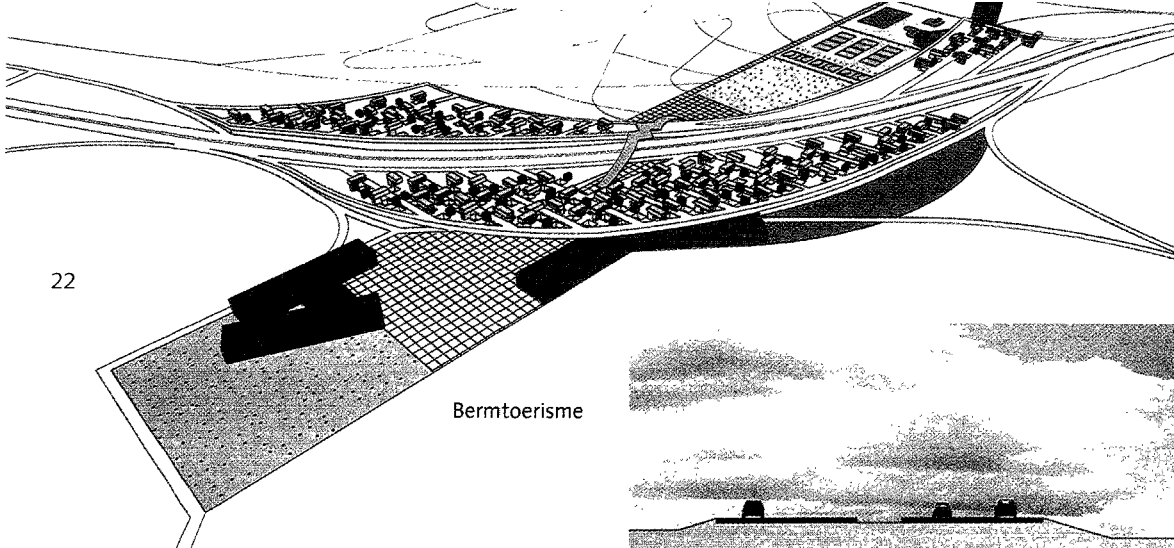
Van het tweede extreem is inzending 999 13 17 [pg 35] een exponent. Een totaal introvert en los van de snelweg geplaatst plan, waarbij ook de verhouding tussen de grootte van het toegevoegd programma en de aanpassing aan de infrastructuur ons inziens op de korte termijn niet realistisch is.

De extreme varianten laten de mogelijke interactie tussen woning en snelweg liggen. Wij beschouwen dit als een gemiste kans, die terecht wezenlijk onderdeel van de gestelde opgave is.

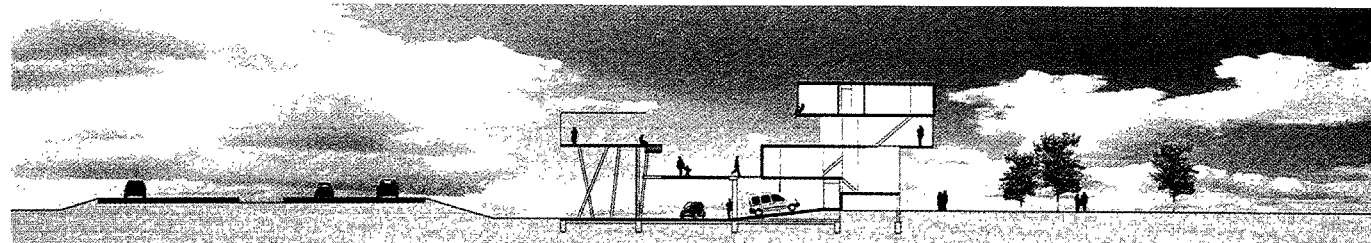
De plannen die wel op zoek zijn naar samenhang tussen woning en snelweg worstelen met de vraag hoe de twee schijnbare uitersten te integreren zijn. Hoewel dit als de paradox van de opgave gezien kan worden achten we deze plannen toch het meest kansrijk vanwege de toegevoegde waarde voor respectievelijk de weg en de woning. Van groot belang is echter hoe het schaal- en snelheidsniveau van de snelweg wordt teruggebracht tot het schaal- en snelheidsniveau van de woning en de mens. Hiertoe zal een zeker scala van middelen en inspanningen moeten worden ingezet, die een reguliere woningbouwopgave verre te boven gaan.

Een slecht voorbeeld van een snelweghuis "avant la lettre" is de Bijlmermeer te Amsterdam. Met de auto kan men rechtstreeks van de randweg de garage inrijden en overdekt via lange gale-rijen tot op de voordeur van de woning komen. Het functionalisme is hier zover doorgevoerd dat elke doelgroep, verkeerssoort of functie een eigen circuit of ruimte is toebedeeld. De hierdoor ontstane scheiding van functies leidt echter juist ook tot het huidige echec van de Bijlmermeer. De totale desoriëntatie en het asociaal gebruik hebben inmiddels geleid tot de sloop van delen van de Bijlmermeer.

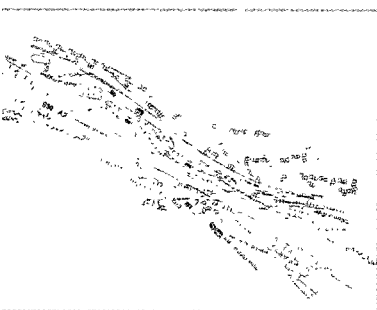
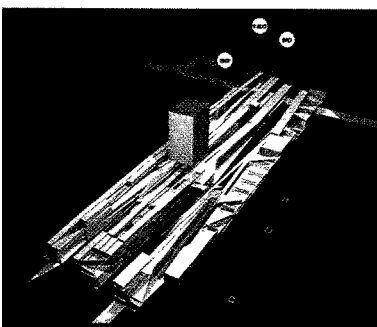
Een goed voorbeeld van een snelweghuis "avant la lettre" is volgens ons het Groothandelsgebouw te Rotterdam. Direct gelegen aan een grote spoorweg bevat dit gebouw een rijke mix aan functies, die volledig geïntegreerd zijn. Via een parkeerstraat rijdt men naar binnen, alwaar zich restaurants, winkels, bioscoop, kantoren en woningen bevinden. In dit gebouw wordt het publiek niet gescheiden naar functie, maar juist samengebracht. Zodoende ontstaat een veel grotere sociale samenhang en de mogelijkheid voor 24-uurs gebruik.



Bermtoerisme



the Bird



E30A2

Planelementen

Vanuit de bovenstaande analyse hebben wij uit de prijsvraag-inzendingen een compilatie van ontwerpthema's geselecteerd, die wij noodzakelijk achten om tot een goed ontwerp voor een snelweghuis te komen.

De geselecteerde plannen dragen voor deze ontwerpthema's deeloplossingen aan die wij kansrijk en haalbaar vinden: integratie functies, bufferzones, menselijke schaal, belevingswaarde vanuit de snelweg, transferpunt, stedelijk weefsel, ontsluiting, secundaire ontsluiting en milieuaspecten/technologie. Voor de volledige presentatie van de projecten kunt u de documentatie in de navolgende hoofdstukken raadplegen. Wij beperken ons hier slechts tot karakteristieke elementen en deeloplossingen.

Integratie functies

Het koppelen en samen laten werken van verschillende functies in het snelweghuis lijkt ons van levensbelang voor het wel-slagen van het concept.

Twee plannen uit de inzendingen laten dit thema het duidelijkst zien, te weten: the Bird [pg 63] en E30A2 snelwegmuscle [pg 122].

Beide plannen bevatten een scala aan toegevoegde functies, die bereikbaar worden gemaakt door het ontvlechten van de snelweg in wegen met verschillende snelheden. De functies zijn zodoende dus niet alleen toegevoegd, maar ze worden ook werkelijk bruikbaar en bereikbaar. Te denken valt aan winkels, kantoren, een theater, recreatie, sport, etc. Er zijn goede mogelijkheden voor stedelijke (the Bird) of landschappelijke (Snelwegmuscle) aanhechting en dwarsverbanden. Onduidelijk

in beide plannen is echter hoe geluidsproblematiek, veiligheid en luchtvervuiling worden beheerst. Deze plannen achten wij op de korte termijn alleen mogelijk als er met de aanleg van een (nieuwe) snelweg meteen rekening mee wordt gehouden.

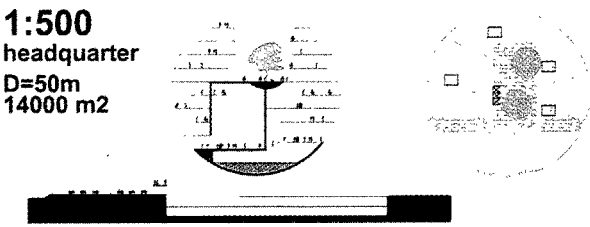
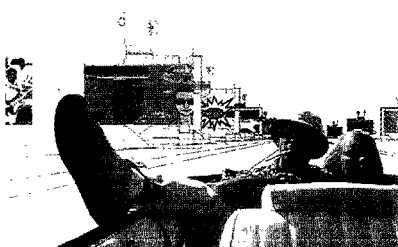
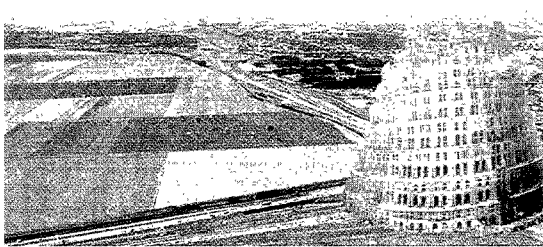
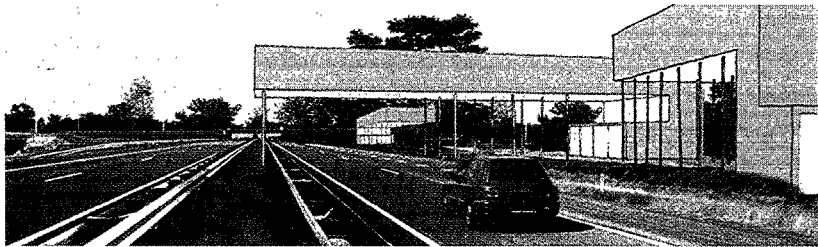
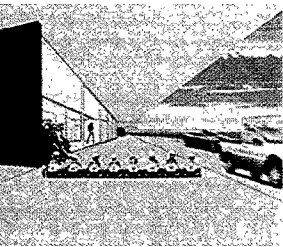
Bufferzones

Met een bufferzone bedoelen wij die ruimte of planelementen die de overgang van auto naar woning en overige functies mogelijk maakt. Dit speciale overgangsgebied maakt de aanpassing naar de menselijke schaal mogelijk. Twee plannen laten dit op overtuigende wijze zien, te weten: Bermtoerisme [pg 76] en inzending O22123 [pg 95].

Bij Bermtoerisme wordt de snelweg als een groot uitwijkveld verlengd tot in de woonwijk. Snelheidsreductie en aanpassing treden zo vanzelf op, de hele wijk fungeert als een buffer-zone. De woningen bevinden zich goeddeels in patio's onder het entreevlak. Het plan overstijgt de traditionele oplossingen met geluidsschermen, en biedt goede mogelijkheden tot aanhechting met het landschap.

Bij inzending O22123 is de bufferzone gematerialiseerd tot een herkenbaar gebouwde structuur die vele functies herbergt. Hierdoor ontstaat een goede interne bruikbaarheid, en ontstaan mogelijkheden om verbinding en belevingswaarde aan de snelweg te koppelen. De menselijke schaal is zo ook gewaarborgd. Het plan doet een kleine maar belangrijke stap in de goede richting.

Deze beide plannen lijken ons ook op korte termijn haalbaar, zeker ook langs bestaande snelwegen.



Menselijke schaal

Park and Play

Het plan Rue Ambigue [pg 100] doet een onvermoede poging tot dubbel grondgebruik, door in de rustige uren de snelweg bruikbaar te maken voor de voetgangers. Een soort spitsstrook-effect ontstaat dan in het woongebied. Alhoewel dit programatisch wellicht te maken is, is het ontwerptechnisch moeilijk uitvoerbaar. Eenvoudiger is de maakbaarheid van de menselijke schaal in het plan 'De Snelwegkolonisten' [pg 121]. Door de grote openbare ruimte is een gevarieerd gebruik mogelijk. Dit project is ook direct realiseerbaar in de vorm van een soort bewoonde parkeerplaats. De vraag is echter wel of dit een gewenst fenomeen is.

Belevingswaarde vanuit de snelweg

Een aantal plannen excelleert in het scheppen van een goede belevingswaarde vanaf de snelweg. De automobilist wordt een continu landschap voorgehouden en de ervaring ontstaat door erlangs te rijden. Park and Play [pg 36], Mix [pg 108] en ?-TYP [pg 42] zijn goede voorbeelden. Bij Park and Play rijdt de automobilist door een woud van torens, die een gezamenlijk landschappelijk beeld vormen. Bij Mix vormt een reeks snelweghuizen een Las Vegas-achtige strip. De gevel dient als billboard en bevat screens als communicatiemiddel met de weggebruiker. De snelweghuizen worden bakens, of vuurtorens langs de verkeersader. Bij ?-TYP vormen grote tot bollen geabstraheerde bomen een keten van snelweghuizen. Door in grootte te variëren ontstaan ook meer mogelijkheden voor grootschalige functies. Opvallend

Mix

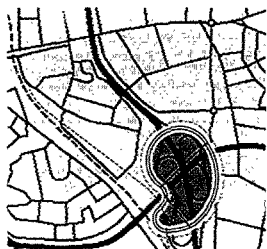
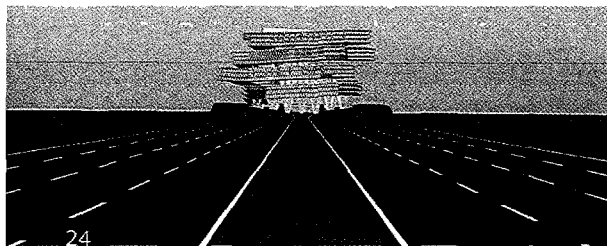
in de doorsnede van deze bollen is dat de relatie vanuit het interne gebruik met de snelweg ook mogelijk is. Geen van de plannen echter biedt de mogelijkheid om een intern samenhangend stedelijk milieu te scheppen, maar de landschappelijke inpassingsmogelijkheden zijn wel groot. Door het werken met losse units is de korte termijn realiseerbaarheid goed, met name ook langs bestaande snelwegen.

Transferpunt

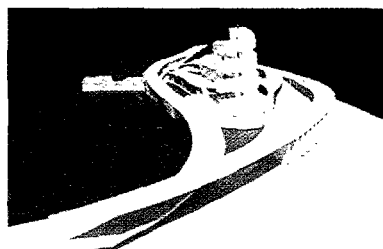
Geen van de plannen heeft de uitdaging aangegrepen om aan het snelweghuis ook een transferfunctie te koppelen, met een overstap naar Openbaar Vervoer, of fiets. Dit is te betreuren, omdat het volledig afhankelijk zijn van automobilititeit niet past bij de realiteit en onze maatschappelijke behoefte. Juist de secundaire mogelijkheden maken het huis voor een grotere groep bewoners en bezoekers bruikbaar.

Stedelijk weefsel

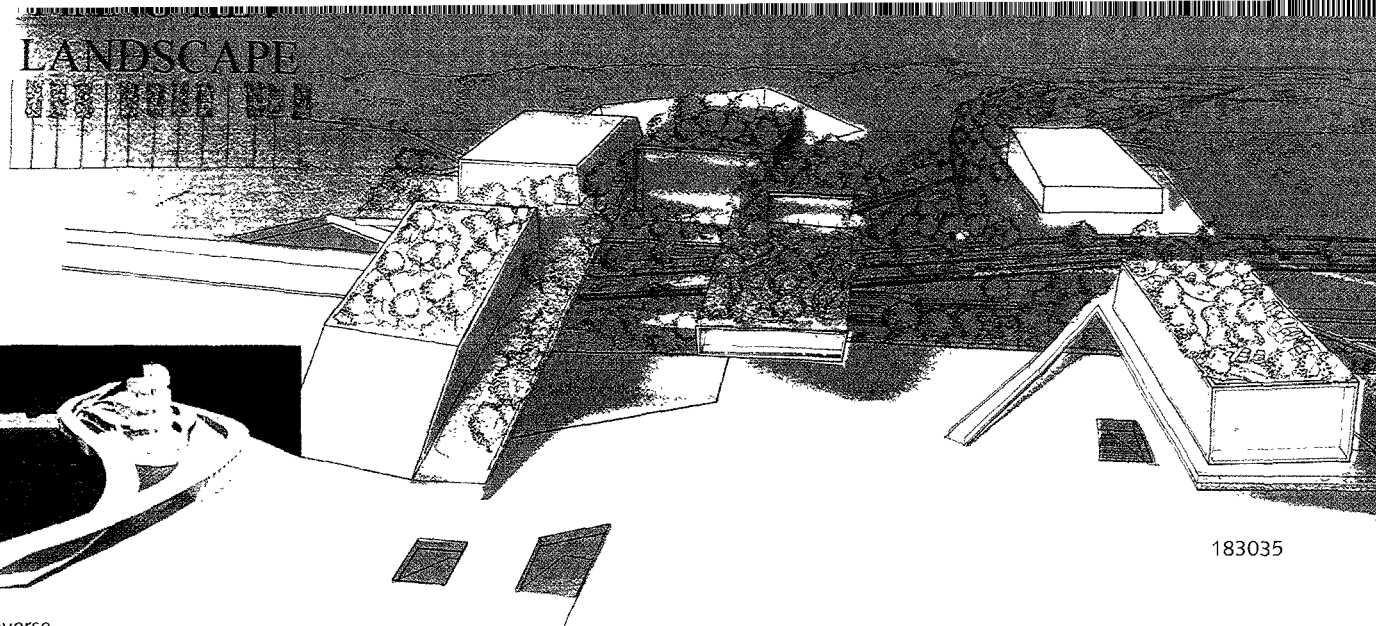
Het snelweghuis zou tot een nieuw stedelijk weefsel of een kleine stad kunnen leiden. Het plan Land voor Stad [pg 40] gaat hier op in. Het plan biedt een intensief ruimtegebruik, met een goede ontsluiting van en naar de snelweg. Jammer genoeg wordt de belevingswaarde van de snelweg weer ontkend. Er ontstaat een leuk Babylonistisch plan dat volgens ons veel beter haalbaar is dan het op het eerste gezicht lijkt.



Drive-in theatre



Auto Reverse



Ontsluiting vanaf de snelweg

Een goede en directe ontsluiting vanaf de snelweg is van groot belang. De plannen Direct Access [pg 46] en Drive-in theater [pg 53] laten dit op overtuigende wijze zien. Bij Direct Access loopt de snelweg via een afrit door tot diep in het gebouw. Directer kan het dus eigenlijk niet. Wij hebben hierbij echter wel bedenkingen over de leefbaarheid en functiemenging binnen in het snelweghuis.

Bij Drive-in theater wordt met een royaal gebaar een geheel klaverblad van snelwegen gebruikt voor de ontsluiting. Een goed werkend principe dat ook kansen biedt voor het interne leefmilieu, mits goed nader uitgewerkt. Vanwege de grootschaligheid van beide plannen lijkt het ons meer een lange termijn visie en lijkt het niet op korte termijn haalbaar.

Secundaire ontsluiting

Weinig plannen uit de prijsvraag bieden mogelijkheden voor de secundaire ontsluiting voor Openbaar Vervoer, fietser, voetganger, etc.

Om een secundaire ontsluiting te kunnen realiseren is een relatie nodig met het achterliggende stedelijke weefsel of landschap, dwars over de snelweg. Een tweetal plannen biedt een structuur die dit mogelijk maakt, te weten: Auto Reverse [pg 64] en 183035 [pg 116].

Auto Reverse geeft een voorbeeld van een goede en vloeiende ontsluiting waarbij door de gekozen systematiek ook meerdere typen huizen ontstaan. Door de rijrichting plaatselijk om te keren ontstaat een grote belevingswaarde. Doordat in de doorsnede verschillende hoogtes worden gecombineerd is het een-

voudig mogelijk om de belangrijke dwarsverbanden te leggen. Project 183035 biedt een grote hoeveelheid dwarsverbanden die verweven zijn met de snelweg. Het is eenvoudig voor te stellen hoe hier Openbaar Vervoer, fietser en voetganger kunnen worden toegevoegd; de ruimtelijke structuur biedt hiervoor alle mogelijkheden. De bouwvolumes bezitten ook een menselijke schaal. Om tot realisatie van deze plannen te komen is nog veel nadere detailuitwerking nodig.

Milieuaspecten/ecologie

Bouwen langs de snelweg betekent bouwen in een milieu-belaste omgeving. Met name geluid en luchtvervuiling, maar ook zaken als vervoer van gevaarlijke stoffen vormen grote belemmeringen voor de realisatie van een snelweghuis. Het plan 1319339 [pg 88] gaat hier op in.

De snelweghuizen verworden tot een soort Hollands dijken-landschap. De dijken leggen de verbinding en overgang van het landschap naar de snelweg. Opvallend is dat de woning zich niet verstopt achter de dijk, maar zich juist oriënteert op de snelweg. Wij denken dat zo alle milieuaspecten op de korte termijn en onder de huidige regelgeving oplosbaar zouden moeten zijn, wat het plan ook bouwbaar maakt.

Het plan an 1603 [pg 96] gaat ook in op milieu maar dan op een actieve manier. Gepoogd wordt om in het wegdek uit de passerende auto's energie te onttrekken voor de behoefte van het snelweghuis. Een goede gedachte, alhoewel het plan ons verder erg fictief overkomt.

Over de auteurs: **ir. Hans P. Bilsen** is architect/directeur en werkzaam bij Bilsen Architectuur te Utrecht. Na zijn studie aan de TU Delft werkte hij als architect in Londen en in Utrecht bij Holland Railconsult. Inmiddels is hij 5 jaar zelfstandig en heeft het bureau zich gespecialiseerd in 'de architectuur van de mobiliteit'. Recente projecten zijn Transferium Westraven, gerealiseerd in Utrecht, project Transit, transfer aan de Noordrand Rotterdam, HOV busstation te Utrecht, diverse masterplannen o.a. in Station Haarlem en Utrecht Centraal. Nadere informatie op www.bilsen.nl.

Hans A.A.M. Gijzen is architect en directeur bij A3 Architecten te Rotterdam. Na de opleiding interieurarchitectuur aan de Academie voor Beeldende Kunsten te Rotterdam studeerde hij af aan de Academie van Bouwkunst te Rotterdam. Van 1970 tot 1988 verbonden aan het architectenbureau Apon, van den Berg, Ter Braak, Tromp te Rotterdam en sinds 1988 beheert hij samen met de architecten Van As en Van Wezel het bureau A3 Architecten aan de Maaskade te Rotterdam. Het bureau heeft onder meer ervaring met het bouwen van woningen op geluidbelaste locaties. Recent opgeleverd is het woningbouwplan 'de Vlaemsche Hoeve' te Vlijmen, dicht bij 's-Hertogenbosch langs de A59. Zie ook www.A3architecten.nl.

Aanbevelingen

Op dit moment denken wij dat de doelstellingen van de prijsvraag zeker zijn gehaald in een aantal zeer geïnspireerde plannen en visies. De doelstelling van de bouw van een snelweghuis zelf is echter nog niet gehaald.

Wij denken dat extra ontwerpingrepen en functies nodig zijn om de infrastructuur aan te passen aan de menselijke schaal en snelheid. Een soort buffer of overgangsgebied tussen de dynamiek van de harde infrastructuur en de interactie met de mens en diens woon- en werkomgeving is een sine qua non. In deze buffer-ruimte kunnen diverse functies plaatsvinden zoals aanvullende diensten en services enerzijds, en secundaire ontsluitingen en OV-bereikbaarheid anderzijds.

Op deze manier kan het snelweghuis een verbinding vormen van weg tot stad of land, en zo een functie vervullen die die van geluidswal verre overstijgt. De snelweg moet bij het huis betrokken worden, en vice versa: het huis moet de snelweg accepteren.

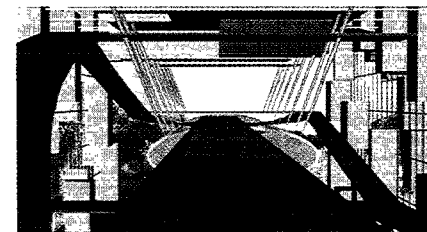
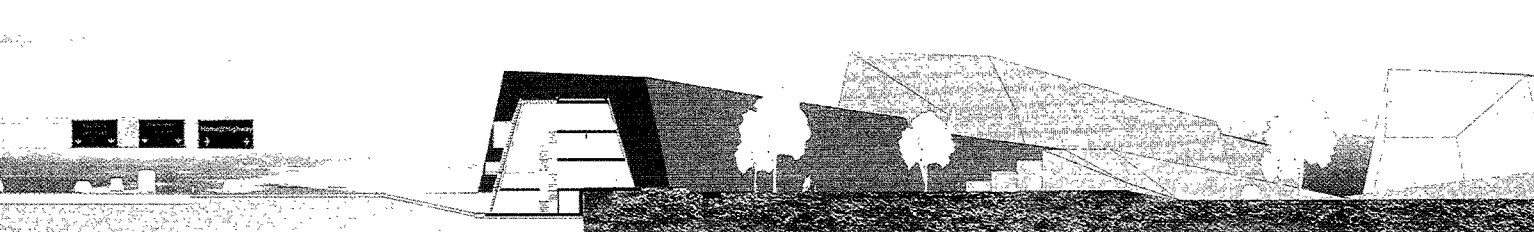
Op een locatie waar een nieuw stuk snelweg moet worden aangelegd, zoals De Schans in Bergen op Zoom, bestaat de mogelijkheid om sterk met de weg te integreren. Op andere locaties lijkt ons een randstedelijk gebied met perifeer stedelijk weefsel te prefereren, vanwege de secundaire bereikbaarheid.

Van een ander groot belang voor het realiseren van een snelweghuis is het commitment van de opdrachtgever. Dit betreft voornamelijk commitment op het bestuurlijke niveau. Bij ons, en ook bij de deelnemers van de prijsvraag, rijst de vraag: 'Wie gaat wanneer nu wat bouwen?'.

De ervaring leert ons dat in het verleden (politieke) ambities en uitgangspunten in de praktijk toch niet realiseerbaar bleken.

Van belang is dat in de samenwerking van partijen zoals Rijks-waterstaat, provincie, gemeente, ontwikkelaars en exploitanten de continuïteit in denken en ambitie wordt verwezenlijkt.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430



The www.snelweghuis.nl competition launched by the Ministry of Transport, Public Works and Water Management in the Netherlands has yielded a multitude of new visions and plans. This competition programme asked for challenging solutions projected far into the future; and the plans being submitted reflect some interesting futuristic visions.

Review of the Motorway House competition and recommendations for the future

Ir. Hans P. Bilsen bi.
Hans A.A.M. Gijzen AvB-BNA

In this article we would like to offer the reader a new view of these projects, focusing primarily on the feasibility, the short-term practicability, and the future perspective of each.

First of all we will analyze the presentation of this question from the viewpoint of the organizer of the competition in the current context. In the next step, based on the 32 plans attaining the best scores in this contest we will define a number of realistic design topics and scenarios to be explained and illustrated by the submitted plans. Our final conclusions will encompass a number of recommendations regarding the short-term realization of a first Motorway House.

Context

Society is rapidly changing. The working and living environment, the family situation, and the tie to a particular location are subject to constant change. The demand for mobility arises from an increasing tendency toward individualism in conjunction with a working context that is oriented more and more along network structures instead of being bound to certain large companies. The working context, therefore, is turning into a net-working context. There is an increasing and differentiated demand for mobility and accessibility, so much so that mobility may be said to become an aspect of our lifestyle. Stimulated by the digital revolution, among others, we are trying (for emotional reasons if nothing else) to attain a status that allows

us to be in constant contact with each other or - by analogy to the Internet - which permits our simultaneous virtual presence in any desired location at any given time.

The Motorway House offers the possibility of realizing and materializing this vision and of generating a direct translation.

Topics

The governing theme of this competition has associations derived from a number of more or less classical reference images. From the apartment for the platform supervisor at Haarlem Station to the office towers of the World Trade Center at Schiphol Airport to the waterfront buildings along the Maas river in Rotterdam. In addition, these projects attempt to directly couple certain functions with the demand for mobility and the infrastructure, thus creating a constant sense of dynamics and accessibility. Today a reality for rail tracks, airports, and rivers, this concept is now to be introduced to the motorway environment as well. One of the participants, under the motto 'Seine.nl', does actually refer to this idea and compares the motorway with a river [pg 86].

"What is the added value of living on the motorway and is this likely to give rise to a new architectural typology?" This is a valid question raised by participants. We are convinced that this new way of life on an artery may have a special added perceptive value, provided that certain requirements are met.

Thus, in our opinion, one should avoid relying too much on and getting lost in technological and functional aspects. The Motorway House theme, after all, directly or indirectly necessitates a host of technocratic means to develop a design for these difficult locations. However, we should not forget that our design efforts should not be targeted at the vehicles themselves but that they are meant for the benefit of the drivers of these vehicles. The technical as well as functional aspects must serve the user; it should never be the other way round. GRBCTY is a drastic example of an excessive technocratic plan. A large, insect-like unit lives and moves autonomously in the central area in the middle of a motorway, its relation with the environment is undefined [pg 105].

Plans that are focused exclusively on the drivers, on the other hand, are equally inappropriate. Since a majority of the Dutch population does not own a car (these individuals are not mobile). With a population of 16 million, we own a respectable 6 million vehicles. In other words, we are assuming that there are at least 10 million passengers. If a Motorway House is to succeed on a larger scale, then a secondary public transportation system for this influential group appears absolutely crucial. Either via a neighbouring urban fabric, or via a public transportation system crossing the motorway, which may run either on rails or by high-quality buses. Besides, the Motorway House may also be utilized as a transfer location.

The individual plans submitted for competition show basic differences with regard to the integration of the private residence with the motorway (in extreme cases implying denial of the fact of the private residence), and the degree of segregation of the private residence from the motorway (at its extreme, culminating in complete denial of the presence of the motorway).

A good example of the former extreme viewpoint is presented by the 'Pump up the Volume' proposal [pg 68]. In this plan, the private residence is very much neglected and is only secondary to the possibilities offered by the motorway.

Plan 999 13-17 [pg 35] illustrates the second extreme viewpoint. This plan offers an entirely introvert approach that perfectly ignores the motorway. In this case we believe that the correlation between the extent of the added programme and the adaptation to the infrastructure is unrealistic on a short-term basis.

These extreme viewpoints entirely ignore the possible interaction between the private residence and the motorway. We consider this a chance lost, neglecting an aspect that – with good reason – was considered an important contribution to the programme of requirements:

Those plans that are trying to create a connection between the private residence and the motorway are struggling with the challenge of integrating these two seemingly mutually exclusive factors. Although this may be viewed as the basic paradox of this assignment, this latter category of plans attained the highest scores in our assessment

because of the added value for the motorway respectively the private residence. An important factor in this context is the reduction of the scale and the speed of the motorway to the scale and the speed of the private residence and the individuals living here. In this connection certain measures and extra effort will be needed that considerably exceed a regular assignment for a building development.

An inferior example of a Motorway House 'avant la lettre' is the Bijlmermeer in Amsterdam. By car, the garage is accessible directly from the ringroad and, walking along covered galleries, people reach the front door of their home. The functional aspect in this design is so overpowering that any target group, type of traffic or function is assigned its own circuit of space. The resulting separation of functions, however, has created the current fiasco of the Bijlmermeer. Total disorientation and anti-social use have resulted in partial demolition of the Bijlmermeer.

A good example of a Motorway House 'avant la lettre', in our opinion, is the Groothandelsgebouw in Rotterdam. Located right next to a major train line, this building houses a rich mix of fully integrated functions. Vehicle access is via a parking street with restaurants, shops, a cinema, office buildings, and housing. In this building people are not separated according to function, but integrated; thus creating a much larger social context with the possibility of round-the-clock use.

Planning elements

Based on the above analysis, we selected a number of design topics from the competition entries that we consider a necessary requirement for a good Motorway House design.

The selected plans propose partial solutions in conjunction with these design topics that we consider highly eligible and practically feasible: integration functions, buffer zones, human scale, perceptive value as seen from the motorway, transfer point, urban fabric, public access, secondary access, and environmental aspects / technology. For a complete presentation of the projects please see the documentation in the following chapters. This chapter is limited to certain characteristic elements and partial solutions.

Integration of different functions

The combination of different functions in the Motorway House with the idea of symbiosis seems to us an absolutely vital factor to ensure success of this concept. Two plans out of the submitted entries show this aspect most clearly: 'the Bird' [pg 63] and E30A2 'snelwegmuscle' [pg 122]. Both of these plans involve a number of added functions that are made accessible by splitting up the motorway into roads with different velocities. This affords added functions that are fully integrated insofar as they are actually useful and accessible. The list includes shops, offices, a theatre, recreation, sports, etc. Besides, there are excellent possibilities for urban (the Bird) or rural (Snelwegmuscle) attachment and cross-connections. None of these plans, however, provides a clear strategy on how to control the noise issue, safety and air pollution. We see certain short-term possibilities in these plans provided that the construction of a (new) motorway is taken into account in advance.

Buffer zones

A buffer zone, according to our definition, is a 'space of planning elements' used to get from the car to the home; besides, it also has other functions. This special transition area allows adaptation to the human scale. There are two plans showing this convincingly: 'Bermitoensme' [pg 26] and entry 022123 [pg 95].

The 'Bermitoensme' entry extends the motorway up to the residential area, automatically enforcing speed control and adaptation; the entire residential neigh-

bourhood therefore functions as a buffer zone. The private homes are located largely in patios underneath entry level. This plan exceeds the possibilities of conventional solutions involving noise barriers and offers promising integration options with the surrounding countryside. Entry 022123 interprets this buffer zone as a clearly constructed system offering room for many functions, which guarantees good internal usefulness and makes it possible to couple connection and perceptive value to the motorway. The human scale is guaranteed, too. This plan represents a small but significant step in the right direction.

Both of these plans, in our opinion, can be realized even in the short run, and also along existing motorways.

The human scale

The 'Rue Ambigue' plan [pg 100] proposes a surprising attempt at multiple use of terrain; during off-peak hours, the motorway is to be opened up for pedestrians, creating a type of peak traffic lane effect in the residential area. Although theoretically possible, this design gives rise to considerable practical difficulties. A simpler solution is the realization of the human scale in the plan 'De Snelwegkolonisten' [pg 121]. Varied use is made possible by large open spaces. This project may also be directly realized in form of an inhabited car park. The question, however, remains whether this concept is desirable at all.

The perceptive value from the motorway

Several plans excel in creating a good perceptive value as seen from the motorway. The driver views a continuous landscape and the experience is created by driving through this landscape. Park and Play [pg 36], Mix [pg 108] and 2-TYP [pg 42] are good examples of this concept.

According to Park and Play, the driver passes through a forest of towers forming a joint landscape image. In Mix, a series of motorway houses creates a boulevard that is reminiscent of Las Vegas. The facade serves as a billboard and is equipped with screens to allow communication with the road user. The motorway houses are turned into beacons or lighthouses along the arterial road.

The 2-TYP proposes large abstract, spherical trees that form a chain of motorway houses. The variation in size allows several possibilities for large-scale functions. The striking aspect revealed by the cross-section of these spherical structures is that a relation may be created between internal use and the motorway.

None of these plans, however, offers the possibility of creating a coherent internal urban environment; countryside integration options, on the other hand, are considerable. Independent units make for good short-term feasibility, especially along existing motorways.

Transfer point

None of the plans proposal faces the challenge of combining the Motorway House with a transfer point for switching over to public transportation or the

bicycle. This is unfortunate since complete dependency on the automobile is at variance with current real-life tendencies and today's social requirements. It is the secondary possibilities in particular that render the house useful for a wider range of inhabitants and visitors.

The urban fabric

The Motorway House may create a new urban fabric or a small town environment. The 'Land voor Stad' plan [pg 40] addresses this issue. This plan focuses on the intensive use of space, with good accessibility of the motorway from the residential areas, and vice versa. Unfortunately this plan also ignores the perceptive value of the motorway. This results in a nice Babylonian plan which, in our opinion, is much more feasible than the first impression would allow.

Accessibility from the motorway

Fast, direct access from the motorway is a primary factor. The 'Direct Access' [pg 46] and 'Drive in theater' [pg 53] plans work out this concept convincingly. According to Direct Access, the motorway has certain exits and proceeds from there, to end somewhere deep inside the building. This, in our opinion, is the most direct solution conceivable. However, certain concerns about the quality of life and the mix of functions inside the Motorway House cannot be denied.

The 'Drive in theater' proposal generously suggests an entire system of motorways for access. This is a well functioning principle also offering opportunities regarding internal living conditions,

provided the details are worked out carefully. Due to the large scale of these two plans, we consider them rather long-term suggestions since the short-term feasibility appears questionable.

Secondary access

Few of the plans submitted for competition offer possibilities for secondary access in conjunction with public transportation, cyclists, pedestrians, etc.

In order to realize a secondary access system, a connection is needed with the surrounding urban fabric or the country side on the other side of the motorway. Two plans were submitted offering a structure allowing this concept: 'Auto Reverse' [pg 64] and entry 183035 [pg 116].

'Auto Reverse' provides an example of a good, fast-flowing access route; this system proposes several different types of housing. The perceptive value is enhanced by reversing the direction of traffic flow at certain points. Since this system has various different levels, the main cross-links are no problem at all.

Project 183035 involves a large number of cross-links incorporated into the motorway. It is easy to imagine how public transportation, cyclists and pedestrians will move from A to B; in this respect the three-dimensional structure is broad in scope. The buildings are on a human scale. Considerable detailing will be needed in order to realize these plans.

Environmental aspects / ecology

Building projects along motorways are invariably associated with a polluted

environment. Noise level and air pollution are heading the list, but aspects such as transportation of hazardous materials pose a considerable challenge for the realization of a Motorway House. Plan 1319339 [pg 88] accounts for these facets.

The motorway houses, in this case, form a kind of Dutch dyke landscape. These dykes provide a connection and a transition between the landscape and the motorway. We were impressed with the fact that the private residences, in this case, are motorway-oriented instead of hiding behind the dyke. In our opinion this proposal offers a likely short-term solution to the environmental challenge and complies with our current legislation, which makes this an architecturally feasible plan. Plan an 1603 [pg 96] also addresses environmental issues, albeit with a more active approach. This proposal involves collecting energy from passing cars via the road surface and utilizing this energy for the Motorway House. A good idea, although this plan sounds somewhat fictitious.

Recommendations

At this point in time we believe that the objectives of this competition have been achieved by a number of very inspired plans and visions of the future. The objective of actually building a Motorway House, however, has not yet been realized.

We think that additional design features and functions are necessary to adapt the infrastructure to a human scale and human speed. A buffer or transition area to serve as a connection between the dynamics of the hard infrastructure and the interaction with the individuals and their living and working environment is a necessary requirement. This buffer space will provide space for various functions, such as additional and general services on the one hand, and secondary access as well as public transportation accessibility on the other hand.

According to this approach, the Motorway House may connect the road with the city respectively the countryside, and thus attain a function that is far more than a noise barrier. The motorway should be integrated in relation to the home, and vice versa: the home should accept the motorway.

Wherever a new motorway trajectory is to be built, such as 'De Schans' in Bergen op Zoom, road integration is no problem. At other locations, a suburban environment with a peripheral urban fabric might be preferable based on secondary accessibility arguments.

Another primary factor for the realization of a Motorway House is the customer's commitment, especially on an administrative level. The jury of this competition as well as the competitors are facing the question of: 'Who is going to build what and when?'. Experience shows that, in the past, (political) ambitions and principles ultimately turned out to be impracticable.

Interestingly, conceptual and ambitious continuity has to be attained by collaboration between different parties, such as Rijkswaterstaat (Department of Public Works), the province, the municipality, real estate developers as well as land and property companies.

Ir. Hans P. Bilsen is an architect and director of Bilsen Architectuur in Utrecht. After completing his studies at Delft Technical University he was employed as an architect in London and also worked for Holland Railconsult in Utrecht. However, he has been self-employed for the past five years, operating a bureau specializing in 'the architecture of mobility'. Recent projects encompass the Transferium Westraven, realized in Utrecht, the Transit project, transfer in the North of Rotterdam, the HOV bus station in Utrecht, as well as various masterplans, for instance at Haarlem Station and Utrecht Central. For further information please see www.bilsen.nl.

Hans A.A.M. Gijzen is an architect and director of A3 Architecten in Rotterdam. After studying interior architecture at the Academie voor Beeldende Kunsten in Rotterdam, he completed his studies at the Academie van Bouwkunst in Rotterdam. From 1970 to 1988 he worked for Apon, van den Berg, Ter Braak, and Tromp, a firm of architects in Rotterdam, and since 1988, together with architects Van As and Van Wezel, he has been employed as a manager by bureau A3 Architecten at the Maaskade in Rotterdam. This bureau, among others, has experience with building developments in challenging locations with a high noise level. A recently finished project is the building development known as 'de Vlaamsche Hoeve' in Vlijmen, near Den Bosch along the A59 motorway. Please also see www.A3architecten.nl.



Autonome structuren

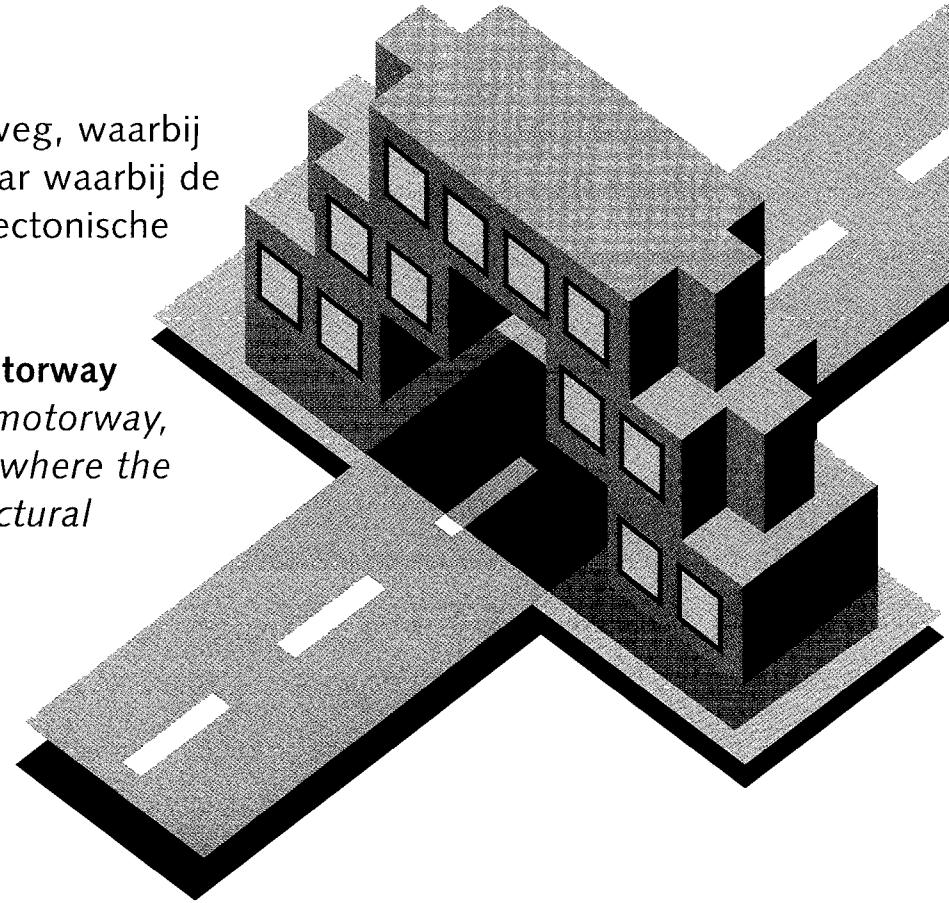
Autonomous structures

Autonome structuren gekoppeld aan de snelweg

Autonome structuren aan, langs of boven de snelweg, waarbij de snelweg zelf verder vaak onaangetast blijft, maar waarbij de inzenders hebben gezocht naar vormen van architectonische verrijking of typologische vernieuwing.

Autonomous structures in conjunction with the motorway

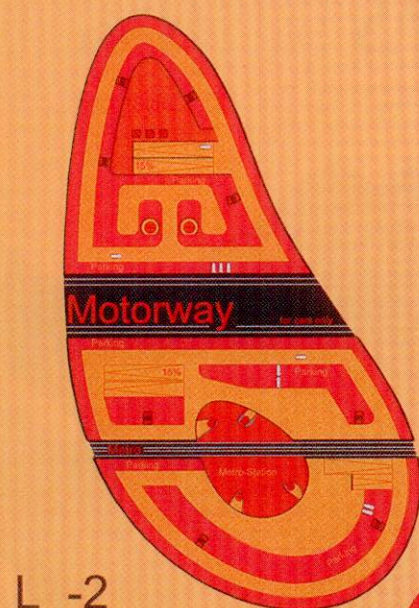
Autonomous structures near, along, or above the motorway, often leaving the motorway itself untouched, but where the competitors have searched for forms of an architectural improvement or typological innovation.



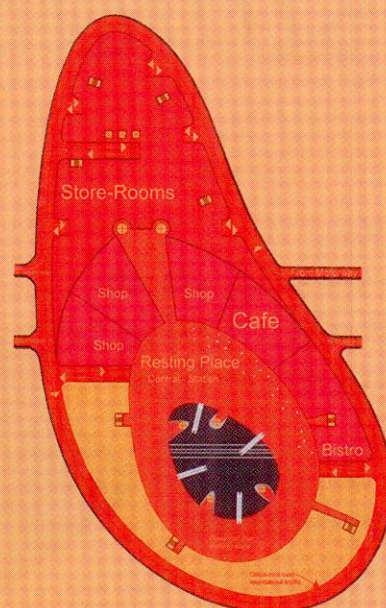
snelweghuis outer area

ID - CODE

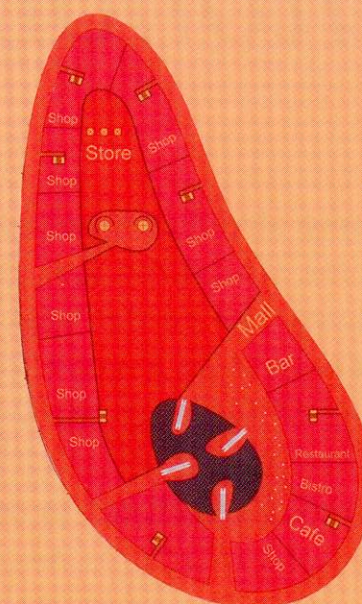
999 13 17



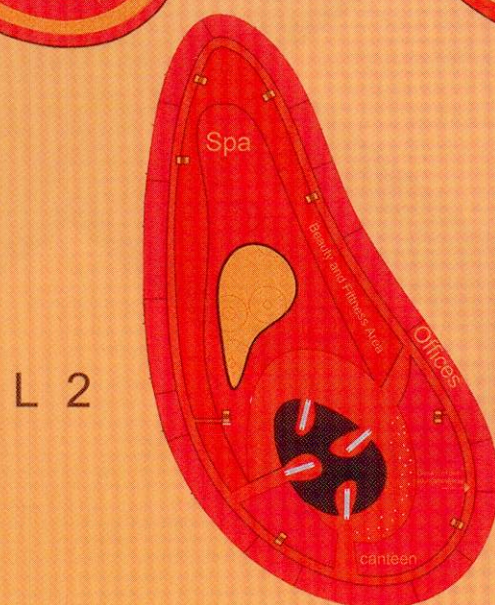
L -2



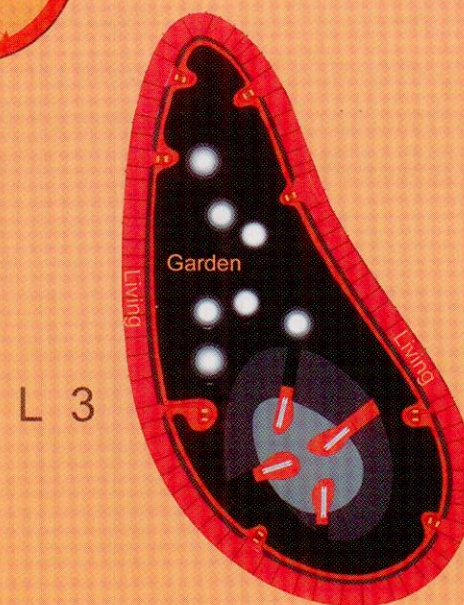
L -1



L 1



L 2



L 3

Level -2 - + 3

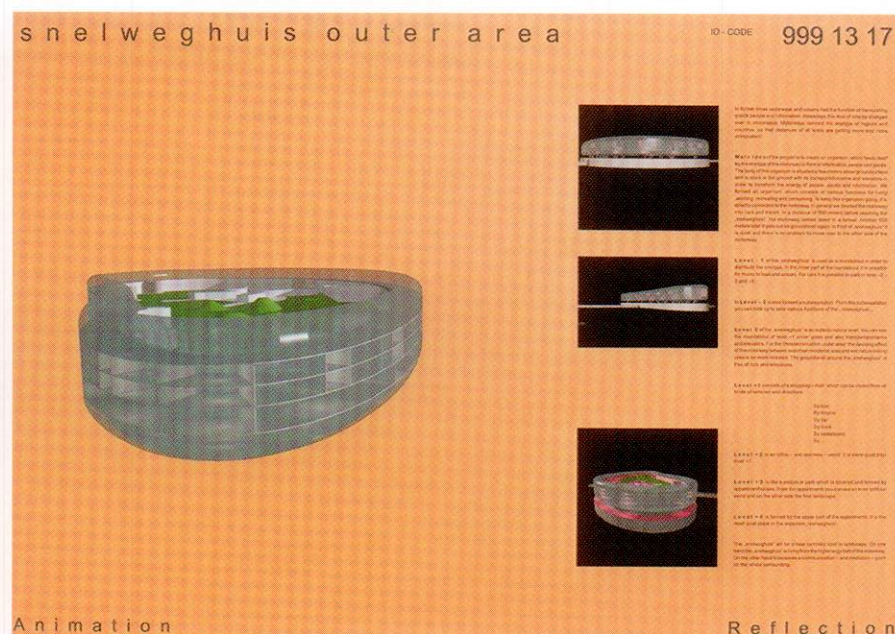
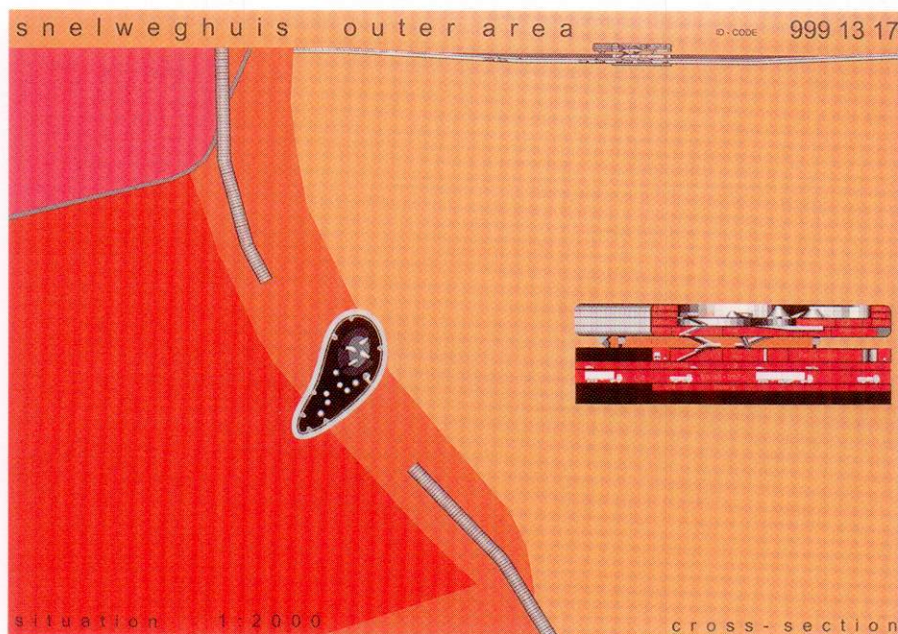
Scale 1 : 1000

Deze inzending draait om het idee van het creëren van een autonoom 'organisme' langs de snelweg. De ontwerpers stellen dat dit organisme zich voedt van de energie van de snelweg, dat aanwezig is in stromen van informatie, mensen en goederen. Het snelweghuis hangt boven het maaiveld. De constructie is verankerd door hellingbanen en liften, die voor het vervoer van mensen en goederen zorgen. In vier ondergrondse lagen vinden het auto- en goederenverkeer, de metrolijn en het parkeren plaats. Het maaiveld, laag 0, is geheel vrij van verkeer. Het snelweghuis zelf bestaat uit vier bovengrondse lagen met een gemengd programma. Laag +1 huisvest een winkelcentrum, dat ook bereikbaar is per auto. De kantoren en welzijnsvoorzieningen zijn gesitueerd op laag +2. Helemaal op de hoogste lagen (+3 en +4) zijn de woningen gesitueerd.

This entry focuses on the idea of creating an autonomous 'organism' along the motorway. According to the designers, this organism is to be fed by the energy of the motorway, expressed as flow of information, people, and goods. The motorway house is suspended above ground level. The entire construction is anchored by ramps and lifts that are used to transport people and goods. Four underground levels provide space for automobile and freight traffic, underground train lines, and car parks. The ground level - 0 level - is inaccessible for traffic. The motorway house itself consists of four above-ground levels with a mixed programme. At +1 level there is a shopping centre, which is also accessible by car. The offices and public welfare services are located on +2 level. The upper levels (+3 and +4) accommodate residential units.

Agnes Giannone, Martin Bellgardt
Münster, Duitsland
Atelier Düsburg

Agnes Giannone, Martin Bellgardt
Münster, Germany
Atelier Düsburg



PARK & PLAY

Carlos Laina, Antonio Lamela en
Luis Vidal van Estudio Lamela Y
Asociados te Madrid, Spanje

*Carlos Laina, Antonio Lamela and
Luis Vidal from Estudio Lamela Y
Asociados in Madrid, Spain*

De kern van deze inzending ligt in een onderzoek naar hoge dichtheid, mobiliteit en zelfvoorzienende stedelijke structuren. Het plan bestaat uit een stelsel van torens die met elkaar en met de bestaande stad zijn verbonden over de snelweg heen. Hierdoor wordt een nieuw stedelijk landschap gegenereerd. Een toren functioneert als een transferium: auto's worden bij de flexibele units geparkeerd op de verdiepingen en men kan hier wisselen van vervoermiddel. De toren kent een 'stedelijke doorsnede' met op de eerste lagen werkfuncties en voorzieningen en daarboven woningen. Er is uitvoerig gestudeerd op zelfvoorzienende aspecten van de torens, zoals elektriciteit, warmte en (grijs)watersysteem.

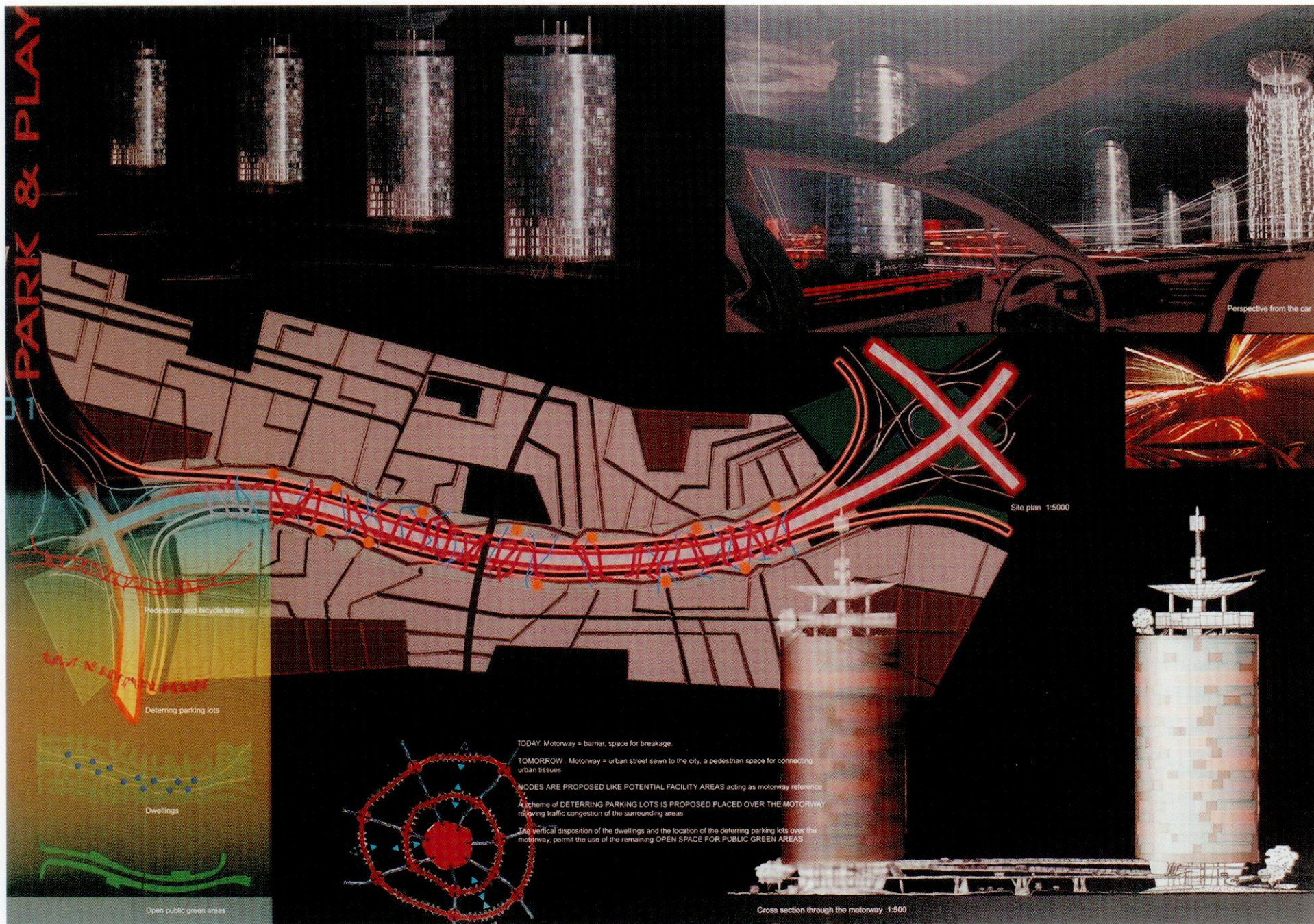
Beoordeling

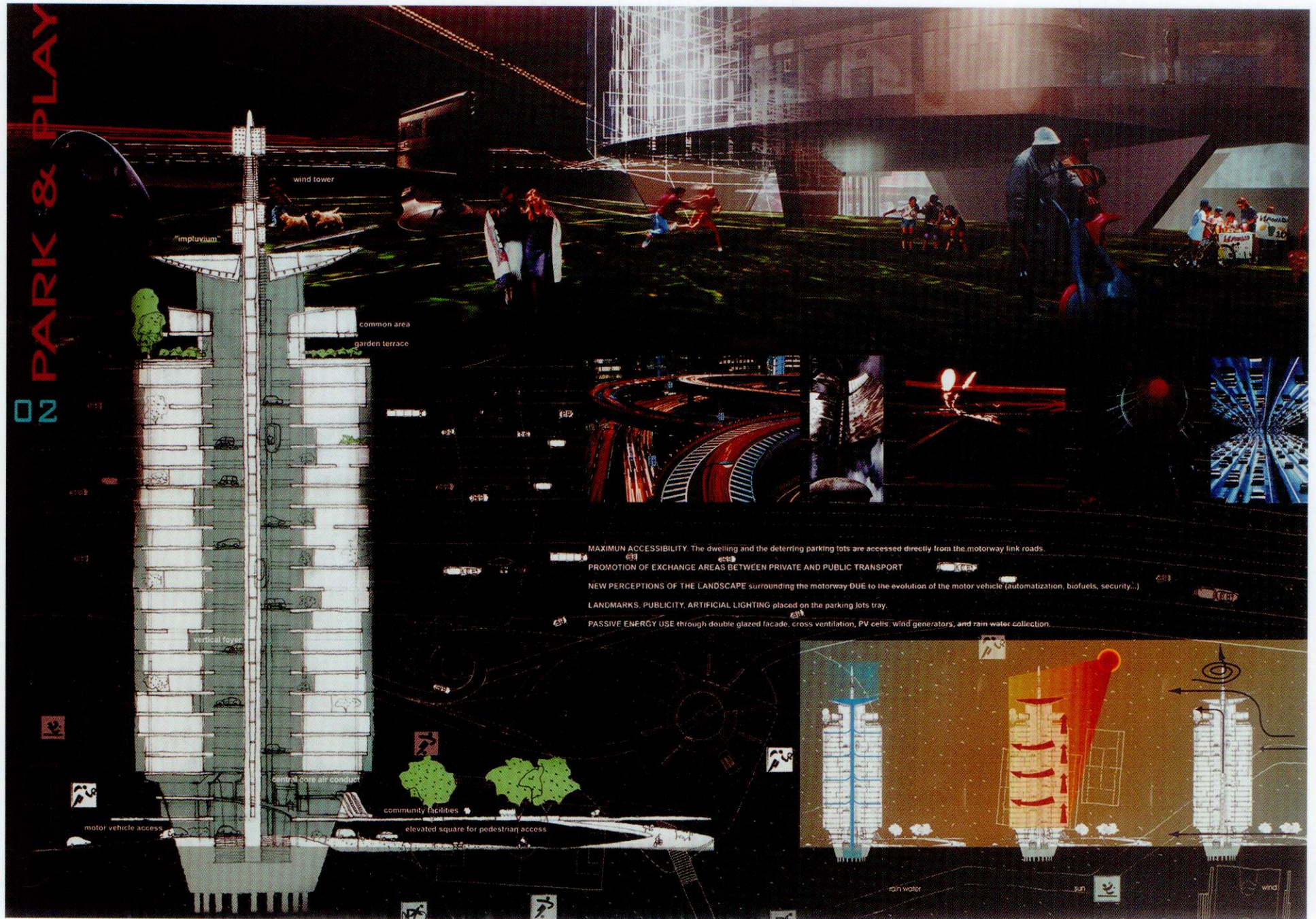
De jury waardeert de heldere en concrete manier waarop de thematiek naar voren is gebracht. De inzending is ook interessant met betrekking tot de doelstelling. De gekozen situatie sluit aan bij een type locatie waarop nu al veel bebouwingsdruk is en waar op een gepast antwoord vaak ontbreekt. Het 'woonwijk'-gevoel wordt echter gemist in het plan. Het idee roept associaties op met de toren van Babel. De lift is aantrekkelijk, maar er is grote kans op filevorming in de spitsuren. De jury vindt het jammer dat de uitwerking minder sterk is dan het concept. Wellicht houdt dit verband met de complexe vraagstelling die de ontwerpers zich hebben gesteld. De jury heeft deze inzending genomineerd.

This entry is centered around a study of high density, mobility and self-sufficient urban structures. The design consists of a system of towers linked to each other and to the existing town across the motorway. This generates a new urban landscape. The tower acts as a transfer point: cars are parked next to the flexible units on the various levels, where people can also switch to other means of transportation. The tower provides an 'urban cross-section', with working areas and facilities on the lower levels and residential units above. Extensive research was done on the self-sufficient aspects of the towers, including power supply, heating and water systems (including 'grey' water).

Assessment

The jury was impressed by the clear and concrete way in which this topic was worked out. The designers' aim also made it an interesting entry. The situation they describe reflects the type of location that is already in existence, although appropriate responses to problems are often non-existent. However, the design lacks a distinct 'neighbourhood' feel. The idea evokes associations with the Tower of Babel. The lift is attractive, but would very likely cause traffic jams during peak periods. The jury thought it unfortunate that the development was less impressive than the concept, but this was probably bound up with the complexity of the problem that the designers had set themselves. This entry was nominated.







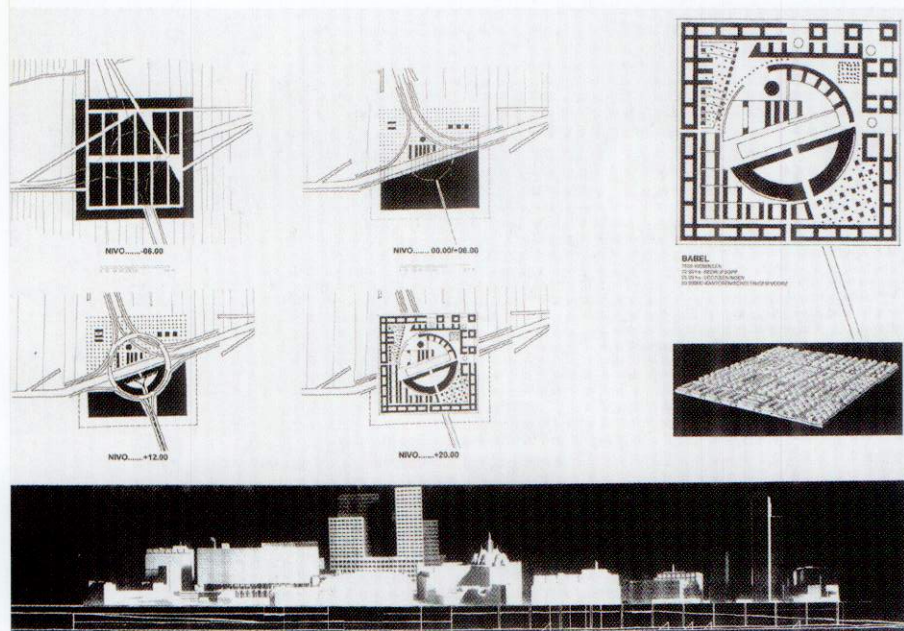
Land voor Stad

Nathalie van der Hulst,
Paul Bontenbal,
Den Haag, Nederland
m.m.v. Jan Houtenkamer
Architectenassociatie Den Haag

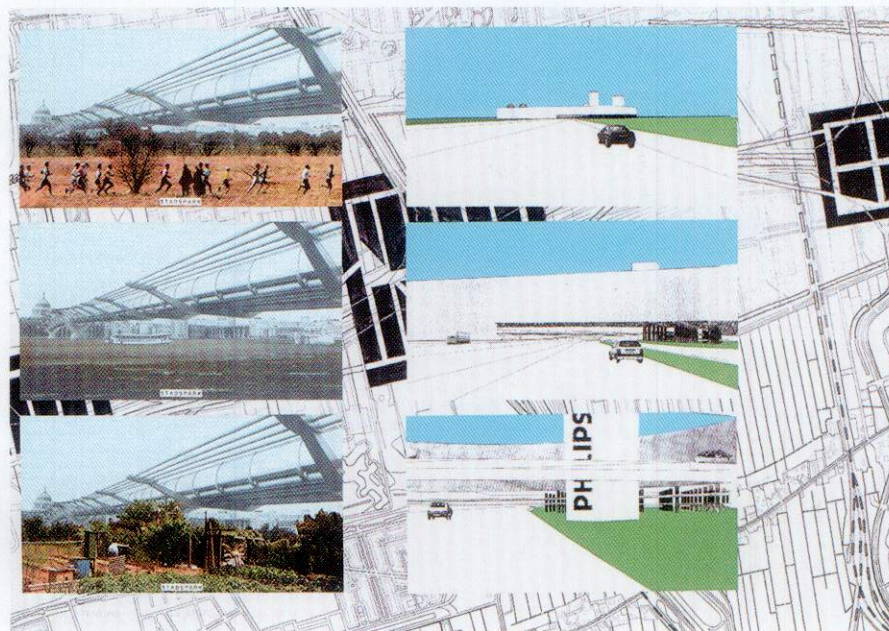
*Nathalie van der Hulst,
Paul Bontenbal,
The Hague, the Netherlands
with the cooperation of
Jan Houtenkamer
Architectenassociatie Den Haag*

Deze inzending staat voor intensieve verstedelijking als remedie tegen het huidige ongebreidelde ruimtegebruik. Nieuwe stedelijke programma's worden in geconcentreerde vorm gehecht aan snelwegafslagen. Deze afslagen liggen op 'navelstreng' afstand van bestaande stedelijke kernen. Tussen het geïntensiveerd carré-vormig gebied en de stadsrand zien de ontwerpers grote Central Parkachtige parken met voorzieningen, die ze 'voorposten' noemen. Een doorgaand 120 km/u wegennet achten de inzenders mogelijk, mits er geen directe verbinding is tussen snelweg en stad. De relatie tussen snelweg, stad en voorpostgebied wordt gelegd door een 50 km/u wegennet. Ten behoeve van beeldkwaliteit accommoderen de ontwerpers bedrijvigheid, opslag en overslag van vracht onder de snelweg. Dit laatste is gekoppeld aan een transferium voor het overladen van zwaar vrachtverkeer in lichter distributievervoer.

This entry represents intensive urbanization as a remedy against the current unrestrained use of space. New urban programmes are to be concentrated in certain locations, to be connected to the motorway exits. These exits are located in the immediate vicinity of existing urban centres. Between this intensified central area and the outskirts of town, the designers visualize large parks reminiscent of Central Park, with so-called outposts. The competitors consider an uninterrupted 120 km/h through-road system perfectly feasible in case there is no direct connection between the motorway and the town centre. A road system with a 50 km/h speed limit is to connect the motorway with the town centre and the outer range. In order to enhance the quality of the image, the designers project commercial activities, storage, and trans-shipment of freight underneath the motorway. This latter aspect is coupled to a transfer point for the transfer of heavy freight traffic to lighter distribution transportation.



autonome structuren



LAND VOOR STAD PANEEL 1

LAND VOOR STAD

Staat voor uitbreiding van de onbebouwde ruimte.
Intensivering van stedelijkheid.
Het "makkelijke VINEX" bouwen moet plaats maken voor het geconcentreerde stedelijk avontuur.
Concentraties vastgelegd in omvang uitbreidend uitbreidbaar in aantal en naar behoefte.
Stapel van functies inclusief ontsluiting en bereikbaarheid zijn voorwaardelijk voor de nieuwe stedelijkheid.

De nieuwe stedelijke programma's zijn gesitueerd op "navigatiestring" afstand van de huidige historische, vooral randstedelijke kernen en vormen de "voorpost" naar de onbebouwde ruimte.
Tussen de "voorposten" en de rand van de historische (bestaande) bebouwing, het zijn "navigatiestring" gebied, zijn de grote stadsparken, dielen, tuinen van - en visseren volkstunten en typische in de tijd veranderende dagrecreatie gesitueerd.
Voorop staan Central Park achtige omvang en functies.

Historische stad vormt met de voorpost(en) een nieuw stedenbouwkundig ensemble met de daarbij behorende scherp afbakening van bebouwd en onbebouwd.

Het door de tijd aaneengesloten wegniet van verschillende capaciteit en toegelaten snelheid dient "ontsluiting" te worden. Een onbemand 120km/u net op maasveld wordt realiseert als de rechtstreekse verbinding met de historische stadskernen verboden is. De eerder genoemde voorpost is bij uitstak het transitie moment voor een op niveau gelegen 50km/u wegniet dat zowel de ontsluiting verzorgt voor de historische stad, via de zijn navigatiestring, als de ontsluiting van de voorpost.

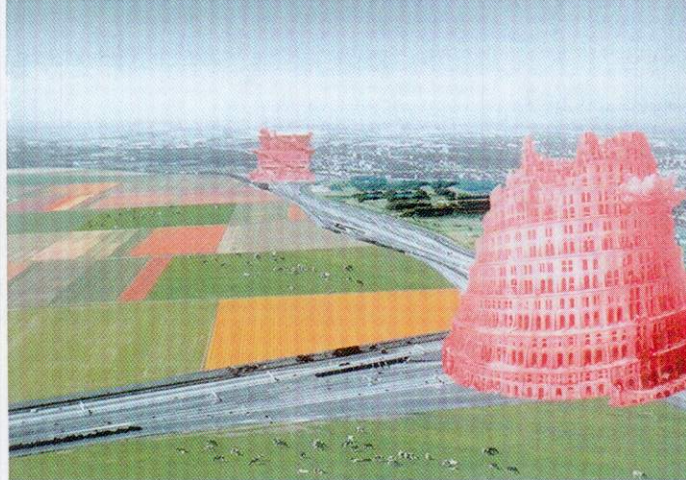
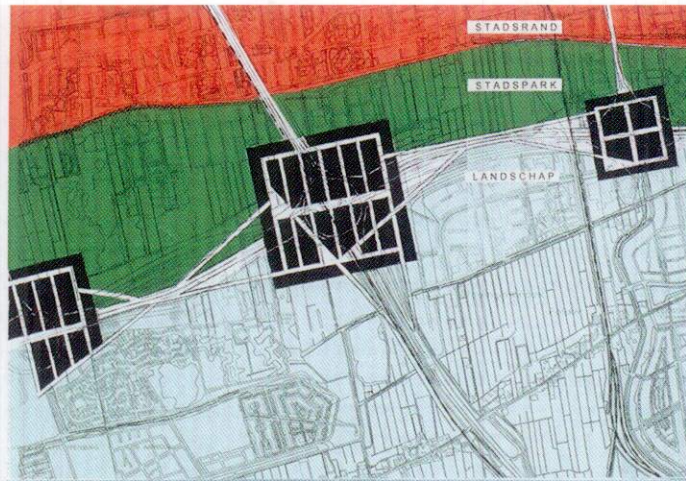
De bedrijfssterren met de daarop elkaar in overtreffende trap architectonisch beconcurrerende bedrijven zorgen voor een ongekende beeld vulling van de autoweg. Het merendeel kan onder het maasveld als "lundering" (bv de voorposten gesitueerd en geacomodeerd worden. Het zware vrachverkeer dat samenhangt met zowel opslag overslag als met de resp. bedrijvigheid wordt op deze wijze uit het stedelijk ensemble gehouden.

Ook hier is sprake van een transitiepunt waar verandering zal plaatsvinden tussen het zware vrachvervoer en het kleinschalige distributie vervoer. De multifunctionele knooppunten hier ook wel voorposten genoemd, kunnen, afhankelijk van hun vooraf vastgestelde omvang, behalve wonen in al z'n toekomstige en huidige verspreidingsvormen ook tal van gemeenschapsvoorzieningen accommoderen.

Centraal in dit voorstel staat de integratie van initiatieven die leiden tot het terugkrijgen van een ongebreidelde ruimtegebruik.

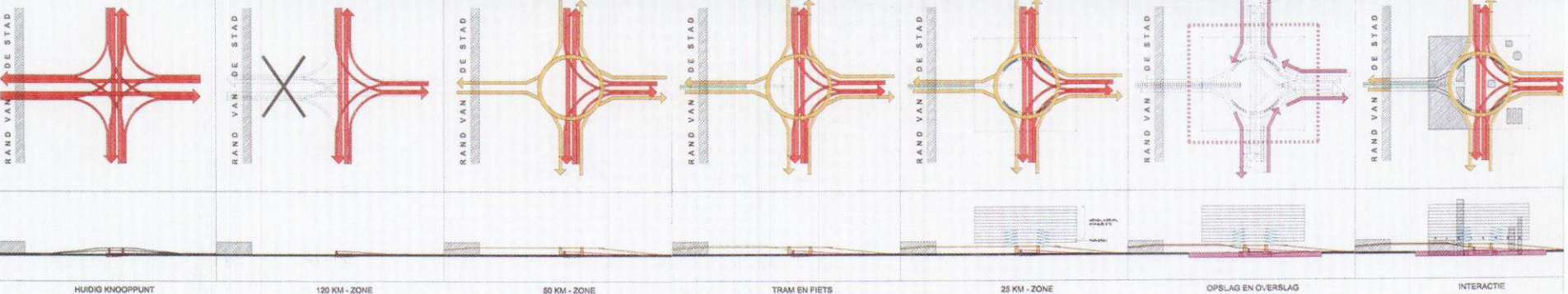
De autoweg haar traditionele beeld terug te geven van verbindingsweg door de open ruimte, van knooppunten van stedelijke activiteiten. De historische kernen te ontkoppelen van de autostrade.
De wegen naar de toekomst zullen leiden naar het snelweghuis boven de snelweg.

Bovenstaande leidt onduidelijk tot de conclusie dat de gevraagde "architectonische kwaliteit" van een voltrekt andere orde is. Gesteld kan worden dat in de door ons gedane voorstellen de architectuur de zelfde rol mag en kan spelen als voorheen mits met aandacht begrip voor context en met liefde bedrijven. Een tweede, mogelijk meest belangrijke conclusie is dat de richting van Nederland een integratie van politieke, bestuurlijke en wetenschappelijke inzet vereist. Het middeleeuwse stratego kunnen wij ons niet meer veroorloven. Een centrale regie is noodzakelijk.



Zoetermeer-Oosterhoorn	8.500 woningen
	20 ha bedrijfstakken
Leidscheveen	7.200 woningen
	60 ha bedrijfstakken
Buitenplaats Ypenburg	13.000 woningen
	37 ha bedrijfstakken
Wateringse Veld	8.000 woningen
	23 ha bedrijfstakken
Pijnacker-Zuid	3.300 woningen
	8 ha bedrijfstakken
Pijnacker-Delfgauw	2.400 woningen
	37 ha bedrijfstakken
Noordrand III	6.800 woningen
	10 ha bedrijfstakken
Noordrand II	6.600 woningen
	6 ha bedrijfstakken
Nesselande - Achtkamp	5.900 woningen
	4 ha bedrijfstakken
't Groenland	2.800 woningen
	8 ha bedrijfstakken
Midden IJsselmonde	11.100 woningen
	40 ha bedrijfstakken

Zoetermeer-Oosterhoorn	8.500 woningen
	20 ha bedrijfstakken
Leidscheveen	7.200 woningen
	60 ha bedrijfstakken
Buitenplaats Ypenburg	13.000 woningen
	37 ha bedrijfstakken
Wateringse Veld	8.000 woningen
	23 ha bedrijfstakken
Pijnacker-Zuid	3.300 woningen
	8 ha bedrijfstakken
Pijnacker-Delfgauw	2.400 woningen
	37 ha bedrijfstakken
Noordrand III	6.800 woningen
	10 ha bedrijfstakken
Noordrand II	6.600 woningen
	6 ha bedrijfstakken
Nesselande - Achtkamp	5.900 woningen
	4 ha bedrijfstakken
't Groenland	2.800 woningen
	8 ha bedrijfstakken
Midden IJsselmonde	11.100 woningen
	40 ha bedrijfstakken



maxwan architecture urbanism uit Rotterdam, Nederland, vertegenwoordigd door ir. R.J. Dijkstra

maxwan architecture urbanism in Rotterdam in the Netherlands, represented by ir. R.J. Dijkstra

?-TYP

Deze inzending draait om de vraag welke fysieke vorm de relatie tussen de weg en omgeving kan verrijken. De ontwerpers vinden het antwoord in een rij bomen langs de weg. Het voorgestelde principe wordt getypeerd als een 'groot volume op kleine voet' met verschillende maatverhoudingen. Beleving van de omgeving staat in dit idee centraal. De kleinste versie is het type 'mini-villa' dat in een straal van 8 meter vanuit de as van de boom staat, terwijl de grootste een straal van 100 meter heeft en een compleet multifunctionele leisure-mall kan huisvesten. De voorgestelde bouwmethodiek van 'inklemming' genereert ondergrondse parkeergarages. De architectuur kan verder verrijkt worden door het ontwerp van de architecten. Energetisch gesproken kan 'de bol' zelfvoorzienend gemaakt worden met zonnepanelen en bassins voor de opvang van hemelwater.

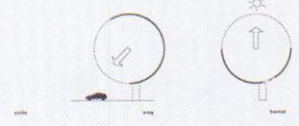
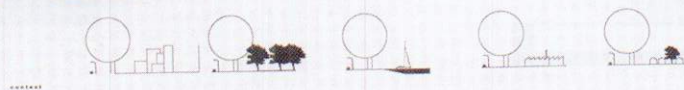
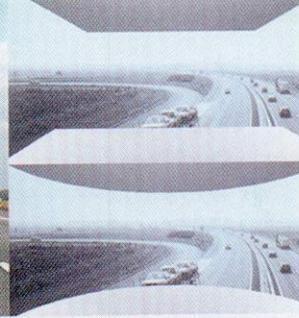
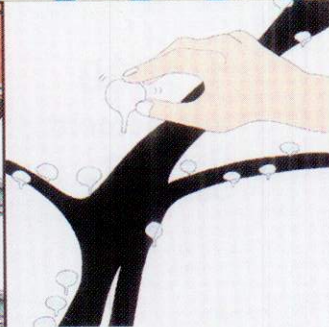
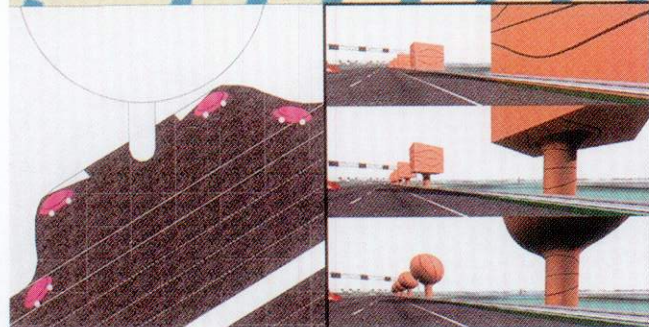
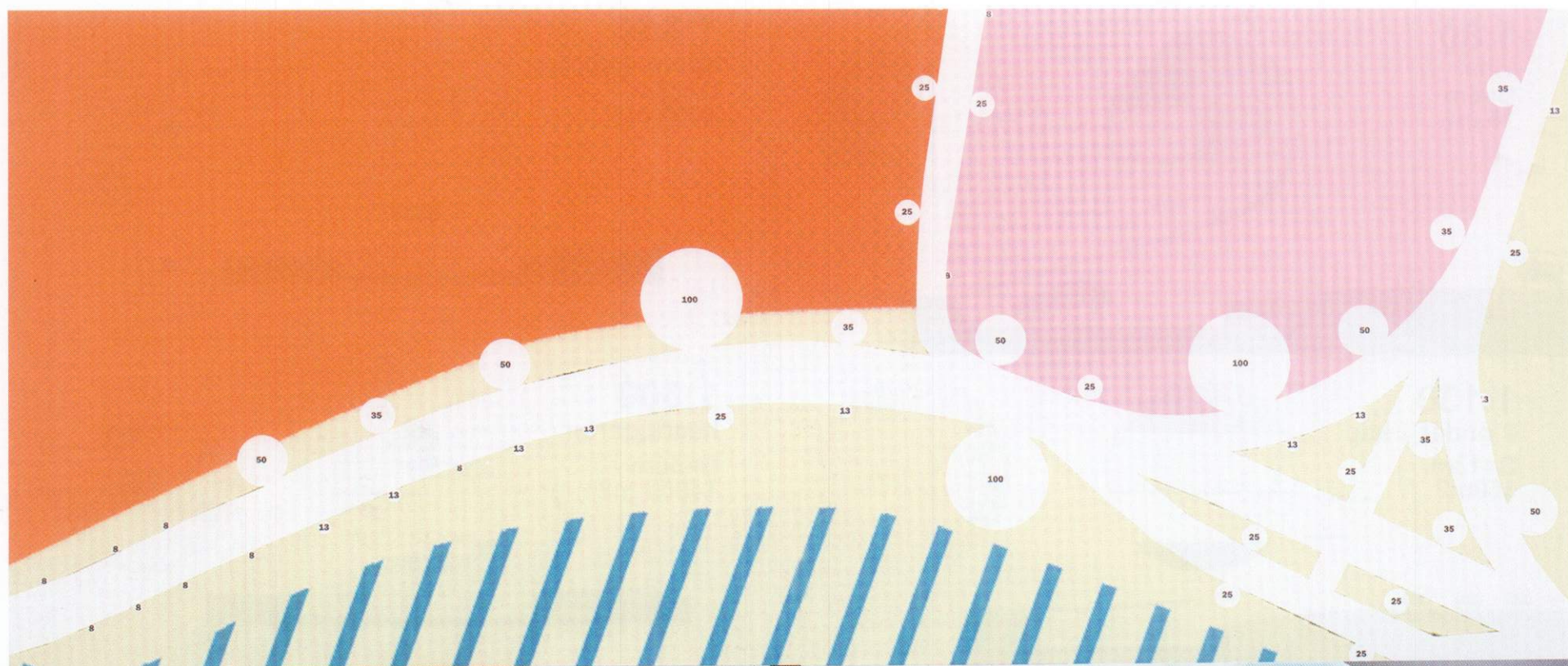
Beoordeling

Volgens de jury gaat deze inzending sterk uit van visuele integratie met de snelweg. Het past in die zin binnen een reeks aan inzendingen die objecten of structuren rondom de snelweg als uitgangspunt nemen. Ook dit idee roept associaties op met de toren van Babel. De jury vindt het jammer dat de schalen op de panelen niet kloppen, hetgeen het realiteitsgehalte van de inzending niet ten goede komt. Maar zij waardeert de concrete en heldere uitwerking van het idee. Ook lijken de mogelijkheden van de verschillende typen goed onderzocht te zijn. De jury kende aan deze inzending een derde prijs toe.

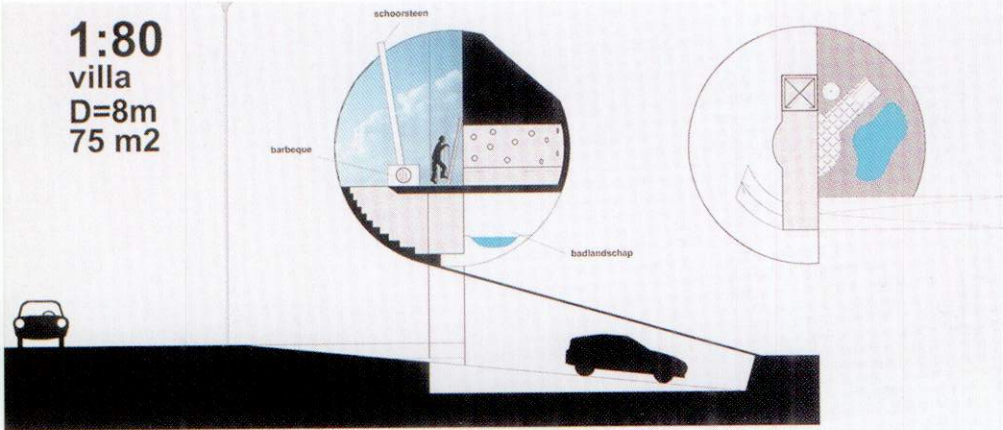
This entry revolves around the question of what physical form can be used to enhance the relationship between the road and its environment. The designers find their answer in a row of roadside trees. The proposed principle is characterised as 'a large volume on a small base' with various dimensional relationships. Perception of the environment is central to this idea. The smallest version is the 'mini-villa' type, occupying an area with a radius of 8 metres from the axis of the tree, while the largest has a radius of 100 metres and can accommodate a whole multifunctional leisure mall. The proposed building method of 'clamping' units together automatically frees space for underground car parks. The architecture can be further enriched using the architects' design. From an energetics point of view, the 'sphere' can be made self-sufficient by installing solar panels and rain-water collection tanks.

Assessment

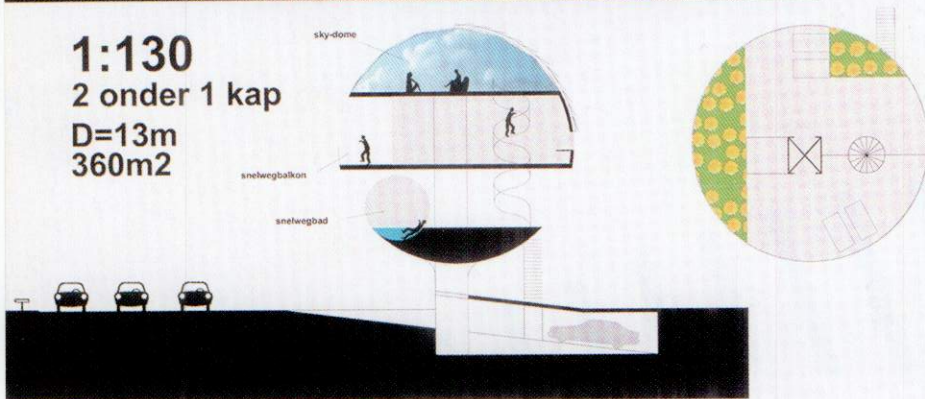
The jury saw the essence of this entry in the strong emphasis on visual integration with the motorway. It was one of a number of entries based on objects or structures around the motorway. This idea also conjures up associations with the Tower of Babel. The jury thought it unfortunate that the scales on the panels did not tally, which detracted from the sense of reality that the entry presented, but it felt that the clear, concrete development of the idea was excellent. The possibilities offered by the various types also seemed to have been well researched. The jury therefore awarded this entry a third prize.



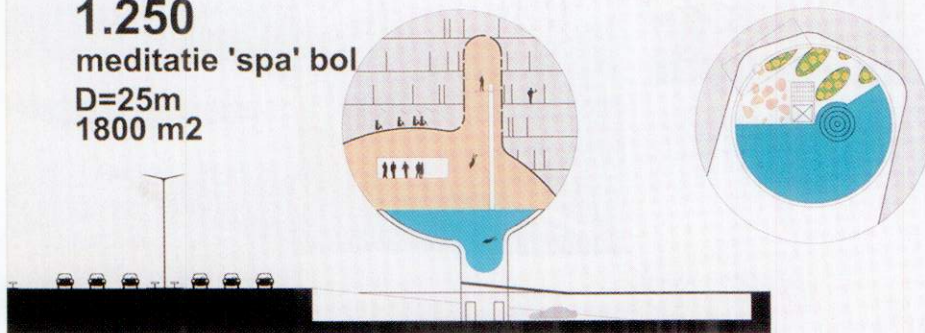
1:80
villa
D=8m
75 m2



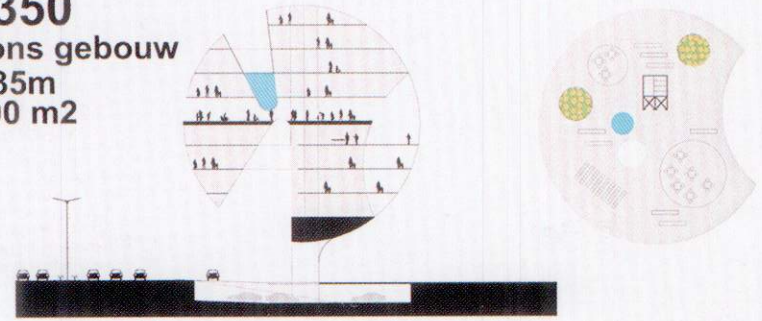
1:130
2 onder 1 kap
D=13m
360m²



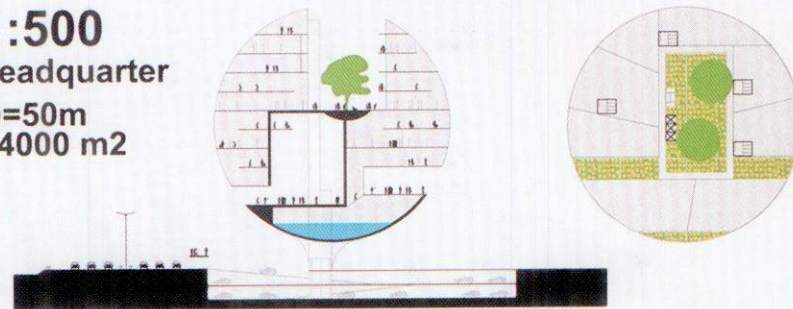
1.250
meditatie 'spa' bol
D=25m
1800 m2



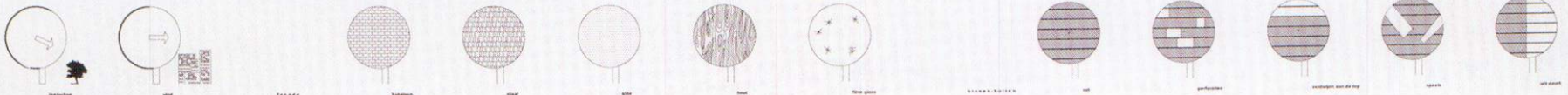
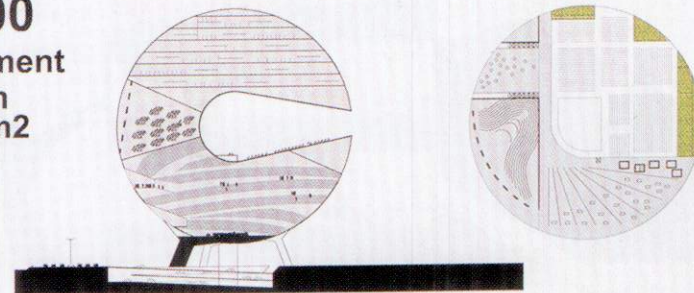
1:350
spons gebouw
D=35m
5000 m2



1:500
headquarter
D=50m
14000 m2



1:1000
amusement
D=100m
50000 m2



derde prijs | *third prize*

45

