

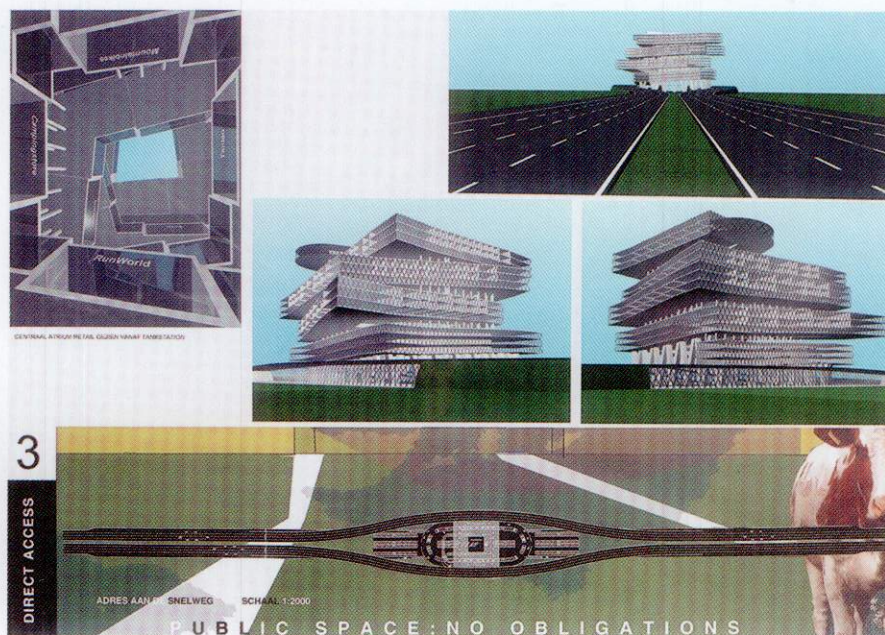
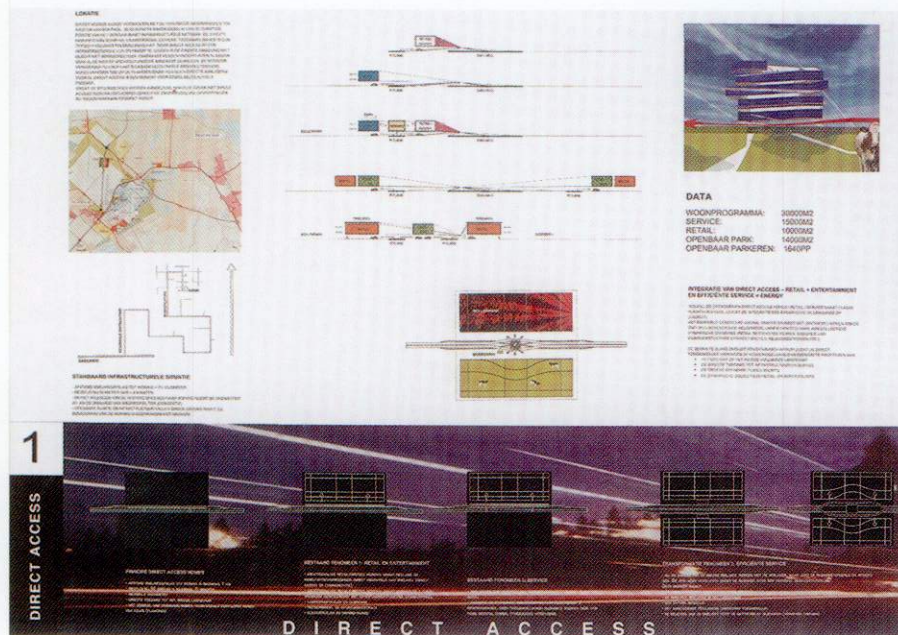
Direct Access

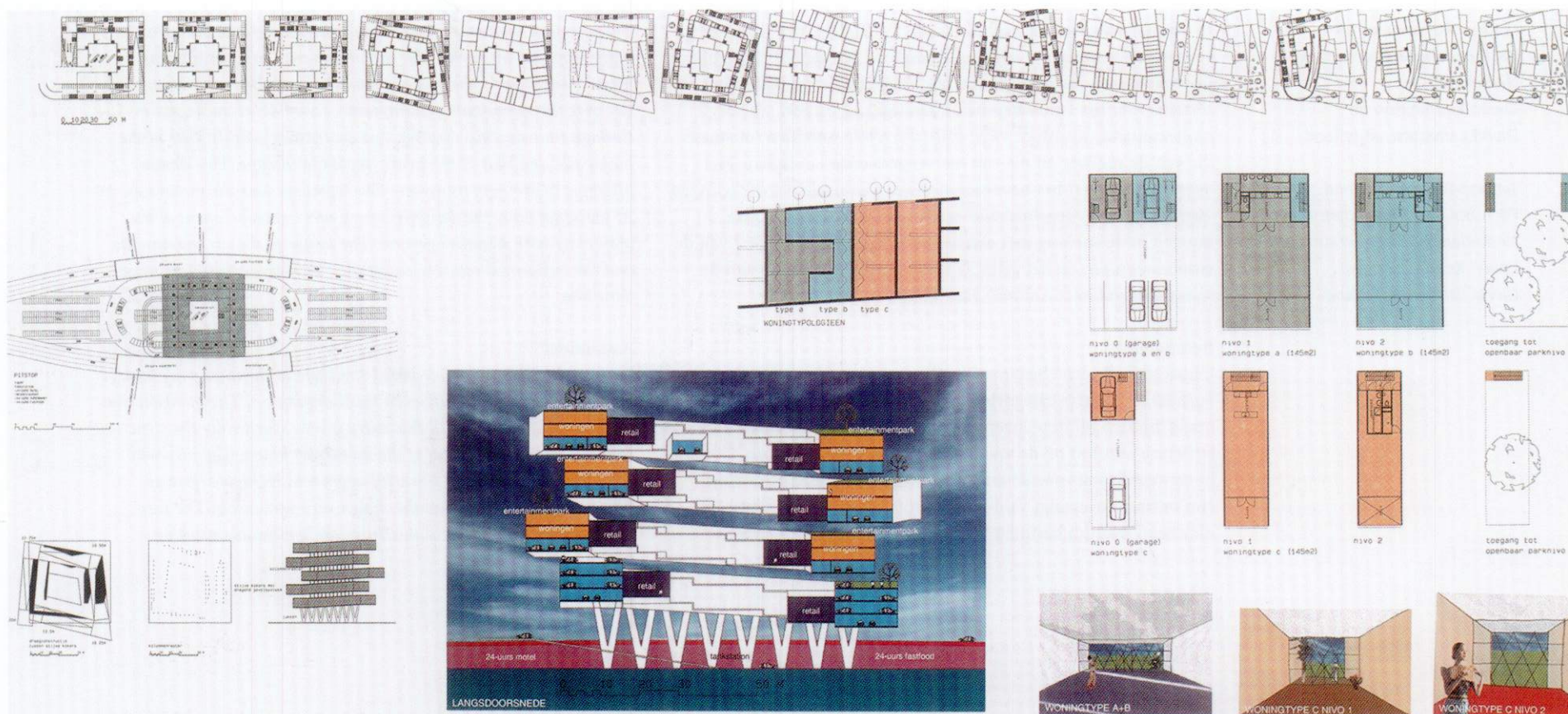
ONX architecten bna
Haarlem, Nederland
H.J. Pouw

ONX architecten bna
Haarlem, the Netherlands
H.J. Pouw

De ontwerpers hebben hun snelweghuis laten versmelten met de Westrandweg, nabij Schiphol. Met het wonen direct aan de snelweg beoogt deze inzending een aantal kwaliteiten te combineren en direct toegankelijk te maken. Hiermee doelt men op kwalitatieve anonimiteit, hedendaagse snelwegfenomenen (retail, entertainment, service) en genieten van het weidse Hollandse landschap. Speciaal voor de reiziger is de beleving van het landschap optimaal benut met verhoogde uitzichten, stuurbeleving (chicane) en flyby ervaringen. Om dit alles te bereiken trekken de ontwerpers de twee snelwegrichtingen uit elkaar en plaatsen het snelweghuis in het ontstane middengebied. Bereikbaarheid en zichtbaarheid zijn hierdoor optimaal bediend. Het snelweghuis bestaat uit gestapelde ten opzichte van elkaar gedraaide sandwich-structuren. Behalve het wonen zijn diverse 24-uurs activiteiten in het snelweghuis opgenomen. Hoog boven het landschap is een park ingericht.

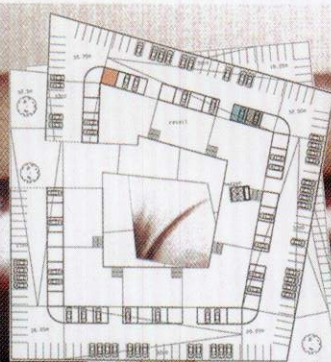
The designers have allowed their motorway house to melt into the Westrandweg near Schiphol Airport. By projecting the residential areas directly on the motorway, this proposal attempts to combine a number of qualities and to make them directly accessible. This pertains to the factor of qualitative anonymity, modern motorway phenomena (retail, entertainment, service), and enjoyment of the wide Dutch countryside. For the traveller in particular, contemplation of the countryside is optimized by raised views, steering experience (chicane) and flyby experiences. In order to attain this goal, the designers propose to segregate the two directions of traffic flow on the motorway and to use the resulting central terrain for the motorway house. Thus, accessibility and visibility are optimized. The motorway house consists of several stacked layers that are rotated relative to each other. Apart from residential facilities, various round-the-clock activities are integrated into the motorway house. In addition, there is a park high above the landscape.



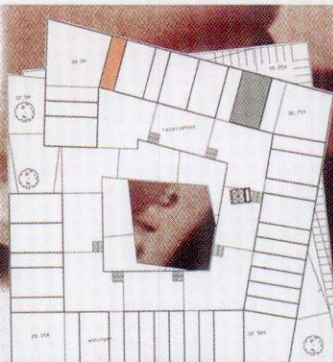


2

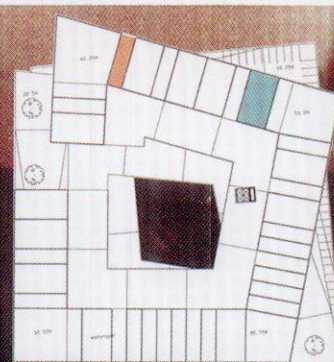
DIRECT ACCESS



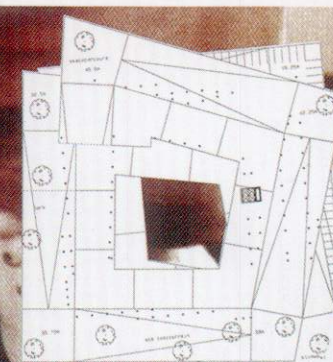
NIVO 0 RIJBAAN SCHAAL 1:700



NIVO 1 WONING SCHAAL 1:700



NIVO 2 WONING SCHAAL 1:700



NIVO 3 PARK SCHAAL 1:700

ANONYMITY

Janjaap Ruysenaars en
Paco Bunnik uit Amsterdam,
Nederland, met
Owen Reddington en
David Lamasniw uit Ierland

*Janjaap Ruysenaars and
Paco Bunnik, Amsterdam in the
Netherlands, in cooperation with
Owen Reddington and
David Lamasniw, Ireland*

In dit majestueuze snelweghuis ervaart men de snelste lijn tussen snelweg en woning. De snelweg eindigt via een autolift letterlijk in de woonkamer, die hoog boven het omringende landschap ligt en uitzicht over het landschap biedt. Doorgaand verkeer wordt ondertunneld, waardoor twee contrasterende werelden ontstaan: die van de snelweg en die van het vrijgemaakte landschap. Het ontwerp ambieert het bevorderen van transversale ontwikkelingen over de snelweg. Tegelijkertijd markeren de ontwerpers elke ingreep in de snelweg met een ruimtelijk gebaar. Het beeld van de autobewegingen en het gebouw roept herinneringen op aan de visionaire architect Antonio Sant'Elia.

Beoordeling

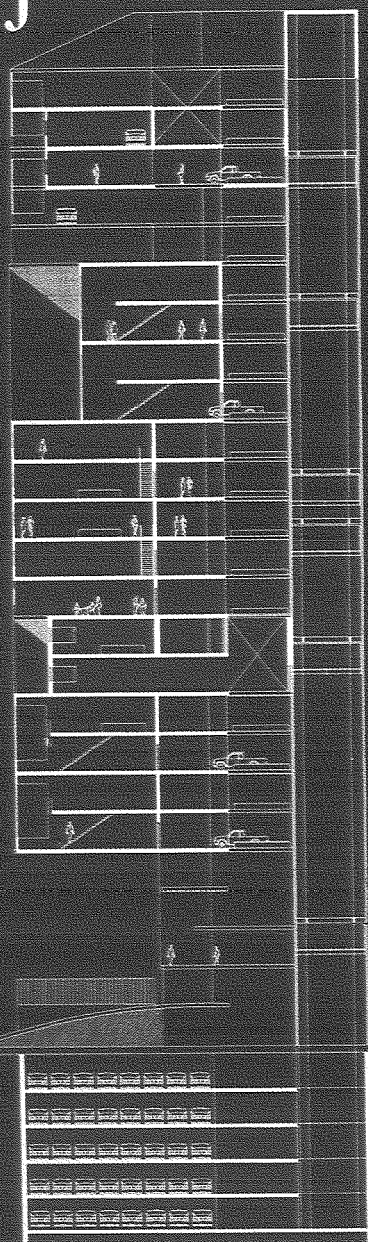
Ontwerpen die een objectmatige structuur aan de snelweg koppelen vormen een aparte categorie inzendingen in deze prijsvraag. De vraag die zich bij deze inzending voordoet is hoe specifiek deze structuur aansluit op de vraagstelling van het snelweghuis. De jury heeft waardering voor de krachtige aanpak van deze inzending. Het ontwerp overtuigt vanwege de grote interne consistentie. De jury heeft daarom besloten tot een eervolle vermelding.

This majestic motorway house offers the fastest route between the motorway and the home. The motorway ends in a car lift that literally leads up to the living room, which sits high above and looks out over the surrounding countryside. Lower-level traffic passes through tunnels, thus creating two contrasting worlds: that of the motorway and that of the freely created landscape. This design attempts to promote transverse developments over the motorway. At the same time, the designers mark every encroachment of the motorway with a spatial gesture. The image of the car movements and the building is reminiscent of the visionary architect Antonio Sant'Elia.

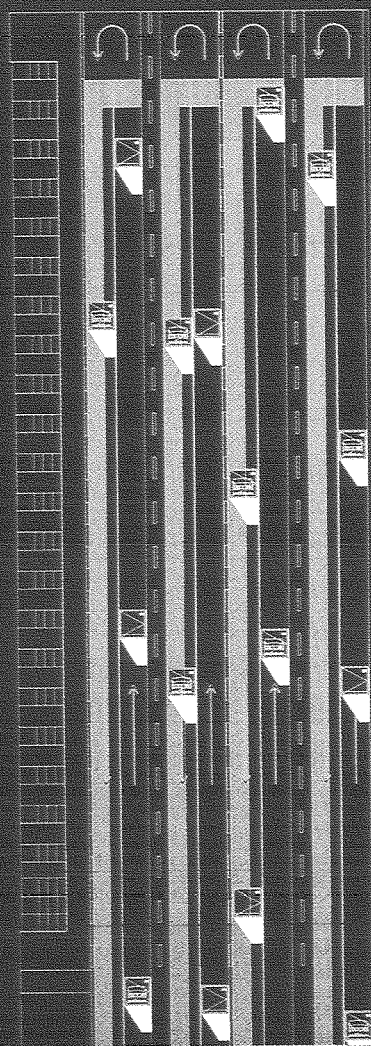
Assessment

Designs that link an object-based structure to the motorway form a separate category of entries in this competition. The question that arises in conjunction with this entry is how specifically the structure connects with the problem of the motorway house. The jury was impressed by the entry's powerful approach. Its high degree of internal consistency makes the design very persuasive. The jury therefore decided to award this entry an honourable mention.

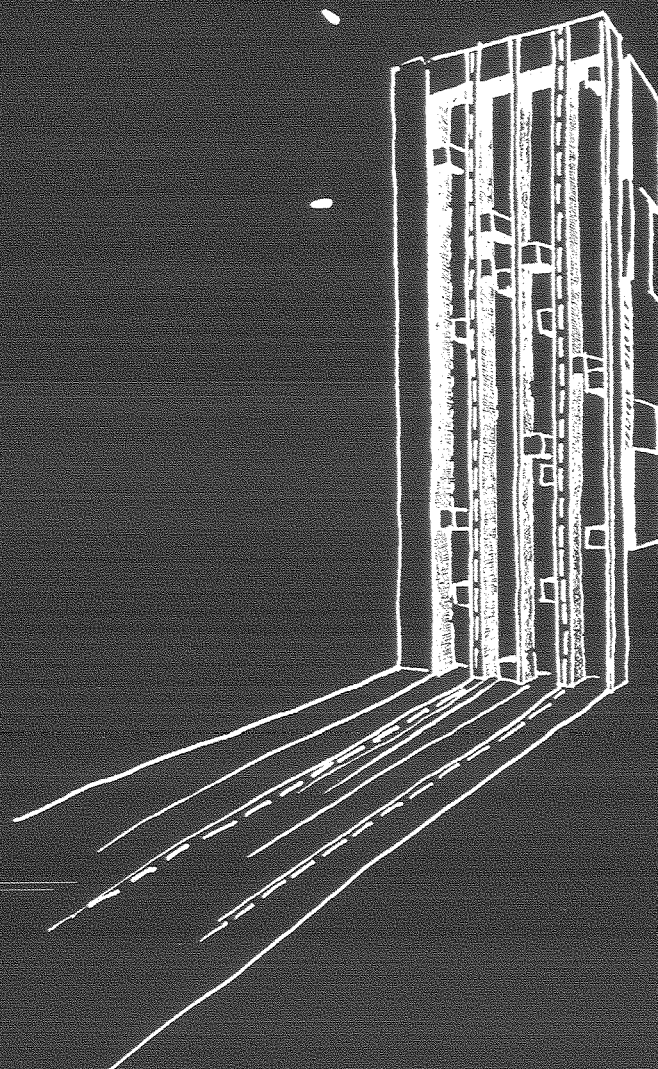
2 PJ



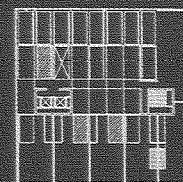
section 1:200



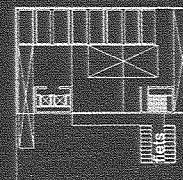
highway facade 1:200



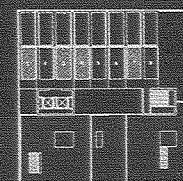
plans 1:400



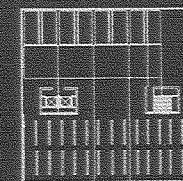
level 23



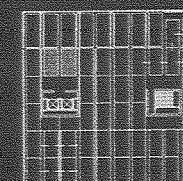
level 16



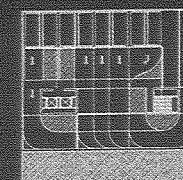
level 12



level 9



level 3

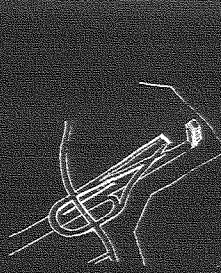


level 0

1 PJ



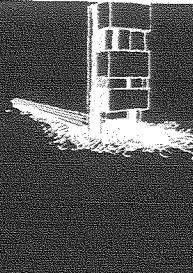
selected study area



cutting the highway



sketch from the highway



sketch from the park

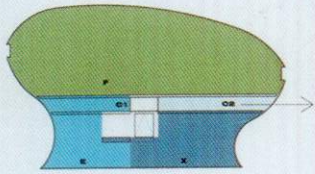
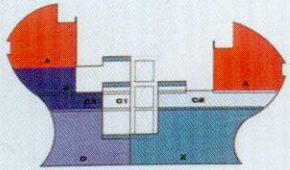
3
2
1

plan 1:2000

- step 1: tunneling the selected area.
- step 2: cutting the highway to lead the way for transversal developments.
- step 3: building the motorway house, emphasizing the contrast between the advantages of the highway and the qualities of nature.

2



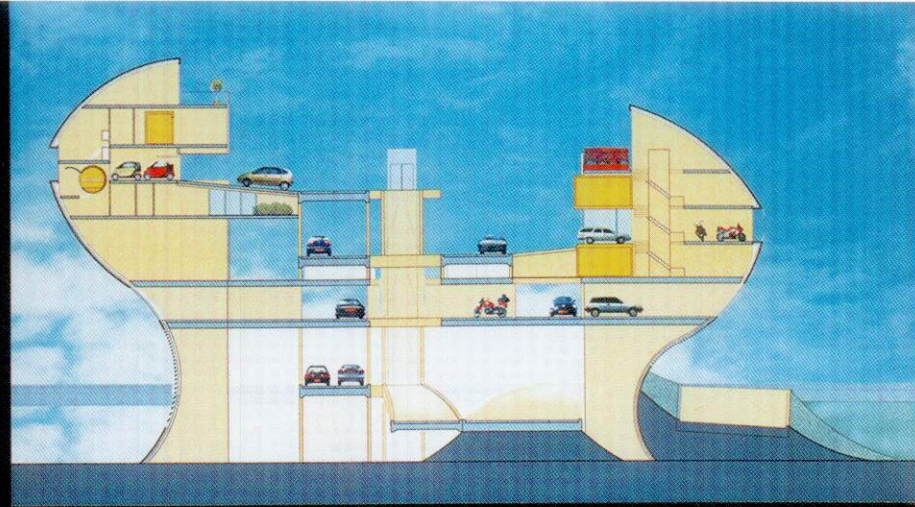


legenda

- A verblijfplaats voor mens en auto
- B uitgerichte Mao Sushi drive-in
- C1 ontstalling
- C2 parkeren
- C3 drive-in shops en restaurants
- C4 drive-in bioscoop (scherm in arena ruimte)
- D indoor sport
- E open center
- F shoppingmall
- X restaurant centrum
- X ruimte voor voetvak met oprijt

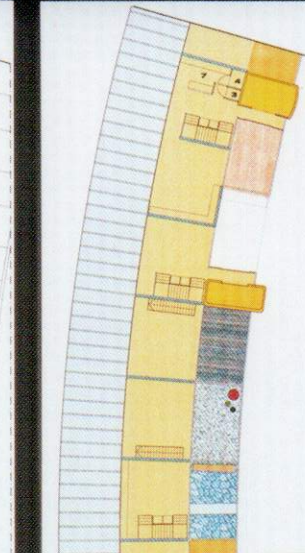
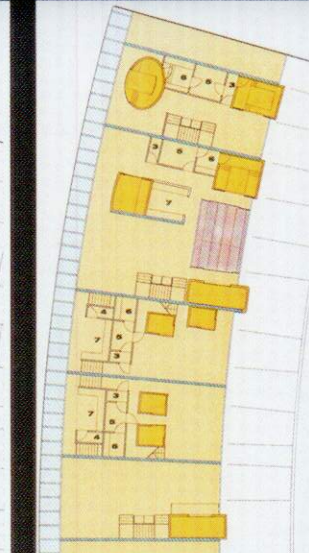
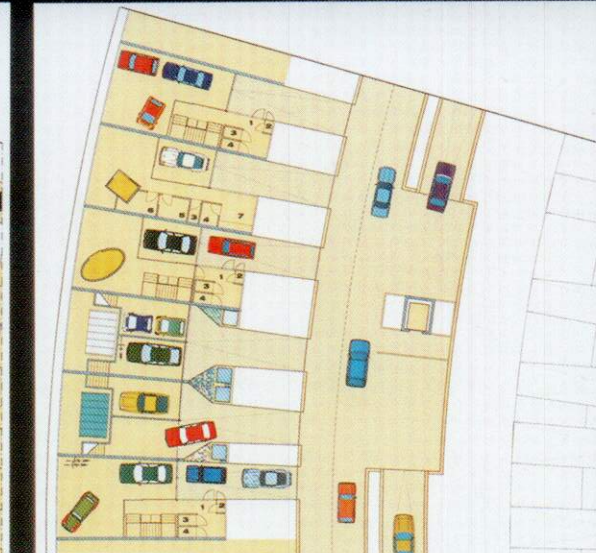
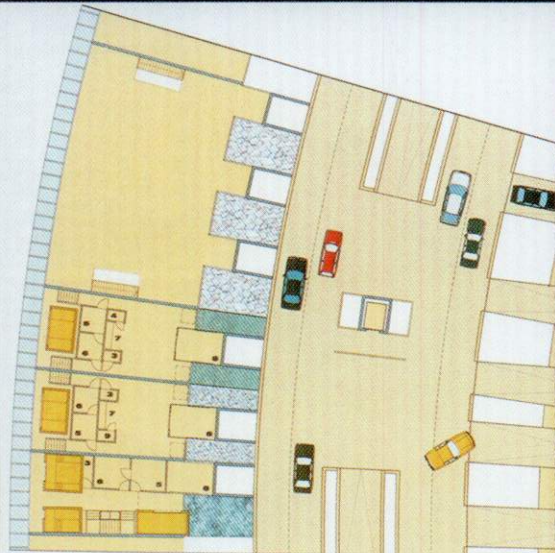
- woon: slaapcoon
- woon: slaapcoon
- woon: slaapcoon
- woon: slaapcoon
- woon: slaapcoon
- woon: slaapcoon

- 1 entree
- 2 internet box
- 3 toilet
- 4 berging
- 5 badkamer
- 6 slaapkamer
- 7 keuken
- 8 slaapkamer
- 9 slaapkamer
- 10 slaapkamer
- 11 slaapkamer
- 12 slaapkamer
- 13 slaapkamer
- 14 slaapkamer
- 15 slaapkamer
- 16 slaapkamer
- 17 slaapkamer
- 18 slaapkamer
- 19 slaapkamer
- 20 slaapkamer
- 21 slaapkamer
- 22 slaapkamer
- 23 slaapkamer
- 24 slaapkamer
- 25 slaapkamer
- 26 slaapkamer
- 27 slaapkamer
- 28 slaapkamer
- 29 slaapkamer
- 30 slaapkamer
- 31 slaapkamer
- 32 slaapkamer
- 33 slaapkamer
- 34 slaapkamer
- 35 slaapkamer
- 36 slaapkamer
- 37 slaapkamer
- 38 slaapkamer
- 39 slaapkamer
- 40 slaapkamer
- 41 slaapkamer
- 42 slaapkamer
- 43 slaapkamer
- 44 slaapkamer
- 45 slaapkamer
- 46 slaapkamer
- 47 slaapkamer
- 48 slaapkamer
- 49 slaapkamer
- 50 slaapkamer
- 51 slaapkamer
- 52 slaapkamer
- 53 slaapkamer
- 54 slaapkamer
- 55 slaapkamer
- 56 slaapkamer
- 57 slaapkamer
- 58 slaapkamer
- 59 slaapkamer
- 60 slaapkamer
- 61 slaapkamer
- 62 slaapkamer
- 63 slaapkamer
- 64 slaapkamer
- 65 slaapkamer
- 66 slaapkamer
- 67 slaapkamer
- 68 slaapkamer
- 69 slaapkamer
- 70 slaapkamer
- 71 slaapkamer
- 72 slaapkamer
- 73 slaapkamer
- 74 slaapkamer
- 75 slaapkamer
- 76 slaapkamer
- 77 slaapkamer
- 78 slaapkamer
- 79 slaapkamer
- 80 slaapkamer
- 81 slaapkamer
- 82 slaapkamer
- 83 slaapkamer
- 84 slaapkamer
- 85 slaapkamer
- 86 slaapkamer
- 87 slaapkamer
- 88 slaapkamer
- 89 slaapkamer
- 90 slaapkamer
- 91 slaapkamer
- 92 slaapkamer
- 93 slaapkamer
- 94 slaapkamer
- 95 slaapkamer
- 96 slaapkamer
- 97 slaapkamer
- 98 slaapkamer
- 99 slaapkamer
- 100 slaapkamer



DOORSNEDE

1 : 200 : 500



aanwezigheid



uitbreiding



typen

verblijfplaats

2

**DRIVE-IN
THEATER**

PLATTEGRONDEN

1 : 200



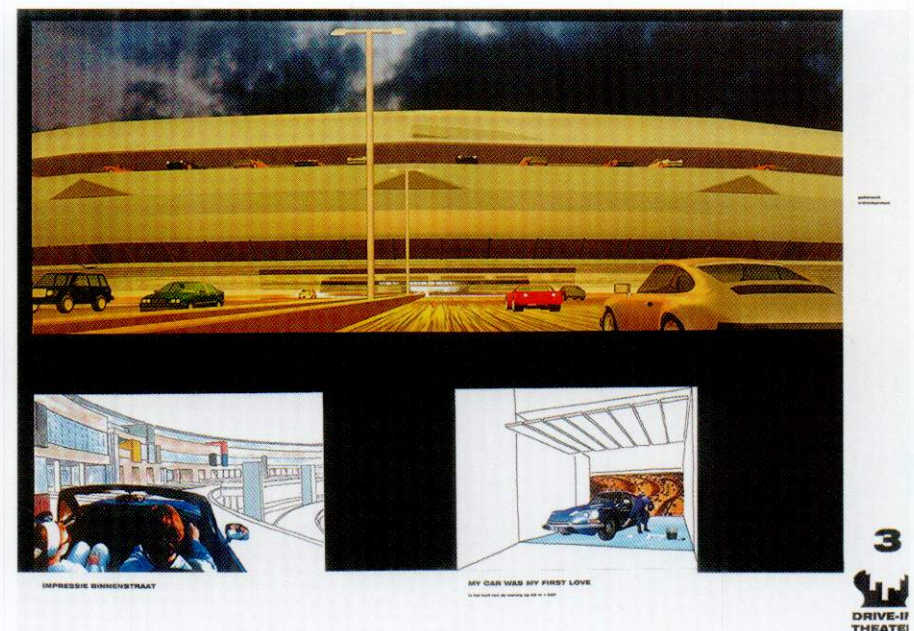
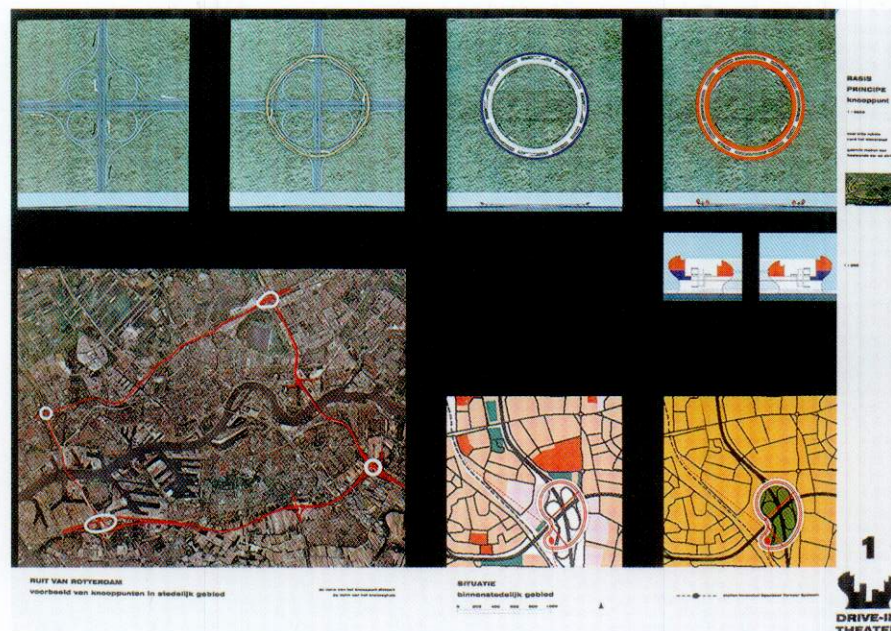
Drive-in Theater

Volgens deze ontwerper kunnen de autoliefhebbers hun hart ophalen in dit snelweghuis. Haar vertrekpunt is dat, net als vroeger, het huidige kruispunt de 'climax van levendigheid' is met auto's die komen, gaan en in- en uitvoegen. Het snelweghuis is daarom ook gefocust op het knooppunt van snelwegen. Het snelweghuis omringt in letterlijke zin het knooppunt met activiteiten. De snelweg loopt dwars door het gebouw heen, waardoor de automobilisten gebruik kunnen maken van diverse drive-in voorzieningen, zoals winkels en een openluchtbioscoop. Hoog boven de snelweg zijn de woningen ondergebracht. Deze zijn ontwikkeld vanuit het idee van individualiteit, met cocons waar bewoners zich kunnen afzonderen of verzamelen, afhankelijk van hun behoeften. De auto kan worden geparkeerd naast, bij en ook zelfs in een vitrine in de woning.

According to this designer, car freaks may really enjoy this motorway house to their heart's delight. This proposal is based on the principle that intersections - just as in the traditional system - are seen as a 'climax of activity' with vehicles coming, going, and melting in and out of the traffic flow. Thus, the motorway house in this case is focused on an intersection of motorways. The motorway house, according to this concept, literally develops the intersection with all its activities. The motorway passes right through the building, so that drivers may utilize a score of drive-in facilities, such as shops and a drive-in cinema. The residential units are located high above the motorway. These residential units are conceived along the concept of individuality, with cocoons where inhabitants may either find their privacy or gather with others at wish. The car may be parked next to or even inside a 'display case' integrated into the private home.

Evelien Rodenburg
Amsterdam, Nederland

Evelien Rodenburg
Amsterdam, the Netherlands



Infrastructure for living

Freyke Hartemink
student aan de Technische
Universiteit Delft, Nederland

*Freyke Hartemink
student at Delft University of
Technology in the Netherlands*

In de beleving van de ontwerper moeten stedenbouwkundige ontwikkelingen zich richten op de schaal, snelheid, perceptie en bereik van de auto. Zij stelt een regulerend principe voor dat gebaseerd is op drie verschillende snelheden: 20, 50 en 100 km per uur. Zo hebben 20 km-wegen een capaciteit van 200 auto's per uur en kunnen er maximaal 400 woningen worden ontwikkeld langs dit type weg. De 20 km-weg heeft een dichtheid van 1 woning per hectare, de 50 km-weg een dichtheid van 40 woningen per hectare en de 100 km-weg een capaciteit van 80 woningen per hectare. Het model loopt parallel aan de snelweg en tussen twee steden in. Aan de drie verschillende snelheden worden passende stedelijke typologieën en programma's gekoppeld.

Beoordeling

Hoewel de inzender zich een stedenbouwkundige opgave heeft gesteld door een verstedelijkingsmodel te ontwikkelen, heeft de jury meer waardering voor de architectonische uitwerking. Beschouwd als verstedelijkingsinstrument echter laat deze inzending een aantal essentiële vragen onbeantwoord. De jury is van mening dat het architectonische beeld krachtig en overtuigend overkomt en dat deze daarom een nominatie verdient.

The designer believes that urban development should focus on the scale, speed, perception and range of the car. She proposes a control system involving three different speed limits of 20, 50, and 100 km/h, respectively. This system assigns 20 km/h roads, for example, a capacity of 200 cars an hour and a maximum development of 400 dwellings along this type of road. The 20 km/h road has a density of 1 dwelling per hectare, the 50 km/h road features a density of 40 dwellings per hectare; and the 100 km/h road has a capacity of 80 dwellings per hectare. The model runs parallel to the motorway and between two towns. Appropriate urban typologies and programmes are linked to the three different speed limits.

Assessment

Although this competitor set herself a town planning task by developing an urbanisation model, the jury thought more highly of the entry's architectural development. Viewed as an urbanisation tool, however, the entry leaves a number of key questions unanswered. The jury felt that the architectural image came across as strong and convincing and that the entry was worthy of nomination on this account.

Infrastructure for living

Freyke Hartemink
student aan de Technische
Universiteit Delft, Nederland

*Freyke Hartemink
student at Delft University of
Technology in the Netherlands*

In de beleving van de ontwerper moeten stedenbouwkundige ontwikkelingen zich richten op de schaal, snelheid, perceptie en bereik van de auto. Zij stelt een regulerend principe voor dat gebaseerd is op drie verschillende snelheden: 20, 50 en 100 km per uur. Zo hebben 20 km-wegen een capaciteit van 200 auto's per uur en kunnen er maximaal 400 woningen worden ontwikkeld langs dit type weg. De 20 km-weg heeft een dichtheid van 1 woning per hectare, de 50 km-weg een dichtheid van 40 woningen per hectare en de 100 km-weg een capaciteit van 80 woningen per hectare. Het model loopt parallel aan de snelweg en tussen twee steden in. Aan de drie verschillende snelheden worden passende stedelijke typologieën en programma's gekoppeld.

Beoordeling

Hoewel de inzender zich een stedenbouwkundige opgave heeft gesteld door een verstedelijkingsmodel te ontwikkelen, heeft de jury meer waardering voor de architectonische uitwerking. Beschouwd als verstedelijkingsinstrument echter laat deze inzending een aantal essentiële vragen onbeantwoord. De jury is van mening dat het architectonische beeld krachtig en overtuigend overkomt en dat deze daarom een nominatie verdient.

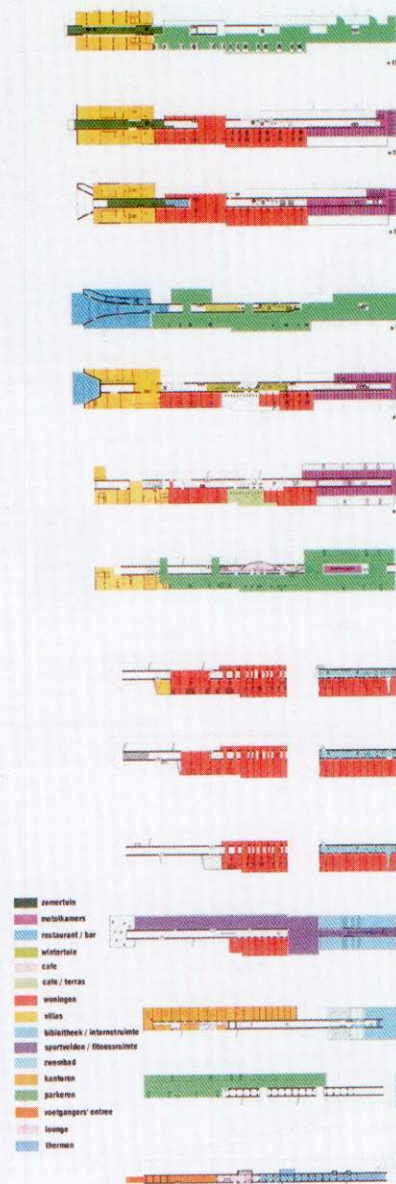
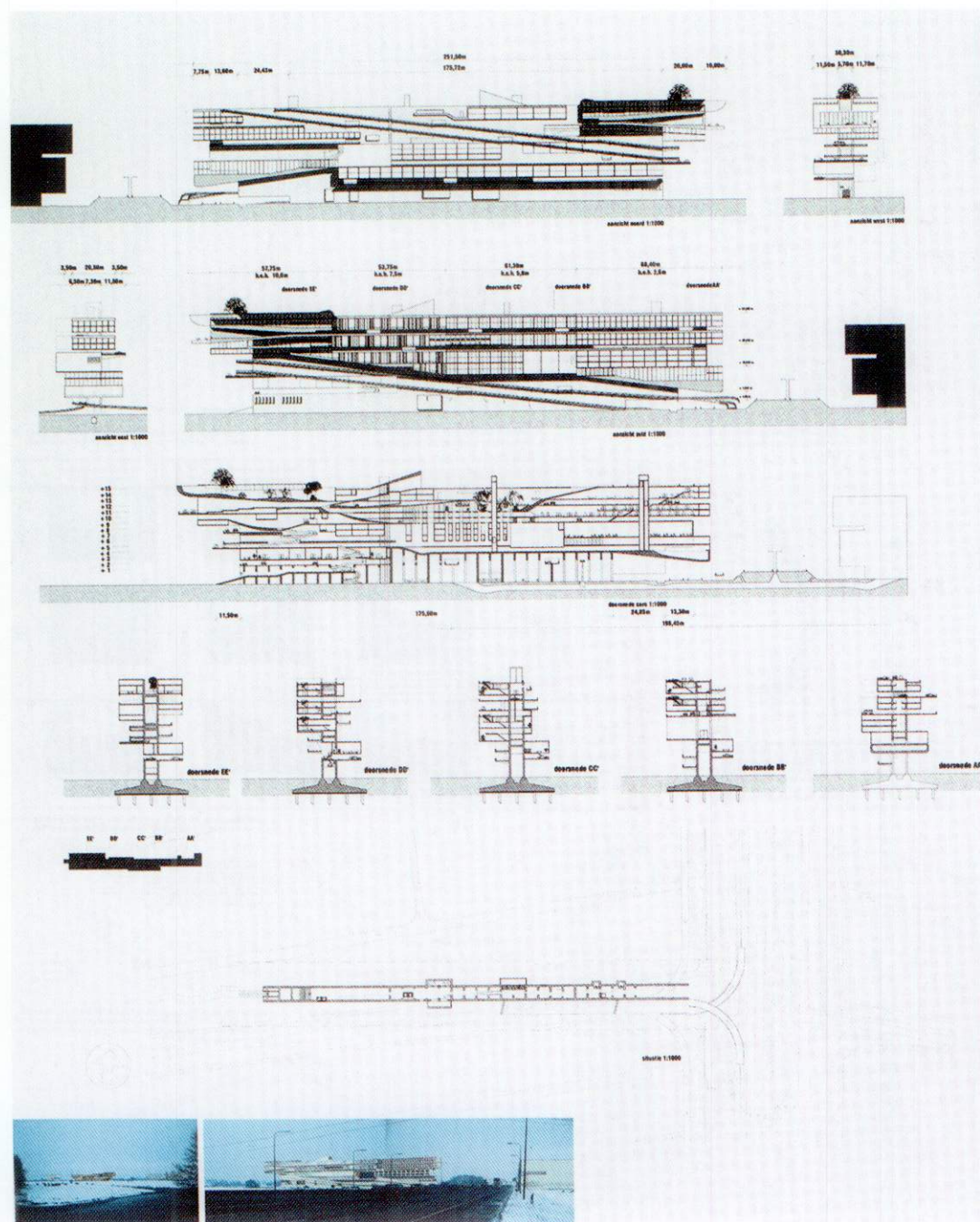
The designer believes that urban development should focus on the scale, speed, perception and range of the car. She proposes a control system involving three different speed limits of 20, 50, and 100 km/h, respectively. This system assigns 20 km/h roads, for example, a capacity of 200 cars an hour and a maximum development of 400 dwellings along this type of road. The 20 km/h road has a density of 1 dwelling per hectare, the 50 km/h road features a density of 40 dwellings per hectare; and the 100 km/h road has a capacity of 80 dwellings per hectare. The model runs parallel to the motorway and between two towns. Appropriate urban typologies and programmes are linked to the three different speed limits.

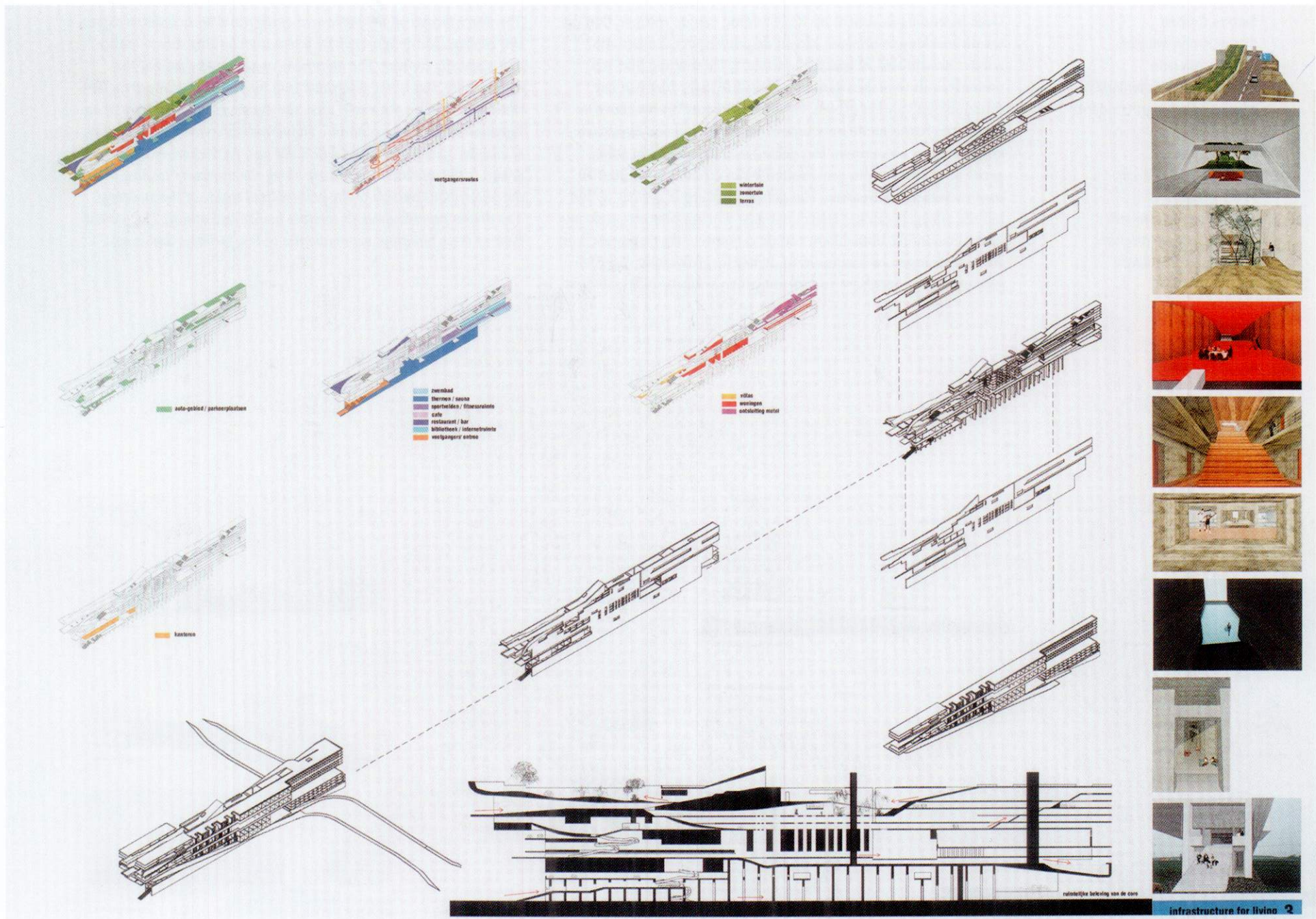
Assessment

Although this competitor set herself a town planning task by developing an urbanisation model, the jury thought more highly of the entry's architectural development. Viewed as an urbanisation tool, however, the entry leaves a number of key questions unanswered. The jury felt that the architectural image came across as strong and convincing and that the entry was worthy of nomination on this account.

Infrastructure for living

56





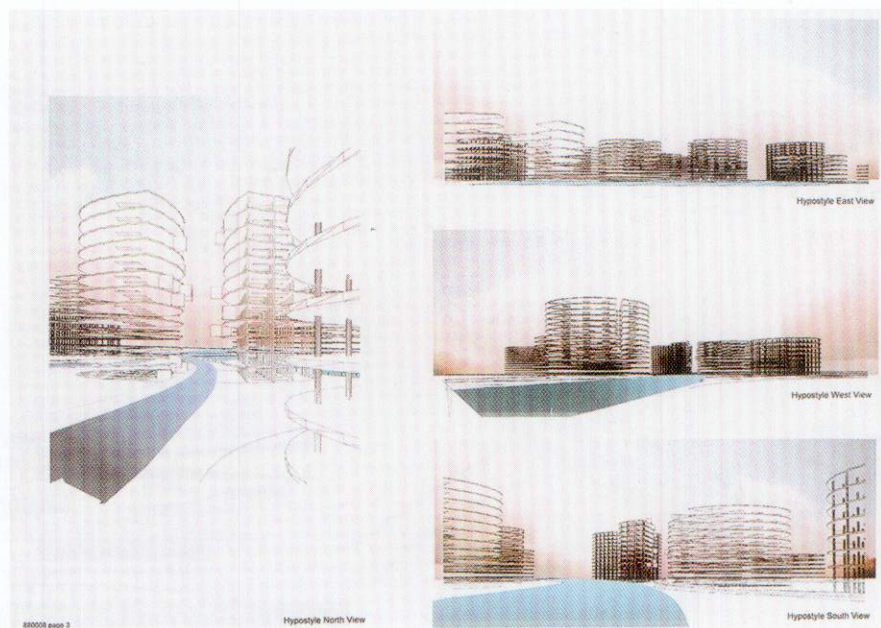
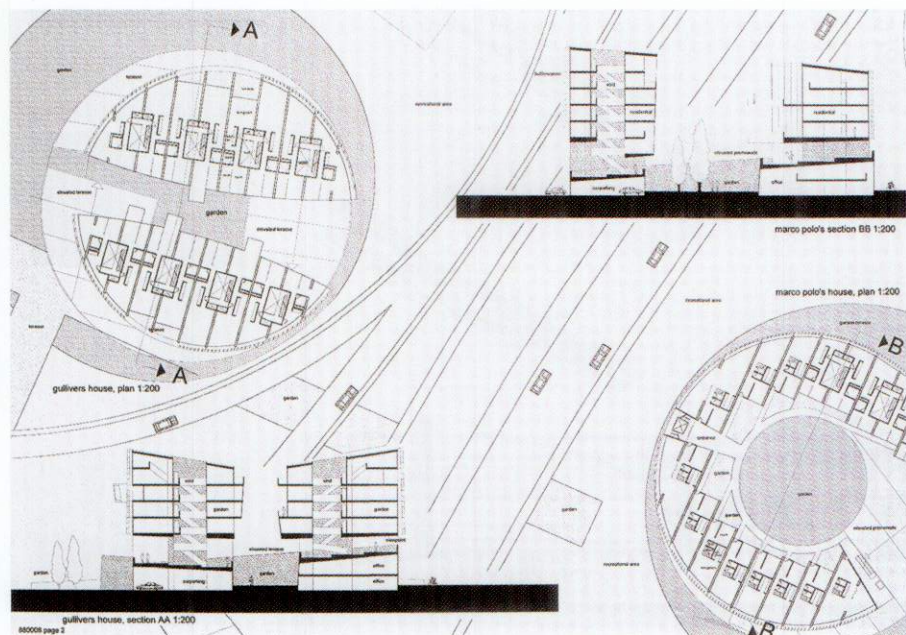
Project 880008

Serban Cornea,
Simon Krohn-Hansen,
Kristina Adersen
Kopenhagen, Denmark
m.m.v. Jesper Kort (student)

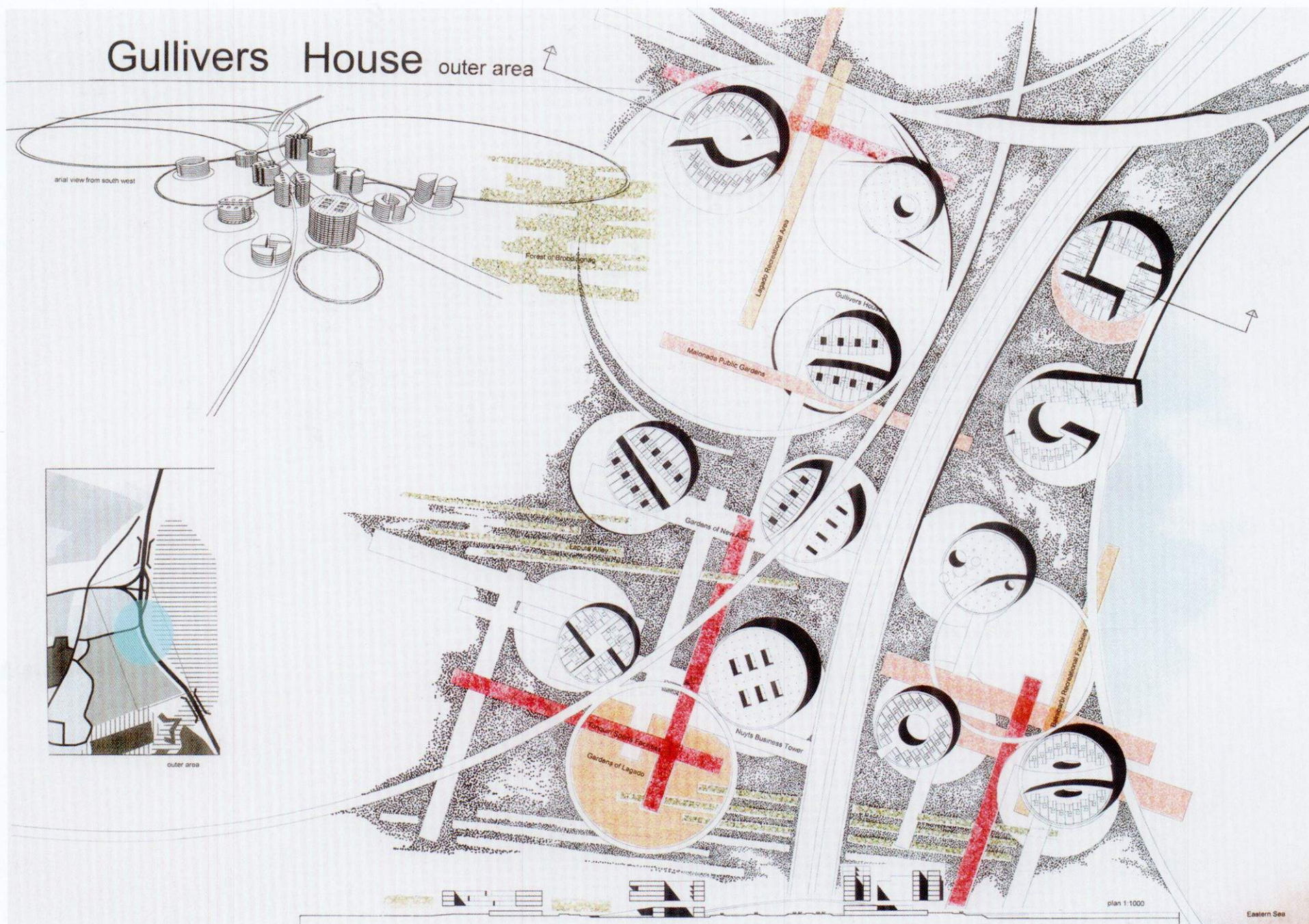
*Serban Cornea,
Simon Krohn-Hansen,
Kristina Adersen
Copenhagen, Denmark
with the cooperation of
Jesper Kort (student)*

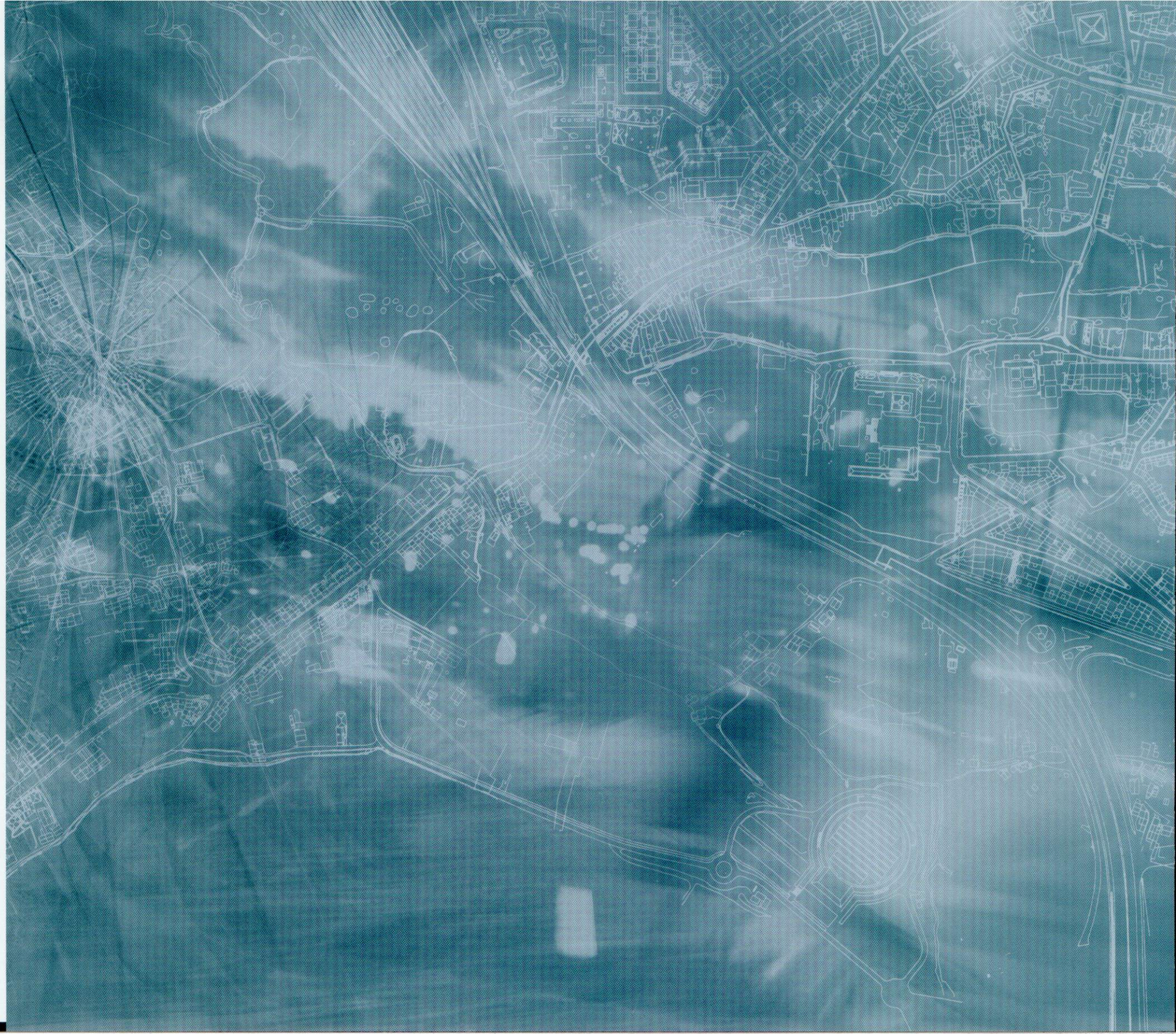
Deze inzending is gericht op de beweging van de reiziger. Om dit tot uitdrukking te brengen kiezen de ontwerpers een situatie zonder gerichtheid of specifieke context. De snelweg lijkt wel onderdeel uit te maken van de compositie maar niet van het functioneren van het gebied. Om hun idee van 'on the move' te illustreren hanteren de ontwerpers het beeld van een Egyptisch ensemble van kolommen. Het gebied is als het ware 'in scène gezet' door middel van een ensemble van circulaire ruimten en trommelachtige gebouwen. Het gehele ontwerp is gericht op het telkens afleggen van het traject dat gaat van anonieme buitenkant naar persoonlijke binnenkant van de gebouwen. De trommels huisvesten woningen en kantoren. In de begane grondzone van deze gebouwen zijn openbare voorzieningen en winkels ondergebracht.

This entry focuses on the movement of the traveller. In order to express this concept, the designers chose a situation lacking directionality and a specific context. The motorway appears to be part of the composition, but is not integrated into the function of the area. To illustrate their 'on the move' idea, the designers use the image of an Egyptian ensemble of columns. The scenery is styled by a collection of circular spaces and drum-like buildings. At the core of the overall design is the repetitive movement along the trajectory leading from the anonymous outside to the personalized inside of the buildings. The drums provide space for private homes and offices. The ground floor of these buildings accommodates public facilities and stores.



Gullivers House outer area





Transformatie | *Transformation*

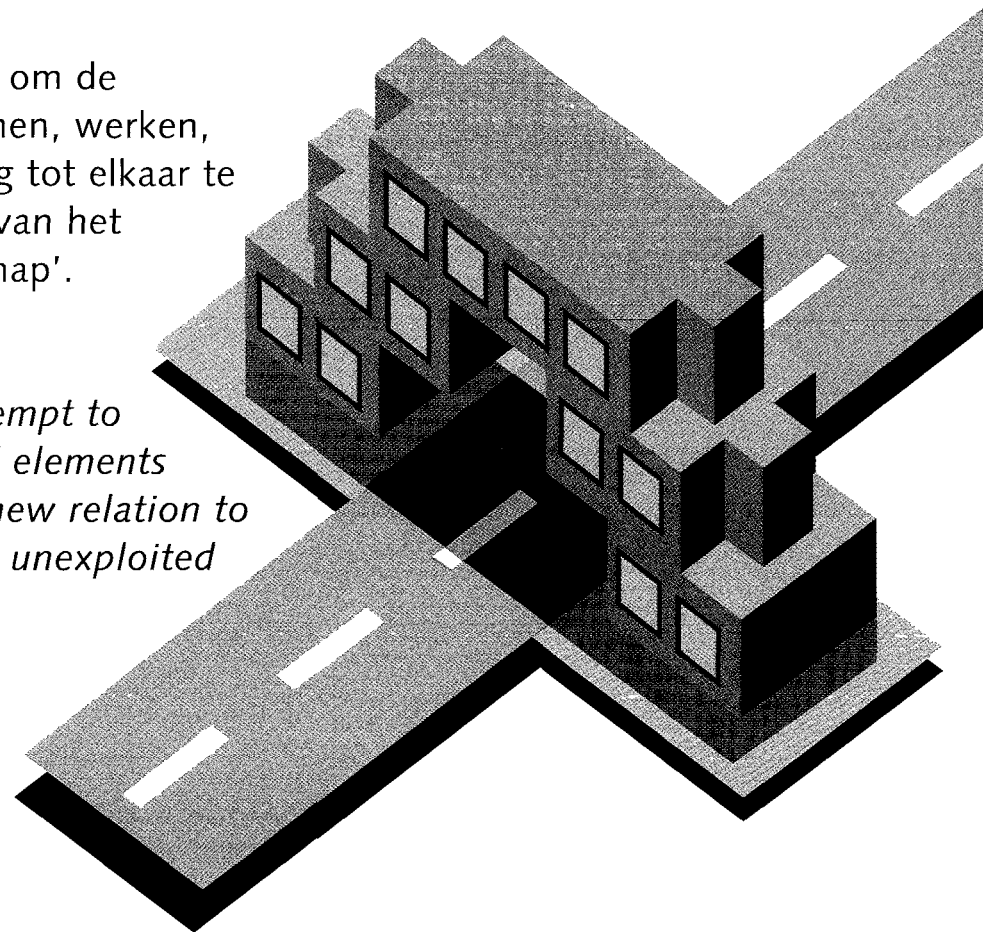
61

Transformatie van de snelweg

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'.

Transformation of the motorway

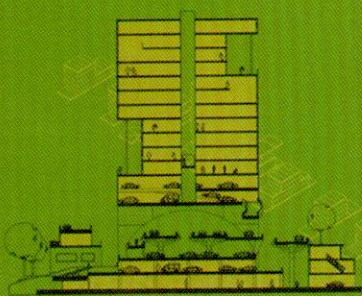
Transformation of the motorway itself in an attempt to accommodate the various different programmed elements (living, working, recreation, and mobility) in a new relation to each other. Forms of exploration of the hitherto unexploited term of 'motorway landscape'.



wegtypen

Uit onderzoek blijkt dat snelheidsdifferentiatie de massale overtreedingen van de snelheidslimiet en de betrouwbare spreiding van rij snelheden, die bijdragen aan meer verkeersongevallen, vermindert en zelfs de gemiddelde rij snelheid laat dalen. Daarom is er gekozen voor 3 wegtypen.

Interregionale verkeer - verkeersaders voor snel rijdend verkeer - 120km/h
 speciaal aangepaste gebieden, waar alle soorten verkeer op lage snelheid zijn toegestaan - 50km/h
 een overgang tussen beide bovengenoemde gebieden - 80km/h



A-A (1:500)



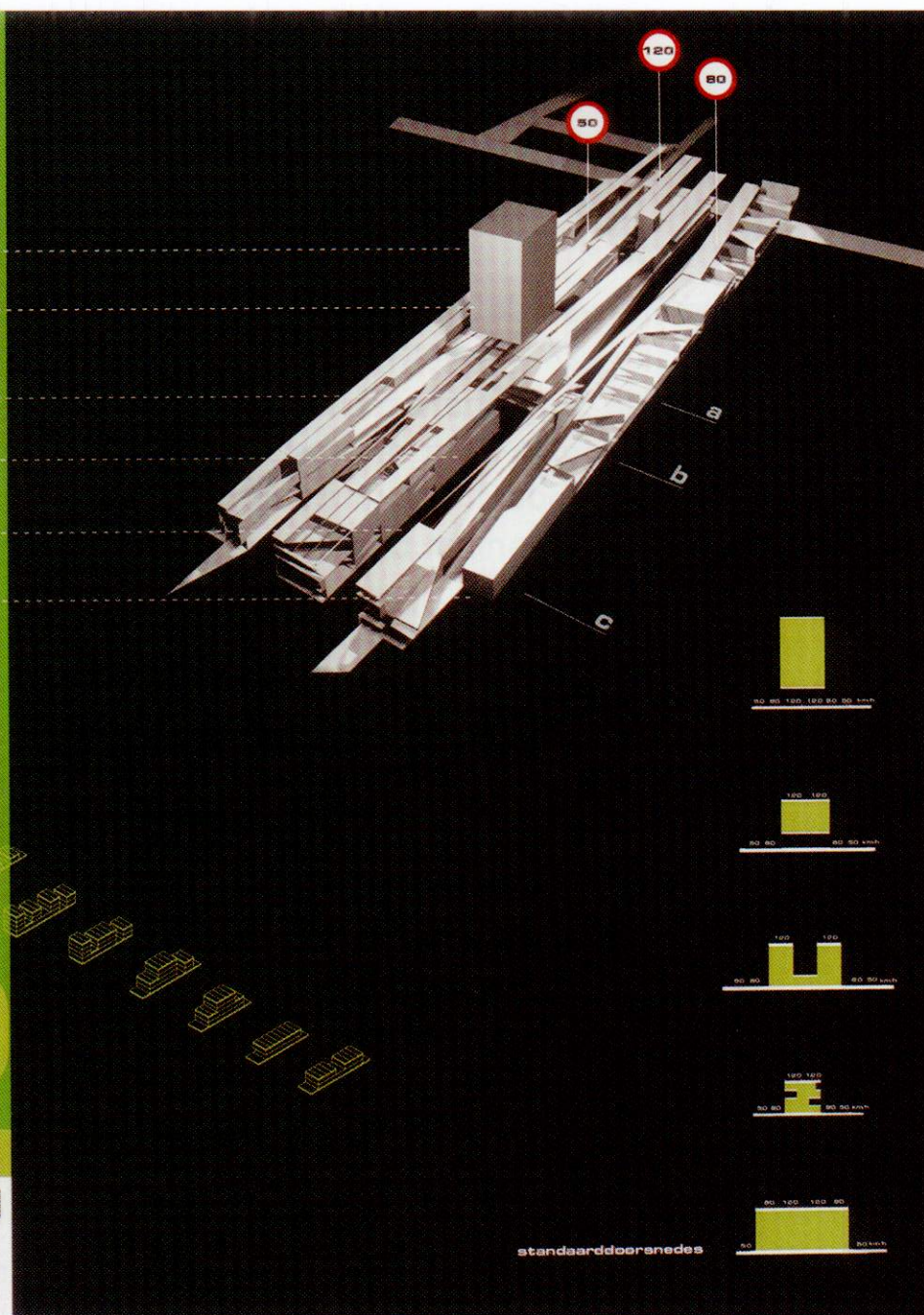
B-B (1:500)



C-C (1:500)

- theater **a**
- kantoorstoren **b**
- rijbaan **c**
- woningen **d**
- winkels **e**
- parkeren **f**

the bird



The Bird

Het doel van deze inzending is om de snelweg terug te brengen tot de menselijke schaal. Het plan is gebaseerd op opsplitsing van het wegverkeer. De horizontale splitsing levert smallere (inpasbaardere) wegdelen op. Omwille van verkeersveiligheid is gewerkt met snelheidsdifferentiatie voor de verschillende zones.

Het plan bestaat uit een viertal programmatische zones, die ontstaan zijn door het optillen van het wegdek en het toepassen van een verticale opsplitsing. De zones bevatten winkels, parkeren, wonen en de snelweg zelf. Een serie hogere kantoorstorens fungeert als oriëntatiepunt voor het gebied. De woonzone is georganiseerd in blokken. De formele zijde van de woonblokken is bestemd voor autoverkeer en de informele zijde uitsluitend voor voetgangers. De inrichting van het binnenterrein van de woonblokken kan variëren van een tennisveld of een tuin tot een winkelplein.

This proposal aims at reducing the motorway to a human scale and is based on traffic segregation. Horizontal segregation affords more narrow lanes (that are easier to integrate). In conjunction with traffic safety, the designers introduced individual zones with a differentiated speed limit.

The plan consists of four programmed zones created by raising the road surface and employing a vertical segregation. These zones accommodate shops, car parks, and private homes, along with the motorway itself. A series of higher office towers function as a landmark for the entire region. The residential area is organized in blocks. The formal side of these apartment blocks is projected for car traffic; while the informal side is exclusively reserved for pedestrian traffic. The inside area of these apartment blocks may be equipped so as to resemble a tennis court, a garden, or a shopping mall.

Borski Noordhoek Bleichrodt
Architectuur
Amsterdam, Nederland
Martijn Bleichrodt

Borski Noordhoek Bleichrodt
Architectuur
Amsterdam, the Netherlands
Martijn Bleichrodt



Mark Groen en Estelle Batist uit Delft, Nederland.

Mark Groen studeert aan de Technische Universiteit Delft, Estelle Batist is in maart 2001 afgestudeerd.

Mark Groen and Estelle Batist in Delft in the Netherlands.

Mark Groen is a student at Delft University of Technology; Estelle Batist graduated in March 2001.

AUTO REVERSE

Deze inzending draait om de vraag in hoeverre verkeer, bebouwing en natuur van elkaars nabijheid kunnen profiteren. Op basis hiervan stelden de ontwerpers zich tot doel te komen tot een integraal ontwerp. In een aantal stappen wordt de locatie bewerkt tot het bereiken van optimale condities. De snelwegbanen met tegenovergestelde rijrichtingen worden uit elkaar getrokken en tussen deze rijbanen in ontstaat een nieuw binnengebied. Water wordt onder de snelweg door het binnengebied ingetrokken en benut voor recreatieve activiteiten. De snelweg dient te functioneren als generator voor verschillende activiteiten. Er zijn drie soorten wonen ontwikkeld. Eén type is georiënteerd op het water, een andere heeft uitzicht op een collectieve buitenruimte en weer een ander type profiteert van het brede uitzicht van de snelweg. Het derde type maakt samen met verschillende voorzieningen en kantoren onderdeel uit van het 'epicentrum' van het plangebied. Vanaf de snelweg kan men in zeer snel tempo en zonder de auto te verlaten het hoogste punt van deze woontoren bereiken.

Beoordeling

Deze inzending wordt door de jury gewaardeerd als zeer overtuigend en compleet. De autosnelweg zelf is op geraffineerde wijze onderdeel gemaakt van de oplossing. Het is een goed doorgewerkt idee, dat uitmondt in een zeer aannemelijk totaalprogramma voor het snelweghuis. Het plan komt krachtig over vanwege de stoere vormtaal. De presentatie is zorgvuldig opgebouwd en geeft uitstekend inzicht in de gedachtewereld van de ontwerpers. Graag kende de jury aan deze inzending de eerste prijs toe.

This entry revolves around the question of the beneficial effect attained by the proximity of traffic, development and nature. The designers set themselves the task of developing an integrated design based on this question. The site was developed in a number of stages in order to create optimum conditions. The motorway lanes leading in opposite directions are segregated to create a new inner area between the lanes. Water is channelled underneath the motorway through the inner area and used for recreational purposes. The motorway acts as a generator for various activities.

Three types of dwelling were developed. One type is oriented toward the water; another one provides a view out over a communal outside area, and a third type takes advantage of the wide view out over the motorway. The third type, together with various facilities and offices, forms the 'epicentre' of the plan area. From the motorway, a driver can reach the highest point of the apartment tower very quickly without leaving the car at all.

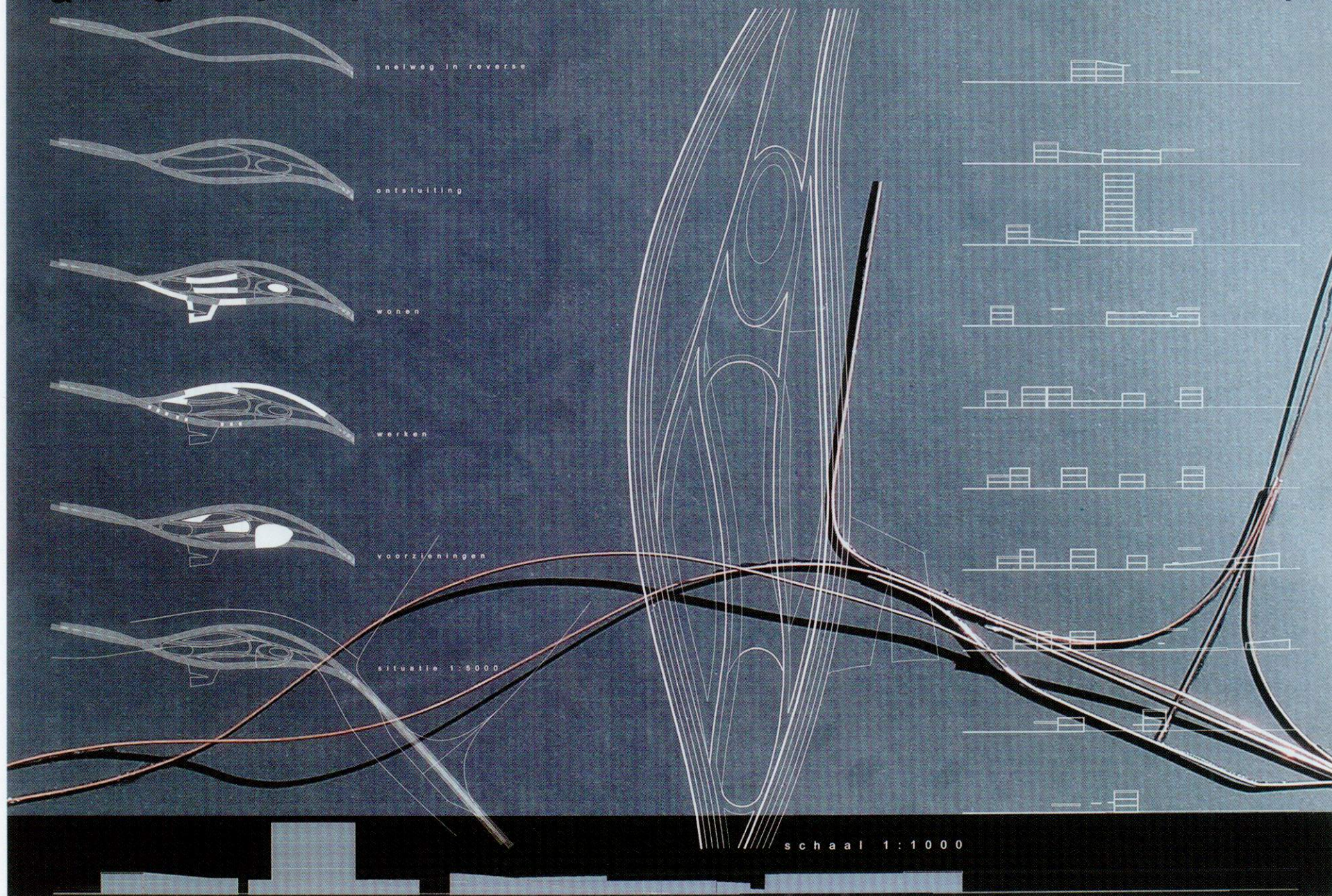
Assessment

The jury felt this entry was very persuasive and complete. The motorway itself is incorporated into the solution in a refined way. The idea is well developed and has resulted in a very credible overall programme for the motorway house. The powerful language of used shapes gives the plan considerable impact. The presentation is carefully thought out and gives a penetrating insight into the world of the designers' imagination. The jury was very pleased to award the AUTO REVERSE entry the first prize.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516122

65

a u t o r e v e r s e - 1



AUTO REVERSE

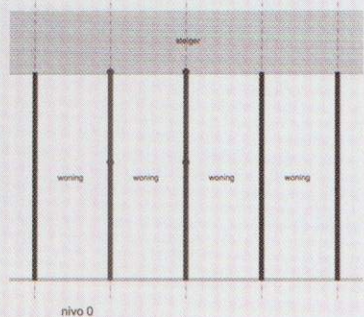
66

a u t o r e v e r s e - 2

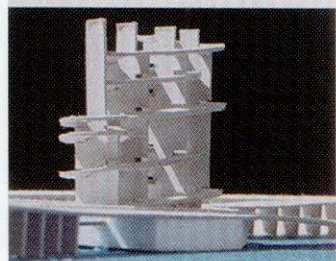
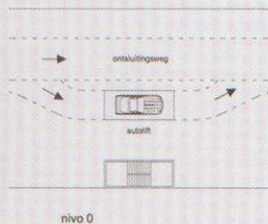
s c h a a l 1 : 2 0 0



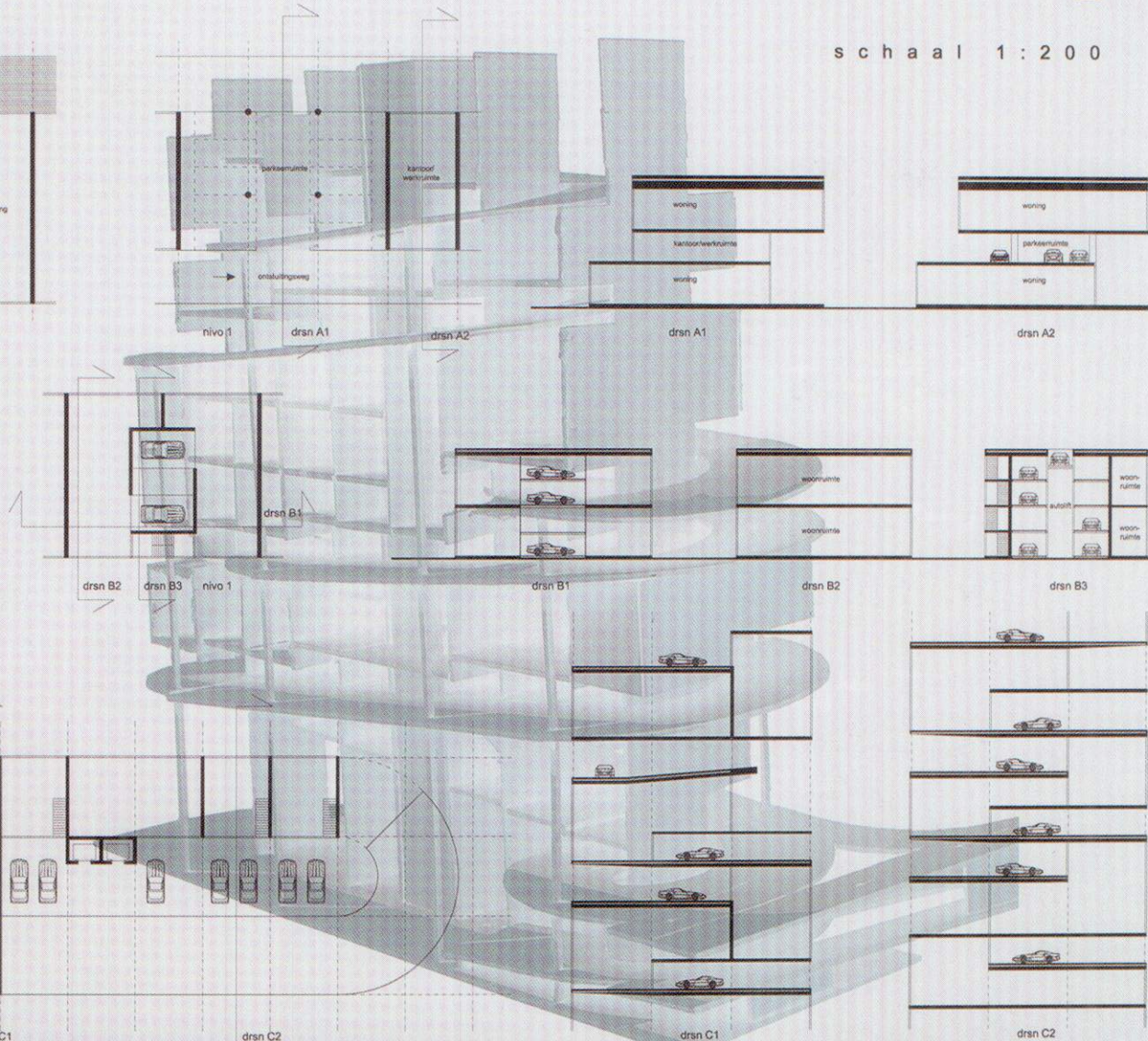
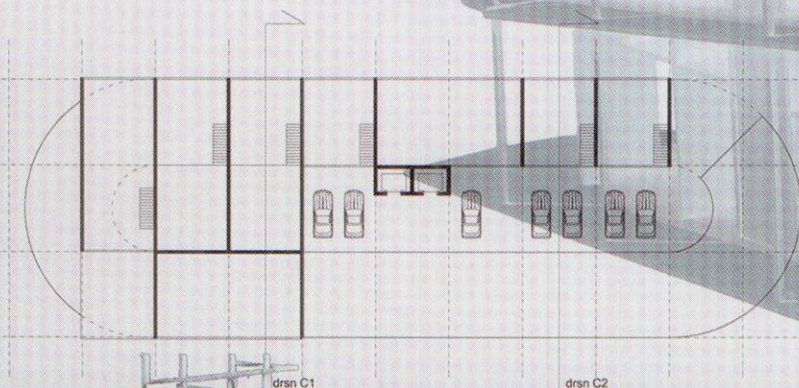
t y p e A



t y p e B

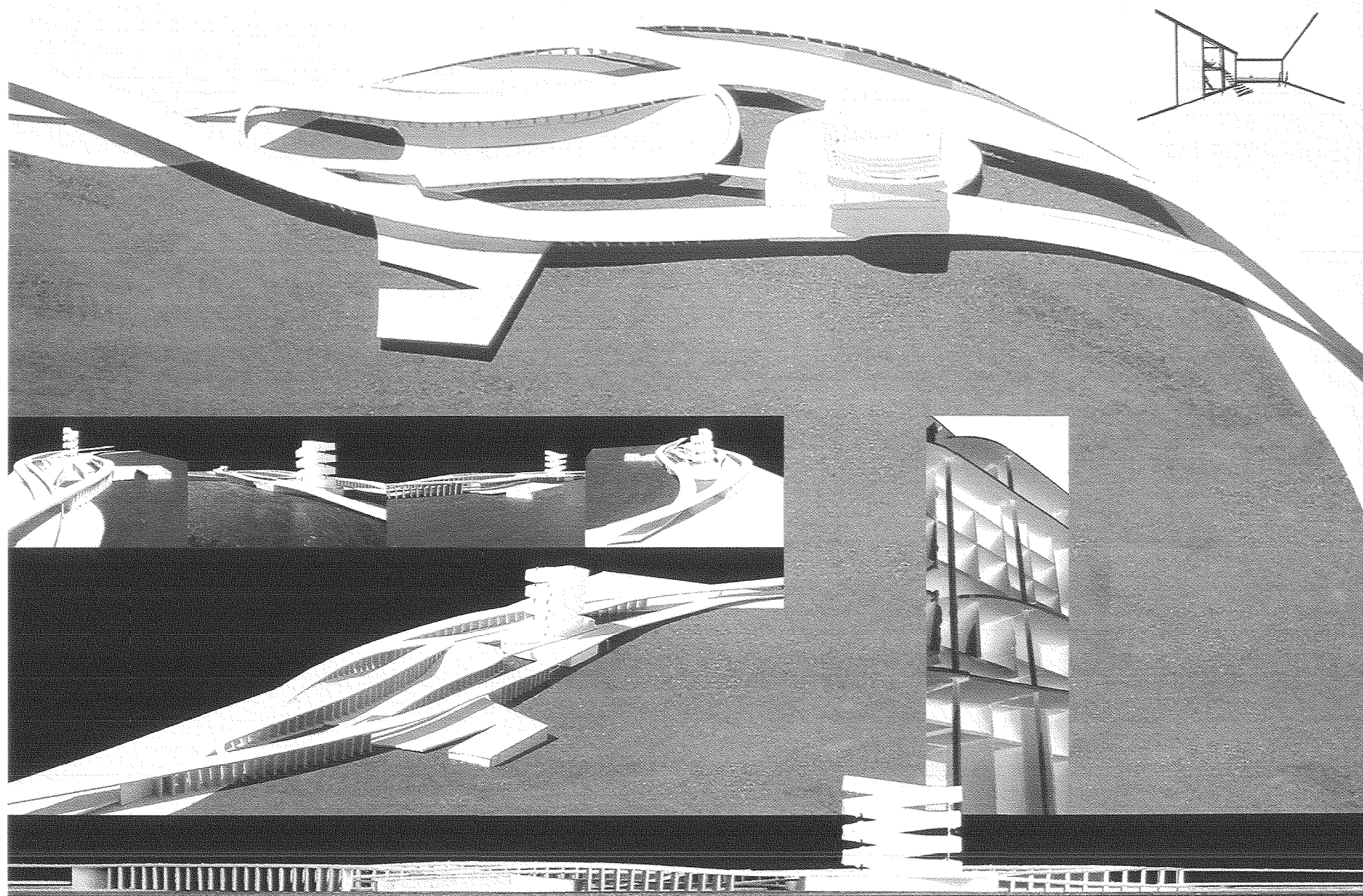


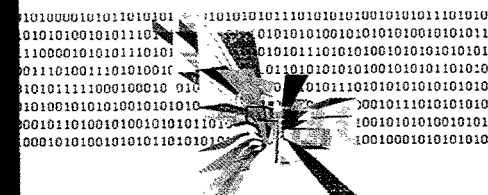
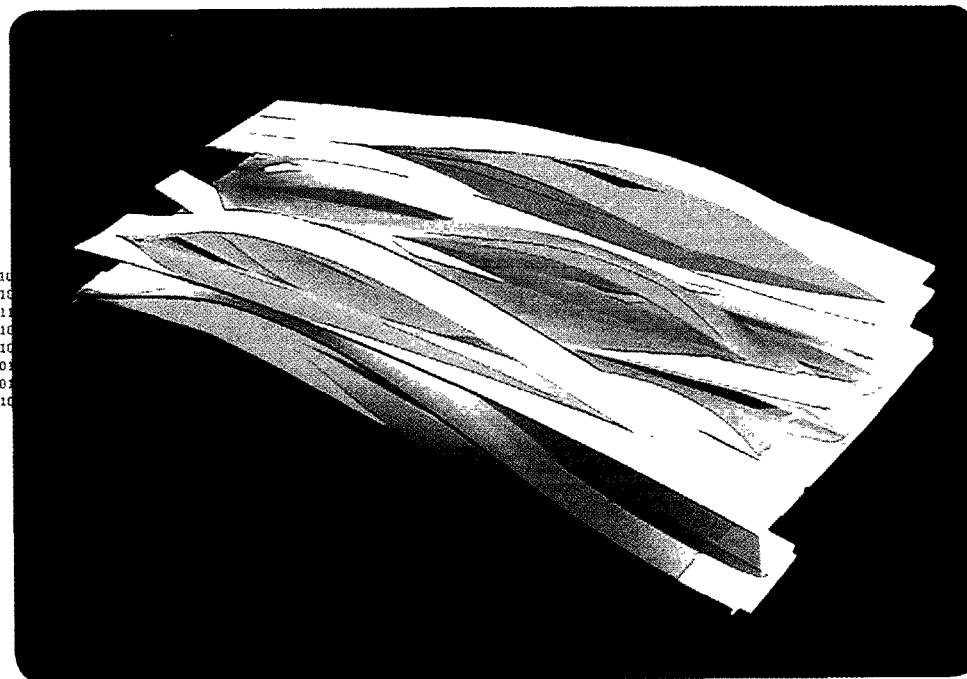
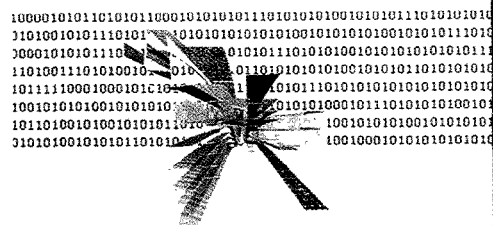
t y p e C



transformation

a u t o r e v e r s e - 3





motorway = habitat

the strategy is to transform existing roads into buildings - the motorway develops step by step into an inhabitable landscape

pump up the volume

the asphalt surface of the road is gradually pumped up to become a volume - the volume gains sufficient height to eventually accommodate a full-grown habitat - in the space between the top of the volume and the bottom additional floors are duplicated - the very road become a home - the topsurface of the pumped up volume will accommodate through traffic - local incisions in the asphalt surface will allow the cars to dive into the structure

web of waves

each track of the motorway behaves individually in the process of pumping up the volume - a complex construction of individual multiple lanes form the basis for a multitude of relations between the different functional domains - each lane will be

dedicated to accommodate a specific speed - 120 km/h lanes for through traffic on the highest levels, 90 km/h lanes in the middle sections to fun the traffic into the commercial domains - and 60 km/h for these lanes feeding into the residential domains - each cross-section taken along the 3km stretch of the motorway domain will be completely unique - the lateral fusion of the individual volumes in a particular section guarantees the practical use of the proposed built volume and makes sure that the functional domains mix naturally as in any truly metropolitan area

important numbers and figures

the 100,000m² site is stretched a full 3km along the existing motorway since the pumped up road may not exceed the existing width - the motorway tracks themselves will not have a slope steeper than 5%, meaning that the highest possible point in this concept is 5x15=75m - when calculating with an average height of 15m or 5 floors, an average width of 30m and an overall stretch of 3km, the total capacity of the inhabitable structure is 5 x 30 x 3,000 = 450,000m² - supposing that one third is declared a void space to bring light to the inner parts of the structure, this particular motorway domain houses 300,000m² of usable space -

A10

F. op ten Berg uit Amsterdam,
Nederland

*F. op ten Berg from Amsterdam in
the Netherlands*

Deze inzending beoogt het produceren van een nieuwe visie op de integratie van snelweg en architectuur in een binnenstedelijk gebied. Het klaverblad is gekozen om het voorstel te demonstreren, onder andere omdat het klaverblad ervaren wordt als een belangrijk knooppunt in de hedendaagse verkeersstromen. Het snelweghuis bestaat uit vloeiende lijnen, die de beweging van het autoverkeer dienen te verbeelden. In het snelweghuis zijn er behalve twee lagen met woningen verschillende andere functies. Deze functies zijn gekoppeld aan een grote distributiehhal. Parkeren kan overal voor de deur, er zijn geen aparte parkeergarages. De relatie met de stad wordt bewerkstelligd door middel van roltrappen en liften die uitkomen in de distributiehhal. Er is ook een shuttlebus die continu door deze 'A10-structuur' rijdt.

Beoordeling

De jury waardeert deze inzending vanwege het feit dat de autosnelweg zelf onderdeel maakt van het idee. Het klaverblad als keuze voor het demonstreren van de mogelijkheden van dit ontwerp is echter lastig in technisch opzicht. De twee woonlagen moeten in een constructie met een zwaar, sterk en hoog I-profiel geplaatst worden, wat op gespannen voet staat met realiseerbaarheid, althans op korte termijn. Zij merkt op dat Monolab op dit gebied reeds oplossingen heeft aangedragen.

De jury kan zich helemaal vinden in de keuze om het idee op fantastische wijze uit te werken, wil het wonen aldaar realistisch worden. De voorgestelde 'futuristische' uitwerking is daar goed bij gekozen. De jury kende deze inzending een derde prijs toe.

This entry proposes the creation of a new vision of the integration of motorway and architecture in an inner urban area. The clover leaf was chosen to demonstrate the proposal partly because the clover leaf is an important type of junction in the control of contemporary traffic flows. The motorway house has flowing lines which represent the movement of traffic. The house has two residential levels and accommodates various other functions. These functions are linked to a large distribution hall. All parking is right at the front door; there are no separate car parks. The relationship with the town is achieved by means of escalators and lifts that lead off the distribution hall. A shuttle bus also moves continuously through this 'A10 structure'.

Assessment

The jury was impressed by the fact that the motorway itself is part of the idea. Technically speaking, the choice of the clover leaf to demonstrate the potential of this design is problematic. The two residential levels must be placed in a structure with a high, strong, heavy 'I' profile, which is at odds with current notions of feasibility, at least in the short term. It was noted that Monolab had already put forward some solutions to this type of problem.

The jury agreed completely with the decision to develop the idea in a fantastic way, if living there was to be portrayed realistically. The proposed 'futuristic' effect was a good choice in this respect. The jury was pleased to award this entry a third prize.

A10 snelweghuis 1



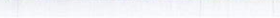
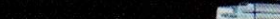
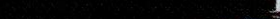
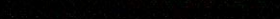
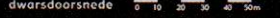
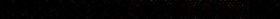
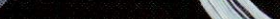
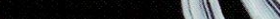
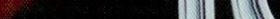
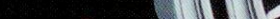
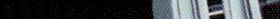
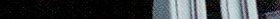
0 100 200 300 400 500m locatie: binnenstedelijk gebied

De snelweg is niet meer weg te denken uit het moderne leven. Tegelijkertijd is de snelweg een controversieel onderwerp in de stedenbouw. Comfort en mobiliteit staan tegenover schaalcontrasten en overlast. De voordurende technische ontwikkeling zal in de toekomst de overlast doen verminderen. Zo zal de weg vrij zijn voor een herwaardering van de snelweg. Ook de esthetische potentie van vloeiende lijnen, wisselende panorama's en bewegend licht krijgt dan een nieuwe kans.

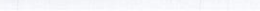
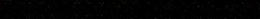
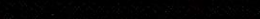
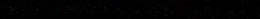
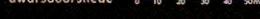
Een uiterst geschikte locatie voor een snelweghuis is een klaverblad in een binnenstedelijk gebied. Het is een belangrijke kruising met veel onbenutte grond die in de huidige vorm bezoekers dwingt haar net zo snel te verlaten als zij aangekomen zijn.

Een markant ontmoetingspunt met bijzondere woningen is hier een welkome aanwinst. Uitgangspunt van het ontwerp is het voortzetten van de elegante bewegingslijnen. Via het klaverblad is het huis vanuit vier richtingen toegankelijk. Het bestaat uit twee routes. In het midden is een bredere route met een glazen hal waarin de meest uiteenlopende activiteiten kunnen plaatsvinden. Aan de buitenkant is er een route met woningen. Zij zijn naar buiten georiënteerd met een groot terras en twee verdiepingen. Overal kan men voor de deur parkeren, waardoor een parkeergarage niet nodig is. Het geheel wordt gedragen door krachtige poten met uitkragingen voor de ringen met woningen. Zij vormen een organisch geheel met het gebouw.

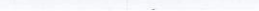
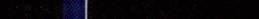
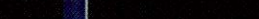
bovenaanzicht 0 10 20 30 40 50m



dwarsdoorsnede 0 10 20 30 40 50m



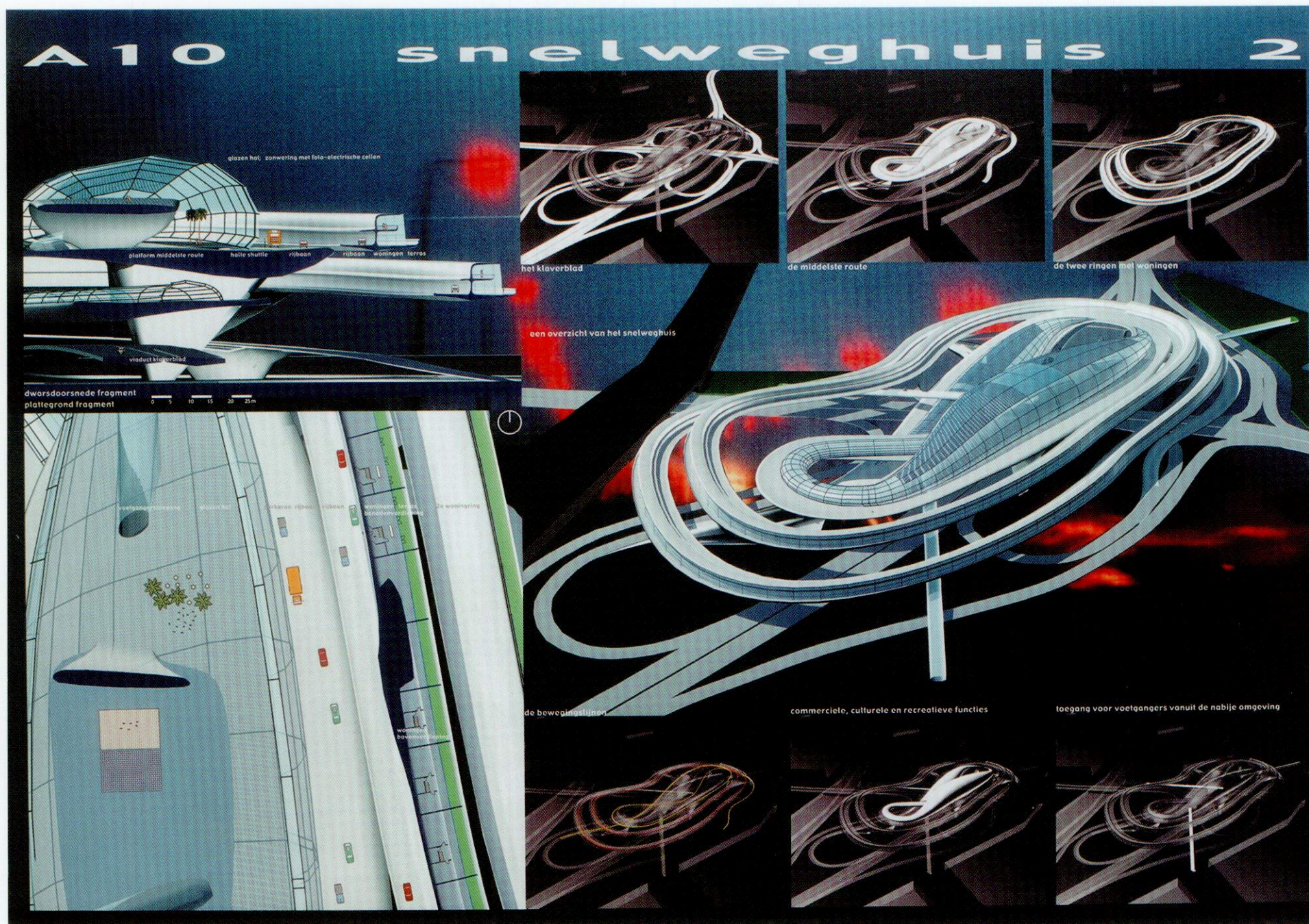
lengtedoorsnede 0 10 20 30 40 50m



toegangsroutes naar het snelweghuis

routes vanuit het snelweghuis

het snelweghuis in de omgeving



A10 snelweghuis 3



bewegingssequentie middelste route



In de glazen hal'

terugblik

aankomst

aanoremauwoning



bewegingssequentie middelste route



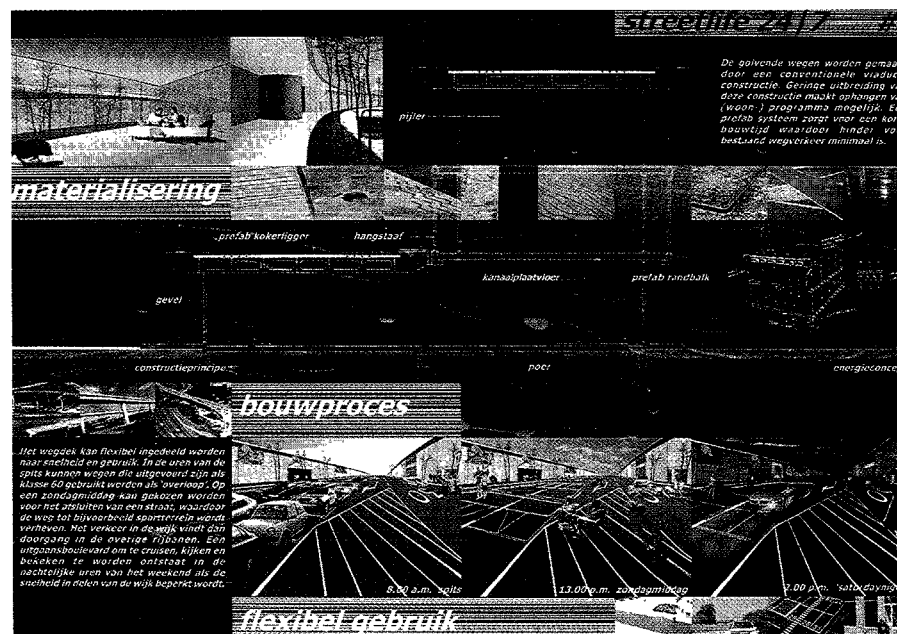
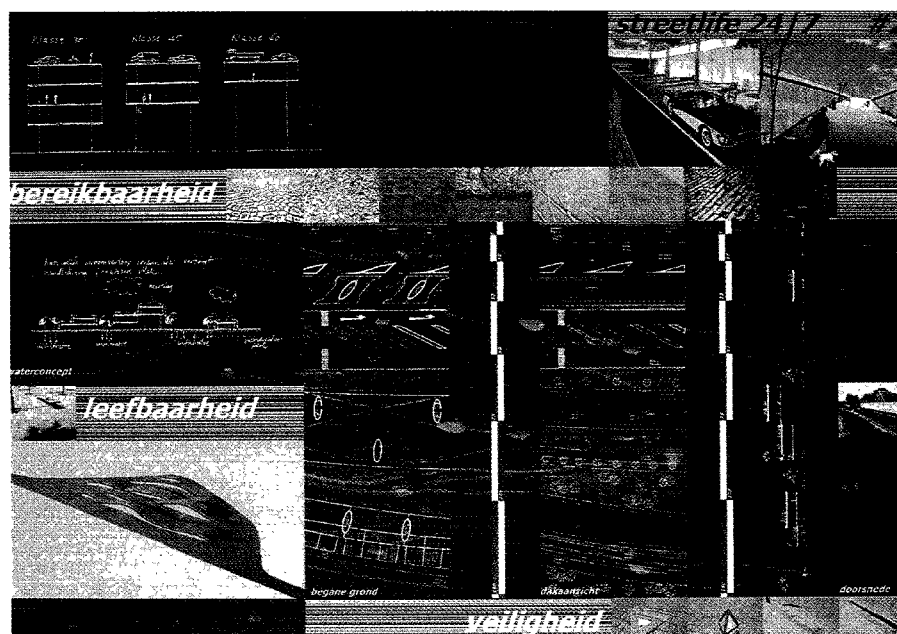
Streetlife 24/7

Frederique van Andel,
Sven Thorissen, Margriet Krüse,
René de Roos
Rotterdam, Nederland

Frederique van Andel,
Sven Thorissen, Margriet Krüse,
René de Roos
Rotterdam, the Netherlands

Met het toepassen van meervoudig grond- en tijdsgebruik willen de ontwerpers het wonen integreren met de snelweg en verschillende (24-uurs)-activiteiten. De inzenders ambiëren met dit voorstel het creëren van een hoogstedelijke omgeving. Een snelweg afslag is geheel omgezet in een golvend landschap waarin alle activiteiten plaatsvinden. Zowel de golvende wegen als de andere programmaonderdelen zijn ondergebracht in conventionele viaductconstructies. Een snelheidsregulerings-systeem moet zowel bereikbaarheid als veiligheid mogelijk maken. Boodschapszuilen geven allerlei soorten informatie aan, van verkeersmededelingen tot privéberichten. Qua energiehuishouding hebben de ontwerpers een systeem bedacht met koude en warme ondergrondse waterbronnen. Het water circuleert in de leidingen van de gebouwen en functioneert als verwarming en koeling. Koud water wordt verwarmd door zonnepanelen die gelegen zijn in het wegdek.

The designers, by proposing multiple use of terrain and time, are attempting to integrate the living environment with the motorway and with various (round-the-clock) activities. With this proposal, the competitors are trying to create an urban environment. A motorway exit is entirely transformed into an undulating terrain to accommodate all activities. Both the undulating roads and the remaining elements of the programme are integrated into conventional viaduct constructions. A speed control system is to guarantee accessibility as well as safety. Advertising columns provide a host of information, from traffic news to private messages. To maintain the energy balance, the designers have developed a system involving cold and warm underground wells. Thus, the water circulates in the piping for the buildings and functions as a heating and cooling system. Cold water is heated by solar panels integrated into the road surface.



streetlife 24/7 #1

De lokatie van Streetlife 24/7 is een knooppunt van regionaal verkeer en lokaal verkeer, ofwel een afslag. Hierdoor wordt voorzien in een optimale bereikbaarheid op beide schaalniveau's. Door te kiezen voor een afslag in een landschappelijke lokatie wordt de kwaliteit van landelijk wonen gecombineerd met een extreem goede bereikbaarheid.

lokatie

bestaande afslag

invullen

optioneel uitbreiden

situatietekening

1000 m

dwarsdoorsnede

gevelaanzicht

Het concept van Streetlife 24/7 bestaat uit het 100 % toegankelijk maken van het gebied binnen een afslag. Door daarna het wegdek afwisselend op te tillen ontstaat een golvend landschap van wegen. Wegdek wordt dak en vice versa. Onder deze wegen wordt het (woon) programma geplaatst. Door de golvende beweging van het wegdek wordt het programma voorzien van daglichttoetreding en uitzicht.

concept

'cut'

'lift'

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

*D.A. van Dolderen and
M.J.J. van der Pijlt of
Van Dolderen van der Pijlt
architects in Amsterdam in
the Netherlands*

BERMTOERISME | *Roadside picknicking (VERGE TOURISM)*

Het thema van deze inzending is het onderzoek naar de opheffing van de scheidende werking van de snelweg. Bebouwing en landschap kunnen vervolgens met elkaar worden verbonden. Dit wordt bereikt door het laten overvloeien van het asfaltvlak aan weerszijden van de snelweg tot een licht hellende, geburde panoramische sokkel. Hiermee ontstaat een woondek met boven- en onderdekte ruimten. De ontwerpers stellen een basiswoning voor met patio, waardoor maximale privacy geboden kan worden. Het woondek is direct verbonden aan de snelweg. Qua programma is een mix aan andere woon- en werkfuncties opgenomen in het woondek. De geburde structuur is doorsneden door een strip met verschillende recreatieve activiteiten. Volgens de ontwerpers vormt de knoop van het wonen en recreëren aan de snelweg een vloeiende overgang tussen weg en omgeving.

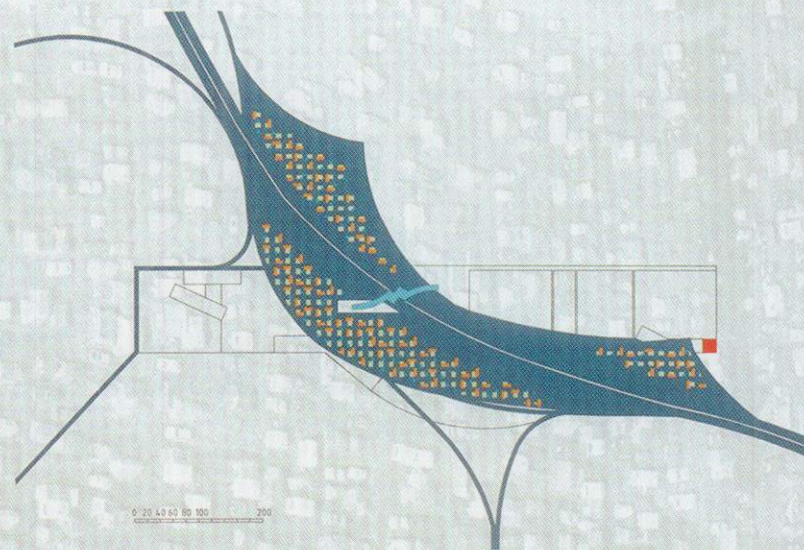
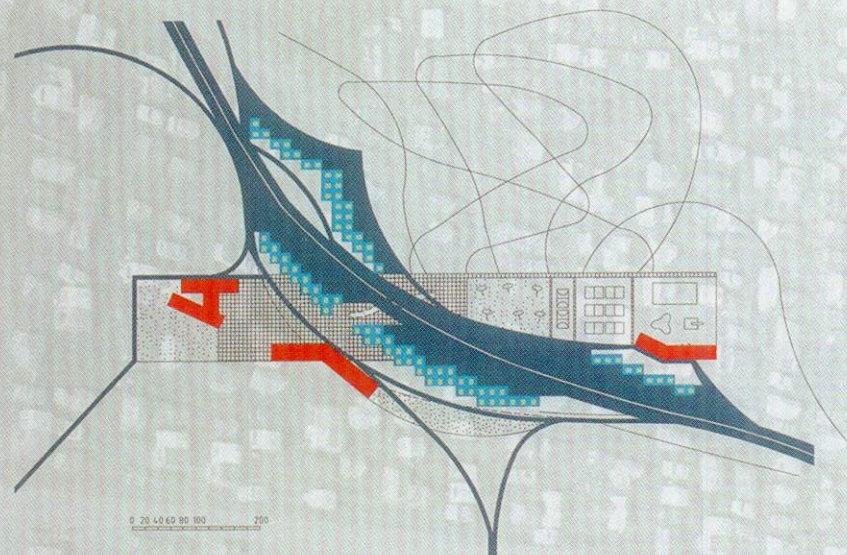
Beoordeling

Door een brede middenberm en een helling te introduceren wordt met dit idee het extraverte van de snelweg en het introverte van het wonen op een attractieve manier gecombineerd. Interessant is eveneens dat de basis van de patiowoningen zich bevindt in de 'asfaltberg'. Het uiteen laten vloeien van het asfalt en het gebruik van de ondergrondse ruimte wordt als positief ervaren. Dit laatste mislukt immers meestal door gebrek aan kwaliteit bij de uitwerking van dergelijke kwetsbare (stedelijke) ruimten. Hoewel de jury het idee waardeert is ze van mening dat het beeld op het derde paneel afbreuk doet aan de ambitie om een vloeiend geheel te genereren. Wellicht komt dit door het statische beeld dat dat paneel oproept. De jury kende deze inzending een tweede prijs toe.

The theme of this entry is a study of the elimination of the motorway's 'severing' effect. Developments and landscape can then be linked to each other. This is achieved by allowing the asphalt surface on each side of the motorway to overflow and become a gently rising, curved, panoramic 'plinth'. This creates a residential level with above-ground and below-ground areas. The designers propose a basic dwelling with a patio to offer maximum privacy. The residential level is directly linked to the motorway. In terms of range, the residential level has a mix of other living and work functions. A boulevard accommodating recreational activities cuts through the curved structure. According to the designers, this conjunction of living and recreation next to the motorway creates a fluid transition between the road and the surrounding environment.

Assessment

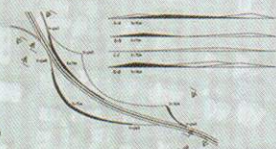
By introducing a wide central reservation and a slope, this idea combines the extraverted characteristics of the motorway with the introverted character of the residential area in an attractive way. Another interesting feature is that the foundations of the patio dwellings are integrated into the 'asphalt hill'. Allowing the asphalt to 'flow away', and the use of underground space, were seen as positive features. The latter usually fails as a result of poor quality development of these sorts of vulnerable (urban) spaces. Although the jury thought the idea was excellent, it felt that the image on the third panel detracted from the aim of creating a flowing whole. This is probably due to the static image that the panel evokes. The jury awarded this entry a second prize.



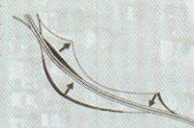
BESTAANDE SITUATIE



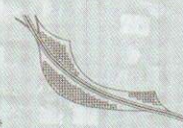
ASFALT



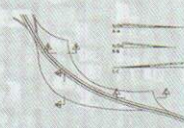
LANDSCHAPPELIJK DEK



ORIENTATIE HELLING



WONINGEN



DOORSNEDEN 3 VELDEN



ONTSLUITING WONINGEN



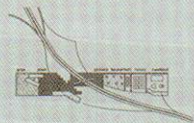
ONTSLUITING ONDERDEKS PARKEREN



ONTSLUITING OPENBAAR



KNOOP



RECREATIEVE STRIP



OPENBARE FUNCTIES

AANSLUITING OMGEVING
PADEN IN LANDSCHAP
VOORPLEIN WOONWUKBEPLANTING:
LAANBEPLANTING IN STRIP
SOLITAIRE BOMEN OP VOORPLEIN
BERM MET BLOEMBAKKEN OP
ASFALT

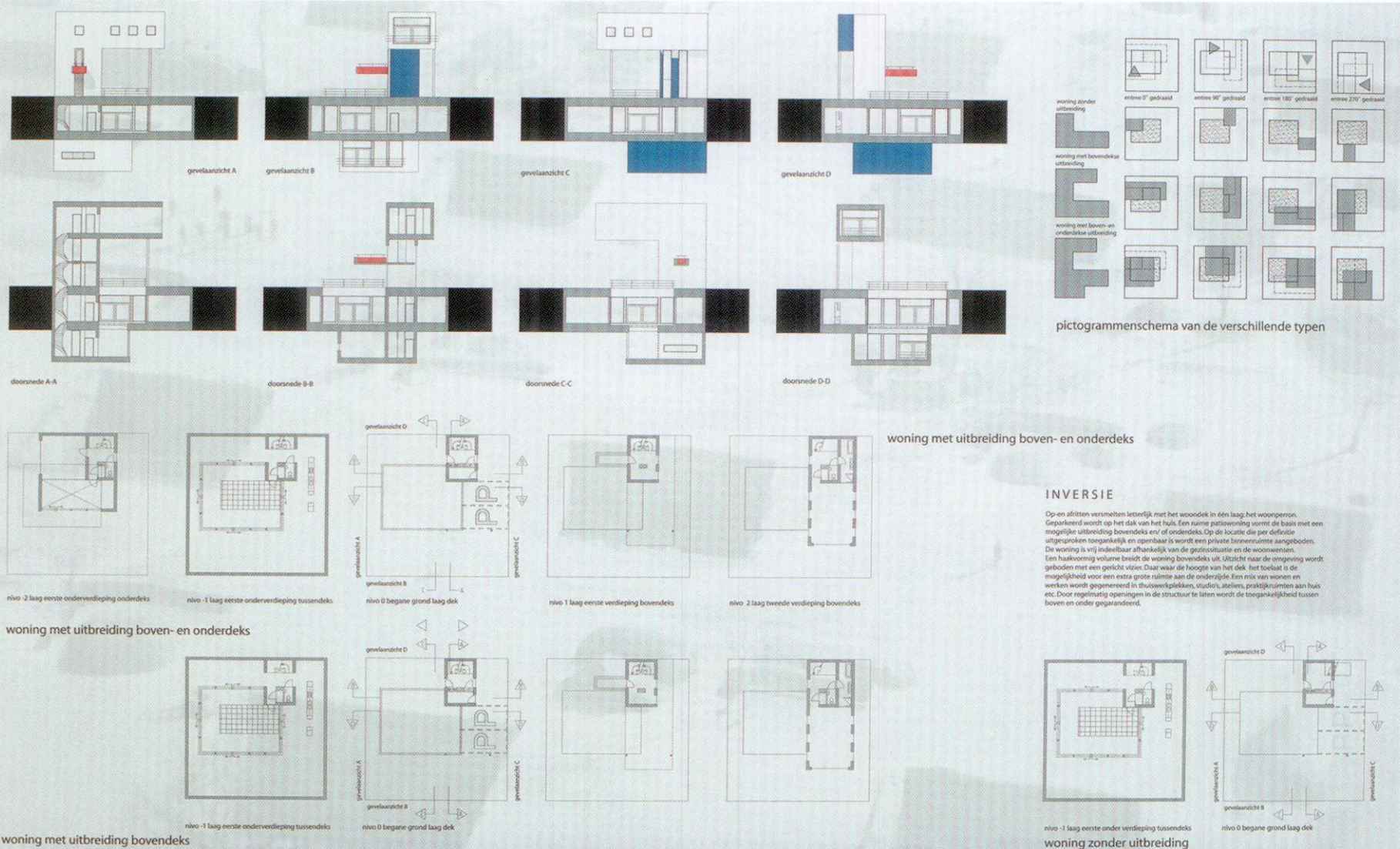
ASFALTPANORAMA

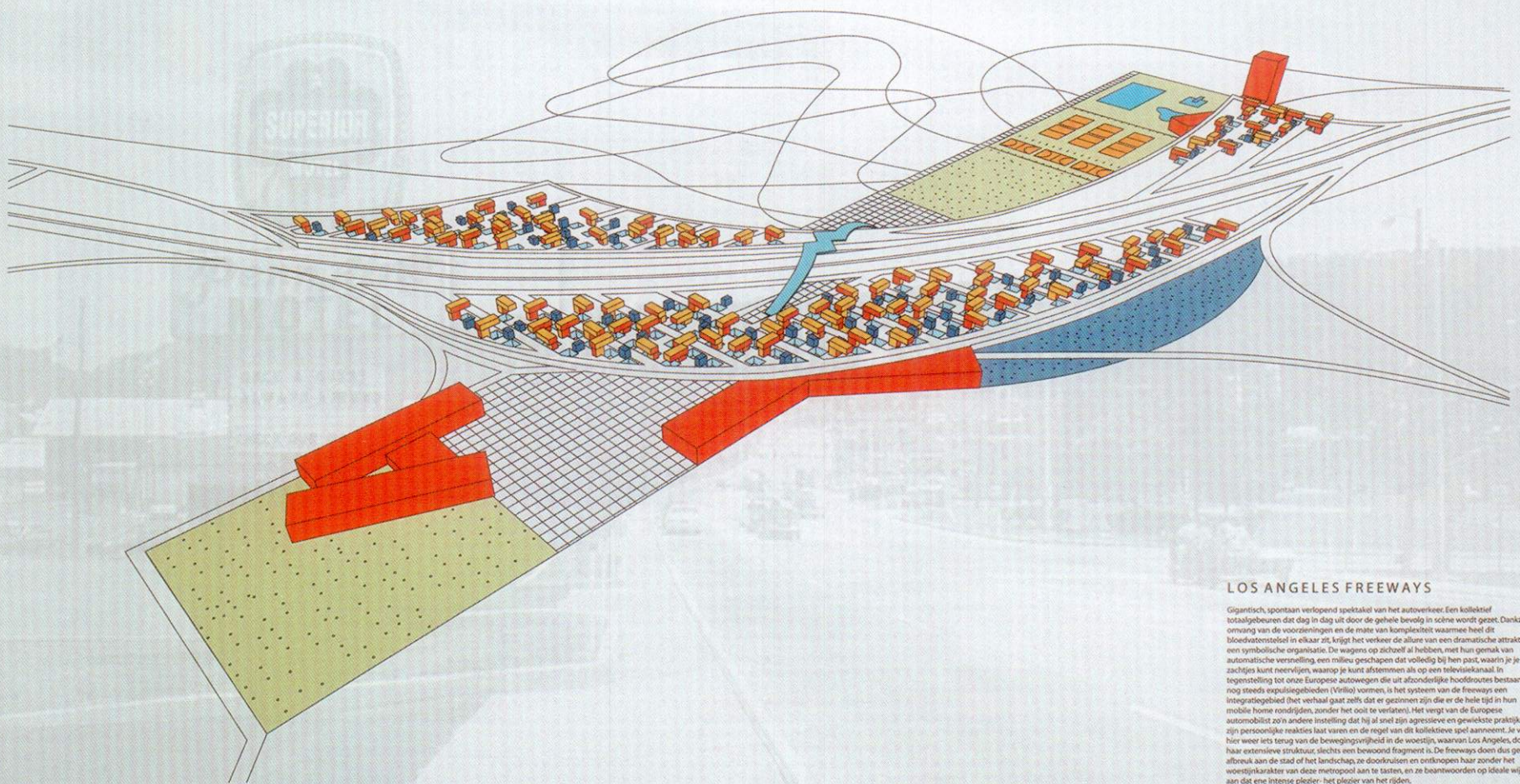
De aanleiding voor een nieuw woonlandschap wordt ontwikkeld vanuit de snelweg zelf. Het asfalt van de snelweg verbreedt zich aan weerszijden in een landschappelijke sokkel voor wonen. Dit geurde en licht hellende vlak appelleert aan de ervaring van het rijden op de snelweg. Bewaakt wordt in het voorbijrijden het verschuiven van het perspectief van het landschap. Niet langer is de weggebruiker gevangen binnen de grenzen van geluidschermen bij het passeren van een woonwijk, maar wordt een panoramisch uitzicht geboden. Benedrukt wordt de horizonlijn van het Hollandse snelweglandschap met haar vloeiende continuïteit in lineaire en geurde bewegingen.

KNOOP

Het geurde woonlandschap wordt doorsneden door een lineaire strook met recreatieve onderdelen voor inspannen, ontspannen en uitspannen die het verblijven aan de snelweg ondersteunen. De onderdelen anticiperen op de ideale toegankelijkheid vanuit de snelweg en zijn ook voor de weggebruiker direct beschikbaar. De doorsnijding verduidelijkt het totale programma in een knoop rondom de snelweg. Deze verduidelijking is voorwaardenscheppend voor het transformeren van de snelweg naar een straat door een centrum. Dit centrum verbindt de verschillende bestaande bestemmingen. In de omgeving. Sportfuncties vinden aansluiting bij wandelpaden door de natuur en een winkel- en schoolplein verbindt het wonen. Het ensemble vormt een afwisseling tussen scheiden en verbinden, tussen hier en de overkant en de omkering tussen binnen en buiten. Niet langer is de snelweg een scheidende lijn maar een verbindende tussenruimte. De knoop van het wonen en recreëren aan de snelweg vormt een vloeiende overgang tussen weg en omgeving.







LOS ANGELES FREEWAYS

Gigantisch, spontaan verloopend spektakel van het autoverkeer. Een kollektief totaalgebeuren dat dag in dag uit door de gehele bevolg in scène wordt gezet. Dankzij de omvang van de voorzieningen en de mate van complexiteit waarmee heel dit bloedvatstelsel in elkaar zit, krijgt het verkeer de allure van een dramatische attractie en een symbolische organisatie. De wagens op zichzelf al hebben, met hun gemak van automatische versnelling, een milieu geschapen dat volledig bij hen past, waarin je je zachtjes kunt neervlijen, waarop je kunt afstemmen als op een televisiekanaal. In tegenstelling tot onze Europese autowegen die uit afzonderlijke hoofdroutes bestaan en nog steeds expulsielgebieden (Virilio) vormen, is het systeem van de freeways een integratiegebied (het verhaal gaat zelfs dat er gezinnen zijn die er de hele tijd in hun mobiele home rondrijden, zonder het ooit te verlaten). Het vergt van de Europese automobilist zo'n andere instelling dat hij al snel zijn agressieve en gewiekte praktijken, zijn persoonlijke reacties laat varen en de regel van dit kollektieve spel aanneemt. Je vindt hier weer iets terug van de bewegingsvrijheid in de woestijn, waarvan Los Angeles, door haar extensieve structuur, slechts een bevoornd fragment is. De freeways doen dus geen afbreuk aan de stad of het landschap, ze doorkruisen en ontknopen haar zonder het woestijnkarakter van deze metropool aan te tasten, en ze beantwoorden op ideale wijze aan dat ene intense plezier: het plezier van het rijden.

Uit: Sideraal Amerika Auteur: Jean Baudrillard

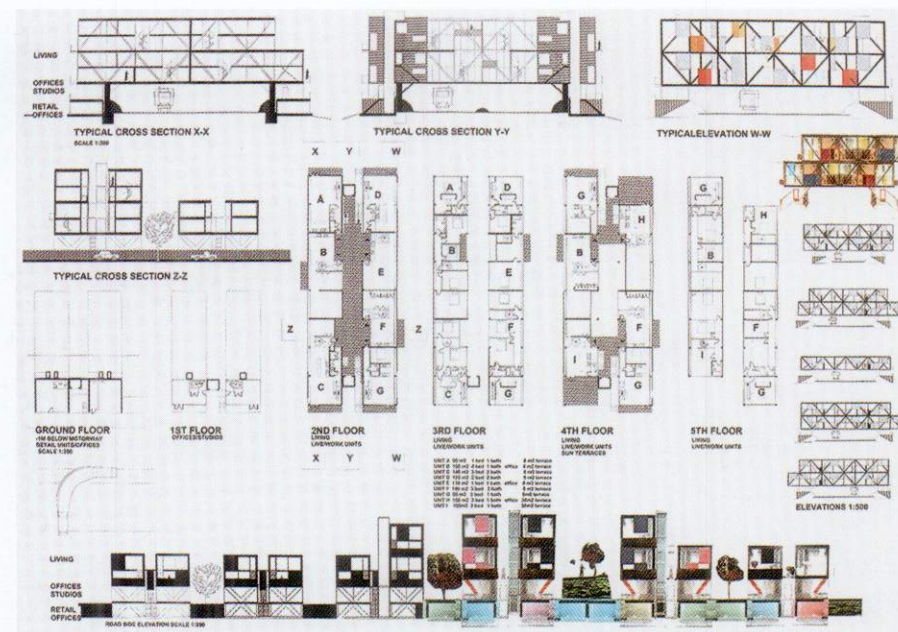
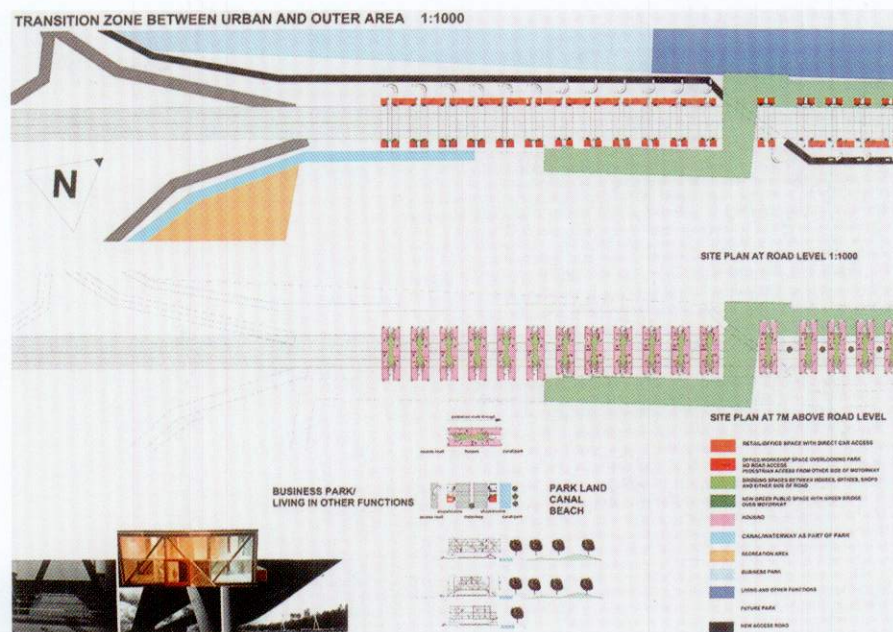


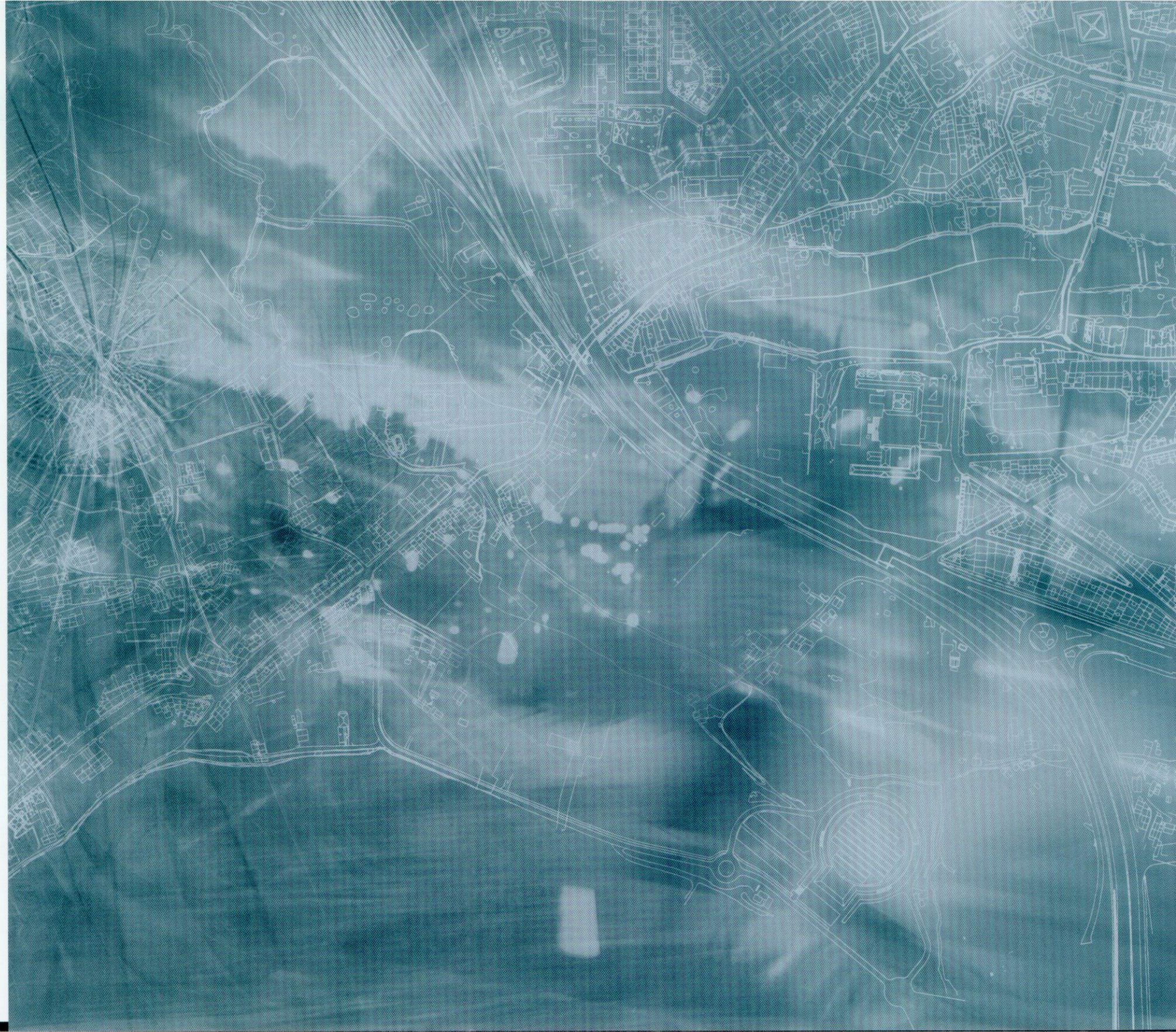
De ontwerper ziet de snelweg van de toekomst als een 'schone rivier', wat een aantrekkelijke plek is om te leven. Deze inzending ontwikkelt daarom een serie units op de snelweg die geschikt zijn voor detailhandel, kantoren en woningen. In de beleving van de ontwerper kunnen op deze manier wijken worden verbonden, die voorheen gescheiden bleven door de snelweg. Deze nieuwe verbindingen worden gemaakt met minimale aantastingen van de infrastructuur. De gebouwen zelf functioneren als bruggen voor de voetgangers. Groene ruimten kunnen over de snelweg worden gehaald via 'groen-bruggen'. De architectuur van de gebouwen is afgeleid van die van de industriële architectuur en bruggenbouw. Door een combinatie van seriematige aanpak en vormgeving lijkt het alsof de snelweg 'aan elkaar is geniet' door de gebouwen. Auto's kunnen worden geparkeerd aan de ene zijde van de snelweg, waardoor de andere zijde 'autoluw' is. De woonruimten boven de snelweg profiteren van een uitstekend uitzicht.

The designer views the future motorway as a 'clean river' - a good place to live. In her proposal she therefore developed a series of units on the motorway that may accommodate retail trade, offices, and/or private homes. According to the designer's interpretation, this technique may connect suburban areas that were hitherto separated by the motorway. These new connections are realized according to the principle of minimum invasion of the infrastructure. The buildings themselves function as pedestrian bridges. Green areas may be projected across the motorway in the shape of so-called 'green bridges'. The architecture of these buildings is derived from industrial architecture and bridge construction technology. By combining a serial approach and design, it seems as if the motorway is 'riveted together' by the buildings. Cars may be parked on one side of the motorway, so as to make the other side a 'car-free' zone. The private residences above the motorway benefit from an excellent view.

Annabel Brown
Londen, Engeland

Annabel Brown
London, England





Integratie | *Integration*

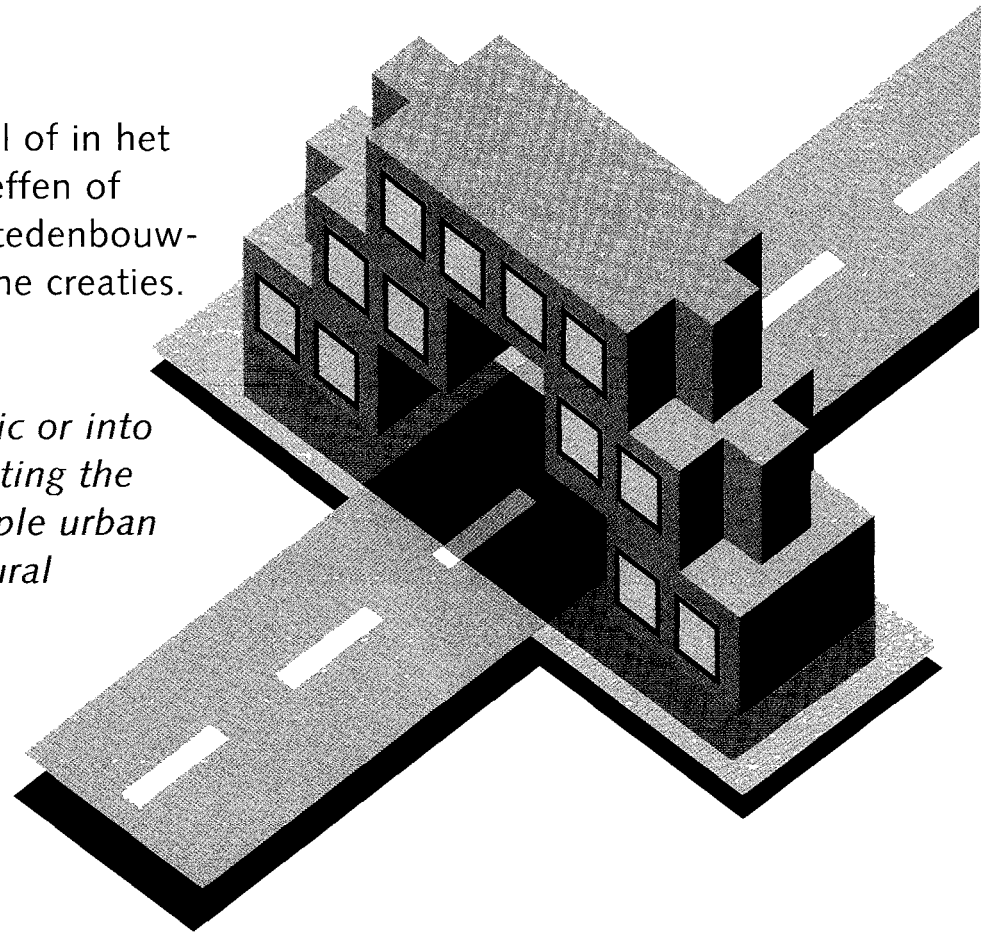
83

Integratie van de snelweg

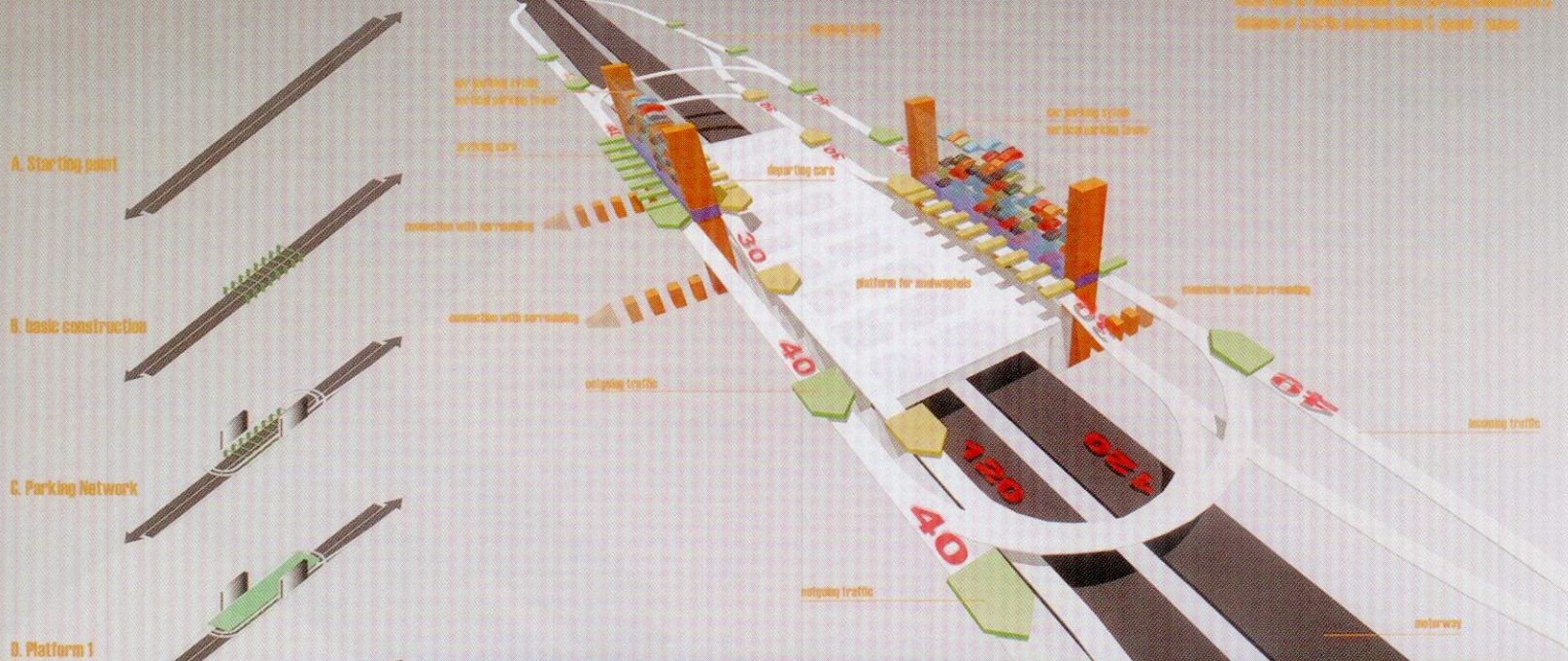
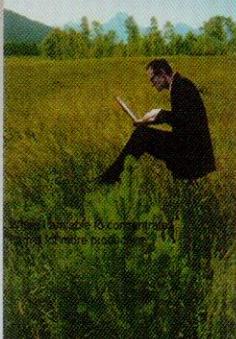
Integratie van de snelweg in het stedelijk weefsel of in het landschap, door (delen van) de snelweg op te heffen of letterlijk op te laten lossen in meeromvattende stedenbouwkundige structuren of (landschaps)architectonische creaties.

Integration of the motorway

Integration of the motorway into the urban fabric or into the countryside by (entirely or partially) eliminating the motorway or by (literally) converting it to multiple urban development structures or (landscape) architectural creations.



2. FUNCTION



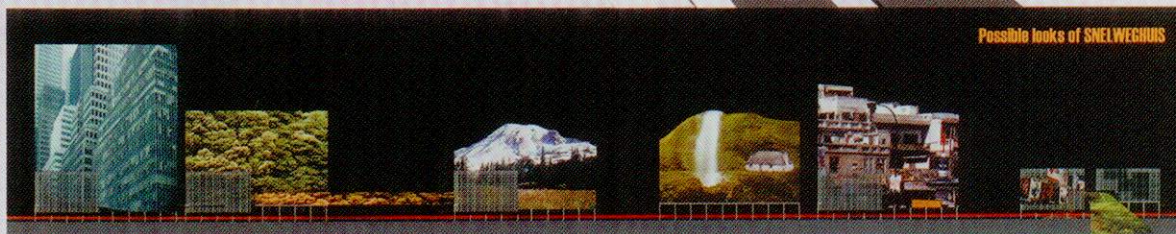
competition SNELWEGHUIS 2001

132823

By developing a **standardized system** for building over a motorway, which consists of a static system, a parking system ("connector"), and a platform with an architectural grammar, it is possible to present a new type of building: **the snelweghuis**.

In it the most important **advantage of motorways** (e.g. transport capabilities) is being used and made the **base of the concept**. By supplying an extraordinary environment, a building of highest contrast can arise. Amidst a citycentre a high mountain will rise, in the driest areas a lucios artificial sea will invite you for a swim, in the countryside an incredible arts and theater center is situated in a fabulous unique snelweghuis.

Sketches of a motorway interchange with parking connectors & balance of traffic intersections & speed control



Possible looks of SNELWEGHUIS

GO FOR THE IMPOSSIBLE TO REACH WHAT IS POSSIBLE...

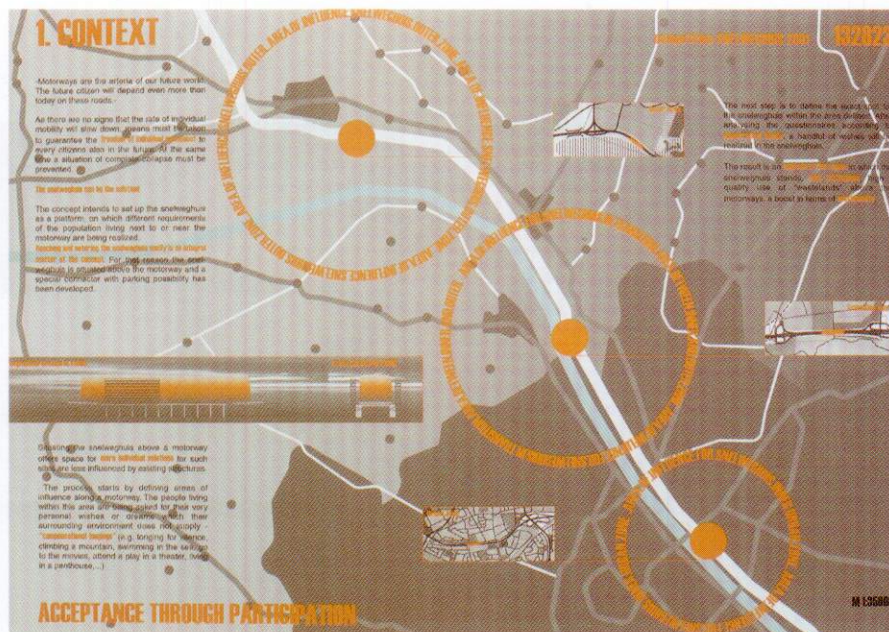
132823

De inzenders gaan er vanuit dat in de toekomst mobiliteit nog verder zal toenemen, waardoor snelwegen onze toekomstige aders zullen worden. Ze koppelen hun snelweghuis daarom direct aan de snelweg. Het snelweghuis vatten de ontwerpers op als een soort verheven 'droom-machine', die hoog boven de snelweg de verlangens van bewoners in zijn directe omgeving omzet in werkelijkheid. Deze verlangens kunnen - door bijvoorbeeld ruimtegebrek - niet elders in de regio worden gerealiseerd: een moment van stilte, bergbeklimmen of zelfs zwemen in de oceaan. Het snelweghuis bestaat uit een gestandaardiseerde structuur waarin het parkeren is ondergebracht. Een grootschalig platform verbindt de twee zijden van de snelweg. Afhankelijk van de verlangens van de lokale bevolking kunnen er gebouwen maar ook 'natuurlijke' elementen verrijzen boven het platform.

The competitors base their proposal on the assumption that mobility will increase even more in the future; in other words, motorways will become our future arteries. Thus, the designers insist on creating a strong connection between their motorway house and the motorway itself. The motorway house, in the designers' eyes, is a type of elevated 'dream machine' which - high above the motorway - gives reality to the desires of the inhabitants in its direct vicinity. It is conceivable that some of these desires cannot be realized elsewhere in the area - for instance due to lack of space: a moment of quietness, mountain climbing, or even swimming in the ocean. The motorway house is made of a standardised structure which allows parking. A large-scale platform connects the two sides of the motorway. Depending on the desires of the local population, buildings may be created, but also 'natural' elements may rise above this platform.

Architekturbüro Mitterecker
Wenen, Oostenrijk
Georg Mitterecker, Klaus Olbrich

Architekturbüro Mitterecker
Vienna, Austria
Georg Mitterecker, Klaus Olbrich



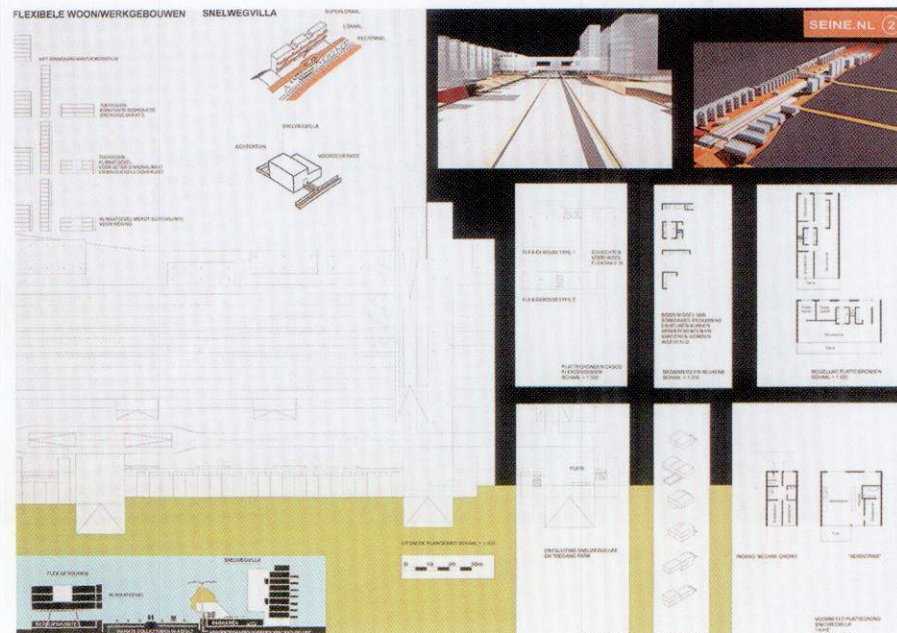
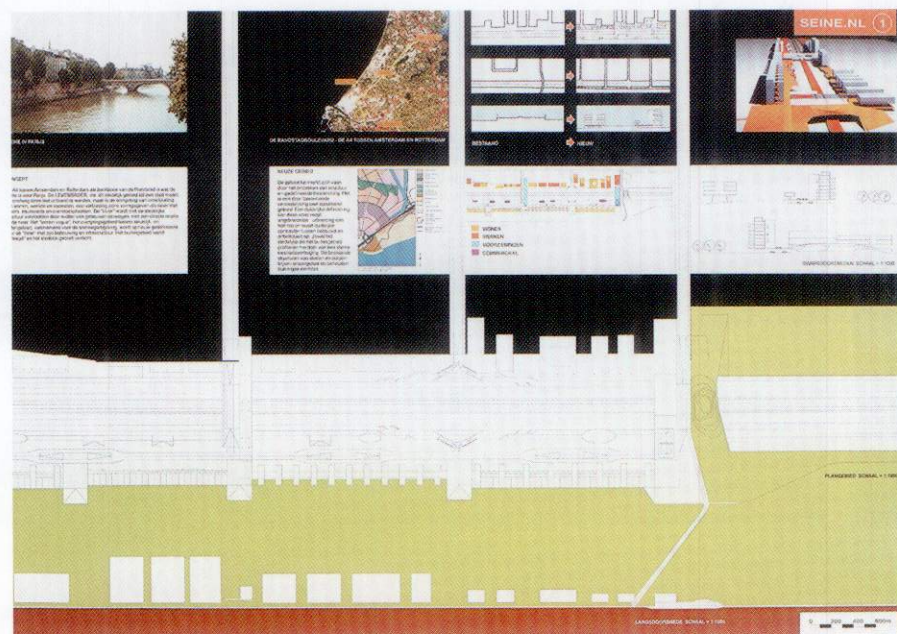
Seine.nl

C. den Heijer, H. Th. Remøy
Haarlem, Nederland

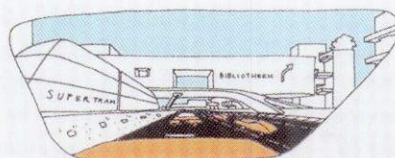
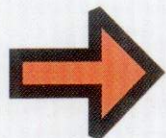
*C. den Heijer, H. Th. Remøy
Haarlem, the Netherlands*

In deze inzending vertegenwoordigt de A4 het uitgangspunt voor het ontwikkelen van woningen, werkruimten en recreatiegebieden. De inzenders vergelijken de snelweg A4 met de rivier de Seine. De inzenders zien de A4 als levensader voor de Randstad, zoals de Seine de levensader voor Parijs was. In deze inzending vertegenwoordigt de A4 dan ook het uitgangspunt voor het ontwikkelen van woningen, werkruimten en recreatiegebieden. De ontwerpers stellen zich voor dat de snelweg vormgegeven wordt net als een 'rivier' met oevers en boulevards. Wegen en gebouwen dienen de snelweg te vervlechten met het stedelijk weefsel. Ondefinieerbare gebieden rondom de snelweg worden eveneens omgezet in stedelijk gebied. Het stedelijk programma is geïllustreerd door de inzenders in een 'visuele rondleiding' door het gebied. In de rondleiding kan de toeschouwer kennis maken met onder andere een villawijk, een parkeerstructuur, een winkel, een eland-safaripark en een café.

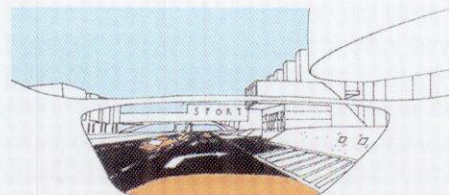
In this proposal, the A4 motorway represents the starting point for the development of private homes, working spaces, and recreational areas. The authors compare the A4 motorway with the Seine river in France. They view the A4 as a lifeline of the 'Randstad' (the conurbation of Western Holland); much like the Seine used to be the lifeline of Paris. In this contribution, the A4 is therefore seen as a starting point for the development of private homes, working spaces, and recreational areas. The designers propose the idea of designing the motorway just like a 'river', with riverbanks and boulevards. Roads and buildings are to connect the motorway with the urban fabric. Undefined areas around the motorway are also made into urban areas. The urban programme is illustrated by a 'visual guided tour' through this area. On this guided tour, the visitor may view a villa park, a parking structure, a shop, a moose safari park, and a café.



SEINE.NL 3



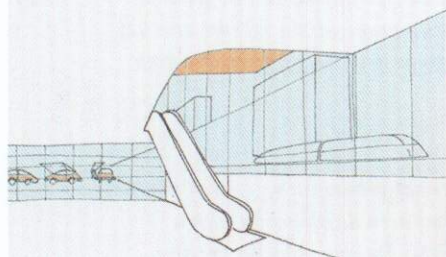
OP DE WEG...



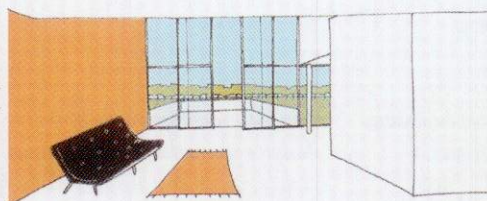
AFRIT VILLAWIJK... OP WEG NAAR HUIS...



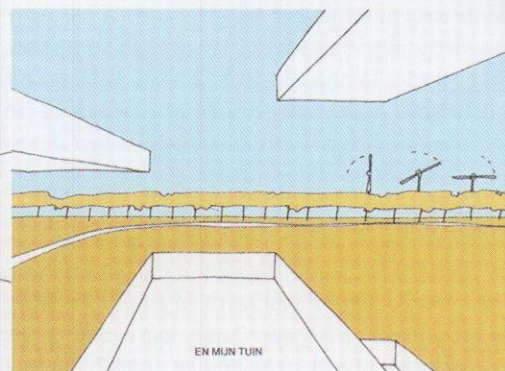
PARKEREN NAAST DE SUPERMARKT



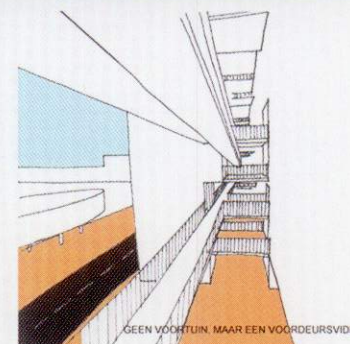
EN METEEN EVEN BOODSCHAPPEN DOEN.



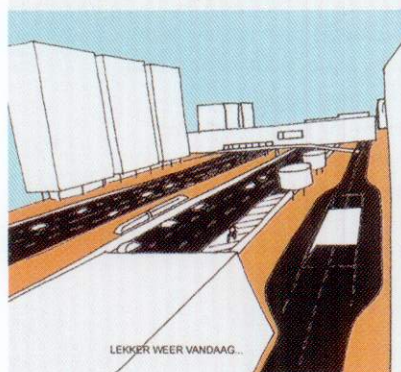
MIJN HUIS!



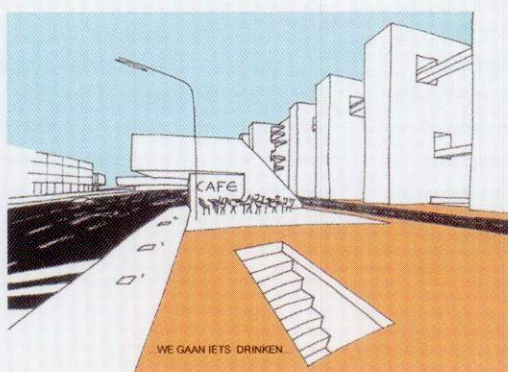
EN MIJN TUIN



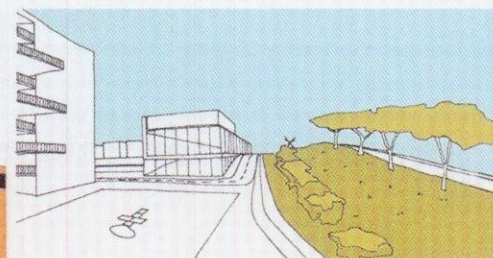
GEEN VOERTUIG, MAAR EEN VOORDEURSVIDE



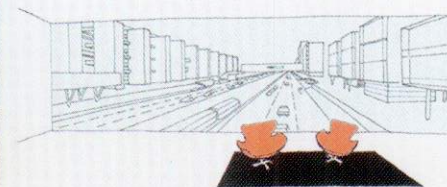
LEKKER WEER VANDAAG...



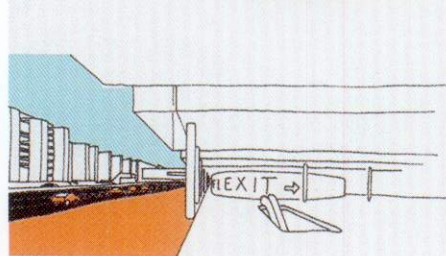
WE GAAN IETS DRINKEN



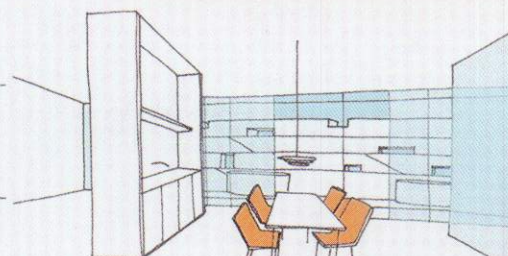
...EN DAARNA GAAN WE OP ELANDSAFARI...



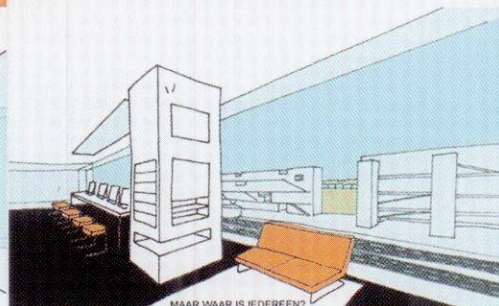
IN DE WACHTKAMER VAN DE TANDARTS KAN JE DE KIESPILN EVEN VERGETEN



...HET HUIS VAN HENK IS HIER VERDEROP...



...KOOK JU? DAN KOM IK OM HALF ZEVEN!



MAAR WAAR IS IEDEREEN?

UIT

1319339

Meike Behmann en
Falk Schneemann
studenten aan de Technische
Universiteit Delft, Nederland

*Meike Behmann and
Falk Schneemann
students at Delft University of
Technology in the Netherlands*

Dit plan gaat uit van een grootschalige structuur ('plug-in') die gekoppeld kan worden aan de snelweg. De stelling van de ontwerpers is dat in het jaar 2010 lifestyle nog sterker bepaald zal worden door automobilititeit dan nu. De beleving van de snelweg wordt gezien als filmisch met afwisselend beelden van kantoorcomplexen, groene parken en woongebieden. De ontwerpers stellen zich voor dat de snelweg een speciale fascinerende atmosfeer en identiteit heeft. De plug-in-structuur bestaat uit woningen, groen en voorzieningen voor de dagelijkse levensbehoeften. De vorm van de structuur lijkt het meest bepaald te zijn door technisch-akoestische gegevens. Als in 2010 de auto's wat schoner en stiller zijn geworden kunnen de gevels een wat lichtere en transparantere huid krijgen. In dit voorstel is de gevelbekleding van cortënstaal. De woonhuizen zijn direct toegankelijk vanaf de snelweg.

Beoordeling

Volgens de jury is de thematiek van deze inzending verstedelijking. Een sterk aspect van dit ontwerp is dat het idee zo concreet is uitgewerkt dat de realiseerbaarheid groot lijkt. Positief is ook dat het uitzicht op het open landschap aan de overzijde van de snelweg in het plan betrokken is en aansluit op de schansvorm van de bebouwingsstructuur. Het plan borduurt echter voort op ontwikkelingen die momenteel al gaande zijn in Nederland waardoor het erg vertrouwd, maar minder verrassend overkomt. De aanpak neigt te kunnen leiden tot een 'Bijlmer aan de snelweg' in plaats van de beoogde lichtheid van een plug-in structuur. Desalniettemin vindt de jury dat deze inzending een nominatie verdient.

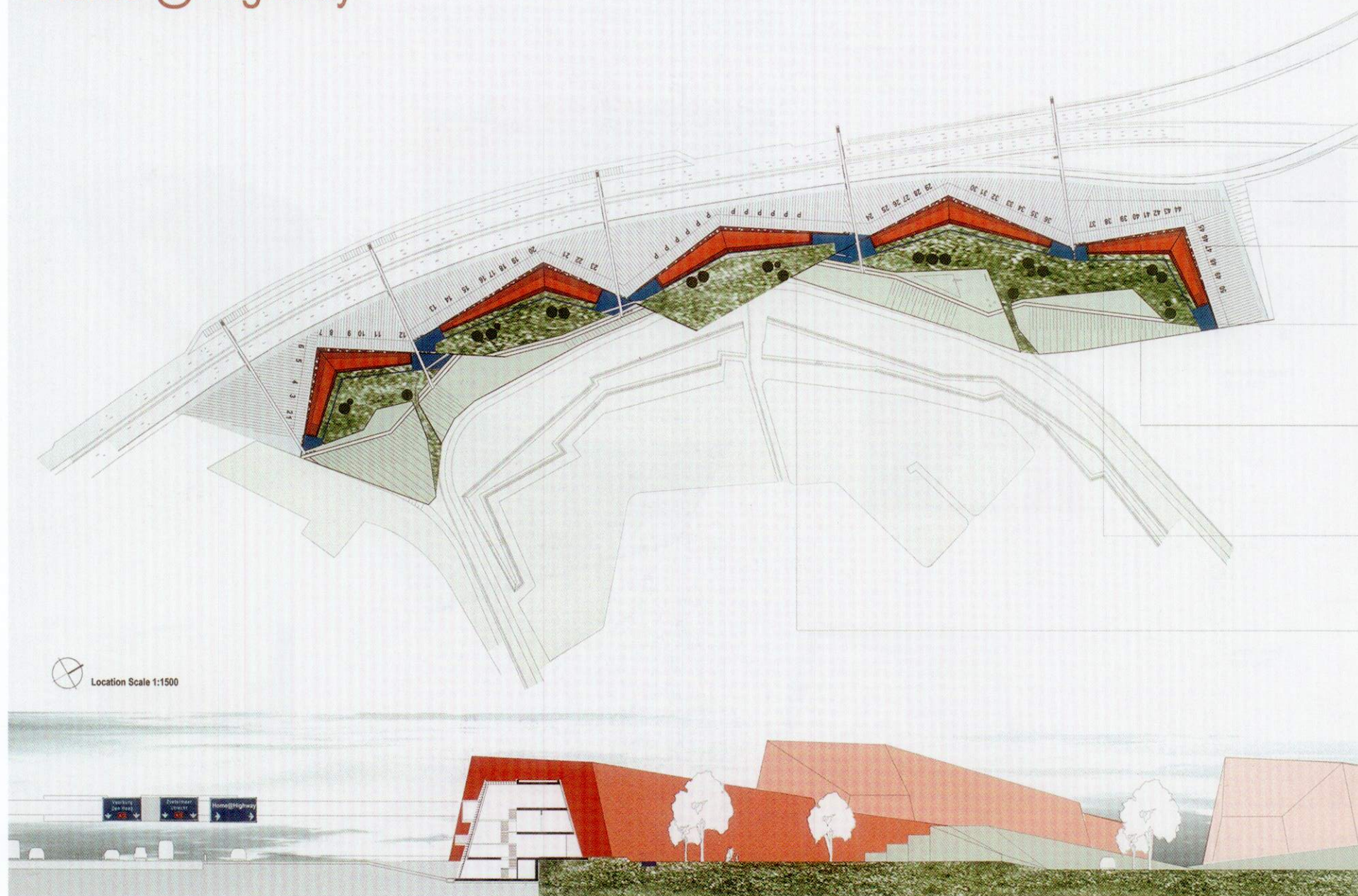
This plan is based on a large-scale 'plug-in' structure that can be linked to the motorway. The designers' proposition is that our lifestyle in the year 2010 will be determined by automobile mobility to an even greater extent than it is now. The motorway is perceived as a film-like experience, with changing images of office complexes, parks and residential areas. The designers visualise the motorway as having a special, fascinating atmosphere and identity. The plug-in-structure consists of dwellings, green open spaces, and facilities to meet life's daily needs. The shape of the structure seems to be largely determined by technical acoustic considerations. If cars, by the year 2010, have become somewhat cleaner and quieter, the facades can be given a lighter, more transparent shell. In this proposal, the facades are clad with Corten steel. The residential units are directly accessible from the motorway.

Assessment

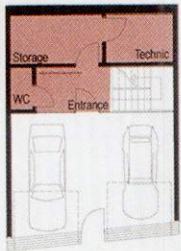
The jury saw the theme of this entry as urbanisation. One of the design's strengths is that the idea has been developed in such a concrete way that it seems to be highly feasible. Another positive aspect is that the view across to the open landscape on the other side of the motorway has been incorporated into the design and is reflected in the 'bulwark' shape of the building. However, the plan elaborates on developments already taking place in the Netherlands, which creates a sense of familiarity rather than surprise. The approach may tend to lead to a 'Bijlmer on the motorway' effect rather than the intended lightness of a plug-in structure. Nevertheless, the jury believed this entry deserved to be nominated.

Home @ Highway

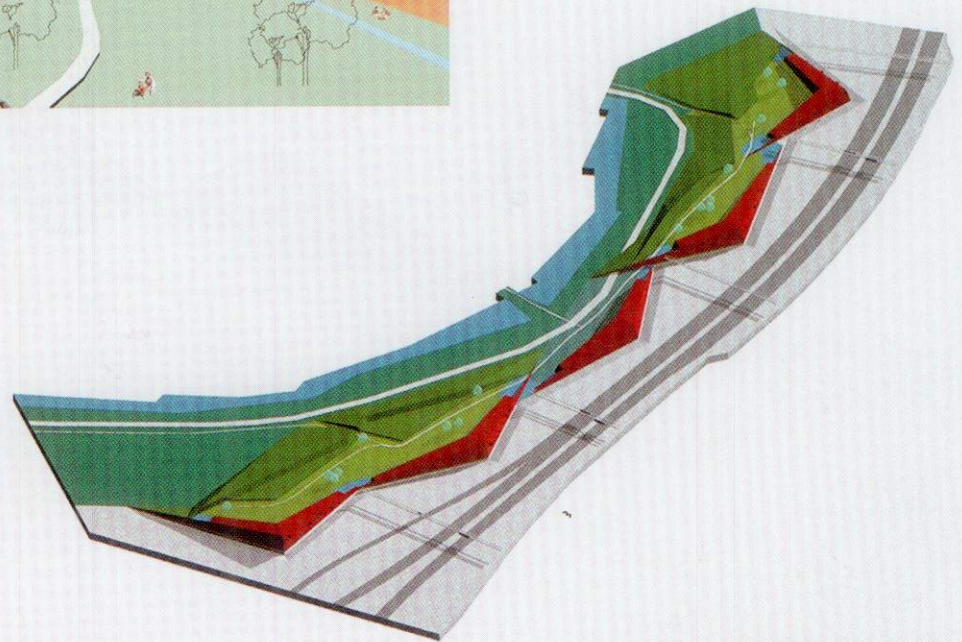
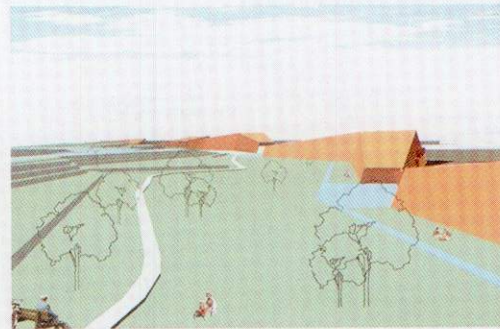
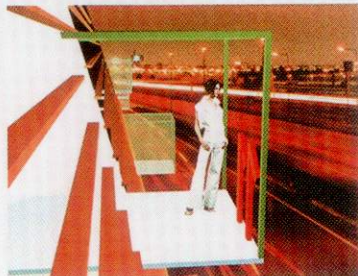
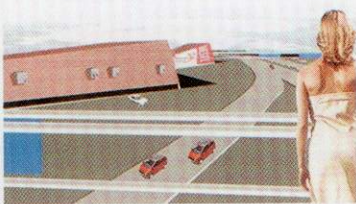
1319339-1



The Home



Family @ Highway
Scale 1:100



Cross Section
Scale 1:100

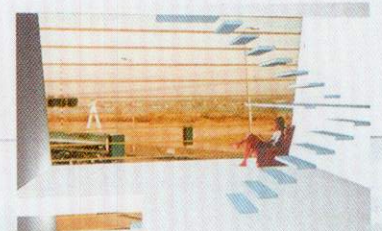
Zoning_wintergarden, access zone, housing

Units_there are different units in one complex as for example a single apartment at the end of the volume, the standard family house in the middle and a block containing two spacious person apartments and a single unit.

Complex @ Highway
2 couple flats and a single unit

Family @ Highway

Single @ Highway



1319339-2

Bridges, the former sign bridges are transformed into pedestrian bridges which connect the area to the other side of the highway and the wasted zones inbetween the lanes.

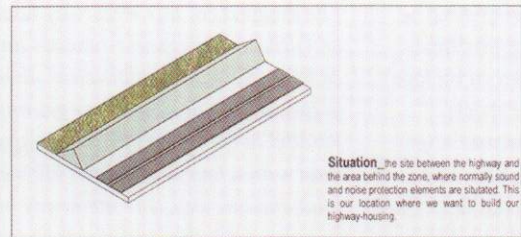
Entrance zone, each house has its own entrance through a driveway on the highway side. Openings in the phalax offer short views from the highway into the structure.

Waterline, closing the structure and connecting the residential complexes. Also natural fence for the private gardens.

Residential complex, inheriting different types of housing. Each housing unit has the possibility to experience the highway and the parkside. Long view distances to each side give value to this location. The shape of the structure relates to the atmosphere of the highway and protects the inner green core.

Green side, offers the inhabitants their own park and recreation possibility. The created niches offer protected zones e.g. a playground for children.

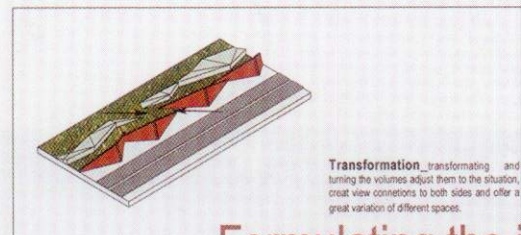
Plug-in, middle complex where working and shopping are combined. It supplies the inhabitants with their daily needs and offers space for start-up enterprises and offices which profit from the direct connection to the highway.



Situation, the site between the highway and the area behind the zone, where normally sound and noise protection elements are situated. This is our location where we want to build our highway-housing.

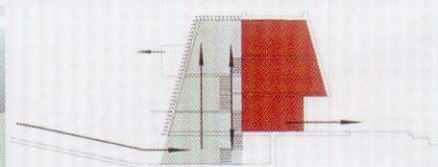
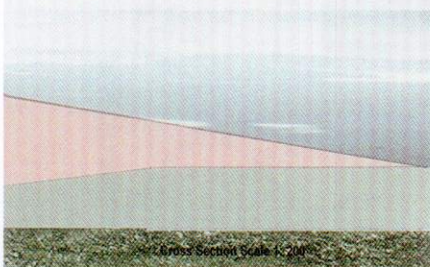
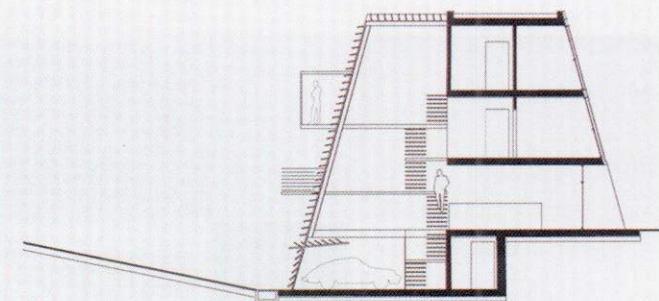
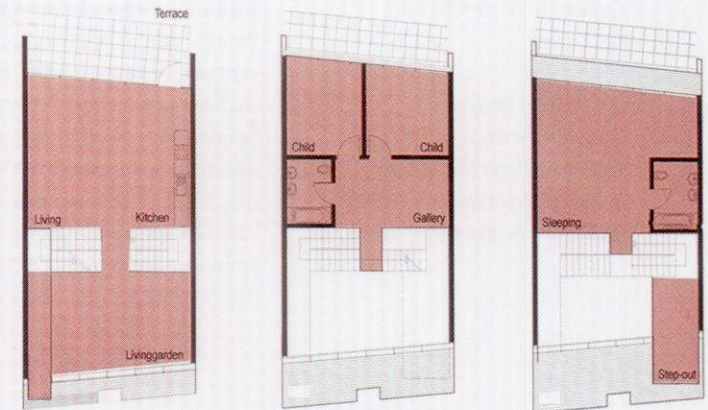


Niches, protected zones to both sides were the aim. By creating a volume which can stand the huge scale of the highway landscape. The created niches offer the chance to profit from the richness of space and strong identity at the highway side as well as from the quietness and nature at the other side.



Transformation, transforming and turning the volumes adjust them to the situation, create view connections to both sides and offer a great variation of different spaces.

Formulating the inbetween



Diving into the house, one enters the house at the highway side by diving down into the house and away from the noise. Diving up in the open flowing space, the living garden. Here one has the long views to the highway or, through the building, to the park. Terrace, step-outs and gallery offers niches to experience the different sides of landscape.

Slats, out of corten steel facing the highway and a double glass facade provide noise protection and flexible transparency.



Asphalt-Art, leading you and your guest into your house.



Cortensteel, facade elements as answer of the rough highway atmosphere. In contrast to that, greenish glass step-outs break through the facade and formulate the connection between inside and outside.



Green, the opposite side. Nature as recreation zone and place to stay

