

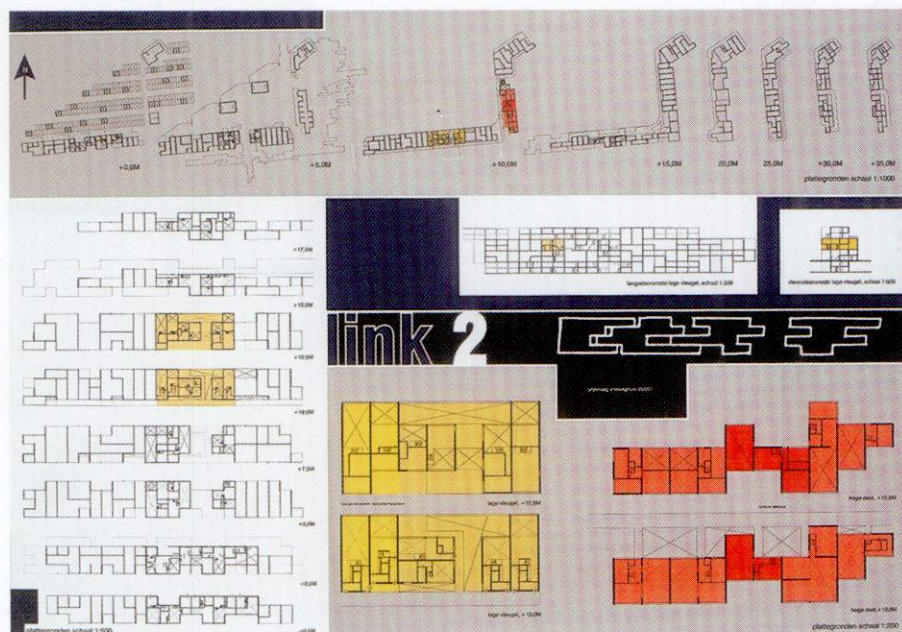
## Link

Jan Willem Baijense,  
Pieter Lievense  
Eindhoven, Nederland  
studenten TU Eindhoven,  
Nederland

*Jan Willem Baijense,  
Pieter Lievense  
Eindhoven, the Netherlands  
students at Eindhoven Technical  
University in the Netherlands*

De ontwerpers van dit snelweghuis richten zich op het creëren van een (stedenbouwkundige) link tussen lage en hoge snelheid. Bij hoge snelheid domineert de langsrichting in het plan en bij lage snelheid worden dwarsrichtingen belangrijker in hun ontwerp. Parallel aan de snelweg hebben de inzenders een kilometer lange ventweg geïntroduceerd, met slechts één oprit en één afrit. Het snelweghuis bestaat uit een driehoekig complex, waarvan de langste zijde parallel aan de snelweg ligt. Het 'midden' van de driehoek is vormgegeven als een dek, waaronder geparkeerd kan worden. Het dek zelf is benut als plein en fungeert als ontsluiting van de woningen. Aan de kortste zijde van de driehoek zijn kantoren gehuisvest. De zuidzijde van het complex heeft uitzicht over een park.

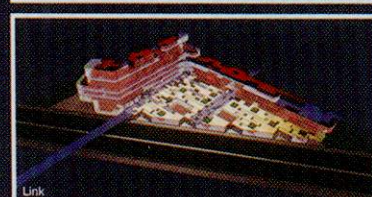
*The designers of this motorway house are focused on the creation of an (urban development-related) link between high and low speed. At high speed, the longitudinal direction dominates; at low speed, perpendicular directions are gaining importance in this design. Parallel to the motorway, the competitors are proposing a service road with a length of several kilometres; there is just one approach road and one exit. The motorway house consists of a triangular complex; with the longest side running parallel to the motorway. The 'centre' of this triangle is shaped like a deck covering a car park. The deck itself is utilized as a courtyard and affords access to the private homes. Offices are located along the short side of the triangle. The south side of the complex offers a view of the park.*



integratie







Doorsnede AA

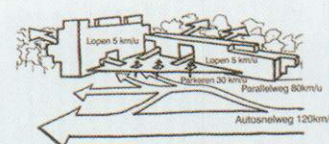
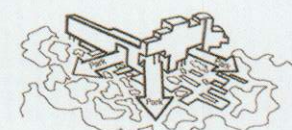
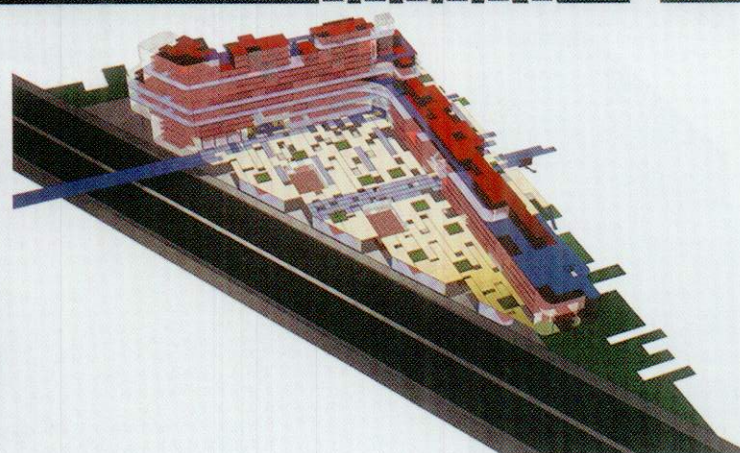
Schaal 1:1000

Aanzicht Zuid-Oost

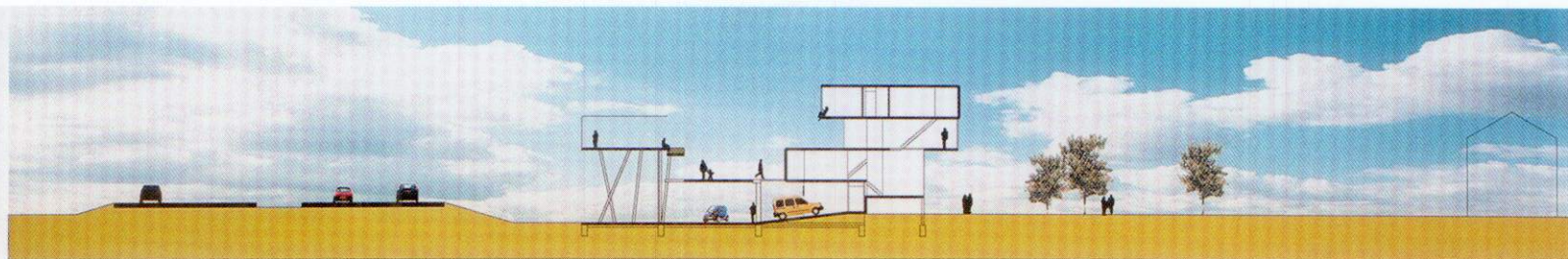
Aanzicht Noord-West



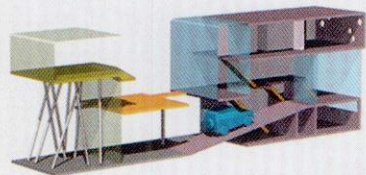
link







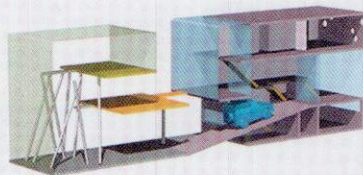
section 1:200 highway typ c



typ a gallery



typ b parking



typ a greenhouse

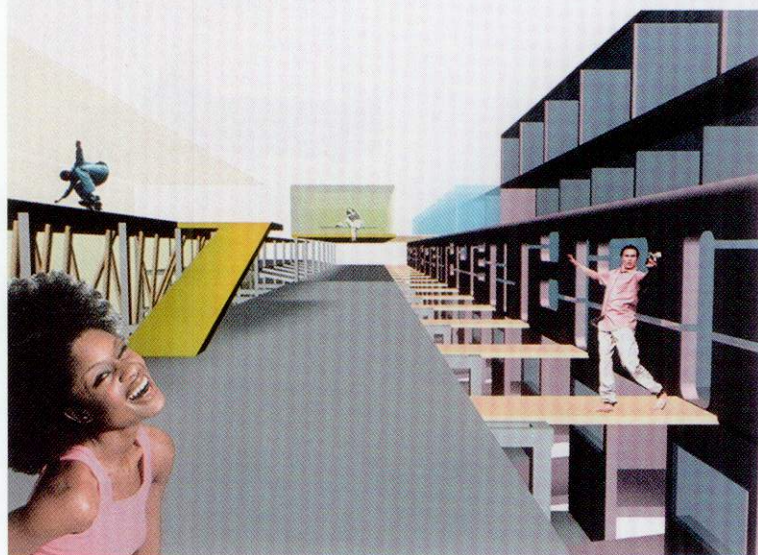


typ a playground

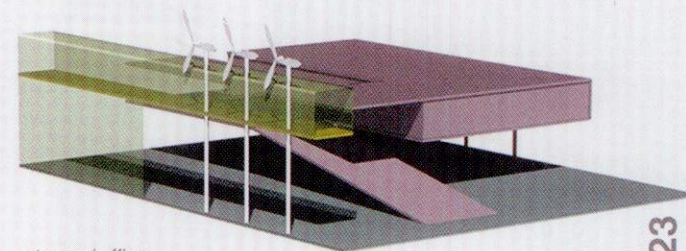


typ c gallery

3



integratie



entrance/ office

022123

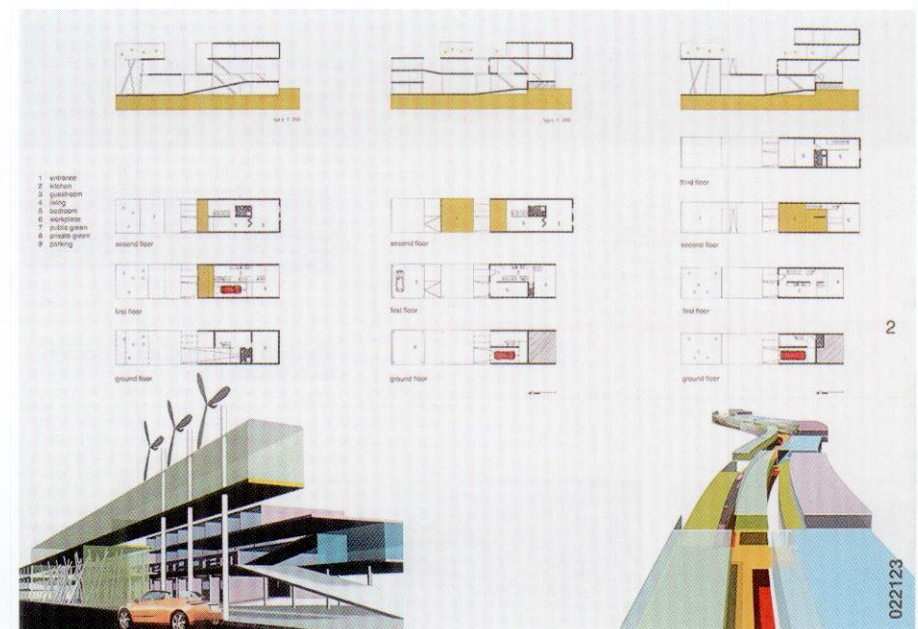
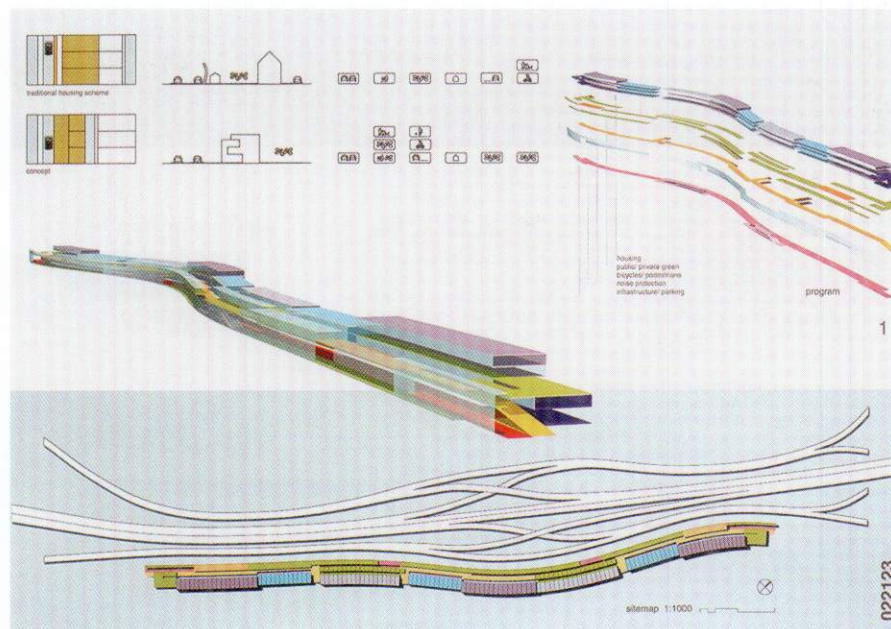


De inzenders willen een verbinding tot stand brengen tussen woningen, snelweg en natuur. Hiertoe is een strip ontwikkeld van 800 meter lang en 90 meter breed, waarin een snelweghuis van 800 m x 30 m is gesitueerd. Deze strip is opnieuw ingedeeld door de ontwerpers. Dit leverde een aantal zones op die elk een specifiek gebruik hebben. In de eerste zone staat openbare ruimte centraal. In de plaats van geluidswallen zijn kinderspeelplaatsen, sportvoorzieningen en kassen gesitueerd. De tweede zone bevat de interne infrastructuur met op het maaiveld parkeervoorzieningen en daarboven het langzaamverkeer. De derde zone bestaat uit drie woningtypen: voor de mobiele persoon, de thuiswerkers en het gezin. Aan beide uiteinden van de strip zijn werkruimten met grote dakterrassen ondergebracht, die weer ruimtelijk overgaan in de buitenruimten van de woningen.

*The competitors are trying to create a connection between private homes, the motorway, and nature. To this end, a boulevard was developed with a length of 800 metres and a width of 90 metres in which a motorway house of 800 m x 30 m is situated. This boulevard, in turn, is divided further, resulting in a number of zones targeted for specific purposes. The emphasis in the first zone is on public space. Childrens' playgrounds, sports facilities, and hothouses are envisaged instead of noise barriers. The second zone offers room for the internal infrastructure with ground-level car parks underneath a slow-moving traffic area. The third zone consists of three types of homes: for mobile persons, for those working in their own home, and for families. At both ends of the boulevard, working spaces with large roof gardens may be projected forming an architectural transition to the outside terrains of the private homes.*

Jan Schneidewind, Carolin Kodisch  
Delft, Nederland  
studenten TU Delft, Nederland

Jan Schneidewind,  
Carolin Kodisch  
Delft, the Netherlands  
students at Delft Technical  
University in the Netherlands



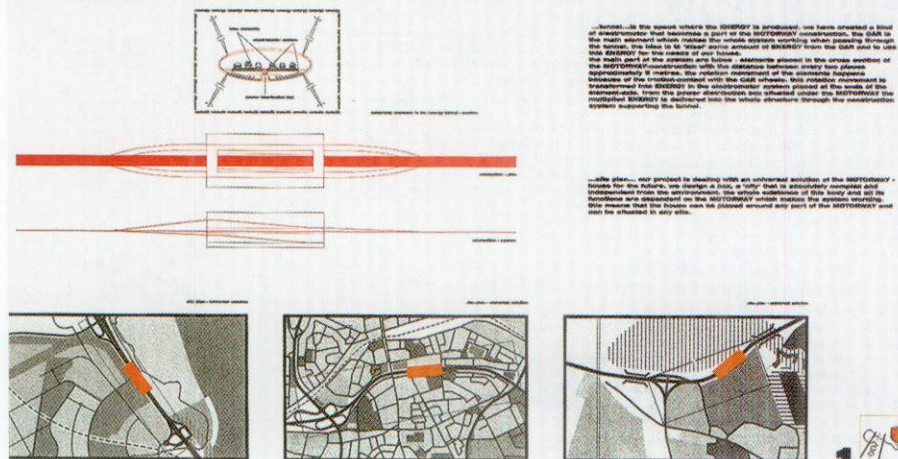


Andrea Milkulajova,  
Antonella Soardi  
Bratislava, Slowakije, Brescia, Italië  
studenten KTH School of  
Architecture, Royal Institute of  
Technology, Stockholm, Zweden  
begeleiding: Ori Merom,  
Moritz Kischmeier,  
Jadwiga Krupinska

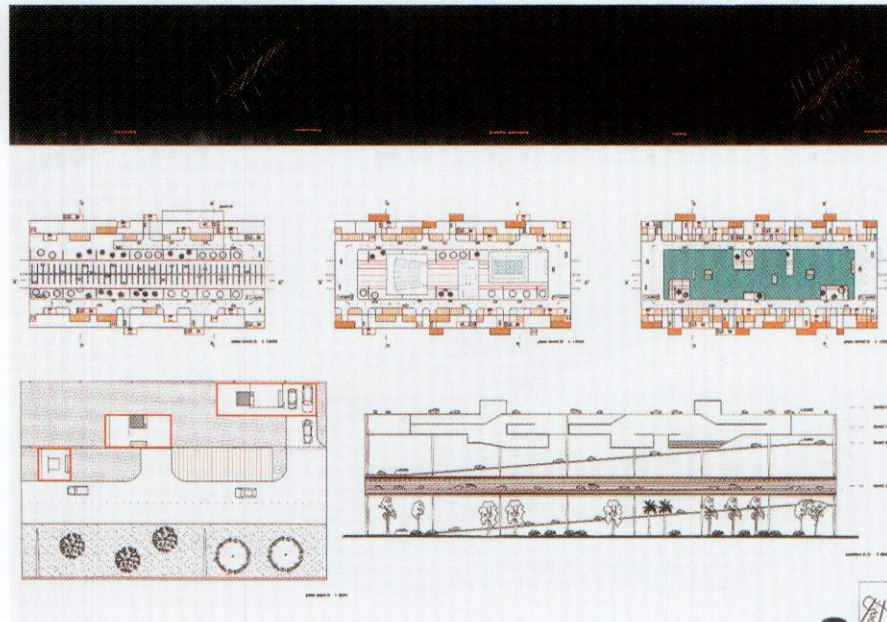
Andrea Milkulajova,  
Antonella Soardi  
Bratislava, Slowakije, Brescia, Italy  
students at the KTH School of  
Architecture, Royal Institute of  
Technology, Stockholm, Sweden  
Supervisors: Ori Merom,  
Moritz Kischmeier,  
Jadwiga Krupinska

Deze inzending vertrekt vanuit de veronderstelling dat in het jaar 2030 de snelweg ingezet kan worden als bron van energie. De ontwerpers stellen dat het universele karakter van dit snelweghuis bedoeld is voor elke snelwegsituatie. Het snelweghuis is voor hen een geperforeerde 'doos' met een tunnel, waardoorheen de auto's rijden. In de tunnel wordt de energie verwerkt voor het functioneren van de doos. De constructie van de doos bestaat uit een staal-draadnet van vier bouwlagen met een ophangstelsel voor de (woon)kubussen. De woningen zijn opgebouwd uit modules van 6 meter. Het aantal kubussen is flexibel, al naargelang er behoefte is aan meer ruimte. De doos huisvest behalve de woningen ook een winkelcentrum, theater, sportfaciliteiten en tuinen op het maaiveld. Het dak dient als parkeerplaats en openbare ruimte.

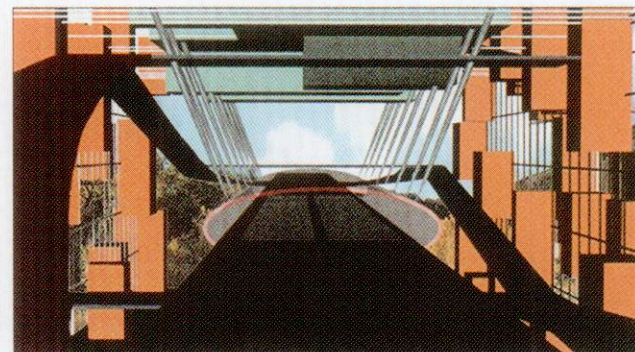
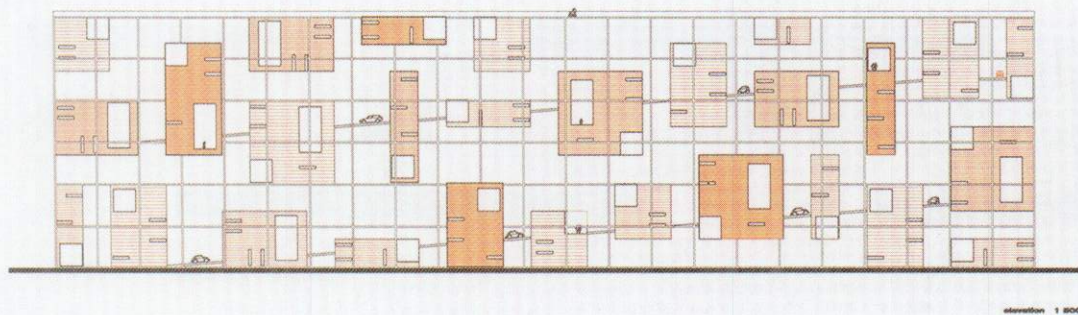
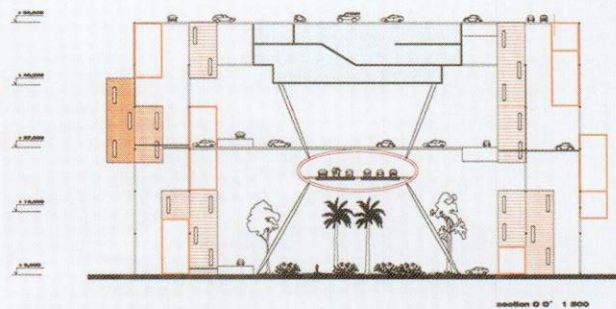
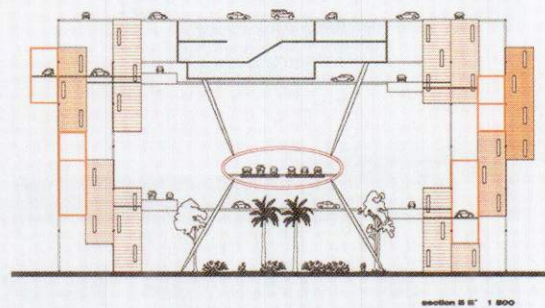
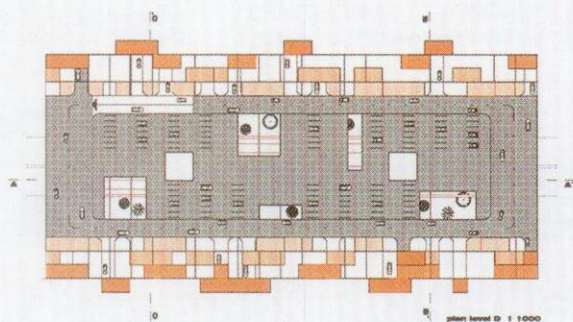
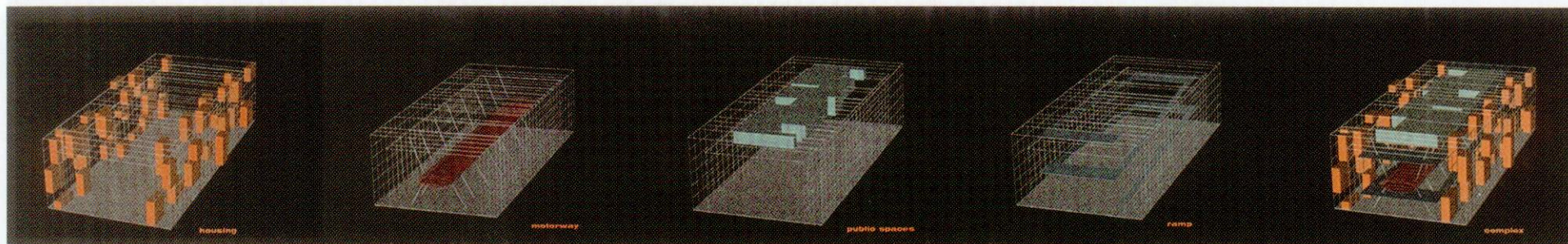
*This contribution is based on the assumption that the motorway, by the year 2030, may be utilized as a source of energy. The designers claim that the universal character of this motorway house makes it a useful concept for any motorway situation. The motorway house, in their view, is a perforated 'box' with a tunnel that allows cars to pass through. This tunnel functions as a source of energy for functional purposes of the box. The construction of this box consists of a steel wire net with four levels and a suspension system for the (living) cubes. The private homes are made of 6 metre modules. The number of cubes is flexible; they may be increased if more space is needed. The box contains not only homes, but also a shopping centre, a theater, sports facilities, and gardens on ground level. The roof serves as a car park as well as a public area.*



integratie









CL372

2/3



cross section - 1/1000



longitudinal section - 1/1000



from a car



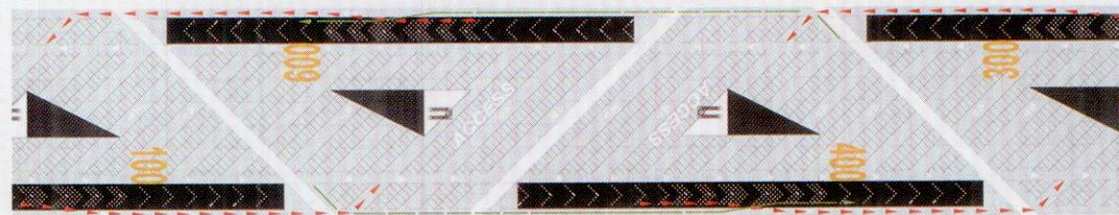
ground level - crossing road

level 1 - 1/1000



commercial level - motorway level

level 2 - 1/1000



parking level - motorway level

level 3 - 1/1000



elevation - 1/1000



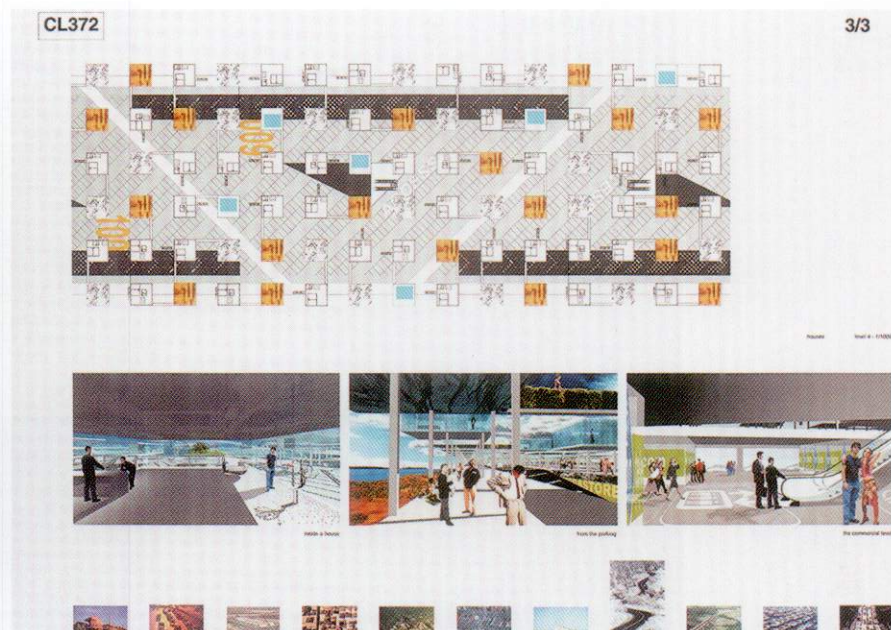
## CL 372

Dit snelweghuis is ontwikkeld op basis van een sandwichstructuur die geplaatst wordt op de snelweg. Het gaat hierbij om het verplaatsen van visueel vervuilende detailhandeldozen uit het landschap naar de snelweg. De ontwerpers hanteren dit principe niet alleen om het landschap op te schonen. Een belangrijk uitgangspunt van deze inzenders is dat het maatschappelijke leven zich tegenwoordig afspeelt in het winkelcentrum. De snelwegbanen zijn golvend gemaakt en aangesloten op afslagen die in verbinding staan met het dak van de structuur. Op het dak van de structuur zijn modulaire wooneenheden op pilaren geplaatst, die ontsloten worden door midden van intrekbare trappen. Vanuit het dak wordt het winkelcentrum en de andere voorzieningen ontsloten. Wanneer er minder auto's geparkeerd zijn kan het dak ook voor andere activiteiten worden gebruikt.

*This motorway house was developed on the basis of a sandwich structure to be placed on the motorway. The idea is to shift visually disturbing retail business from the countryside to the motorway. The designers use this principle not only to clean up the countryside. An important facet, in the eyes of the designers, is the projection of the social life to a shopping centre. The undulating lanes of the motorway are connected to the exits which, in turn, have access to the roof of the structure. Located on the roof of the structure are modular living units on pillars, accessible by retractable staircases. The roof also provides access to the shopping centre and other facilities. At times when the car park is not full, the roof may also be used for other activities.*

Lanoire'courrian architectes  
Bordeaux, Frankrijk  
Jean Philippe Lanoire,  
Sophie Courrian i.s.m.  
Emmanuelle Lesgourgue,  
Francis Marchionini, Olivier Osislo

*Lanoire'courrian architectes  
Bordeaux, France  
Jean Philippe Lanoire,  
Sophie Courrian in collaboration  
with Emmanuelle Lesgourgue,  
Francis Marchionini,  
Olivier Osislo*



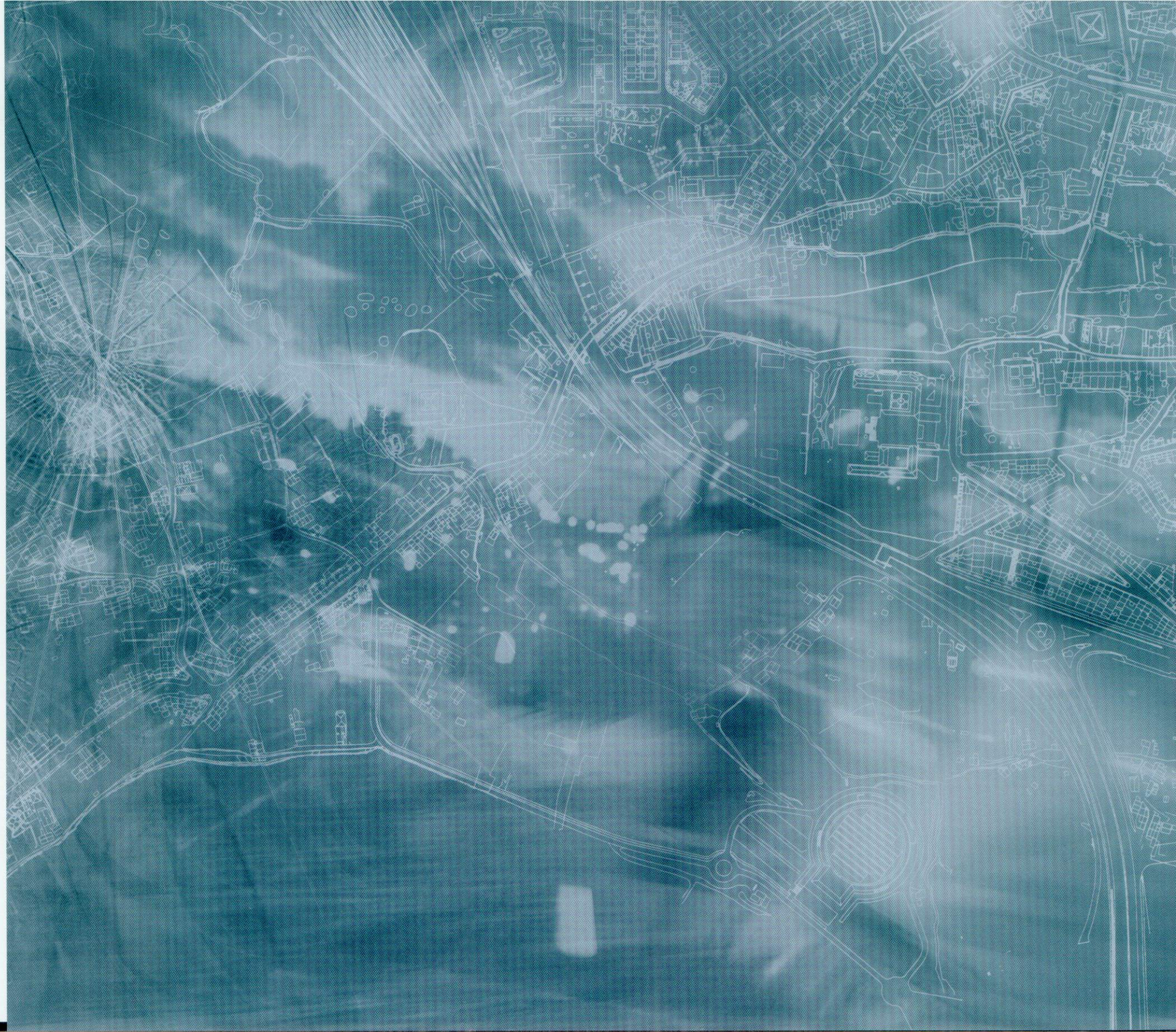














# Nieuwe scenario's

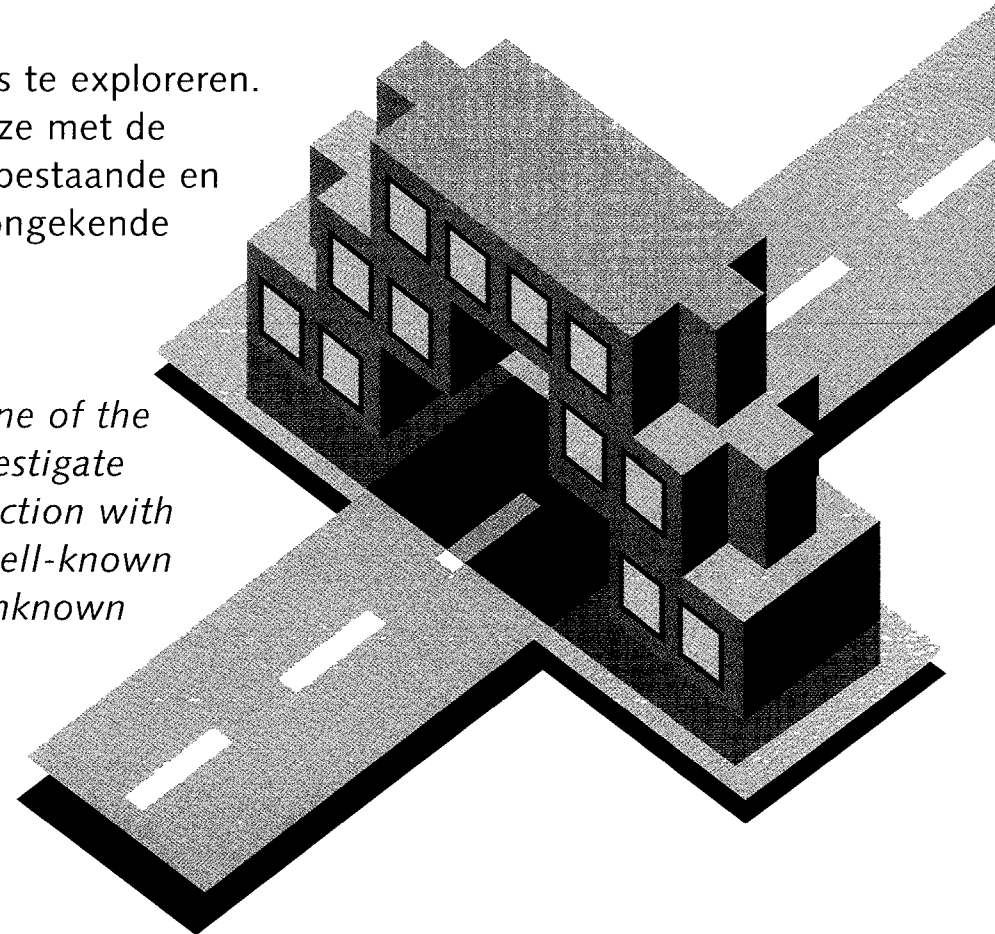
## *New scenarios*

### **Nieuwe scenario's**

De opgave is 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 werelden of vergezichten.

### **New scenarios**

*Exploitation of new scenarios means meeting one of the challenges of this competition. The authors investigate whether a new way of life is possible in conjunction with the motorway, either by working on existing, well-known worlds and views; or by offering totally new, unknown worlds and prospects.*









## GRBCTY

Het jaar is 2027, er heerst een crisis in de Nederlandse economie. Overbevolking, gebrek aan ruimte voor landbouw en voedseltekort zijn hiervan het gevolg. Deze gegevens markeren het startpunt van deze inzending. Een Nederlandse uitvinding, 'Grub-technologie', is het antwoord op alle kwalen. Grubs zijn zelfvoorzienende woon-/dienstunits, die gefranchised worden door de overheid. Het primaire doel van deze Grub is het bevorderen van een vloeiende verkeerscirculatie op de Nederlandse snelwegen. Contramal van de beweeglijke 'Grubs' zijn 'Vergelands' waarop landbouwproductie plaatsvindt.

### Beoordeling

De jury ervaart deze inzending als een extreem uitgewerkt scenario. Het verhaal omtrent de gecombineerde voertuig- en voedselbewerkingsmachines is zeer fascinerend, en ook dat deze door een soort 'Big Brother' zouden worden bestuurd. De uitwerking doet sterk denken aan de jaren 60 en de 'futuristisch' ogende producten van de gebroeders DAS. Uitgaande van de traditie van visionaire ontwerpers echter doet de vraag zich voor welke wereld hier wordt aangeboden. De ontwerpers laten wellicht bewust in het midden of ze doelen op een humoristisch getint stripverhaal of een angstwekkende toekomstvisie. De jury kende aan deze inzending een eervolle vermelding toe.

*The year is 2027 and the Dutch economy is in a crisis. Overpopulation, lack of space for agriculture and food shortages are the result. This is the scenario the designers of this entry took as their starting point. A Dutch invention, 'Grub technology', is the answer to all the country's ills. Grubs are self-sufficient living/service units franchised by the government. Their primary purpose is to promote a smooth flow of traffic on Dutch motorways. In contrast to the movable 'Grubs' are the 'vergelands' used for agricultural production.*

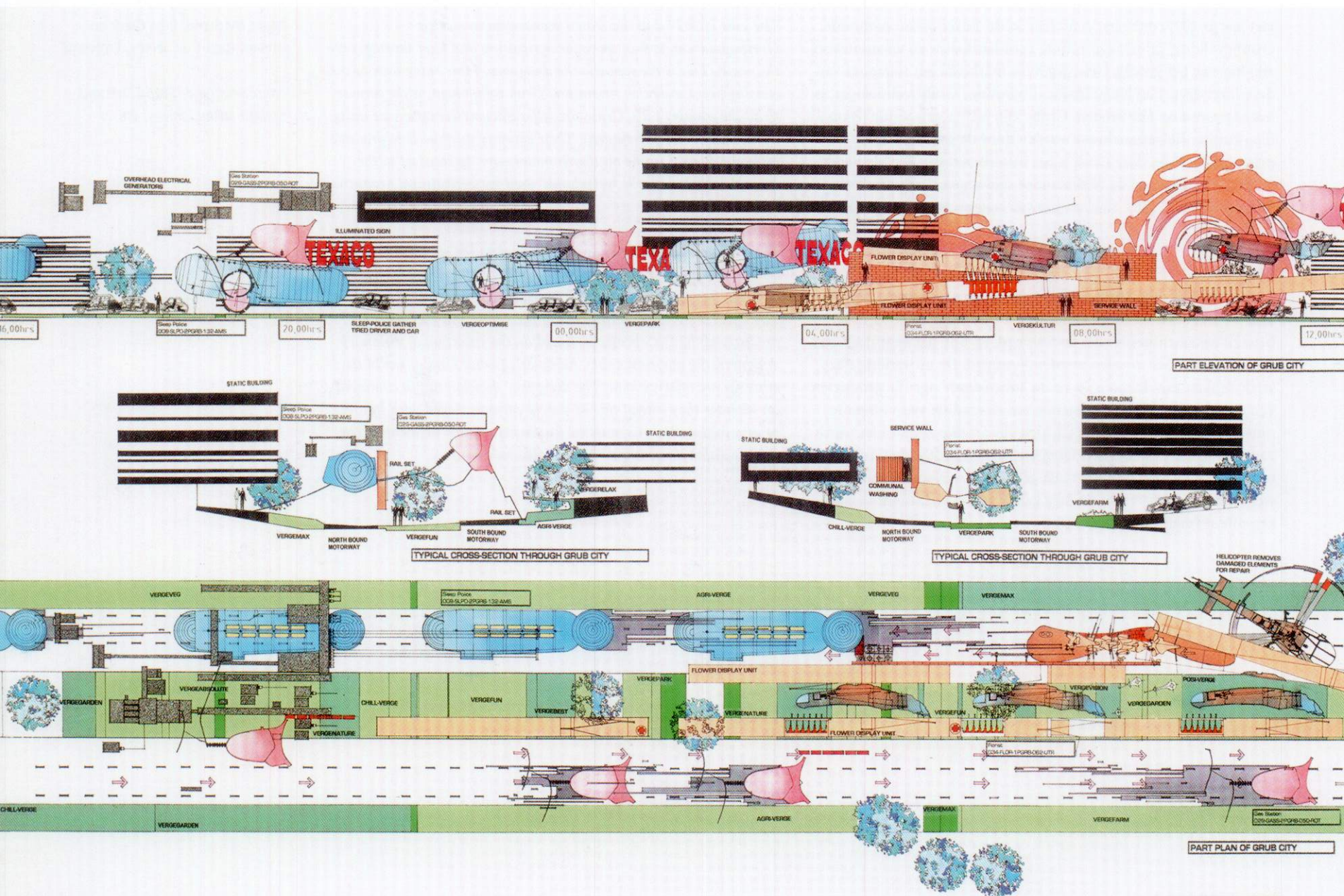
### Assessment

*The jury saw this entry as an extremely detailed scenario. The notion of combined vehicle/food processing machines is fascinating, as is the fact that they would be controlled by a sort of 'Big Brother'. The effect is strongly reminiscent of the 1960s and the 'futuristic' products of the DAS brothers. Based on the tradition of visionary designers, the question arises, however, of what kind of world the entrants are offering here. The designers' decision not to comment on whether they intend this as a strip cartoon tinged with humour or as a frightening vision of the future is probably deliberate. The jury awarded this entry an honourable mention.*

Marc Medland, Susi Clark en  
Steven Rabet uit Jersey, Engeland

*Marc Medland, Susi Clark and  
Steven Rabet, Jersey, UK*











Niall Brouwne, Conor Moran,  
Joe Cadogan  
Dublin, Ireland

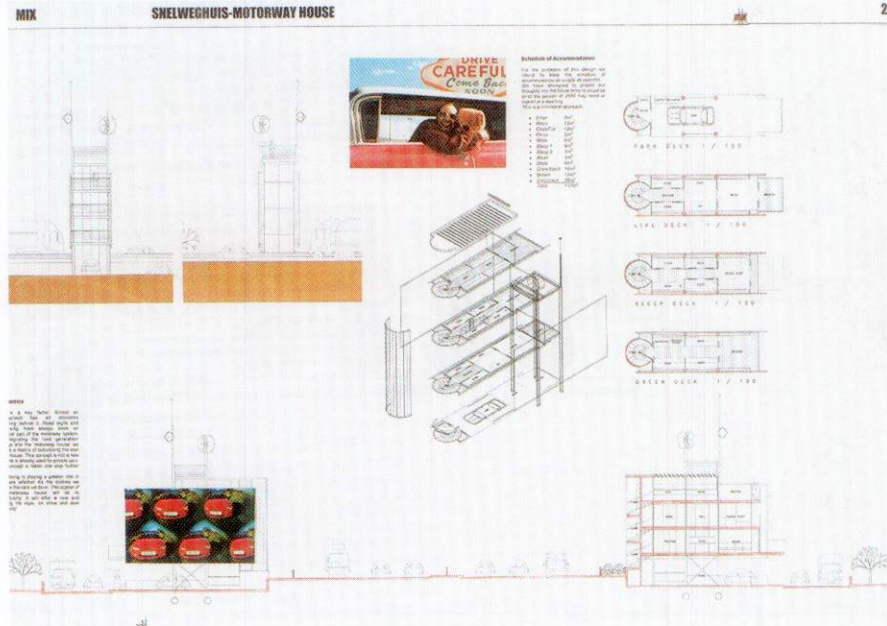
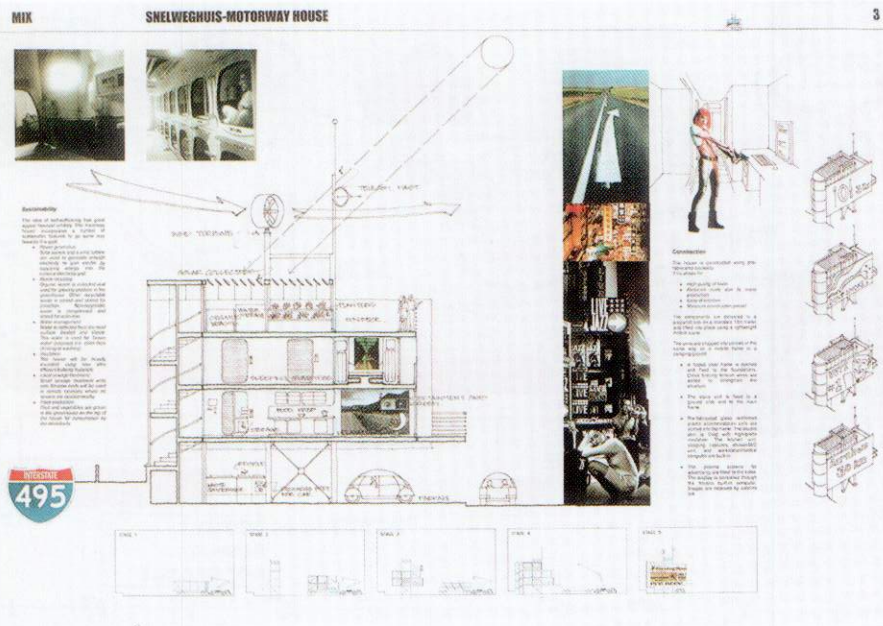
*Niall Brouwne, Conor Moran,  
Joe Cadogan  
Dublin, Ireland*

Deze ontwerpers stellen dat het snelweghuis van 2030 een integraal onderdeel is van de snelweg. Haar bewoners zijn te vergelijken met de vuurtorenwachters van weleer.

Dit snelweghuis is een woonhuis maar voorziet ook in 'info-tainment'. Elk huis wordt uitgerust met een grote beeldschermgevel waarop verkeersmeldingen en reclame elkaar kunnen afwisselen. Het snelweghuis is relatief bescheiden qua programma, met 112 m<sup>2</sup> voor wonen, werken, voedsel- en energieproductie. Elk snelweghuis wordt voorzien van een zelfstandige oprit langs de snelweg. De ontwerpers onderscheiden drie locatietypen met elk hun eigen woningvariant. Het 'rurale snelweghuis' bestaat uit een autonome en op energiegebied zelfvoorzienende wooneenheid. Het 'suburbane' type bestaat uit één of twee woningen, die aangesloten worden op het lokale netwerk van nutsvoorzieningen en wegen. De 'stedelijke' variant kan bestaan uit één, twee of drie wooneenheden en maakt volledig gebruik van het stedelijke netwerk van voorzieningen.

*These designers assume that the motorway house, in 2030, will be an integral part of the motorway; while the inhabitants are to be compared with the lighthouse keepers of yesteryear.*

*This motorway house is a residency, but also provides 'info-tainment'. Each house is to be equipped with a large screen facade showing traffic information and advertising in alternation. The motorway house programme is relatively limited, with a space of 112 m<sup>2</sup> reserved for living, working, food and energy production. Each motorway house is equipped with its own, independent approach road along the motorway. The designers differentiate three types of locations with their own type of living units. The 'rural motorway house' consists of an autonomous living unit, with its own independent energy supply. The 'suburban' type consists of one or two homes connected to the local network of public utilities and roads. The 'urban' variant may consist of one, two, or three living units and fully utilizes the urban network of facilities.*





MIX

## SNELWEGHUIS-MOTORWAY HOUSE

1

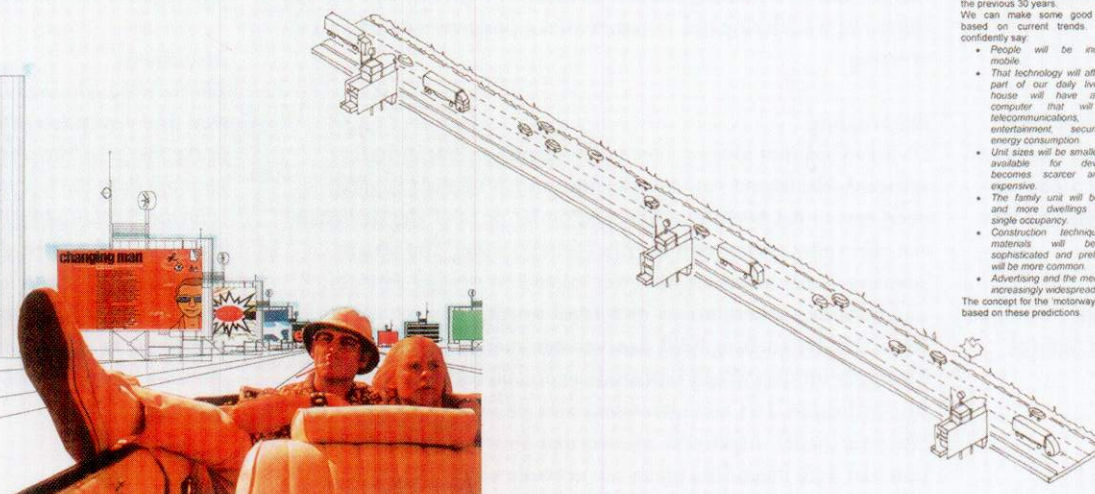
## RURAL LANDSCAPE

## Introduction

To design a 'Motorway house' for the year 2030 is an interesting and challenging idea. The motorway house will be an integral part of the motorway system of the future. It will serve as a not only a dwelling but also as a source of information. It will give directions, traffic and weather reports and other important public information. It will advertise and entertain. It will act as a beacon for motorists. Its inhabitants will be the modern lighthouse keepers.

The design addresses the following criteria:

- Schedule of accommodation
- Site
- Construction
- Economics
- 2030-The Future
- Sustainability



## 2030-The Future

What will the people of the future be like? What will their needs and expectations be? These are intriguing yet difficult questions. The changes in lifestyle in the next 30 years will be far more radical than in the previous 30 years. We can make some good guesses based on current trends. We can confidently say:

- People will be increasingly mobile.
- That technology will affect every part of our daily lives. Each house will have a central computer that will control telecommunications, entertainment, security and energy consumption.
- Unit sizes will be smaller as land available for development becomes scarcer and more expensive.
- The family unit will be smaller and more dwellings will have single occupancy.
- Construction techniques and materials will be more sophisticated and prefabrication will be more common.
- Advertising and the media will be increasingly widespread.

The concept for the 'motorway house' is based on these predictions.

## Site

The lands alongside motorways are presently perceived as a hostile location for housing primarily due to noise and pollution factors. In the future, as cars become quieter and cleaner and we are forced to explore new possibilities for living these lands will be a valuable resource.

The site is non-specific except in its relationship to the motorway.

Because the house is integral with the motorway signposting, some locations along the road will be more advantageous than others such as the approaches to junctions and exits, and bypassing urban centers. The key issues of access and egress are dealt with by providing slip roads that service the houses.

The houses are spaced at intervals along the road so that they are clearly visible to passing motorists.

There are three different situations where the houses are located, rural, suburban and urban.

**Rural:** Units are single dwellings and are located in relative isolation. They require a greater degree of self-sufficiency. Access/Egress are directly to and from the motorway.

**Suburban:** Units may be single or double units. Utilities are more readily available locally. Access/Egress may connect with local community and the motorway.

**Urban:** Units are grouped in ones twos and threes. Utilities are immediately available. Access roads connect to urban centre.

## RESIDENTIAL FABRIC

## URBAN FABRIC





## GRAFFITI

Guiseppe Gurrieri uit Ragusa, Italië, en Zoltán Magyari uit Eger, Hongarije  
studenten aan de KTH School of Architecture, Royal Institute of Technology  
Stockholm, Zweden.  
Begeleiding: Ori Merom, Mortiz Kirchmeier en Jadwiga Krupinska.

*Guiseppe Gurrieri, Ragusa, Italy, and Zoltán Magyari, Eger, Hungary. students from the KTH School of Architecture at the Royal Institute of Technology Stockholm, Sweden. Supervision: Ori Merom, Mortiz Kirchmeier and Jadwiga Krupinska.*

Deze inzending concentreert zich op het sub-urbane (snelweg)-viaduct. Het uitgangspunt vormt het suggestieve beeld van de ruimte tussen en onder het viaduct, met een reusachtige bos van betonnen kolommen. De ontwerpers constateren dat deze plekken metropolitaans leven herbergen. Dit leven uit zich in de graffiti cultuur die een 'ondergronds' bestaan leidt en in het algemeen als negatief wordt gewaardeerd. Door het aanreiken van een nieuwe manier van waarneming hebben de inzenders geprobeerd om deze negatieve waardering om te zetten in een positieve (stedelijke) ervaring.

### Beoordeling

De jury vindt het idee op zeer overtuigende en fraaie manier verbeeld. Het aspect van de beleving van het viaduct is goed neergezet in het beeld van 'het kind onder de tafel' dat de benen van zijn vader waarneemt als zijn (gehele) vader. Die aparte beleving wordt uitgebuit door het inkaderen van het uitzicht, waardoor de snelweghuizen onderdeel worden van een eigen atmosfeer. De snelweg blijft daarvan een merkbaar onderdeel. Graffiti is immers al een bestaande expressie verbonden aan autosnelwegen. Het zou interessant zijn als deze 'metropolitane expressie' nader uitgewerkt zou worden door het team. De jury kent aan deze inzending graag een eervolle vermelding toe.

*This entry concentrates on the suburban motorway viaduct. The starting point is the suggestive image of the space between and underneath the viaduct, with a huge forest of concrete columns. The designers contend that these places are the repositories of metropolitan life - a life expressed in the graffiti culture, which leads an 'underground' existence and is generally seen as negative. By presenting a new perception, the entrants have tried to transform this negative view into a positive (urban) experience.*

### Assessment

*The jury thought the idea was visualised in a splendidly convincing way. The perception aspect of the viaduct is beautifully crystallised in the image of 'the child under the table', who takes his father to be no more than the legs he sees before him. This distinctive perception is further exploited by framing the view, which makes the motorway residential units part of a unique atmosphere, with the motorway still playing an appreciable role. After all, as a modern form of expression, graffiti is already linked to motorways. It would be interesting to see this 'metropolitan expression' further developed by the team. The jury was pleased to award this entry an honourable mention.*















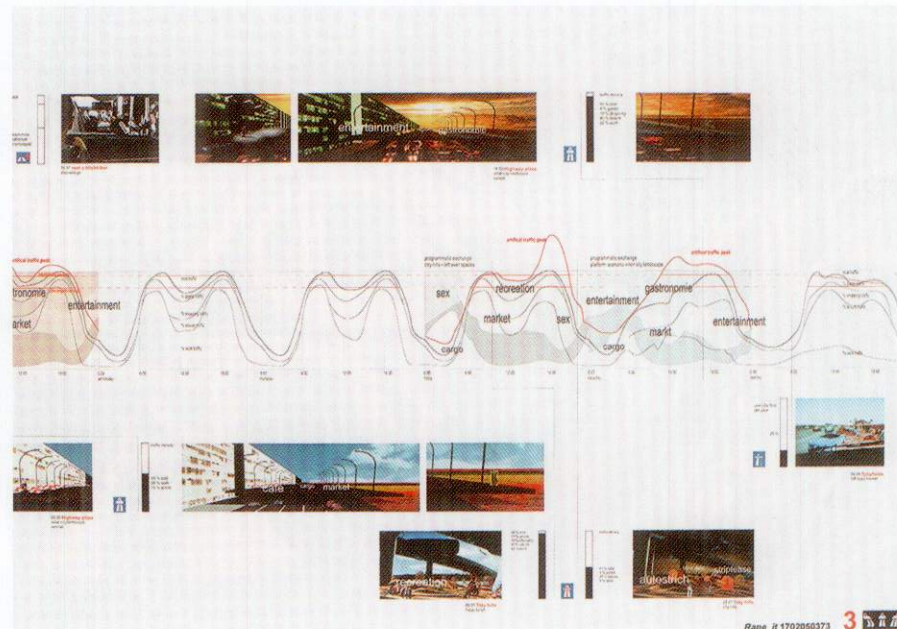
DI.NL  
Straatsburg, Frankrijk  
Peter Zoderer, Oliver Schilling

DI.NL  
Strasbourg, France  
Peter Zoderer, Oliver Schilling

Rape\_it 1702050373

De inzending is gericht op herprogrammering van de snelweg. Dit gebeurt aan de hand van drie thema's: gebruik, toegang en creatie. Hierbij staat het maatschappelijke leven centraal. De ontwerpers illustreren de thema's aan de hand van een aantal voorbeelden. Deze zijn bedoeld om het individualisme op snelwegen te doorbreken. Een van de vormen van het thema gebruik is 'infiltratie door lifters'. Deze lifters kunnen een filosoof, architect of bloemenverkoopster zijn, die tijdens congestie-uren 'in te huren' zijn voor een verhaal van circa 15 minuten. Gebruik kan ook de gedaante aannemen van 'jam angels' die eerste hulp bieden voor wat betreft de behoefte aan nieuws of voedsel. 'Toegang' gaat uit van het dubbelgebruik van tulpenvelden, wanneer deze niet voor de bloementeelt in gebruik zijn. Deze velden zouden dan kunnen fungeren als festival- of kampeerterrein en landbouwmarkt. Bij 'creatie' gaan de ontwerpers uit van een multifunctioneel snelwegplaza, dat boven de snelweg hangt. Dit snelwegplaza werkt tevens als een verbindend element tussen beide zijden van de snelweg.

*This contribution focuses on the concept of re-programming the motorway, oriented along three aspects: use, access, and creation. The emphasis is on the social life. The designers illustrate these topics by a number of examples that are meant to disrupt the individualism created by motorways. The 'use' aspect, for instance, encompasses 'infiltration by lifters'. These lifters may be philosophers, architects, or flower sellers who may be 'rented' during peak hours for a 15-minute story. The 'use' concept may also be realized by so-called 'jam angels' offering first aid in order to satisfy the demand for news or food. The 'access' idea is based on the multiple use of fields of tulips whenever these are not utilized for the cultivation of flowers. These fields might then be used for festivals or camping respectively as a farmers' market. In conjunction with the 'creation' concept, the designers envisage a multi-functional motorway plaza suspended above the motorway. This motorway plaza also serves as a connecting element between the two sides of the motorway.*





## USE IT

**rent\_a\_hitchhiker:**

The idea is to introduce a crew of hitchhikers at specific congestion zones, who act as living connectors between the stressed driver and the surrounding. Local philosophers, architects, ecologists, economists, sociologists, sport- and war veterans are acting as storytellers or -listeners. Available for a 10-20 min lesson in your car...!

In fact all those sophisticated navigation systems just guide you around a congested area without any link to the environment, while the local hitchhiker tells you all the backyard stories, provides you with insider news. The confrontation with the hitchhiker makes the driver aware of the highway as public space.



95% congested highways  
100% chance to meet a hitchhiker  
100% chance to meet a jam\_angel



60% congested highways  
50% chance to meet a hitchhiker  
80% chance to meet a jam\_angel

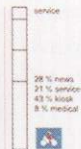
**jam\_angels**

a loose organisation, acting as a mobile "Einsatztruppe", like the newspaper sellers at the traffic lights, providing first help in terms of news, food, services. The interaction between Jam\_Angels and the car driver brakes down the individualistic scenario of the motorway.

Call 0800 800 600 for a jam\_angel !



12.50 jam angels  
traffic jam

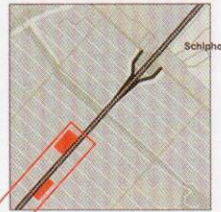


## ACCESS IT

**Titty hills**

most of the tulipfields next to the highway (A4 corridor) are unused the rest of the season. We propose to open them to other activities. By offering the ground to the highway, the owner has the opportunity to make profit out of "unused" highly accessible location and the highway user can take advantage of the additional program.

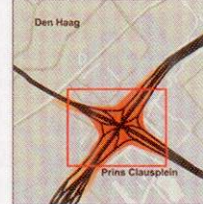
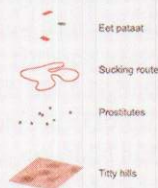
Program: festivals, exhibitions, concert, rest area, camping, agromarket

**Titty hills**

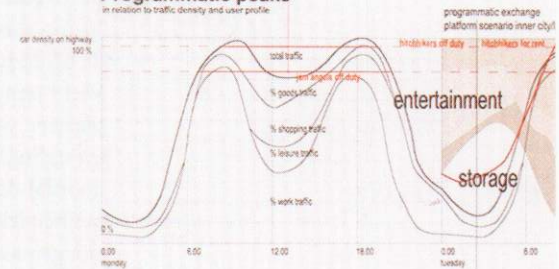
Highway structures create islands of artificial wilderness. The left over spaces of the Prins Clausplein are "Nomadland" in between cultured areas. By making them accessible we stimulate activities which elsewhere would not be possible. This act of colonizing makes out of the Prins Clausplein a landscape, defined by its user.

**Pomoscapes:**

a nightexample using the anonymous character of the highway and its extreme public and visual situation.

**Programmatic peaks**

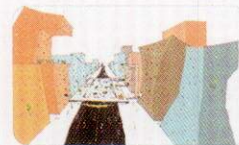
in relation to traffic density and user profile



## CREATE IT

**Highway plaza:**

We define the "plaza" as the most flexible public space. By creating a physical intervention, in which the "plaza" is isolated by its defining surroundings and placed over the highway, like a floating platform, its possibilities are pushed to its extremes. An empty space offered to use by various kinds of people, according to location and time. This space just equipped with the basic infrastructural needs, like plugs for water and electricity supply, acts like a connecting stage.





Will Cousins en Matt Cousins,  
studenten aan het University  
College in Londen, Engeland,  
en Gianluca Villa

*Will Cousins and Matt Cousins,  
students at University College,  
London, England,  
and Gianluca Villa*

## 183035

Het onderwerp van deze inzending is een onderzoek naar de betekenis van de snelweg. De ontwerpers gaan na hoe functieveranderingen op de snelweg toegepast kunnen worden in relatie tot de intensiteit van het autogebruik per etmaal. Van Las Vegas hebben de ontwerpers geleerd dat het teken aan de snelweg, de architectuur, treffend, dynamisch en in één oogopslag begrijpelijk dient te zijn. Reusachtige elementen in de vorm van pianotoetsen overkluizen de snelweg op verschillende punten, waardoor een landschap ontstaat met nieuwe ruimten. De ontwerpers zien hun voorstel als een hedendaagse boulevard.

### Beoordeling

Volgens de jury is ook bij deze inzending gebruik gemaakt van een scenario om de ideeën van de ontwerpers te verbeelden. Met het aan de orde stellen van de problematiek van de 'ontsnippering' onderscheiden de ontwerpers zich. Verbinding wordt bereikt door het overkluizen van de snelweg met complexe dwarsverbindingen. In zijn soort is dit een voorbeeld van hoe op overtuigende wijze de beide zijden van de weg met elkaar verbonden kunnen worden. Veel inzenders proberen dit probleem te lijf te gaan door het plaatsen van sculpturen naast de snelweg. Overtuigend aan deze inzending is dat de snelweg sterker betrokken wordt in het idee, doordat de gekozen oplossing in hogere mate kan bijdragen tot het herstellen van structuren die door de autosnelweg doorsneden zijn geraakt. De jury kende aan deze inzending een derde prijs toe.

*This entry focuses on the significance of the motorway. The designers examine how changes of function on the motorway can be applied in relation to the intensity of car usage throughout a 24-hour period. The designers have learned from Las Vegas that the sign on the motorway, the architecture, needs to be striking, dynamic and understood at a glance. Gigantic elements in the shape of piano keys reach out over the motorway at various points, thus creating a landscape with new spaces. The designers see their proposal as a contemporary boulevard.*

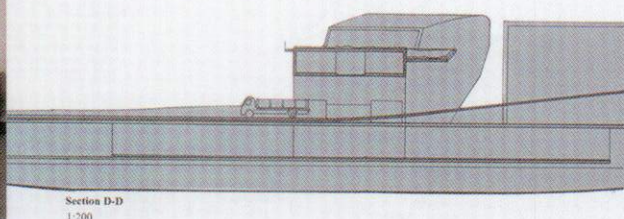
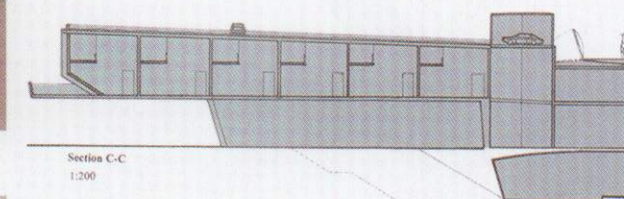
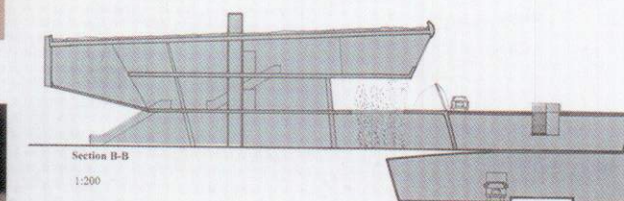
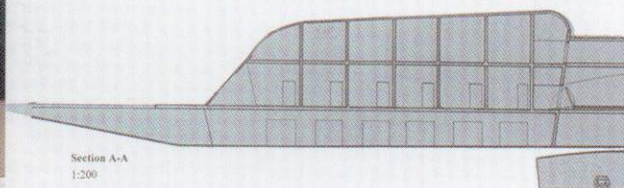
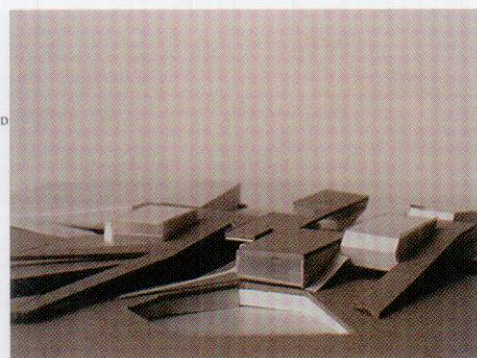
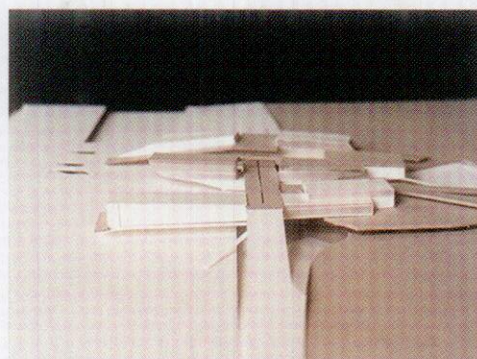
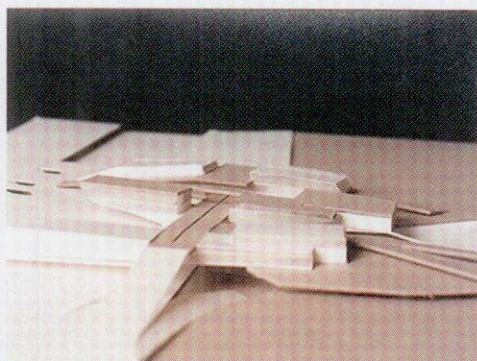
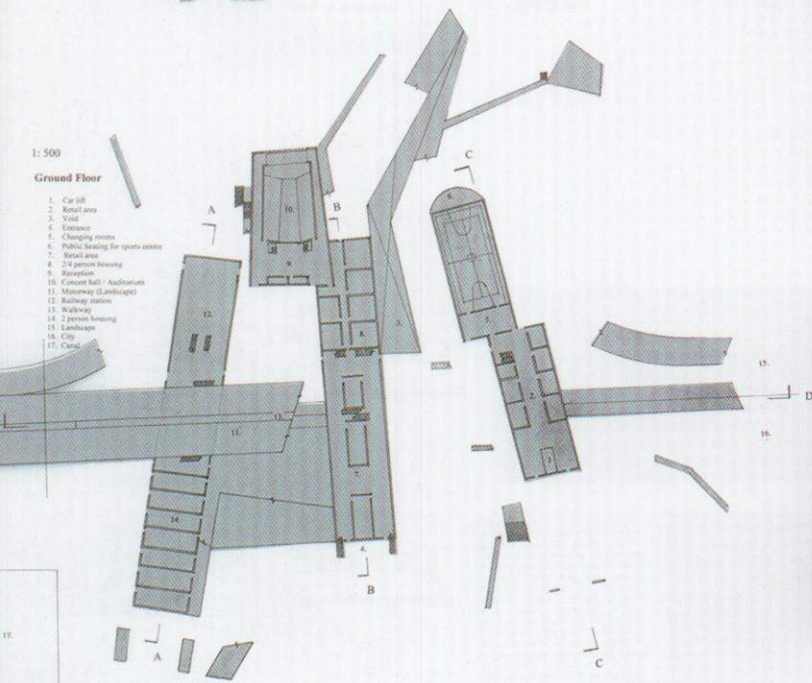
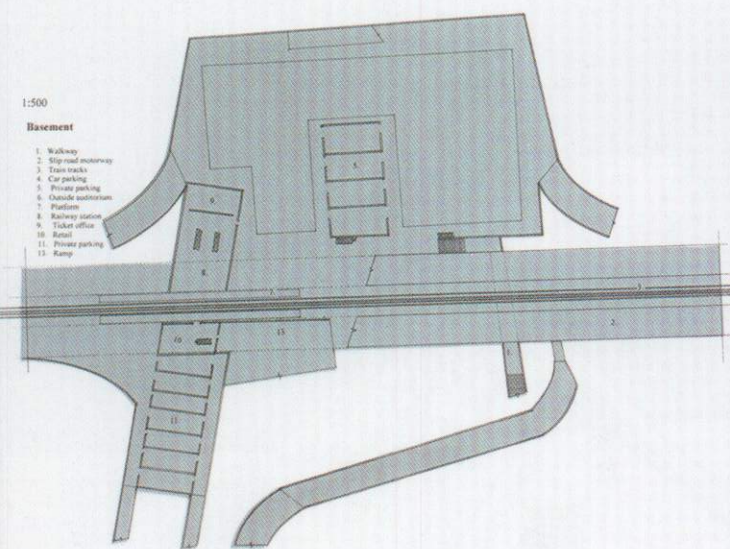
### Assessment

*This entry also used a scenario to illustrate the designers' ideas. The distinctive feature of the designers' entry is its emphasis on the concept of 'defragmentation'. Connections are achieved by reaching out across the motorway with complex cross-links. In its way, this is an example of how the two sides of the road can be linked together in a convincing fashion. Many entries tried to tackle this problem by placing sculptures along the motorway. What is persuasive about this entry is its stronger involvement of the motorway in the idea, because the proposed solution can make a more effective contribution to the revitalisation of structures that the motorway has cut its way through. The jury was pleased to award this entry a third prize.*



183035

118

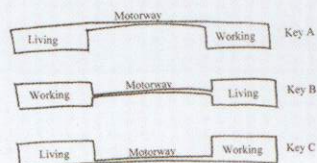
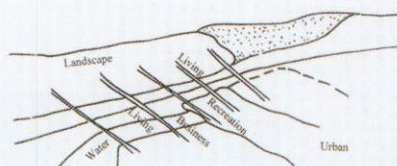
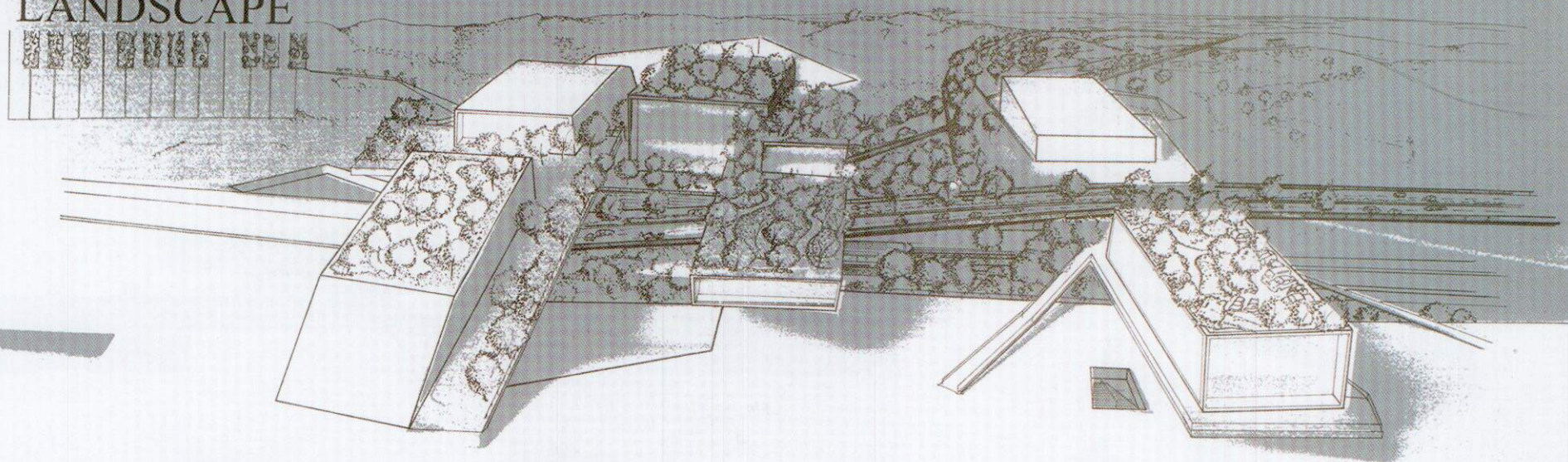


183035

2.

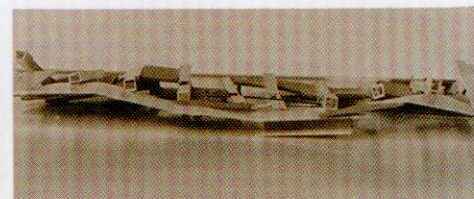


# PIANO KEY LANDSCAPE

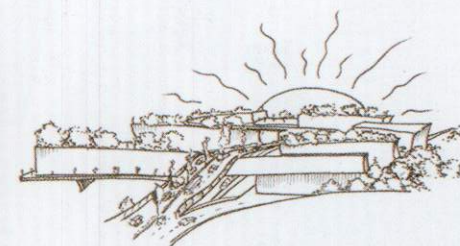


This proposal examines the relationship of the motorway to its surroundings. We have chosen the transition site as a present to face the relationship between landscape and the built environment something we find fundamental to architecture. The concept derived from the keys of a piano. We liked the form and connection that these keys could provide on this site. They could act as bridges between the two elements we found interesting on the site, the city and the park.

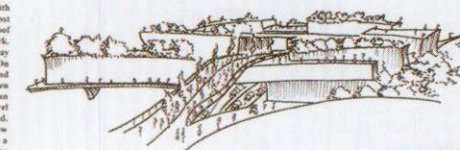
As the concept model shows we took these forms and fragmented them so that our motorway could run over, through and under these keys, creating potentially exciting spaces and voids. We chose only to concentrate on three of these keys with the motorway splitting the main functions of living and working. We believed that retail as well as flexible office space was essential in the proposal to give life and diversity.



Concept Model



Cars using the road during rush hour and peak times

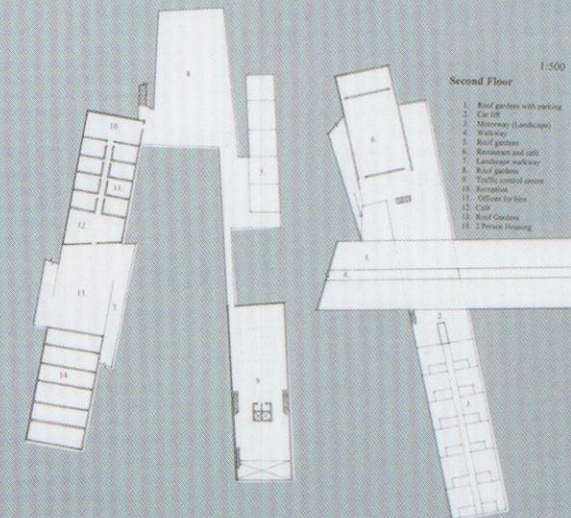
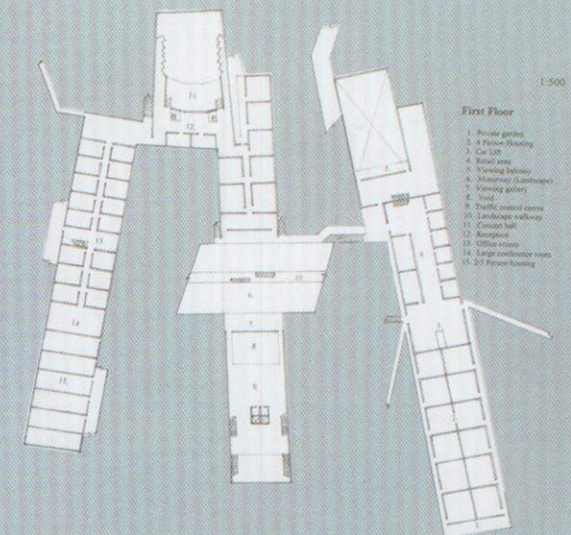
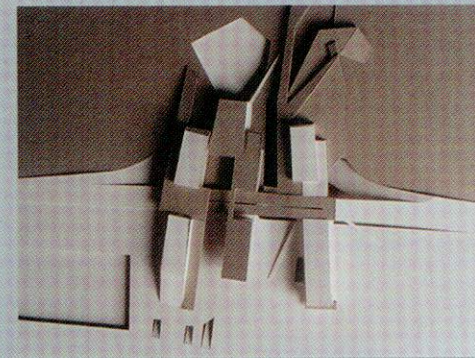
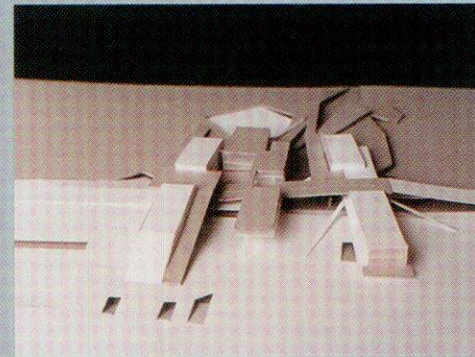
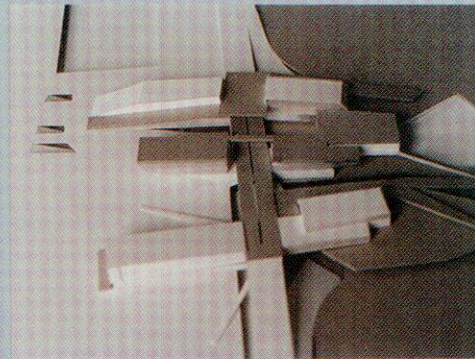
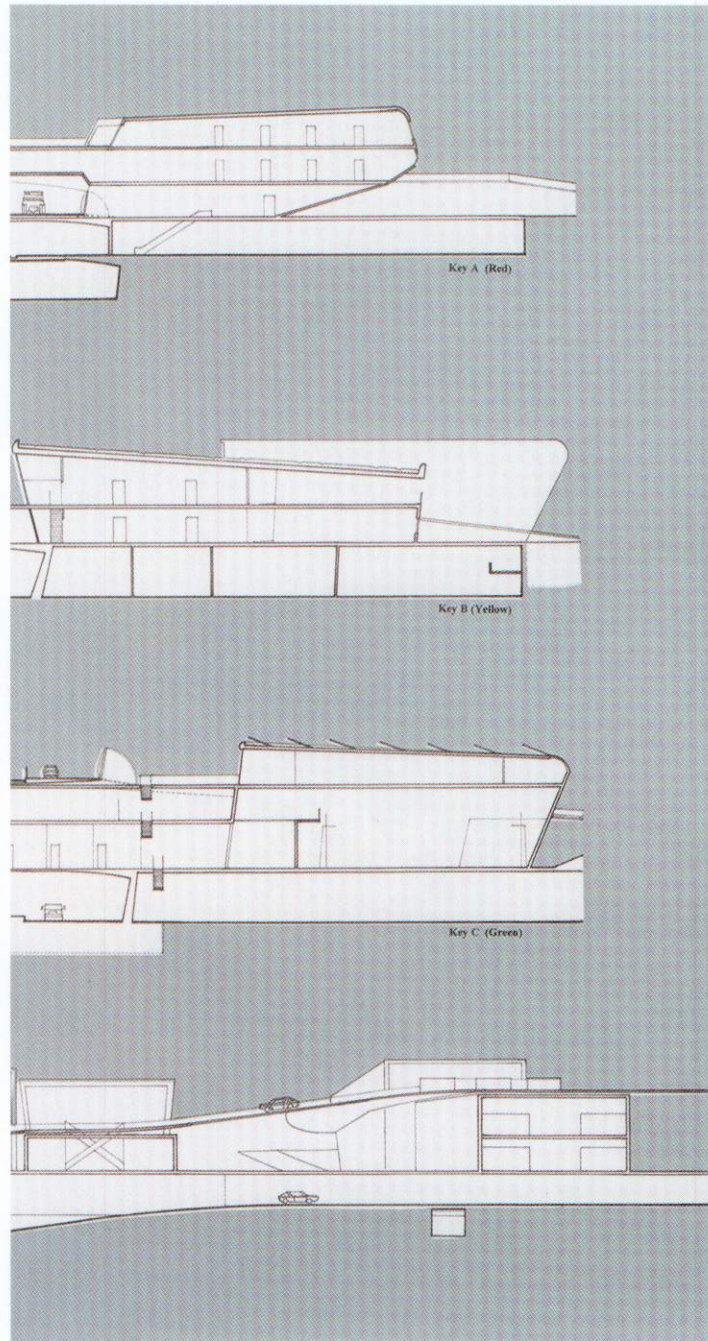


Pedestrians using the road during off peak hours

Circulation is also very important with the idea that people could inhabit most of the spaces, especially the roof gardens and connections from the park. Cars will only use the main motorway during peak rush hour times. On weekends, non rush hour times and bank holidays the motorway is given over to pedestrians to wander as an urban plaza. The cars at this time travel underneath the ground on a slip road. A railway station is provided to allow people to park outside the city and get a shuttle into work allowing the decongestion of the contemporary city. This car parking could expand under the park.

183035







Vossendal De Andel De Hut  
Bijleveld Onbreeken Bergh  
Astor Helleveld Lingevoorst  
Den Bolder Gite Pater  
Ruwiel Putten Aalsterhut  
Swintiborck De Grootbolk  
Lucasgaag Rijkse Overbreek  
Ravensteyn De Gageel  
Spilkerlaar De Heide  
Bosveld De slaag  
Kamp  
Gageldonk  
Woeste Hoop De  
Hackelaar De Vindelaar  
Aalsterhut Ellerburg

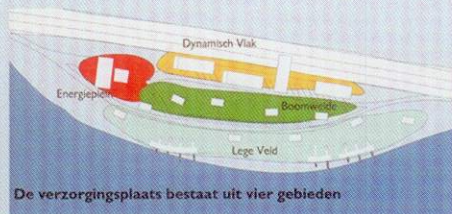
#### 250 snelwegbuurtschappen

Langs het snelwegnetwerk liggen ongeveer 250 verzorgingsplaatsen. Het zijn mooie landschappen met oude bomen, een landelijke ligging en mooie uitzichten. Ze zijn echter onveilig doordat sociale controle ontbreekt.

De droom van elke Nederlander is toch om te wonen in het landelijk gebied met een auto voor de deur en een snelweg binnen handbereik? We hebben 250 snelweglokalities ontdekt voor het veel gevraagde buitenwonen: de verzorgingsplaatsen worden ontwikkeld tot snelwegbuurtschap met 3 verschillende woontypen. De verzorgingsplaats wordt zo tevens weer een plek waar passanten en de bewoners op een prettige en veilige manier kunnen ontspannen. De beide groepen maken gebruik van allerlei gemeenschappelijke voorzieningen zoals buurtsuper en speelplekken.

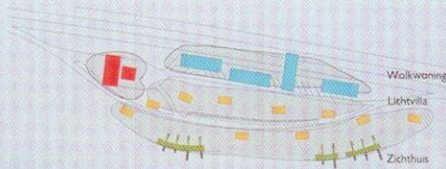
#### De lokatie

Onze snelweghuizen liggen in het buitengebied. Als we het wonen op deze plekken aantrekkelijk kunnen maken, dan kan het snelwegwonen zich verder ontwikkelen. In dit geval bestaat het landelijk gebied uit een nat natuurgebied van heide, vennen en zandverstuivingen.



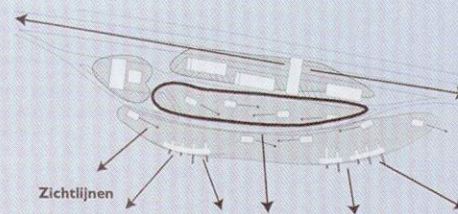
De verzorgingsplaats bestaat uit vier gebieden

- Het centrale Energieplein met voorzieningen als de buurtsuper, stiltecentrum, truckerscafé en benzinstation.
- Het Dynamisch Vlak is een parkeerplaats voor vrachtwagens en campers, boven het vlak zijn de Wolkwoningen gevouwen.
- De Boomweide is de ruggegraat. Op een glooiend grasveld staan oude bomen, speelvoorzieningen, bankjes. Langs de paden staan Lichtvilla's.
- Het Lege Veld vormt de overgang naar het landschap. Het is een sterk glooiend grasveld met uitzicht op het landschap. Het veld is vrij bruikbaar voor picknick en spelen. Op de grens staan Zichthuizen.



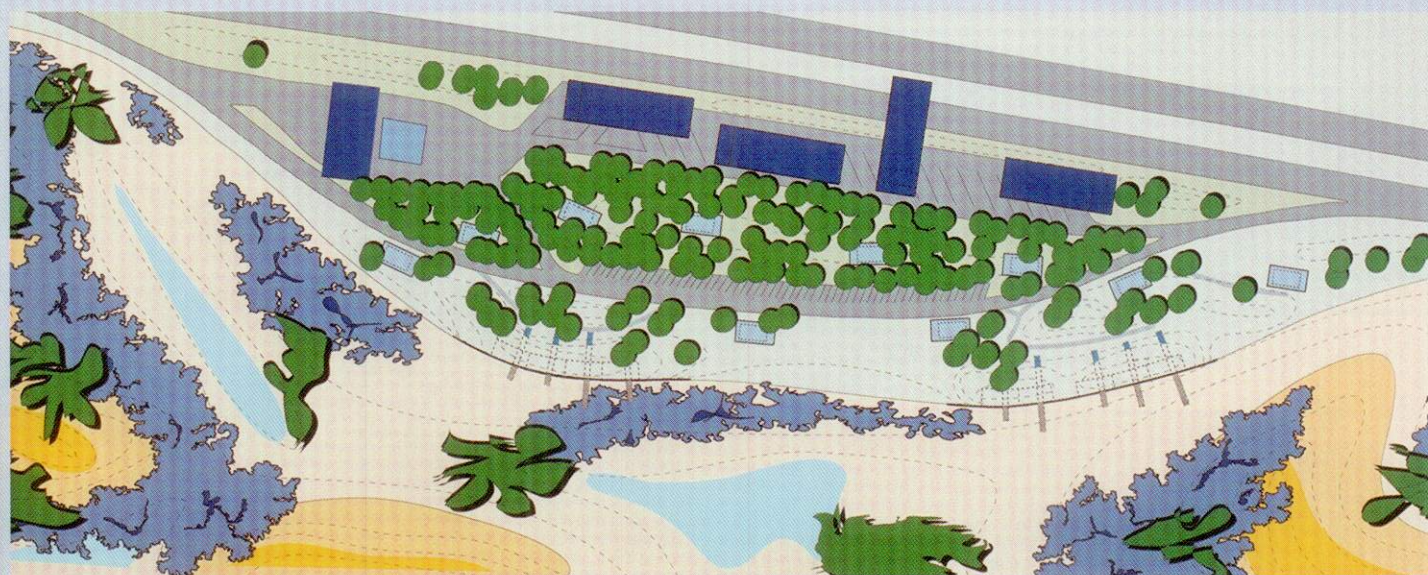
Er zijn drie woningtypen

- De Wolkwoning is een gevouwen strip op ranke poten. De strip bevat vier patio-woningen en ingebouwde garages. 's Nachts vormen de staanders een mikado van lichtstrepen.
- De Lichtvilla bestaat uit een dichte kern omhuld door een glazen doos. De auto staat in het glazen omhulsel geparkeerd. 's Nachts verlichten zij het buurtschap.
- Het Zichthuis ligt grotendeels onder het glooiende Lege Veld. Een lange gang eindigt in een opgetilde loper boven het landschap. De auto staat in een glooiing naast de voordeur.



Zichtlijnen

- De Wolkwoningen hebben uitzicht op de dynamiek van de snelweg en op de Nederlandse wolkenluchten. Vanuit het omringende landschap lijken ze opgenomen in groene wand van de boomweide.
- De Lichtvilla's kijken uit op de boomweide, ze staan onder het gefilterde licht van de bomen.
- De Zichthuizen zijn van de weg afgekeerd, ze hebben uitzicht op het natuurlandschap. Vanuit het omliggende landschap vormen ze een stoere streep in het glooiende landschap.



situatie 1:1000



lengteprofiel 1:1000



## De Snelwegkolonisten

De ontwerpers hebben 'verzorgingsplaatsen' langs snelwegen ingezet in een verdichtingstrategie, die te vergelijken is met het ontstaan van oude buurtschappen. Volgens de inzenders ontstonden buurtschappen op knooppunten van wegen. Meestal bestonden deze uit een klein aantal huizen en basisvoorzieningen. In dit ontwerp fungeert de snelwegafrit (met verzorgingsplaats) als sturingsinstrument voor het ontwikkelen van dergelijke buurtschappen. De voorzieningen, zoals buurtsupermarkt, truckerscafé, stiltecentrum en speelvoorzieningen, dienen zowel de snelwegpassant als de buurtschapbewoner. Het ontwerp is opgebouwd uit vier gebieden:

- het centrale Energieplein met voorzieningen,
- het Dynamische Vlak met parkeerplaats voor vrachtwagens en kamers,
- de Boomweide met glooiend grasveld en,
- het Lege Veld dat de overgang naar het landschap vormt.

Er zijn drie woningtypen ontwikkeld - de Wolkwoning, de Lichtvilla en het Zichthuis - die de kwaliteiten reflecteren van het gebied waarin het woningtype is gesitueerd.

*The designers are using so-called 'service locations' along the motorways in conjunction with a concentration strategy that is comparable to the rise of traditional townships. According to the authors, townships typically grew at cross-roads. They usually consisted of a small number of houses and provided just basic facilities. In this design, the motorway exit (with a service location) acts as a steering instrument for the development of such townships. The facilities in question, such as a local supermarket, a truck stop, a meditation centre, and playgrounds are to serve both the motorway user as well as those living nearby. The design encompasses four areas:*

- the central Energieplein (Energy Square) with facilities,
- the Dynamische Vlak (Dynamic Area) with a car park for trucks and motor homes,
- the Boomweide (Orchard) with a hilly grass meadow, and
- the Lege Veld (Empty Field) as a transition zone to the surrounding countryside.

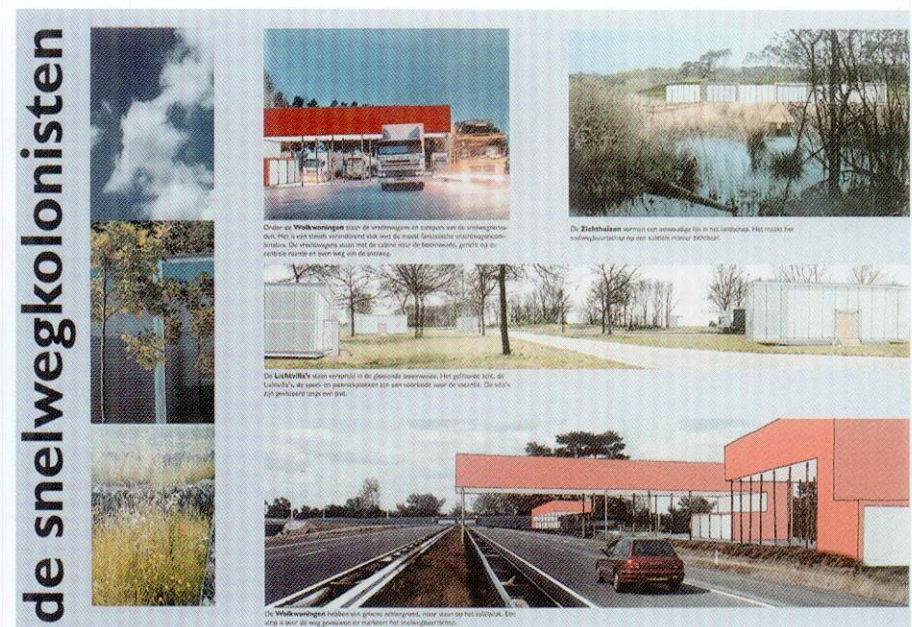
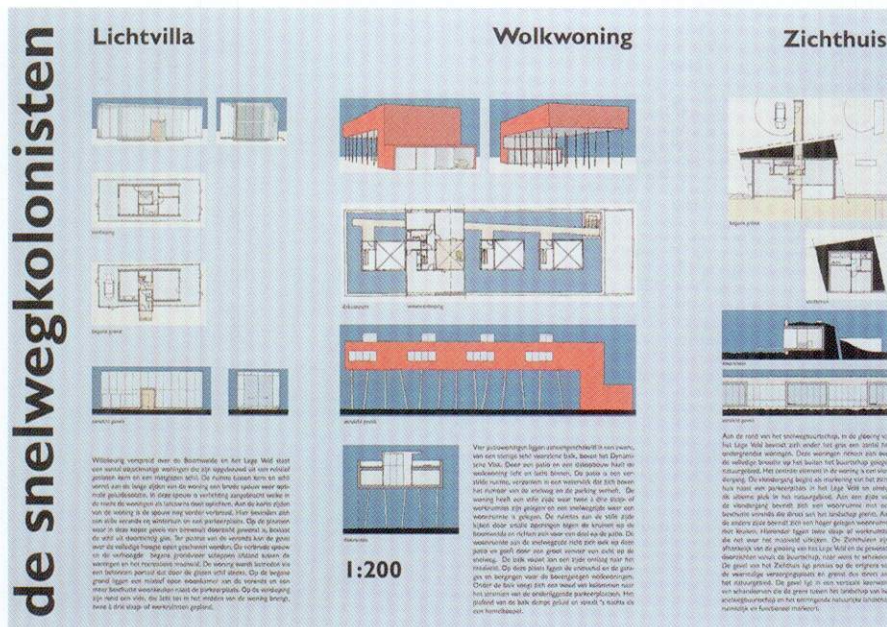
*Three types of private homes were developed - the Wolkwoning (home in the clouds), the Lichtvilla (villa of light), and the Zichthuis (home with a view) - reflecting the qualities of the area in which the home in question is situated.*

Joep Mol, 's-Hertogenbosch, Nederland

i.s.m. Paul Segers (architect), Marcel Eekhout en Aleks Droog (landschapsarchitecten)

Joep Mol

's-Hertogenbosch, the Netherlands in collaboration with Paul Segers (architect), Marcel Eekhout, and Aleks Droog (landscape architects)





## E30A2

Ana Belén Franco, Carlos Lapresta,  
Fernando Rodríguez, studenten  
aan de TU Berlijn, Duitsland  
Begeleiding: Hugo Beschoor Plug,  
Kees Christiaanse, Karen Lohrmann,  
Mathis Malchow,  
in samenwerking met  
René Vonk van Rabo Vastgoed bv.

*Ana Belén Franco, Carlos Lapresta  
and Fernando Rodríguez, students  
at the Technische Universität  
Berlin, Germany.  
Supervision: Hugo Beschoor Plug,  
Kees Christiaanse,  
Karen Lohrmann and Mathis  
Malchow in collaboration with  
René Vonk of Rabo Vastgoed bv.*

In deze inzending staat de zoektocht naar een intuïtieve transformatie van de snelweg centraal. De ontwerpers gaan uit van een metafoor die ontleend is aan de computerterm ‘morphing’ (=deformatie). Morphing is een grafische methode die uitgaat van het op elkaar betrekken van verschillende elementen. Hierbij kan niet vooraf bepaald worden wat het resultaat van de operatie is; door middel van versmeltingen ontstaat nieuw ‘leven’. De ontwerpers hebben functies ingedeeld in verschillende lagen. Deze lagen worden weer op elkaar betrokken zodat het geheel continu 24 uur leeft. De inzenders willen op deze wijze de esthetische kant van de snelweg promoten.

### Beoordeling

Volgens de jury heeft deze inzending uitgemond in een goed doorwrocht ontwikkelingsscenario. In dit scenario wordt een positieve leefwijze geïntroduceerd, die helemaal afgestemd is op de relatie met de snelweg. De jury heeft veel waardering voor het onderzoek, dat als basis heeft gediend voor de uitwerking van het idee van deze inzending.

De jury kende deze inzending een tweede prijs toe.

*The central theme of this entry is a quest for intuitive transformation of the motorway. The designers have taken a metaphor borrowed from the computer technique of ‘morphing’ (= deformation). Morphing is a computer graphics technique based on the interactive transformation of different elements, in which the result cannot be predicted in advance; new ‘life’ is created by a process of merging. The designers have allotted functions to different levels. These levels are again cross-linked with each other so that the whole is continuously alive, 24 hours a day. The competitors’ intention is to highlight the aesthetic aspect of the motorway.*

### Assessment

*In the jury’s opinion, this entry presented a very solid development scenario. The scenario introduces a positive lifestyle, geared entirely to the relationship with the motorway. The jury thought very highly of the research on which the development of this idea was based. The jury awarded this entry a second prize.*



# 3 snelweghuis. public ideas competition. E30A2snelwegmuscle



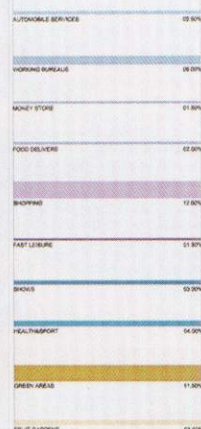


# 1 snelweghuis. public ideas competition. E30A2snelwegmuscle

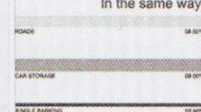
## LIVING 33.00%



## ECONOMICS 47.50%



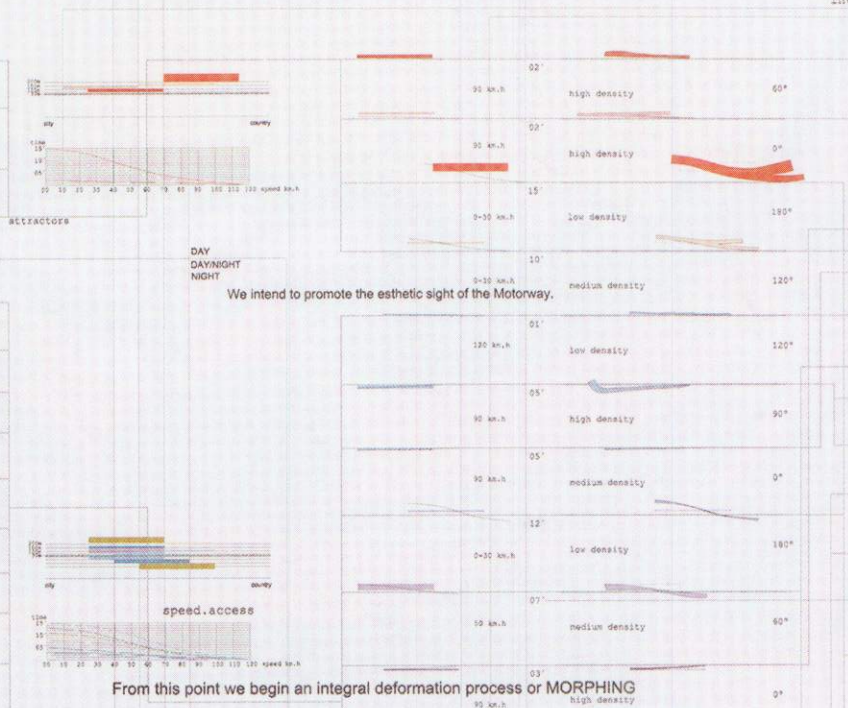
## RUN & PARK 19.50%



In the same way as Einstein did in the Relativity Theory Statement, we create an intuitive model and leave it free

We propose a metaphor, not a common image, but an intuition that can help to describe the reality in a deeper way than we could normally do with our daily tools.

Distance from the edge of the Motorway, time to reach it by automobile, speed, interaction with the surroundings, the possibility of having views, etc. will make the stripes to turn, to grow and to settle down, so each of them will find its own personality and character.



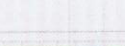
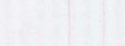
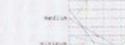
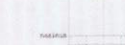
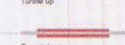
## intensity of use



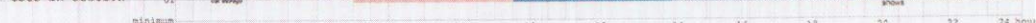
## access modell



## uses overlap

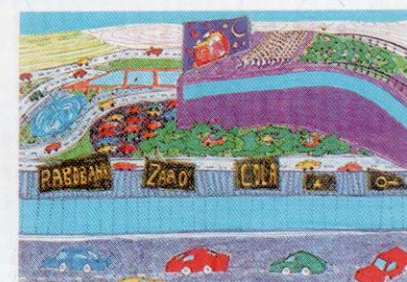
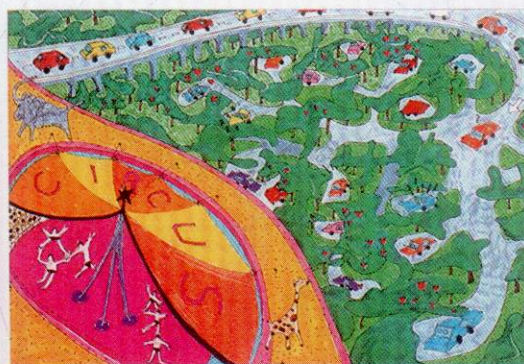
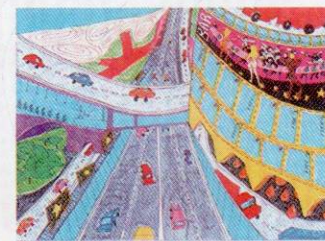
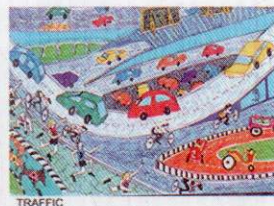
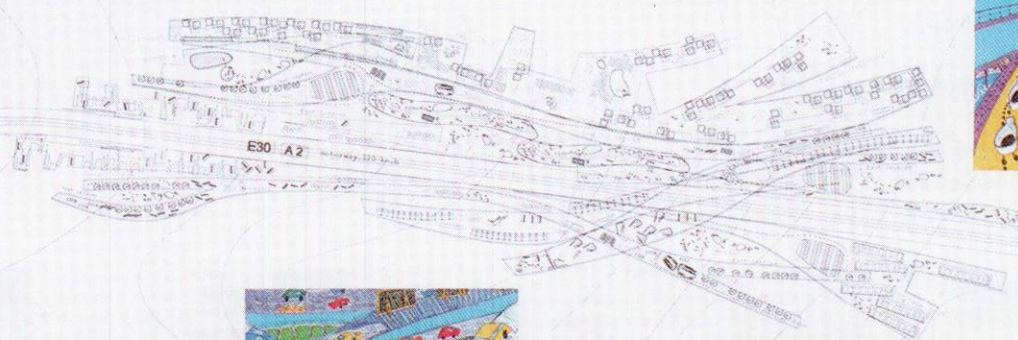
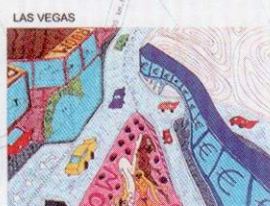
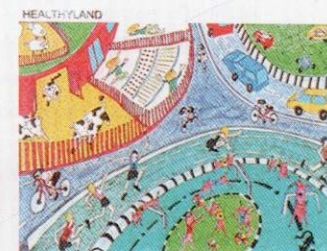
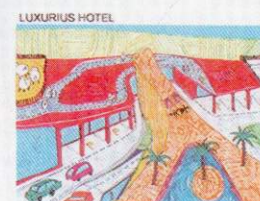
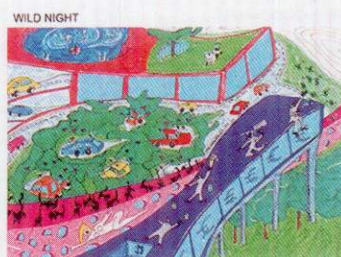
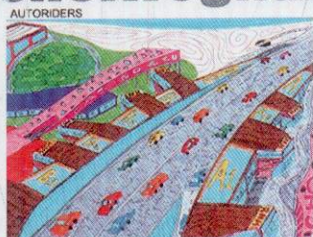


## uses in section





**2 snelweghuis. public ideas competition. E30A2snelwegmuscle**





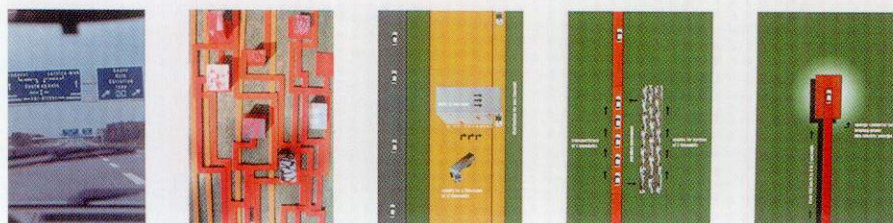
## Just-in-time

Angelika Reichelt,  
Christian Salewski,  
Jana Scheibe, Dirk Strunk  
Berlijn, Duitsland  
studenten TU Berlijn, Duitsland  
begeleiding: Hugo Beschoor Plug,  
Kees Christiaanse, Karen Lohrmann,  
Mathis Malchow, i.s.m.  
Rabo Vastgoed BV, René Vonk

Angelika Reichelt,  
Christian Salewski,  
Jana Scheibe, Dirk Strunk  
Berlin, Germany  
students at Berlin Technical  
University, Germany  
Supervision: Hugo Beschoor Plug,  
Kees Christiaanse,  
Karen Lohrmann, Mathis  
Malchow, in collaboration with  
Rabo Vastgoed BV, René Vonk

Voor deze ontwerpers is het snelweghuis een perfecte interface tussen dienstverlening, product en consument. Het snelweghuis is gedacht als een soort 'rijd-er-doorheen-machine', die al onze wensen kan materialiseren. De automobilist kan zijn auto verlaten maar hoeft dat niet per se; het snelweghuis werkt als een soort pitstop. Diensten worden daarom gemeten in tijdseenheden. De gebruiker komt naar huis aanrijden met een volle 100 km/u. De remkracht van de auto wordt omgezet in elektriciteit, die vervolgens door het huis wordt benut. De inzenders hebben een aantal strategieën bedacht om het snelweghuis te ontwikkelen, zoals bijvoorbeeld het wonen georganiseerd als een tentenkamp. De ontwerpers willen dat de logistiek van het gebied zó perfect functioneert dat men de illusie heeft van totale individualiteit.

*These designers view the motorway house as a perfect interface between service, product, and consumer. The motorway house is conceived as a type of 'drive-in' machine which may materialize all our desires. Drivers, for instance, are free to step out of their car if they wish to, but there is no necessity whatsoever; the motorway house functions as a type of pit stop. Services are therefore measured in time units. The user arrives at his own home at full speed - 100 km/h. The car's braking force is then converted to electrical energy that may be reused for household purposes. The competitors have conceived a number of strategies to develop the motorway house; living units, for instance, that are organized like a campsite. The designers would prefer the logistics of the area to function so well that an illusion of total individuality is created.*





## pit stop



Brake - quick supply - accelerate



## time



The three functions have different conceptions of time. Supply happens in an instant, service just-in-time slot, a stay is a for a longer, but previsible time.

Snelweghuis has three different velocities.



## camping

On the camping site as many plots as possible are developed. Each plot is surrounded by hedges, a natural separation. The density provokes contact. The plot is reached by car, then only walking is permitted. Services are meeting-points. The stay is limited. Some stay.



## ghost train

The ghost train combines the longest distance with the smallest area, using separating thin walls. This concept allows individual parking along the way giving the impression of driving alone through nature.



## structure



Snelweghuis is a structure, not a mega-structure. The structure of the Snelweghuis consists of existing elements and rules. It provokes the settlement of new functions. By its dynamic the structure can grow-and-shrink-to-fit.

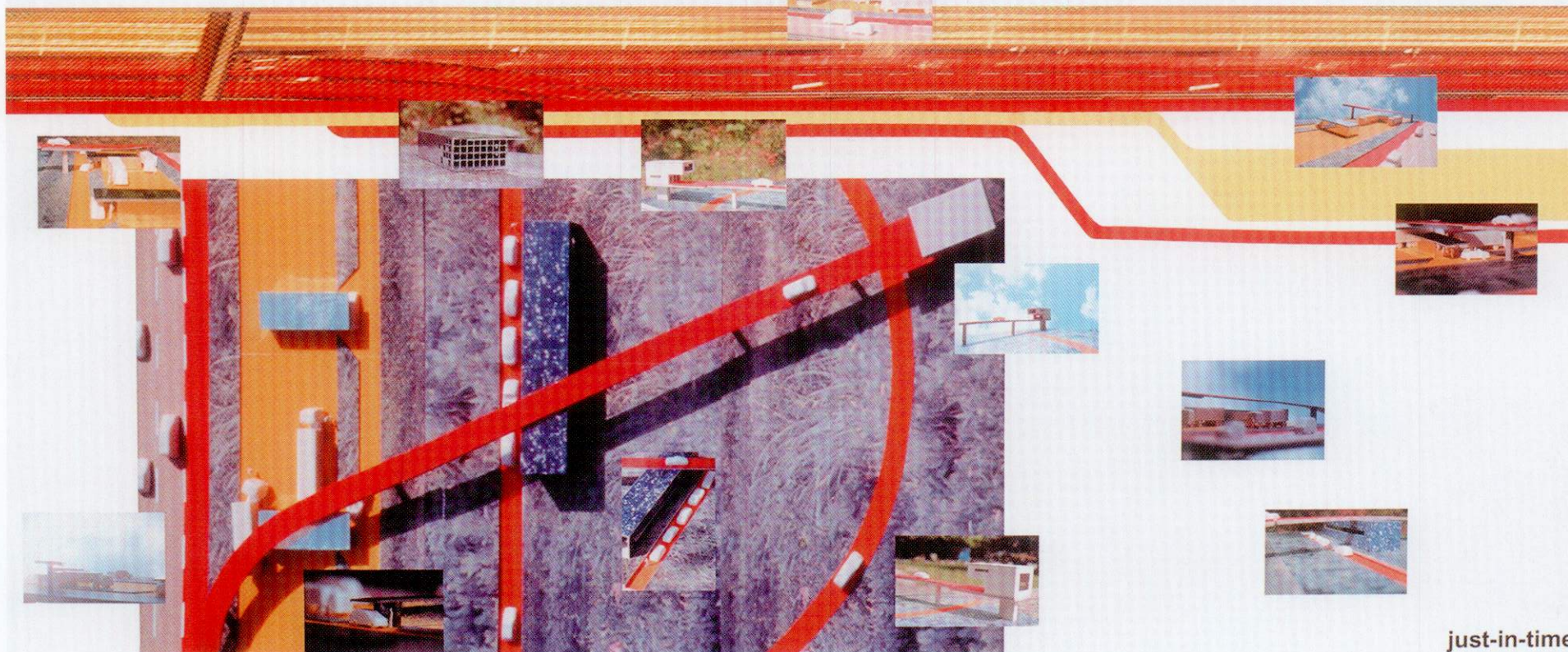
Snelweghuis is made of streets, elements, rules.



## rules

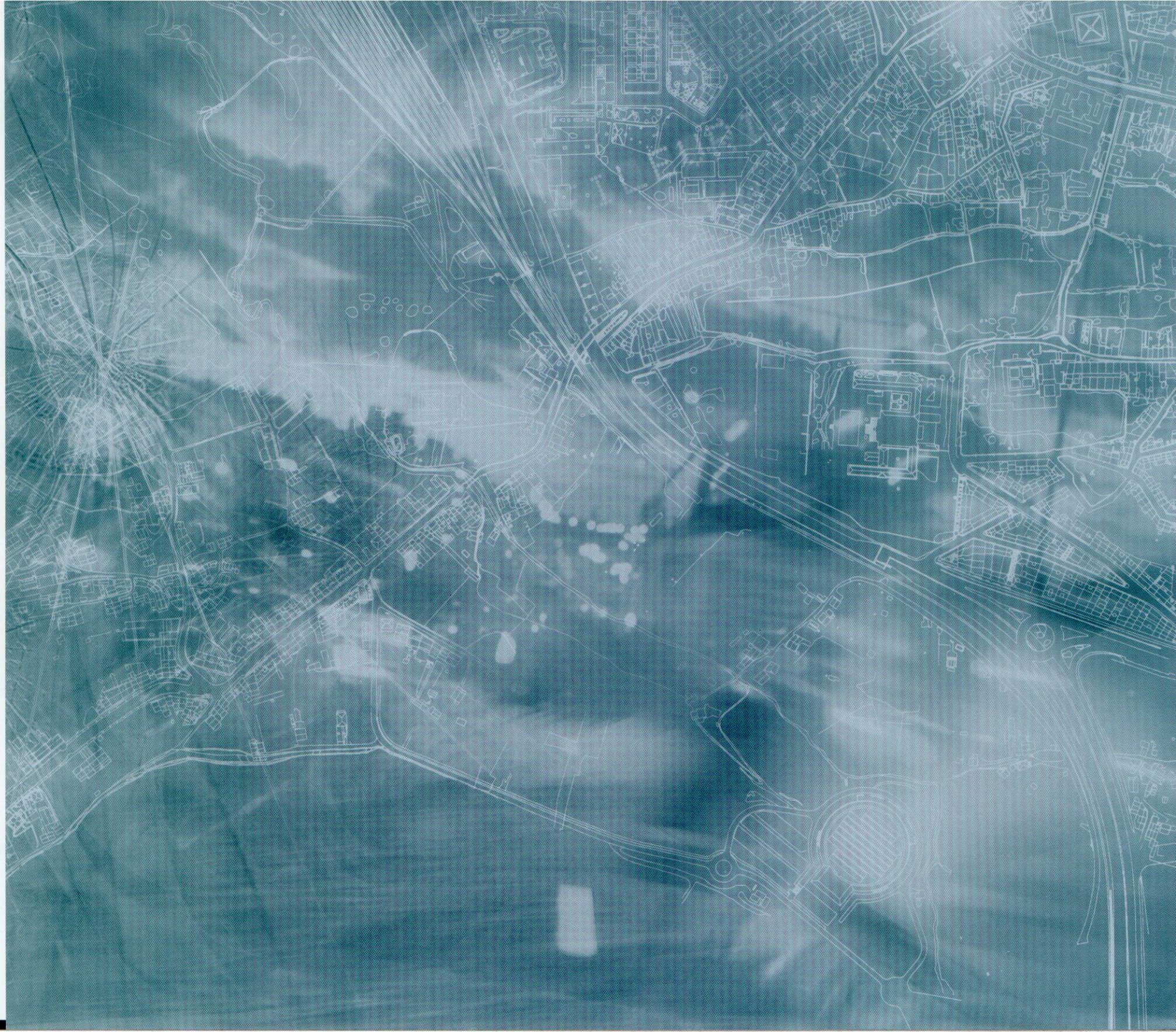


No static cars will be seen in the Snelweghuis.  
Pedestrians have priority over cars in the service-area.  
Every house is reached by a ramp.  
Nature becomes denser the closer it gets to the motorway.



just-in-time







## Prijswinnaars en genomineerden | *Prizewinners and nominees*

129

eerste prijs   <i>first prize</i>	<b>AUTO REVERSE</b> Mark Groen and Estelle Batist Delft, the Netherlands student at Delft University of Technology and architect the Netherlands [pg 64]	eervolle vermelding   <i>honourable mention</i>	<b>GRBCTY</b> Marc Medland, Susi Clark and Steven Rabet, Jersey, UK [pg 105]
tweede prijs   <i>second prize</i>	<b>E30A2</b> Ana Belén Franco, Carlos Lapresta, Fernando Rodríguez students at the Technische Universität Berlin, Germany Supervision: Hugo Beschoor Plug, Kees Christiaanse, Karen Lohrmann, Mathis Malchow; in collaboration with René Vonk (Rabo Vastgoed bv), [pg 122]	eervolle vermelding   <i>honourable mention</i>	<b>GRAFFITI</b> Guiseppe Gurrieri, Ragusa, Italy, and Zoltán Magyari, Eger, Hungary students KTH School of Architecture at the Royal Institute of Technology, Stockholm, Sweden Supervision: Ori Merom, Mortiz Kirchmeier and Jadwiga Krupinska [pg 110]
tweede prijs   <i>second prize</i>	<b>BERMTOERISME</b> D.A. van Dolderen and M.J.J. van der Pijlt Van Dolderen van der Pijlt architects, Amsterdam, the Netherlands [pg 76]	eervolle vermelding   <i>honourable mention</i>	<b>PJ</b> Janjaap Ruysenaars and Paco Bunnik, Amsterdam, the Netherlands, in cooperation with Owen Reddington and David Lamasniw, Ireland [pg 48]
derde prijs   <i>third prize</i>	<b>A10</b> F. op ten Berg, Amsterdam, the Netherlands [pg 70]	nominatie <i>nominated</i>	<b>PARK &amp; PLAY</b> Carlos Laina, Antonio Lamela and Luis Vidal in cooperation with Miguel San Millán, Alberto Sanchez-Cabezudo, David Bottos, Juan Giaccardi (architects), Juan González Arce, Gustavo de la Fuente, Carmen Carro (students); Estudio Lamela Y Asociados [pg 36]
derde prijs   <i>third prize</i>	<b>183035</b> Will Cousins and Matt Cousins, students at University College, London, England, and Gianluca Villa [pg 116]	nominatie <i>nominated</i>	<b>1319339</b> Meike Behmann, Falk Schneemann students at Delft University of Technology, the Netherlands [pg 88]
derde prijs   <i>third prize</i>	<b>?-TYP</b> Maxwan Architectural Urbanism Rotterdam, the Netherlands, represented by R.J. Dijkstra [pg 42]	nominatie <i>nominated</i>	<b>infrastructure for living</b> Freyke Hartemink student at Delft University of Technology, the Netherlands [pg 54]



# De inzendingen die zijn afgefallen in de derde beoordelingsronde

## *Entries dropped out of the contest in the third assessment round*

130

### **999 13 17**

Agnes Giannone, Martin Bellgardt  
Münster, Germany  
Atelier Duisburg  
*[pg 35]*

### **De Snelwegkolonisten**

Joep Mol  
s-Hertogenbosch, the Netherlands  
in collaboration with Paul Segers (architect),  
Marcel Eekhout and Aleks Droog  
(landscape architects)  
*[pg 121]*

### **DRIVE-IN THEATER**

Evelien Rodenburg  
Amsterdam, the Netherlands  
*[pg 53]*

### **LAND VOOR STAD**

Nathalie van der Hulst, Paul Bontenbal,  
The Hague, the Netherlands  
with the cooperation of Jan Houtenkamer  
Architectenassociatie The Hague  
*[pg 40]*

### **link**

Jan Willem Baijense, Pieter Lievense  
Eindhoven, the Netherlands  
students at Eindhoven Technical University,  
the Netherlands  
*[pg 92]*

### **MIX**

Niall Brouwne, Conor Moran, Joe Cadogan  
Dublin, Ireland  
*[pg 108]*

### **RUE AMBIGUE**

Van Aken Architectuur en Stedebouw BV  
Eindhoven, the Netherlands  
Daan Lammers, in collaboration with  
Fon Bongaers, Arjan Wierckx,  
Edwin van der Wulp, Hans Windershoven,  
Juliette Weys, Branka Vacsanovic, Iris Penders,  
Gert van der Hoven, Margriet Eugelink,  
Joost Ahsmann  
*[pg 100]*

### **SEINE.NL**

C. den Heijer, H.Th. Remøy  
Haarlem, the Netherlands  
*[pg 86]*

### **Streetlife 24/7**

Frederique van Andel, Sven Thorissen,  
Margriet Krüse, René de Roos  
Rotterdam, the Netherlands  
*[pg 74]*

### **the Bird**

Borski Noordhoek Bleichrodt Architectuur  
Amsterdam, the Netherlands  
Martijn Bleichrodt  
*[pg 63]*



## De inzendingen die zijn afgefallen in de tweede beoordelingsronde |

### *Entries dropped out of the contest in the second assessment round*

131

#### **132823**

Architekturbüro Mitterecker  
Vienna, Austria  
Georg Mitterecker, Klaus Olbrich  
*[pg 85]*

#### **an1603**

Andrea Milkulajova, Antonella Soardi  
Bratislava, Slowakije, Brescia, Italy  
students at the KTH School of Architecture,  
Royal Institute of Technology,  
Stockholm, Sweden  
Supervisors: Ori Merom, Moritz Kischmeier,  
Jadwiga Krupinska  
*[pg 96]*

#### **CL 372**

lanoire'courrian architectes  
Bordeaux, France  
Jean Philippe Lanoire, Sophie Courrian in  
collaboration with Emmanuelle Lesgourgue,  
Francis Marchionini, Olivier Osislo  
*[pg 99]*

#### **DIRECT ACCESS**

ONX architecten bna  
Haarlem, the Netherlands  
H.J. Pouw  
*[pg 46]*

#### **just-in-time**

Angelika Reichelt, Christian Salewski, Jana  
Scheibe, Dirk Strunk  
Berlin, Germany  
students at Berlin Technical University, Germany  
Supervision: Hugo Beschoor Plug,  
Kees Christiaanse, Karen Lohrmann,  
Mathis Malchow, in collaboration with  
Rabo Vastgoed BV, René Vonk  
*[pg 126]*

#### **O22123**

Jan Schneidewind, Carolin Kodisch  
Delft, the Netherlands  
students at Delft Technical University,  
the Netherlands  
*[pg 95]*

#### **PROJECT 880008**

Serban Cornea, Simon Krohn-Hansen,  
Kristina Adersen  
Kopenhagen, Denmark  
with the cooperation of Jesper Kort (student)  
*[pg 58]*

#### **PUMP UP THE VOLUME**

Oosterhuis. NL  
Rotterdam, the Netherlands  
Kas Oosterhuis, Ilona Lénard, Sander Boer,  
Yael Brosilovski, Petra Frimmel  
advisor: Rabo Vastgoed  
*[pg 68]*

#### **rape\_it 1702050373**

DI.NL  
Strasbourg, France  
Peter Zoderer, Oliver Schilling  
*[pg 114]*

#### **XXXIIXC**

Annabel Brown  
London, England  
*[pg 81]*



## De inzendingen die zijn afgefallen in de eerste beoordelingsronde

### *Entries dropped out of the contest in the first assessment round*

132

#### **000013**

Anne-Kristin Meiners, Boris Schmidt,  
Markus Katzenberger, Ursula Eibinger  
Stuttgart, Germany; Graz, Austria  
students, Stuttgart University, Germany,  
and TU Graz, Austria

#### **11543**

Agnes Bejersten, Martin Öhman  
Farsta/Stockholm, Sweden  
students, KTH School of Architecture, Royal  
Institute of Technology, Stockholm, Sweden  
supervisors: Ori Merom, Moritz Kirchmeier,  
Jadwiga Krupinska

#### **13911**

Eva Eylers  
Idar-Oberstein, Germany  
student KTH School of Architecture, Royal  
Institute of Technology, Stockholm, Sweden  
supervisors: Ori Merom, Moritz Kirchmeier,  
Jadwiga Krupinska

#### **2468-Motorway**

Mick Haley, Aaron Fletcher  
London, England  
Ultra Violet Designers Architects Ltd.

#### **7073**

Ivan Cotting  
Stockholm, Sweden  
architect, KTH School of Architecture, Royal  
Institute of Technology, Stockholm, Sweden  
supervisors: Ori Merom, Moritz Kirchmeier,  
Jadwiga Krupinska

#### **7381703NF**

Christian Seidl, Stephanie Tunka  
Delft, the Netherlands  
students, Delft University of Technology

#### **843201**

Achim Aisslinger, Andreas Bracht,  
Simon Stremming  
Hamburg, Germany  
and 8 architects

#### **AI2411**

Illinca Macarie, Arthur O'Looney, Anette Essam  
Frankfurt am Main, Germany

#### **AORTA**

Yke Feenstra  
Lemmer, the Netherlands  
trainee, Jelle de Jong architect

#### **AS23**

24h-architecture  
Rotterdam, the Netherlands  
Boris Zeisser, Maartje Lammers, Rob Bothof  
(visualisation)

#### **bfg7677**

Francesca Boninsegna, Francesca Ghiretti  
Verona/Milaan, Italy  
students, KTH School of Architecture, Royal  
Institute of Technology, Stockholm, Sweden  
supervisors: Ori Merom, Moritz Kirchmeier,  
Jadwiga Krupinska

#### **BMQ**

E.M.C.J. Quanjel, C.J. Manintveld, H. Borges  
Rotterdam/Vlaardingen, the Netherlands

#### **CHINESE WALL**

Klaas Klamer, Stephan Smeijers  
Leeuwarden, the Netherlands

#### **CIDL**

Coin O'Çofraigh, John Currant, Kevin Cash,  
Paul Doherty, Angeles Gil Gonzalez  
Ireland

#### **Condenser**

John Billberg in collaboration with  
Fabian Blücher, Olof Grip, Erik Persson  
Stockholm, Sweden

#### **CT1417**

Thomas Jüttner, Carlos Gassol  
Solna/Stockholm, Sweden  
students, KTH School of Architecture, Royal  
Institute of Technology, Stockholm, Sweden  
supervisors: Ori Merom, Moritz Kirchmeier,  
Jadwiga Krupinska

#### **cut\_snelweghuis 2001**

Saverio Panata  
Delft, the Netherlands

#### **DE EERSTE FORMULE XX1**

Mijnske Sival  
Groningen, the Netherlands  
with cooperation from Coert Verkuijl (involved  
as thinker)

#### **DE WENDINGEN EN HET DEK**

Kooij Klein Bosscher architecten bna  
Heemskerk, the Netherlands  
F. Bosscher, W.A.M. Kornman, K.T. Maessen

#### **De Wippert**

Aloys J. Stevelink  
Holten, the Netherlands

#### **Dorpsstraat**

POST-L30 ontwerpers  
Haarlem, the Netherlands  
M.W. van Dongen, E.A. de Graaf, B. Zeinstra

#### **DRO55**

Warren Chung, Tim Pitman, David Taylor  
London, England

#### **fika**

Marco d'Elia, Alberto Pierangeli  
Bagnacavallo/Milaan, Italy  
students, KTH School of Architecture, Royal  
Institute of Technology, Stockholm, Sweden  
supervisors: Ori Merom, Moritz Kirchmeier,  
Jadwiga Krupinska



**FMLBM4892**

Karl Ortner, Michael Hieslmair  
Graz/Windischgarsten, Austria  
students TU Graz, Austria

**H-A28-0043**

Lucas Greysmith, Andy Joynt  
Wembley, London, England

**Het snelweghuis als grenservaring**

P.J. van der Cammen, Y. Dunselman, L. Frerichs  
Amersfoort, the Netherlands  
ORTA Nova Architectuur

**HIGHWAY OBSTRUCTION LAKE**

Drexler Guibabd Jausin architecten  
Frankfurt, Germany  
Hans Drexler

**hou.sos.nel**

Richard Partington Architects  
London, England  
*Richard Partington, Ewa Maciejewska,*  
Zeta Tsernou, Dan Blott

**HM0108**

Éibhlín Mhuire Ní Cheallaigh, Anna Murphy  
Dublin, Ireland  
students, Pearse College, Dublin, Ireland

**INFRABUILDINGS**

Ridwan Tehupelasury, Mark Brouwers  
Roosendaal, the Netherlands  
students, Hogeschool Brabant,  
Tilburg, the Netherlands

**M602**

Paul Miller  
Manchester, England  
student, Manchester University, England

**M.A.I.C.**

K3 architectuur en planning BV bna  
Arnhem, the Netherlands  
Peter Koelewijn, Wim Nieuwint, Robert Nijhuis,  
Misjel Valkenaars

**Mira Olanda**

Nico Tillie  
Amsterdam, the Netherlands  
Paul van Beek landschapsarchitecten BNT

**MMXXX FWL**

G.J. van den Berghe, J.M.L. Horsch  
Goes/Roosendaal, the Netherlands  
students, Hogeschool Rotterdam and HTS  
Tilburg, the Netherlands

**Moebiustrip**

Aurora Zanoletti Perez, Rodrigo Vidal  
Madrid, Spain  
in collaboration with Diego Barbarena, Franco  
Girardi, Bobby Cheng, Fabiola Magan,  
consultants: I.A.B. & Assoc,  
Pamplona (installations), MVE Ingenieros, Madrid  
(civil and traffic engineers)

**MoProPARKing**

M. van 't Hoff, M. Brinkman, M.A. Huijsmans,  
M.G. Leroi  
Amsterdam, the Netherlands

**New Frontier**

Marjan Peters, Rolijn Pouwels  
Rotterdam/Delft, the Netherlands

**onderweg**

Maurits van der Meer Mohr, Pascale Leistra  
The Hague, the Netherlands  
Villa 64

**Project 0004**

en ontwerpen  
Utrecht, the Netherlands  
Arne van Wees, Rogier van der Valk

**S116**

Stéphane Faidherbe, Frédéric Fraeys, Luis Miguel  
Pinto Goncalves, Renaud Dinraths  
Brussels, Belgium  
BOMPA

**SERVE**

Pier Vittorio Aureli, Javier Rojas  
Rotterdam, the Netherlands

**SNLWGHS / UNWILLIN'GESTURES**

Qbbf Architecten BV  
Eindhoven, the Netherlands  
Gerard van Zeijl, Ton Reijers, Martin de Vries,  
Kim Diederer

**SPA\_NUL**

Gerard Frishert  
Rotterdam, the Netherlands  
KRUISHEER ELFFERS architecten/adviseurs  
with cooperation from Pieter Klopogge,  
Jaap van Es, Angela Kat, Gertjan Nijhoff

**SW/PeLifeC**

Richard Brook, Paul Miller, Daniel Chadwick  
Manchester/Lancashire, England  
students, Manchester University, England

**TRIOS**

Laurence Declunder  
Gentbrugge, Belgium

**UP 002**

Jason Griffiths  
London, England

**UTO**

Bas Muilwijk  
Amsterdam, the Netherlands

**VCE 30100**

Sabina Tattara, Jacopo Tenani  
Rotterdam, the Netherlands

**VIMab**

Erik Simonse  
Eindhoven, the Netherlands

**XVII**

Johanathan Nicholls  
Richmond, England  
student, Oxford School of Architecture, England



### **Bestelmogelijkheid onderzoeksrapport regelgeving snelwegwonen**

Naast het uitschrijven van de prijsvraag heeft het pilootteam Snelweghuis van V&W een onderzoek laten uitvoeren naar de regelgeving die bepalend is voor de speelruimte waarbinnen de ontwikkeling van een snelweghuis in Nederland kan plaatsvinden. Een grondige studie door deskundigen heeft geleid tot een goed overzicht van de belangrijkste toetsingscriteria die door de overheid gehanteerd worden om te kunnen vaststellen of een ontwerp gehonoreerd kan worden.

Daarmee wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- Welke regelgeving is kaderstellend voor de integratie van (snelweg)infrastructuur en woonomgeving?
- Op welke wijze werken deze regelingen belemmerend? (hardheid van de beperkingen en randvoorwaarden)?
- Welke (eventuele) oplossingen zijn er voor deze belemmeringen?
- In hoeverre en waar is snelwegwonen mogelijk?

Met de beantwoording van deze vragen is een overzichtelijk beeld verkregen van de regelgeving, de aard van de eventuele beperkingen en de maximale 'speelruimte' binnen de huidige regelgeving. Op basis van de studie is een checklist ontwikkeld, die een helder overzicht biedt van de huidige wet- en regelgeving rond het wonen nabij de weg. Uitvoeriger informatie over de regelgeving kunt u vinden in de rapporten:

- 'Snelwegwonen van idee tot realisatie. Een overzicht van regelgeving anno 2001. Hoofdrapport'
- 'Snelwegwonen van idee tot realisatie. Een overzicht van regelgeving anno 2001. Achtergrondrapport'

U kunt deze rapporten bestellen bij:

Studio Wegen naar de Toekomst

Kluyverweg 4

2629 HT Delft

tel +31 (0)15 2517425

fax +31 (0)152517429

e-mail [studio.wnt@edt.nl](mailto:studio.wnt@edt.nl)



### **Order the research report regulation motorway living**

*In addition to the organization of the contest, the Motorway House pilot team of the Ministry of Transport, Public Works and Water Management has executed a research into the regulation fixing the latitude for the development of the Motorway House in The Netherlands. A thorough research by experts has led to a representative overview of the most important criteria used by the government in order to be able to determine whether or not a design can be awarded.*

*This provides the answer to the following questions:*

- *which regulation determines the scope of the integration of (motorway) infrastructure and environment?*
- *in which way do those regulations act prohibitively? (solidity of the restraints and preconditions)*
- *which (possible) solutions are there for these restraints?*
- *to what extent and where is motorway living possible?*

*Having answered the questions above, the pilot team acquired a clear impression of the regulation, the nature of the eventual restraints and the maximum 'latitude' within the current regulation. Based on this research, a checklist has been developed, which provides a clear overview of the current legislation and regulation regarding living along the motorway. More information about the regulation can be found in the following reports:*

- *'Motorway Living from idea to realization. An overview of the regulation in the year 2001. Main report.' (in Dutch)*
- *'Motorway Living from idea to realization. An overview of the regulation in the year 2001. Background information.' (in Dutch)*

*You can place your order for these reports with:*

*Studio Roads to the Future  
Kluyverweg 4*

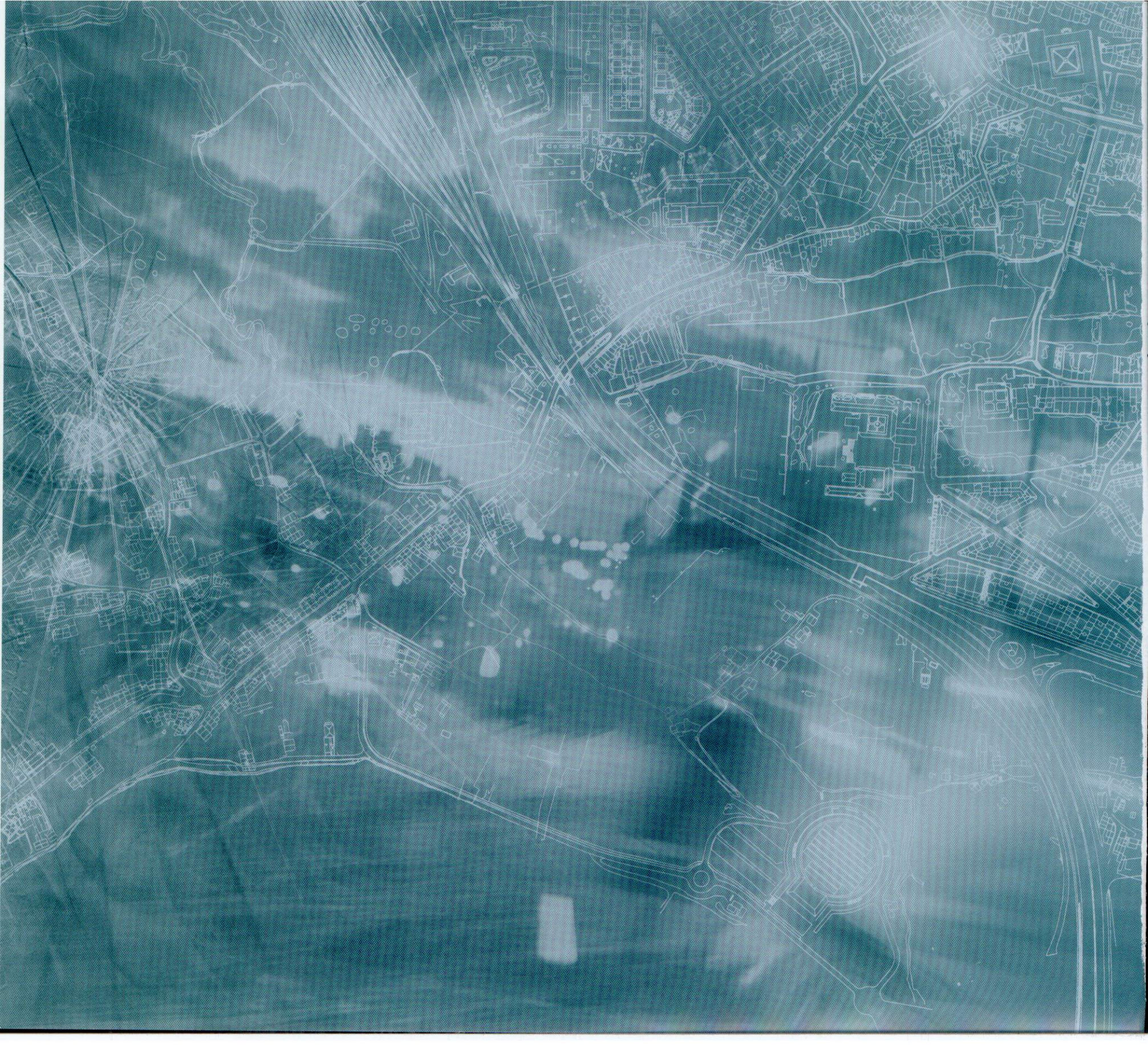
*2629 HT DELFT*

*phone + 31 (0) 15 251 74 25*


*fax + 31 (0) 15 251 74 29*

*e-mail [studio.wnt@edt.nl](mailto:studio.wnt@edt.nl)*









**"A**s new and greater road-systems are added year by year they are more splendidly built. I foresee that roads will soon be architecture too...great architecture."

*Frank Lloyd Wright - An Autobiography*

De internationale, openbare ideeënprijsvraag [www.snelweghuis.nl](http://www.snelweghuis.nl) werd op 23 februari 2001 door de minister van Verkeer en Waterstaat, Tineke Netelenbos, uitgeschreven in het kader van het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst. In dit programma is onder andere een toekomstbeeld geschilderd van de architectuur van de weg in het jaar 2030, wanneer auto's stiller, schoner en ook veiliger zijn. In dit toekomstbeeld zijn de mogelijkheden om in de nabijheid van auto(snel)wegen te wonen zeer reëel. Het ontwikkelen van een 'snelweghuis' kan een inspirerend instrument zijn voor het genereren van een integraal stedelijk landschap. Met het uitschrijven van de ideeënprijsvraag zag het ministerie een kans om ontwerpend onderzoek te stimuleren. Bovendien past het initiatief precies binnen het streven van de overheid om daar waar dat kan ruimtelijke functies te combineren en te integreren.

*The Dutch Minister of Transport, Public Works and Water Management, Tineke Netelenbos, launched the international public competition [www.snelweghuis.nl](http://www.snelweghuis.nl) on 23 February 2001 within the scope of the innovation programme Roads to the Future. This programme paints a picture of the architecture of the road in the year 2030, when traffic is quieter, cleaner and safer. In this perspective, possibilities for living near the motorway are very realistic. The development of a 'motorway house' can be an inspiring tool for the generation of an integral urban landscape. The Ministry considered the launching of the contest as a chance to stimulate designing research. Moreover, this initiative harmonizes with the ambition of the government to combine and integrate environmental functions.*