

Ontwerpen aan de Europese stad
Designing the European city



'postprimitieve hut' met 3D-desktop) een dak dat het grondvlak vrijhoudt voor collectieve voorzieningen. Het geheel vormt een tussenruimte (*glocal, rurban*) tussen individualistisch wonen en de nieuwe gemeenschap. Het plan doet denken aan utopieën zoals Constants 'Nieuw Babylon' en Alvin Tofflers idee van de *electronic cottage* (*The Third Wave*, 1981). Maar in *Glocal* is de woning niet onthecht van de plek, maar er juist intensief mee verbonden.

Dit laatste is ook het geval in het plan *Woonterminal voor Den Haag* van Pierre en Marjolijn Boudry. Geprobeerd wordt op basis van het kassenlandschap hoogwaardige technologie, ecologie en het landschap te verzoenen. Zo ontstaat een woonlandschap met flexibele glazen kubusmodules voor de woningen, een aquaduct met watergordijn, flexibele publieke ruimten, een omgebouwde kas als ontmoetingsruimte (combinatie van individualisering en socialisering) en een spoor dat toegang verschaft tot de woonterminal. Het is een optimistisch voorstel dat toont hoe duurzaamheid, verdichting, gemeenschap en woongenot samen kunnen gaan. Het uitgewerkte project voor de nabijgelegen, veel kleinere locatie Steynhof kent niet de radicaliteit van het eerdere ontwerp, maar bevat nog wel een aantal ecologische nieuwtjes, zoals een ring met pvc-cellen die de openbare verlichting voedt, een drainagesysteem met betonnen

Woonterminal voor Den Haag (Europan 4, Den Haag)



a "post-primitive hut" with 3D-desktop) forms a roof that keeps the ground surface clear for collective facilities. The whole forms a liminal space (*glocal, rurban*) between individualistic housing and the new community. The plan is reminiscent of utopias such as Constant's "New Babylon" and Alvin Toffler's idea of the *electronic cottage* (*The Third Wave*, 1981). But in *Glocal*, instead of being separated from the site, the housing is, in fact, intensively connected to it.

This is also the case with the plan *Woonterminal voor Den Haag* ("Housing Terminal for The Hague") by Pierre and Marjolijn Boudry. An attempt has been made, on the basis of the glasshouse landscape, to reconcile high-quality technology, ecology and the landscape itself. This has led to a housing landscape with flexible, glass cube-shaped modules for the housing, an aqueduct with a water curtain, flexible public spaces, a converted glasshouse as a community meeting centre (a combination of individualisation and socialisation) and a railway track that gives access to the housing terminal. It is an optimistic proposal that demonstrates how durability, density, community and enjoyable living can come together.

The project elaborated for the near-by, much smaller Steynhof site does not have the radical quality of the earlier design, but still contains a number of ecological novelties such as a ring of pvc cells that feeds the public lighting, a drainage system with concrete gutters and carefully-considered planting in the public space. In her discussion in *Architectuur Lokaal*, Anne Hoogewoning describes the plan as an "un-Dutch housing plan based on something typically Dutch, the glasshouse landscape".

goten en een zorgvuldige aanplant in de openbare ruimte. Anne Hoogewoning noemt het plan in een bespreking in *Architectuur Lokaal* een 'on-Nederlands woningbouwplan op basis van iets typisch Nederlands, het kassenlandschap'.

1.5 Het sublieme gebouw in het landschap

Han Meyer stelt in zijn inleidende beschouwing 'Mobiliteit en stedelijkheid' voor de catalogus van European 5 dat mobiliteit in de twintigste eeuw in toenemende mate werd gezien als een probleem, maar wellicht ook als oplossing.²⁹ Dit leidde tot beroemde projecten, zoals Le Corbusiers plan 'Obus', Bakema's voorstellen voor de Alexanderpolder – mammoetgebouwen gekoppeld aan snelwegen – en het Golden Lane-project van de Smithsons. De ontwikkeling van locaties en die van infrastructuur zijn volgens Meyer steeds verder uit elkaar gegroeid. De woongebouwen werden enclaves, in zichzelf gekeerde nederzettingen waarin de architectuur een symbolische functie krijgt, met verwijzing naar de gemeenschap en de traditie. Om dit te keren zou dus tegelijk met het woongebouw een deel van de (verkeers)voorzieningen moeten worden ontworpen. Maar door de verkokering in de planning is de kans daarop klein. De architectuur kan dit soort problemen dan ook niet oplossen, alleen in gesublimeerde vorm tonen. Dat is ook wat Michelle Provoost (Crimson) stelt in haar analyse van de snelweg als een locatie waaraan veel eer valt te behalen 'door intensivering, het multifunctioneel en vooral het openbaar maken'.³⁰ Architecten kunnen deze problemen niet oplossen, maar omdat ze zich buiten de institutionele kaders bevinden, kunnen ze wel met de meest radicale voorstellen komen. Provoost noemt als 'subliem' voorbeeld de drie transferia die OMA ontwierp aan snelwegen in de buurt van Rotterdam.³¹

1.5 The sublime building in the landscape

In his introductory review, "Mobility and the urban environment" for the catalogue of European 5, Han Meyer states that mobility is becoming increasingly regarded in the twentieth century as a problem, but perhaps also as a solution.²⁹ This has led to famous projects such as Le Corbusier's "Obus" design, Bakema's proposals for the *Alexanderpolder* – gigantic buildings connected to motorways – and the Golden Lane project by the Smithsons. The development of sites and infrastructure have grown steadily further apart, according to Meyer. The housing blocks became enclaves, settlements that were turned in on themselves and where architecture had a symbolic function, with references to the community and to tradition.

To reverse this process, some of the facilities (including traffic) should also be designed at the same time as the housing. But because of the sectarian division of the planning, the probability of this happening is small.

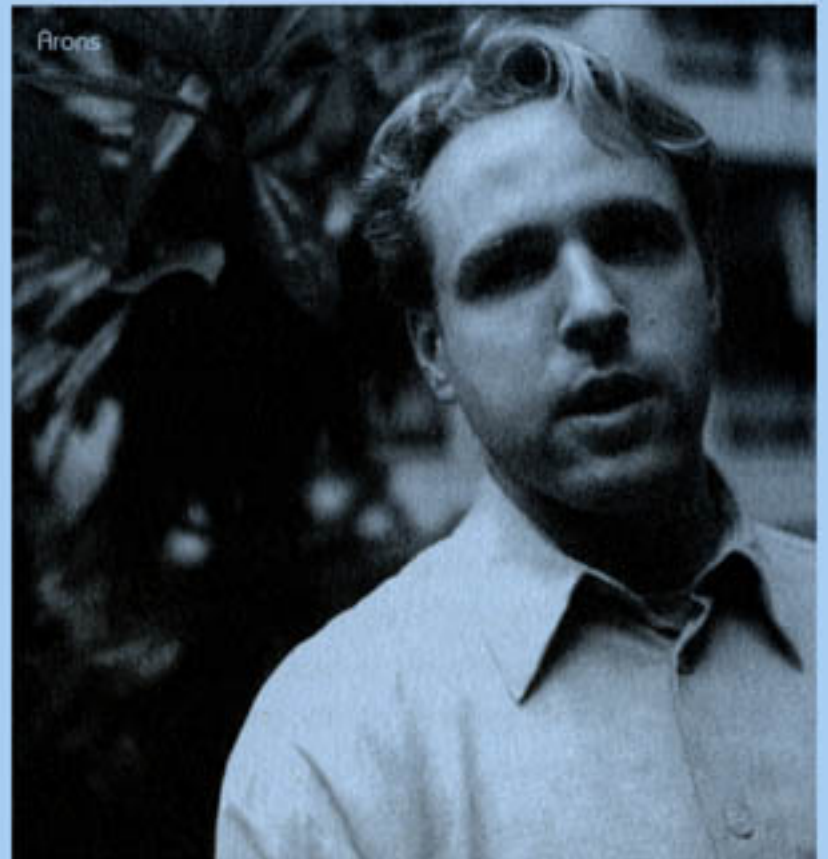
Architecture can therefore not resolve this type of problem, only demonstrate it in a sublimated form. And this is what Michelle Provoost (Crimson) proposes in her analysis of the motorway as a site that could be extremely productive "through intensification, making it multifunctional and especially public".³⁰

Architects cannot solve these problems, but because they are outside institutional frameworks, they can put forward the most radical proposals. Provoost mentions the three transferiums designed by OMA along motorways in the vicinity of Rotterdam as a "sublime" example of this.³¹

We can see this form of "sublimation" in those plans in which urban development has been converted into XL architecture: the macro build-

Eersteprijswinnaars / Prizewinners European 4





Bannenberg, Kloasse & Linneman



european

European Nederland heeft van meet af aan geworsteld met tegenstrijdigheden. De prijsvraag manoeuvreerde tussen verheven idealen en pragmatische doelstellingen, tussen de grote, soms een-dimensionale vragen van de theorie en de kleine, maar complexe vragen van de praktijk, tussen de verwachtingen van de opdrachtgevers en de aspiraties van de jonge architecten, tussen de afstandelijke receptie van de critici en de betrokken kritiek van het publiek. Het omgaan met deze tegenstrijdigheden en ambivalenties verlangt, zeker in Europees verband, een evenwichtskunst die aan de uitkomsten van European Nederland is af te lezen.

ISBN 90-9017740-X

Printed and bound in the Netherlands

From the very beginning, European Nederland has wrestled with contradictions. The competition wavered between elevated ideals and pragmatic objectives, between the major, sometimes one-dimensional, questions of the theory and the smaller but more complex questions of practice, between the expectations of the clients and the aspirations of the young architects, between the distanced response of the critics and the involved criticism of the public. Handling such contradictions and ambivalence, especially in a European context, requires a balancing skill that is apparent in the results of European Nederland.