



Iedereens Niemandland

De waardering van de stedelijke tussenruimte

Afstudeerdocument

David Sonntag

2023

Colofon

Iedereens Niemandland

Afstudeeropgave 2022 - 2023

Afstudeerder

David Sonntag

Opleiding

Master Stedenbouw
Rotterdamse Academie van Bouwkunst

Commissie

Afstudeer mentor: Albert Takashi Richters
Vaste externe criticus: Jens Jorritsma
Toegevoegde externe criticus: Laurens Boodt
Commissie voorzitter: Margit Schuster



Iedereens Niemandland

Dankwoord

De academieperiode is een intensieve en vooral bijzondere periode. Het is een tijd waarin je met veel nieuwe zaken in aanraking komt, nieuwe ontdekkingen doet, werkervaring opdoet en vooral leert hoe je moet ontwerpen. Ikzelf heb alle ruimte gekregen om mij te ontwikkelen tot de stedenbouwkundige die ik graag wil worden met behulp van veel diverse handvaten die de academie mij heeft aangeboden.

Graag wil ik alle stafleden, docenten, studenten en collega's die hebben bijgedragen aan deze periode enorm bedanken voor alle begeleiding, tijd en hulp maar vooral ook voor alle nieuwe ervaringen die ik heb mogen opdoen.

In het bijzondere wil ik daarbij Albert Takashi Richters, Jens Jorritsma, Laurens Boodt en Margit Schuster hartelijk bedanken voor de begeleiding, tijd, hulp en vooral geduld tijdens deze intensieve afstudeerperiode. Zonder hen had dit project en boekwerk niet tot stand kunnen komen.

Een speciale dank gaat vooral uit naar mijn lieve familie, vrienden, medestudenten en collega's. Bedankt voor jullie geduld en alle mogelijke ondersteuning die ik van jullie heb mogen ontvangen tijdens deze academieperiode.

Veel leesplezier!

David Sonntag

Rotterdam, maart 2023

Inhoudsopgave

1. Aanleiding: Een plek die geen plek is	10 - 15
2. Het snelweglandschap als ruimtelijke opgave	16 - 29
3. De vaste gebruiker	30 - 43
4. Conceptvoorstel	44 - 45
5. Het Ruhrgebied als case study	46 - 71
6. De Ruhrschnellweg	72 - 115
7. Plangebied: Bochum-Wattenscheid	116 - 143
8. Ontwerp: Iedereens Niemandslaan	144 - 183
Stelling en slotwoord	184 - 185
Bronnen	186 - 187

Samenvatting

Non-plaatsen en Junkspaces. Het zijn plekken die niet als plekken worden beschouwd omdat ze niet belangrijk genoeg zijn. Ruimtes die van iedereen en tegelijkertijd van niemand zijn: ruimtelijke gebruiksvoorwerpen.

Deze plekken zijn onderdeel van ons dagelijkse leven en routine: Treinstations, tankstations, supermarkten, parkeergarages maar ook restruimtes in de stad. We maken er dagelijks gebruik van en zijn daardoor al zo normaal voor ons geworden dat we er niet meer naar omkijken. Onterecht, aangezien ze een groot deel van onze openbare ruimte uitmaken.

Veel van dit soort ruimtes worden voortgebracht vanuit de infrastructuur, ze liggen erlangs of zijn er direct mee verbonden.

Voor deze opgave heb ik mij verdiept in de ruimtelijke gevolgen van het wegennet, omdat van alle soorten infra het wegennet ruimtelijk het meest onregelmatig en divers is. Het komt zowat overal en brengt een onregelmatig ritme van versnipperde ruimtes met zich mee. Het zijn plekken waar de grote en kleine schaal samenkomen. Dit resulteert in aparte ruimtes, die noch stad noch landschap zijn. Het is waar de dichtheid eindigt en een nieuwe wereld ontstaat, waarbij de inrichting en aankleding sterk wordt bepaald door tijd, snelheid en efficiëntie.

Om meer grip en focus te krijgen op deze brede opgave heb ik mij toegespitst op een doelgroep die dag en nacht gebruikt maakt van de non-plaats en er ook vaak voor langere tijd te vinden is: de vrachtwagenchauffeur.

Het wordt steeds duidelijker hoe afhankelijk wij zijn als consument van onze dagelijkse producten en de infrastructurele systematiek die voor deze toelevering zorgt. De alsmaar stijgende vraag zorgt ervoor dat de logistieke systemen overbelast raken, zo ook de mensen die hier werkzaam zijn.

Een groot deel van de mensen die als chauffeurs in Europa werken zijn inmiddels veelal mensen uit Oost-Europa en daarbuiten. Ver en lang van huis zijn is de norm, met weinig vergoedingen en een laag loon. Op deze manier worden de transport- en consumentprijzen laag gehouden. Het is een beroepsgroep waar wij sterk afhankelijk van zijn. Het welzijn van de chauffeur en van de sector heeft direct en indirect effect op ons allemaal: Letterlijk driekwart van de goederen binnen de EU wordt per vrachtwagen vervoerd.

Het is eigenlijk gek dat deze vitale beroepsgroep moeite heeft om zelf vitaal te kunnen zijn. De verplichte rust van de chauffeur wordt veelal doorgebracht op de daardoor aangewezen parkeerplekken langs de snelweg, aan de rand en buiten de stad. Geïsoleerde non-plaatsen, met een karig en prijzig programma voor de (Oost-Europese) chauffeur. Helaas kan er weinig aan de werkdruk en tijdschema's gedaan worden, maar kan er wel wat gedaan worden aan deze rustplekken!

Door op deze bestaande (non) plekken verblijfskwaliteit in de vorm van nieuw programma en openbare ruimte toe te voegen ontstaat er voor de chauffeur een prettige en bruikbare omgeving. Door de chauffeur als doelgroep te gebruiken werkt het als een motor voor verdere ruimtelijke ontwikkeling van verschillende locaties langs het snelweglandschap. Hierdoor ontstaat er een kwalitatieve en veelzijdige stedenbouwkundige schakel die de ruimtelijke verbinding probeert te leggen tussen stad en het vooralsnog geïsoleerde snelweglandschap.



“Als kind droomde ik ervan om door de ruimte te vliegen. Die droom is bijna uitgekomen. Elke twee jaar rij ik net zo ver als de afstand naar de maan. De ruimte is daarbij genaamd Europa(...) Europa... is het vrije verkeer van goederen, kapitaal, diensten en arbeid. Wij (de chauffeurs) zijn de arbeidskrachten. In mijn ogen is Europa een snelweg: als wij de stukken niet met elkaar verbinden zijn het slechts losse landen. Wij maken Europa.”

Petar Doychev, Bulgaarse vrachtwagenchauffeur in de documentaire *“A Parked Life”*, 2022



Aanleiding: Een plek die geen plek is

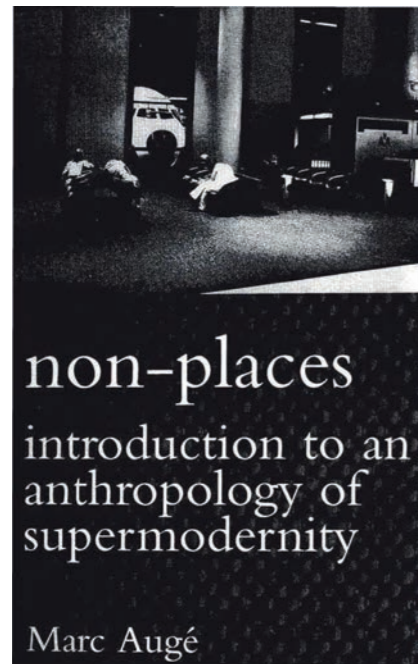
De aanleiding voor deze afstudeeropgave komt voort uit de fascinatie die ik altijd al heb gehad voor infrastructuur en welke tijdens mijn studieperiode op de academie is doorontwikkeld: de fascinatie voor de zogenaamde Junkspaces of Non-plaatsen. Het zijn plekken die niet als plekken worden beschouwd omdat ze als niet belangrijk worden gezien. Het zijn ruimtes die van iedereen en tegelijkertijd van niemand zijn.

Deze plekken zijn onderdeel van ons dagelijkse leven en ook van onze dagelijkse routine: Treinstations, tankstations, supermarkten, passages maar ook restruimtes in de stad. We maken er dagelijks gebruik van en zijn daardoor al zo normaal voor ons geworden dat we er nauwelijks naar omkijken.

Het is eigenlijk gek dat er amper naar dit soort plekken wordt omgekeken desondanks ze een groot deel van onze openbare ruimte uitmaken. Veel van dit soort ruimtes worden voortgebracht vanuit de infrastructuur, ze liggen erlangs of zijn er direct mee verbonden.

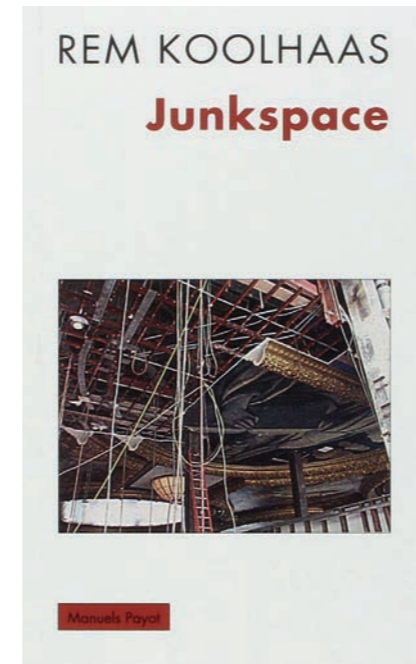
In het verleden zijn er al door meerdere architecten, stedenbouwkundigen en filosofen onderzoeken verricht naar dit soort plekken. De meest bekende voorbeelden hiervan zijn The View from the Road door Kevin Lynch en Learning from Las Vegas van Venturi en Scott Brown. De auteurs zoeken hierbij naar de bestaande ruimtelijke kwaliteiten van dit soort plekken en wat wij daar als ontwerpers van kunnen leren en eventueel ook kunnen inzetten.

Als tegenpool hebben architect Rem Koolhaas en de Franse Filosoof Marc Augé zich sterk bekritiseerd over de Junkspace en de non-plaats. Volgens hen zijn het plekken zonder identiteit en cultuurhistorie: de Junkfood van onze ruimtelijke context.



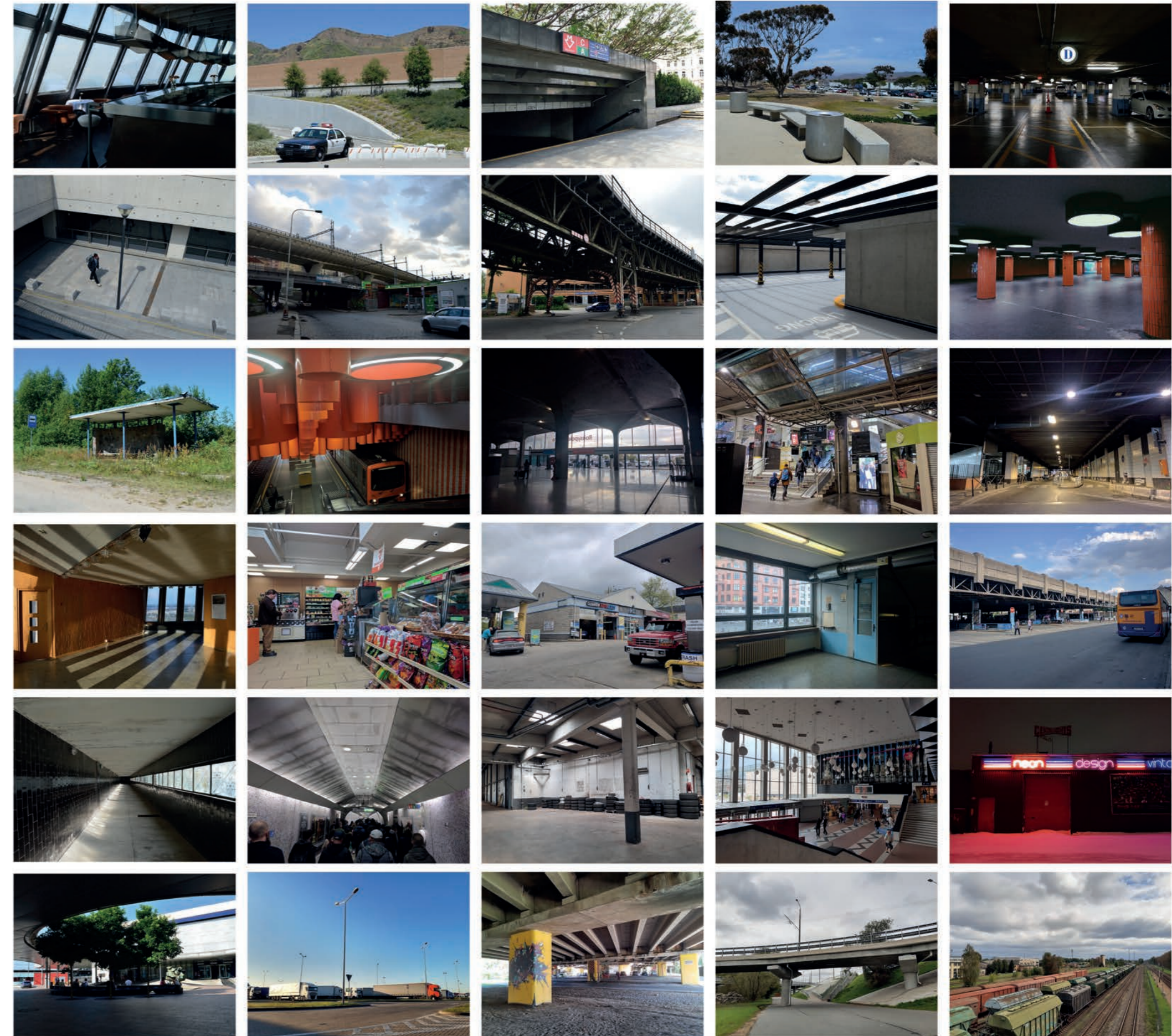
Marc Augé, Filosoof
"Non-place", 1992

Niet rationeel, niet historisch en geen identiteit.
Supermoderniteit, geen organisch sociaal leven mogelijk.



Rem Koolhaas, Architect
"Junkspace", 2001

Het einde en de dood van Architectuur.
De Junkfood van onze ruimtelijke context.
De mens heeft zich er aan overgegeven.



Een verzameling van zelf gemaakte foto's op verschillende non-plaatsen in Europa en de V.S.

Definitie van de non-plaats

“Plekken die niet belangrijk genoeg zijn om als plek beschouwd te kunnen worden”

De term “Non-plaats” is een neologisme (nieuw woord) bedacht door de Franse antropoloog Marc Augé om te verwijzen naar antropologische tijdelijke plekken in zijn boek “Non-Place” uit 1992. Augé beweert dat non-plaatsen anonieme plekken zijn die niet als plekken gezien worden, omdat ze een monotoon programma hebben of anoniem ontworpen zijn.

Het zijn ook plekken die volgens streng beeldbepalende regels zijn “ontworpen” en vormgegeven. Zo zijn deze ruimtes ook ontworpen, puur voor het doel en functie ervan. In de zin van het vormgeven kan ik mij gedeeltelijk in Augé’s mening vinden dat men deze plekken als ‘niet belangrijk’ beschouwt. Maar, vanwege de belangrijke rol die sommige non-plaatsen in het dagelijkse leven spelen kan dit ook sterk tegengesproken worden.

Nu kan ik mij voorstellen dat de term Non-plaats een apart begrip is. Door een ieder wordt deze term anders geïnterpreteerd en hangt het ook sterk per persoon en persoonlijke situatie af wat voor diegene de plek maakt. Voor iemand die bijvoorbeeld al jaren op een tankstation werkt is het een vertrouwde werkomgeving, terwijl het voor de toevallige passant het zoveelste tankstation is net zoals alle andere.

Om toch een beetje duidelijkheid te scheppen over de non-plaats probeer ik het doormiddel van een simpel voorbeeld het verschil uit te leggen van een “plaats” en een “non-plaats”. Men neme het San-Marcoplein in Venetië, een plek die voor velen bekend is en een willekeurig parkeerdek. Het plein is authentiek, heeft karakter en ook een cultuurhistorische context.

Het parkeerdek daarentegen is anoniem, monotoon en een ruimtelijke massaproductie net zoals de vele andere parkeervelden. Met het plein kan een duidelijke link worden gelegd met cultuurhistorische relaties terwijl dat bij het parkeerdek niet of nauwelijks mogelijk is. Het plein wekt door deze cultuurhistorie een publieke associatie op van de plek, iets wat niet gebeurt bij het parkeerdek. Deze associatie zorgt ervoor dat mensen het als een plek gaan beschouwen.

Non-plaats:

Een ruimte die weinig tot geen **cultuurhistorische context** kent waardoor er minder **publieke associatie** is.

Een non-plaats is veelal ontstaan uit marktwerking, **een gevolg van vraag en aanbod** van een bepaald economisch systeem.

Rationeel noodzakelijke ruimtes.

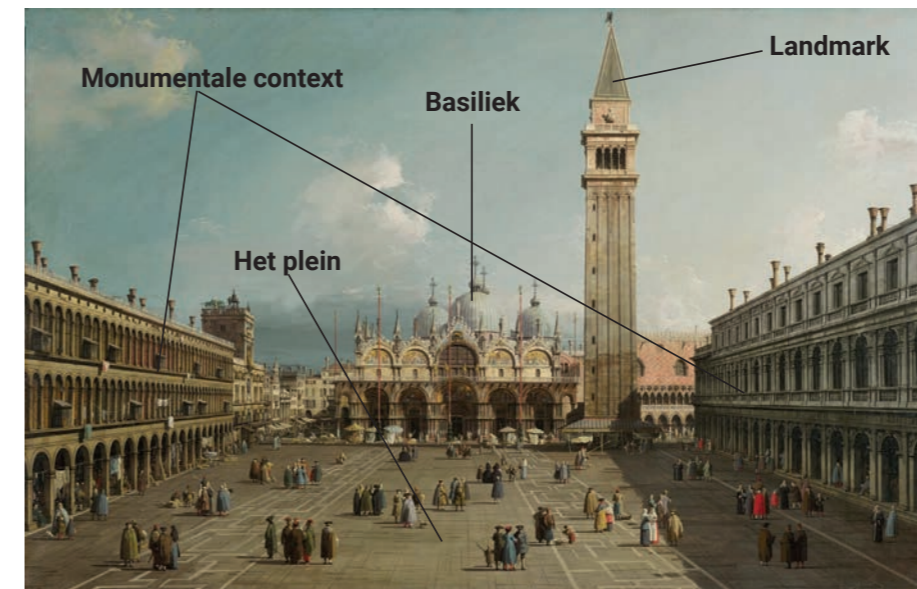


San Marcoplein, Venetië

Plaats



Karakteristiek, uniek



San Marcoplein, Venetië

Plaats



Duidelijke relaties cultuurhistorie



Parkeerdek winkelcentrum langs de A40

Non-plaats



Anoniem, ruimtelijke massaproductie



Parkeerdek winkelcentrum langs de A40

Non-plaats



Ontbrekende cultuurhistorische context

De non-plaats als inspiratie

Uit deze non-plaatsen en zogenaamde Junkspaces haal ik ook mijn fascinatie uit. Het zijn ruimtes die mij altijd hebben geboeid en ook een bepaalde indruk op mij hebben achtergelaten. Dit komt onder andere door de fascinatie en affiniteit die ik altijd al heb gehad voor infrastructuur maar ook doordat veel van mijn reizen, alleen of met familie, per auto was. Het brengt een bepaalde mystiek met zich mee. Het zijn netwerken hoe we onze levensbehoeften ontvangen en verzenden, hoe wij van A naar B komen en hoe wij ook in contact staan met onze directe omgeving en de wereld.

Ik weet zeker dat het voor sommigen gek klinkt, een fascinatie voor dit soort ruimtes. Vooral als stedenbouwkundige. Maar in mijn ogen zit er een bepaalde schoonheid in de ruimtelijke uitdrukking en het voorkomen hiervan maar ook de functionele rol die het speelt in de samenleving en ons dagelijks leven.

Wat mij fascineert aan dit soort plekken is dat ze elk een eigen microschaal hebben van opereren: er vinden bepaalde zaken en cyclussen plaats en hebben ook een directe of indirecte rol op hun context. Het zijn plekken waar men niet snel naar omkijkt maar als je beter kijkt zie je dat dit soort plekken meer te bieden hebben dan dat je in eerste instantie zult denken.

Niet alleen door de onderzoeken van Lynch en Brown & Venturi wordt mijn fascinatie aangewakkerd, maar ook door kunst, film en fotografie die deze thema's induiken. De dagelijkse en 'nietszeggende' plek wordt vastgelegd en wordt hiermee op een bepaalde manier toch als bijzonder vastgelegd en neergezet.

Het zijn vanzelfsprekende ruimtes waar wij niet gauw naar omkijken maar die toch een behoorlijk deel van ons dagelijks leven in beslag nemen, direct en indirect. Het heeft de manier van ons leven en de invloed hiervan op onze ruimtelijke omgeving ter discussie gesteld maar ook inzicht gegeven in de kansen en ook mogelijkheden die hier in liggen.



Parkeerdek. Ruhrgebied, Duitsland.



Jeffrey Smart, 2002



Edward Ruscha, Standard Station 1966



Still uit film: Koyaanisqatsi, 1982



Still uit film: Fargo, 1996



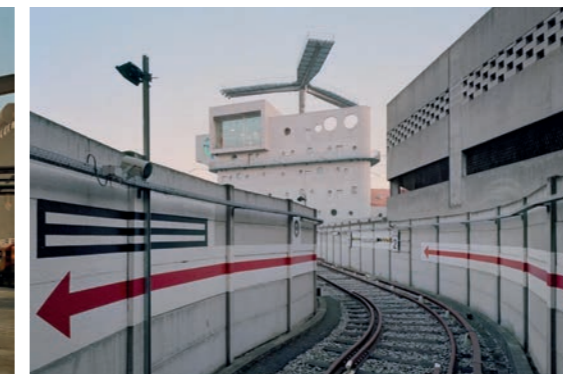
Still uit film: Paris, Texas, 1984



Still uit film: No Country For Old Men, 2007



Stephen Shore, 1977



Laurent Kronental, 2017



Bernd & Hilla Becher



Greg Girard, 1972-1982

Non-plaatsen in kunst, film & fotografie: Sterk contrasterende locaties, het gewone wordt bijzonder



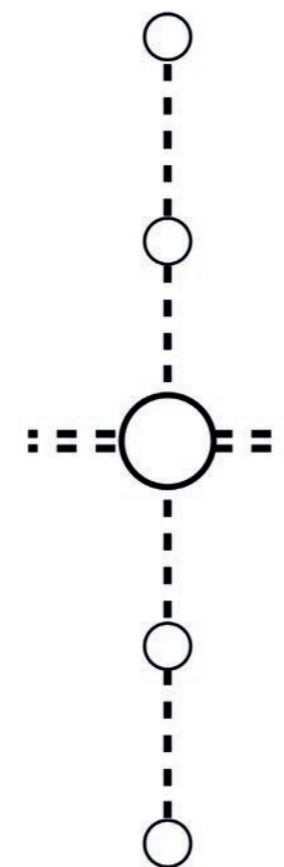
Snelweglandschap als ruimtelijke opgave

De ontwikkeling van onze infrastructuur in de tweede helft van de 20e eeuw heeft grote ruimtelijke gevolgen gehad voor onze leefomgeving. Het verbindt de grote schaal met de kleine schaal van de dagelijkse handelingen. Door alsmat toenemende vraag naar energie en producten zijn we genoodzaakt om het netwerk steeds verder uit te breiden waardoor de druk en wrijving tussen deze internationale en lokale ruimtes steeds merkbaarder worden. Men wil wel de lusten maar niet de lasten met zich meedragen. Desondanks zie ik juist vanwege ligging, ontsluiting en programma een grote meerwaarde van deze plekken die op meerdere schaalniveaus aansluiten

Voor deze opgave kies ik ervoor om mij verder te verdiepen in de ruimtelijke gevolgen van het wegennet. Deze keuze is gemaakt om dat van alle infrastructuur het wegennet het meest onregelmatig en divers is. Het komt overal en brengt een onregelmatig ritme van versnipperde ruimtes met zich mee. De ruimtelijke gevolgen van een snelweg zijn vaker ingrijpender dan dat van bijvoorbeeld een spoorlijn. De snelweg kan als een boomstructuur worden gezien, het heeft een veel vrijere beweging. Hier is ook een logische verklaring voor, een snelweg is immers goedkoper in de aanleg dan een spoorlijn. Een spoorlijn wordt strategisch aangelegd terwijl een weg hier meer flexibiliteit in heeft.

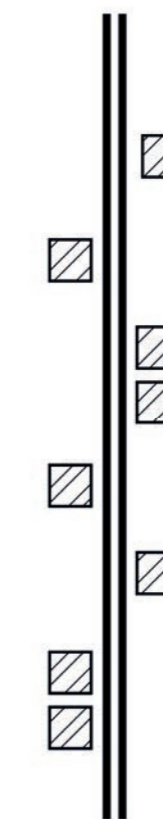


Beeld ter referentie: Het snelweglandschap langs de A15 ter hoogte van Barendrecht.



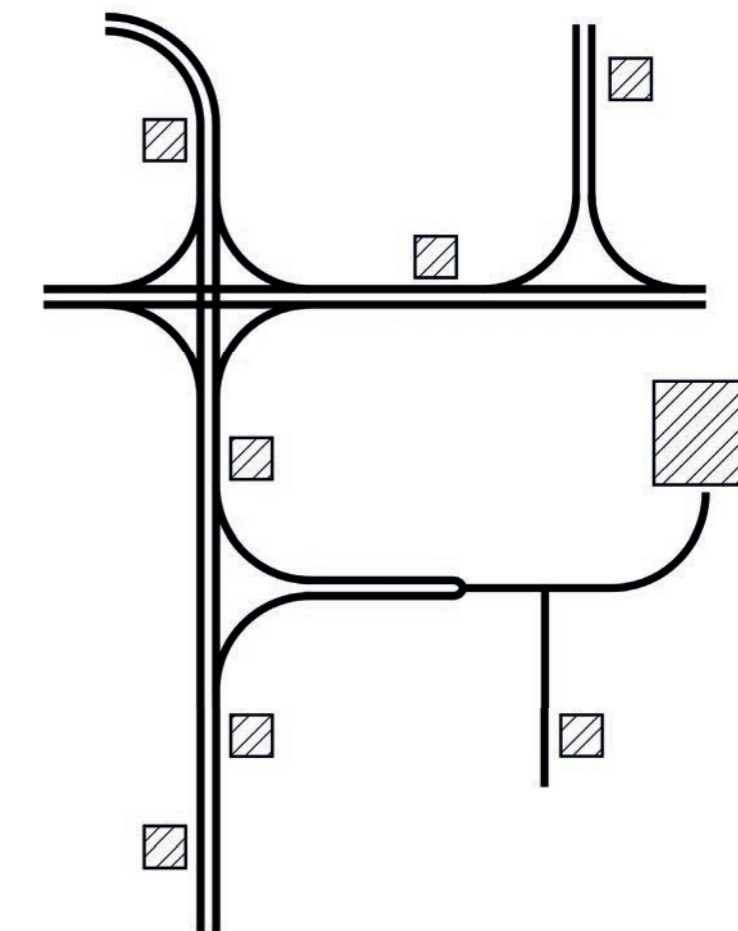
Spoorlijn:

Regelmatische stops op plekken van urgentie. Weinig controle op beweging door ruimte



(Snel)weg:

Programma's op onregelmatig ritme. Veel controle en een zekere mate van vrijheid op beweging door de ruimte.



Snelweg als boomstructuur:

Vanwege de wijde verspreiding, het onregelmatige ritme en de versnipperde ruimtes die weginfra voortbrengt zijn de ruimtelijke gevolgen vaker groter dan dat van een spoorlijn.

Het Europese netwerk van wegen en snelwegen

De megaschaal

Gezien mijn keuze voor infrastructuur vond ik het belangrijk om ook de grotere schaal van het internationale netwerk in beeld te brengen. Dit is een serie themakaarten over de het hoofdwegennetwerk in de gehele Europese Unie. Op deze megaschaal is dit netwerk inzichtelijk en zie je ook snel waar de zwaartepunten liggen. Kaart 1 laat alle hoofdwegen van Europa zien waarbij kaart 2 het Trans-European Transport Network (TEN-T) weergeeft: het Europese hoofdwegennetwerk. Om een indicatie te krijgen waar de hoogste snelwegdichtheid is laat kaart 3 zien waar de zwaartepunten liggen in km per 1000km². Bij ons, in west Europa ligt hier het zwaartepunt: namelijk meer dan 50km per 1000km².

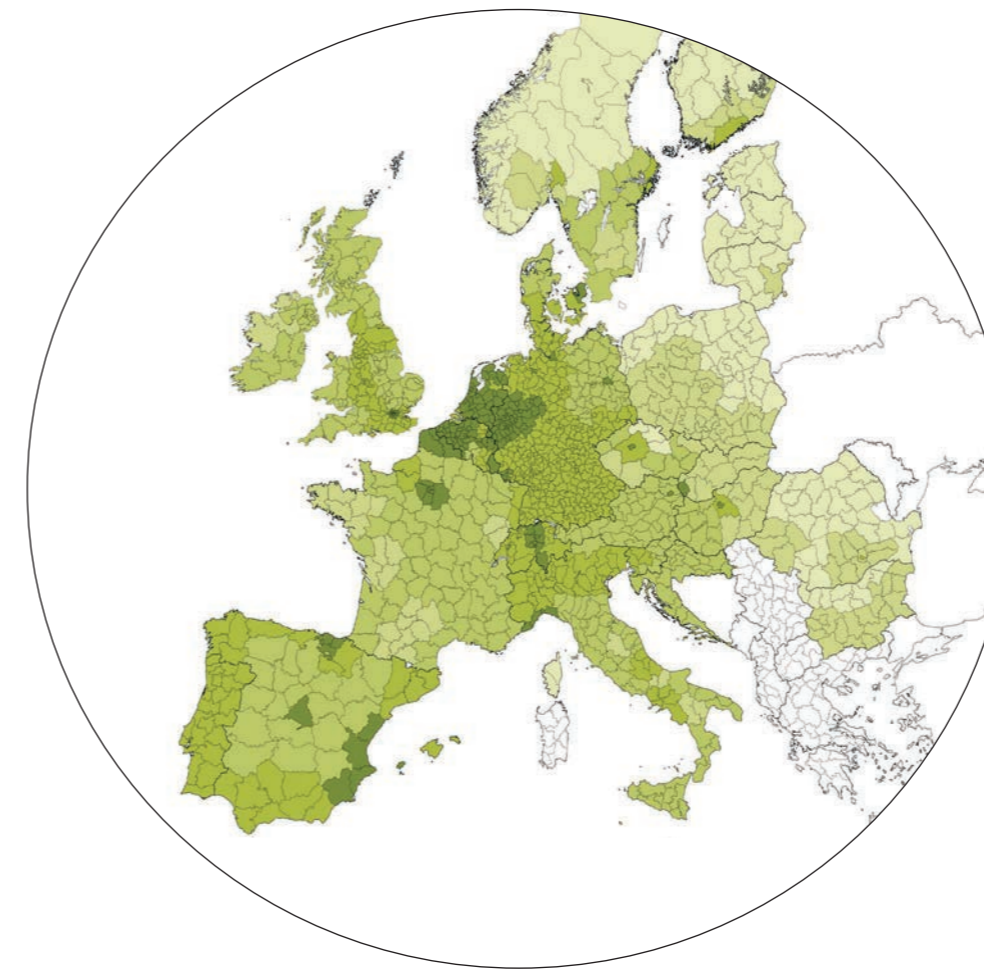
Een groot deel van de dichtheid hiervan wordt natuurlijk bepaald door de plekken die bereikt moeten worden zoals belangrijke steden maar ook logistiek belangrijke plekken. Kaart 4 laat de hoeveelheid van dit soort centra zien per regio maar ook de logistieke hotspots, ferry en ook vrachthavens. Wederom is West Europa een van de dichtste plekken.



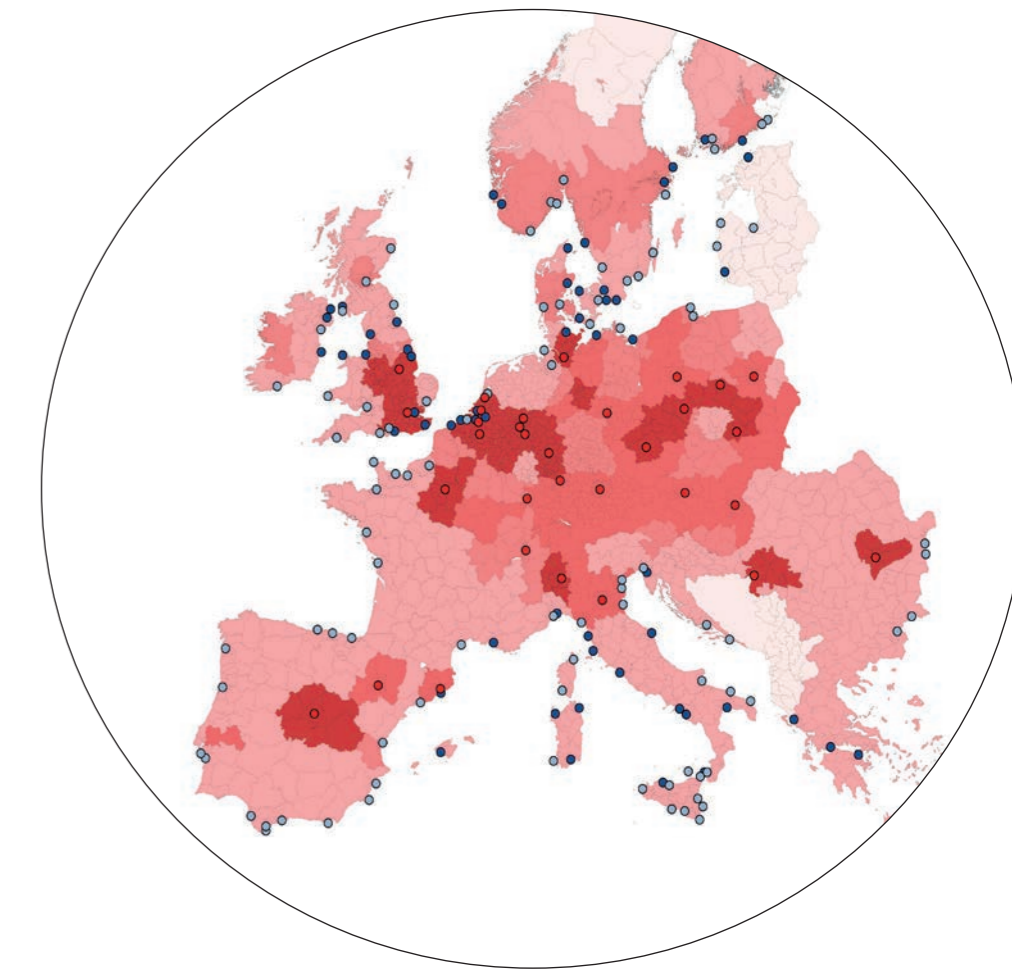
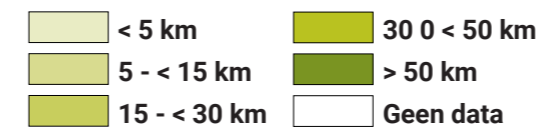
1. Geografische kaart van het Europese wegennet (eurogeographics)



2. Het TEN-T Netwerk: de belangrijkste wegen van het Europese wegennet



3. Snelwegdichtheid, 2018. Km per 1000km² (Eurostat)



4. Hoeveelheid van logistieke centra's en de daarbijhorende hotspots & havens



Het Europese netwerk



Ingezoomde kaart van West-Europa met het netwerk van lokale en internationale hoofdwegen + vaarbewegingen van de scheepvaart.

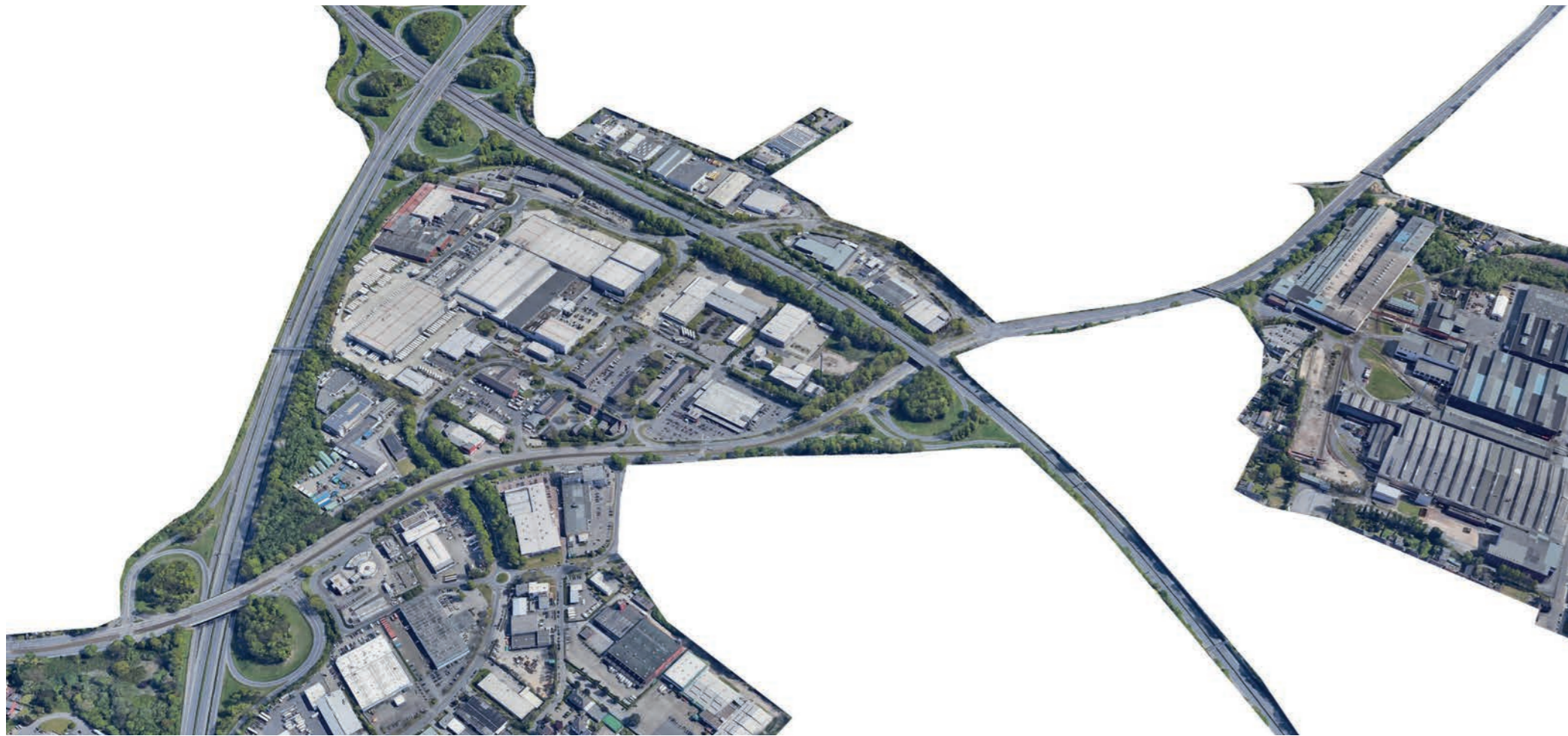
Het netwerk van lijnen en punten

Waar de grote schaal in de lokale schaal landt

Als je op een abstracte manier naar de grote schaal van het infrastructurele netwerk kijkt zie je veel lijnen en punten die met elkaar verbonden zijn. Wanneer je op deze dikke lijnen inzoomt zie je dat ze als een nieuwe laag over het landschap heen worden gelegd, een laag dat de context grotendeels negeert vanwege het grote ruimteaandeel van de snelweg. Langs deze infrastructurele lijnen en tussen de fijnmazige context ontstaan ruimtes met frictie. Het zijn ruimtes die het netwerk bedienen of als een 'Urban Void' tussen infrastructuur en de bewoonde wereld liggen

Mijn focus punt ligt daarbij juist op dit snijvlak tussen de grote en de lokale schaal. Langs het netwerk van de lijnen en punten en in de context. Waar de grote schaal in de lokale schaal landt en van gedaante veranderd.

Het zijn plekken waar de grote en kleine schaal samenkomen. Het zijn gevolgen van dit grote netwerk dat op een microschaal in de stad of in het snelweglandschap landt. Het zijn gekke ruimtes, die noch stad noch landschap zijn.

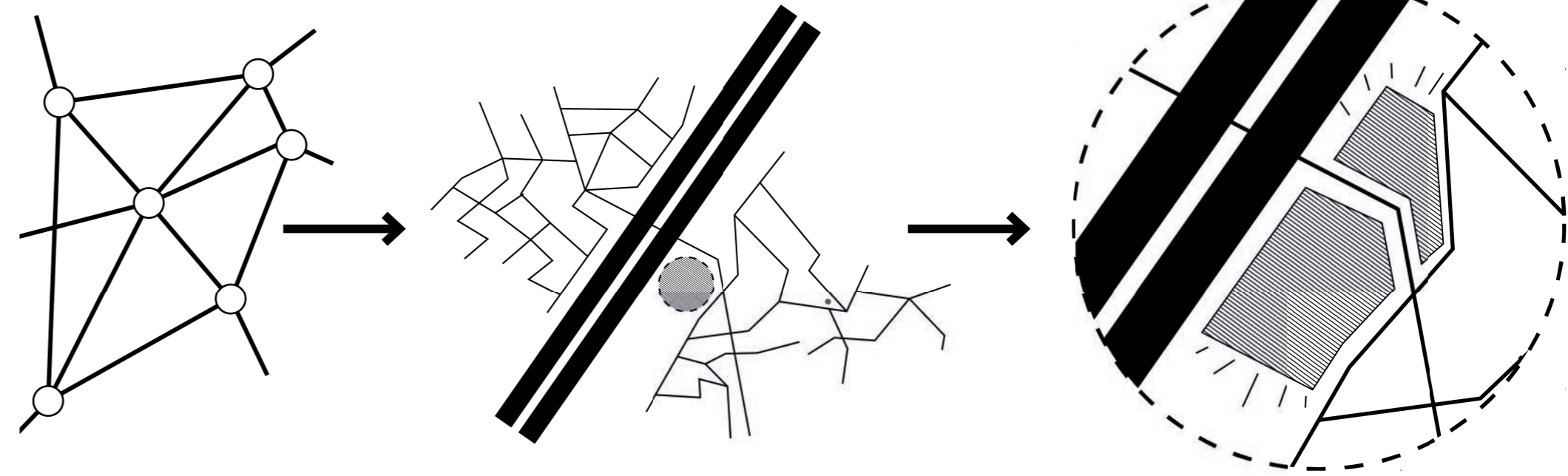


Internationale en lokale schaal overlappen elkaar.

Het is waar de dichtheid eindigt en een nieuwe wereld ontstaat, waarbij de inrichting en aankleding sterk worden bepaald door tijd, snelheid en efficiëntie. Veel van deze ruimtes liggen langs ons wegnnet, een wereld die naar mijn mening veelal onderbelicht is gebleven.

Een groot deel van deze plekken zijn gekoppeld aan infrastructuur. Doordat infrastructuur tot in alle hoeken en gaten van onze openbare ruimte doordringt zijn er erg veel van dit soort ruimtes. Het is gek dat deze plekken die een van de grootste ruimteaandeel hebben buiten beschouwing worden gelaten.

Deze plekken in combinatie met de sterke infrastructurele lijnen vormen vaker een barrière in de stad of in het landschap. Vooral in het stedelijke landschap zorgt dit voor grote contrasten, het zijn plekken met veel frictie maar ook met kansen.



Lijnen & punten:

Op de grote schaal is de infrastructuur een abstract maar logisch netwerk van lijnen en punten.

Een nieuwe laag:

Het snelwegennetwerk wordt als een nieuwe laag op het landschap gelegd waarbij het de context voor een groot deel negeert. Er ontstaat een tweedeling en contrast tussen de werkelijke leefomgeving en het snelweglandschap. De ruimte tussen deze twee plekken ontwikkeld zich tot een grijs vlak wat wel en niet echt onderdeel is van de snelweg of de context: de non-plek.

Non-plekken:

Juist deze soort plekken zijn de aanleiding voor mijn opgave. Ze zijn een logisch gevolg van het grote netwerk maar landen op een gekke manier in een grijs vlak tussen de bestaande context. Het uiterlijk en indeling is bepaald door efficiëntie, tijd en snelheid. Wat zijn de kansen die deze 'restruimtes' kunnen bieden op het moment of in de nabije toekomst?

Niemandslaan tussen stad en snelweg

In dit netwerk worden de stedelijke centra vaker direct en goed ontsloten door de snelweg en rondweg. Logisch, het is bedoeld voor het bestemmingsverkeer. Maar wat is het verdere belang van de lokale schaal van dit snelweglandschap? De ruimtelijke kwaliteit tussen stad en snelweg wordt vaker vergeten en blijft altijd achter als een grijze zone tussen deze twee landschappen. Het gekoppelde programma van de snelweg wordt vaker aan de stadsranden geplaatst en wordt hierdoor van het zicht onttrokken en heeft weinig tot geen kans om een connectie te maken met de gebouwde omgeving.

Deze overgangszones bestaan veelal uit non-plaatsen en worden daarom ook vaker als secundaire ruimte beschouwd. In vele gevallen kan het ook wel gezien worden als een soort verbindend element tussen de stad en de snelweg. Ik zie deze overgangszones als een spanningsveld waar juist kansen in verstopt zitten.

Door deze overgangszones te analyseren en te observeren ben ik tot de ontdekking gekomen dat ze in verschillende vormen zijn in te delen:

Lineair/strip: De zone als een continue strip langs de snelweg, verschillend in diepte.

Oksel: In deze situatie is de zone als het ware weggedrukt in een hoek tussen de bewoonde wereld en de snelweg.

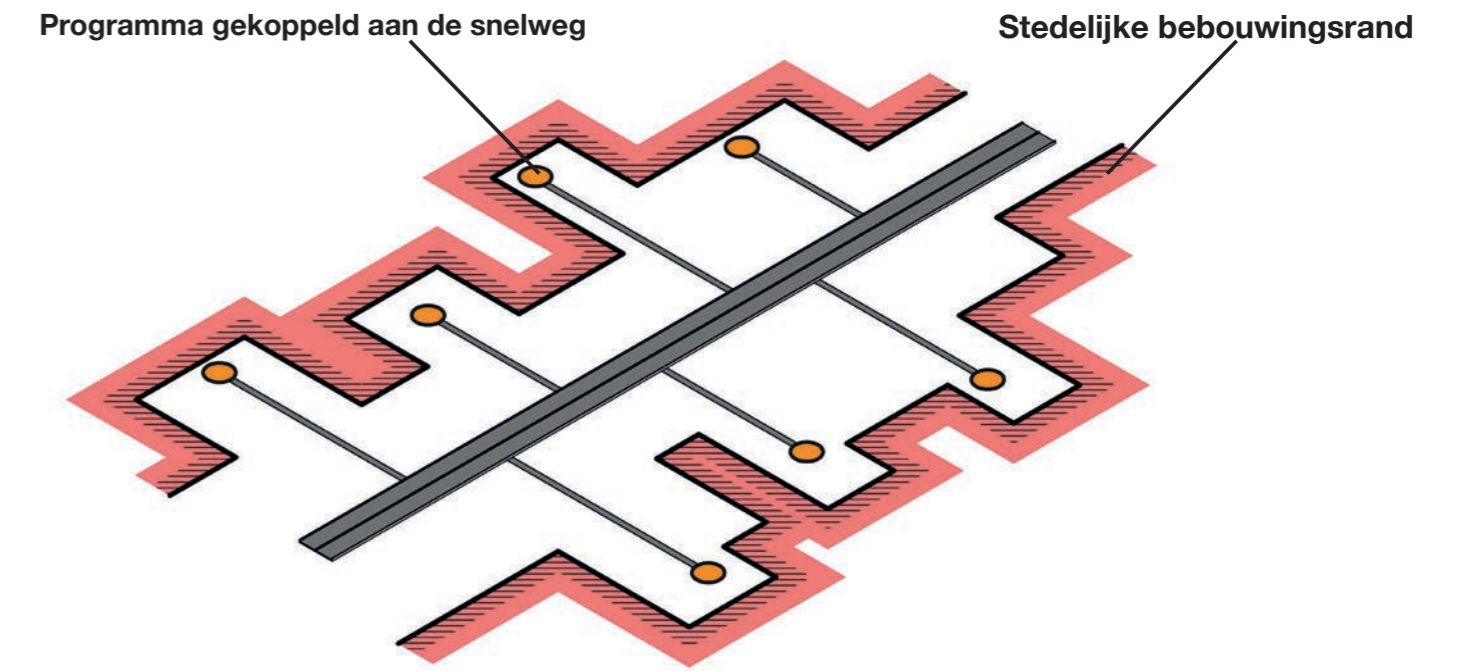
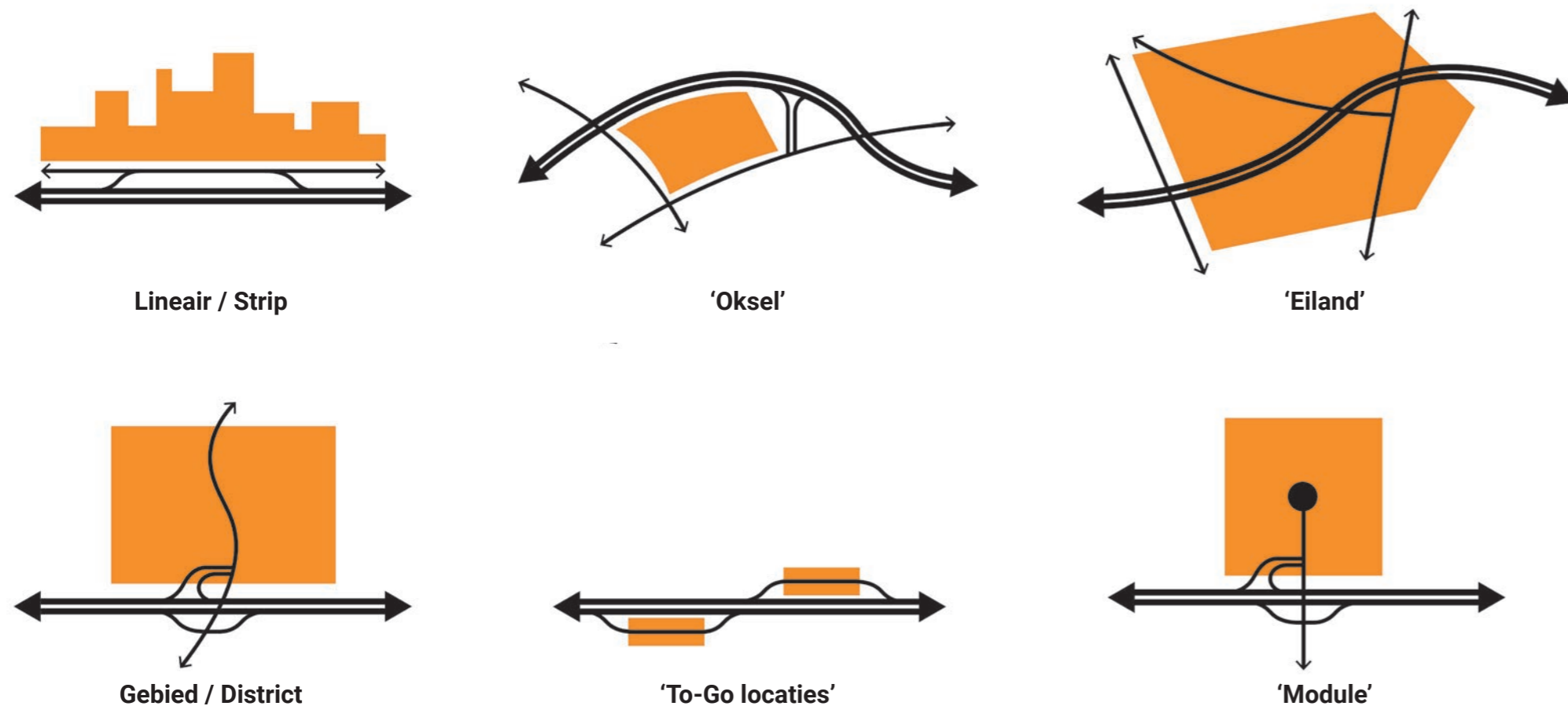
Eiland: De snelweg snijdt dwars door een industrieterrein welke op te vatten is als een eiland in de stedelijke context.

Gebied/district: De zone is een district dat een aansluiting heeft op de snelweg, zoals een commerciële zone.

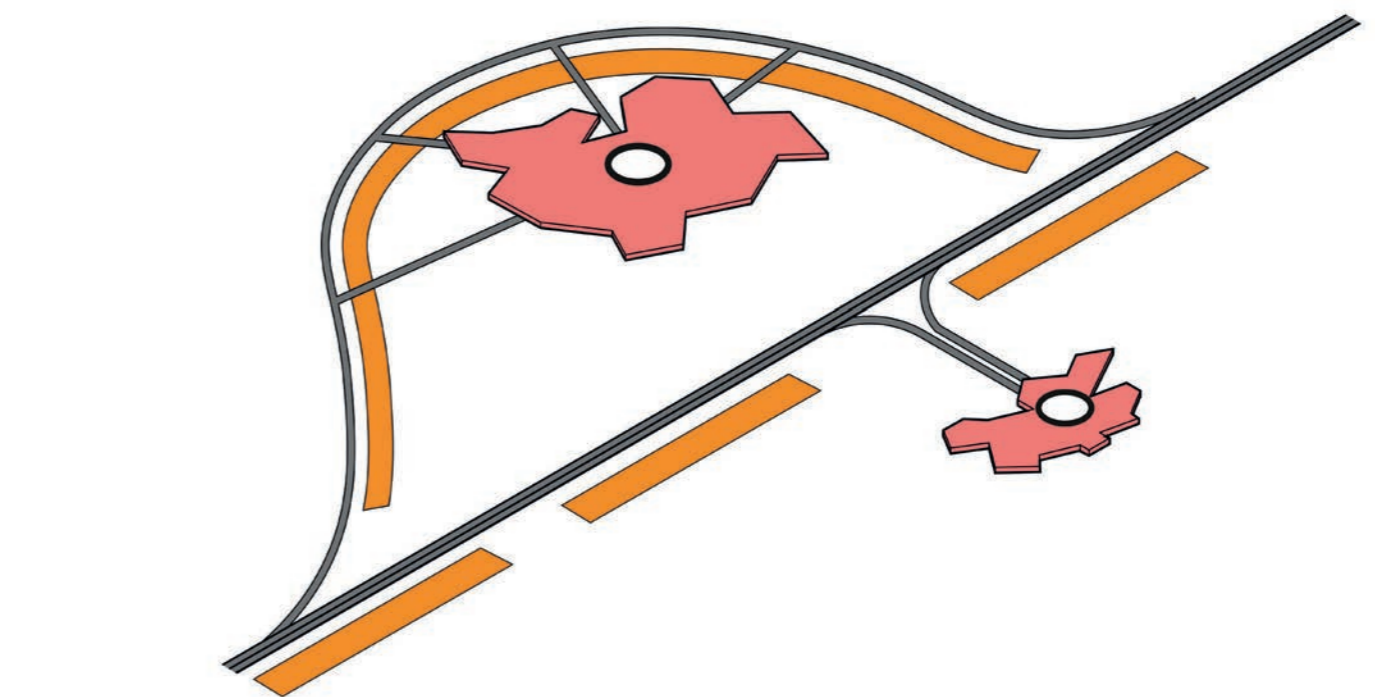
To-go locaties: Kleinere plekken die direct en ook alleen maar met de snelweg zijn ontsloten. Het programma is direct gekoppeld aan de snelweg en omvatten veelal tankstations, rustplaatsen en restaurants.

Module: De zone is een enkel gebouw of groot complex dat direct ontsloten is door de snelweg.

De verschillende types overgangszones in het snelweglandschap:



De grote schaal land in de lokale schaal



Stadscentrums zijn goed ontsloten, maar wat is het belang van de lokale schaal? De ruimtelijke kwaliteit tussen snelweg en stad wordt vaker vergeten.

De overgangszone als kans

In de aanleiding van deze opgave is het niet het geval dat ik een probleemstelling benoem dat direct opgelost moet worden. Deze non-plaatsen vallen mij op en blijven mij interesseren. Ze zijn een logisch gevolg van het grotere netwerk maar zijn tegelijkertijd ook een niemandsland. Toch kan er ook anders worden omgegaan met dit soort ruimtes. Ruimte dat ook anders ingezet kan worden. Het lijkt er sterk op dat onze mobiliteit de komende decennia 's gaat veranderen. Welke rol spelen deze ruimtes in de stad tegen die tijd? Zijn ze dan nog wel relevant?

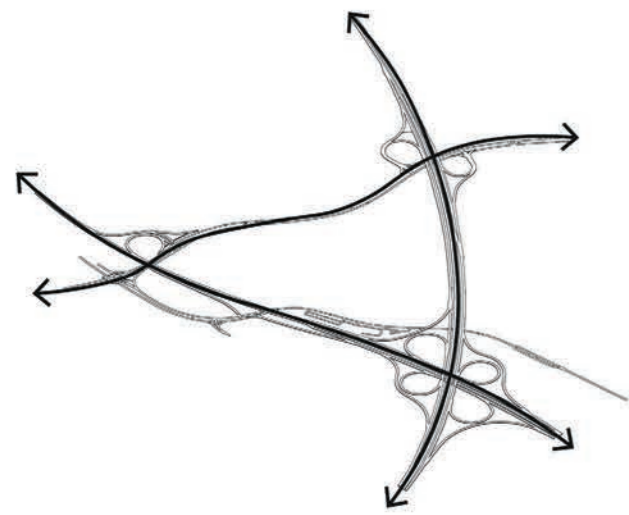
Kunnen infra en het daaraan gekoppelde programma niet op een betere manier onderdeel worden van het stedelijke landschap? Op deze manier kan je disconnecties en versnippering van ruimtes tegengaan en tegelijkertijd twee verschillende werelden van stad en snelweglandschap bij elkaar brengen.

Beide landschappen hebben kwaliteiten die elkaar kunnen aanvullen. De bestaande kwaliteiten van dit snelweglandschap zijn: de omliggende en ideale ontsluitingen, de maat en schaal die van grote opzet is en ook voor flexibiliteit zorgt maar vooral ook de diversiteit aan programmeringen.

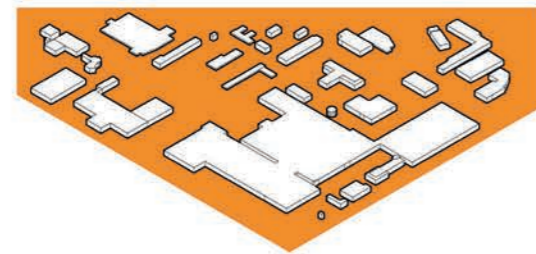
Maar het draait niet alleen om de onthullingen van deze verstopte ruimtes. Het gaat ook om de vraagstukken en de opgaves die uit dit ontwerpend onderzoek kunnen uitkomen: een ruimtelijke vertaling om deze verstopte kwaliteiten bloot te kunnen stellen en ook bruikbaar te maken.

Tijdens mijn onderzoek ben ik de term "Infrarchitecturbanism" tegengekomen. Het is een verzonden term uit de jaren '60 welke genoemd is in het boek 'Asfalt' van Michelle Provoost. De definitie van deze term is dat infra, architectuur en stedenbouw samen de stad maken. Deze lagen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het is een onvermijdelijke combinatie die als een geheel beschouwd moet worden. Het is een gedachte die overeenkomt met mijn eigen persoonlijke opvatting als stedenbouwkundige en tevens ook een extra motivatie voor mijn opgave.

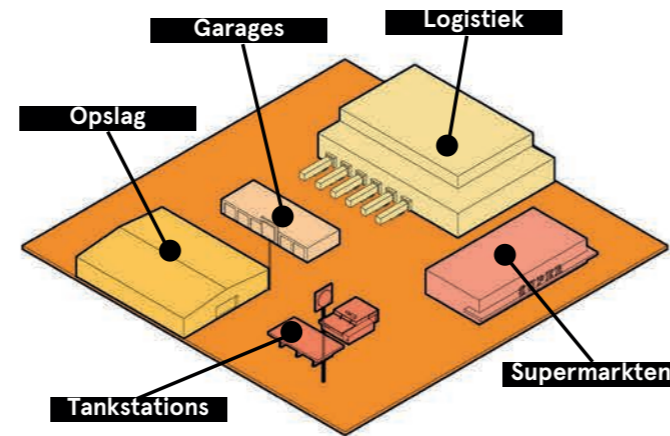
Bestaande kwaliteit snelweglandschap



De omliggende ontsluitingen

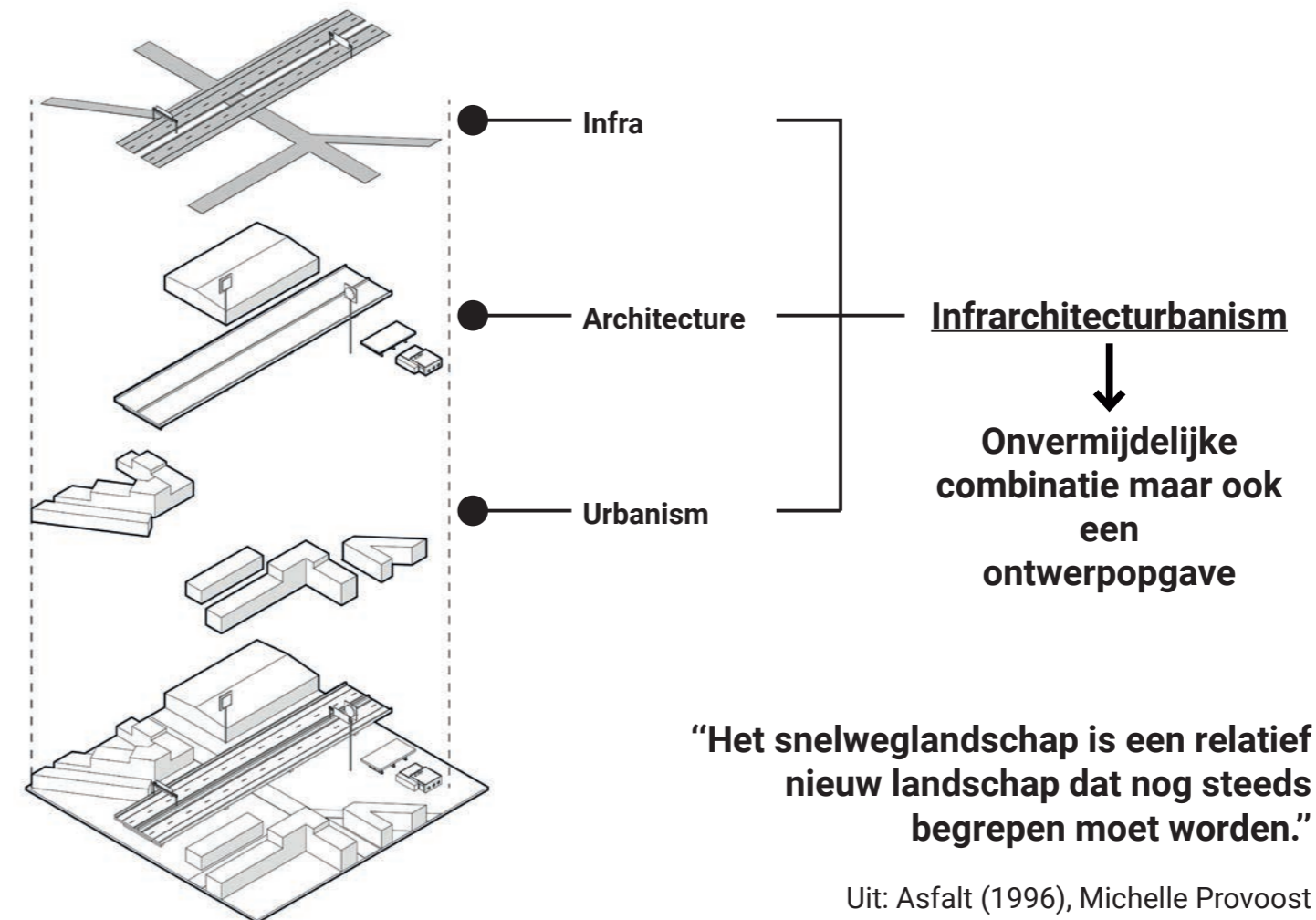
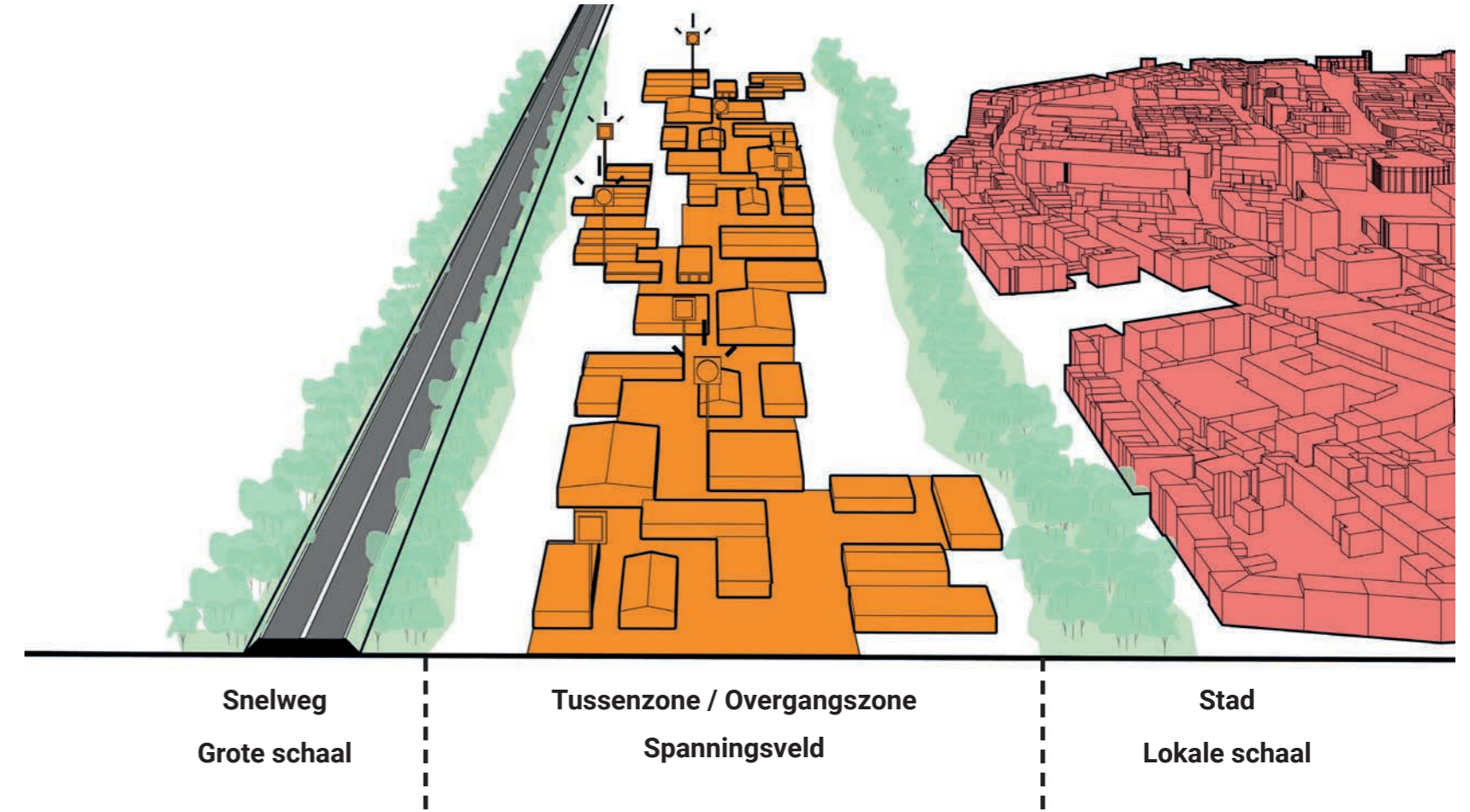


Maat & Schaal



Diversiteit aan programmering

Verbindend element stad & snelweg: De tussenzone als kans



Uit: Asfalt (1996), Michelle Provoost

Hoofdvraag: Kan het snelweglandschap ruimtelijk een rol vervullen dat meer is dan alleen een 'tussenzone' in het stedelijke landschap?





De vaste gebruiker

Om meer grip en focus te krijgen op deze brede opgave heb ik mij toegespitst op één bepaalde doelgroep of gebruiker. Het is daarbij niet dat ik de rest buitensluit maar om voor mijzelf een rode draad te krijgen in het verhaal en het uiteindelijke ontwerp. Er wordt niks uitgesloten.

Voor deze afbakening heb ik de keuze gemaakt voor één doelgroep die dag en nacht gebruikt maakt van de non-plaats en er ook vaak voor langere tijd te vinden is: **De vrachtwagenchauffeur.**

Het is een doelgroep die ik altijd al heb bewonderd en waar het maatschappelijk belang onterecht laag van wordt ingeschat. Mijn vader was vroeger zelf vrachtwagenchauffeur geweest en heb hierdoor veel van zijn verhalen en ervaringen aan mogen horen. Ook binnen de kenniskring van mijn ouders zijn er veel chauffeurs en ex-chauffeurs. Het is een beroepsgroep waar ik altijd wel mee in aanraking ben geweest en hierdoor ook een bepaalde sympathie voor voel.

Doordat ik de laatste jaren best vaak onderweg ben begonnen bij mij de slechte omstandigheden op rustplekken langs de snelweg steeds meer op te vallen. Bij mijzelf dacht ik altijd: waarom hebben deze mensen, die immers een primair beroep voor de maatschappij uitoefenen geen recht op een leefbare plek? Waarom worden ze weggestopt op parkeervelden afgesloten van de bewoonde wereld?

Tijdens mijn onderzoek ben ik erachter gekomen dat ik deze onderliggende irritatie en verbazing in kan zetten voor een positief doel: door het probleem kenbaar te maken en er ook een ruimtelijke strategie voor te bedenken en te ontwerpen.



De chauffeur

“Als kind droomde ik ervan om door de ruimte te vliegen. Die droom is bijna uitgekomen. Elke twee jaar rijd ik net zo ver als de afstand naar de maan. De ruimte is daarbij genaamd Europa(...) Europa... is het vrije verkeer van goederen, kapitaal, diensten en arbeid. Wij (de chauffeurs) zijn de arbeidskrachten. In mijn ogen is Europa een snelweg: als wij de stukken niet met elkaar verbinden zijn het slechts losse landen. Wij maken Europa.”

Dit zegt Petar Doychev, een Bulgaarse vrachtwagen chauffeur in documentaire “A Parked Life” uit 2022. De documentaire volgt de chauffeur op de voet terwijl hij kris kras door heel Europa rijdt van west naar oost, van noord naar zuid. Hij komt overal maar is tegelijkertijd nergens. Door zijn beroep is hij lang van huis en is hij af en toe een paar weken thuis bij zijn gezin in Bulgarije. In de rust die hij doorbrengt in zijn cabine en op de rustplaats probeert hij telefonisch contact te houden met zijn gezin. Naar verloop van tijd is het zichtbaar duidelijk dat het contact tussen hem en zijn vrouw steeds verslechtert en de werkdruk steeds hoger wordt met alle gevolgen van dien.

Helaas is dit de harde dagelijkse realiteit voor veel chauffeurs in Europa op het moment. Een hoge werkdruk, lang en ver van huis zijn, een slecht loon en de verantwoordelijkheid die jij hebt als chauffeur op de weg. Het zijn zaken die fysiek en mentaal veel kracht vereisen.

De chauffeur rijdt kris kras door Europa van punt A naar punt B, van losadres naar losadres. Hij is afhankelijk van de snelweg en wat de snelweg te bieden heeft. De adressen zijn vaker niet de spannendste plekken: monotone bedrijventerreinen en grote opslagloodsen, zoals ze overal in Europa voorkomen. De route die tussen deze adressen ligt is het meest afwisselende en dynamische aspect. De dorpen, steden en het landschap trekken aan de chauffeur voorbij.

Voor de verplichte rust is de chauffeur afhankelijk van parkeerplekken onderweg of ergens bij een bedrijf. Dit gaat vaker gepaard met enig geluk: De meeste parkeerplekken zijn tegen de avond allemaal al bezet. Het is een vitaal beroep waarbij de werknemers haast niet vitaal bij kunnen leven.

De chauffeur: Kris kras door Europa van A naar B



Vitaal beroep, maar geen recht op een vitaal leven?

De chauffeur: Van adres naar adres

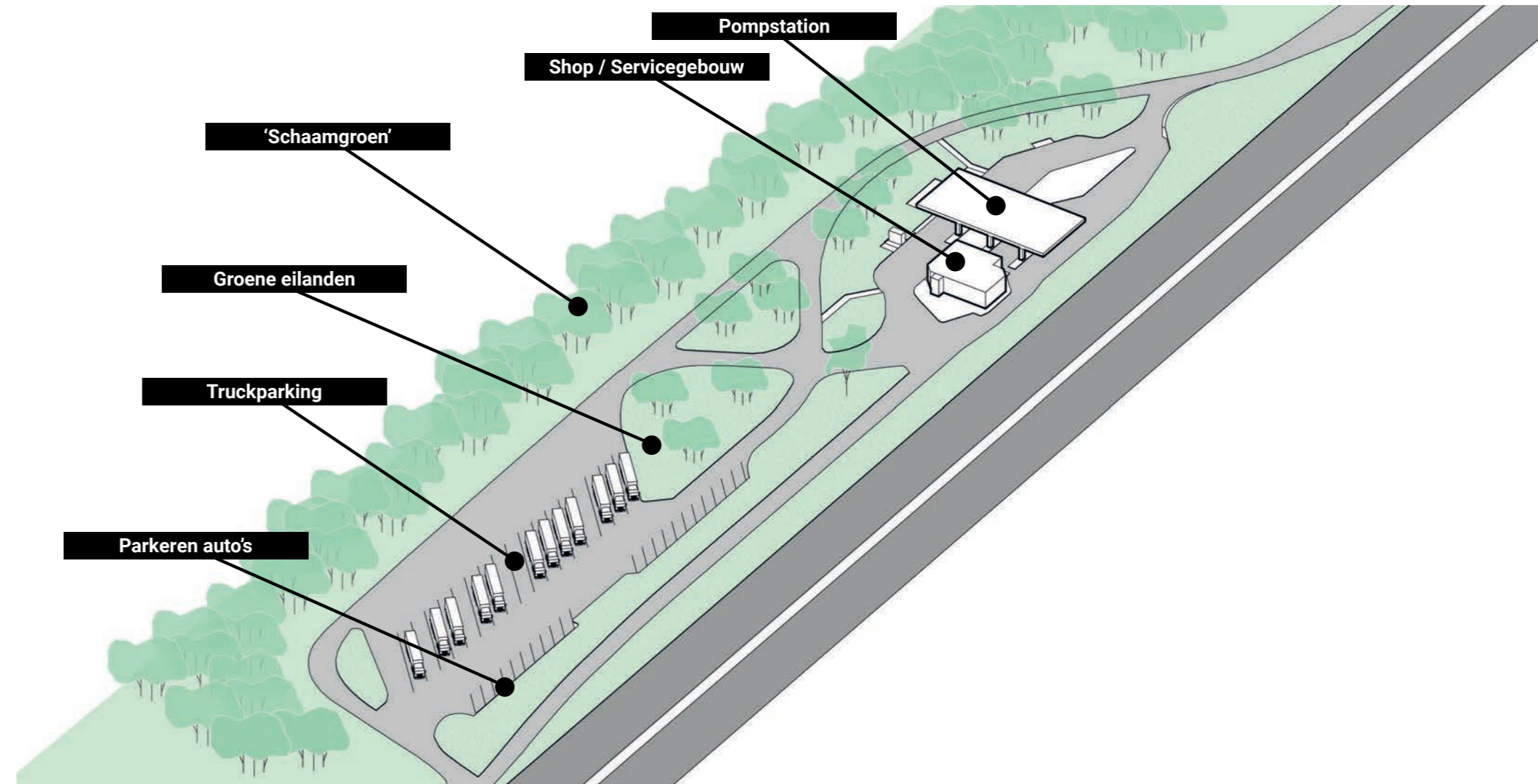


De rustplaats

De rustplaats, een pauzeplek voor velen die gebruik maken van de snelweg. De automobilist die onderweg is naar de zuiderzon gaat lunchen, de drukke zakenman die snel een koffie en een broodje probeert te kopen of snel de auto volgooit. Het zijn gebruikers die even op deze plek zijn en er daarna weer snel vandoor gaan. De chauffeur hoewel, zit hier voor een langere tijd.

Het is eigenlijk gek dat deze vitale beroepsgroep moeite heeft om zelf vitaal te kunnen zijn mede doordat ze afhankelijk zijn van dit soort plekken: Geïsoleerde non-plaatsen, met een karig en te prijzig programma voor de (Oost-Europese) chauffeur. Veel van deze tankstations en de daarbij horende rustplekken hebben eenzelfde ruimtelijke indeling en ingrediënten. Deze dient als tijdelijke verblijfplaats waarbij de vrachtwagen als een typologie kan worden beschouwd: het is een mobiele woonruimte, werkruimte, opslagruimte en socializer.

Op de rustplaats lijkt het vitale leven de chauffeur niet gegund. Veel menselijke basisbehoeften zijn extreem primitief, schaars of zelfs helemaal niet aanwezig. Veiligheid voor de chauffeur kan ook niet gegarandeerd worden. Basisbehoeften worden gewoonweg ontnomen omdat er geen plek, geld of belang voor is.

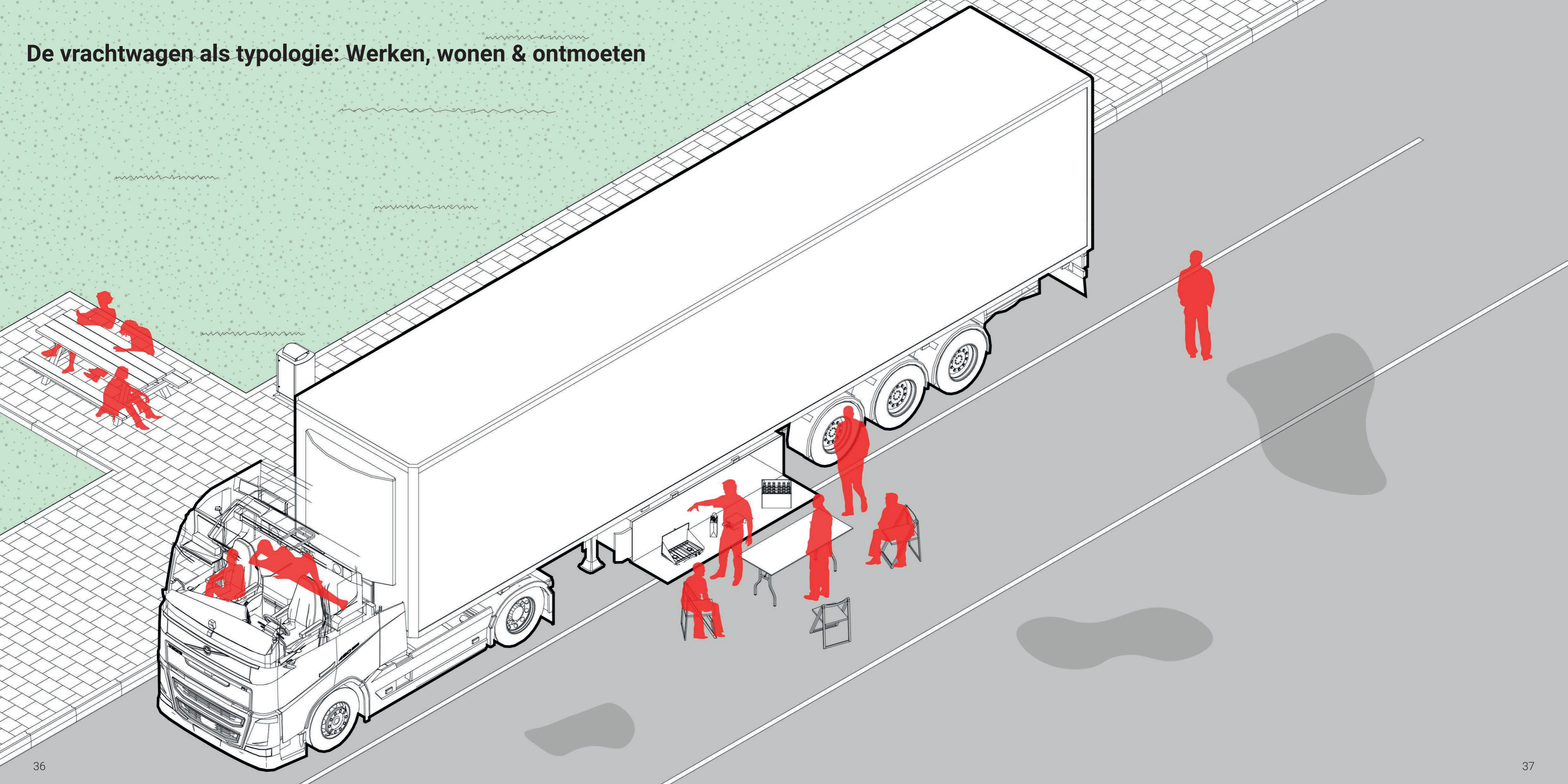


De Chauffeur: Afhankelijk van beperkte faciliteiten



Menselijke basisbehoeften die schaars, primitief zijn of worden ontnomen op de rustplaats.

De vrachtwagen als typologie: Werken, wonen & ontmoeten



Een stille ramp die zich voltrekt

De ruimtelijke behoefte van truckparkings

Niet alleen de menselijke basisbehoeften zijn beperkt, ook het aantal parkeerplaatsen. Door het sterk toegenomen transport per weg in de afgelopen 50 jaar is de vraag naar parkeerplekken vele malen sterker geworden dan het daadwerkelijke aanbod. Het is een stille ramp die zich op dit moment voltrekt langs de snelweg en aan de randen van de stad.

In Nederland is het zo dat Rijkswaterstaat onvoldoende verantwoordelijkheid neemt en dit probleem vooral afschuift op gemeentes. Gemeentes hebben het geld hier niet voor, en als ze het wel hebben zijn ze niet bereid een investering te maken voor een truckparking. De reden hiervoor is wel verklaarbaar: de kosten voor de aanleg van een truckparking zijn veel hoger dan dat de parking ooit zal opbrengen.

Het gevolg is dat de desbetreffende gemeente een parkeerverbod instelt voor vrachtwagens waardoor het probleem zich verplaatst naar de volgende gemeente, een waterbedeffect.

Dit probleem doet zich tegenwoordig niet alleen maar in Nederland voor. Deze ruimtelijke behoefte aan parkings is in de gehele EU te zien, vooral langs de belangrijkste verkeersroutes.



Waar moeten trucks heen met hun vrachtwagen? 'Parkeerplaatstekort nergens zo groot als hier'

ROOSENDAAL - Het tekort aan parkeerplaatsen in West-Brabant is schrijnend, waarschuwt branchevereniging Transport Logistiek Nederland. In heel Nederland is een gebrek aan truckparkings, maar nergens is het probleem zo groot als hier.

Pieter van den Akker, Peter de Brie, Freek Verhulst 05-01-22, 06:50 Bron: EBN DeStem



Parkeerellende in Nederland neemt toe

Elke chauffeur kent het probleem: een slaapplek vinden voor de nacht. Al om vijf uur 's middags lopen de parkeerplaatsen langs de snelwegen vol en na zeven uur is er ook op de parkings van restaurants vaak geen plekje meer te vinden.

Na corona neemt het transport weer toe, maar tegelijkertijd neemt het aantal parkeerplaatsen af. Veel gemeentes hebben verordeningen ingesteld om het parkeren voor trucks 's avonds onmogelijk te maken. Rijkswaterstaat is bezig veel kleine parkeerplaatsjes langs de snelwegen te sluiten. "Langs de route die ik vaak rijd, van Enschede naar Zwolle over de N35, bevindt zich tegenwoordig geen enkele parkeerplaats meer. Ze waren er wel, maar zijn nu voorzien van bordjes dat ze alleen voor pech of noodgevallen zijn bedoeld", aldus Hans Waggenmakers uit Heteren.

Vrachtwagenchauffeurs vaker beboet voor parkeren op de vluchtstrook



Het aantal boetes aan vrachtwagenchauffeurs voor parkeren op niet toegestane plaatsen is fors toegenomen. Alleen al tot en met oktober van dit jaar hebben wagenspecteurs van Rijkswaterstaat 130 chauffeurs beboet. Twee jaar geleden waren dat er nog geen 50. De toename wordt veroorzaakt door een tekort aan parkeerplaatsen, waarschuwt Transport en Logistiek Nederland (TLN).



Slechts plek voor 69 trucks op tijdelijke parkeerplaatsen in West Betuwe

GELDERMALSEN/RHENOVY - West Betuwe is niet alleen een fruitgemeente bij uitstek, maar ook een logistieke draaischijf voor heel Nederland. Er zijn veel distributiecentra en transportbedrijven, maar het aantal openbare parkeerplaatsen voor de trucks blijft beperkt tot 69.

Eric Wijacker 27-08-21, 07:50

Europese Commissie wil 100 miljoen euro uitgeven aan truckparkings

13-09-2021 om 13:10 door Rob Tolkaalbroek



De IRU en de ETF, de Europese federatie van vervoerwerkers, zijn verheugd dat de Europese Commissie een oproep heeft gedaan tot het indienen van voorstellen om toegang te krijgen tot 100 miljoen euro aan CEF-financiering om het netwerk van veilige en beveiligde parkeerterreinen voor vrachtwagens de hele Europese Unie te verbeteren.

Protest tegen megatruckparking bij Het Vonderen



Het plan voor een megatruckparking tussen A2 en A73 bij Het Vonderen stuift al in een vroeg stadium op bezwaren. Boeren in het gebied vrezen voor de toekomst van hun agrarische bedrijven.

20-09-2021 om 13:10 door Rob Tolkaalbroek

EU-subsidie voor 800 vrachtautoparkeerplekken

Er komen 800 parkeerplekken voor vrachtauto's bij in Rotterdam, Aalst, Venlo en op truckparking de Kilt bij Dordrecht. Het ministerie van LNV en Zuid-Holland, Brabant en Limburg ontvangen 4 miljoen euro EU-subsidie voor beveiligde private truckparkings.

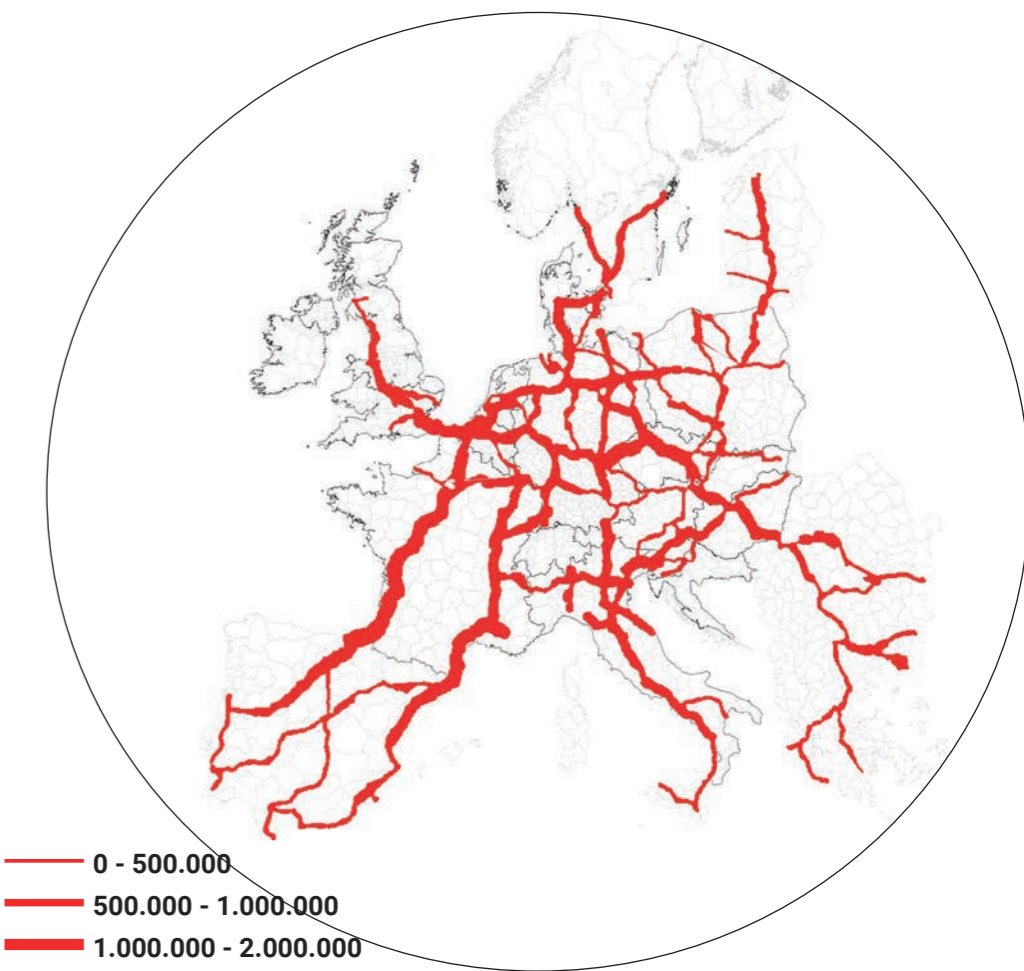


Ook Krigt North Sea Ports 800.000 euro voor een beveiligde truckparking voor 250 trucks bij Borselle.

Al jaren zet TLN zich in voor de realisatie van meer beveiligde truckparkings. Met deze Europese subsidiebetaling zet Nederland een belangrijke stap naar voldoende en veilige truckparkings.



Het TEN-T Netwerk: de belangrijkste wegen van het Europese wegennet



— 0 - 500.000
 — 500.000 - 1.000.000
 — 1.000.000 - 2.000.000
 — 2.000.000 - 3.000.000
 — 3.000.000 - 6.000.000
 Bewegingen van vrachtverkeer over het TEN-T Netwerk (Bron: EU commissie)



Transit vrachtverkeer per dag over Duitsland in 2002



Transit vrachtverkeer per dag over Duitsland, prognose voor 2020

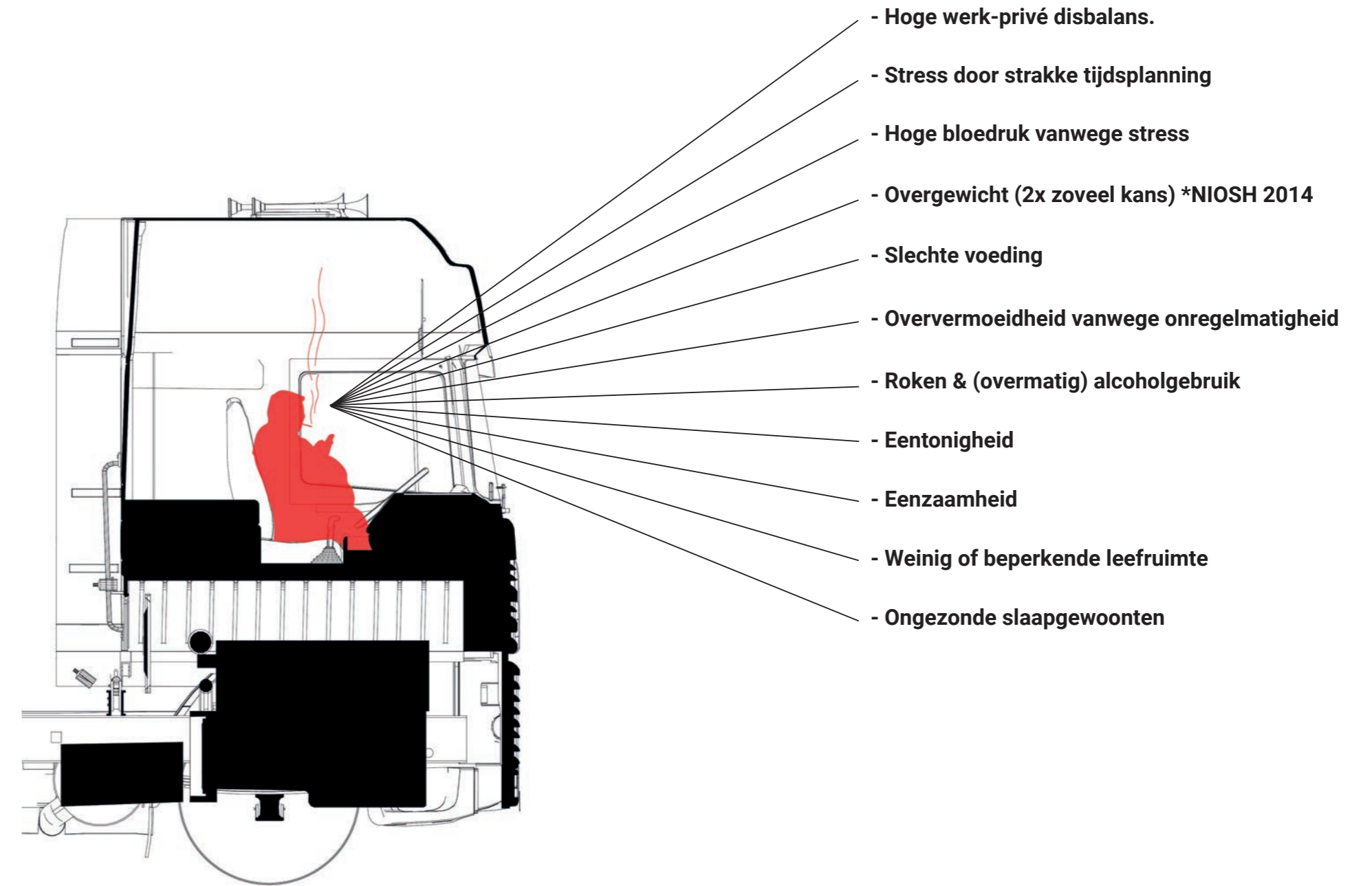
Verschillende krantenknipsels over het parkeerprobleem in Nederland en in de EU.

Geen recht op een vitaal leven?

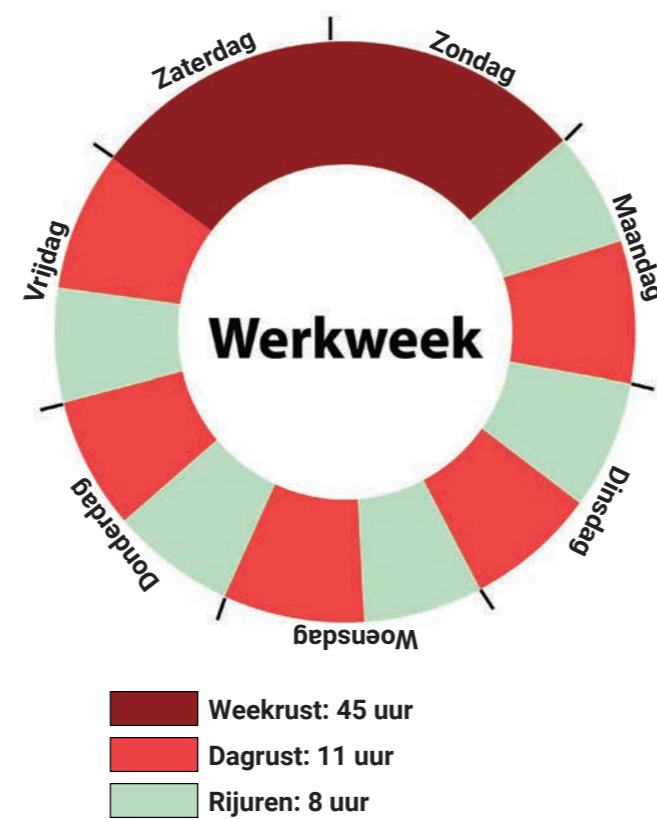
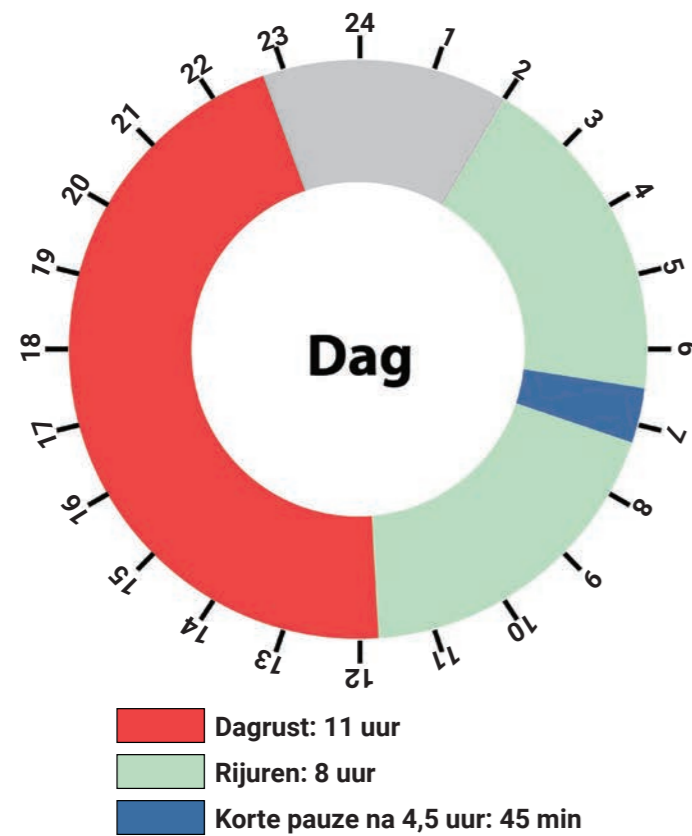
Vanwege de rijtijdenwet geldt voor elke chauffeur in de EU 8 uur rijden (met tussendoor 45 min. rust) en 8 uur rust per 24 uur. In het weekend is een rust van 40 uur verplicht. Rust die veelal doorgebracht moet worden op de daardoor aangewezen parkeerplekken vanwege de vele parkeerverboden. Boetes en eventuele sancties die aan de overtredingen hangen zijn niet zacht voor de werkgever en werknemer. Deze aangewezen plekken staan aan het einde van de dag al snel vol door het kleine aantal plaatsen voor de gigantische verkeersstromen. Donkere rustplekken, aan de rand of buiten de stad.

Het leven van de chauffeur is niet alleen beperkend vanwege de werktijden, maar ook vanwege de cabine. De vrachtwagen is alles: jouw bed, jouw werkplek, jouw opslag en jouw voertuig. Het imago daarbij laat ook te wensen over, maar dit komt grotendeels door hoe de werkdag is ingedeeld, welke faciliteiten je tot je beschikking hebt en waar je aan het einde van de dag je vrachtwagen kan parkeren.

Helaas zorgen veel van de directe en indirecte factoren ervoor dat de gezondheid van de gemiddelde chauffeur achteruit gaat. Een hoge disbalans tussen werk en privé, stress door tijdsdruk, oververmoeidheid, eenzaamheid en slechte voeding. Een gedeelte is te verwijten aan de tijdsindeling en een ander gedeelte aan de beperkende faciliteiten onderweg, als chauffeur heb je weinig keus.

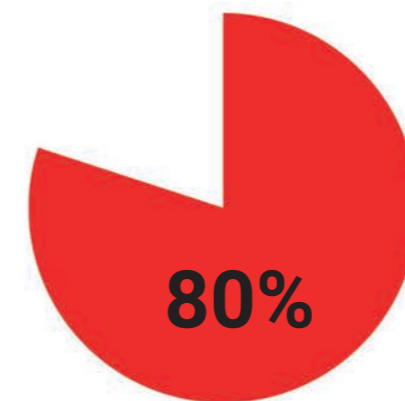


Vuistregel: Tijd = geld

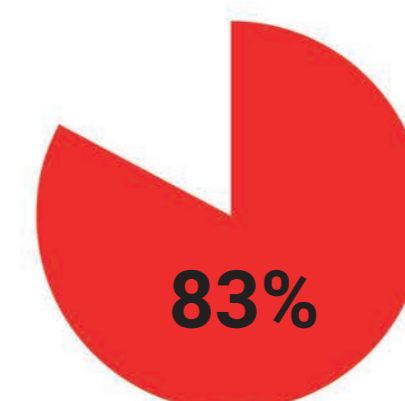


Wettelijk vastgestelde EU rij- en rusttijden per dag en per week.

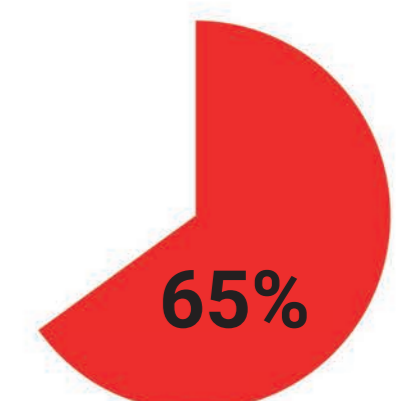
Ondervraagde chauffeurs over de grootste oorzaak van oververmoeidheid:



Algemene gezondheid / weinig beweging



Te kort aan fatsoenlijke rustplaatsen



Ongunstige slaapomstandigheden

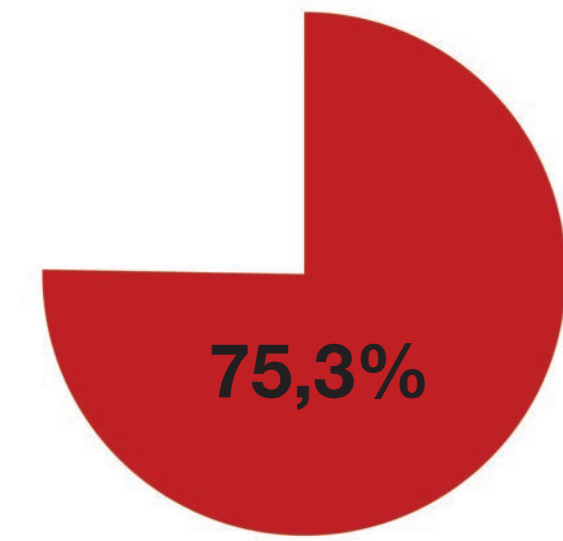
Maatschappelijk belang en afhankelijkheid

Het wordt steeds duidelijker hoe afhankelijk wij zijn als consument van onze dagelijkse producten en de infrastructurele systematiek die voor deze toelevering zorgt. De almaar stijgende vraag zorgt ervoor dat de logistieke systemen en werknemers overbelast raken. Een groot deel van de mensen die als chauffeurs in Europa werken zijn inmiddels veelal mensen uit Oost-Europa en daarbuiten. Ver en lang van huis zijn is de norm, met weinig vergoedingen en een laag loon. Op deze manier worden de transport- en consumentprijzen laag gehouden. Het is een beroepsgroep waar wij sterk afhankelijk van zijn.

Helaas zie ik een maatschappij die voor een groot deel niet bewust is van deze problematiek die hier zich achter de schermen maar zich ook in het openbaar afspelen. De laatste 30 jaar is er in de logistieke sector erg veel veranderd. Je ziet een duidelijke uitbreiding van grote distributiecentra verspreid over Europa op gunstige A-locaties.

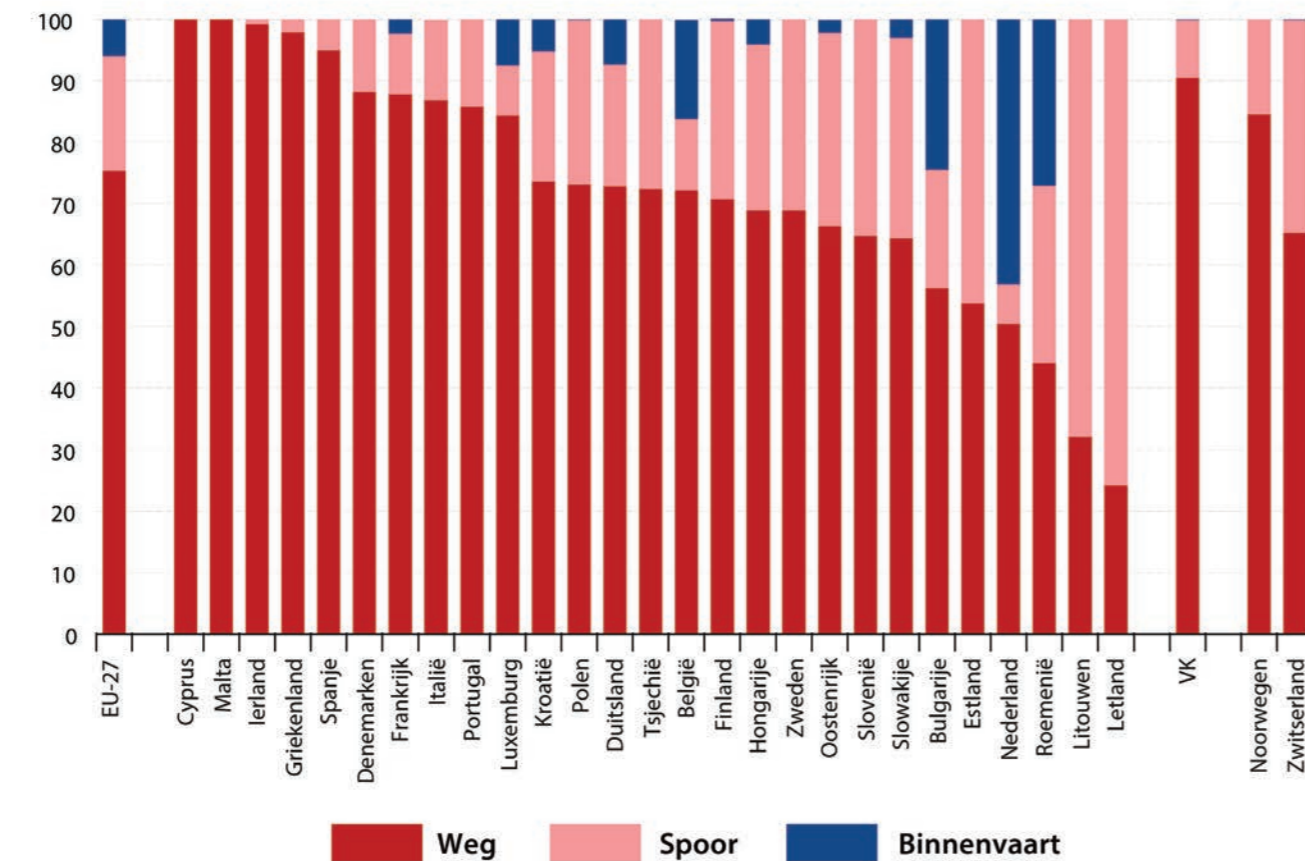
Een groot deel van de mensen die als chauffeurs in Europa werken zijn inmiddels veelal mensen uit Oost-Europa en daarbuiten. Grote bedrijven die via 'legale' schijnconstructies mensen voor de meest minimale lonen laten werken.

Door deze sterke afhankelijkheid heeft het welzijn van de vrachtwagenchauffeur en van de sector direct en indirect effect op ons allemaal: letterlijk driekwart van de goederen binnen de EU wordt tegenwoordig over de weg vervoerd.



Aandeel wegtransport EU, 2018

Modal split binnenlands vrachtvervoer, 2018
(% in ton per kilometer)



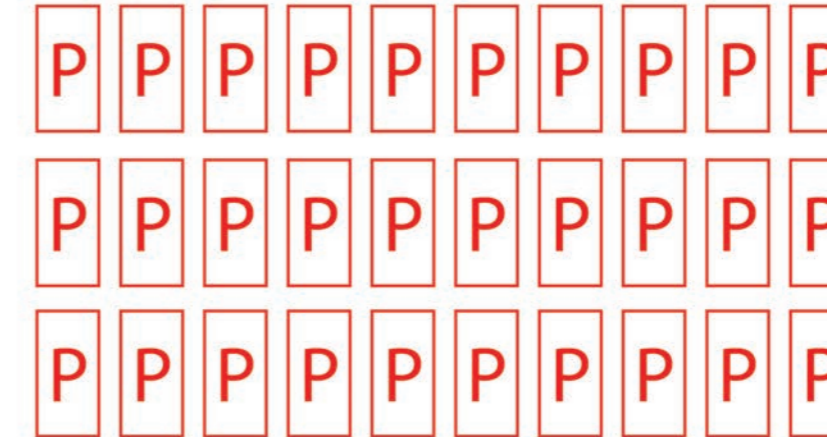
Bron: Eurostat

6.2 miljoen vrachtwagens in de EU



1 vrachtwagen = 100.000

300.000 officiële parkeerplaatsen in de EU



1 parkeerplaats = 10.000

7.000 (3%) daarvan zijn bewaakt



Ruim 100.000 parkeerplaatsen tekort in de EU (!)



1 parkeerplaats = 10.000



Concept

Met de hoofdvraag die ik mijzelf gesteld heb voor deze opgave wil ik uitzoeken of het snelweglandschap meer kan betekenen dan alleen maar een tussenzone. Nu is de tussenzone nogal een divers gebied met daarbij ook een divers programma en diverse doelgroepen. Door mijzelf toe te spitsen op één doelgroep, de vrachtwagenchauffeur, leg ik een concept voor dat uitgaat van deze doelgroep als hoofdgebruiker maar dat deze doelgroep tegelijkertijd ook kan werken als een motor voor verdere ruimtelijke ontwikkeling. Het is immers een doelgroep dat komt en gaat, in vrij constante volumes.

De focus is gelegd op de vrachtwagenchauffeur omdat zij het meeste gebruik maken van de non-plaats maar maatschappelijk ook een belangrijke rol spelen. Het is een beroepsgroep die jammer genoeg wordt uitgebuit en dit is ruimtelijk ook zichtbaar. De bewegingsruimte van de chauffeur is vrij beperkt, net zoals de plekken waar zij afhankelijk van zijn.



Het is daarbij niet de bedoeling om nog meer loze ruimtes te ontwerpen, maar juist om gebruik te maken van de bestaande intensiteit en dynamiek van dit soort plekken. Het ontwerp kan daar op inspelen en fungeren als een toegevoegde waarde voor de rustplaats.

De thema's en de ontwerpvolgorde van een rustplaats kunnen bijvoorbeeld omgedraaid worden. Waarbij het niet langer om de volumes en de verkeerskunde draait maar om de leefbaarheid, sociale veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit van het verblijf voor de chauffeur. Aan de werkdruk en tijdschema's is direct niet veel aan te doen, maar laten we dan tenminste de verblijfsruimte van korte en lange duur zo aangenaam als mogelijk maken!

Door op deze bestaande (non) plekken verblijfskwaliteit in de vorm van programma en openbare ruimte toe te voegen ontstaat er voor de chauffeur een prettige en bruikbare omgeving. Door de chauffeur als doelgroep te gebruiken werkt het als een motor voor verdere ruimtelijke ontwikkeling van het snelweglandschap. Hierdoor kan er een nieuwe stedenbouwkundige schakel ontstaan tussen de stad en het vooralsnog onbekende snelweglandschap.





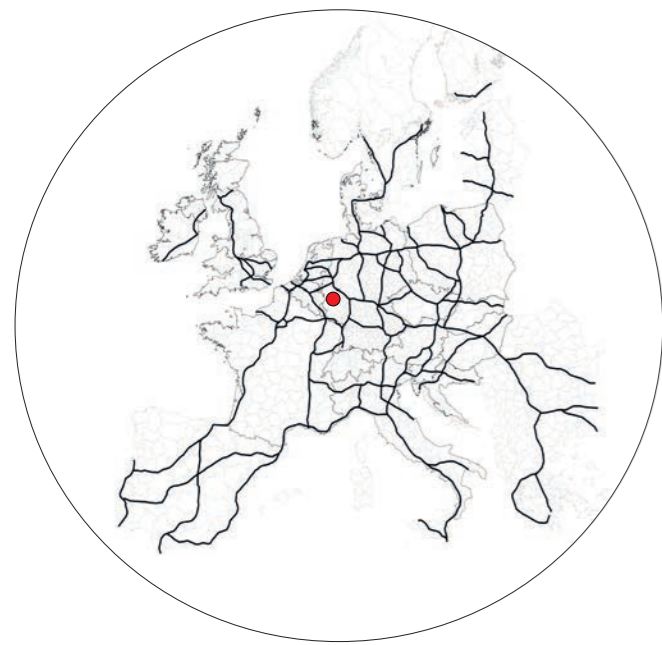
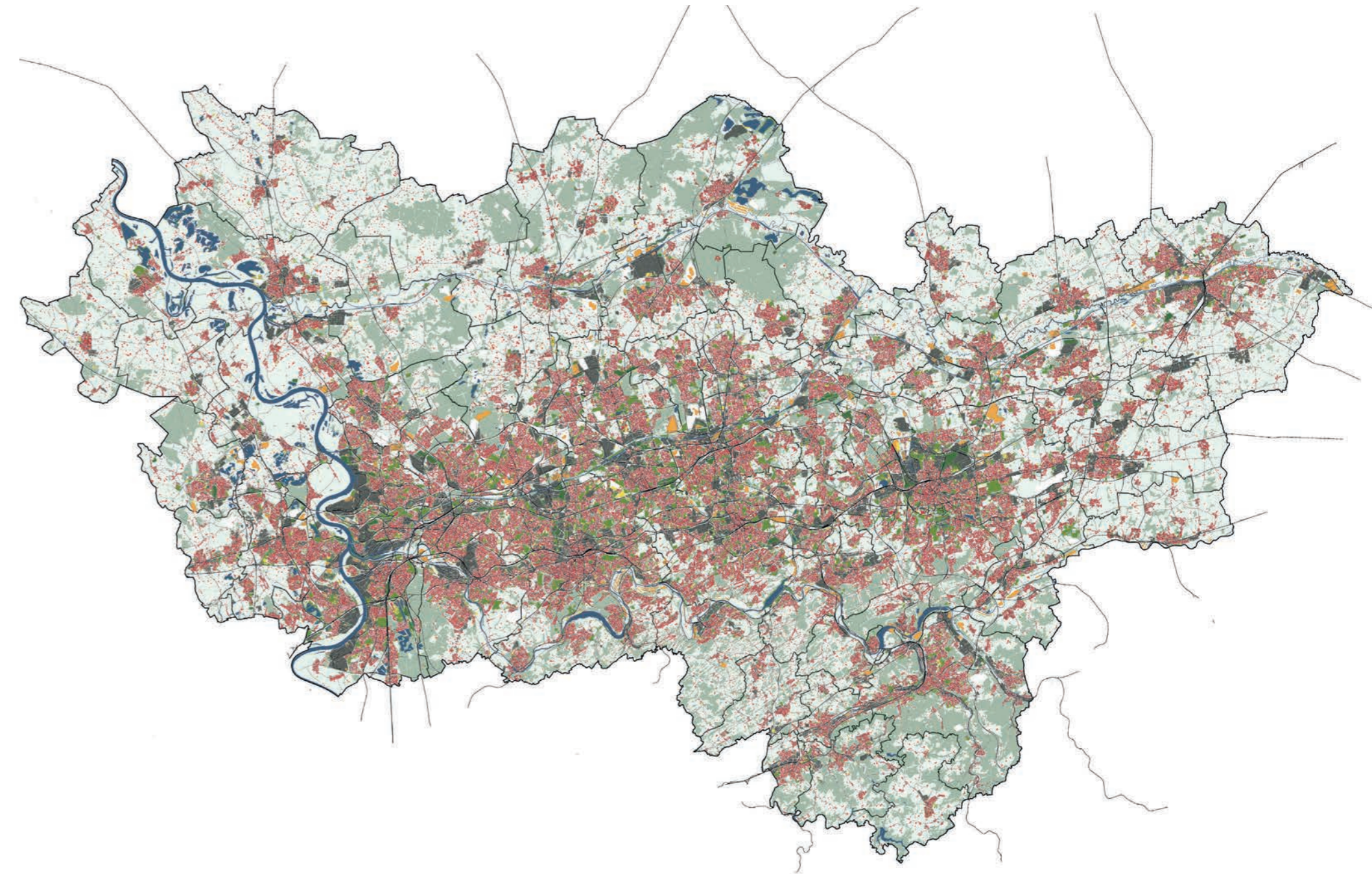
Het Ruhrgebied als case study

Het is de bedoeling dat het concept en uiteindelijke ontwerp ergens land. Hiervoor heb ik nogmaals naar de kaarten op Europees schaalniveau gekeken en het netwerk van lijnen en punten eroverheen gelegd. Op deze manier kan dit abstracte netwerk op de grote schaal worden geprojecteerd. Hierbij komt het netwerk van de belangrijkste west Europese metropoolregio's naar voren tussen Nederland, België, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.

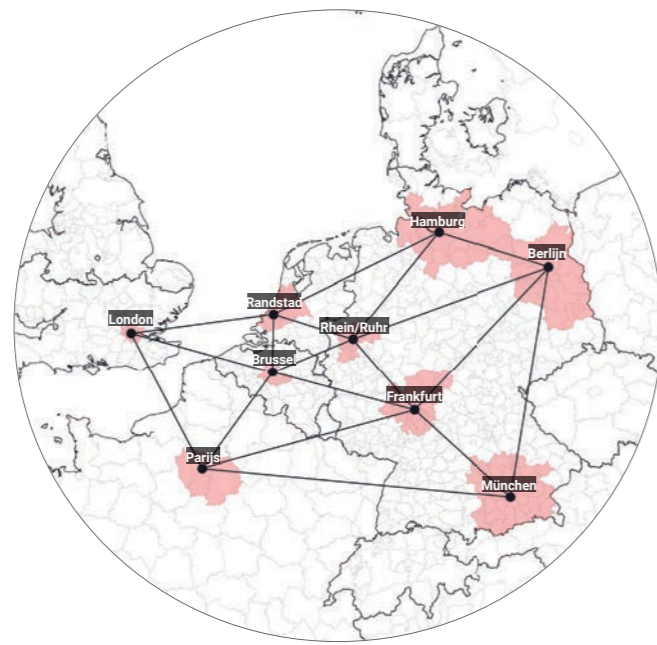
Te midden van dit netwerk van metropoolregio's ligt het Rhein/Ruhrgebied in Duitsland. Het is een metropoolregio dat tussen de Benelux en de rest van Duitsland ingeklemd zit. Tevens is het een belangrijke economische schakel tussen west en oost verbindingen binnen Europa.

Omdat het Ruhrgebied juist te midden van dit grote netwerk ligt is het een van de redenen dat ik voor deze locatie als onderzoeksgebied kies. Het speelt een belangrijke economische rol maar is tegelijkertijd ook een belangrijk knooppunt van verschillende snelwegen die hier samenkomen. Het is niet alleen de relatie die het gebied op de grote schaal heeft maar ook de opmerkelijke ruimtelijke diversiteit die in deze metropoolregio te beleven is.

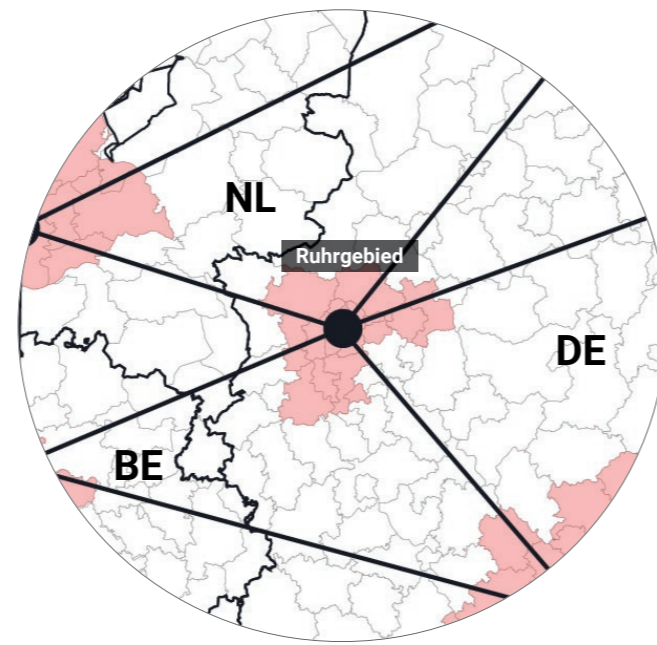
De non-plaatsen, het snelweglandschap en de chauffeur komen beide samen in de metropoolregio van het Ruhrgebied.



TEN-T Netwerk



Lijnen en punten: het netwerk van de west Europese metropoolregio's.



Het Ruhrgebied ligt te midden van dit metropoolnetwerk.

De Metropoolregio Ruhr

Het Ruhrgebied is het op vier na grootste stedelijke gebied van Europa. Op een woonoppervlak 4425 km² leven 5.135.000 inwoners (1150 inw/km²). De bevolkingsdichtheid ligt hiervan onder het gemiddelde van grote Europese steden dat tussen de 3000 en 4000 inw/km² ligt. Tegelijkertijd ligt dit aantal weer vele malen hoger dan dat van landelijke regio's of dat van een middelgrote stad.

Het Ruhrgebied kan worden gezien als een 'fraktaal' stadslandschap. Het kenmerk hiervan is dat het gebied een frequente afwisseling van stad en groenstructuren kent binnen de bebouwde grens. Gebieden met binnenstedelijke kwaliteiten kunnen soms plots aan de rand van de stad liggen.

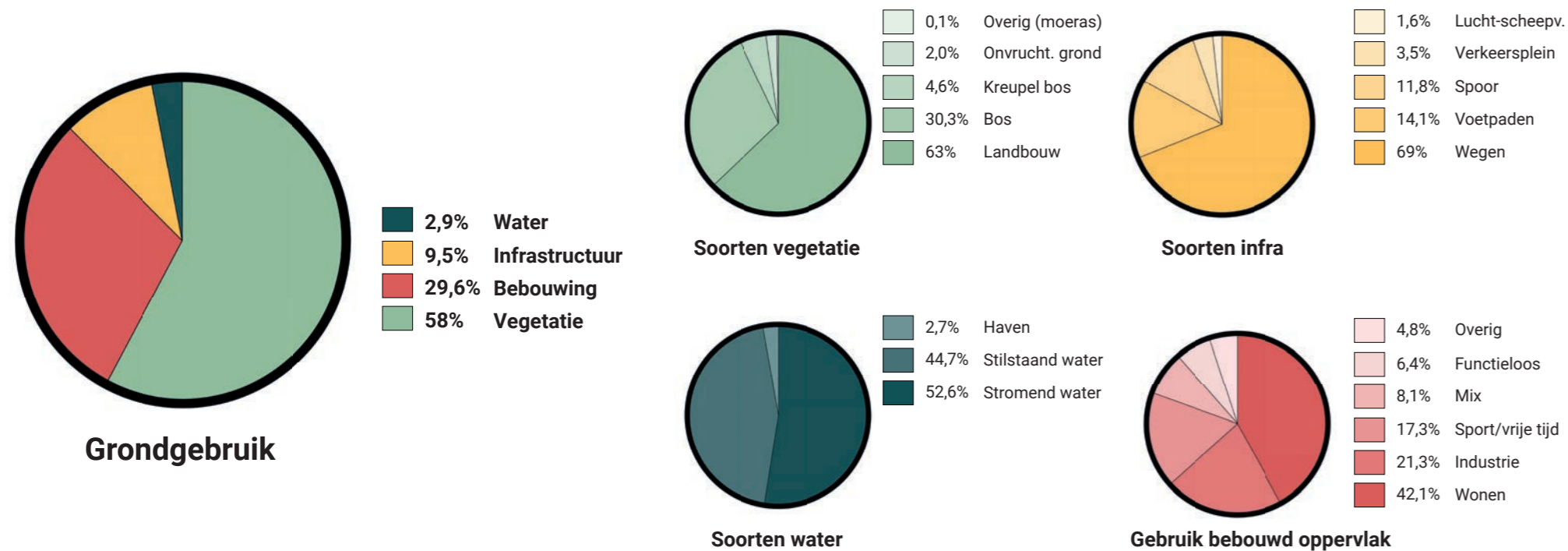
Een groot deel van de woongebieden zijn suburbaan ingericht. Verspreid en afwisselend liggen tussen deze woongebieden in groen- en landbouwgebieden. Deze soms ongeordende mix van stad en groen wordt doorsneden door een dicht net van infrastructuur en vele verlaten spoorwegen.

De ruimtelijke karakters van de suburbane woongebieden hebben voor een mobiliteitscultuur gezorgd waarbij men erg afhankelijk is van de auto. Doordat veel woongebieden in het Ruhrgebied op deze manier zijn ingericht en zijn ontsloten is er een logische verklaring voor het intensieve en ruim uitgelegde snelwegennetwerk van het Ruhrgebied.

De metropoolregio Ruhr is een agglomeratie van verschillende grote en kleine steden met het platteland dat als een schil eromheen ligt. De regio bevat 11 in Duits Kreisfreie (districtvrije steden) en vier grote districten die tegelijkertijd ook de grootste steden zijn: Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum en Dortmund. Met 5,2 miljoen inwoners is het Ruhrgebied de grootste metropool van Duitsland en ook een van de grootste metropolen in Europa.

Door de opmerkelijke historie en een snelle schaalvergroting heeft de metropoolregio het huidige diverse en contrasterende karakter gekregen. Als we kijken naar het oppervlakte gebruik zien we dat ruim 60% uit vegetatie bestaat: hieronder vallen landbouwgronden, bossen, parken en natuurgebieden. Het bebouwde oppervlak maakt ruim 30% van het oppervlakte uit, met infra op 10%.

Het Ruhrgebied bestaat uit veel verschillende lagen die elk ook een uniek ruimtelijk karakter hebben. Dit resulteert in een veelzijdige metropoolregio met veel wrijving en contrasten met unieke ruimtelijke situaties tot gevolg.



Bron: Regionalverband Ruhr

Historische ontwikkeling

Van landbouwlandschap tot volwaardige metropool

De historische ontwikkeling speelt uiteraard een grote rol in hoe de metropoolregio zich heeft gevormd tot wat het vandaag de dag is. De vruchtbare gronden van de rivier de Ruhr hebben ervoor gezorgd dat er agrarische activiteiten konden plaatsvinden. Archeologische vondsten bevestigen dat de regio continu bewoond werd over een periode van meer dan 5000 jaar, al sinds de vroege steentijd.

Zo vroeg als 783 werd de stad Duisburg al genoemd in schrift. Grotere nederzettingen als deze waren belangrijk als standplaatsen voor legers maar ook voor administratie. Deze nederzettingen gaven tevens de impuls voor andere nederzettingen om zich te ontwikkelen. Reizende handelaren van buitenaf kwamen er om zaken te doen.

De ontwikkeling van het agrarische Ruhrgebied naar Europa's belangrijke agglomeratie begon in vergelijking met andere steden vrij laat maar gebeurde vrij snel. Lokale en regionale steden die lid waren van het Hanzeverband ontwikkelden zich snel tot belangrijke plekken. Tot aan de 19e eeuw waren deze plekken niet meer dan agrarische nederzettingen die amper bevolkt waren. Door de toename van de mijn- en staalindustrie ontwikkelde de regio zich extreem snel. In 1840 was de bevolking in de gehele regio 240.000, in 1940 lag dit aantal al boven de 4 miljoen.

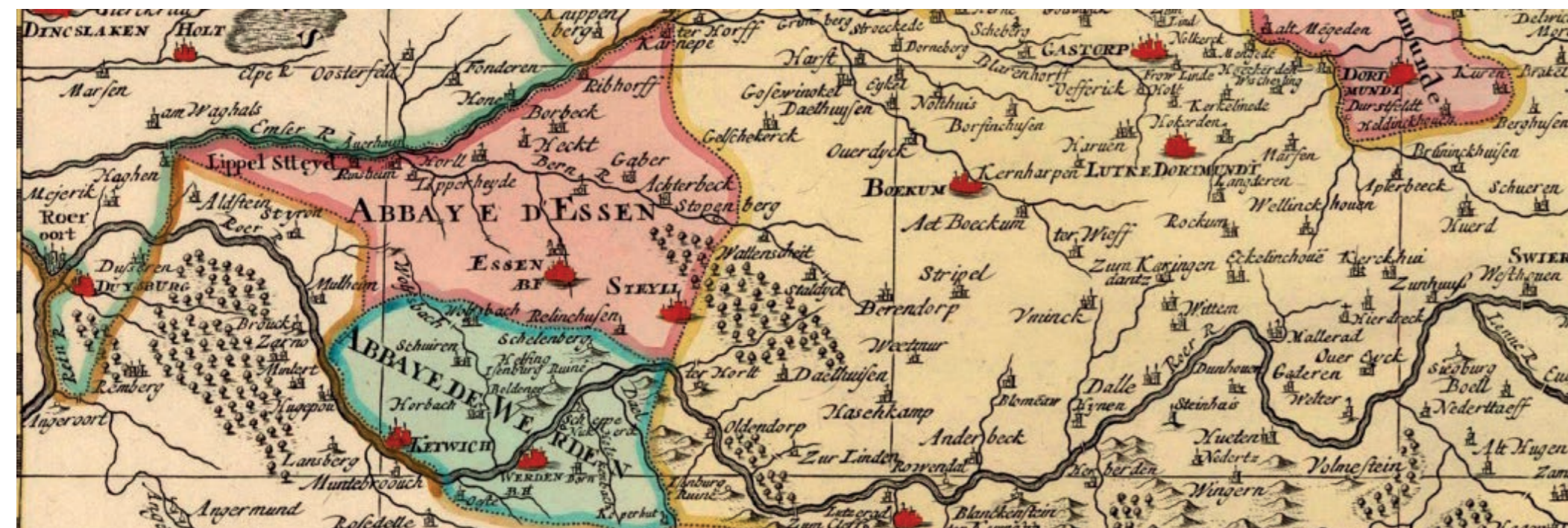
Tot 1800: Voornamelijk een landschap dat leeft van de landbouw met kleine boeren nederzettingen. Hierbij zijn wel enkele grotere steden te vinden waar handel en nijverheid is. De grote steden in de metropoolregio waren zelfs lid van het Hanzegilde.

1800 tot 1960: De massale industrialisatie transformeerde het Ruhrgebied van een landelijk gebied naar Europa's belangrijkste industriële regio. Het agrarische landschap veranderde in een industriële regio met een wildgroei van fabrieken, spoorwegen, straten en woonwijken.

1960 tot 1990: Met de industriële monocultuur van de late jaren '50 liep het Ruhrgebied achter op andere regio's. Factoren zoals nieuwe energiebronnen, goedkope import en de reductie in staalgebruik zorgden voor een structurele economische crisis met vervolgens een regionale omslag in industrie en de werkgelegenheid.

1990 tot 2000: Door deze 'Strukturwandel' kwam veel industrie leeg te staan. De nieuwe economie kon zich langzaam vestigen op deze locaties van de voormalige traditionele industrie

Vanaf 2000: Het Ruhrgebied heeft een van de grootste transformaties doorgemaakt van een zware industrie naar een moderne economie van kennis & diensten.



Kaart van het Ruhrgebied in de 18e eeuw, door Covens & Mortier 1721-41

5 Historische fases van het Ruhrgebied



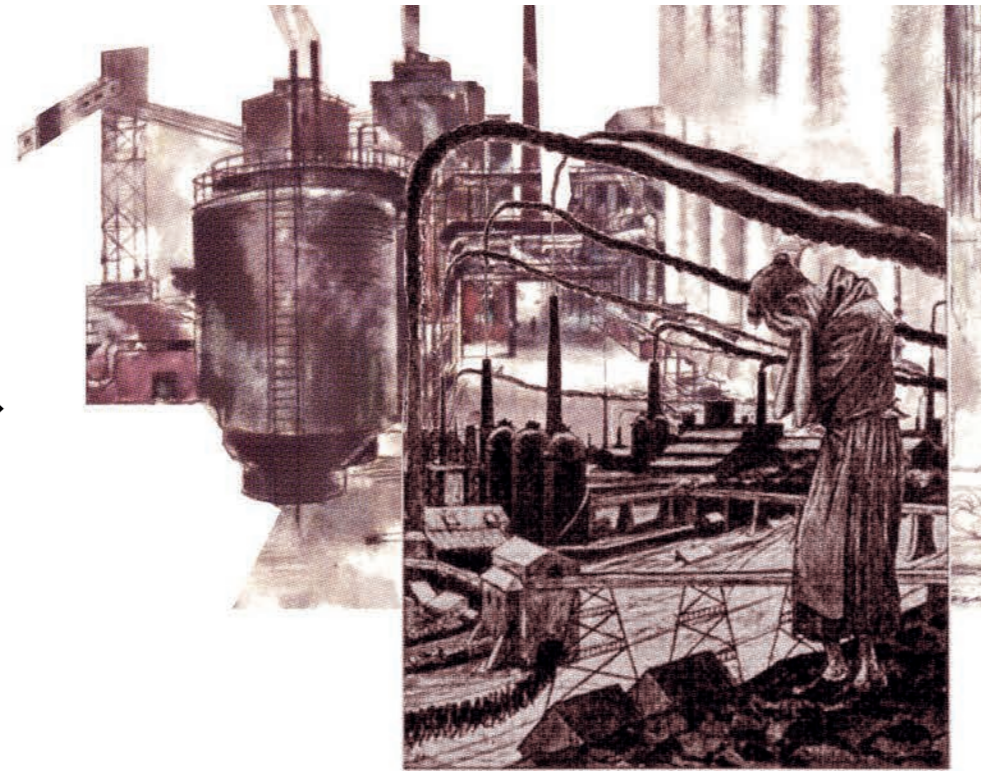
Schaalvergroting

Een veranderend landschap

“Iedereen”

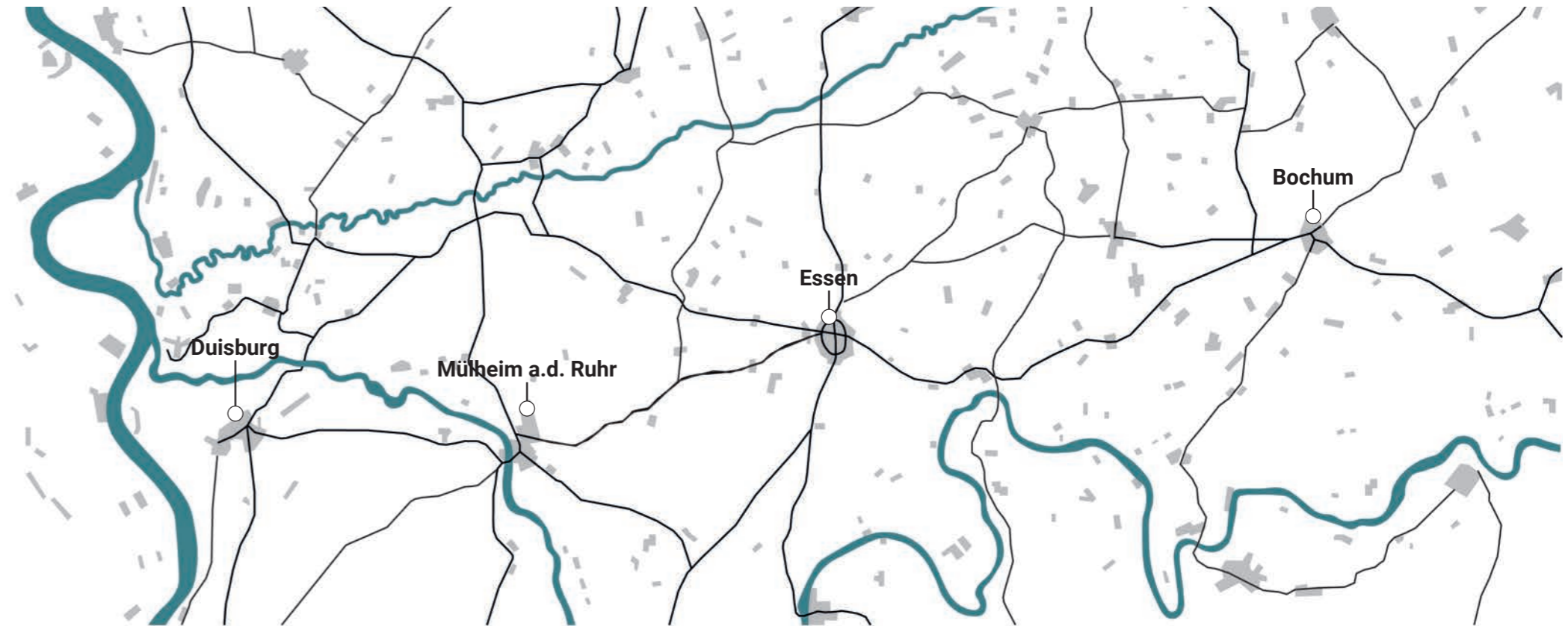


“Niemandland”

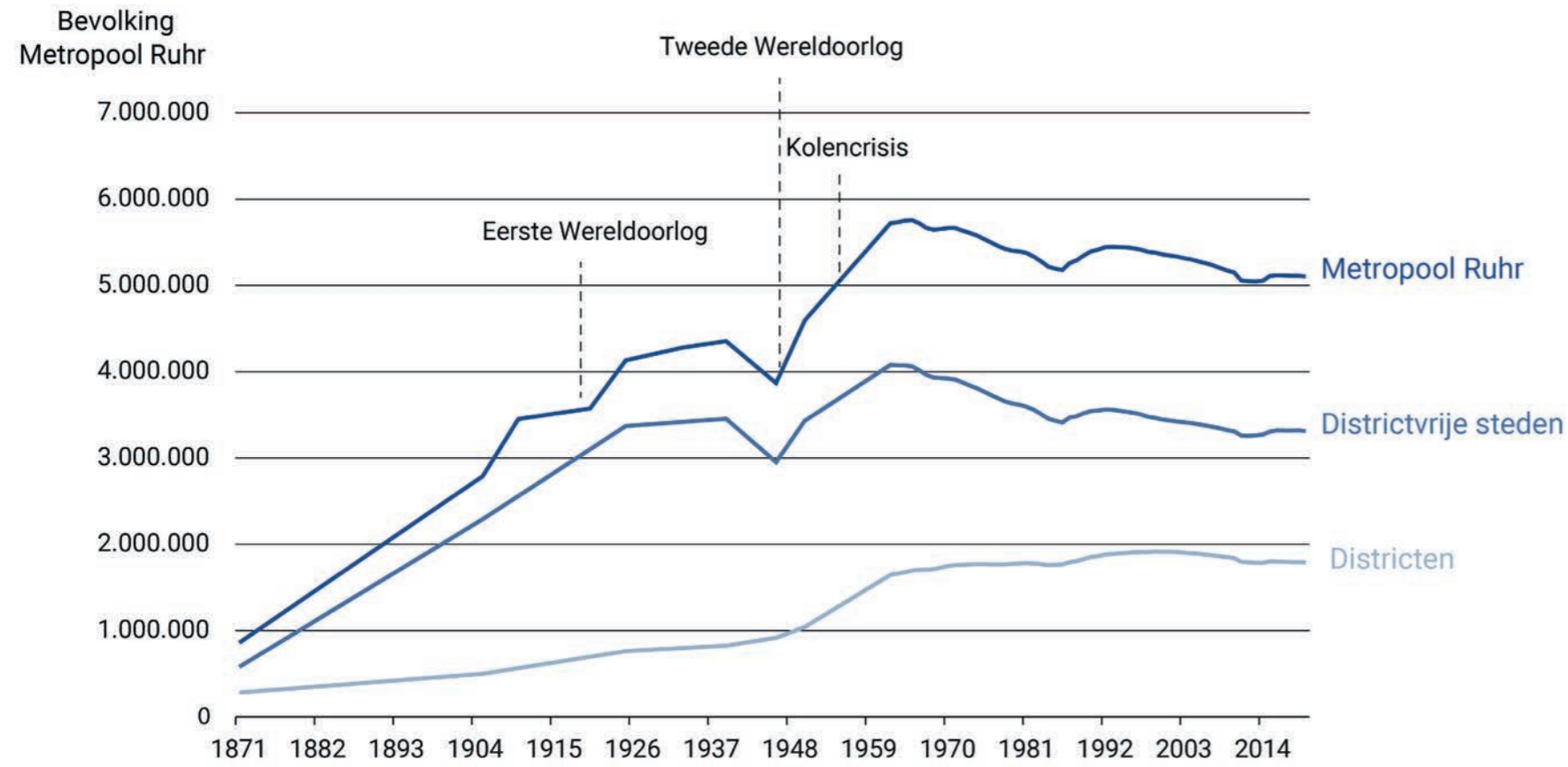


Agrarisch landschap: de mens centraal

Grootschalig industrielandchap: de machine centraal



Ruhrgebied 1830



Grafiek van de ongekende bevolkingsgroei van het Ruhrgebied

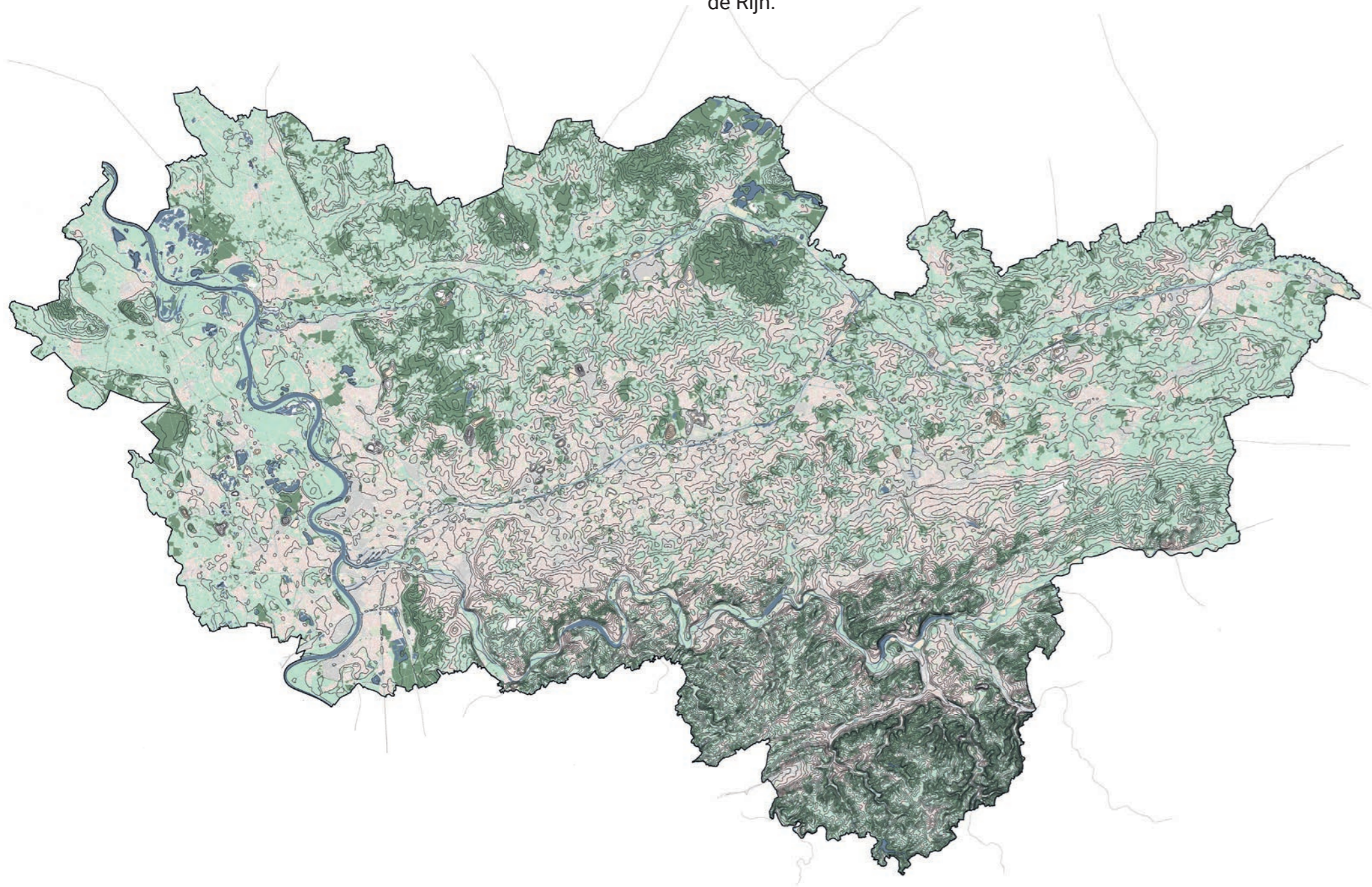


Ruhrgebied 1930

Ruimtelijke karakteristieken metropoolregio Ruhr

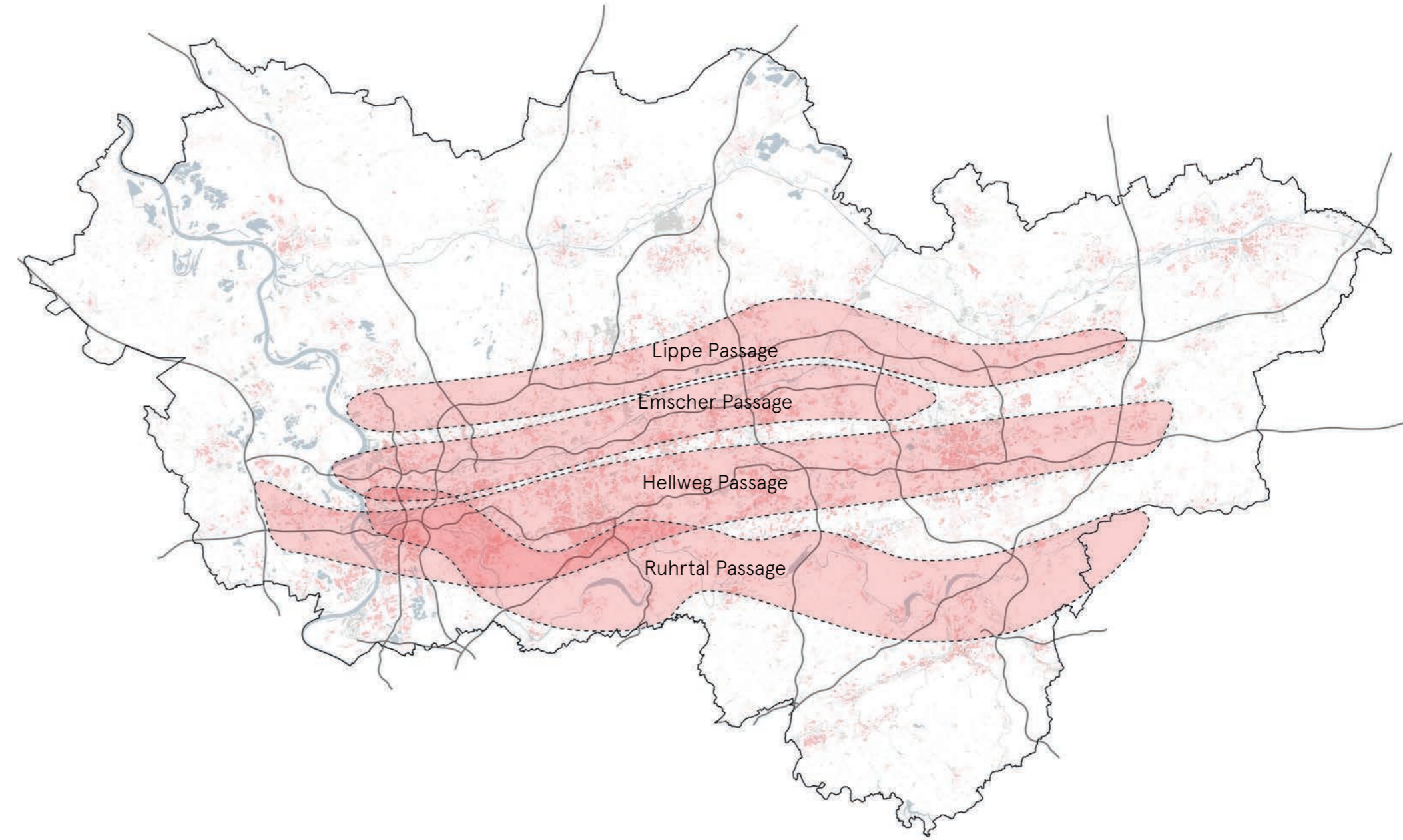
Het landschap van de regio Ruhr is erg divers en verassend. De topografie is afwisselend en heeft een hoogteverschil van 429 meter tussen het hoogste en laagste punt van de regio.

Het laagste punt is in het westen te vinden, het hoogste punt in het zuiden en in het noorden is er ook een laag landschap. Tussen deze landschappen in liggen vier belangrijk rivieren: Ruhr, Emscher, Lippe en de Rijn.

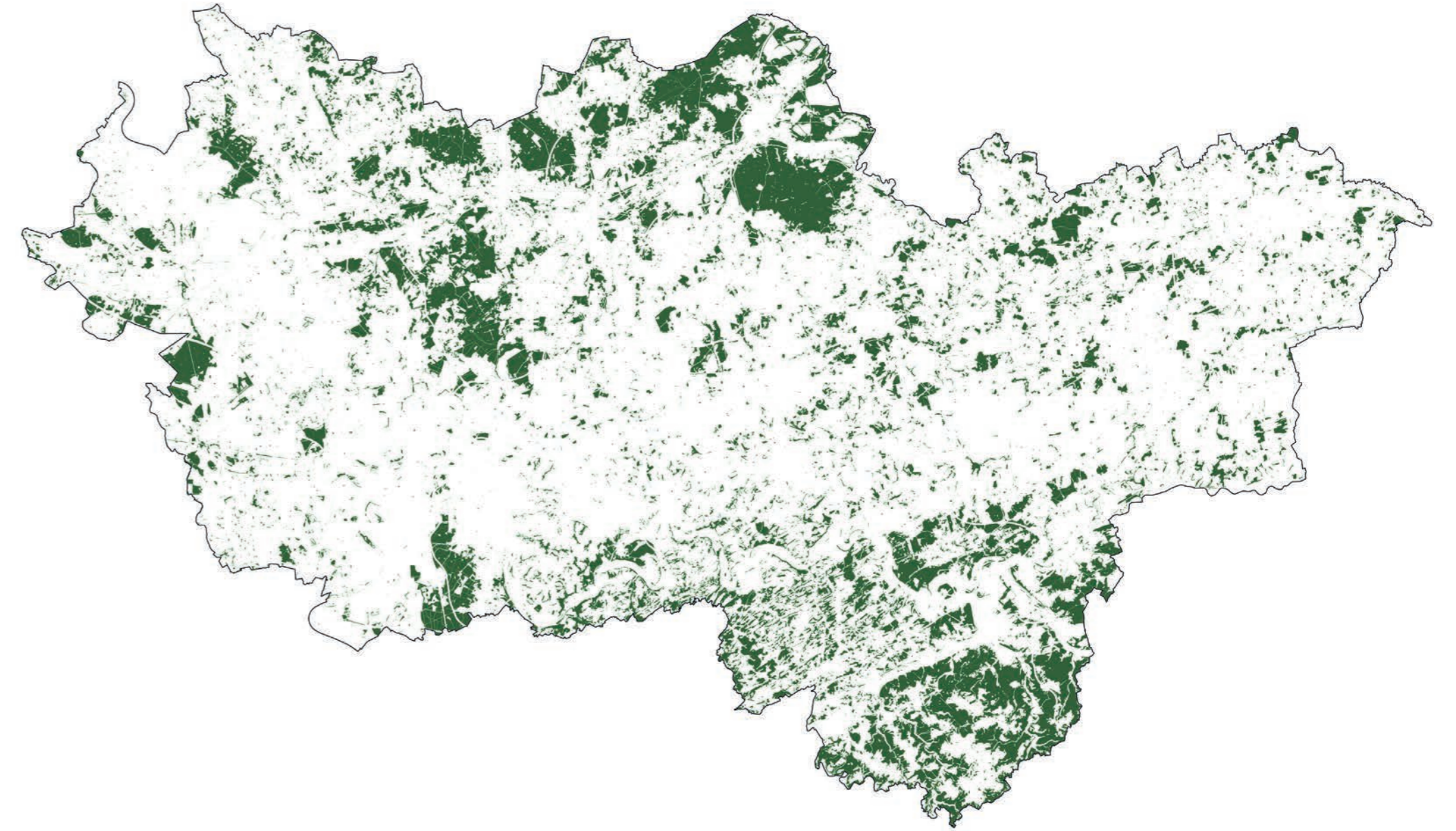
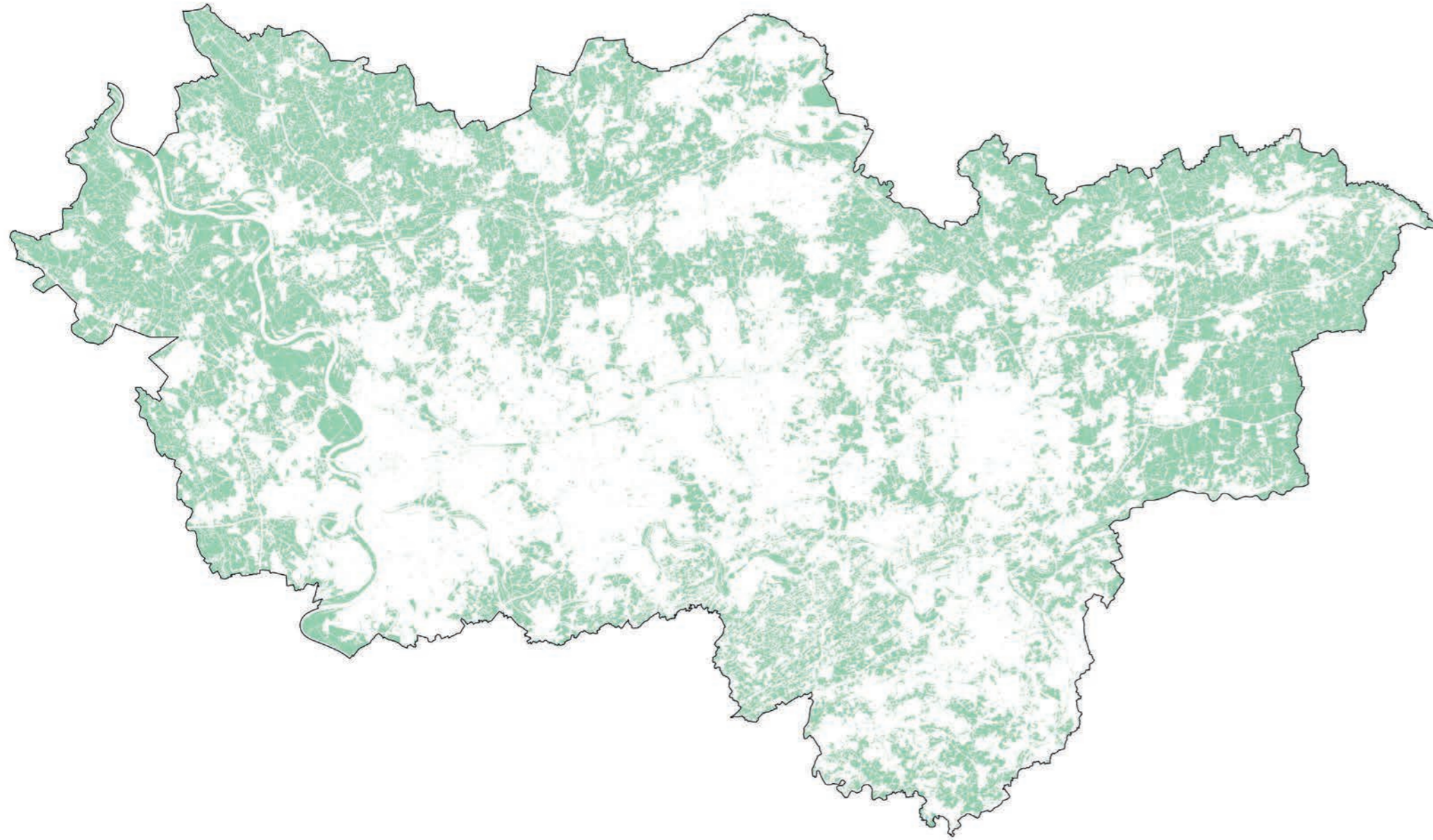


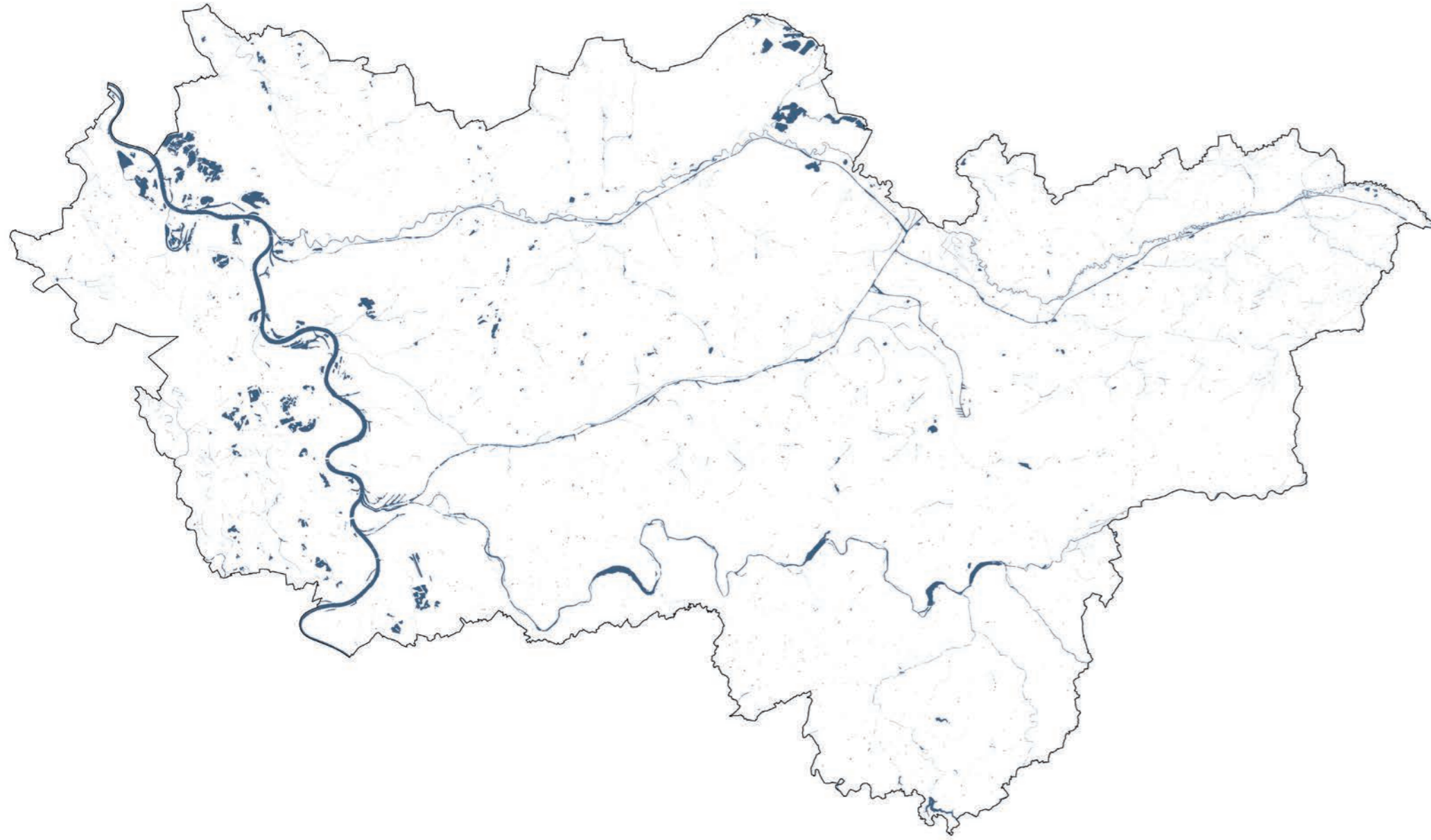
De laagvlakte tussen het hoogste en laagste punt in is een resultaat van deze rivieren, met name van de Ruhr, waarna het gebied is vernoemd. De metropoolregio is gegroeid langs 4 passages die landschappelijke structuren zijn: Lippe, Emscher en Ruhrtal zijn natuurlijke rivier

structuren waarbij de Hellweg Passage een structuur is die gebaseerd is op een belangrijke handels en militaire route die dwars door de regio liep.

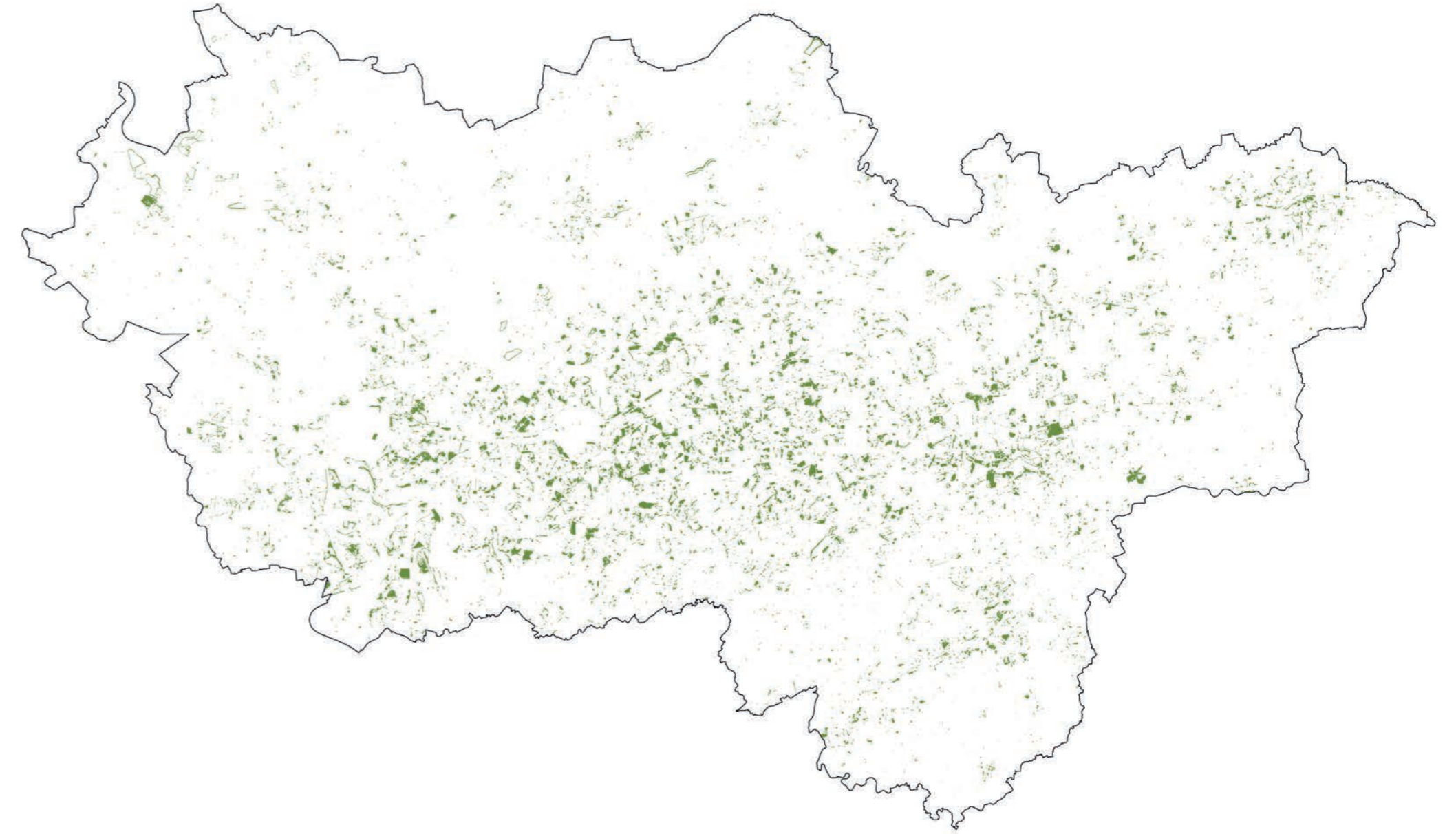


Vier historische landschappelijke passages: De groeistructuren van het Ruhrgebied

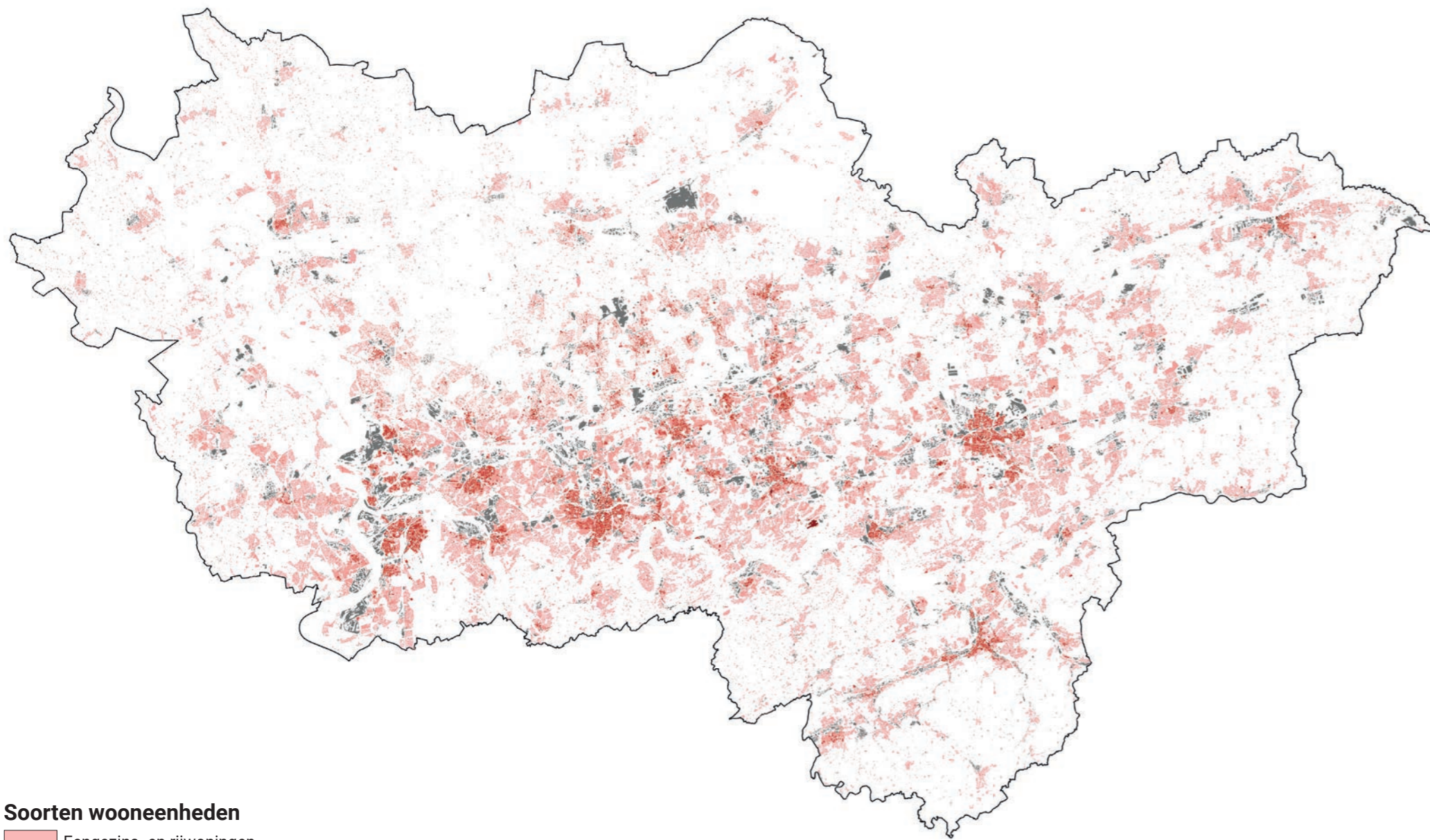
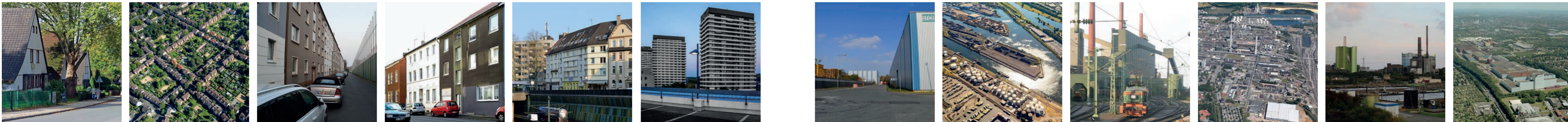




Waterwegen

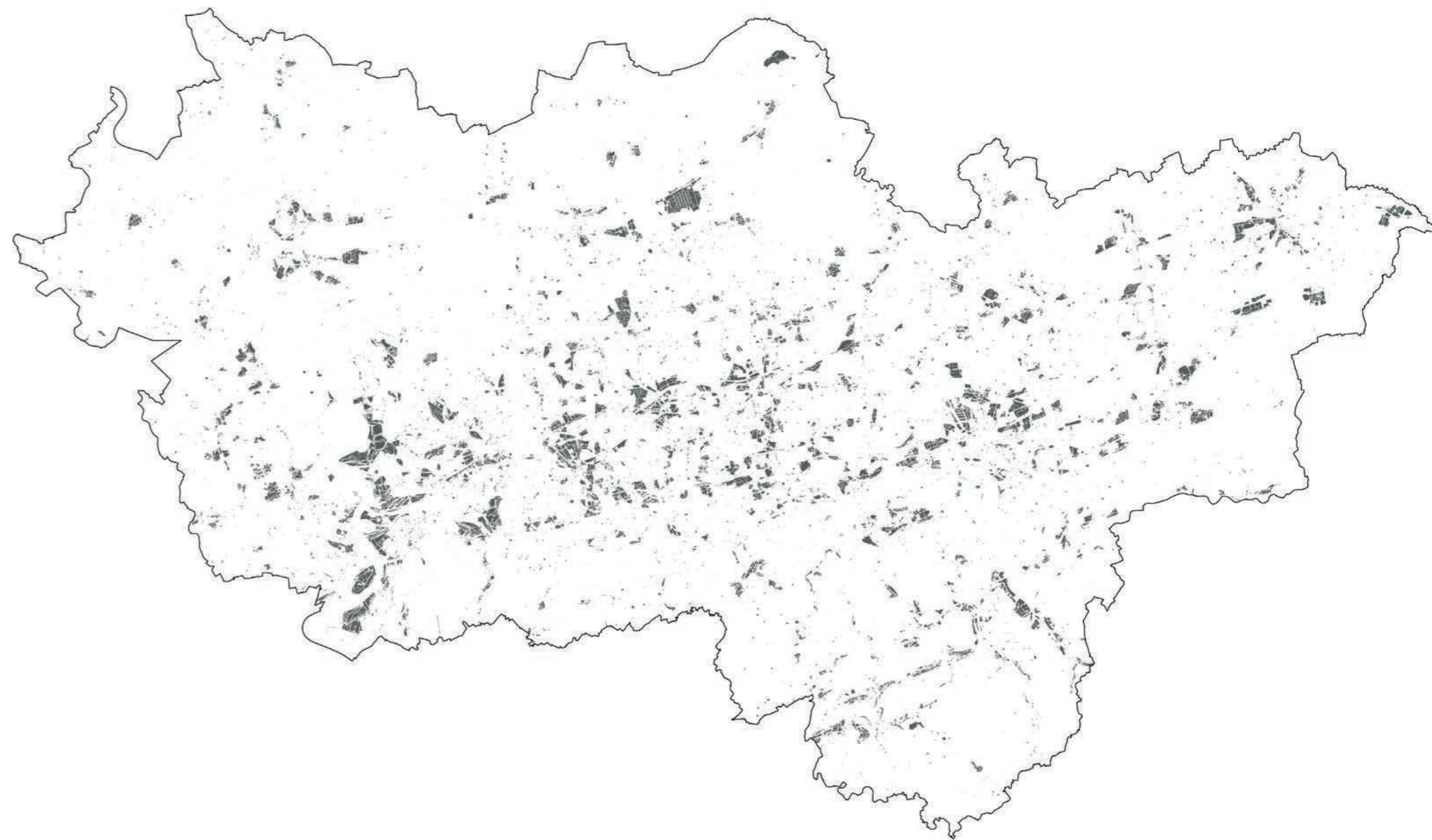


Openbaar groen



Soorten wooneenheden
 Eengezins- en rijwoningen
 Hoog- en strokenbouw
 Stadsblokken
 Centrumbebouwing
 Industrie

Bebouwing en bebouwingstypes.



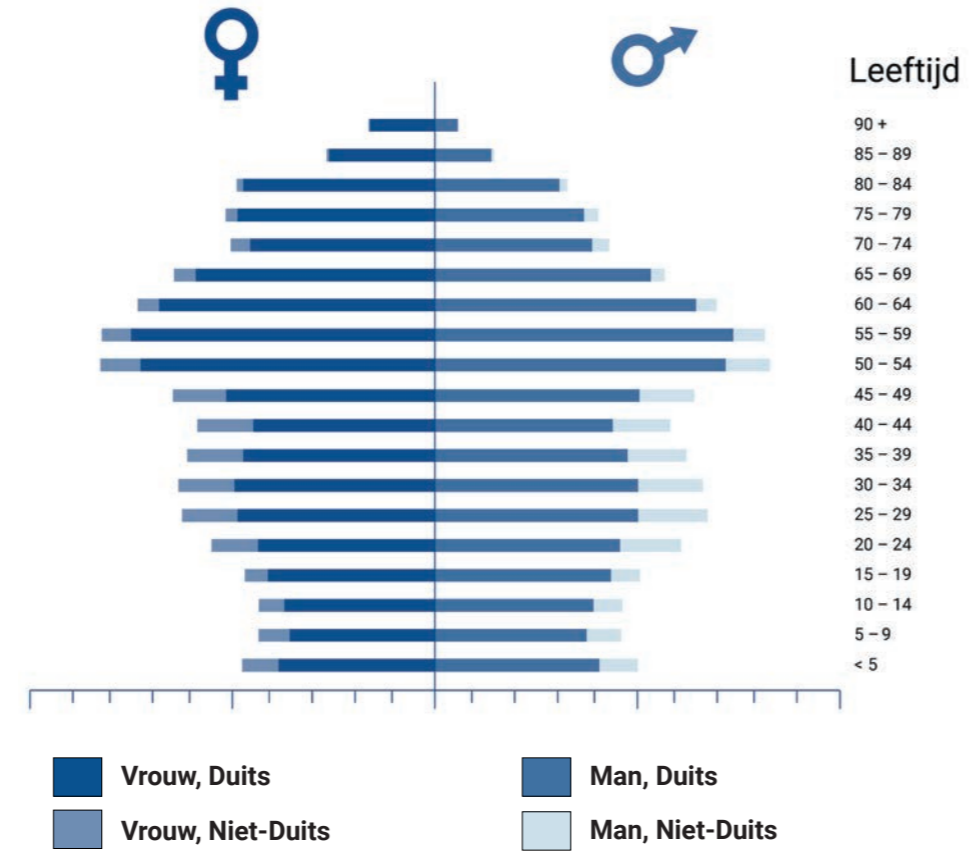
Industrie en bedrijventerreinen.

Demografie

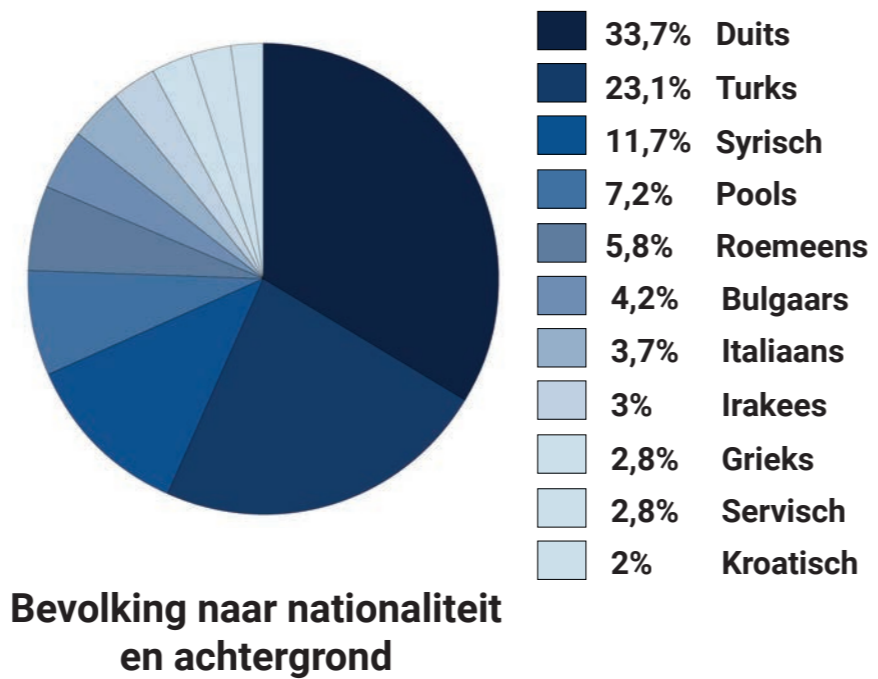
Een diverse metropoolregio

De metropoolregio heeft een logische bevolkingsdichtheid die ook leesbaar is: De grootste steden zijn het dichtstbevolkt en de omliggende districten het minst. Het tegenwoordige inwoneraantal van 5,2 miljoen is te danken aan de snelle industrialisatie en schaalvergroting die het gebied heeft doorstaan in de 18e en 19e eeuw. In een halve eeuw tijd ging de metropoolregio van 1 miljoen naar boven de 4 miljoen inwoners. Deze enorme bevolkingsspurts laat zien hoe groot economisch belang het Ruhrgebied in die tijd was. En het verklaard natuurlijk ook de wildgroei van het gebied.

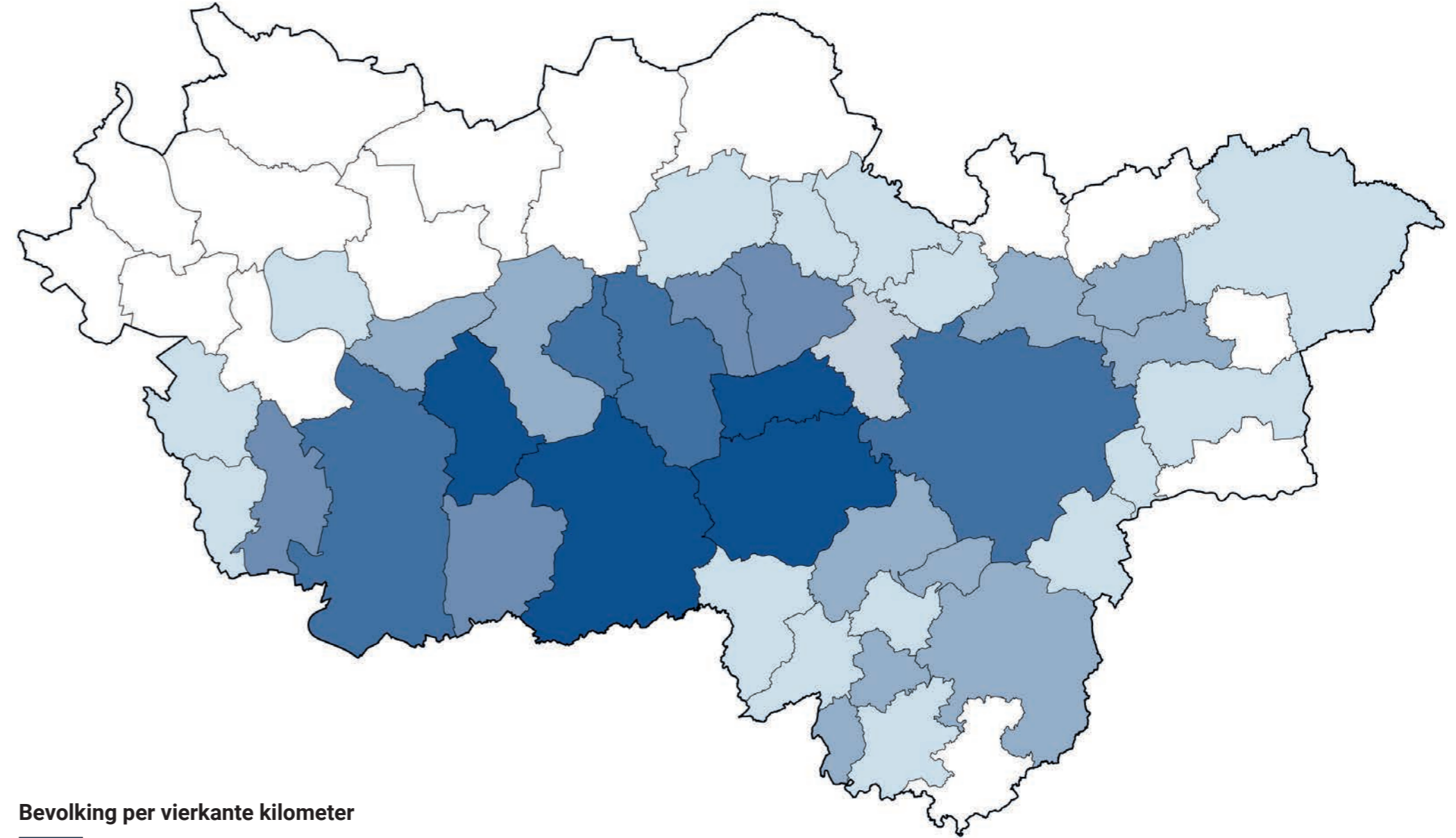
Het Ruhrgebied kent een interessante demografische samenstelling als het aankomt op nationaliteiten en achtergronden: 33% is Duits maar 67% heeft een niet-Duitse achtergrond. Veelal Turks, Syrisch, Pools Roemeens maar ook Italianen, Grieken en de Balkan. De oorsprong hiervan komt uit het gastarbeider tijdperk tijdens de industrialisatie en in de 20e eeuw, maar ook de redelijk recente opkomst van Oost-Europese werkkrachten.



Bron: Regionalverband Ruhr



Bron: Regionalverband Ruhr



Bevolkingsdichtheid per deelgebied

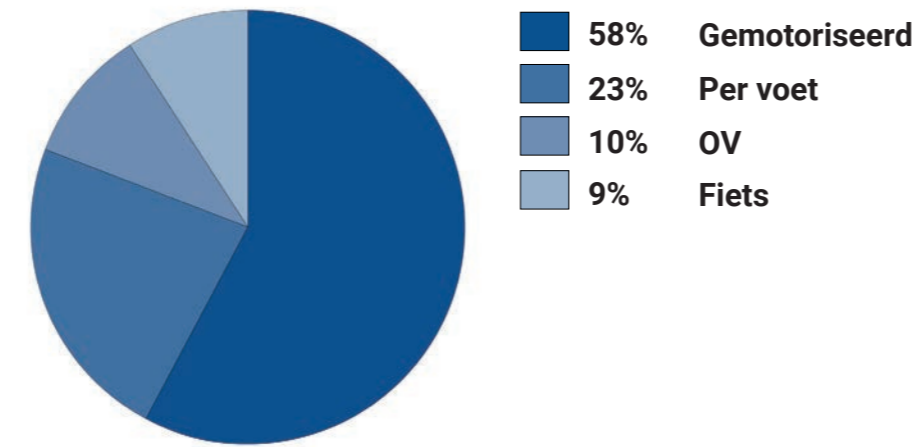
Infrastructuur

De ruggengraat van het Ruhrgebied

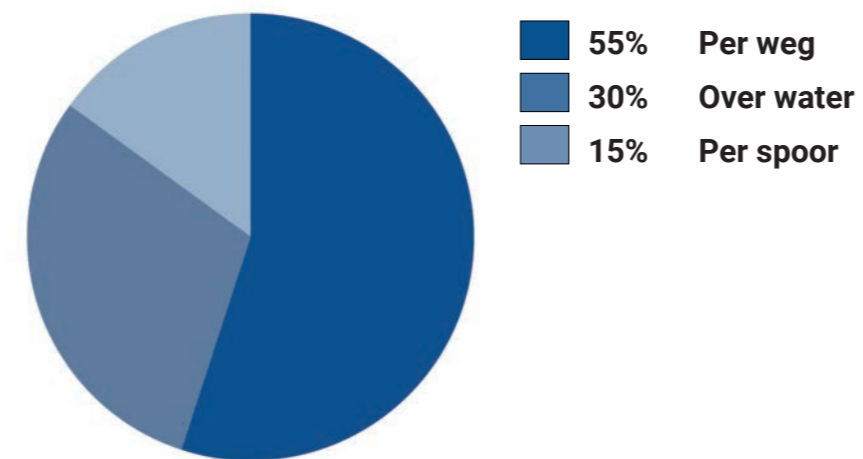
De industrialisatie van het Ruhrgebied heeft voor een enorme ruimtelijke transformatie gezorgd met een daarbij horende ontwikkeling en uitbreiding van het spoor- en wegennet. Op deze kaart is de wildgroei van deze structuren nog duidelijk zichtbaar. In de eerste instantie zorgde het intern voor een goede verbinding tussen verschillende stadsdelen, fabrieken en woonwijken.

Met de uitbreiding van de infrastructuur in Europa in de 19e en 20e eeuw werden de internationale verbindingen nog belangrijker. Sporen en wegen lopen in alle richtingen vanuit het Ruhrgebied. De metropoolregio speelt hierbij de rol als bestemming maar ook van opslag, overslag en doorvoering.

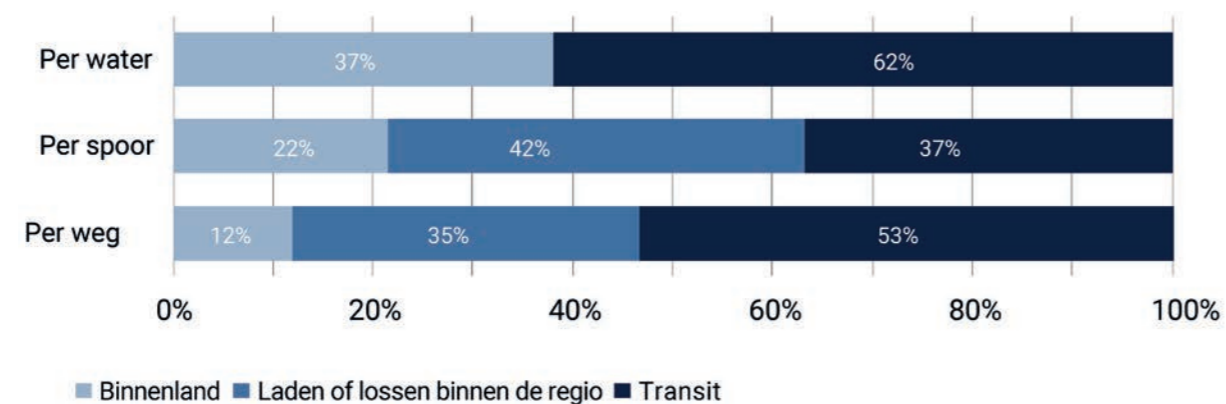
De modal split van deze verkeersbewegingen is onder te verdelen in gebruik per vervoersmiddel en goederenvervoer. De auto is grofweg de grootste qua verkeersvolume, daarna verassend genoeg de voetgangers. Voor goederenvervoer heeft ook de weg het grootste verkeersaandeel, daarna de waterwegen en dan het spoor. Per weg en per spoor zijn de meeste goederen bestemd als transit, dus deze hebben niet de eindbestemming in het Ruhrgebied maar gaan er doorheen of worden overgezet op vrachtwagen en trein of andersom.



Verkeersvolume ingedeeld naar vervoersmiddel



Modal-split goederenvervoer



Bron: Regionalverband Ruhr



Wegen en spoorlijnen in het Ruhrgebied.

Snelwegen

In de naoorlogse periode met de opkomst van de auto en het grotere belang hiervan werden de non-plaatsen steeds verder uitgebreid in het Ruhrgebied, en werden er hoofd- en snelwegen dwars door de hele regio heengetrokken. Dat resulteerde in het systeem zoals we dat vandaag kennen in het Ruhrgebied. Een uitgestrekt systeem dat in alle windrichtingen loopt.

De ruimtelijke ontwikkelingen van na de oorlog waren gebaseerd op het concept van de gestructureerde en de gedeconcentreerde stad. Het historische centrum van bijvoorbeeld Dortmund is grotendeels 'opgeruimd' door de percelen te vergroten en de verkeersgebieden uit te breiden. Hierbij werd de ringweg om het historische flink verbreed en werden er nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Ook de historische centra van de andere grote steden gingen dit voorbeeld achterna. Dit tijdperk werd beïnvloedt door een sfeer van optimisme, vernieuwing en groei en het dominante straatverkeer.

De opkomst van de automobilititeit zorgde voor een grote vraag naar nieuwe infrastructuur. Dit werd gezien als een prioriteit: de stad moest zich aan de auto aanpassen. Verschillende N-wegen, ringwegen en snelwegen zijn aangelegd en bestaande wegen werden verbreedt.

De 'Ruhr Schnellweg' (A40), de A42 en de stadssnelweg van Duisburg A59 werden de ruggengraat van het nieuwe netwerk van regionale wegen.

Het is een structuur en systeem dat anders is dan de Ruit van Rotterdam of de Ring van Antwerpen. Het is een ladderstructuur die tegelijkertijd lokaal is maar ook een doorgaande snelweg is. In feite is het een intern netwerk voor de metropoolregio dat tegelijkertijd extreem goed verbonden is met de lokale context maar ook ver daarbuiten. Het is een ladderstructuur van lokaal en internationaal belang. Een eigen ervaring dat ik dat met verschillende locatiebezoeken heb gehad is dat je vanaf de snelwegen het beste een overzicht kunt krijgen over Ruhrgebied. Op verschillende doorkijk punten heb je zicht op de skylines en de kenmerkende objecten en gebouwen.

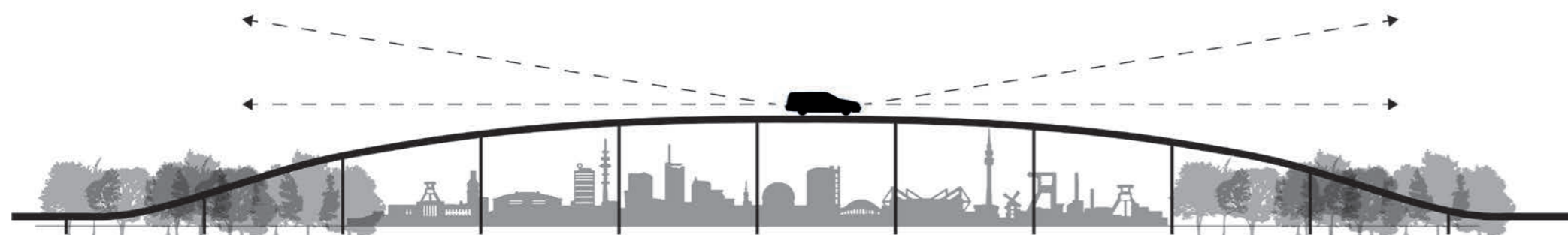
De meeste verkeersbewegingen over de straat zijn natuurlijk logisch te verklaren: het Ruhrgebied heeft een goed en uitgebreid snelwegstelsel. Binnen de regio zijn er maar liefst 15 verschillende snelwegnummers welke in alle windrichtingen gaan.



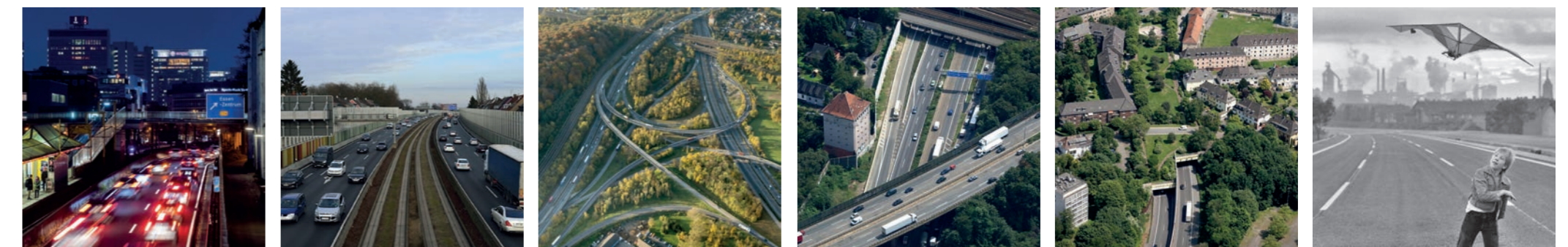
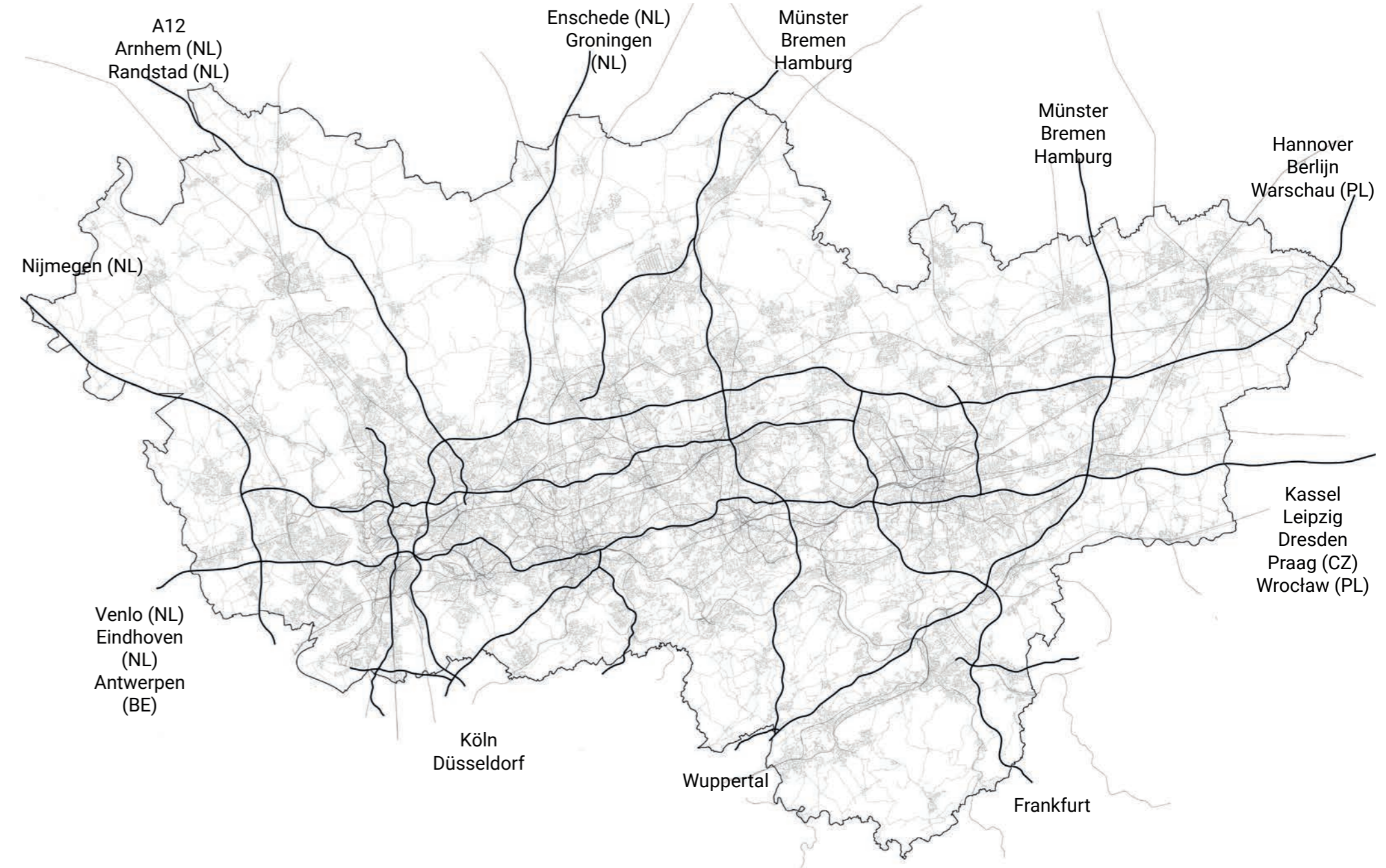
Rotterdam: Ruitstructuur

Antwerpen: Ringstructuur

Ruhrgebied: Ladderstructuur



Vanaf de snelwegen heb je op enkele punten panoramische zichtlijnen over het Ruhrgebied en de landmarks.



Verkeersbewegingen en modal split

Het lokale en internationale netwerk



Randstad, NL
 Inwoners: 6.600.000
 Woonoppervlakte: 4.300 km²
 Dichtheid: 1.500 Inwoners/km²



Arnhem-Nijmegen, NL
 Inwoners: 700.000
 Woonoppervlakte: 958 km²
 Dichtheid: 729 Inwoners/km²



Ruhrgebied, DE
 Inwoners: 5.135.000
 Woonoppervlakte: 4437 km²
 Dichtheid: 1.157 Inwoners/km²



Berlijn, DE
 Inwoners: 4.600.000
 Woonoppervlakte: 1347 km²
 Dichtheid: 3.000 Inwoners/km²



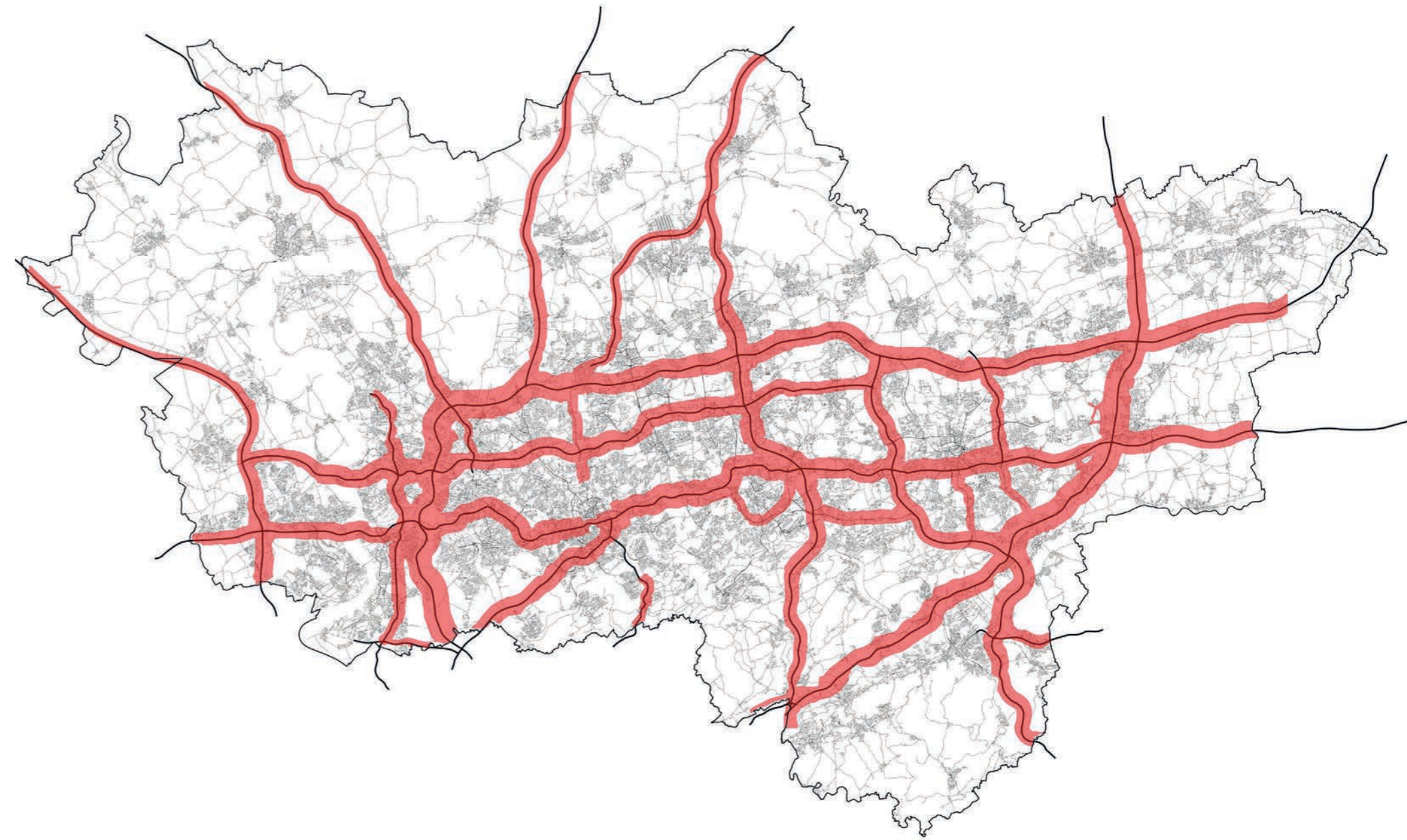
Kopenhagen, DK
 Inwoners: 1.300.000
 Woonoppervlakte: 453 km²
 Dichtheid: 2.700 Inwoners/km²



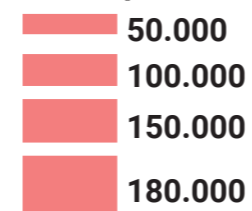
London, UK
 Inwoners: 10.100.000
 Woonoppervlakte: 1738 km²
 Dichtheid: 5.300 Inwoners/km²



Auto
 OV
 Fiets
 Lopend

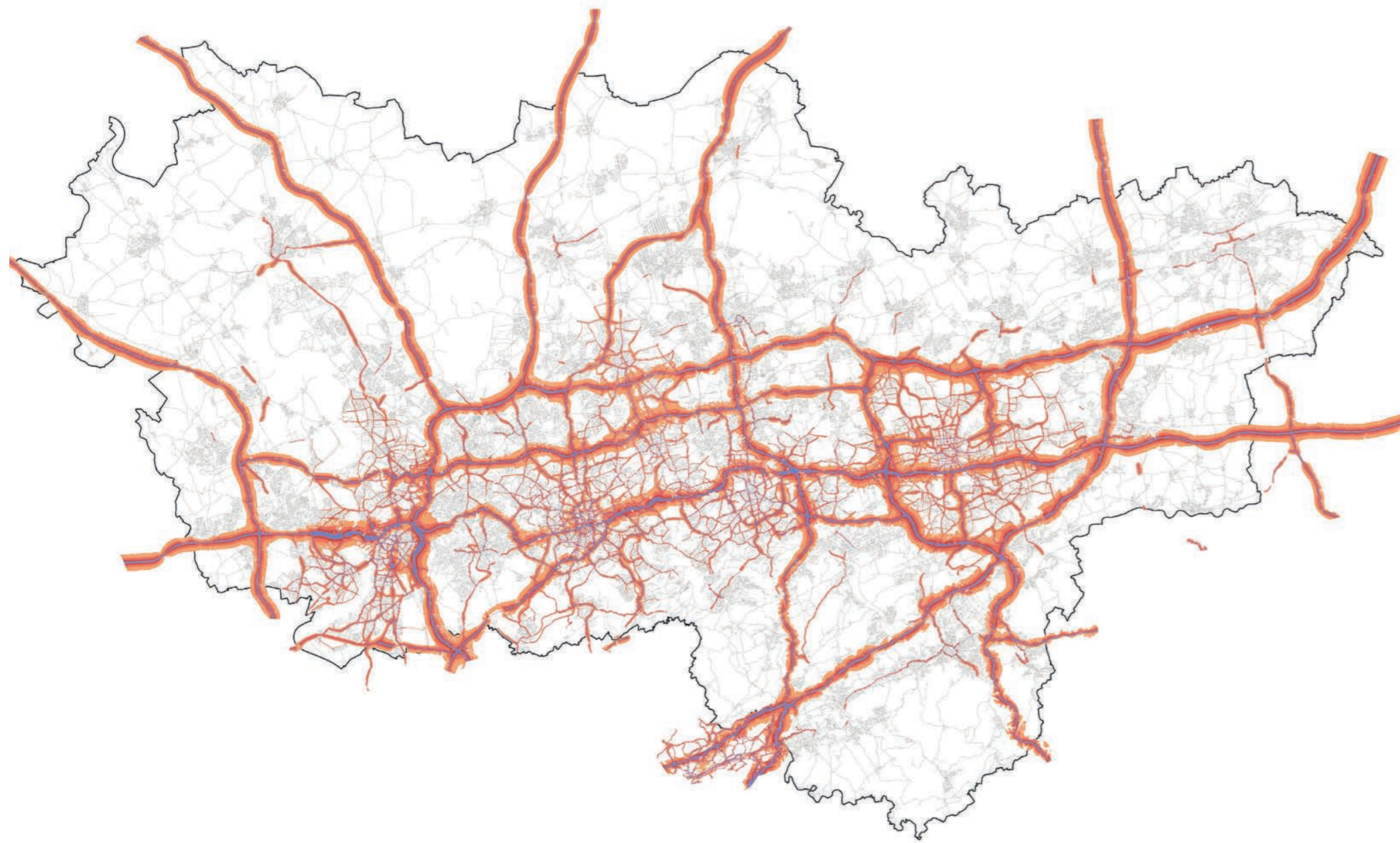


Aantal personenvoertuigen per 24 uur.

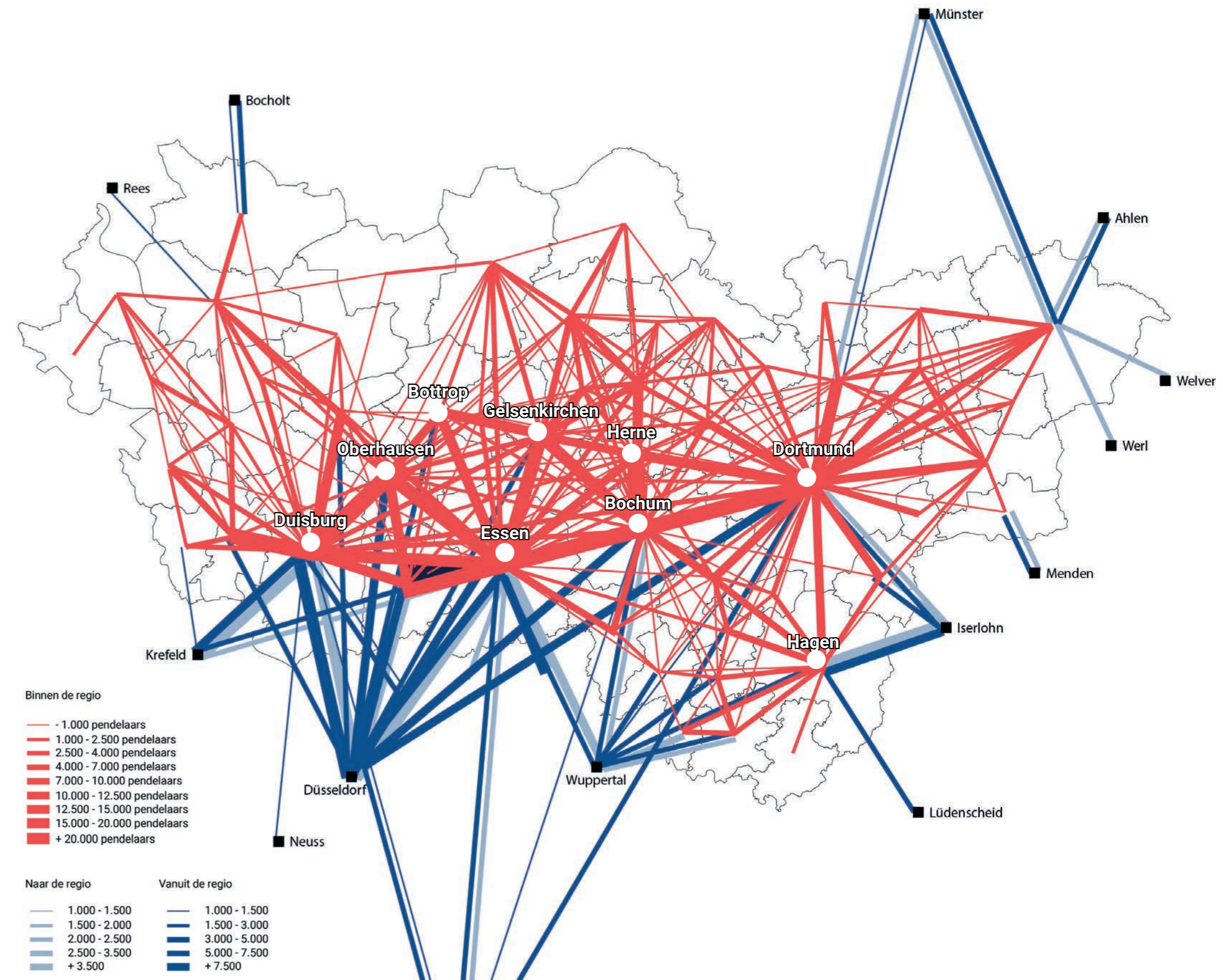


Modalsplit van dagelijks verkeer vergeleken met andere stedelijke regio's in Europa. (Bron: Regionalverband Ruhr, Eurostat & Demographia.com)

Verkeersbewegingen snelwegen Ruhrgebied (Bron: Geoportal NRW)



Geluidsmetingen van de hoofd- en snelwegen over een periode van 24 uur. (Bron: Geoportal NRW)



Pendelbewegingen (Bron: Data NRW)



A40: De Ruhr Schnellweg



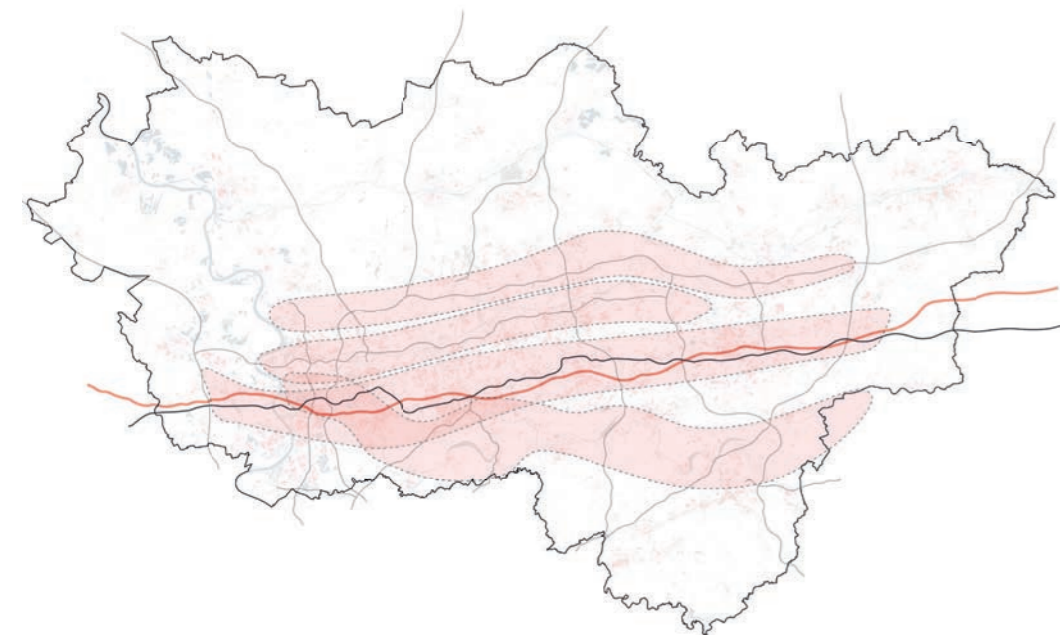
A40

De langste parkeerplaats van het Ruhrgebied

Van de 15 snelwegen die zich door het Ruhrgebied voortbewegen is er één die mij het in het bijzonder interesseert, namelijk de A40. Eén van de drukste snelwegen die dwars door de regio en metropool loopt waarbij de afstand door verstedelijkt gebied 75km is. Deze route loopt van west naar oost en verbindt belangrijke steden zoals Antwerpen met Dresden, Praag, Wroclaw en daarbuiten. De A40 is een (stads)snelweg weg dat lokaal en vooral ook internationaal van groot belang is.

Het fascinerende aan de A40 is ook dat de snelweg eigenlijk onderdeel uitmaakt van een van de belangrijke historische structuren: De Hellweg passage. Dit is een vroegere belangrijke handel- en militaire route die de belangrijkste steden in de regio met elkaar verbond. Destijds was deze route ook al een belangrijke west-oost verbinding die lokaal maar ook regionaal verbonden was.

Het is een traject wat in de afgelopen eeuw een behoorlijke transformatie heeft doorstaan: verharding, verbreding en uitbreiding. Dit alles ging natuurlijk niet zonder slag of stoot. De snelweg werd dominant en tekende dit ook tegen de context af. Langs de A40 is een unieke stedelijke ruimte ontstaan dat op de rand van stad en snelweglandschap ligt. Deze karakteristieken van de A40 zijn voor mij ook de aanleiding geweest om voor deze route te kiezen. De A40 is een volwaardige stadssnelweg weg waarbij het lokale belang net zo groot is als het internationale belang.



De vier historische passages en de Hellweg-route

Kolentransport op de Hellweg t.h.v. Mülheim, Adolphe Maugendre 1849.



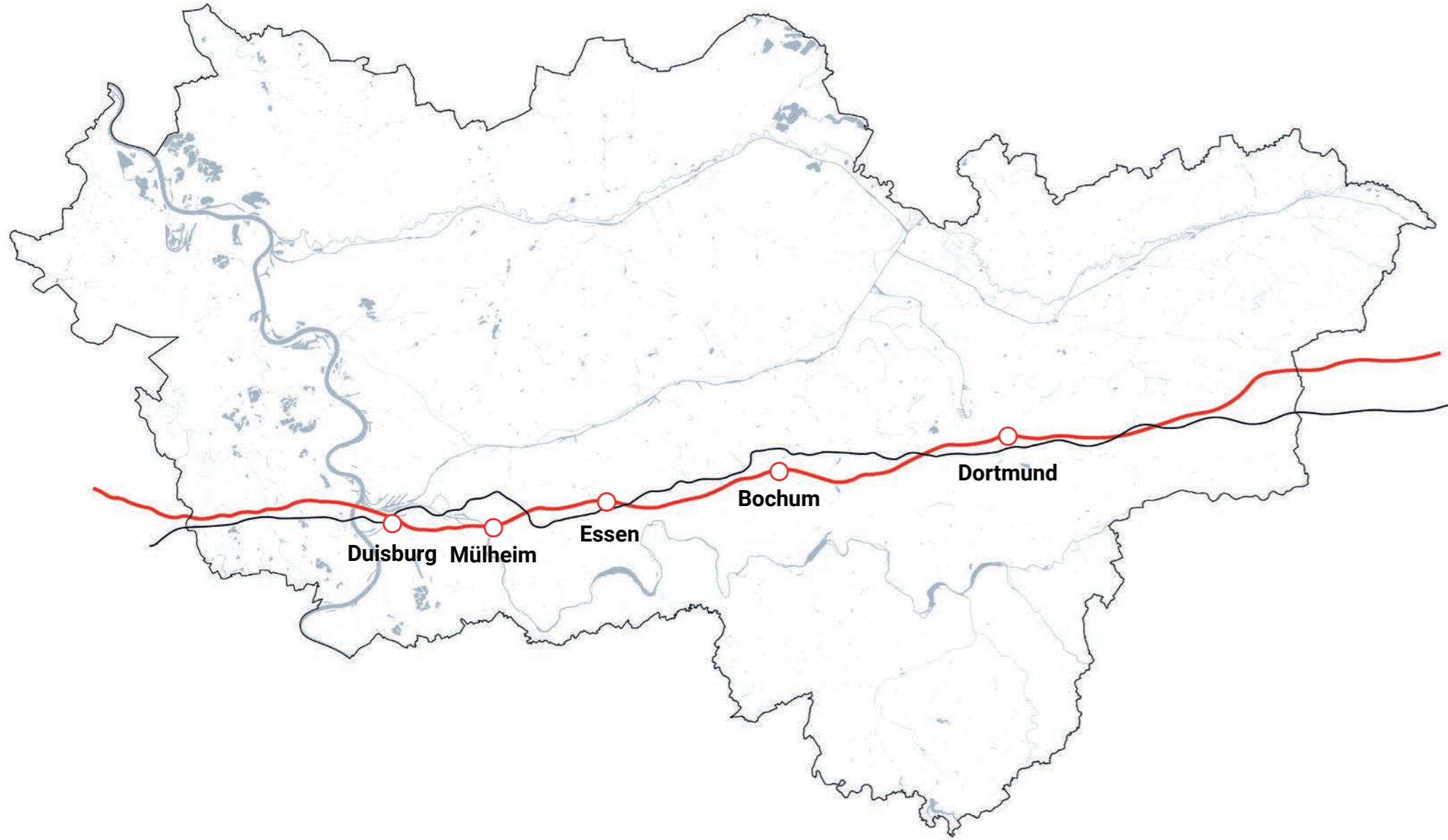
Routeverloop A40

Opschaling en uitbreiding van zandweg tot stadssnelweg

De Westfälischer Hellweg (vanaf middeleeuwen tot begin 20e eeuw)

Op deze kaart is het huidige traject van de A40 (zwart) naast het tracé van de Hellweg (rood) gelegd. Ze liggen beide niet ver van elkaar af en verbinden nog steeds de grote steden met elkaar. Op straatniveau is er natuurlijk veel veranderd maar de oorspronkelijke verloop van de Hellweg is op sommige plekken nog steeds zichtbaar.

Eeuwen lang was deze zandweg een belangrijke route door de regio die voor handel, nijverheid en militaire strategie heeft gezorgd.

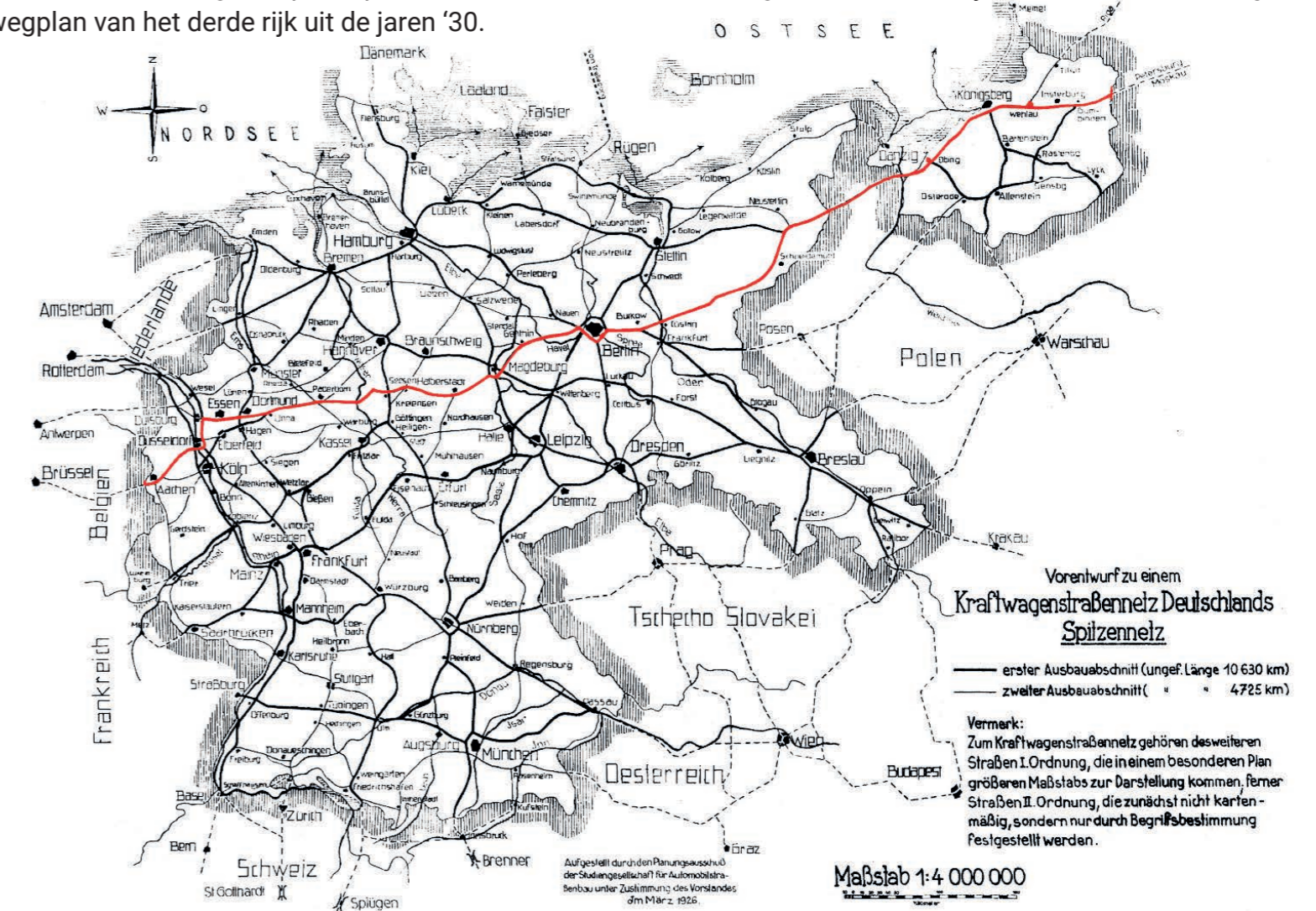


De route van de Hellweg (rood) in vergelijking met de huidige route van de A40 (zwart)

Reichsstraße 1 (1920-1940)

Vanwege de toename van gemotoriseerd verkeer werd de zandweg vanaf 1920 langzaam verhard, uitgebouwd en uitgebreid richting een autoweg die onderdeel was van een groter plan op nationaal niveau. Namelijk het snelwegplan van het derde rijk uit de jaren '30.

De route waar de A40 onderdeel van uitmaakt liep vanuit Nederland en België dwars door Duitsland richting Koningsberg, het huidige Kaliningrad. Een behoorlijke west-oost verbinding.

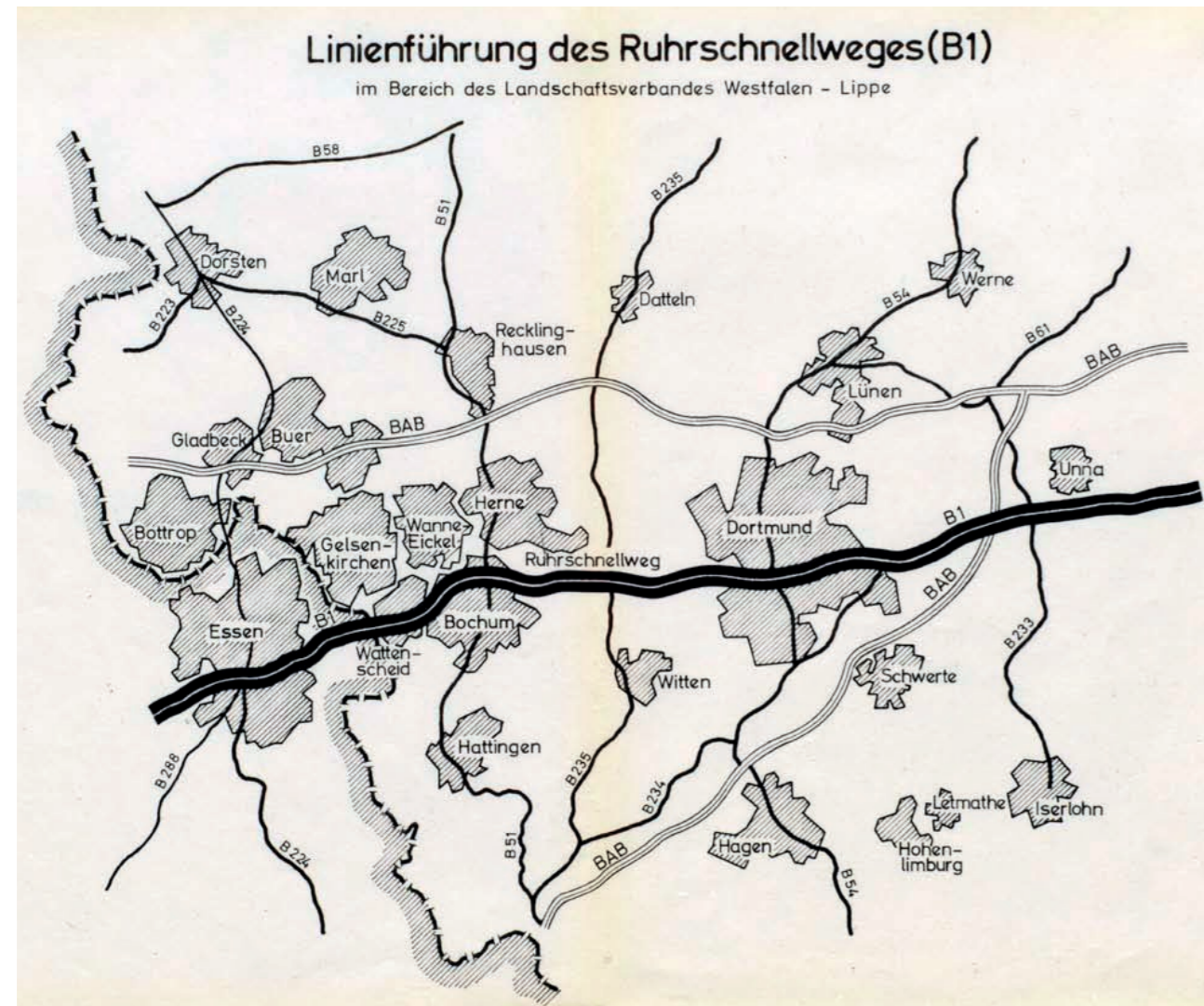


Reichsstraße 1 (1920-1940)

Bundesstraße 1 (Vanaf 1945)

Na de tweede wereldoorlog kwam de automobilititeit snel op gang en daar reageerde de A40 immers ook op. Het werd steeds breder en kreeg futuristische uitstraling, de snelweg was het teken van toekomst en vooruitgang. Dit tekende zich wel af in het landschap en in de stad.

Wegen werden verbreedt en verdiept en gaf een compleet ander imago aan de vroegere binnensteden en wijken: als gevolg van de lijnen en punten werd er een nieuwe laag op het landschap gelegd. Een broedplaats voor non-plaatsen.



Uitbreiding vanaf de jaren '60

De naoorlogse uitbreiding van de A40 heeft veel invloed gehad op de direct omgeving langs de snelweg. Het was een echte verkeersader en stadsnelweg geworden dat niet ver van de historische stadcentrums liep. Voor een tijdje leek de A40 zorgeloos, snel van A naar B over vers asfalt dwars door de stad.

Maar door de snelle toename van het verkeer werd het erg druk op de wegen. Al vrij snel na de realisatie van het snelwegsysteem in de regio liep het al vast, een scenario dat zich de komende 50 jaar zal doorzetten. Tegenwoordig wordt de A40 ook wel de langste parkeerplaats van het Ruhrgebied genoemd vanwege de vele files en verkeersopstoppingen.



De A40 en de stedelijke context

Een unieke stedelijke structuur

Na de naoorlogse uitbreiding is het steeds drukker geworden op de A40 en blijft het ook een traject dat geplaagd wordt door de vele verkeersopstoppingen. De route is immers lokaal, regionaal en internationaal van groot belang waarbij het lokaal veelal als een directe pendelroute wordt gebruikt. Sinds de uitbreiding is het zichtbaar dat het omliggende snelweglandschap van de A40 zich heeft aangepast aan de snelweg in uiterlijk, programma en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De snelweg heeft zich in de loop der tijd echt aangepast aan het lokale pendelgedrag vanwege het uiterlijk van een stadssnelweg. In totaal zijn er over de 75km door verstedelijkt gebied 11 knooppunten en 35 op- en afritten te vinden. Dat is gemiddeld 1 afrit per 2km.

Desondanks de negatieve impact en ook beruchte status in de metropoolregio wordt de snelweg door velen toch geliefd en ook gezien als een identiteit van het Ruhrgebied

De A40 is een unieke stedelijke structuur die zich onderscheidt van de rest van het Ruhrgebied. Deze verschillende themakaarten laten de ruimtelijke impact en de ruimtelijke verhoudingen tussen snelweg, stad en landschap zien.



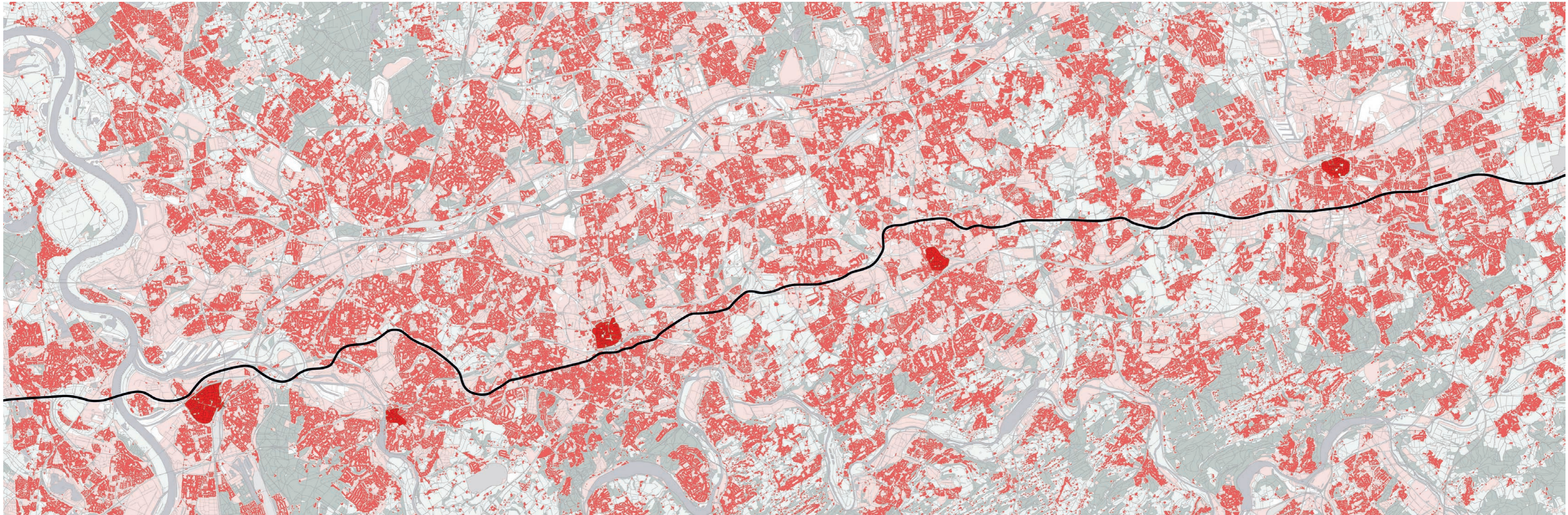
Lengte door Ruhrgebied: 75km
Aantal knooppunten: 11
Aantal op- en afritten: 35
Gemiddeld 1 afrit per 2 km!

Routeverloop A40 en de daarbijhorende knooppunten en afritten.

De A40 en de verwovenheid met de Ruhr-infra



Woongebieden



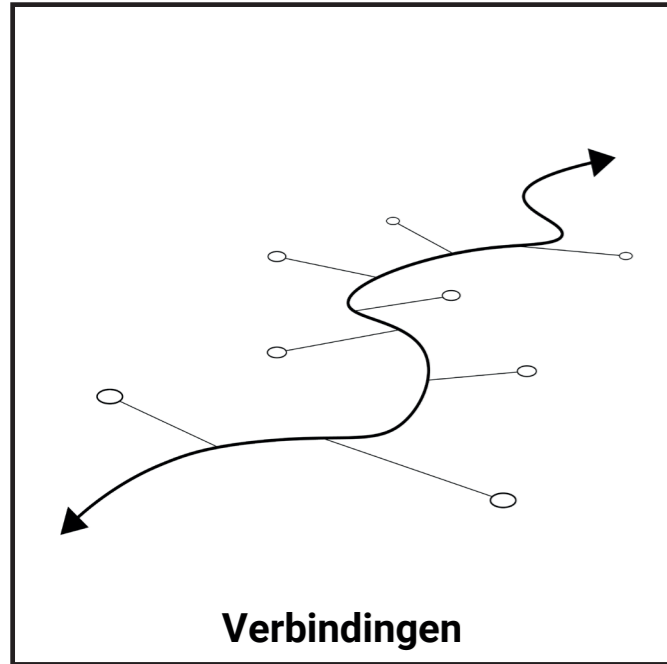
Industrie en bedrijventerreinen



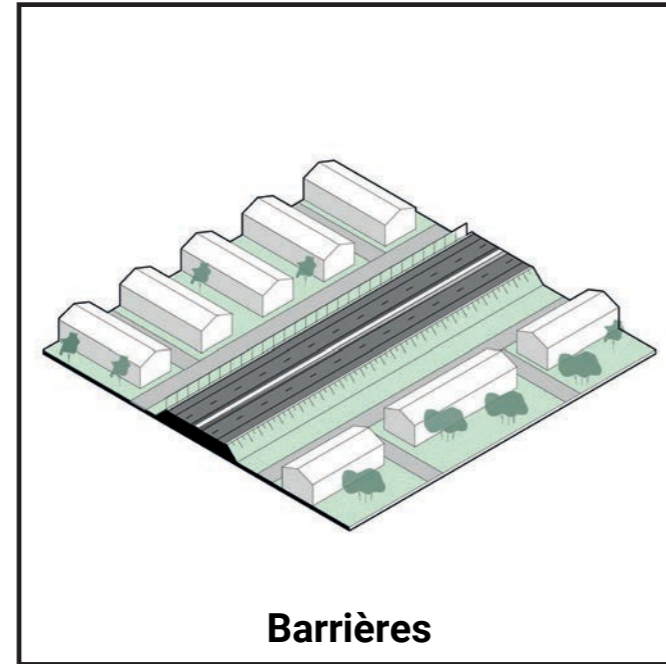
De A40 en het landschap



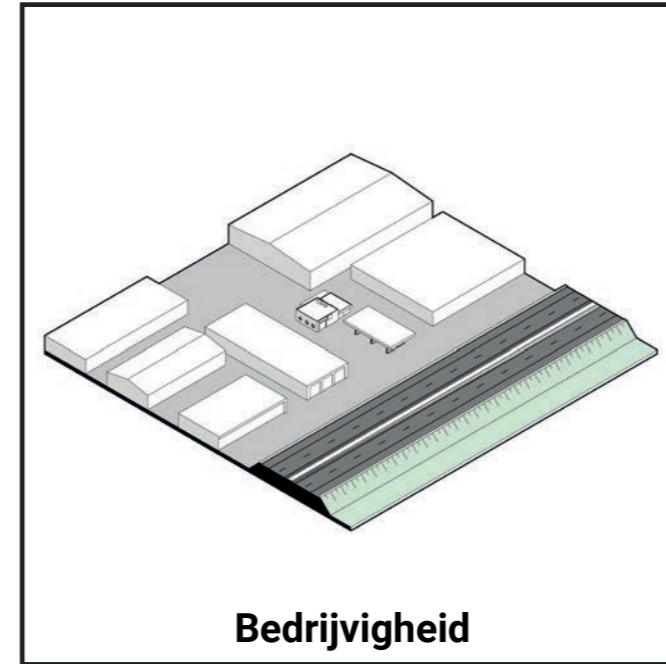
De A40 zorgt voor:



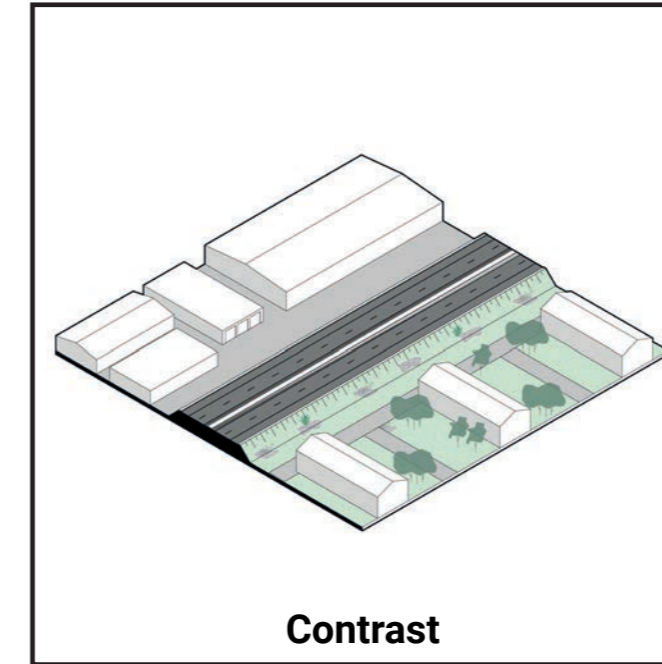
- De A40 verbindt Oost/West maar ook Noord/Zuid
- Ruggengraat voor vrachtvervoer en pendelaars
- Belangrijke schakel op wijk, stads en regio-schaal
- Ruggengraat waarlangs economische ontwikkelingen plaatsvinden



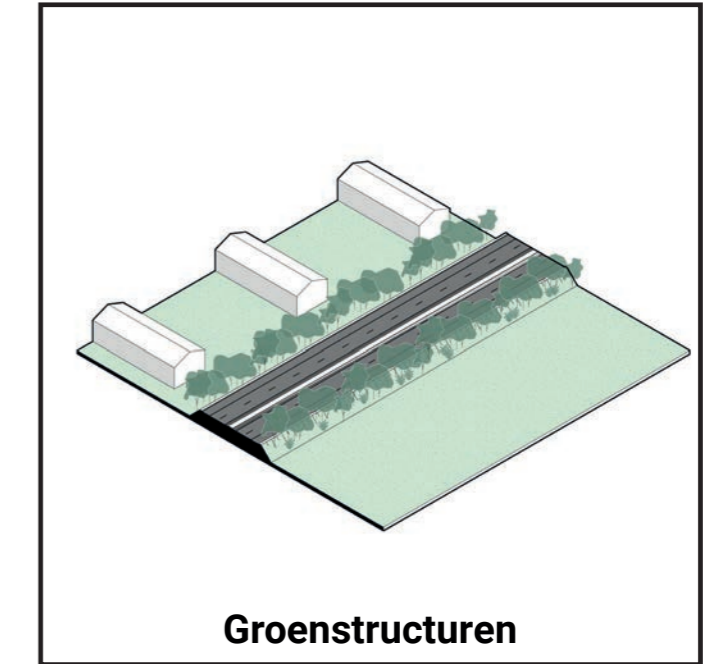
- Doorsnijdt veel woongebieden en groenstructuren
- Een obstakel voor wijkontsluitingen
- Geluidsschermen zorgen voor straten zonder uitzicht
- Door deze barrièrewerking is er ook onderscheid ontstaan tussen wijken (arm & rijk)



- Schaalgrootte en aansluiting zorgt voor bedrijvigheid
- Groot economisch belang
- Schaalsprong en verschillende korrelgroottes
- Grote, middel en kleine bedrijven



- Door de koppeling van verschillende programma's aan de A40 brengt het ook een diversiteit van schaal- en korrelgroottes met zich mee.
- Het contrast heeft nadelige maar ook voordelige werkingen: sommige programma's zijn goed bereikbaar.
- Op sommige punten botsen landschap en bebouwde omgeving hard met elkaar.



- Als de A40 niet wordt omheind door geluidsschermen zijn er veelal bomen en onderbegroeiing die de snelweg aan het zicht en geluid onttrekken.
- Op sommige punten kan de A40 worden beschouwd als een belangrijke groene structuur die aantakt op groen/blauwe structuren in de context.
- Doordat de A40 soms goed 'ingepakt' is kan dit tot desoriëntatie zorgen voor de automobilist of voor de persoon in de context: de relatie tot de bebouwde omgeving is niet altijd even duidelijk.

Ruimtelijke zones

Doordat de A40 zich door veel verschillende plekken in de metropoolregio beweegt is het perspectief als weggebruiker op deze snelweg een ervaring op zich. Landschappelijke elementen van blauw en groen, hoogstedelijke centrum met landmarks, kolossale distributiecentra en handige commerciële zones. Alles komt voorbij en wordt met elkaar vermengd. De A40 werkt als een barrière maar tegelijkertijd rijgt het ook dit soort stukken stad aan elkaar vast vanwege deze verbindende factor.

Tijdens mijn locatiebezoeken viel mij dit enorm op en besloot ik een kaart te maken waarbij ik de verschillende stedelijke zones definieer en zichtbaar wil maken. De A40 is onder te verdelen in vijf verschillende zones: landschappelijk, industrieel, suburbaan, hoogstedelijk en commercieel.



Landschappelijk



Industrieel



Laag stedelijk/suburbaan



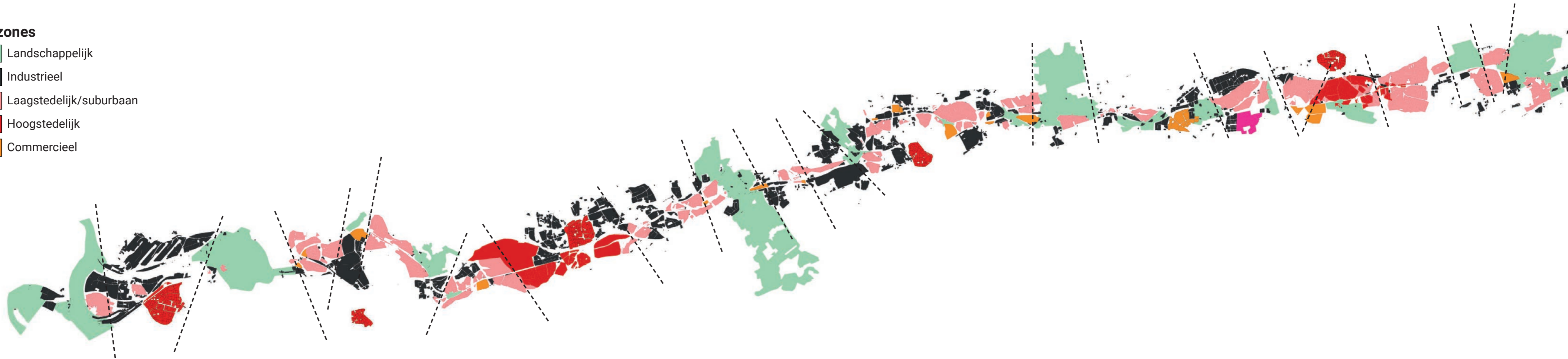
Hoogstedelijk



Commercieel

Routezones

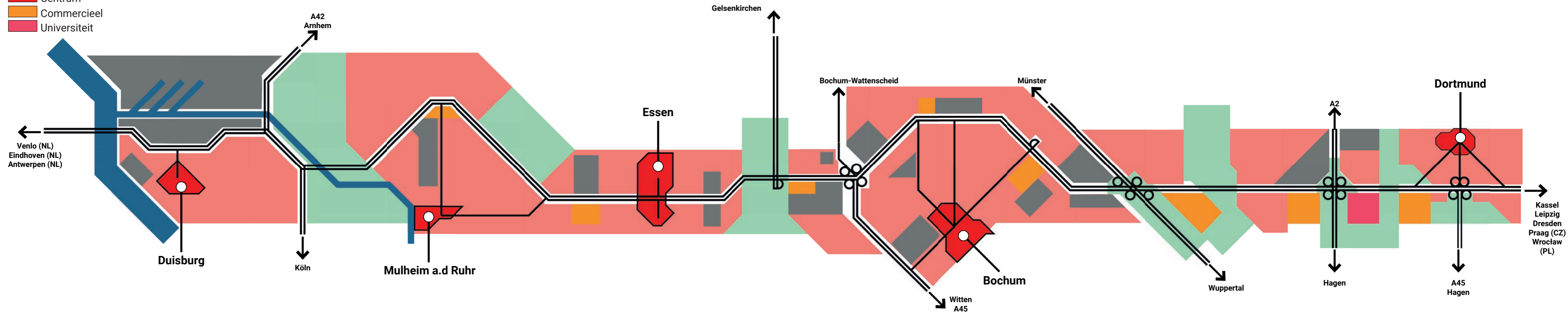
- Landschappelijk
- Industrieel
- Laagstedelijk/suburbaan
- Hoogstedelijk
- Commercieel



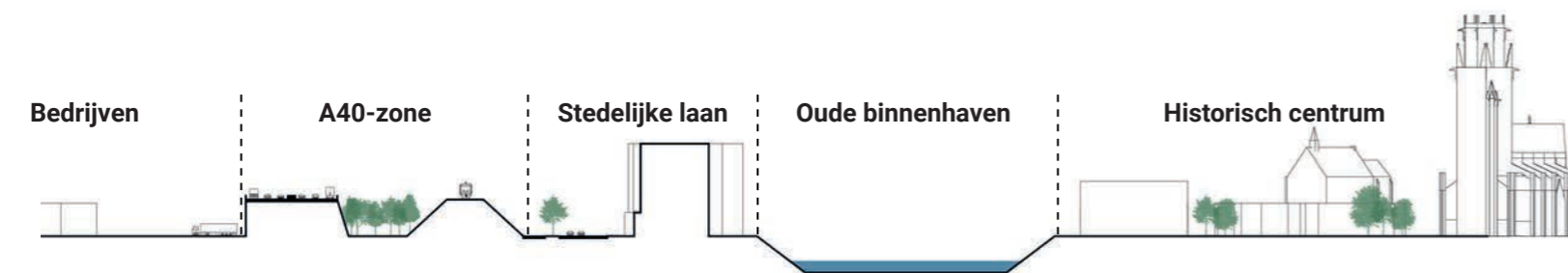
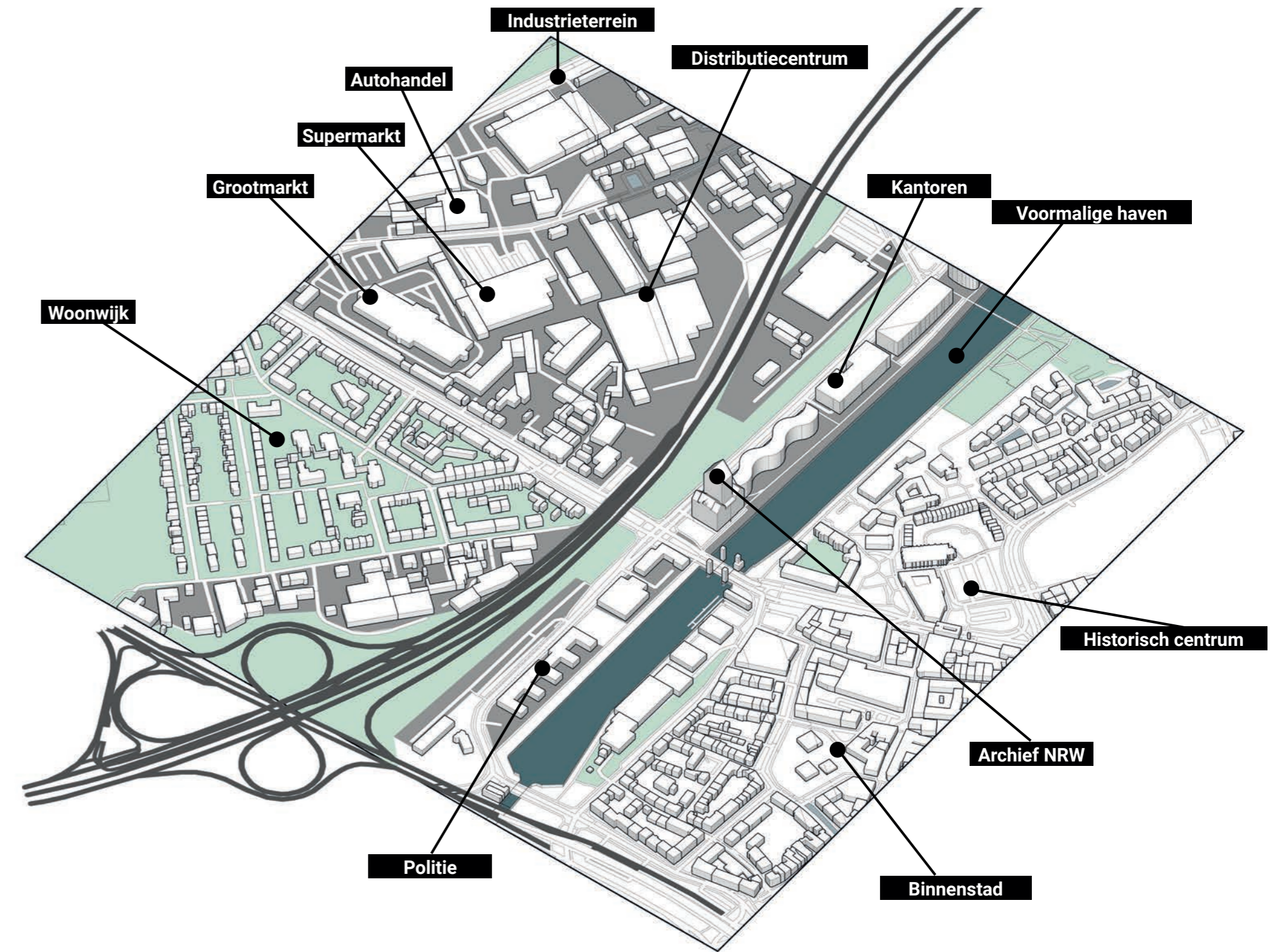
Diagramatische weergave A40

Legenda

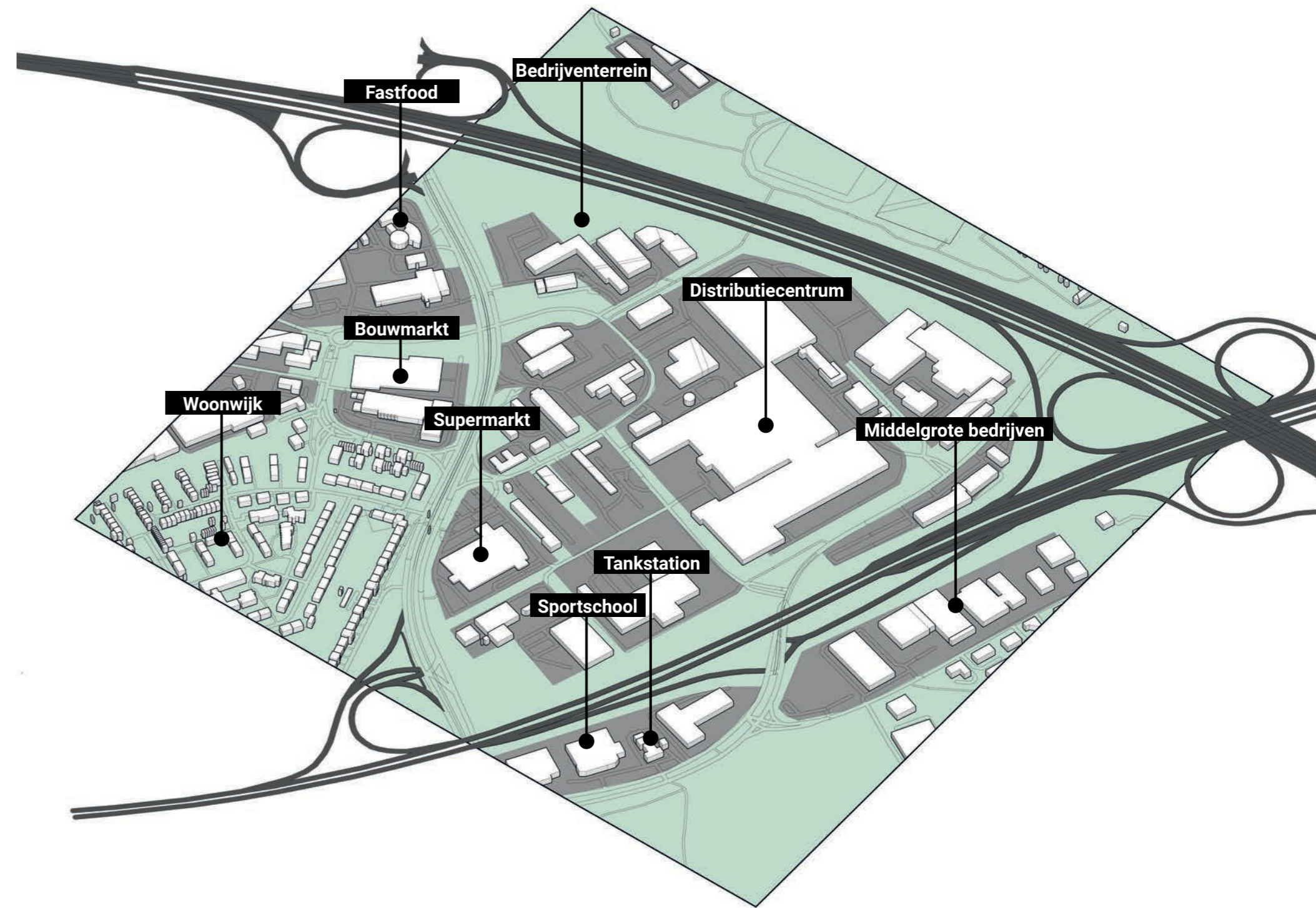
- Landschappelijk
- Industrie
- Bebouwing
- Centrum
- Commercieel
- Universiteit



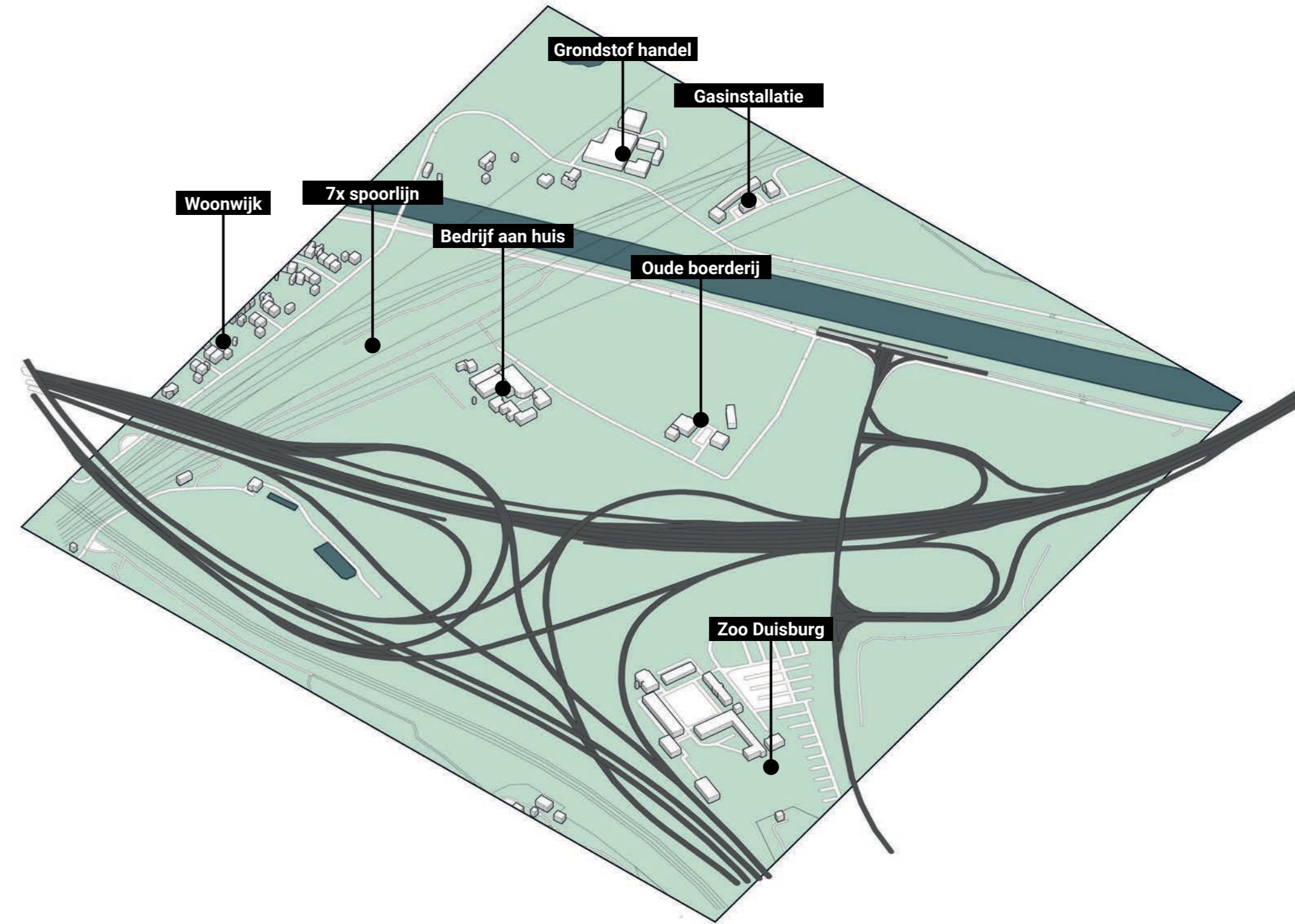
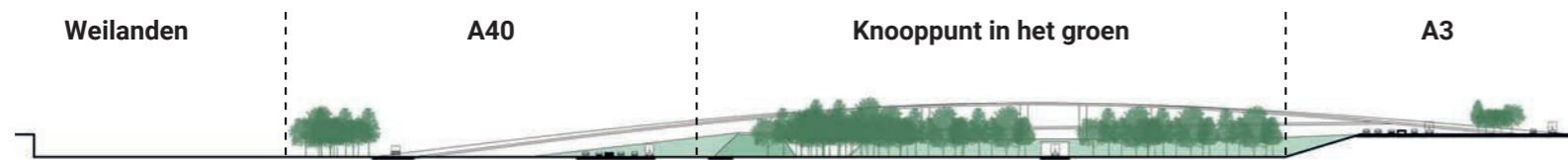
Karakteristieke routezones: stad & industrie



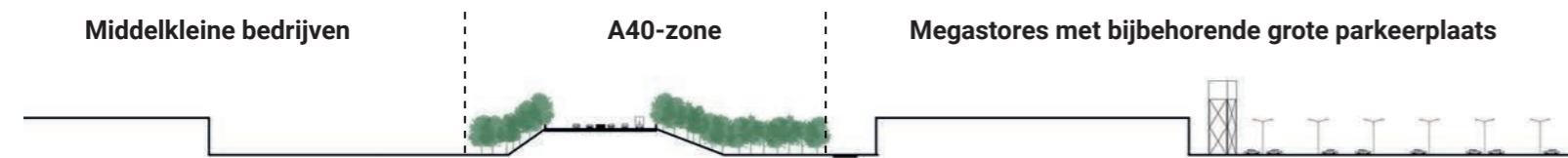
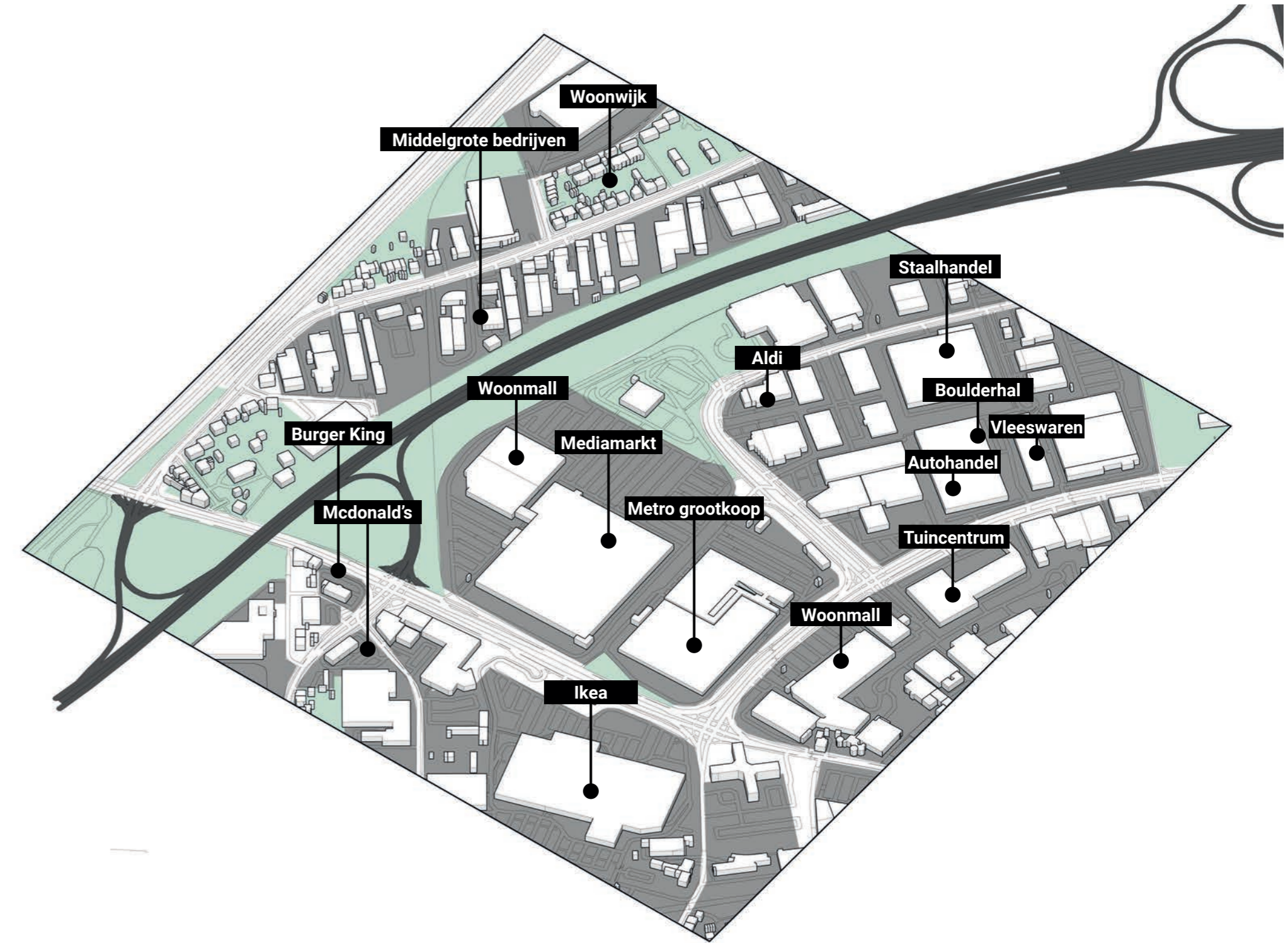
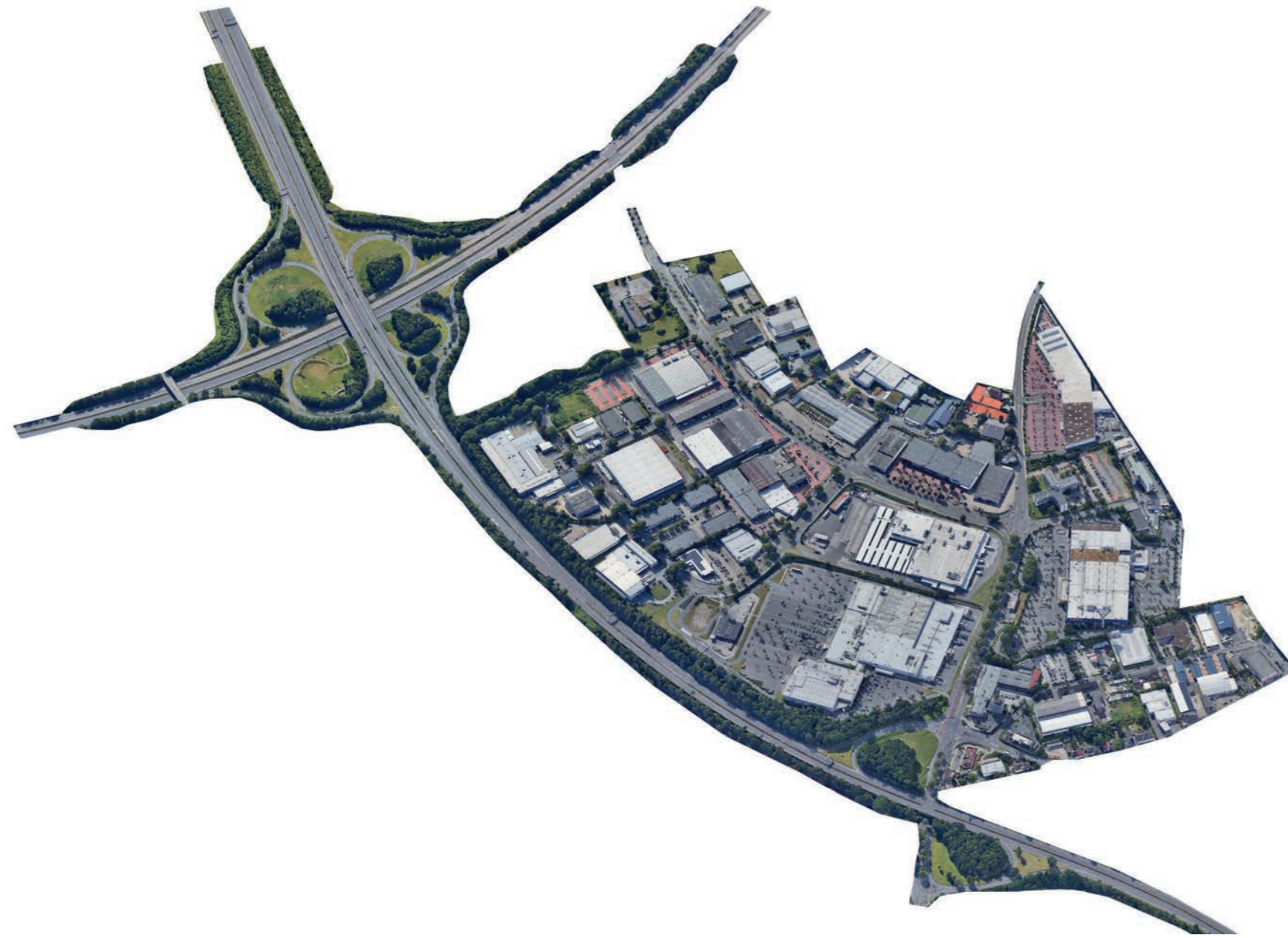
Karakteristieken routezones: bedrijventerreinen



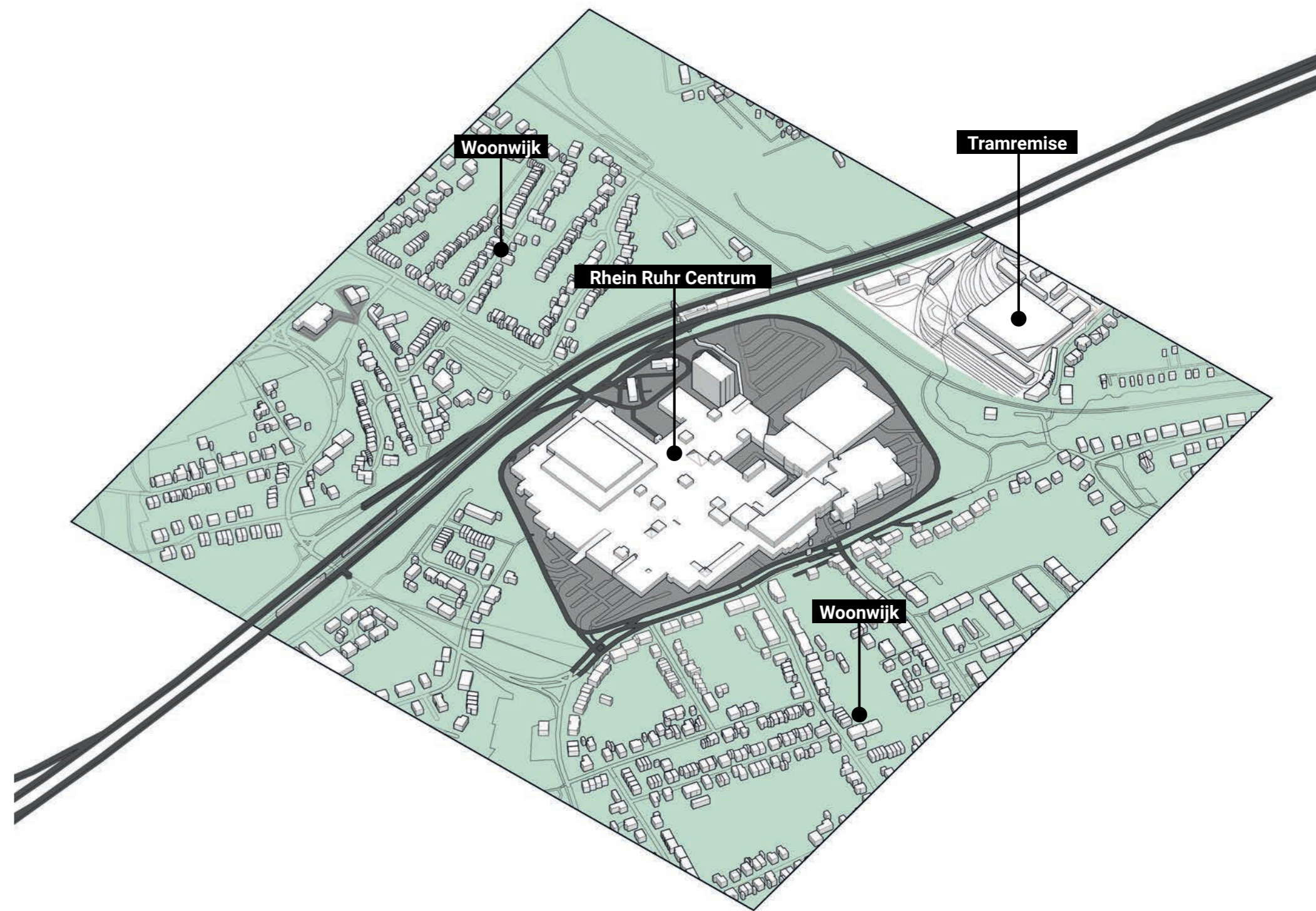
Karakteristieken routezones: landschap



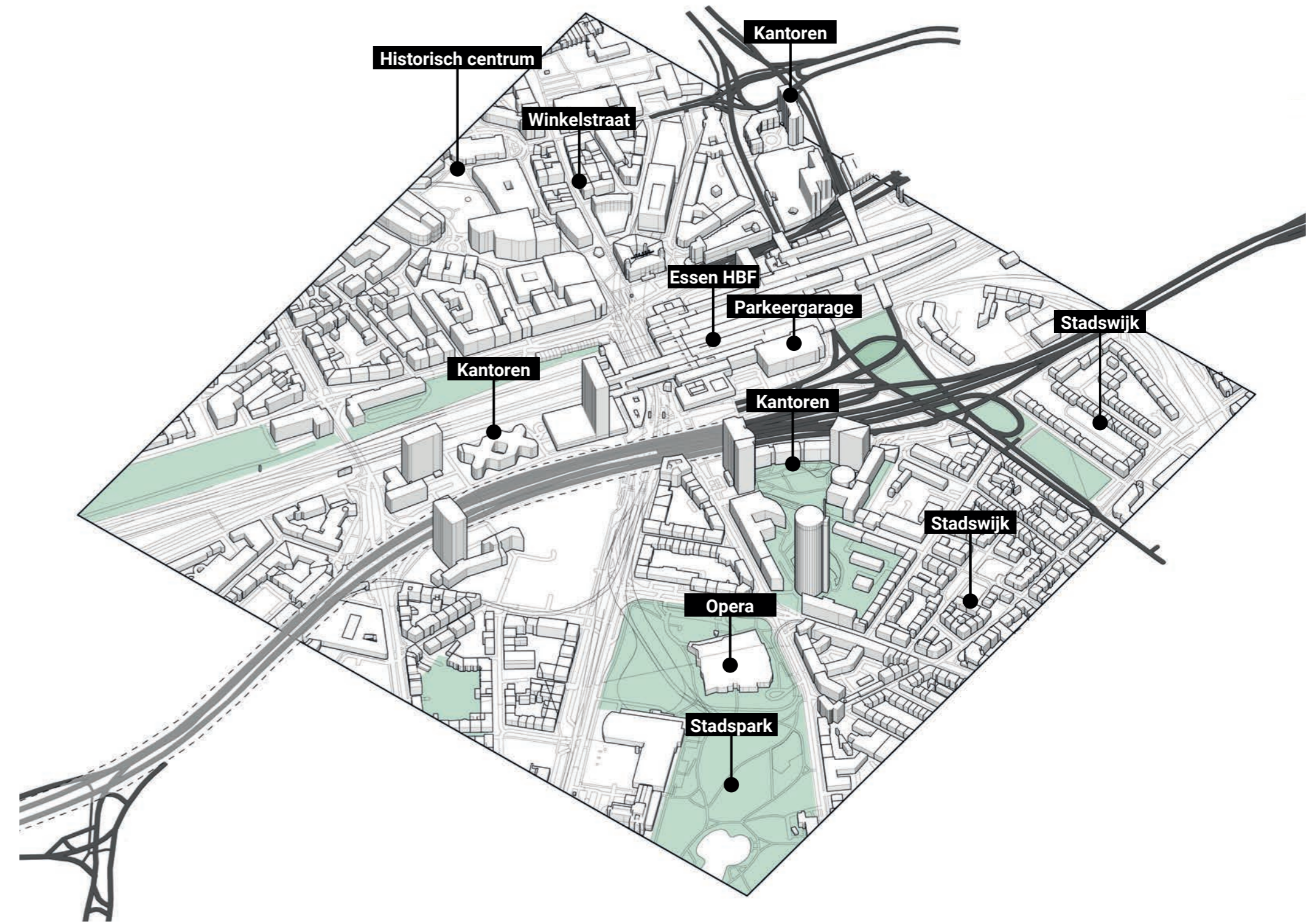
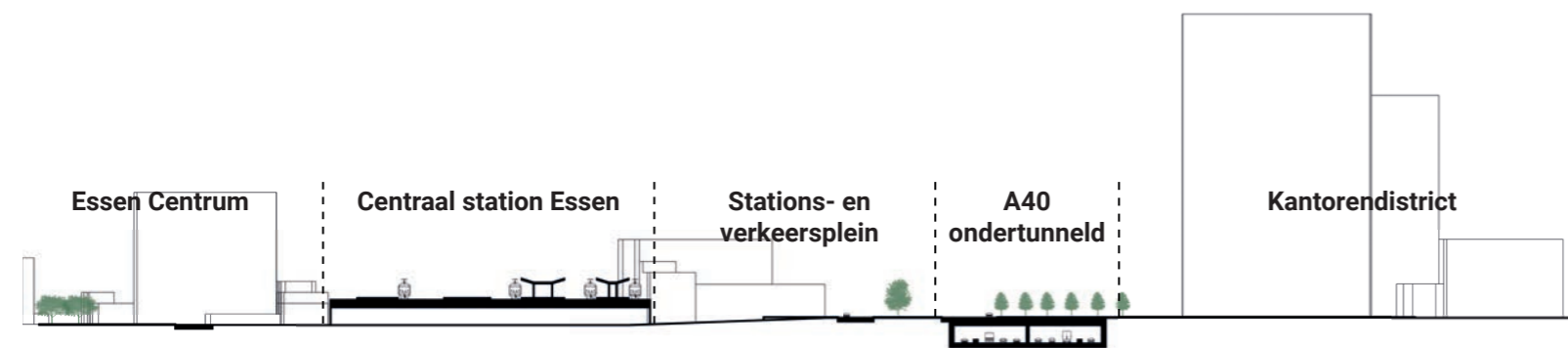
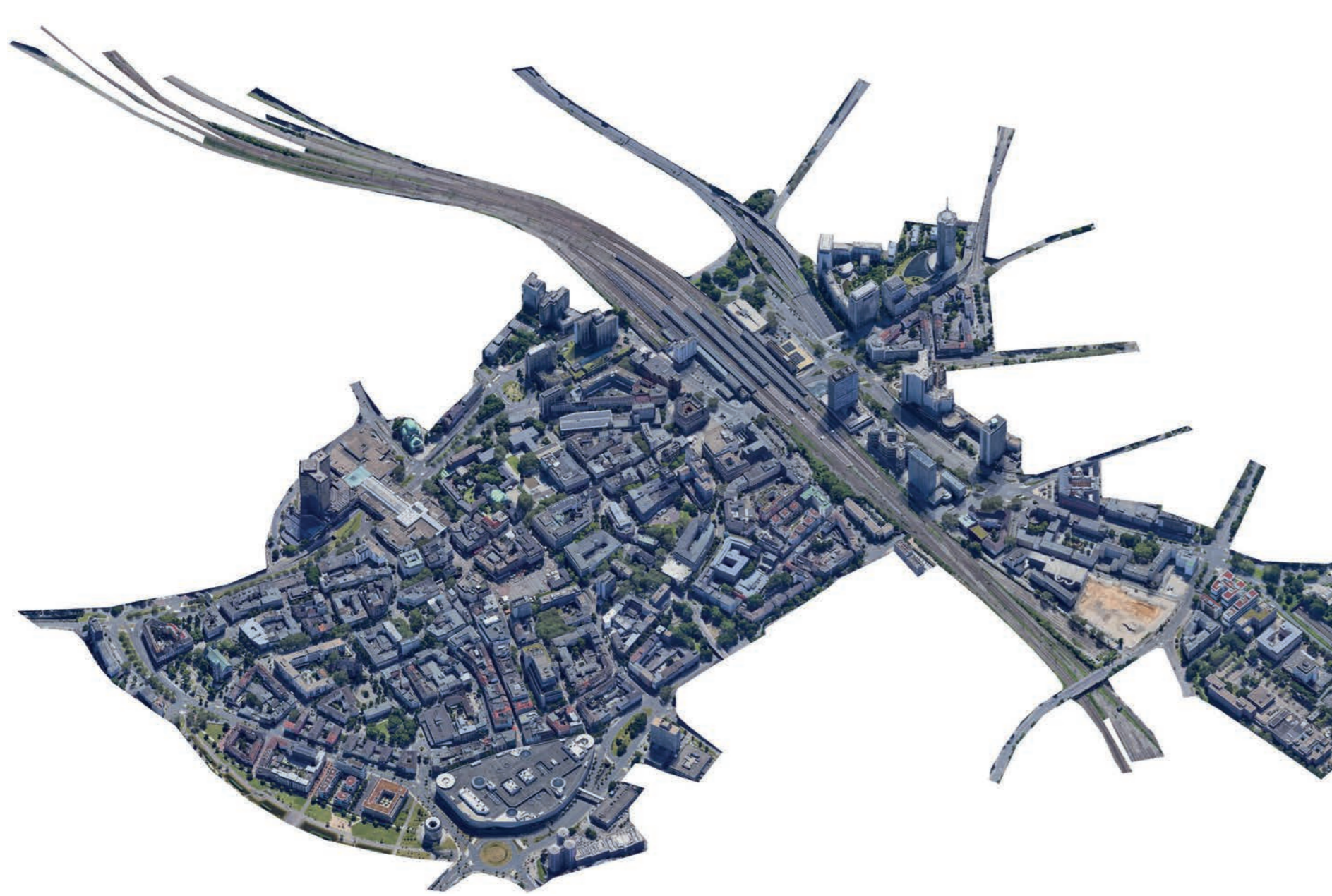
Karakteristieken routezones: winkelcentrum sprawl



Karakteristieken routezones: winkelcentrum cluster



Karakteristieke routezones: hoogstedelijk



Karakteristieken als ontwerpelementen

Conclusies

Doordat de A40 door verschillende ruimtelijke zones loopt geeft het de route een unieke en dynamische ervaring. Als men zich buiten de route begeeft bijvoorbeeld als voetganger geeft het een totaal andere indruk dan dat je dat natuurlijk als weggebruiker hebt. Als buitenstaander van de A40 beseft je pas wat voor ruimtelijke impact het heeft op de lokale schaal en welke voor en nadelen het met zich meebrengt. In de directe nabijheid van de route zijn de effecten het meest merkbaar in de vorm van schaalgrootte, contrast, ontsluiting en programmering.

Het snelweglandschap langs de A40 heeft zijn eigen dynamische en afwisselende karakter. Deze eigenschappen en dynamiek zorgen ervoor dat de A40 een unieke locatie is voor een ontwerpogave. Naar aanleiding van mijn ruimtelijke analyse van de route heb ik geprobeerd een aantal van deze eigenschappen kenbaar te maken. Deze eigenschappen zijn bruikbaar om in te zetten voor het uiteindelijke ontwerp.

Schaalsprong: De verschillende schaalgroottes van gebouwen, programma en structuren.

Snel afwisselend karakter: Relatief korte afstand tussen ruimtelijke zones.

Verblijfs- en transitieruimte: Verschillende plekken en gebieden die een identiteit hebben van komen en gaan.

Aansluitingen: De directe ontsluiting van de snelweg met de omliggende context.

Ruime stedelijke opzet: Het snelweglandschap bevat een ruime en opmerkelijke opzet die alles behalve kleinschalig is.

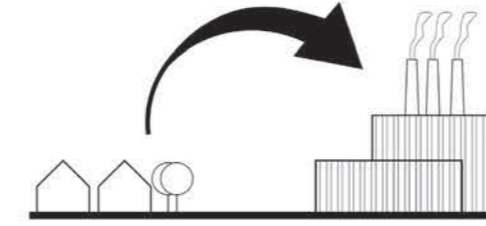
Route als plug-in en -out systeem: Het systematische karakter als flexibiliteit.

Diverse bevolkingsgroepen: Doelgroepen met een diverse culturele achtergrond en leeftijd.

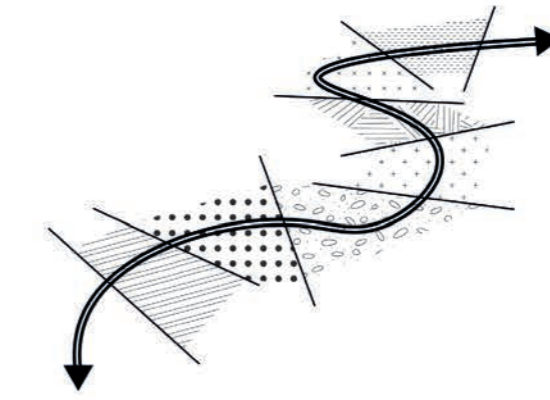
Divers programma: De programma-mix langs de snelweg zorgt voor diversiteit.

Multimodaliteit: Vanwege de stedelijke structuur van de route is het ook aangesloten op verschillende vervoersmiddelen.

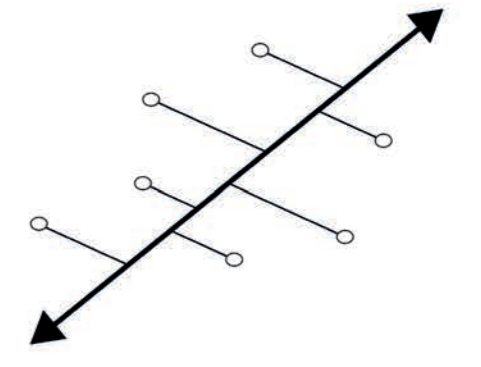
Karakteristieken A40 als ontwerpelementen



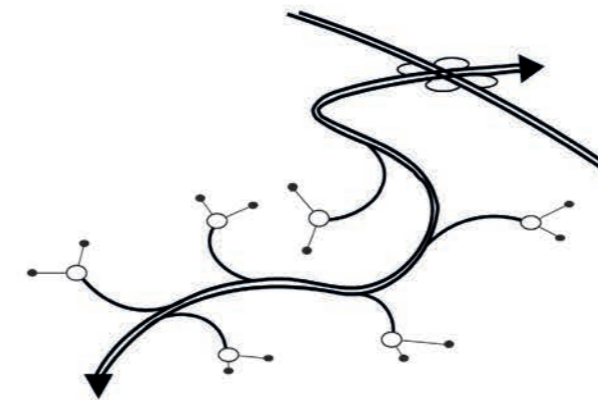
Schaalsprong



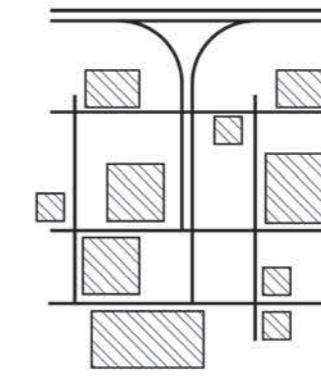
Snel afwisselend landschap



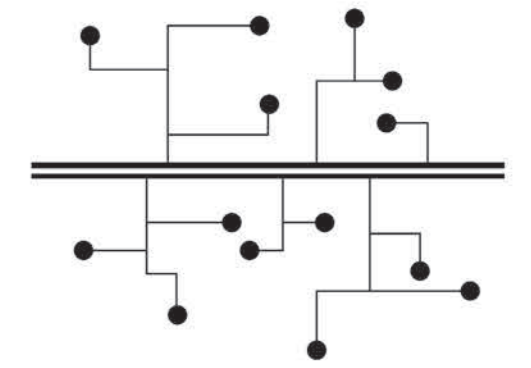
Verblijfs- en transitieruimte



Aansluitingen



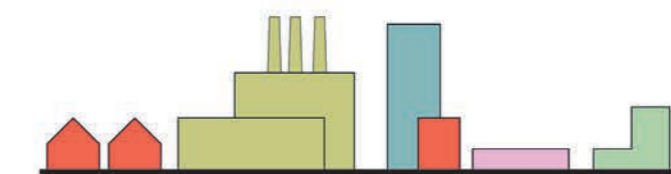
Ruime stedelijke opzet



Route als plug-in en plug-out systemen



Diverse bevolkingsgroepen



Divers programma



Multimodaliteit



Foto's van de A40 en de effecten die het heeft op de directe context.



Zicht vanaf de snelweg: monotoon



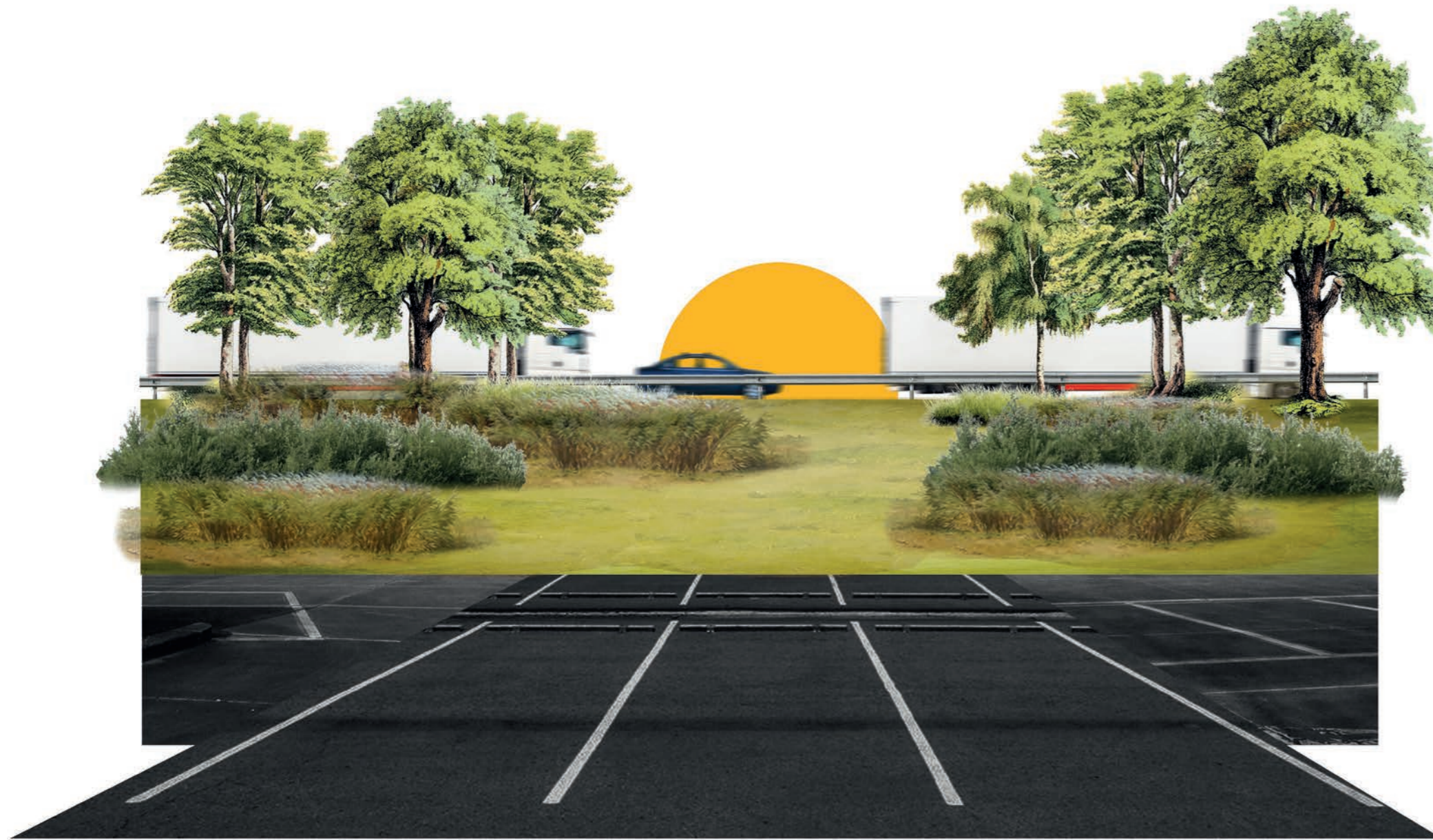
Sfeer vanaf de snelweg: systeemlandschap



Gebruik vanaf de snelweg: egocentrisch



Zicht vanuit de stad: barrière



Sfeer vanuit de stad: afgeschermd



Gebruik vanuit de stad: het gegeneerde landschap



Plangebiet: Bochum-Wattenscheid



Gebruik maken van de bestaande intensiteit

Geen nieuwe leegte creëren

Tijdens mijn ruimtelijke analyse van het Ruhrgebied was ik mij nog niet helemaal bewust van wat ik uiteindelijk wilde gaan ontwerpen. Door het snelweglandschap langs de A40 grondig te analyseren ben ik mij ook bewust geworden van de ruimtelijke consequenties die het heeft op de metropoolregio en wat voor soort plekken en ruimtes er te vinden zijn langs deze route. Door mij vast te bijten op een bepaalde doelgroep, in dit geval de vrachtwagenchauffeur, wist ik mijn zoektocht naar een locatie scherper in te stellen.

Het is voor mij van belang om niet nog meer non-plaatsen en loze ruimte te realiseren die het gevoel van leegte langs bepaalde plekken van deze route alleen maar versterkt. Juist de bestaande dynamiek en cyclus die op deze locaties plaatsvindt hebben voor mij een grote meerwaarde, dat is uiteindelijk ook de fascinatie die mij heeft aangezet tot deze opgave. De vuistregel is om geen nieuwe leegte te creëren.

De kwaliteit zit hem juist door gebruik te maken van de bestaande intensiteit, in dit geval van de rustplaatsen langs de snelweg. Verspreid door de metropoolregio zijn er rustplaatsen en parkeerplekken voor vrachtwagens te vinden. Langs de A40 zijn het er momenteel +/- 300 parkeerplekken. Gezien de huidige verkeersbewegingen van vrachtwagens zijn dit er niet genoeg.

De rustplaatsen komen voor in verschillende vormen: bewust of onbewust aangelegd. De rustplaatsen die bewust voor dit soort doeleinden zijn aangelegd zijn vaker van hogere kwaliteit dan de plekken die spontaan dienen als rustplaatsen. Het heeft voor mij niet veel zin om te beginnen met een rustplaats die redelijk aangelegd is, dus zocht ik naar een locatie die niet 'perfect' is maar ook sterk contrasteert met de context eromheen.



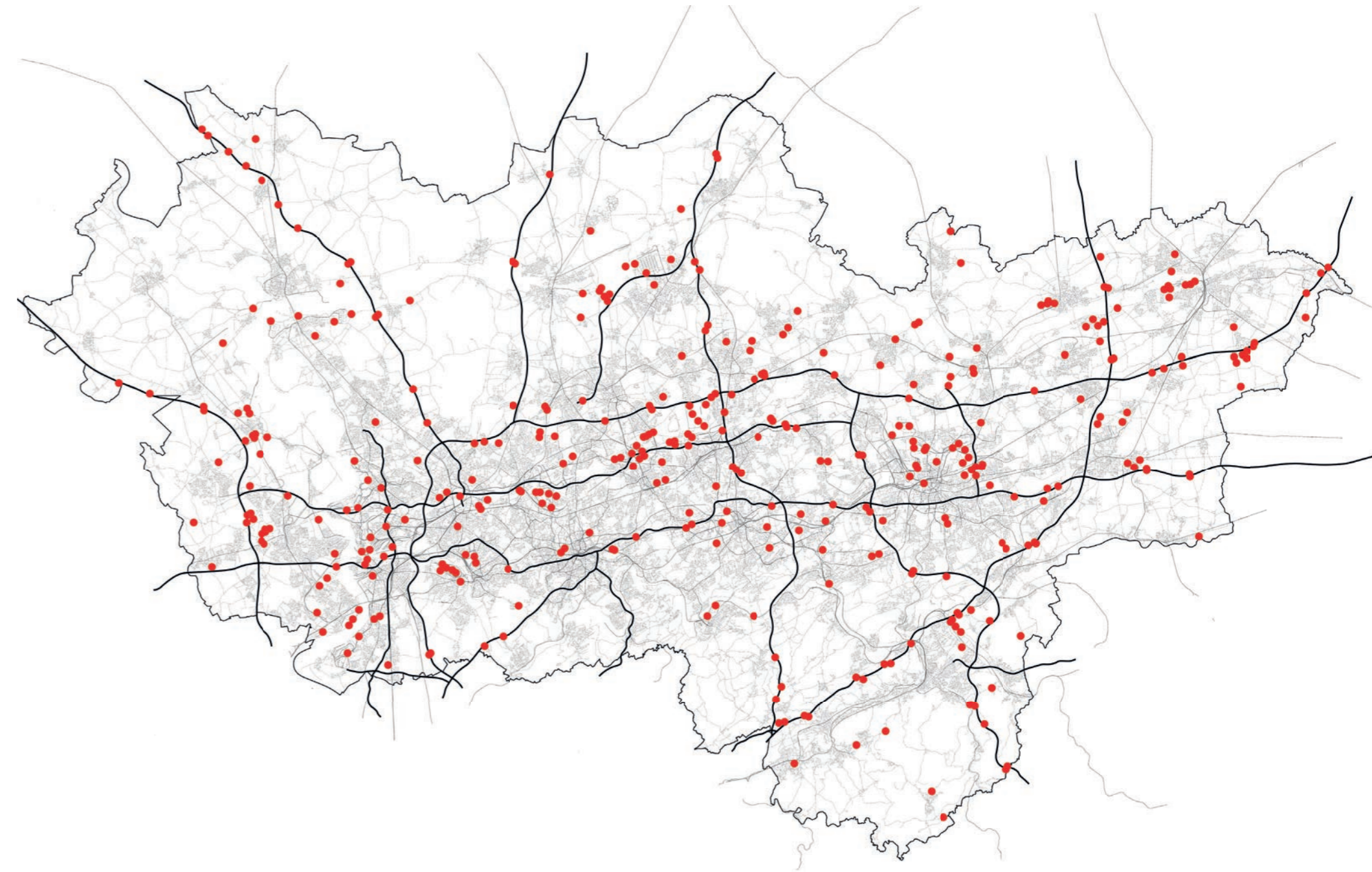
Tankstation & rustplaats Ruhr Schnellweg, Bochum

Gedeeltelijk ontworpen als rustplaats



Tankstation & rustplaats Beverbach, Dortmund

Ontworpen als rustplaats



Langs de A40 in de metropoolregio zijn er ongeveer 300 parkeerplekken voor vrachtwagens te vinden. (Bron: TruckParkingEurope app)

Keuze plangebied: Bochum-Wattenscheid

Langs de A40 heb ik verschillende rustplaatsen onder de loep genomen en bekeken welke ruimtelijke potentie er is qua schaal, ligging, programmering maar ook mogelijkheden tot verdere doorontwikkeling van de plek. Veel van deze plekken waren ingesloten door industrieterreinen, grootschalig groen of hoogteverschil. Tijdens deze zoektocht viel één locatie mij enorm op: een tankstation langs de A40 ter hoogte van Bochum-Wattenscheid.

Als gebruiker van de snelweg valt deze locatie amper op. Hoge betonnen geluidsschermen isoleren de context op dit stuk van het traject. Men moet echt de afslag nemen om een duidelijk beeld te kunnen krijgen van deze plek. Het tankstation en de bijbehorende rustplek viel mij op omdat het een erg aparte ligging heeft. De directe context is namelijk een groot volkstuincomplex waarbij de wereld van het tankstation en de volkstuin zijn afgesloten door een betonnen wand.



De gemarkeerde locatie langs de A40 ter hoogte van Bochum-Wattenscheid.

Niet alleen de situering van het tankstation valt op maar ook de verschillende schaalspelingen van de gebouwen in de nabijheid van het tankstation. De gebouwen lopen qua hoogte getrapt op met als het hoogste punt de staalfabriek van Thyssen Krupp. Op deze vierkante kilometer is ook een vrij divers programma aanwezig: een McDonalds, een woonmall, baby park, autogarages, restaurant, brandweerkazerne maar ook aanliggende woningen.

De ruimtelijke diversiteit en de invulling van deze plek is vrij uniek te noemen. De locatie is goed te bezoeken vanaf de snelweg maar ook vanuit de context, desondanks het in een overgangszone ligt tussen snelweg en de bewoonde wereld. Doordat de locatie redelijk compact is maar tegelijkertijd rijk is aan programma en schaalverschillen was voor mij de keuze duidelijk om hier mijn ruimtelijke ingreep op toe te passen.



De ligging van het plangebied ten opzichte van de metropoolregio en de A40.

Waar internationaal en lokaal elkaar kruisen

Niet alleen de lokale situatie was voor mij doorslaggevend maar ook de rol die het plangebied speelt op de lokale en tegelijkertijd ook de internationale schaal. De parkeerplaatsen rondom het tankstation zijn grotendeels constant bezet door vrachtwagens.

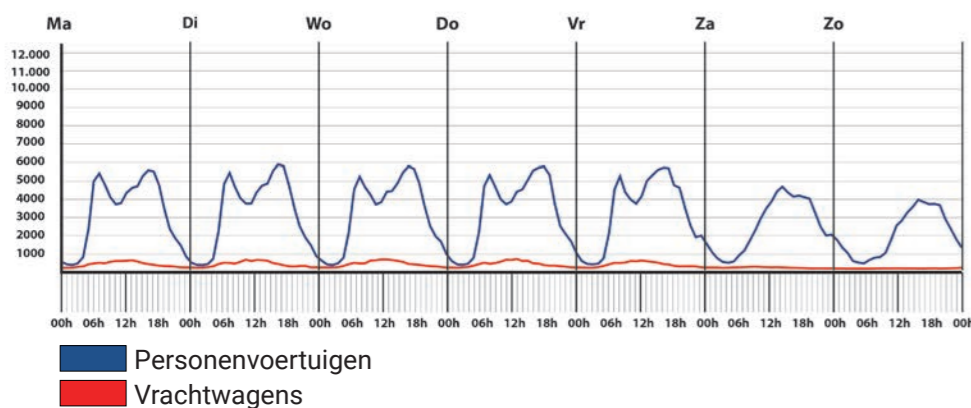
Het is een komen en gaan van vrachtwagens en autoverkeer maar ook van voetgangers en fietsers. Er is een kleine deur die de verbinding legt tussen het tankstation en de naastgelegen volkstuinen. Mensen komen hier om bier, sigaretten en vlees te halen bij het tankstation. Dit is juist de bestaande dynamiek waarna ik heb gezocht.

Door deze plek voor een tijdje te observeren zie je ook wat voor belang elke doelgroep heeft bij deze plek: een parkeerplaats of slaapplek voor de vrachtwagen, het aftanken van de auto, het kopen van sigaretten en bier en het afzetten van mensen die om de hoek wonen. De situatie en taferelen zijn opmerkelijk en laat ook zien dat het een plek is waar internationaal en lokaal elkaar kruisen. Het is een vrij abrupte kruising op een plek waar je niet fatsoenlijk kan verblijven, een belangrijke kwaliteit die deze plek mist.

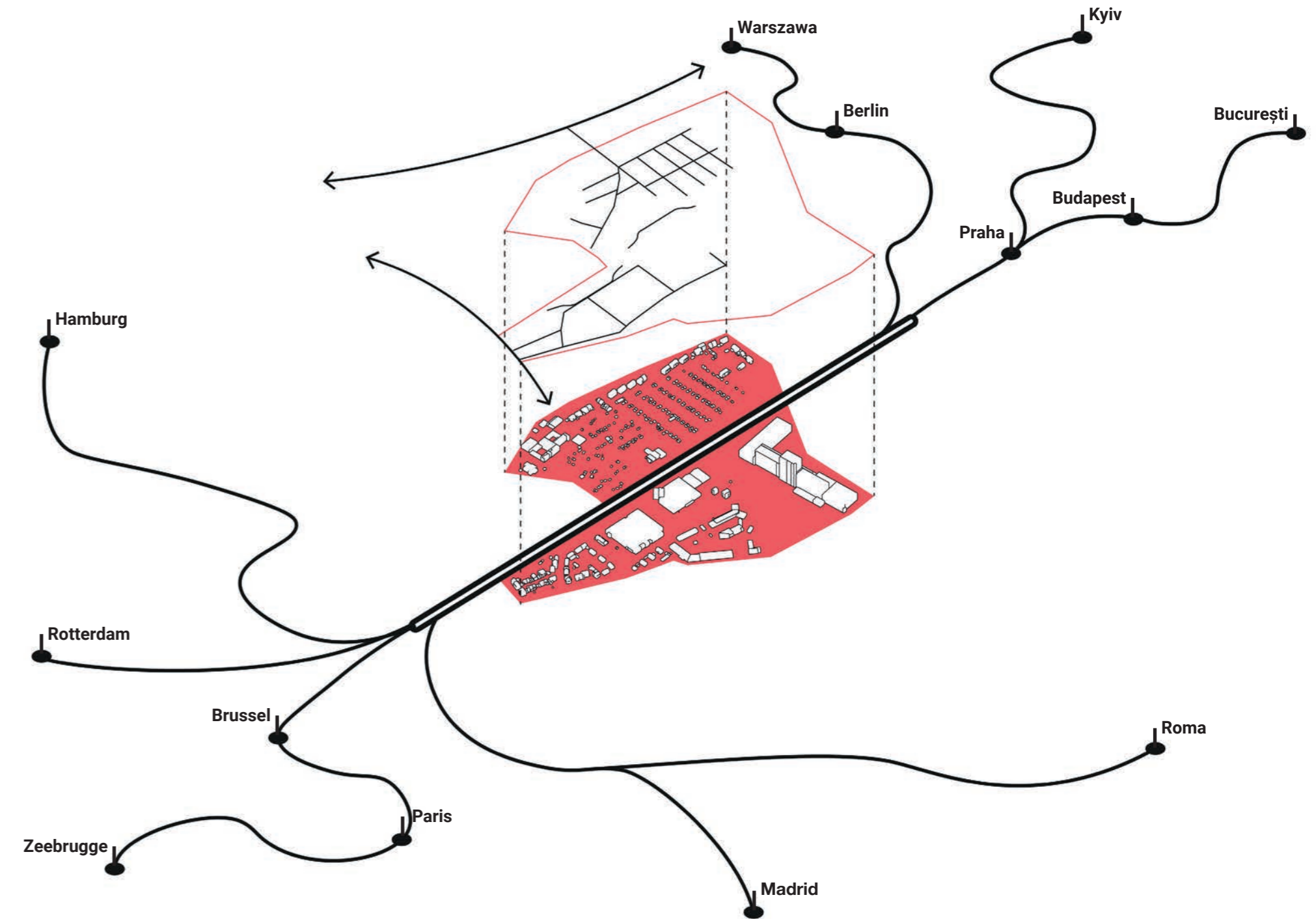
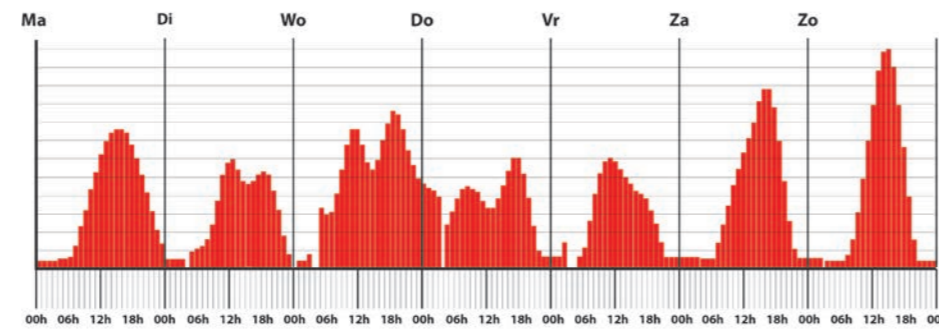
Om een beeld te krijgen van de huidige dynamiek en fluctuatie van verkeersbewegingen heb ik gebruik gemaakt van data van een officiële verkeersstelling vlak voor de afrit richting het tankstation en van de 'druktemeter' van Google Maps. In de grafiek van het verkeersvolume is een duidelijke cyclus te zien per dag van verkeersvolumes van auto's en vrachtwagens.

In het weekend is te zien dat het vrachtwagenverkeer afneemt vanwege weekendrust en het Duitse rijverbod voor vrachtwagens op zondag. Op de druktemeter is te zien dat het juist in het weekend het drukste is bij het tankstation. Dat betekent dat vrijwel het hele weekend het tankstation druk bezet is met vrachtwagens die hier hun verplichte 45 uur rust moeten doorbrengen of stilstaan vanwege de zondag.

Verkeersstelling A40 t.h.v Bochum: weekaantal, 1 richting.
Ruim 10.000 vrachtwagens in 24h in beide richtingen



'Druktemeter' Google, tankstation Ruhr Schnellweg A40 Bochum



Lokaal en internationaal overlappen elkaar op dit kruispunt aan de A40

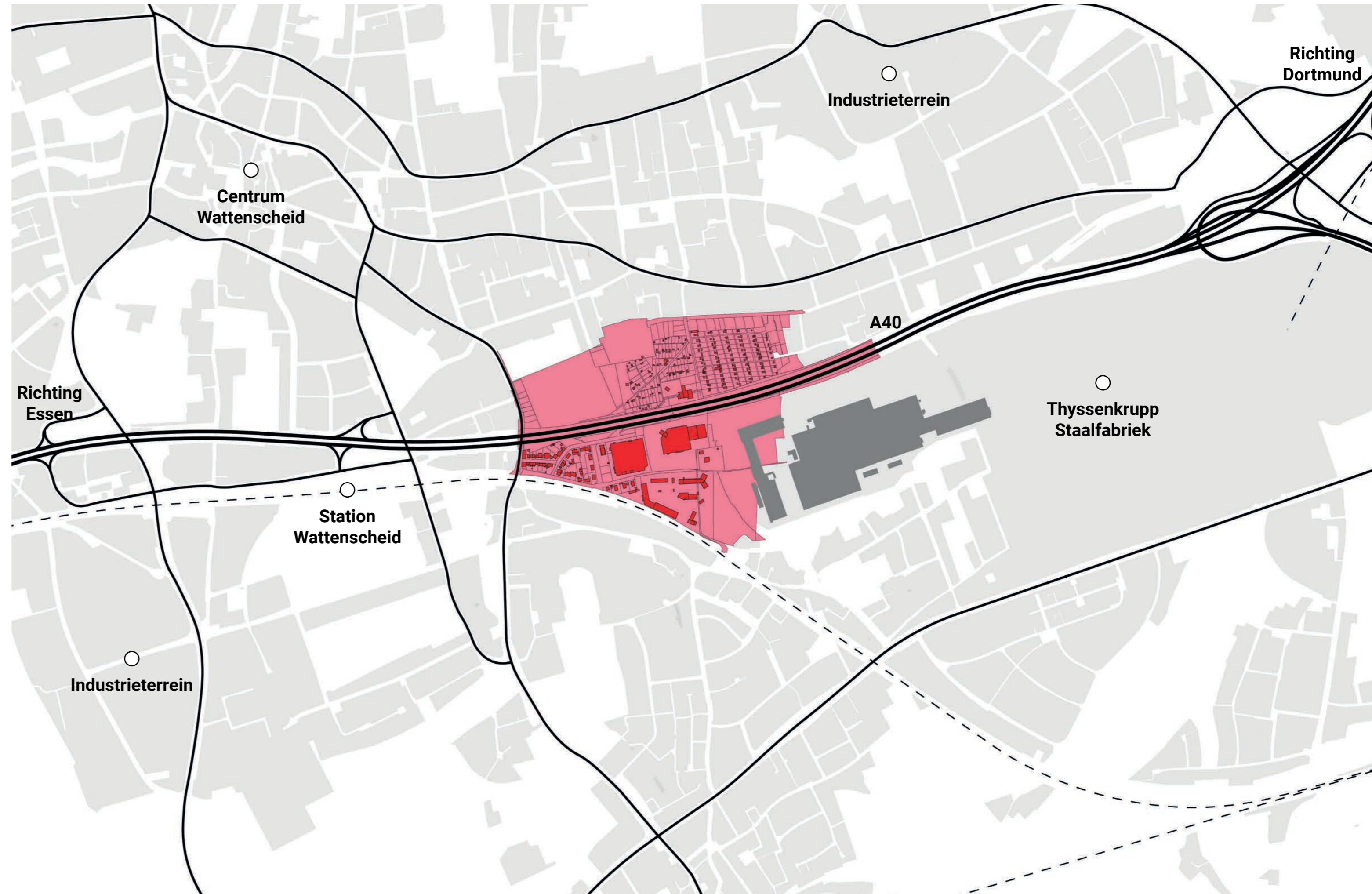
Ligging op stedelijke schaal



Lokale ligging

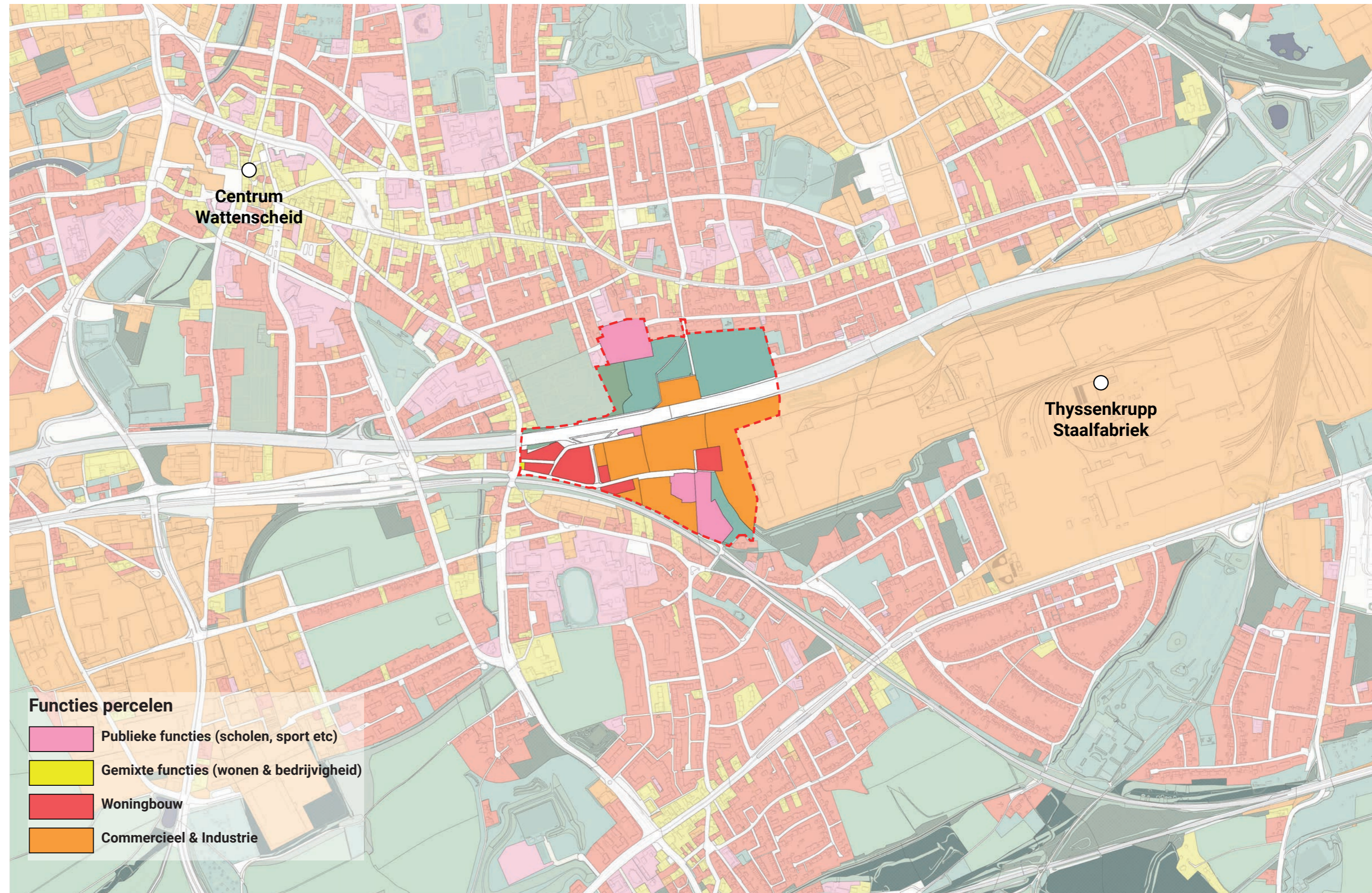
Zoals eerder benoemd is de lokale ligging van het plangebied erg interessant. Het ligt tussen Bochum en het stadsdeel Bochum-Wattenscheid in. Het plangebied is omringd door groen, bebouwing en industrie. De A40 is de sterkste hoofdweg die door het gebied loopt, waarbij het plangebied als het ware wordt samengedrukt door een spoorlijn en door de snelweg.

Doordat het plangebied voornamelijk de gebruikers van de snelweg bediend kom je makkelijk weg door de goede ontsluitingen, maar zo zijn er ook langzaamverkeersroutes die het gebied aandoen. Op straatniveau valt het plangebied weg om dat het vanaf de stad veelal aan het zicht onttrokken is. Vanuit de stad moet je de plek kennen om te weten dat het er ligt, anders ga je er zo aan voorbij.



Grondgebruik

Het plangebied heeft de diversiteit in programma mede door de ligging aan de snelweg en de omliggende context te danken. Wonen, bedrijvigheid, commercie, industrie en publieke functies zijn aanwezig op deze compacte plek. Dit uit zich in de dynamiek die de plek heeft maar ook in de ruimtelijke schielsprong die voor contrast zorgt.



Historische ontwikkeling

Van akkerland naar non-plaats

Vanwege mijn interesse in deze locatie vond ik het ook nodig om een idee te kunnen krijgen van hoe de plek ongeveer tot stand heeft kunnen komen. Het is geen locatie van historisch belang maar heeft verrassend genoeg wel een aantal historische elementen die vandaag de dag nog steeds terug te vinden zijn.

Wattenscheid, wat tegenwoordig een stadsdeel is van Bochum was vroeger een zelfstandig dorp dat leefde van de landbouw en ook omringd was door akkerland. Net zoals in de gehele metropoolregio heeft de massale industrialisatie ervoor gezorgd dat veel dorpen zoals Wattenscheid werden opgeslokt door de komst van industrie en de daarbij gepaarde urbanisatie en aansluiting op infrastructuur zoals spoorlijnen.

Het huidige plangebied was tot aan het begin van de 20e eeuw een akkerland dat ontsloten was door verschillende landweggetjes en paden. Wat opvalt is dat naast dit akkerland een landgoed stond dat omzoomt was door bomen en groen. Een gedeelte van het huidige volkstuincomplex was in die tijd ook al aanwezig.

Doordat de historische Hellweg route niet meer aan de eisen voldeed werd de route verhard, uitgebouwd en ook verlegd om gemotoriseerd verkeer toe te kunnen laten en daarmee ook de verbinding tussen de verschillende steden en dorpen te verbeteren. Deze eerste infrastructurele schaalvergroting ging dwars door de vroegere akkerlanden waardoor het plangebied pal aan een drukke verkeersroute kwam te liggen. Met de naoorlogse uitbouw van hoofdstraat naar snelweg werd het contrast nog groter.

Vanaf de jaren '60 werd het karakter van het snelweglandschap steeds duidelijker en dominant in het vroeger akkerlandschap. Grootschalige publieke gebouwen, commercie en industrie vestigden zich langs de A40 vanwege de ideale aansluiting. Deze schaalvergroting is doorgezet waardoor het gebied ook uiteindelijk de huidige uitstraling heeft gekregen. Zoals te zien op de luchtfoto's is het domein van de volkstuinen altijd gehandhaafd en gerespecteerd.

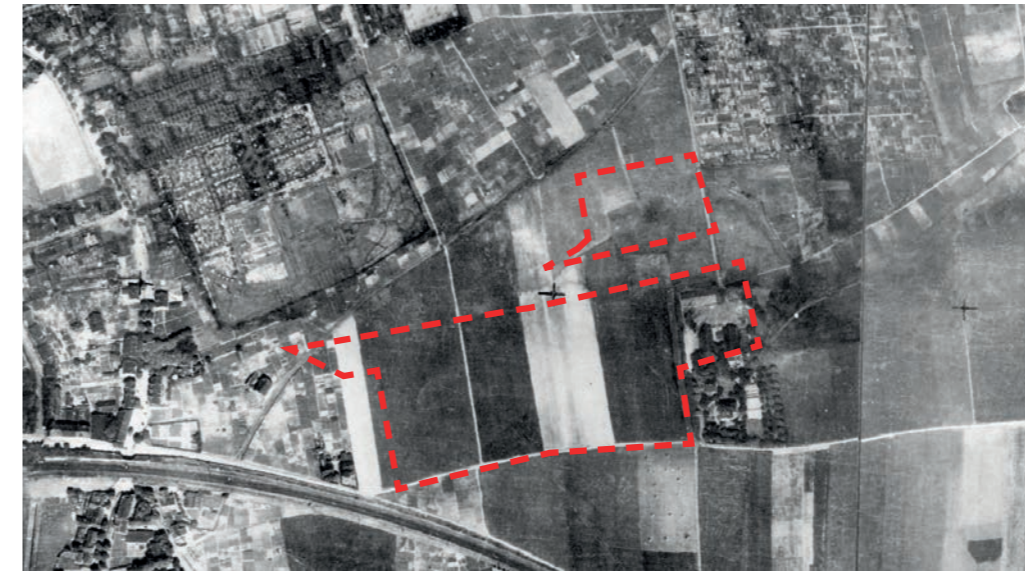


1954

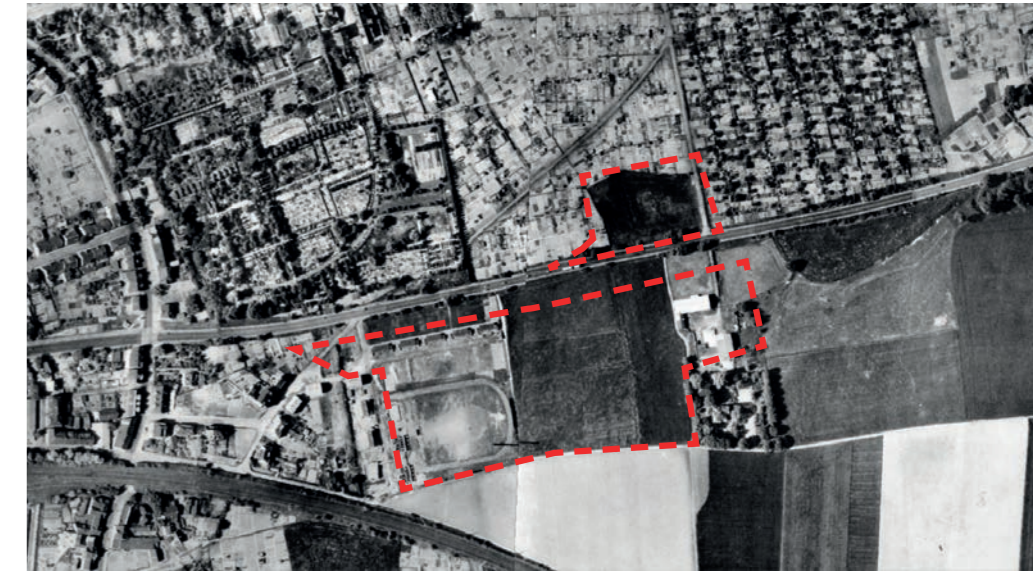
De B1 vlak voor en na de uitbreiding naar de A40



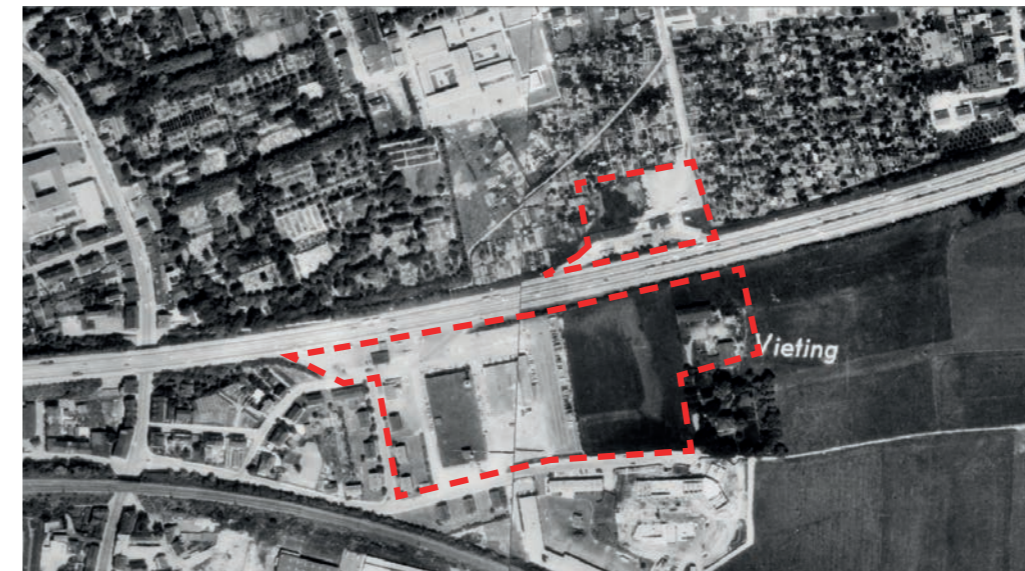
1956



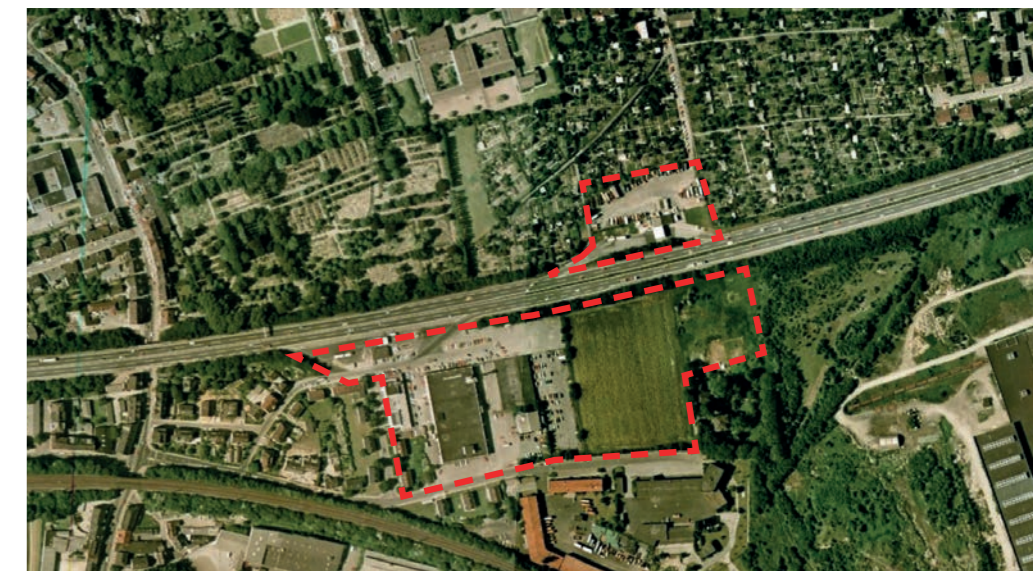
1926



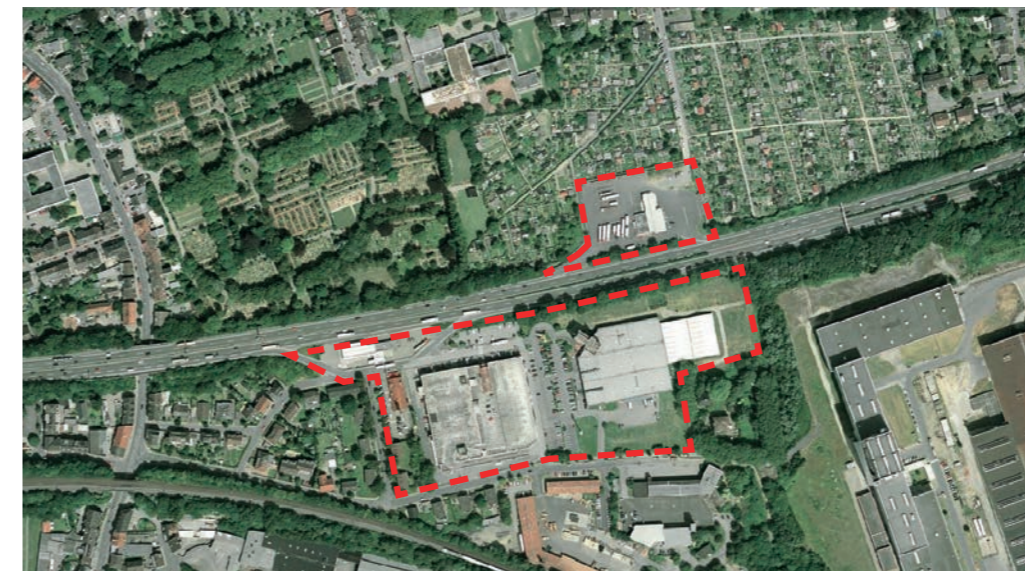
1952



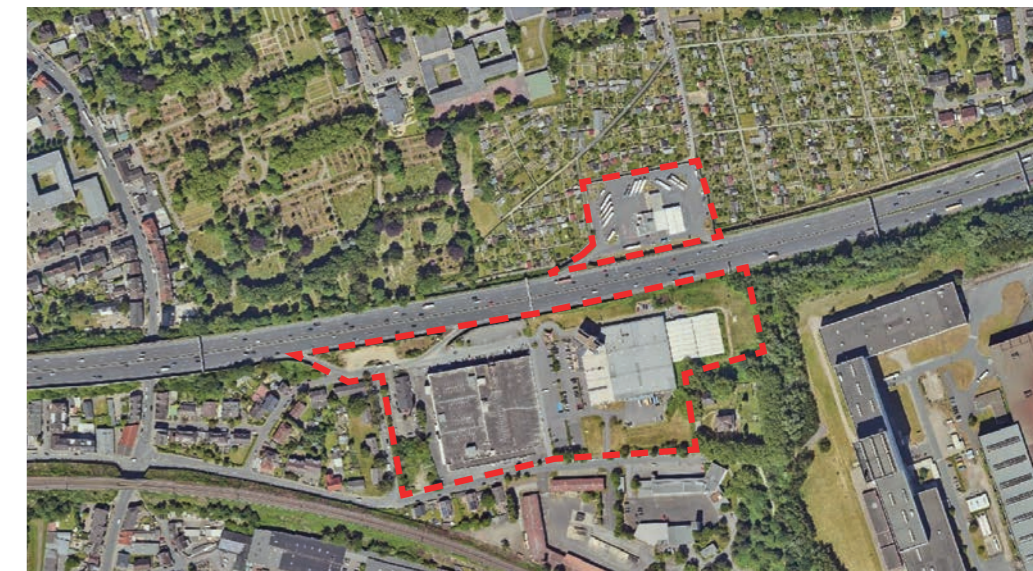
1969



1990



2006



2020

Overgebleven historische elementen en structuren

Desondanks de transformatie van akkerland naar snelweglandschap zijn er enkele historische elementen en structuren die de test des tijds hebben doorstaan. Als men goed kijkt en ook de achtergrond van de plek kent zijn deze elementen nog terug te vinden. Doordat ik zelf kort een historische analyse heb gedaan om de compositie te kunnen begrijpen heb ik deze ook in beeld gebracht.

Vershillende voetpaden en doodlopende wegen in het gebied waren vroeger landwegen en voetpaden. Deze bepalen op een kleinere schaal de landschappelijke structuur maar zijn nog steeds aanwezig. De begraafplaats van Wattenscheid is daarbij ook een historisch element. Het is opmerkelijk dat het domein van de volkstuinten altijd gerespecteerd is. Dit kleinschalig complex staat te midden van een stedelijke arena waar de schaalvergroting het beeld heeft bepaald. Het contrast tussen deze werelden is enorm en uniek.

Zoals eerder benoemd was het plangebied ooit akkerland in een agrarisch landschap. Bij dit akkerland hoorde een landgoed met twee landhuizen die er vandaag de dag nog steeds staan. Op verschillende historische kaarten is de naam "Vieting" te lezen wat doet vermoeden dat dit ooit de naam van het landgoed en de bewoners was. De vroegere laan richting het landhuis is afgesneden toen de A40 werd aangelegd. Interessant genoeg heet deze straat nog steeds "Vietingstraße".



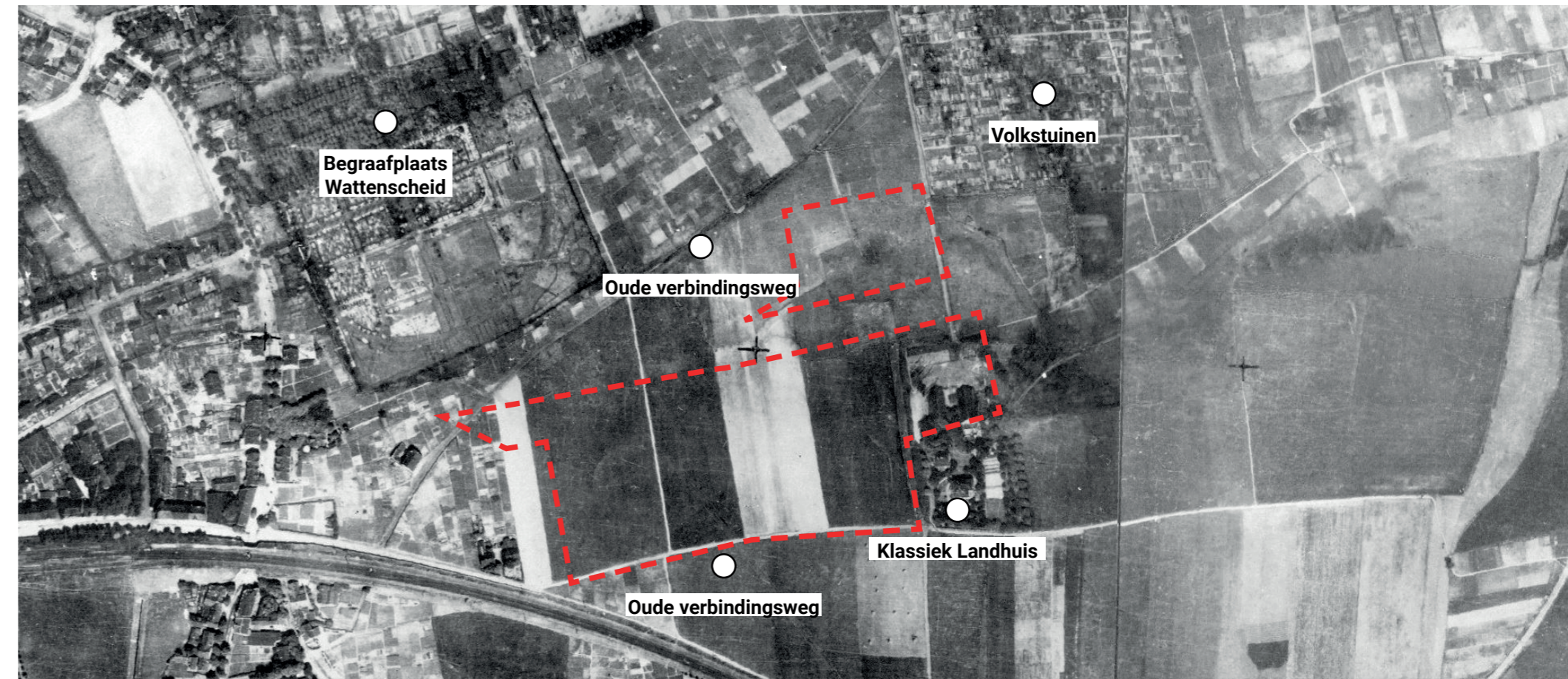
Klassiek landhuis



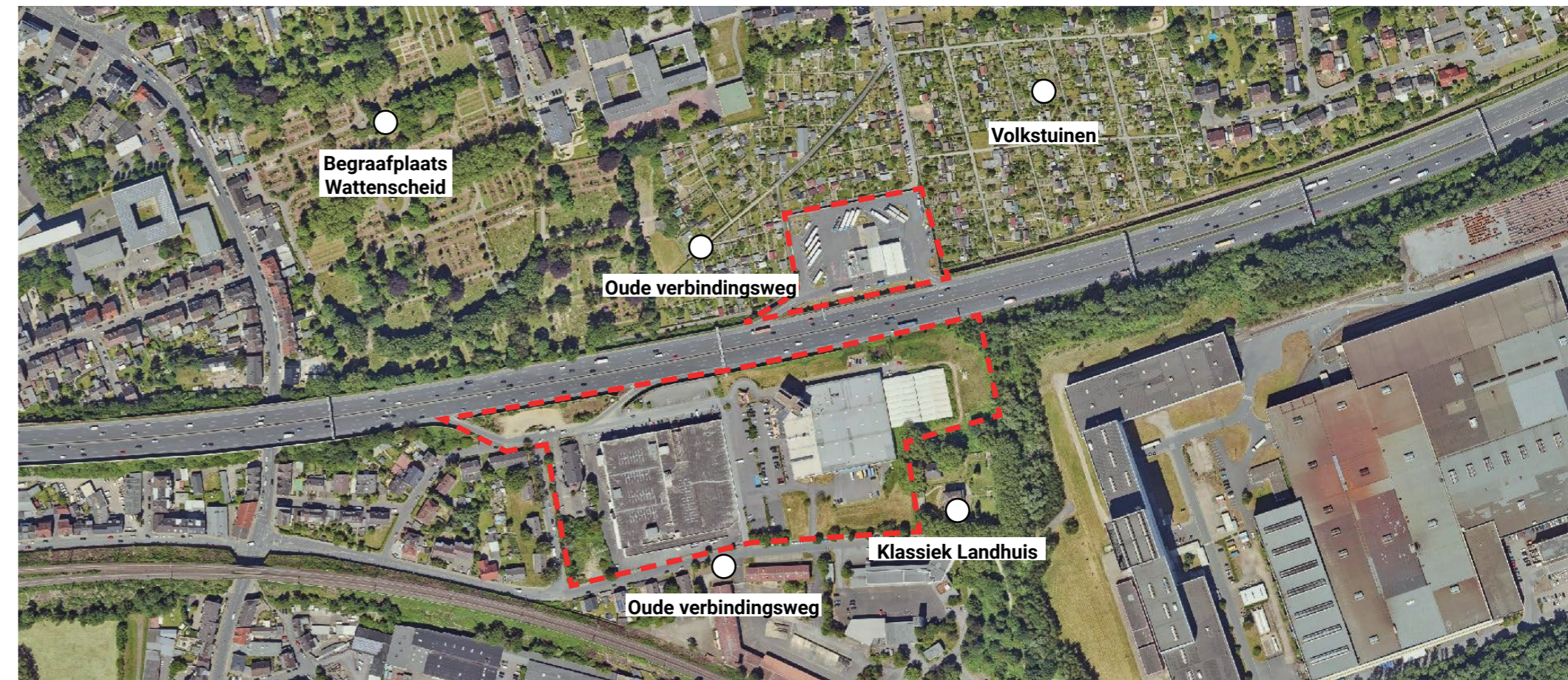
Oude verbindingsweg langs de volkstuinten



Oude verbindingsweg langs het landhuis



1926



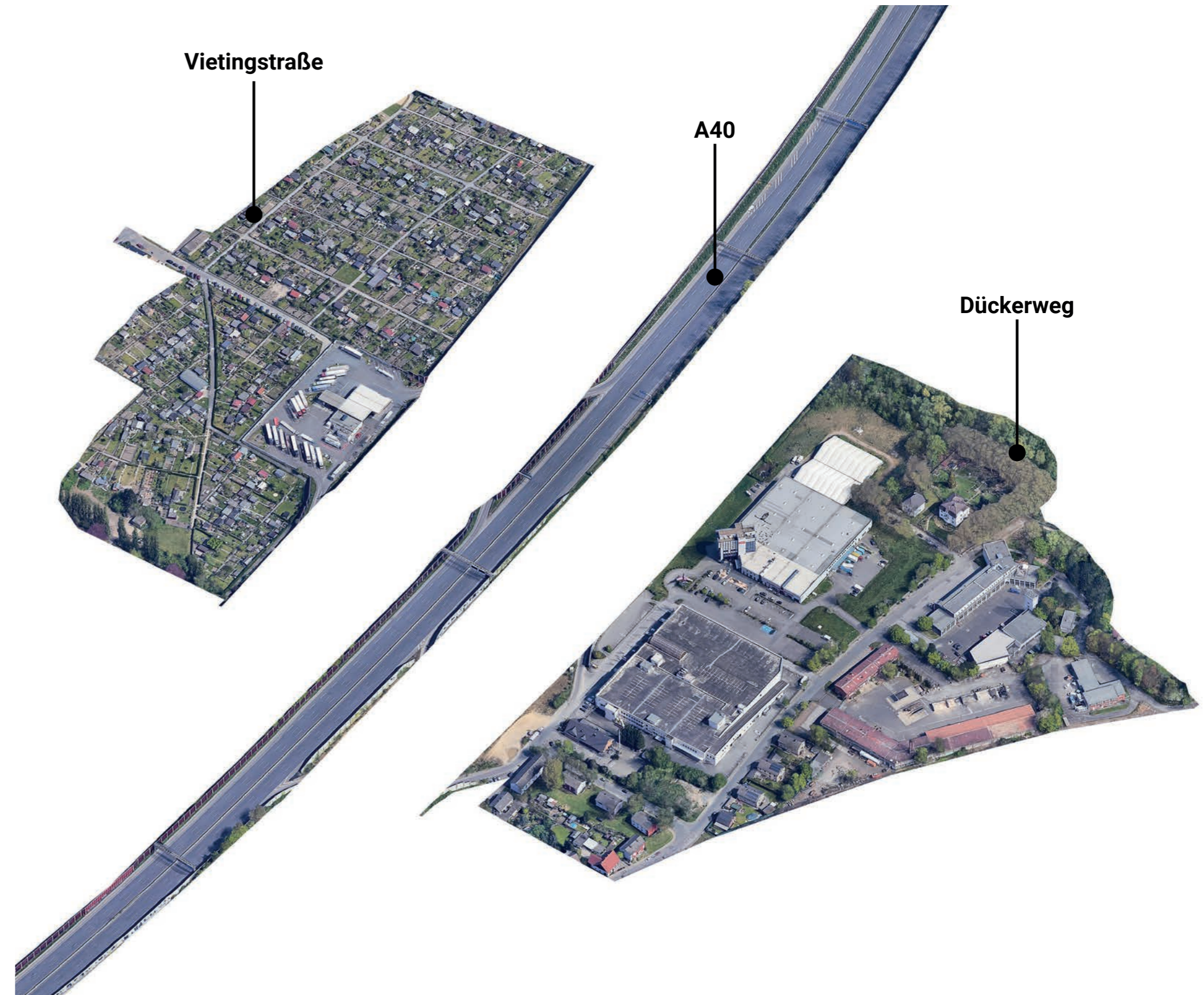
2020

Gespleten ontwikkeling

De aanleg van de A40 heeft het plangebied doormidden gesneden waardoor beide gebieden zich de afgelopen 60 jaar afzonderlijk van elkaar hebben ontwikkeld. Het is duidelijk dat de komst van de snelweg ervoor heeft gezorgd dat het gebied het huidige unieke karakter heeft gekregen. Maar wat zijn deze deelgebieden? Wat zijn de interne karakters en hoe verhouden zij zich nog tot elkaar? Het plangebied is onder te verdelen in twee deelgebieden met elk een eigen sfeer en karakter.

Deelgebied Vietingstraße is de kleinschalige en groene zijde van de snelweg waar mensen trots zijn op hun eigen stukje groen midden in de metropoolregio. Het tankstation is afgesloten van deze wereld maar is wel toegankelijk middels een deur in de scheidingswand.

Aan de overkant is het deelgebied Dückerweg te vinden. Het is compleet het tegenovergestelde omdat het zich commercieel oriënteert en dat is aan de schaalgrootte ook af te lezen. Hier is veel minder groen te vinden en juist meer verharding. Vanwege het commerciële programma is het aan deze zijde van de snelweg ook iets drukker.



Vietingstraße

Volkstuin aan de snelweg en tankstation aan de volkstuin

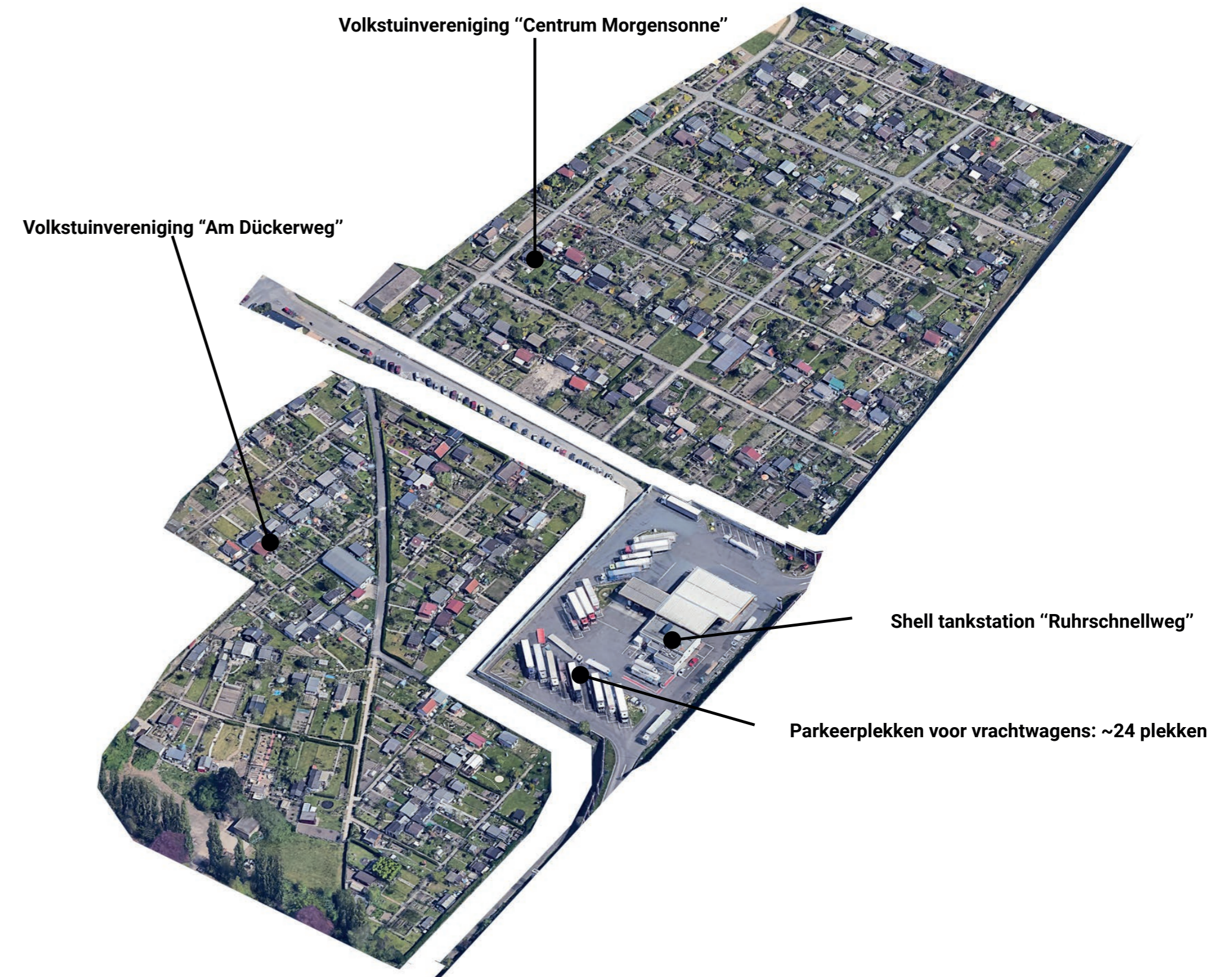
In het gehele plangebied is het contrast tussen schaal en functie het grootst tussen het Shell tankstation en de omliggende volkstuinen. Twee volkstuinverenigingen zorgen voor een gemoedelijke, groene en rustige sfeer. De tuinen grenzen tot aan de metalen wanden die het tankstation afsluiten van de buitenwereld. Over de wanden zijn de oplegger en cabines van de vrachtwagens zichtbaar en trekken ze soms ook schaduwen over de naastgelegen tuinen. Op het eerste oog lijkt het tankstation een exclave dat ontoegankelijk is van buitenaf.

Verassend genoeg zit er een kleine branddeur die het mogelijk maakt om van volkstuin richting tankstation te lopen. Het is letterlijk een deur tussen twee verschillende werelden, twee totaal verschillende ruimtes.

Het tankstation staat grotendeels vol met geparkeerde vrachtwagens, soms voor kort maar vaker voor lang. Zo nu en dan stopt er een auto om te tanken, iets te kopen of om iemand af te zetten die vervolgens door de branddeur naar huis loopt.



Fotoserie impressie Vietingstraße



Anatomie van deelgebied Vietingstraße

Dückerweg

Commercieel en ondernemend met een getrapte schaalsprong

Aan de overkant van de volkstuinten ligt het commerciële deelgebied Dückerweg. Het deelgebied kenmerkt zich door grote gebouwen, zuilen en commercie. Vanwege deze commerciële programmering is het aan deze kant van de snelweg drukker dan aan de overkant. De uitwisseling tussen mensen is frequenter en zo ook het verkeer dat dit deelgebied aan doet.

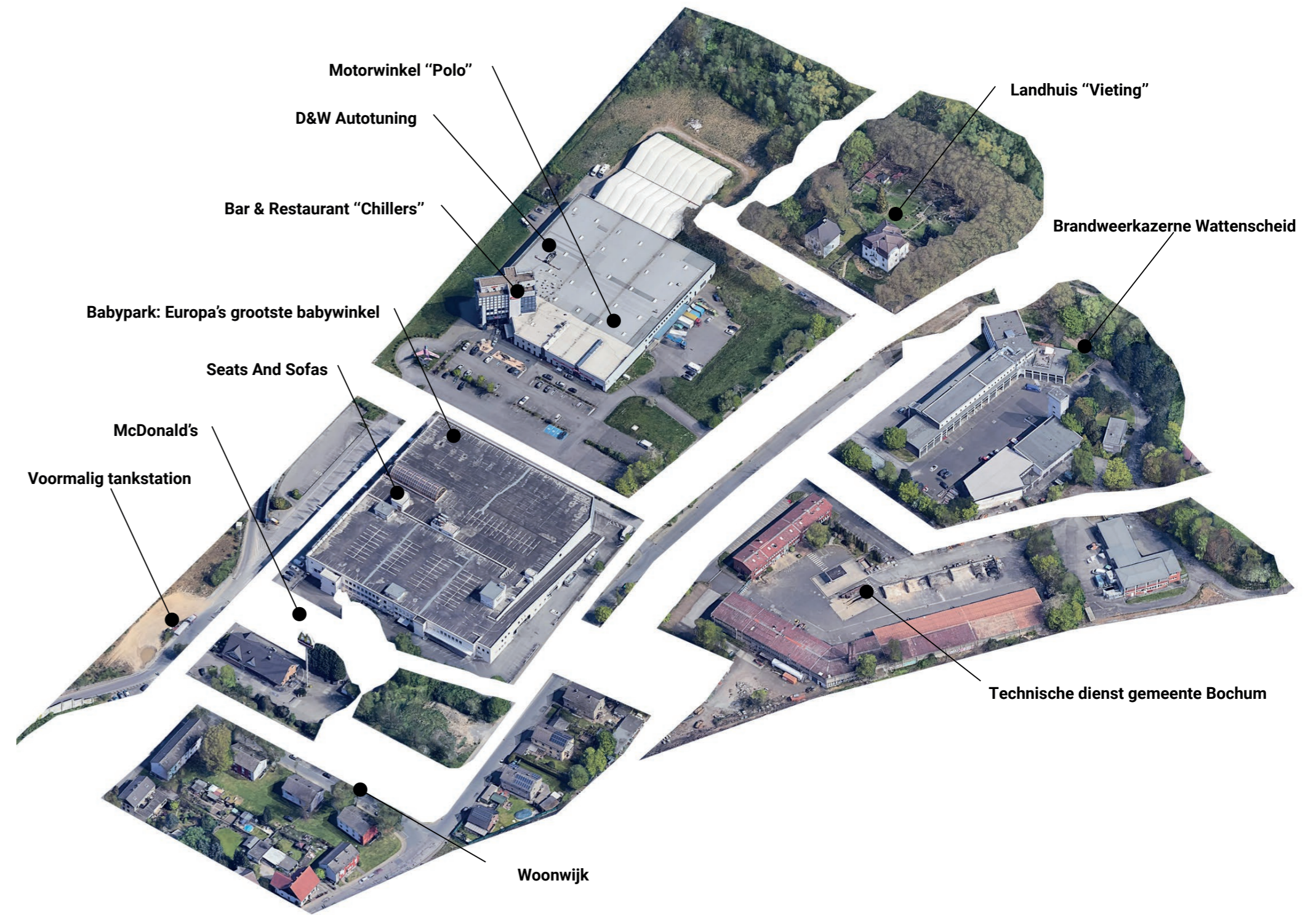
Deze commerciële uitstraling zorgt er ook voor dat dit deel meer de aandacht probeert te trekken van de weggebruiker door middel van reclame zuilen en opvallende gebouwen welke gepaard gaan met felle kleuren en grote letters. Het zorgt voor een aparte stedelijke compositie. De McDonalds trekt door de zuil vrijwel het meeste aandacht en heeft van alle programma's ook de hoogste frequentie qua bezoekers.

Veel mensen gaan door de drive-in en rijden verder of ze rijden door richting de dichtstbijzijnde parkeerplaats bij een autotuner. Toen ik tijdens mijn locatiebezoek hier rond het middaguur was merkte ik op dat de parkeerplek als een pauzeplek wordt benut, het stond redelijk vol met auto's en mensen.

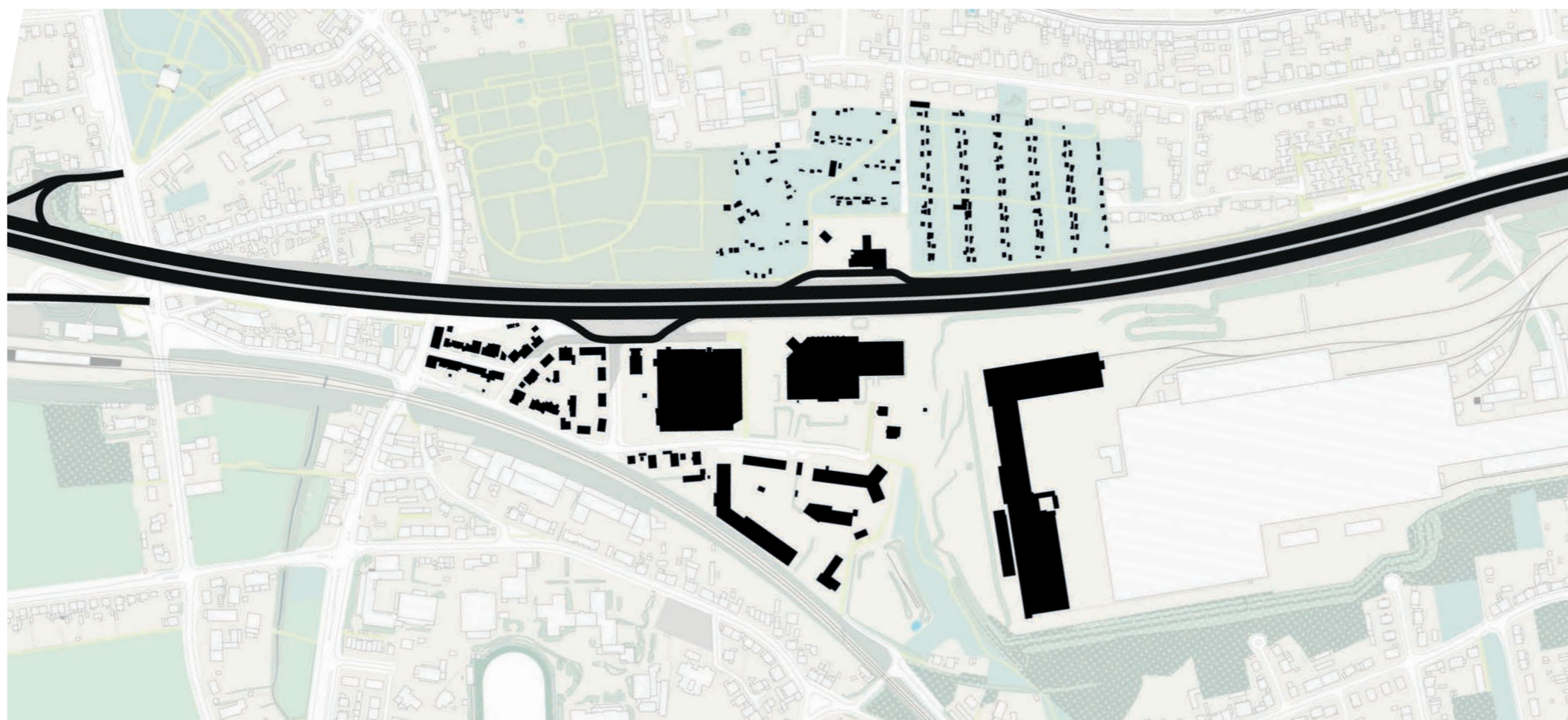
Desondanks de frequentie van overdag is het s'avonds een stuk rustiger maar niet compleet verlaten. Doordat de McDonalds gaat om 02:00 dichtgaat verzamelen jongeren zich nog vaker op de parkeerplaats voor carmeets of om rond te hangen. Het is onder autoliefhebbers in het Ruhrgebied een vrij bekende locatie.



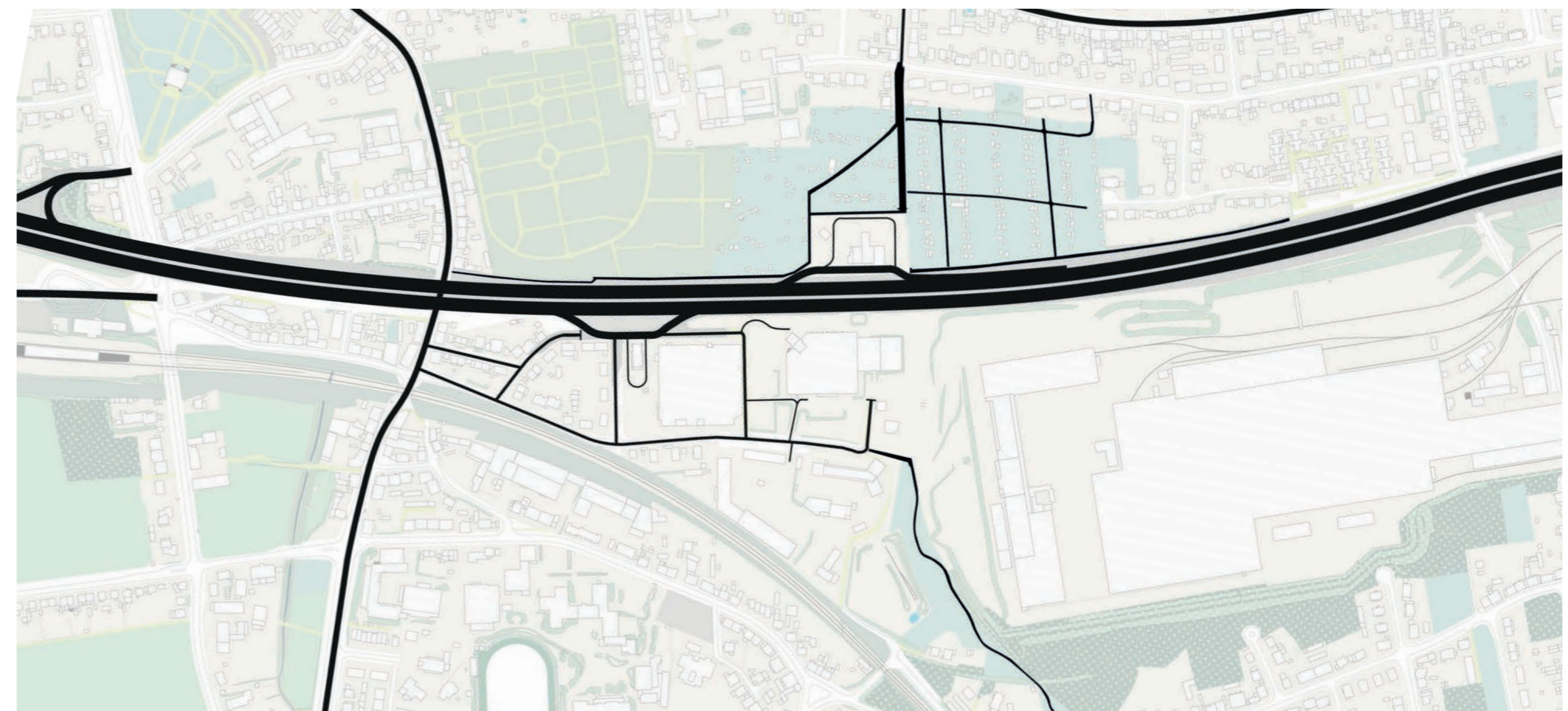
Fotoserie impressie Dückerweg



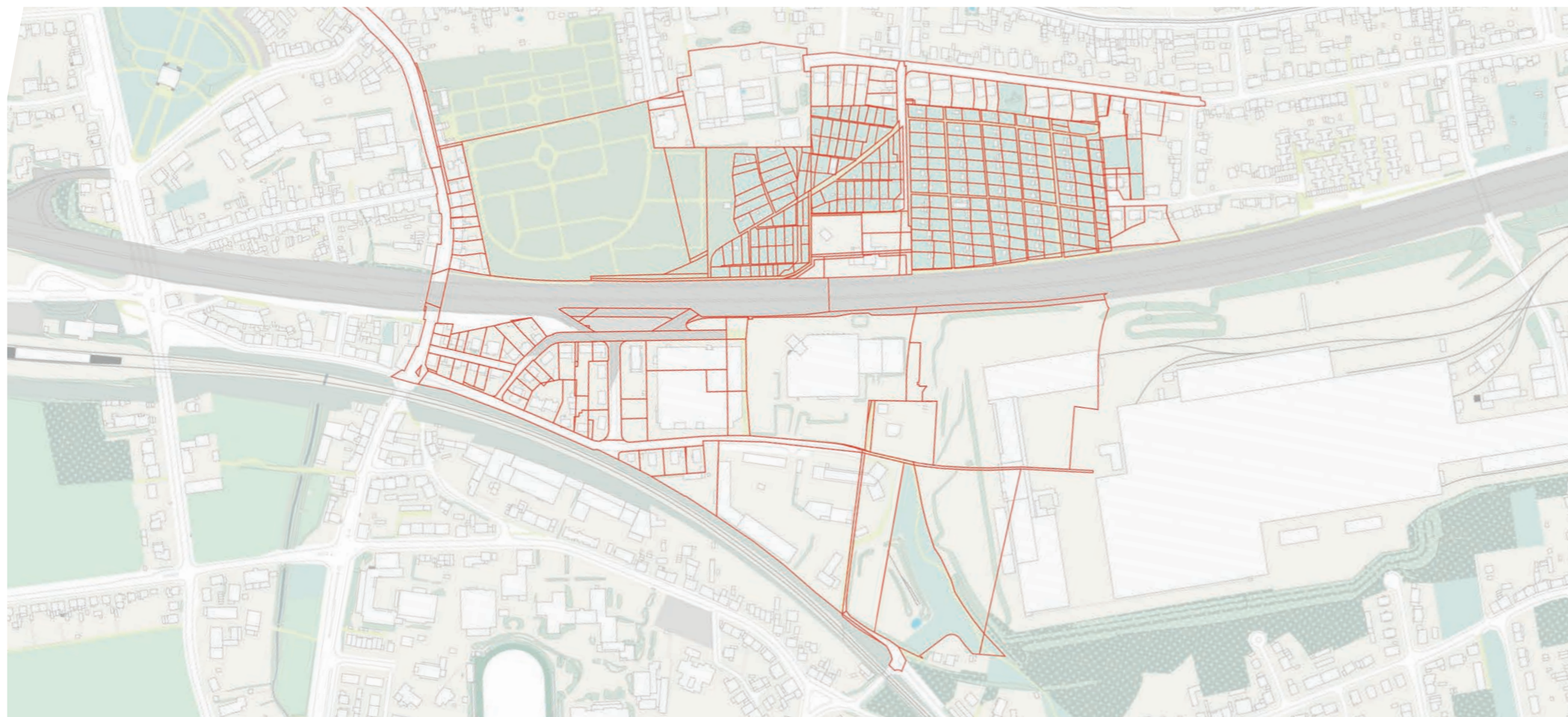
Anatomie van deelgebied Dückerweg



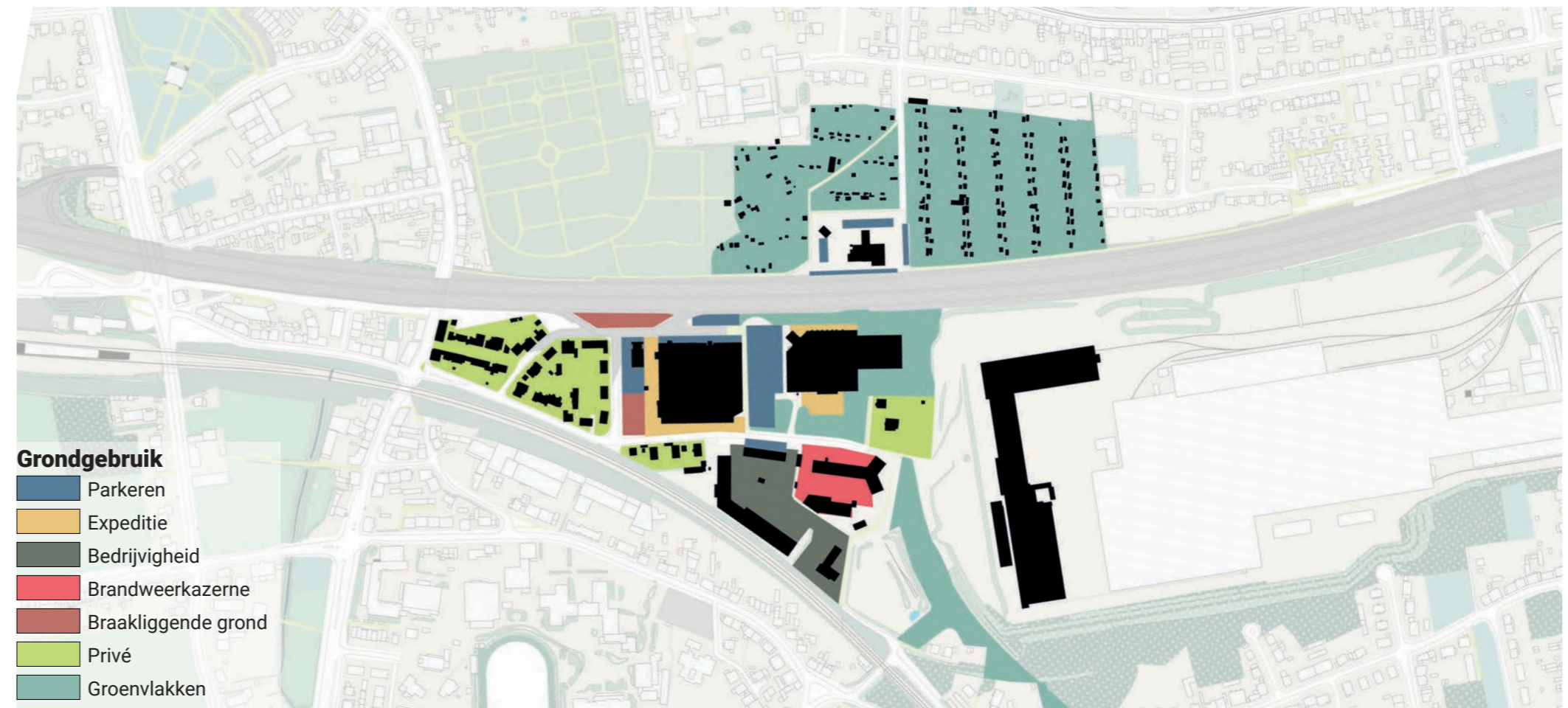
Ruimtelijke fragmentatie



Ontsluitings hiërarchie



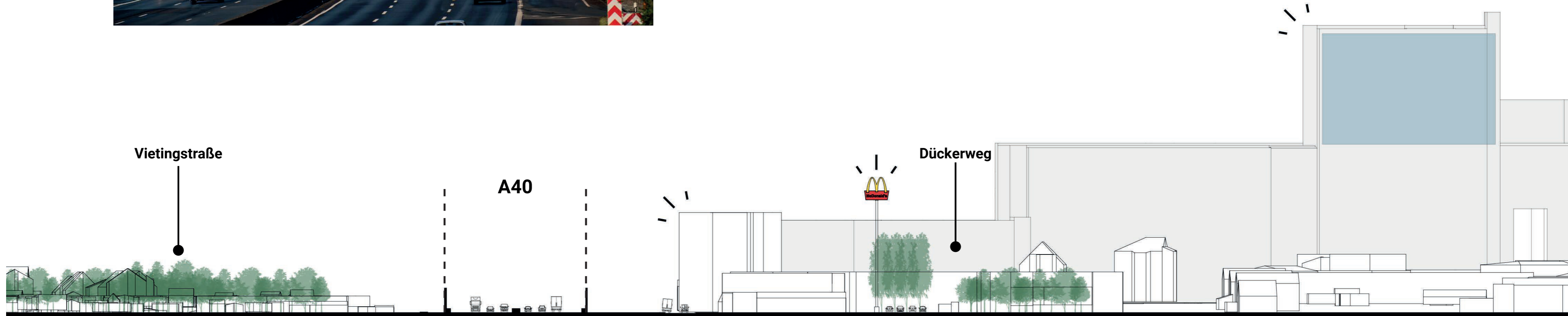
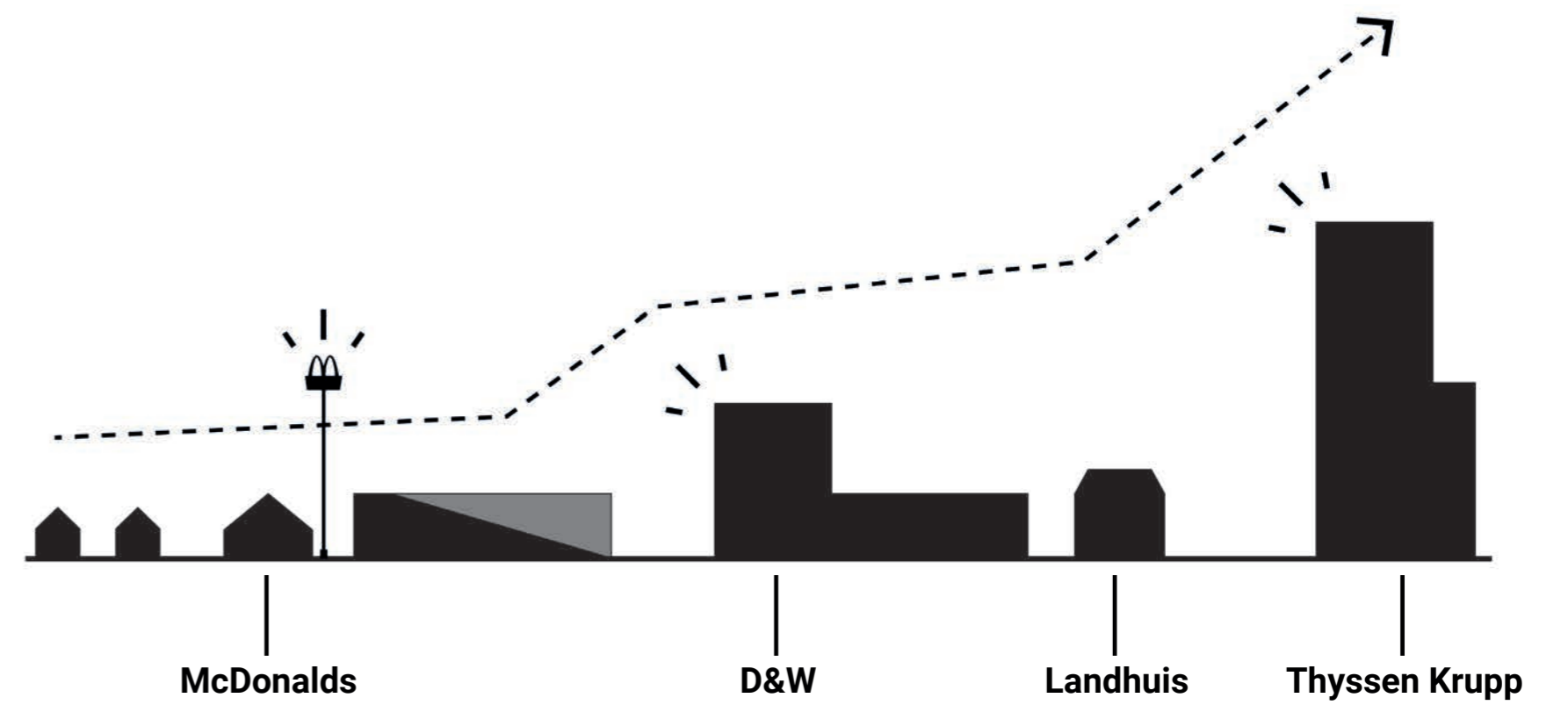
Contrast in schaal: Verkavelingsstructuur



- Grondgebruik**
- Parkeren
 - Expeditie
 - Bedrijvigheid
 - Brandweerkazerne
 - Braakliggende grond
 - Privé
 - Groenvlakken

Huidig grondgebruik

Getrapte schaalsprong en Landmarks



Doorsnede bestaande situatie



Ontwerp: Iedereens Niemandslaan

Tijdens mijn onderzoek heb ik door veel verschillende schaalniveaus gewerkt en geanalyseerd om de non-plaats te definiëren, het snelweglandschap te begrijpen, een idee te krijgen van de vrachtwagenchauffeur en om de ruimtelijke karakteristieken van het Ruhrgebied en de A40 in beeld te kunnen brengen.

Dit hele proces heeft uiteindelijk geleid tot een concept en een ontwerp waarbij de non-plaats zichtbaar wordt gemaakt en niet meer buiten beschouwing wordt gelaten. De doelgroep die ik hiervoor inzet is de vrachtwagenchauffeur omdat juist deze groep veel gebruik maakt van de non-plaats. Daarbij komt ook nog het feit dat het een vitaal beroep is waar velen van ons sterk van afhankelijk zijn. Het welzijn van de chauffeur treft ons allen direct of indirect. Het zijn onderbelichte werelden waar niet veel mensen vanaf weten of ook sporadisch wordt vergeten. Deze zaken spelen immers ook vaker buiten ons blikveld af.

Het ontwerp voor Iedereens Niemandslaan is een resultaat van dit onderzoekend proces waarbij ik wil aantonen dat deze plekken ook onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en vaker onterecht worden vergeten. Het zijn plekken met unieke karakteristieken die ervoor zorgen dat juist contrast een toegevoegde waarde kan zijn voor de non-plaats en de doelgroepen die hier gebruik van maken. Het is een onderwerp en resultaat waar ik mij als stedenbouwkundige sterk voor wil maken.



Drie kernwaarden:

1. Verblijfskwaliteit realiseren

Door het concept van een rustplek voor de chauffeur als eerste aan te pakken kan je de verblijfskwaliteit verbeteren. Het kan een openbare ruimte worden waar men graag verblijft, ontmoet of even uitrust. In plaats dat de chauffeur aankomt op een parkeerplek wordt de chauffeur ontvangen op een 'parkplek'.



2. Het doorbreken van isolement

De rustplaats is niet langer meer een plek die afgesloten is van de buitenwereld door schaaimgroen of door een betonnen wand. De grens tussen rustplaats en context is begaanbaar, ruimtelijk vormgegeven en een kwalitatieve verblijfsplek.



3. Contact leggen en werelden vermengen

Doordat de barrière rondom de rustplaats vervalst kunnen snelweg en context met elkaar in contact komen. Doormiddel van nieuwe programma's die beide werelden kan bedienen komt er ook de mogelijkheid dat deze met elkaar vermengen, met als gevolg een zachtere en beleefbare overgang tussen snelweg en context.



Concept

Het al eerder behandelde concept wordt toegepast op de locatie in Bochum-Wattenscheid langs de A40. De compacte schaal en de hoge diversiteit lenen zich hier erg goed voor. Het is de bedoeling om de bestaande rustplaats van het tankstation iets uit te breiden maar vooral om ruimtelijke kwaliteit toe te voegen, iets wat nu vrijwel niet aanwezig is. De kwaliteit die hierdoor ontstaat zorgt ervoor dat het programma van de chauffeur als een motor werkt om verdere ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied te stimuleren.

Om de bestaande dynamiek van de plek te waarborgen is het van belang dat de bestaande waarden van de plek gerespecteerd dienen te worden. Het dient als fundament dat de plek maakt. Een nieuwe openbare ruimte dient als onderlinge verbinding om de versnippering van programma en ruimtes tegen te gaan. Op deze manier wordt het plangebied dichter bij elkaar gebracht.

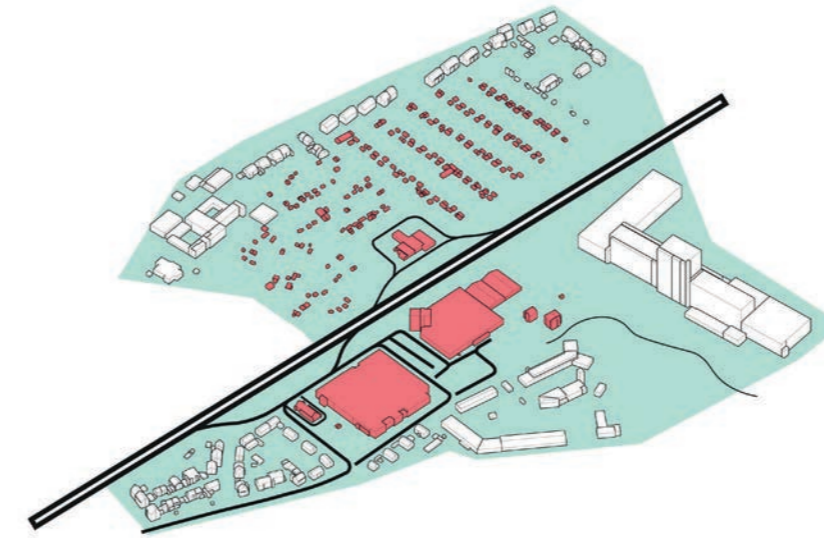
Door het toevoegen van nieuwe parkeerplekken aan beide kanten van de snelweg ontstaan er aan beide kanten van de snelweg een rustplaats, elk met een eigen karakter. Voor de vrachtwagenchauffeur wordt een nieuw programma toegevoegd waar men in de menselijke basisbehoeftes wordt voorzien doormiddel van collectieve ruimtes, slaapvertrekken en sportplekken

De toevoegingen van ruimtelijke kwaliteit worden zowel de lokale als de internationale verbindingen sneller aangetrokken tot beide rustplaatsen en de daarbij horende (nieuwe) programma's.

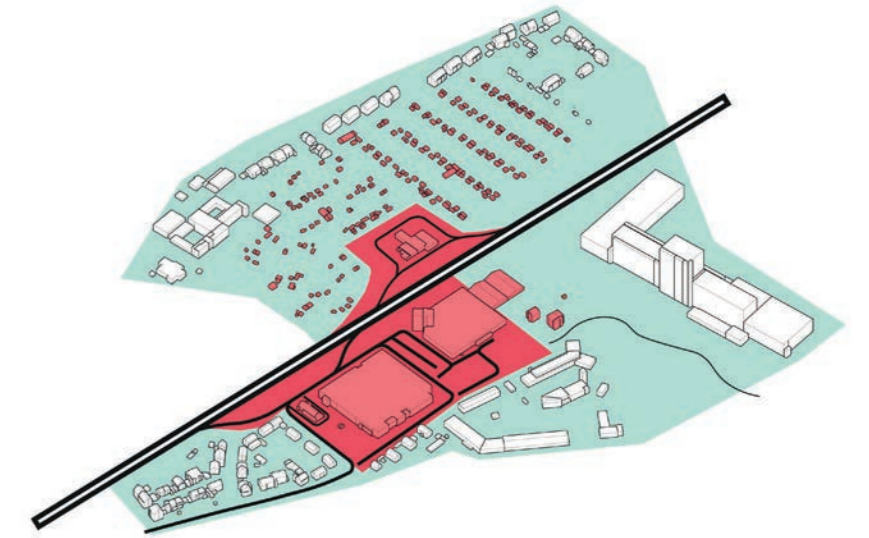
Omdat het ontwerp op de verschillende lagen van de locatie inspeelt ontstaat er een nieuw, divers en gelaagd stuk stad dat op de lokale schaal al een stedenbouwkundige schakel zal dienen die stad en snelweglandschap dichterbij elkaar brengt.



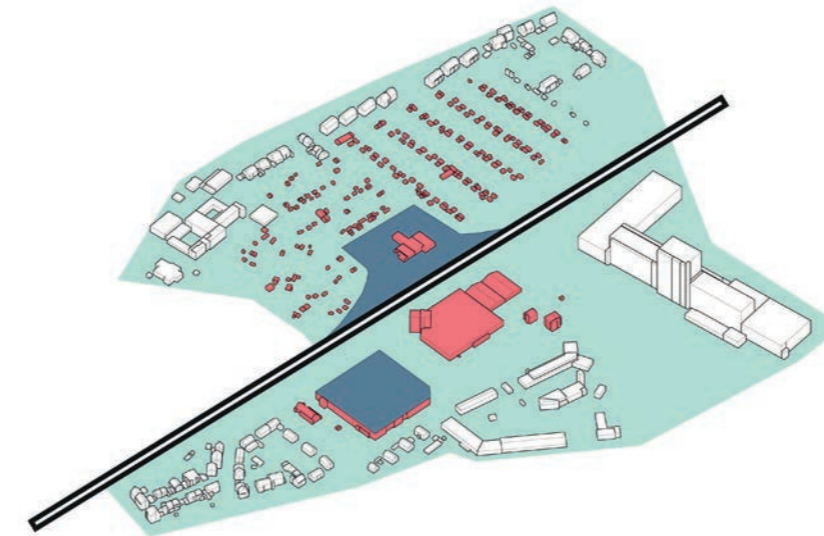
Van vergeten parkeerplek naar een uniek en gelaagd stuk stad.



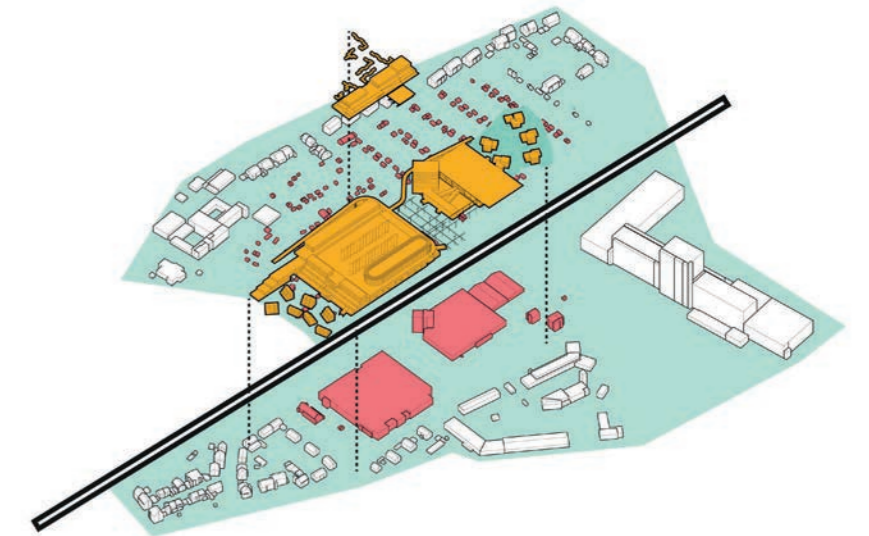
1. Bestaande waarden en dynamiek respecteren



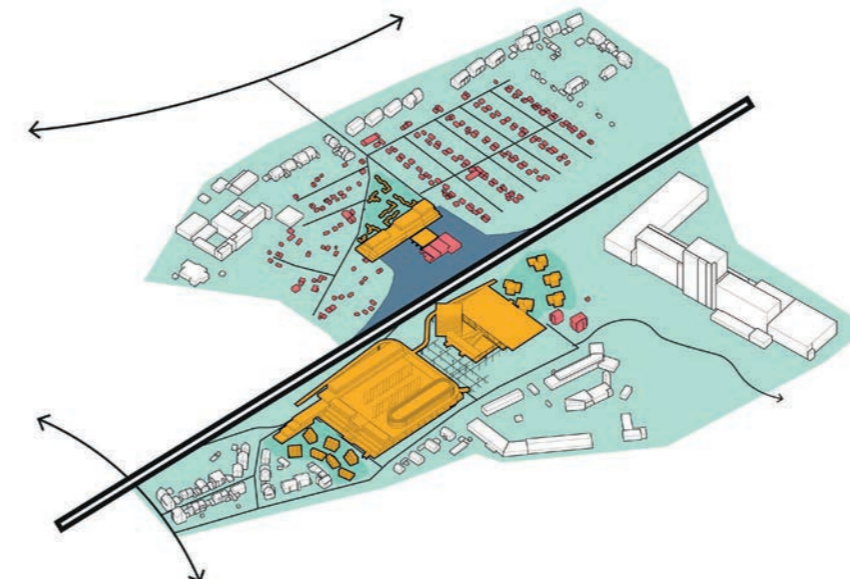
2. Openbare ruimte als onderlinge verbinding



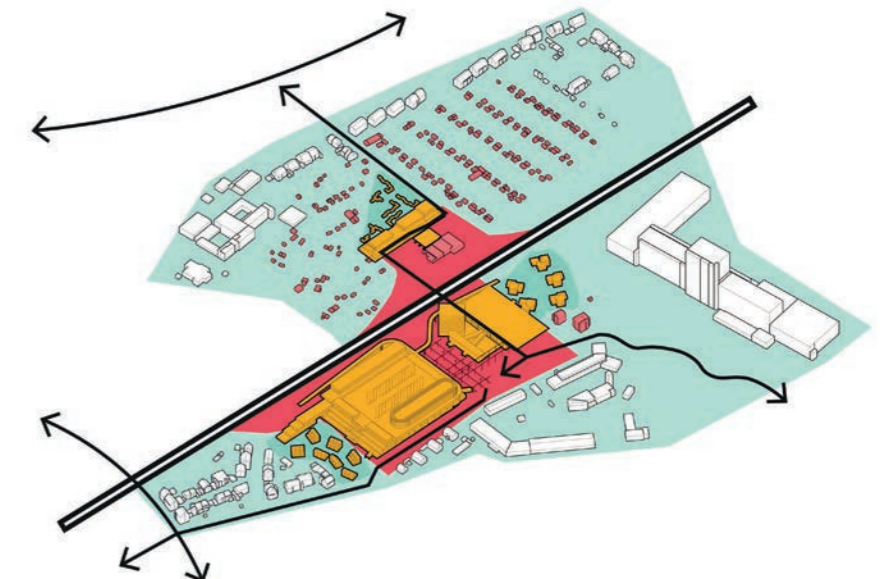
3. Parkeerplaatsen voor vrachtwagens toevoegen



4. Benodigd + Extra programma toevoegen

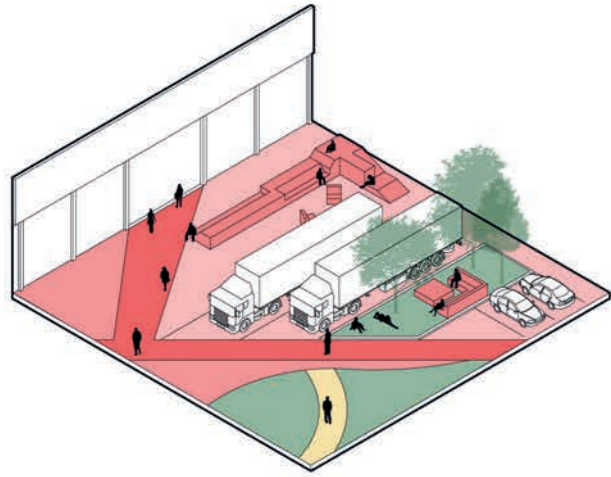


5. Lokale en internationale verbindingen aantrekken

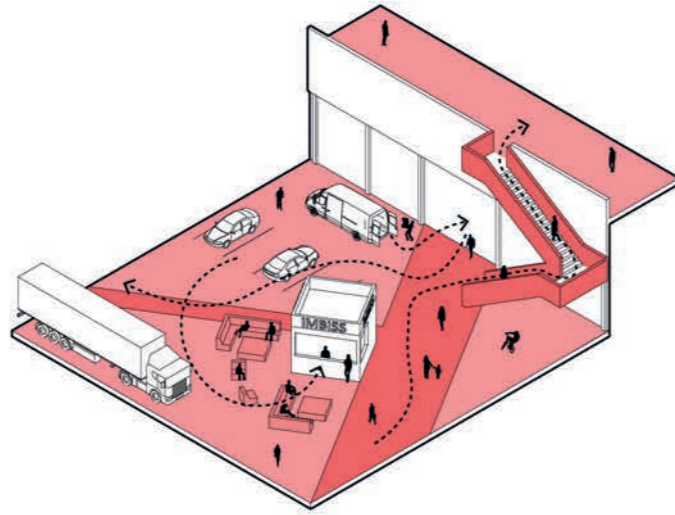


6. Het plangebied als nieuwe stedenbouwkundige schakel

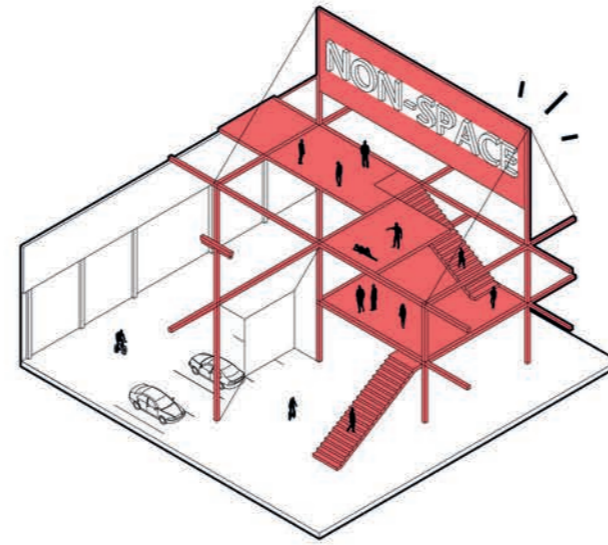
Ontwerpprincipes openbare ruimte



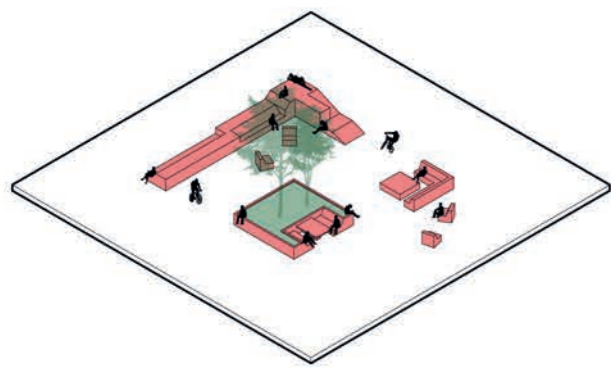
1: Integrale openbare ruimte



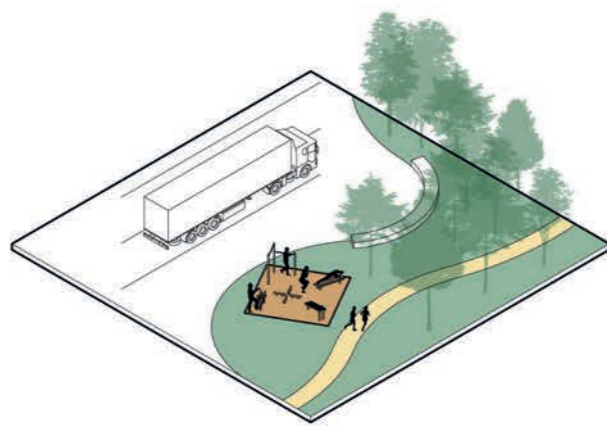
2: Dynamiek stimuleren



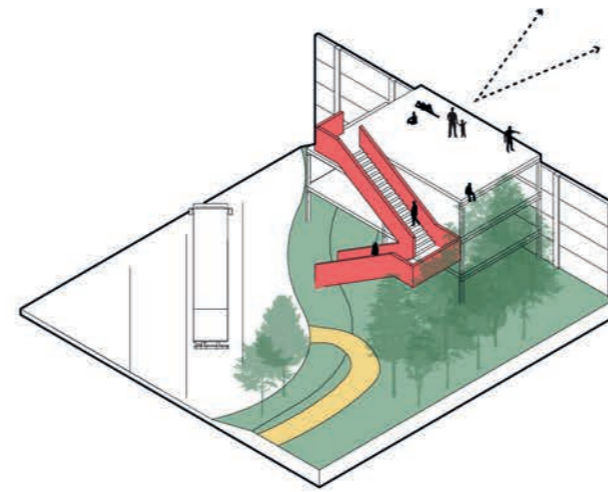
3: Ankers voor activiteiten



4: Zit- en ontmoetingselementen

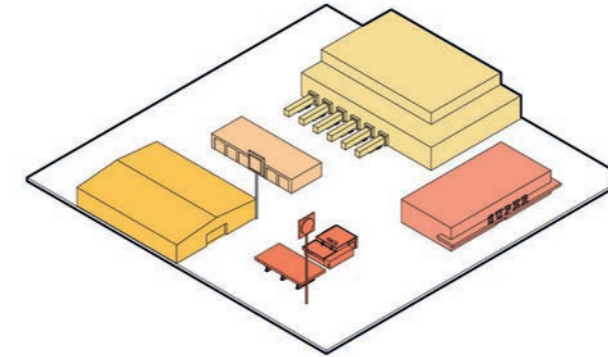


5: Beweging stimuleren

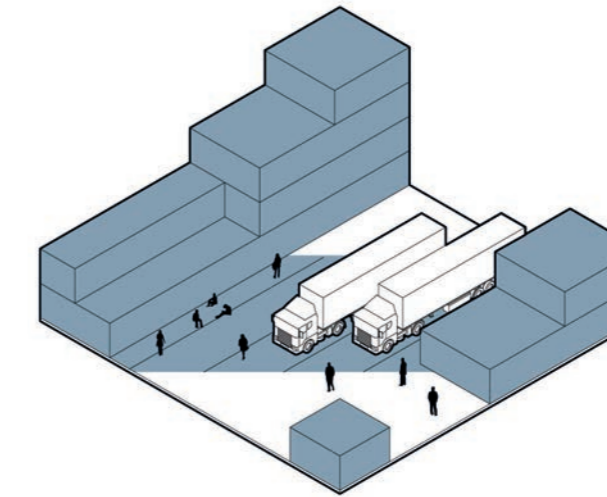


6: Méér dan alleen schaamgroen

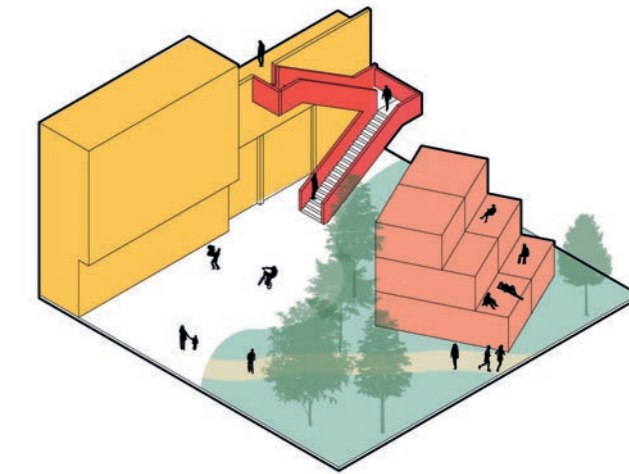
Stedenbouwkundige randvoorwaarden



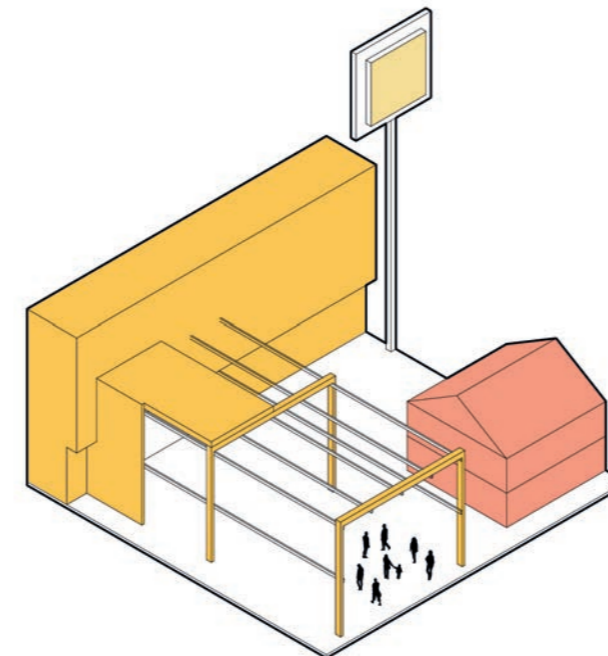
1: Bestaand programma respecteren



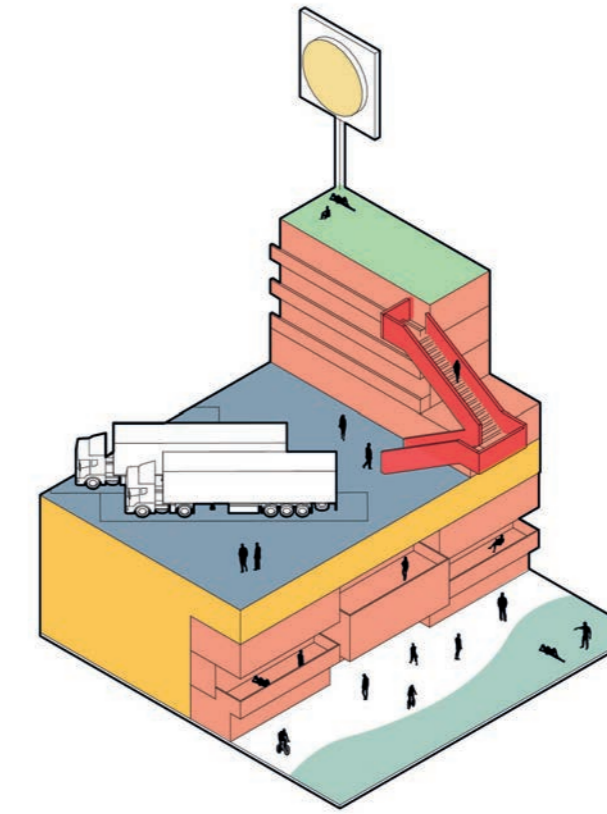
2: Hoofdprogramma voor de chauffeur



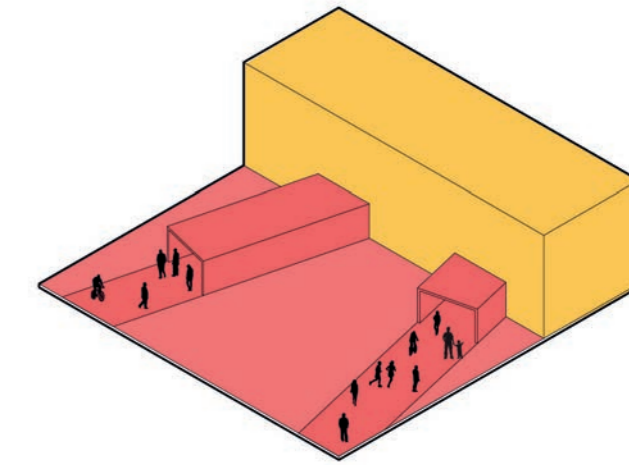
3: Context actief betrekken



4: Schaalcontrast als kwaliteit

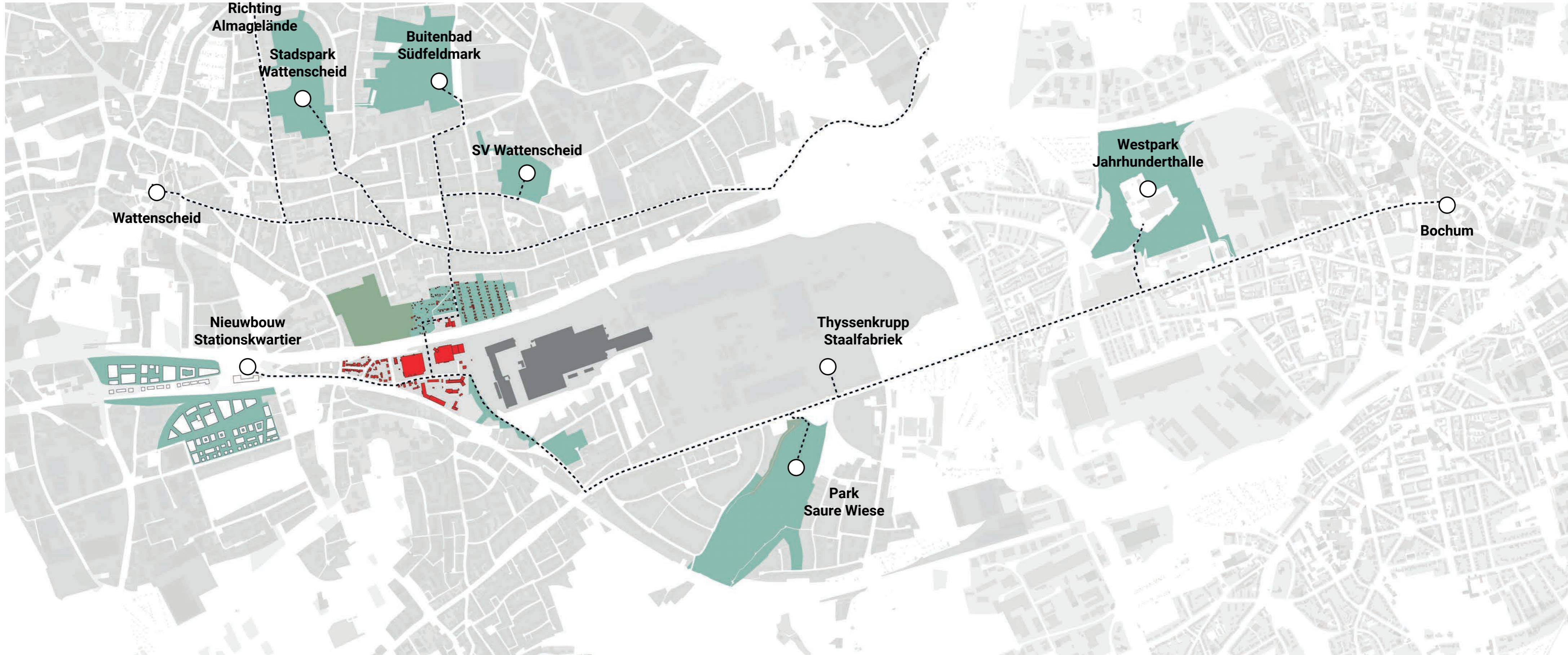


5: Woonvormen in unieke context

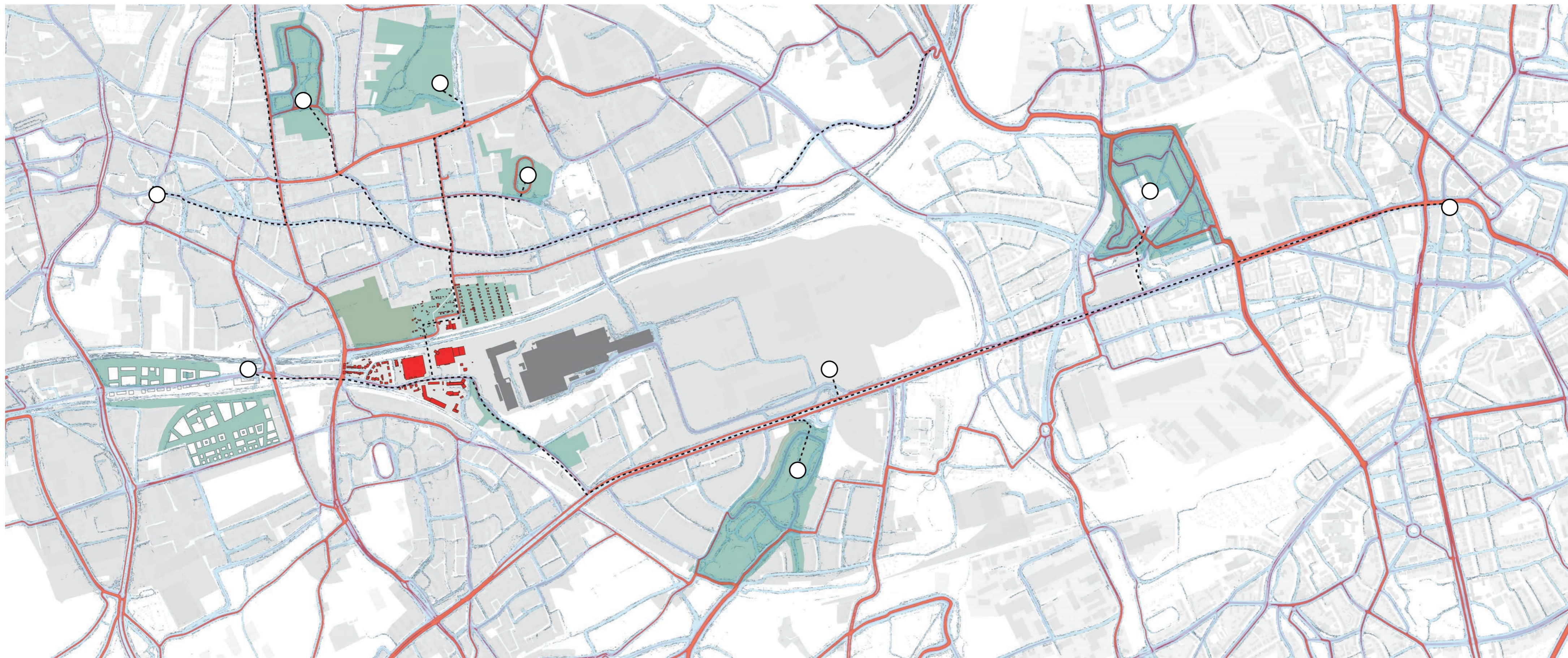


6: Interne passages toevoegen

Langzame verbindingen en highlights in de context



Intensiteit langzame verbindingen: Strava heat map



Kort en lang verblijf

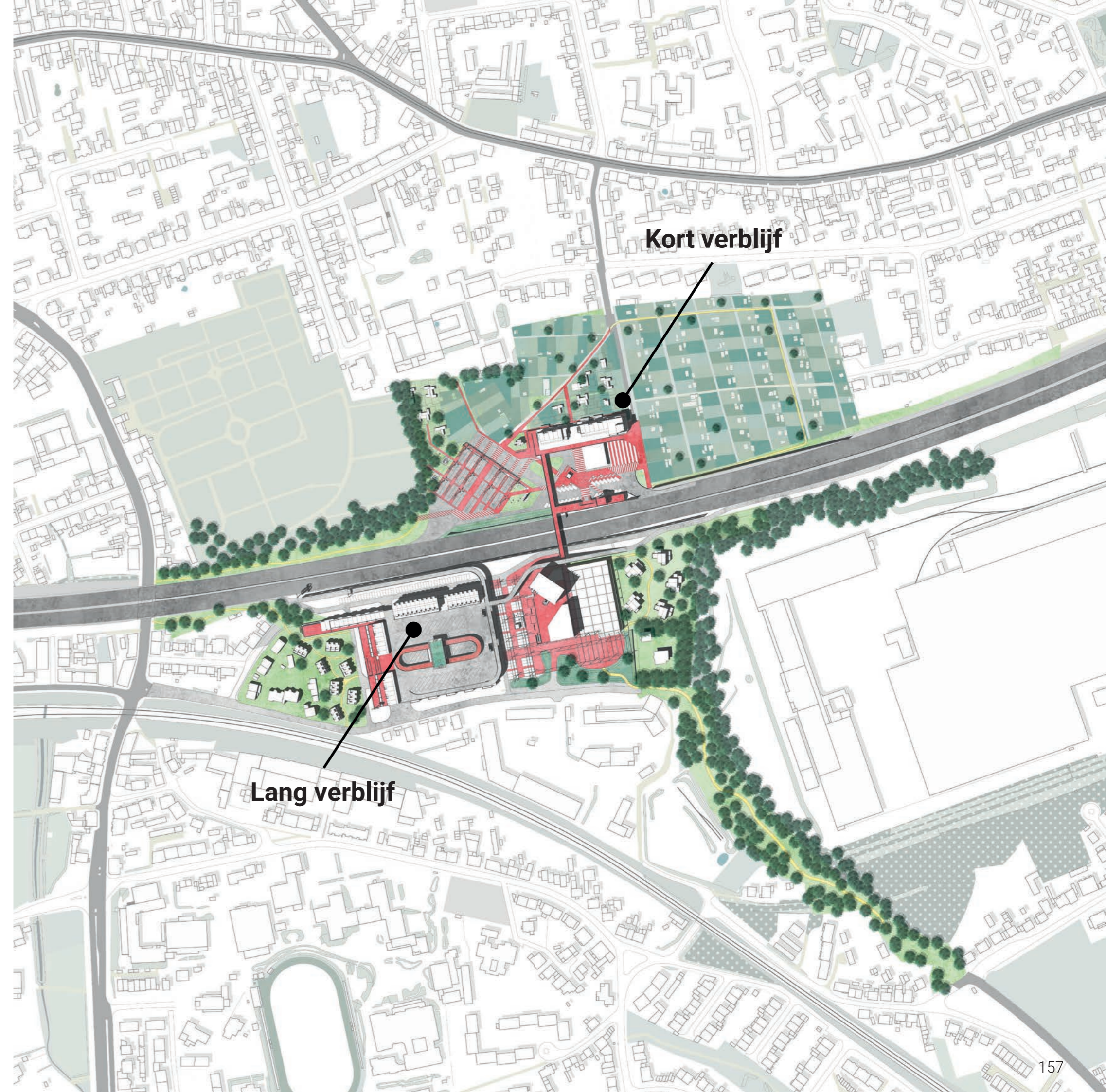
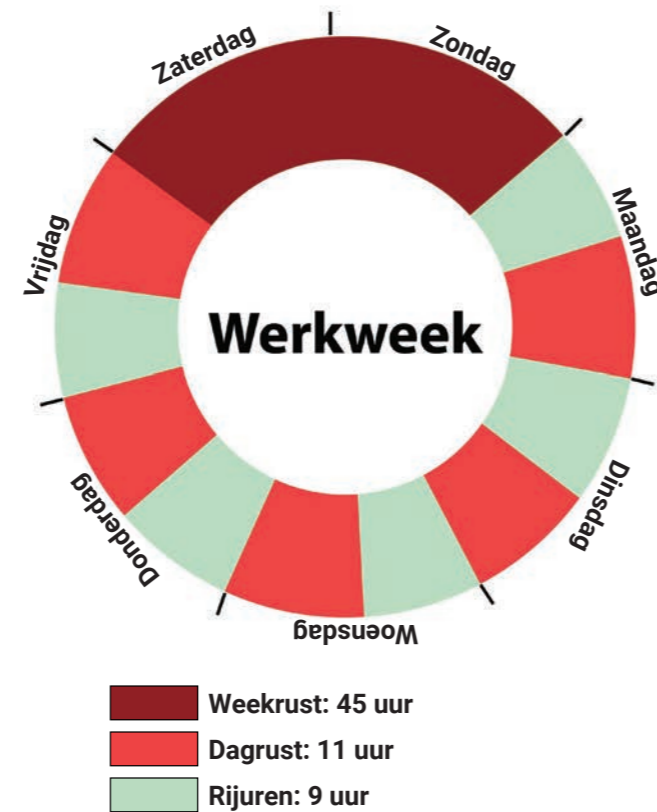
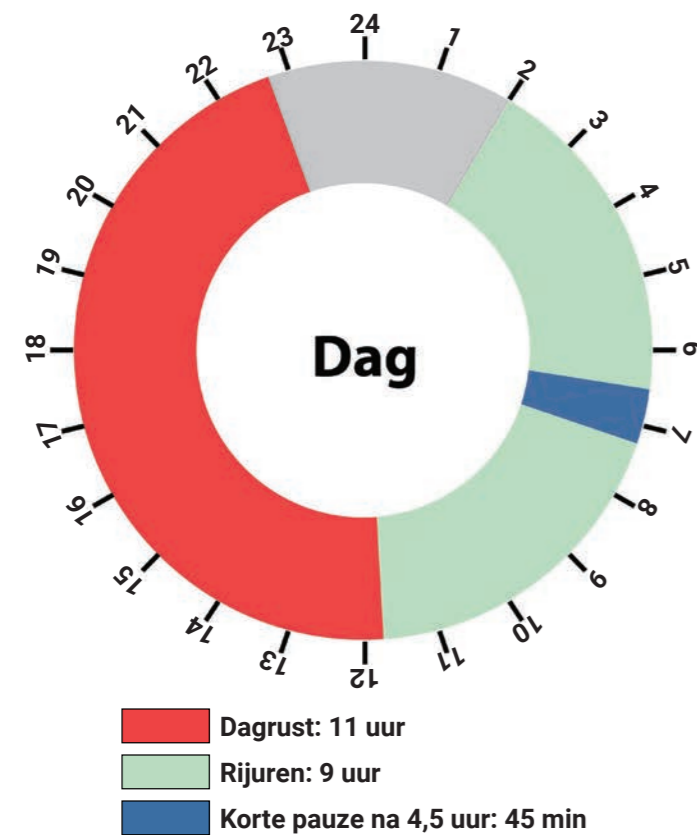
Het ontwerp plaatst zich in een plangebied dat twee deelgebieden kent. Twee gebieden met elk een eigen karakter, dynamiek en schaal. Tijdens het ontwerpproces heb ik rekening gehouden met deze factoren van beide deelgebieden omdat dit een kracht is binnen het ontwerp. Het zou jammer zijn om beide kanten van de snelweg gelijk te maken.

Als achterliggende reden duik ik hierbij even terug naar het werkschema van de vrachtwagenchauffeur. De dagelijkse rust van 45 min en uiteindelijk 8 uur worden relatief kort doorgebracht op rustplaatsen. De verplichte rust van 45 uur per week of de verplichte zondagsrust in Duitsland wordt thuis of het gehele weekend op de rustplaats doorgebracht. Tegenwoordig is er zelfs al een cabineverbod in Duitsland: Het is verboden om je wekelijkse rust in de cabine door te brengen.

Beide soorten rust hebben grotendeels dezelfde basisvoorzieningen, maar de 45 uur valt onder lang verblijf. Bij het langere verblijf zijn specifiekere programma's en voorzieningen nodig, de schaal wordt hierdoor groter. Het korte verblijf heeft behoefte aan een kleinere scope.

De kant van de Vietingstraße is een kleinschaliger gebied vanwege het groene karakter van de volkstuinten. De bebouwing hier staat op de grens tussen snelweg en volkstuin. Het gebouw is vrij toegankelijk met een openbare plint, een collectieve woonkamer en keuken en functioneert tevens als doorgang richting de volkstuinten. De openbare ruimte leent zich ideaal om uit te kunnen rusten maar ook om een ommetje te maken door het groene landschap.

Het deelgebied Dückerweg is grootschaliger van opzet en heeft een context waar iets makkelijker mee kan worden omgegaan dan de volkstuinten. Vanwege deze grote opzet is het programma voor de chauffeur uitgebreider en groter, ideaal voor een lang verblijf van 45 uur. Vanwege het cabineverbod worden de chauffeurs voor hun wekelijkse rust gehuisvest in een eenvoudige woonruimte. Het complex bevat collectieve woonkamers, keukens, wasruimtes maar ook collectieve sportfaciliteiten. Voor boodschappen en eten hoeft de chauffeur niet lang op zoek: alles is binnen loop of fietsbereik.



Kort verblijf (45 min-11h): Compacter & Sneller

- 1: Parkeerplek
- 2: Sanitaire voorzieningen
- 3: Restaurant/supermarkt
- 4: Keuken
- 5: Collectieve ruimtes
- 6: Sportruimte
- 7: Publieke programma's
- 8: Mogelijk om een 'ommetje' te maken.

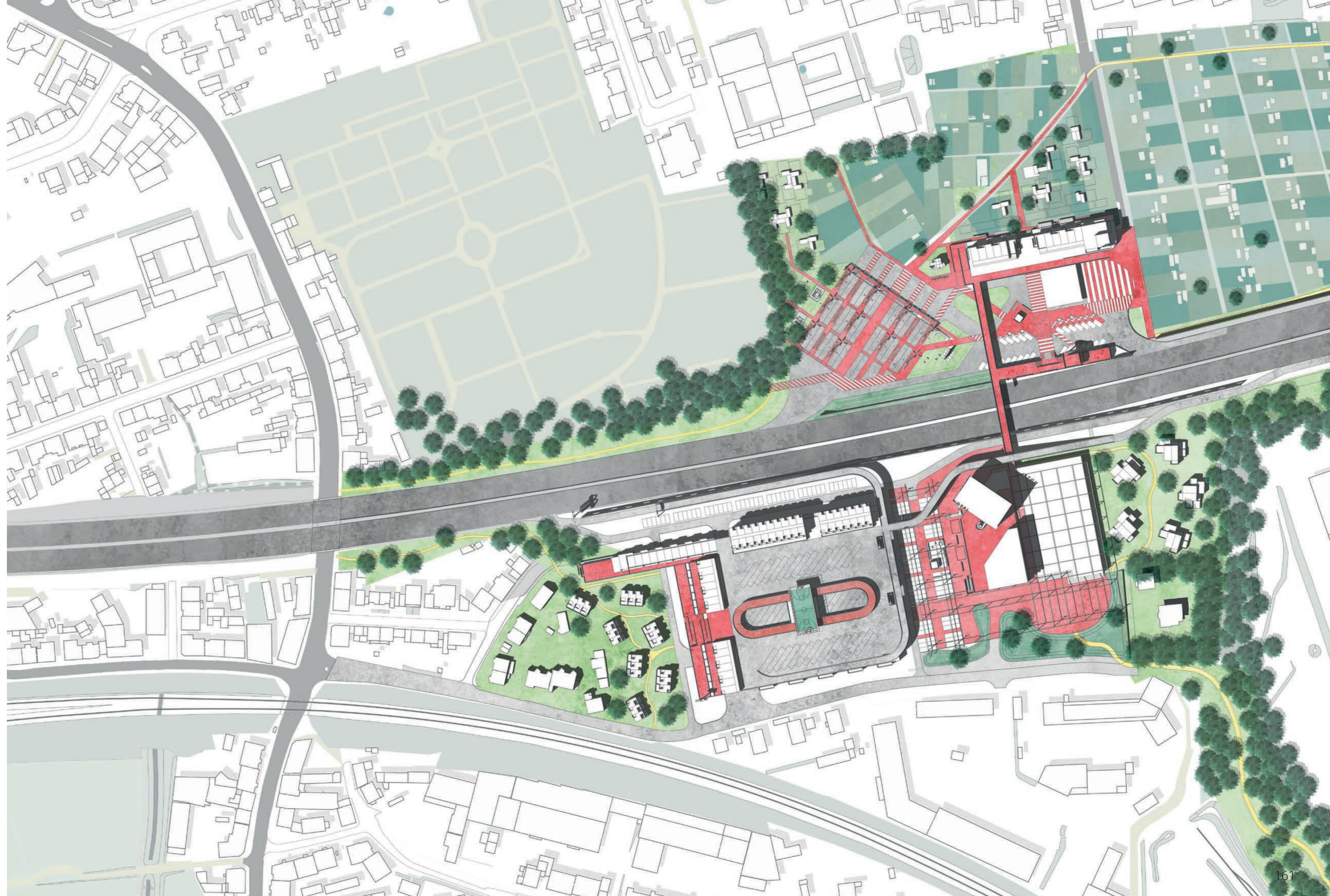


Lang verblijf: (vanaf 24h): Complexer & Langzamer

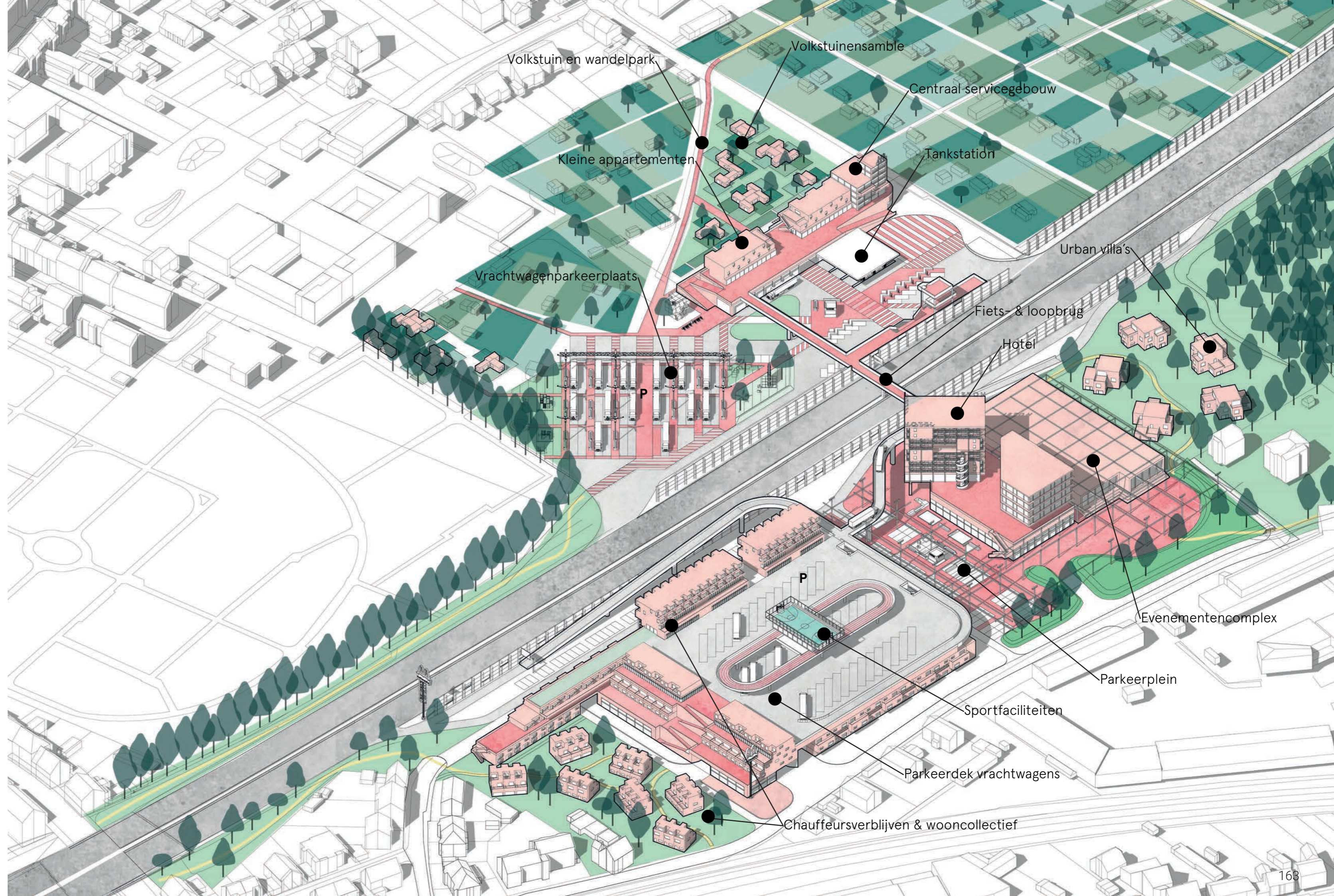
- 1: Parkeerplek
- 2: Sanitaire voorzieningen
- 3: Slaapplek buiten cabine
- 4: Keuken
- 5: Supermarkt
- 6: Uitgebreide sportruimte
- 7: Collectieve ruimtes
- 8: Grotere behoefte om de context te verkennen.
- 9: Bedrijvigheid
- 10: Tijdelijke opslag



Bovenaanzicht uitwerking



Programma & Deelgebieden



Deelgebied: Vrachtwagenparkeerplaats

Toegepaste principes:

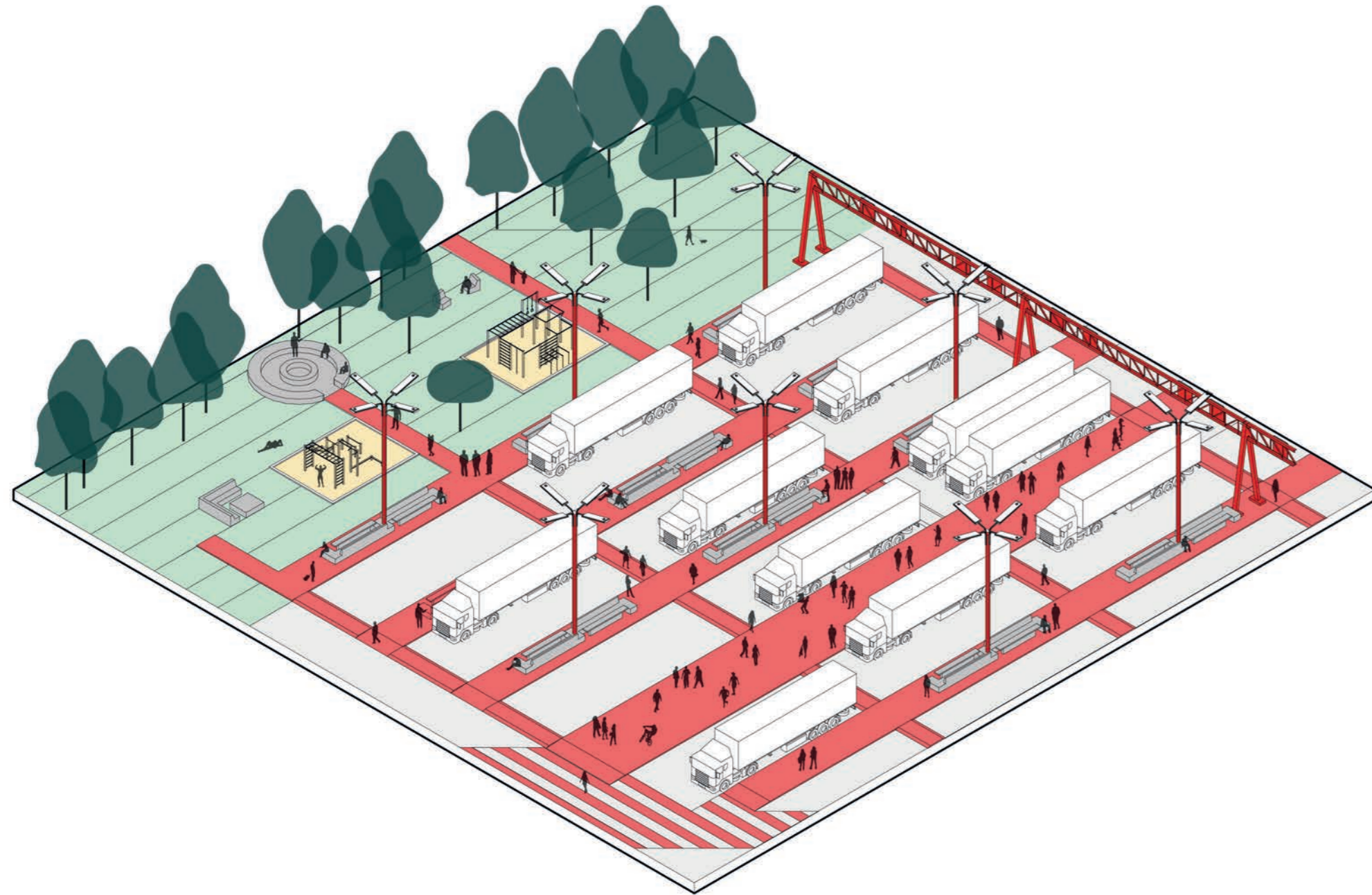
OR: 1,4,5,6

S: 3

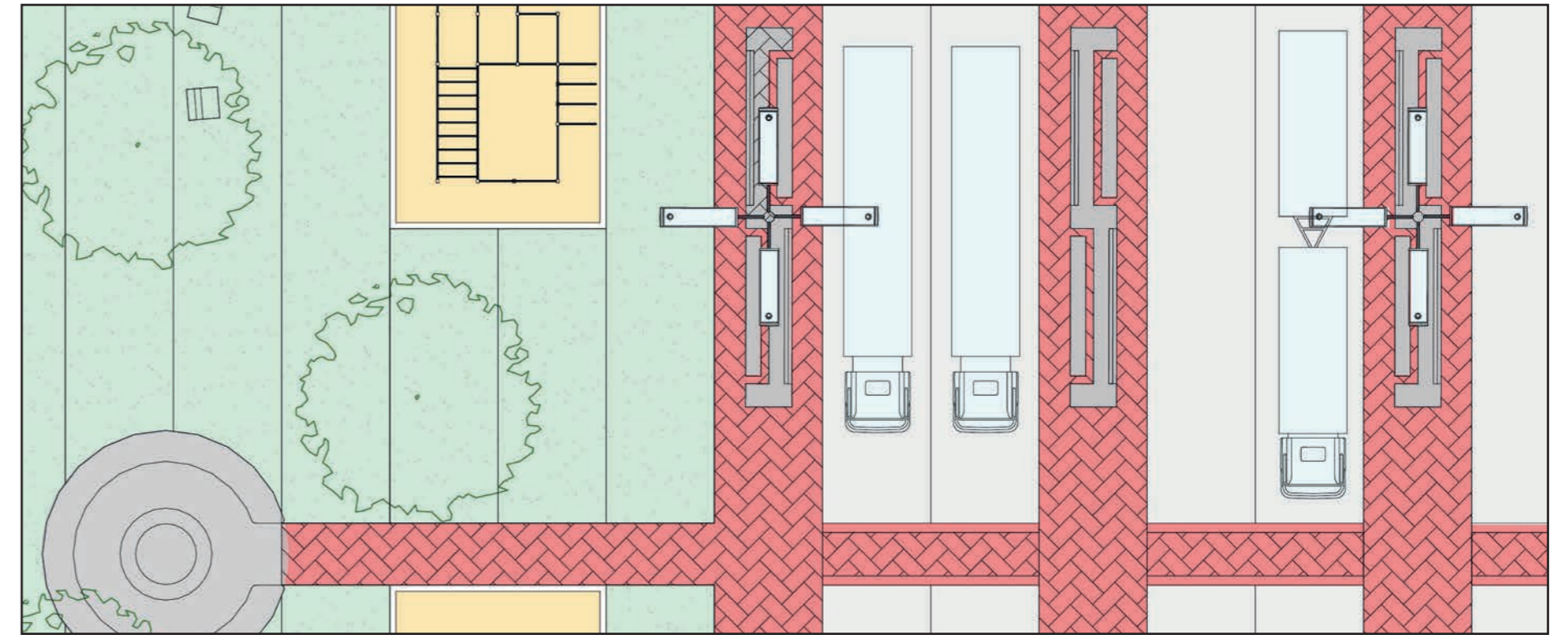
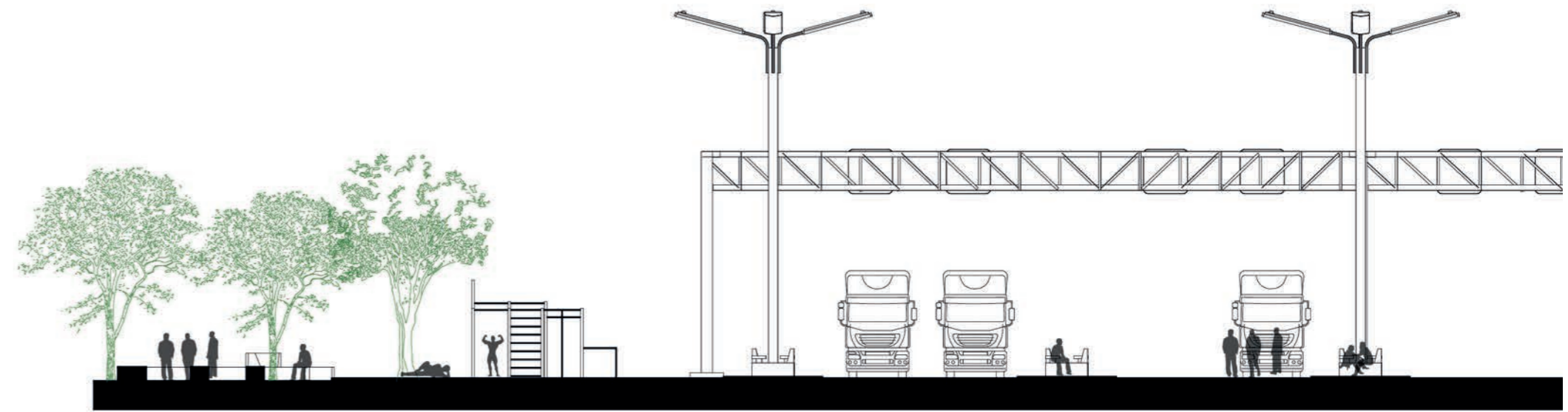
De voormalige zee van asfalt en losse parkeerplaatsen is vervangen door een truckparking dat zowel een parkeerplaats als een openbare ruimte is. Het parkeren wordt geregeld via een tijdslot waardoor er altijd een doorstroming is en er ook plek is voor de volgende chauffeur die aankomt. De openbare ruimte is een raster dat de verbinding maakt tussen de groene omgeving en het centrale gebouw plus het tankstation.

Tussen de vrachtwagens is meubilair geplaatst in de vorm van banken en tafels waar chauffeurs samen kunnen eten en drinken. De centrale lichtmast in de bank zorgt ook voor verlichting in de avond.

De groene randen aan weerszijden van de parking bestaan uit een bloemrijk grasland waar men in kan liggen maar ook de mogelijkheid heeft om te sporten op de verschillende toestellen. Om de parking een extra dimensie te geven loopt er een lokale fiets- en voetgangersverbinding tussen de vrachtwagens door.



Profiel en materialisatie



Ruimtelijk palet



Asfalt



Gebakken klinkers



Belijning



Betonnen meubilair



Doorkomend groen



Sport



Deelgebied: Tankstation als openbare ruimte

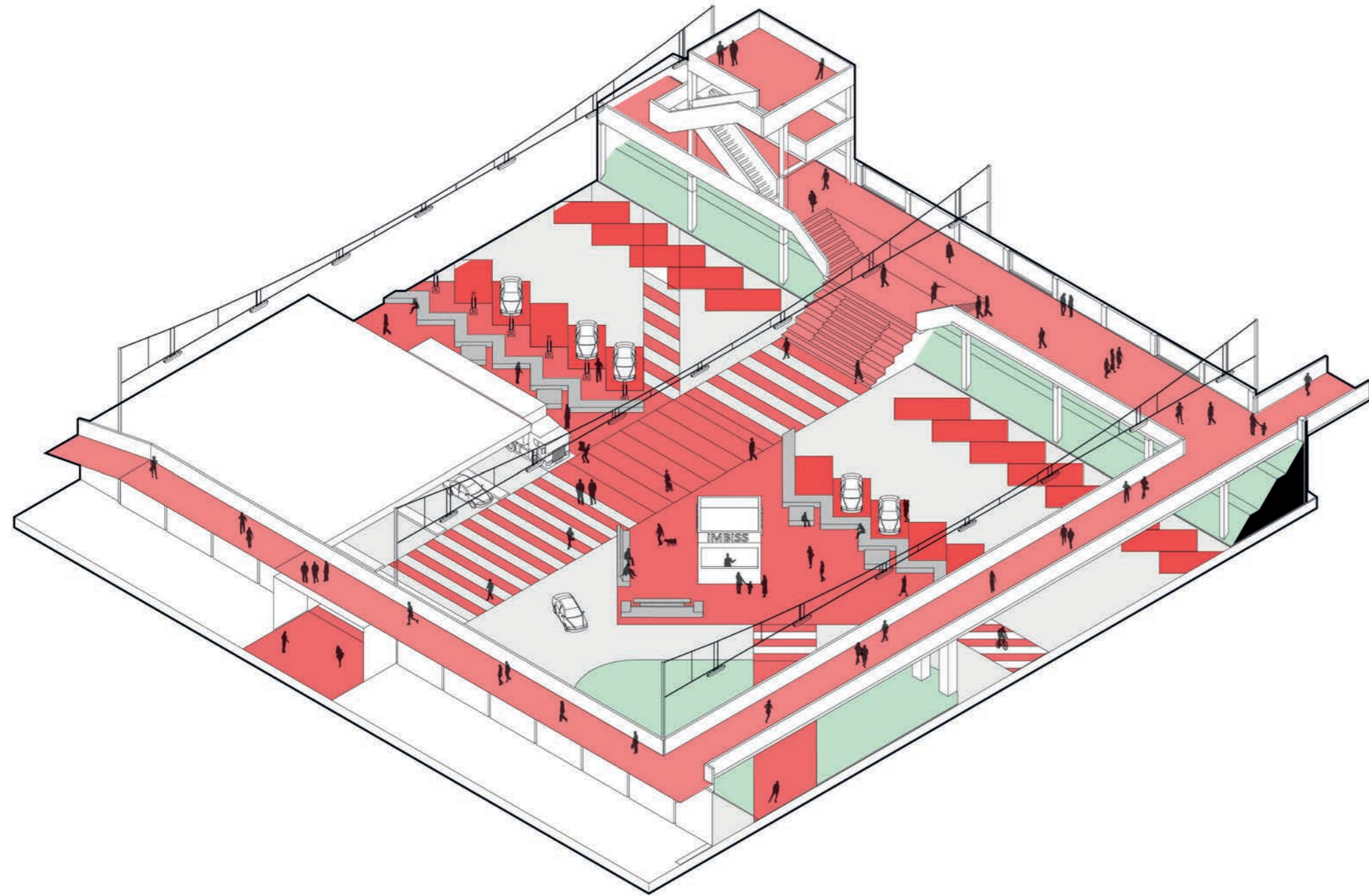
Toegepaste principes:

OR: 1,2,4,6

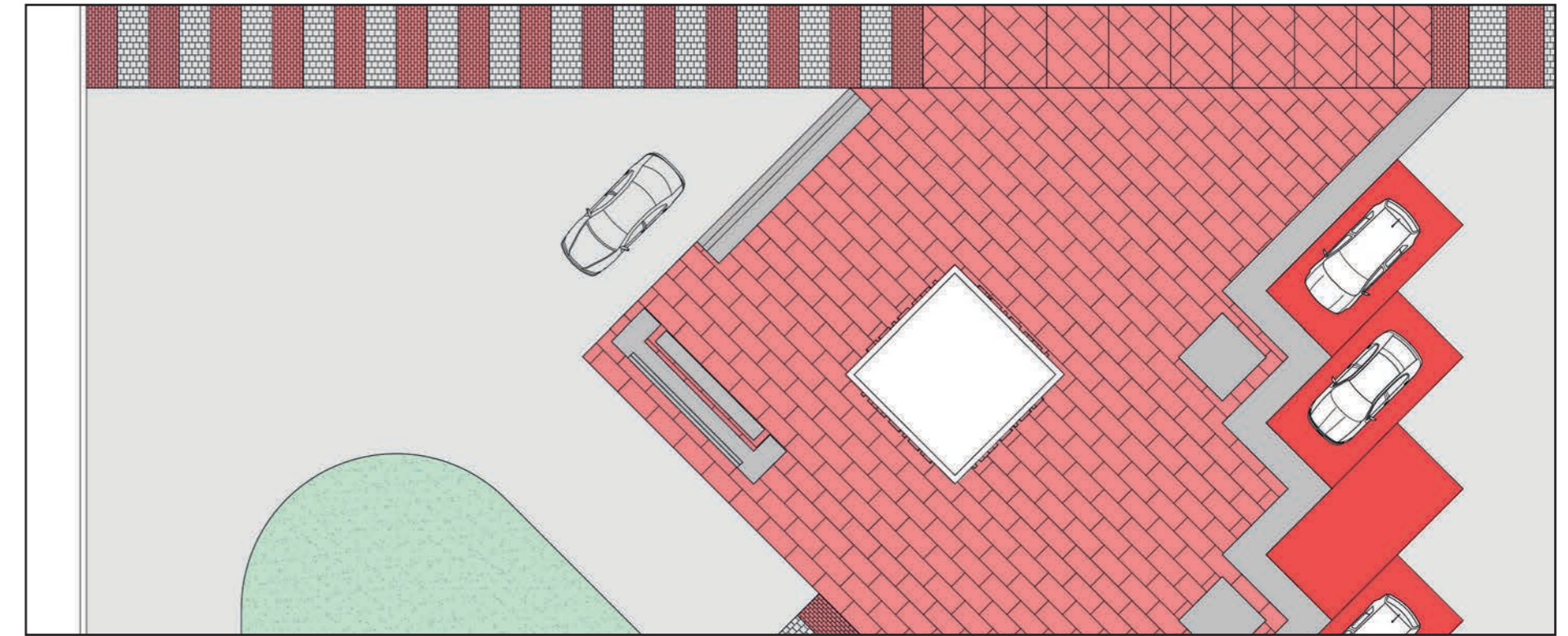
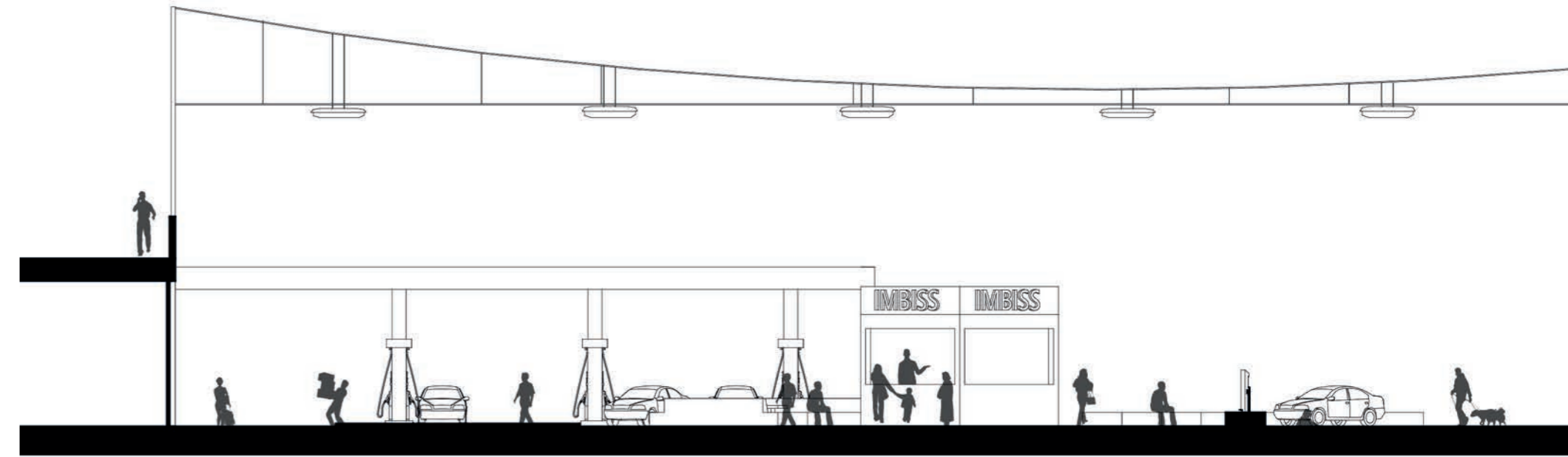
S: 1,2

De bestaande dynamiek en constante stroom van mensen is een onderbelichte meerwaarde van een tankstation. Door de ruimte voor de entree van het servicegebouw te veranderen in een openbare ruimte wordt er ook een kans geboden om te verblijven in deze ruimte. Het dient als een pauzeplek voor automobilisten maar ook voor voorbijgangers, de ruimte is tenslotte ook opengesteld voor de context.

Door de ruimte af te kaderen met een opgetild maaiveld kan het plein op verschillende manieren beleefd worden en wordt eentonigheid ook voorkomen. Een lokale 'Imbissbude' serveert een snelle hap welke gegeten kan worden op het verspreide zitmeubilair op het plein. De bestaande dynamiek krijgt plek in de openbare ruimte en wordt hiermee ook gewaarborgd.



Profiel en materialisatie



Ruimtelijk palet



Asfalt



Basalt & Steentapijt



Belijning



Betonnen meubilair



Basalt als markering



Klinkermix



Deelgebied: Van tankstation naar volkstuin

Toegepaste principes:

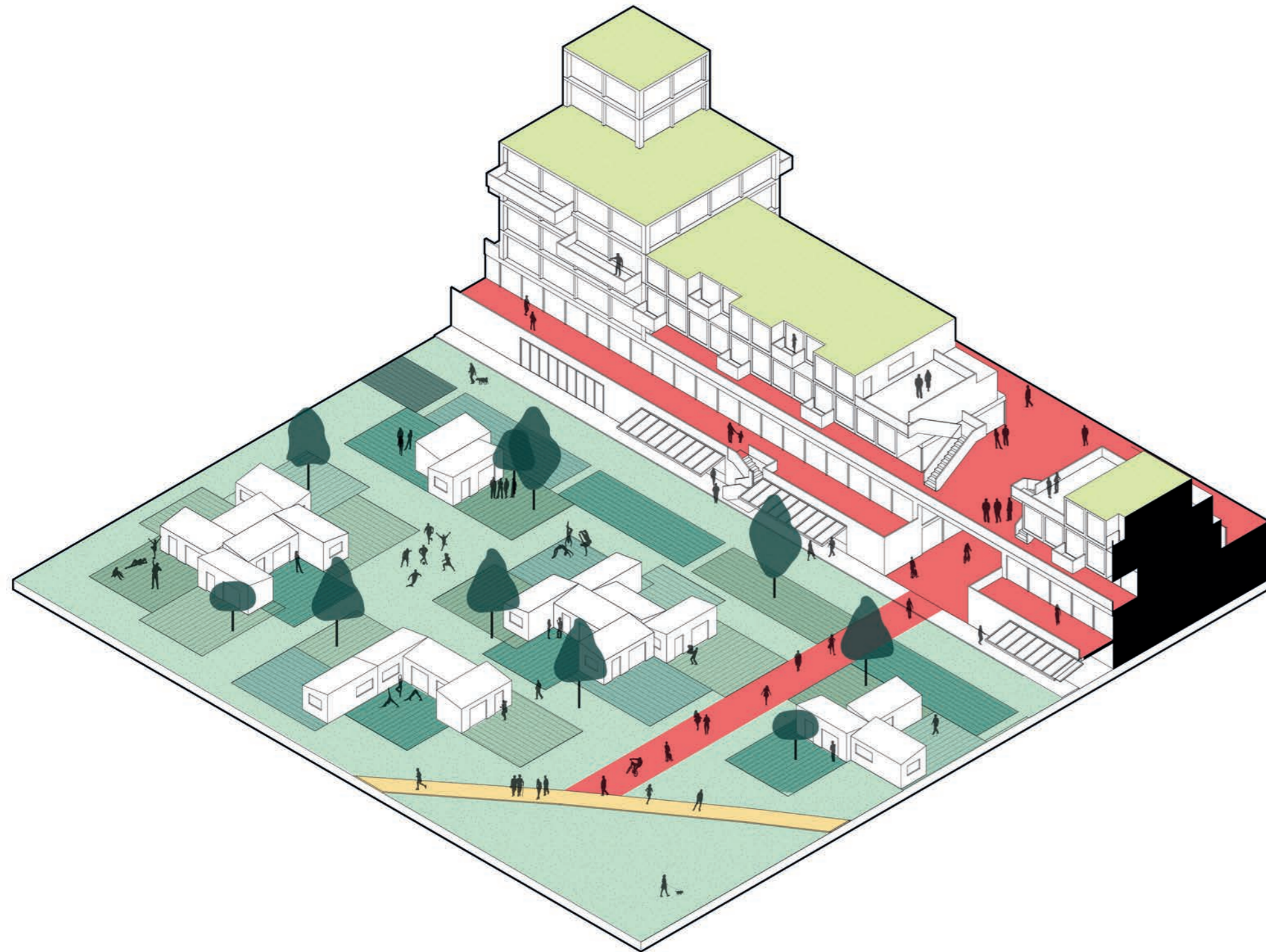
OR: 2,4,5,6

S: 1,3,4,5,6

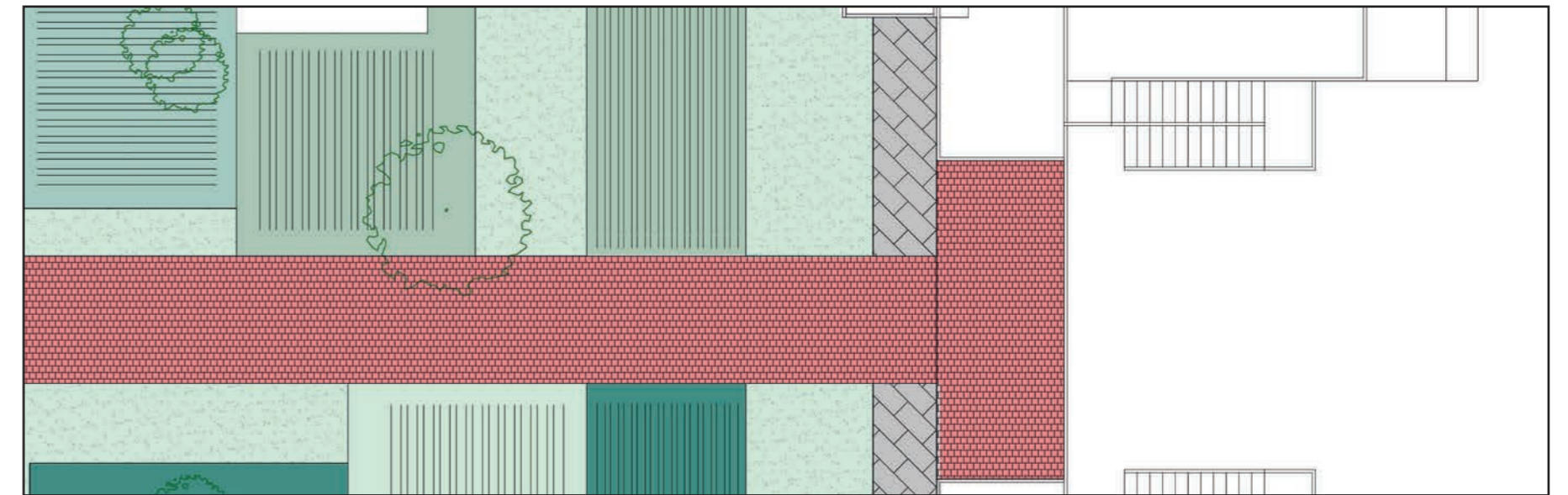
Waar voorheen de scheidingswand tussen tankstation en volkstuin stond staat nu een centraal publiek gebouw dat de grens tussen snelweg en groen begaanbaar en beleefbaar maakt. Aan de tankstationzijde dient de gevel als een winkel en servicegebouw terwijl het aan de volkstuinzijde gebruikt wordt

als een buurtschuur en opslagplek voor verse groenten en fruit uit de moestuinen.

Twee totaal verschillende werelden komen hierdoor met elkaar in contact en zorgt ervoor dat de kwaliteiten van deze twee ook met elkaar vermengd kunnen worden. Groente en fruit groeien nu letterlijk bij het tankstation waardoor de chauffeur ook een gezondere voedingskeuze kan maken.



Profiel en materialisatie



Ruimtelijk palet



Groene randen



Gebakken klinkers



Halfverharding



Doorkomend groen



Halfzachte overgang



Buurtschuur als plint



Deelgebied: Woon- en verblijfgebied

Toegepaste principes:

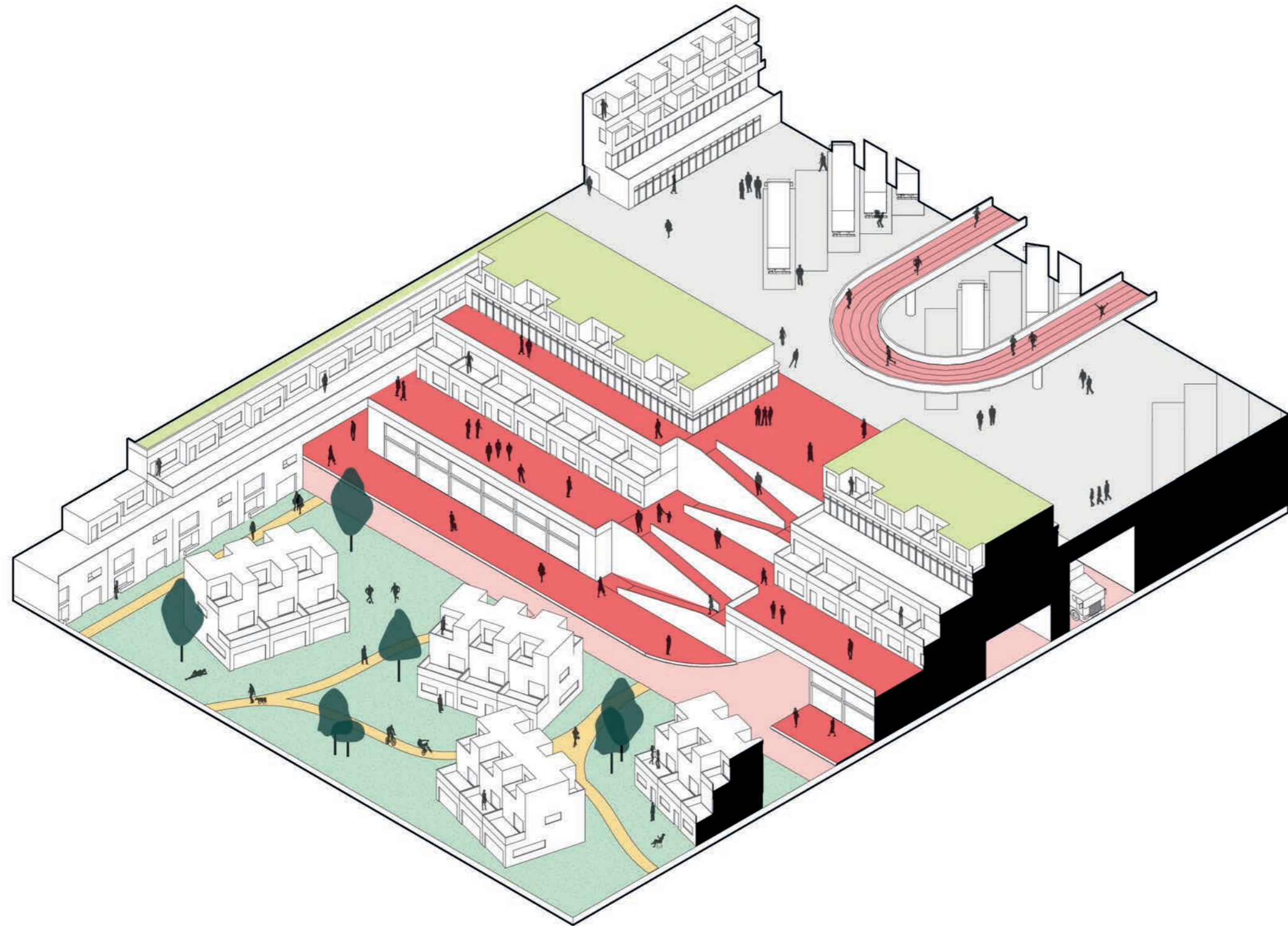
OR: 1,2,5

S: 3,4,5

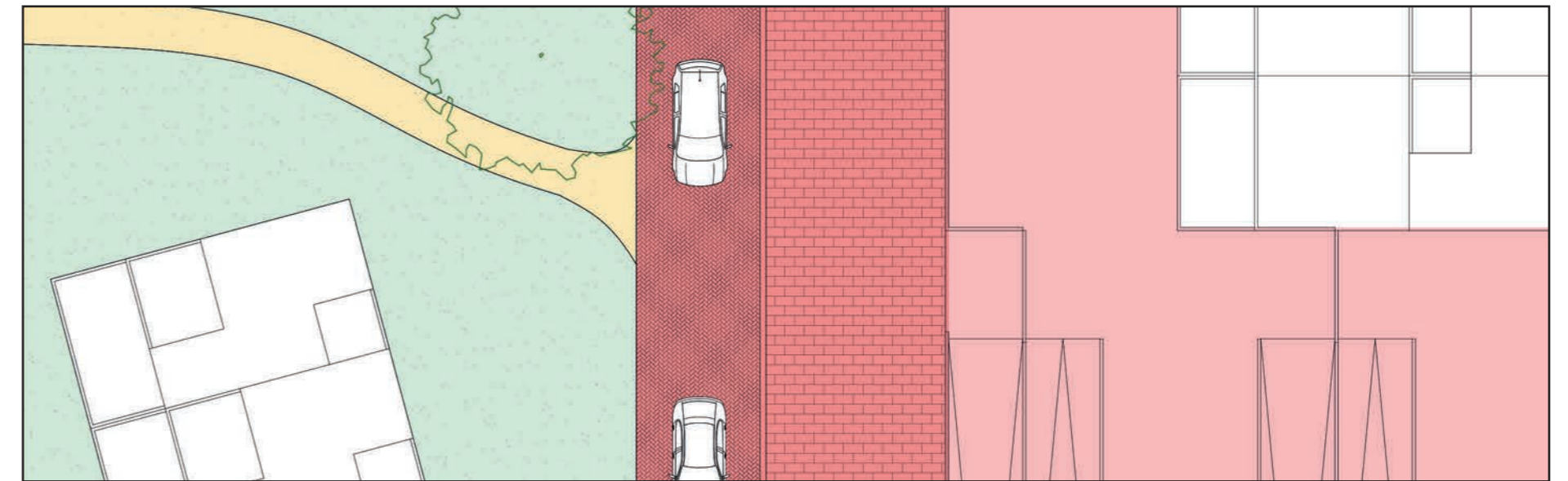
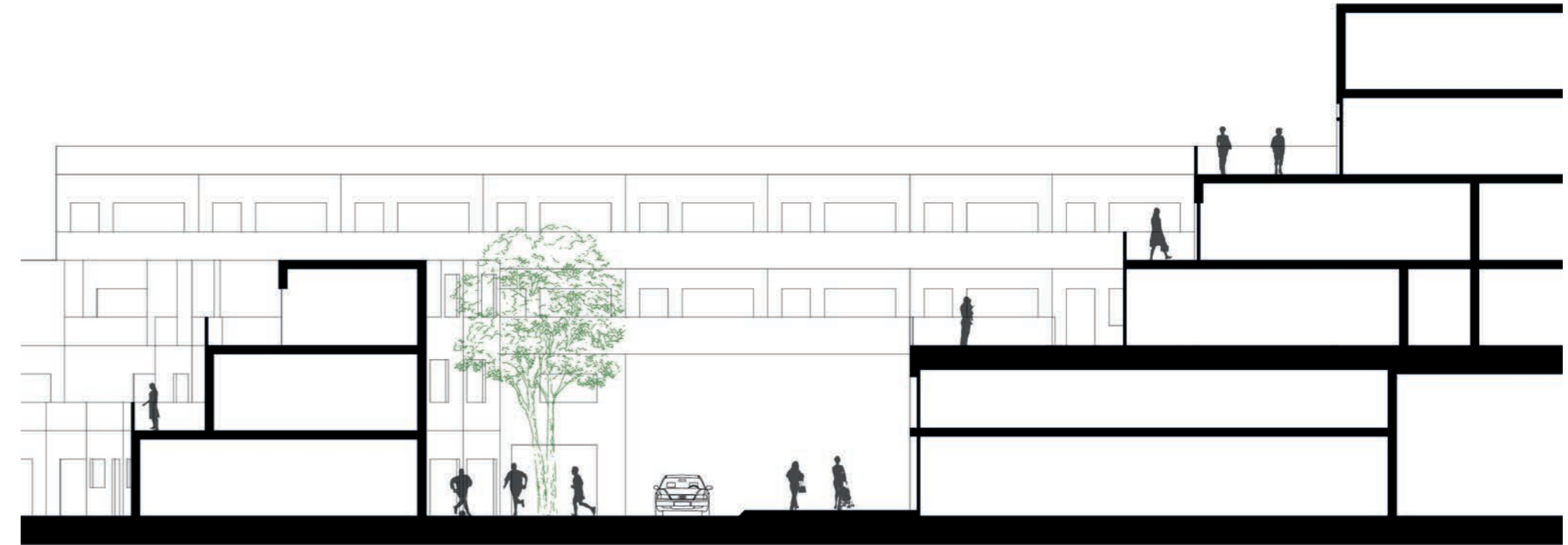
De kant van de Dückerweg is groter van schaal en heeft hierdoor ook meer ruimte te bieden voor uitbreiding van het huidig programma. De truckparking bevindt zich in dit geval op het dak om zo de openbare ruimte op het maaiveld te besparen. Dit brengt een geheel nieuw daklandschap met zich mee waar de tijdelijke woonruimtes voor

chauffeurs ook zijn gevestigd. Boven dit parkeerdek bevindt zich een compact sportcomplex waar men kan hardlopen maar ook balsporten kan beoefenen

Niet alleen voor de chauffeur is er woonruimte. Aan de randen en op het maaiveld zijn woningen beschikbaar voor particulieren die graag in een uniek en dynamisch stuk stad willen wonen waarbij zij ook niet vies zijn van een beetje contrast.



Profiel en materialisatie



Ruimtelijk palet



Parkeren vrachtw.



Gebakken klinkers



Informeel gevels



Houten zitelementen



Bloemrijk grasland



Doorkomend groen



Deelgebied: Parkeerplein

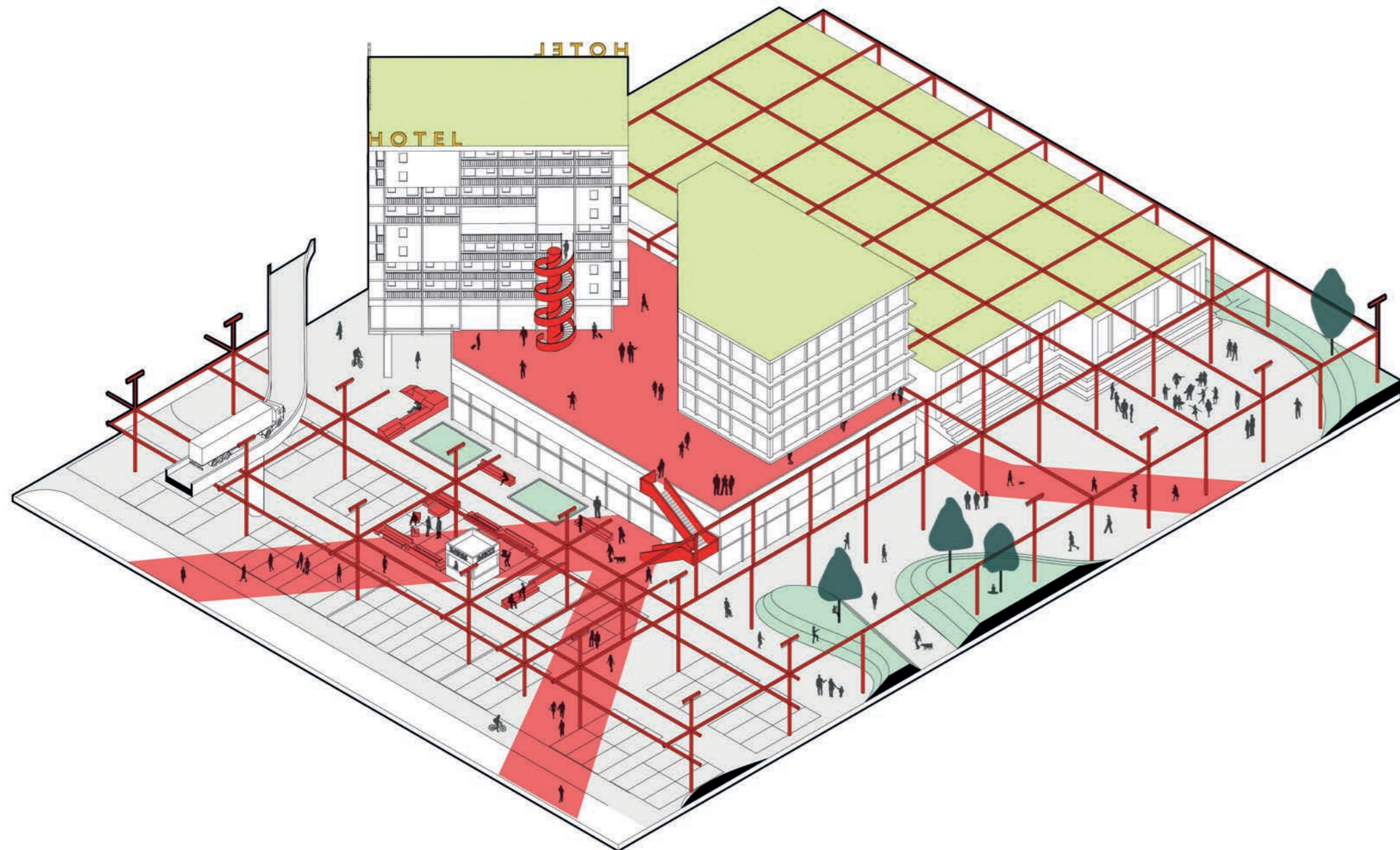
Toegepaste principes:

OR: 1,2,3,4

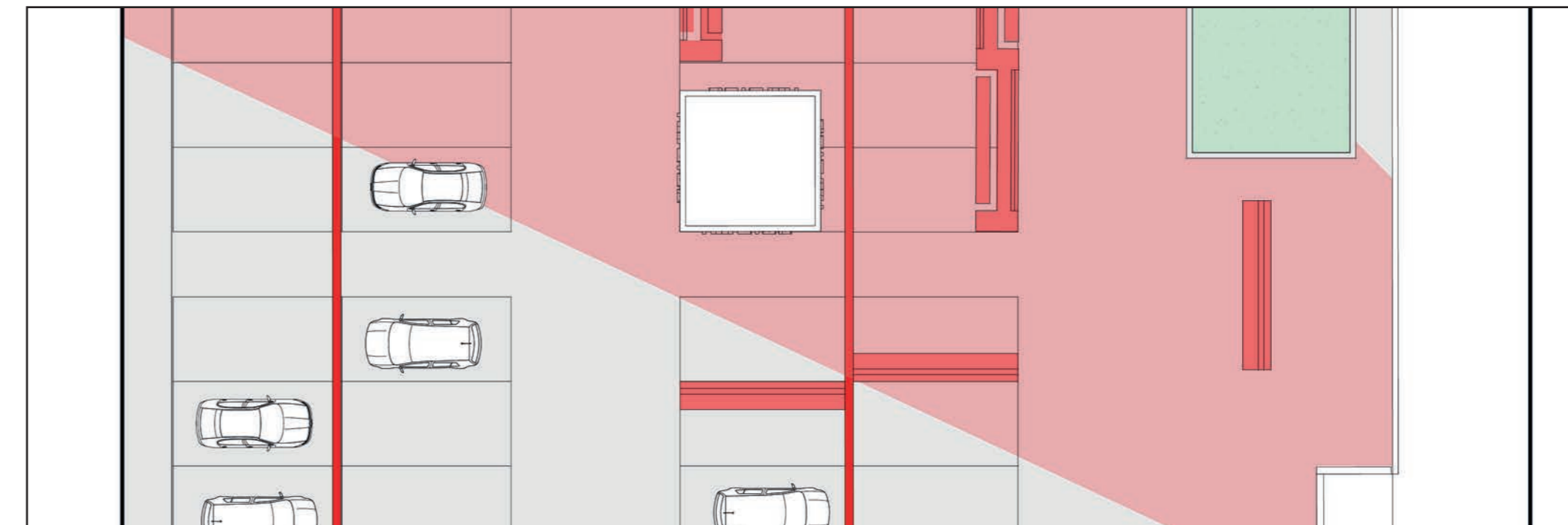
S: 3,4,5,6

De bestaande parkeerplaats aan de Dückerweg is een populaire plek onder jongeren voor carmeets maar ook voor mensen die er hun middagpauze doorbrengen door er te lunchen. Deze plek trekt verschillende soorten mensen aan omdat het ook een vrij in te delen ruimte is. Juist dit aspect heeft een grote meerwaarde.

In het ontwerp wordt de parkeerplaats ingericht als een parkeerplein waarbij doordeweeks geparkeerd kan worden en er s 'avonds of in het weekend er evenementen plaats kunnen vinden. Een rastersysteem van palen en balken dienen als ankers en bevestigingspunten om deze evenementen ook plek te kunnen bieden. Het is een multifunctionele ruimte op een interessante locatie.



Profiel en materialisatie



Ruimtelijk palet



Parkeren



Belijning



Modulair systeem



Flexibel meubilair



Bloemrijk grasland



Extra dimensies



Stelling & Slotwoord

Ik ben deze afstudeeropgave begonnen met een zekere fascinatie in mijn achterhoofd die ik heb opgedaan tijdens de studio Just Baltimore in 2019. Tijdens deze opdracht ben ik erachter gekomen dat in dit geval in de V.S. het tankstation bewust en onbewust wordt gebruikt als een ruimtelijke socializer waar iedereen gelijk is. Het is een natuurlijke dynamiek in de stad die vanzelfsprekend is maar juist hierdoor op de achtergrond raakt.

Tijdens deze studio ben ik de term non-plaats tegengekomen. Het feit dat dit soort ruimtes een bepaalde term hadden vergrootte mijn interesse alleen maar meer. Deze nieuwe interesse ging gepaard met een al bestaande interesse die ik al sinds mijn kindertijd heb: De fascinatie en passie voor infrastructuur en voertuigen, iets wat vandaag de dag nog steeds een sterke indruk op mij heeft achtergelaten.

Als ruimtelijke ontwerper wordt je opgeleid om kritisch te kijken naar je leefomgeving en hier ook kritisch over na te denken over hoe het anders maar vooral ook beter en mooier kan. De inpassing van infrastructuur is vaker een complexe maar vooral interessante opgave om vorm te geven en welke rol het gaat spelen in de openbare ruimte en in de stad. De rol van infrastructuur in de stad is van een grote meerwaarde maar wordt terecht en ook vaker onterecht bekritiseerd. Het zijn systemen waar wij van afhankelijk zijn en die ook een groot gedeelte van onze openbare ruimte in beslag nemen.

Met mijn afstudeeropgave probeerde ik het thema van de non-plaats en onze infrastructuur die aan dit soort plekken gekoppeld is kenbaar te maken en ook verder te gaan onderzoeken. Wat zijn dit voor plekken? Waarom zijn ze er en wat kunnen wij ermee doen?

Het is geen makkelijk thema om te onderzoeken, want wat maakt uiteindelijk de plek? Dat verschilt weer per persoon. Door ook daadwerkelijk non-plaatsen ruimtelijk te gaan onderzoeken en door ze ook in een bepaalde context te zetten worden de voorbeelden steeds tastbaarder. De kwaliteiten en karakteristieken worden zichtbaarder maar voor wie ga je uiteindelijk ontwerpen?

Door een persoonlijk hekelpunt in te zetten tijdens deze opgave probeerde ik deze irritatie en ongeloof in iets positiefs om te zetten, het gaf mijn opgave ook een goede impuls. Om voor de chauffeur een nieuwe rustplek te ontwerpen die uiteindelijk voor ruimtelijke ontwikkeling kan zorgen is een opgave waar ik mij graag sterk voor maak. Het legt een sociaal probleem bloot waar veel mensen niet vanaf weten en stelt tegelijkertijd ook een discussie op over de non-plaats en de afhankelijkheid van onze infrastructuur maar ook de impact die het heeft op onze samenleving.

Juist het feit dat ik in staat ben om deze onderwerpen naar een ruimtelijk ontwerp te vertalen geeft mij kracht en motivatie als stedenbouwkundig ontwerper. Het geeft een idee weer waar men het normaal gesproken niet snel over zal hebben, maar het zijn wel plekken die er gewoon zijn en ook anders gebruikt kunnen worden.

Met deze afstudeeropdracht heb ik geprobeerd om de wereld van non-plaatsen, het snelweglandschap en de chauffeur te laten zien en welke ruimtelijke kwaliteiten en mogelijkheden deze verschillende werelden met zich meebrengen. Als stedenbouwkundig ontwerper vind ik het van groot belang om ook buiten je comfortzone of scope te kijken naar nieuwe kansen en bestaande problemen die verstopt zijn. Het is juist onze veelzijdigheid als ontwerpers om hier nieuwe vraagstukken ter discussie te stellen. Onze verbeeldingskracht maken deze thema's tastbaar en begrijpelijk voor het grotere publiek, en, hopelijk ooit ook een echte plek die men in de toekomst kan waarderen.

David Sonntag

Maart 2023



Bronnen

Films

Peter Triest (2022), *A Parked Life*

Samir Nasr (1998-1999), *Nachttanke*

Literatuur

Venturi & Scott Brown (1977), *Learning From Las Vegas*

Michelle Provoost (1996), *Asfalt; Automobilititeit in de Rotterdamse Stedenbouw*

MAP Markus Ambach (2010), *B1 | A40, Die Schönheit der grossen strasse*

Ontwerpend onderzoek TU Delft (2002), *Bouwen aan de snelweg*

Francesca Ferguson (2006), *Talking Cities; The micropolitics of Urban Space*

Andreas Keil & Burkhard Wetterau (2013), *Metropolis Ruhr; A Regional Study of the New Ruhr*

Regionalverband Ruhr (2019), *RuhrImpulse Beiträge zur Regionalentwicklung Band 2: Flächennutzung*

Regionalverband Ruhr (2018), *Small Atlas Metropole Ruhr; The Ruhr region in transformation*

Regionalverband Ruhr (2021), *Regionales mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr*

Websites:

www.geoportal.nrw

www.rvr.ruhr

ec.europa.eu/eurostat

www.bussgeldkatalog.org/ruhezeiten-lkw

www.bast.de

www.groene.nl/artikel/vrachtwagens-in-de-race-naar-beneden

www.prologis.com/news-research/global-insights/europes-most-desirable-logistics-locations

www.lpweurope.com/common-truck-driver-health-issues

www.truckparkingeurope.com



David Sonntag

2023