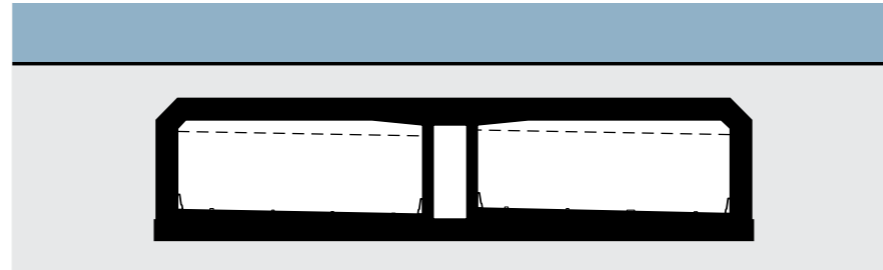
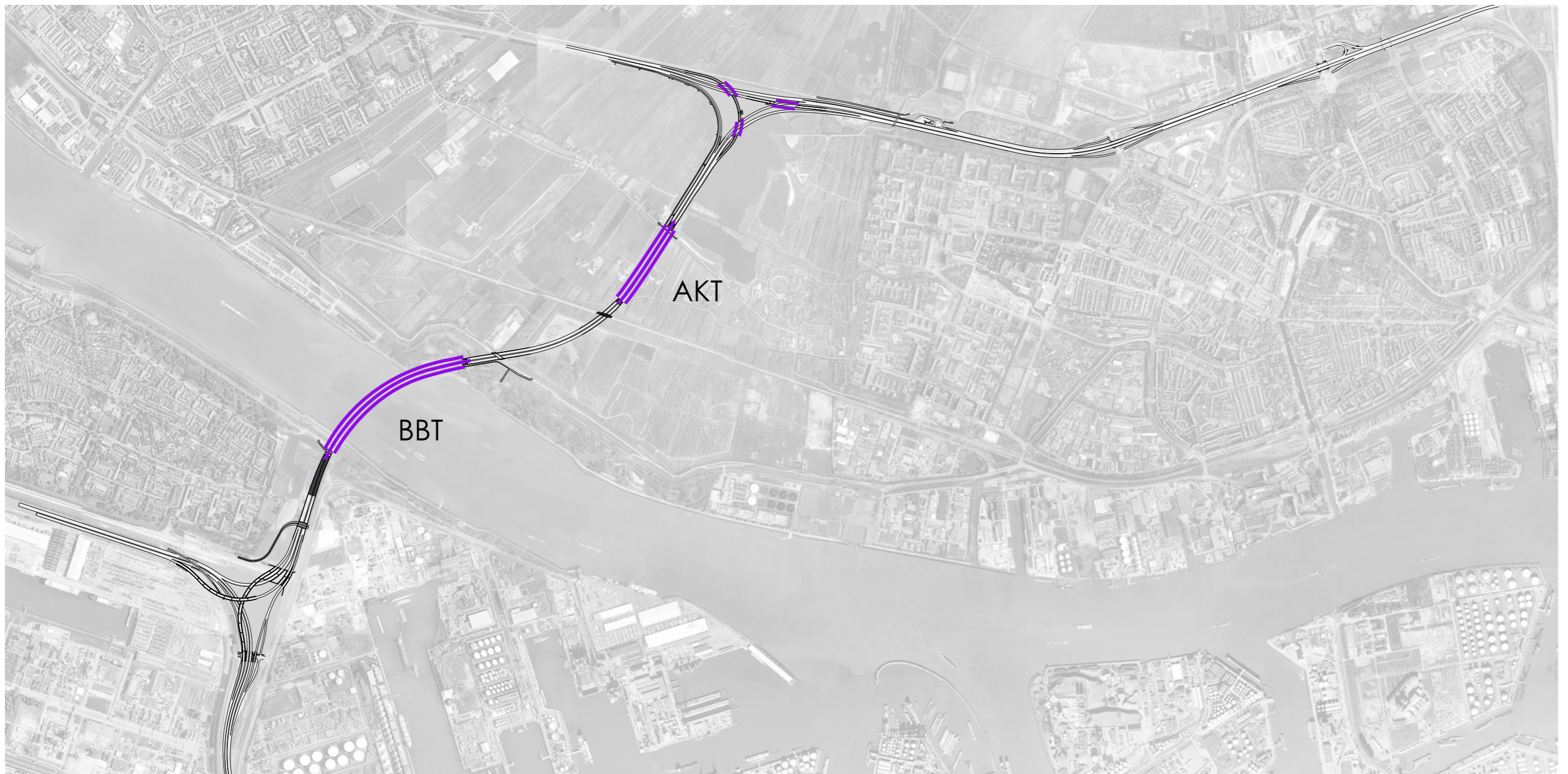


Profiel Aalkeettunnel (AKT)



Profiel Blankenburgtunnel (BBT)

— tunnels / onderdoorgangen



Overzicht tunnels en onderdoorgangen

## 6.5 Tunnelmonden en dienstgebouwen

### 6.5.1 Tunnelmonden

#### Overgangszone

De tunnelmond vormt de 'zone' waar de tunneltoerit overgaat in de verkeersbuis van de tunnel. Dit is meer dan de formele grens die de verkeerskundige overgang tussen beide objecten vast legt. Globaal gesproken gaat het om de overgangszone tussen het standaardprofiel van de verkeersbuis en de standaarddoorsnede van de open toerit, inclusief alle objecten die met deze overgang verband houden.

#### Familie

De vier tunnelmonden in het tracé vormen de meest opvallende 'evenementen' voor de weggebruiker, en als zodanig fungeren zij als de essentiële identiteitsdragers van de nieuwe tunnelverbinding.

De twee keer twee tunnelmonden van respectievelijk de Blankenburgtunnel en de Aalkeettunnel kennen ieder een eigen geometrie en programma op basis van het technisch (verkeers)ontwerp, gevoegd bij een eigen inpassingsopgave in relatie tot de lokale context. Op basis van het uitgangspunt dat de A24 één samenhangend tunneltracé is met een consistent beeld voor de weggebruiker dient desalniettemin een 'familie van tunnelmonden' te ontstaan als 'beeldmerk' van de BBV. Het symmetrische profiel van de verbinding vormt hiertoe het vertrekpunt.

De voor de weggebruiker herkenbare verwantschap van de tunnelmonden vormt een belangrijk onderdeel van de 'BBV stijl' en is daarmee ook gerelateerd aan de vormgeving van de overige kunstwerken langs het tracé.

Vanuit de omgeving gezien is het karakter van de tunnelmond bescheiden en locatiespecifiek, en wordt vooral bepaald door het dienstgebouw (zie 6.5.2).



BBT zuid



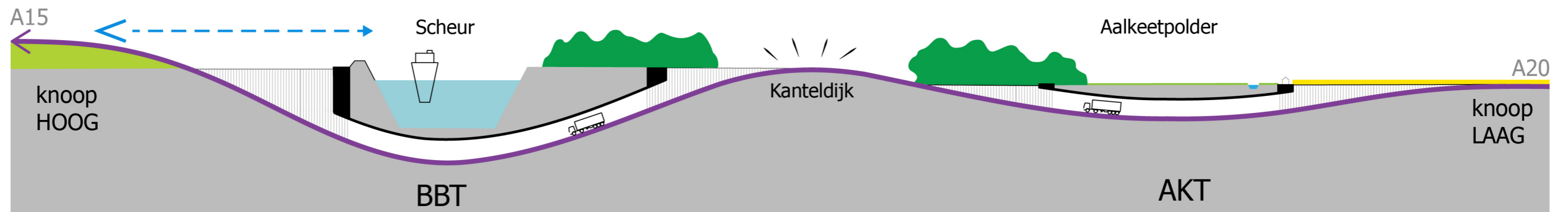
BBT noord



AKT zuid



AKT noord



Locatie type tunnelmonden in trace

■ tunnelmonden



Overzicht tunnelmonden en dienstgebouwen

## Integrale opgave

Het ontwerp van de tunnelmonden wordt als een integrale ontwerpogave opgevat. Geen optelsom van generieke elementen, maar een binnen het kader van de BBV stijl ontworpen integratie van de elementen van het weg- en tunnelontwerp met de karakteristieken van de locatie. Keerwanden, emissieschermen, (veiligheids) hekwerken, ventilatoren, signalering en verlichting maken daarbij allen integraal onderdeel uit van het tunnelmondontwerp. Ook de ondergrondse, naar de weggebruiker gekeerde gevels van de dienstgebouwen, maken deel uit van dit integrale tunnelmondontwerp.

De naamgeving van de tunnel wordt met 1 meter hoge letters als groot maar subtiel bas-reliëf opgenomen de zijwanden van de open toerit ter plaatse van de tunnelmond.

## Verdekte inpassing

De tunnelmonden geven in belangrijke mate vorm aan de 'verdekte verbinding': om de beleving van het landschap zo min mogelijk te belemmeren worden de tunnelmonden zo laag en onopvallend mogelijk in hun omgeving ingepast, in lijn met de open bakken van de tunneltoeritten.

De lage borstwering met een enkele railing die de vanuit de omgeving zichtbare bovenbeëindiging van de open tunnelbakken vormt, bepaalt ook bij de tunnelmonden het beeld. Alleen op de kopse zijde van de tunnelmond is een 2 meter hoge veiligheidsafscherming noodzakelijk, deze wordt in het architectonisch ontwerp geïntegreerd.

## Symmetrische twee-eenheid

Het in hoofdopzet symmetrische wegprofiel van het tunneltracé met - voor beide tunnels - twee tunnelbuizen van gelijke breedte wordt expressief gemaakt in de tunnelmond als 'symmetrische twee-eenheid'.

In het TB ontwerp vormt de verdubbeling van de emissiewand in de middenberm de logische beëindiging van het middentunnelkanaal. De koppen van de emissiewanden worden omgezet tot kaders - één per tunnelbuis - die de tunnelmond tot een expressieve symmetrische twee-eenheid maken. De hoge kaders benadrukken de diepte van de open tunnelbak. De feitelijk lage en brede monden van de tunnelbuizen ogen voor de weggebruiker door deze gecombineerde verhoging en verdubbeling minder 'drukkend' en eleganter van verhoudingen. De diepe zuidelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel krijgt zelfs een uitgesproken verticaal karakter.

De donkere afsluitende 'gevelstrook' tussen de twee emissiewanden ligt zodanig terug dat de twee kaders op architectonische wijze duidelijk los van elkaar komen. De kaders worden uitgevoerd in een blijvend witgrijze materialisering, zodat zij binnen het totale beeld van de tunnelmonden altijd de lichtste en meest opvallende elementen vormen.

## Overgang licht-donker

Een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de tunnelmonden is het bewerkstelligen van een geleidelijke overgang tussen licht en donker (en andersom) om het oog van de weggebruiker gelegenheid te geven te accommoderen. Hoewel in principe uitgegaan wordt van tegenstraalverlichting in de tunnelmonden, dienen bouwkundige middelen mede bij te dragen aan het creëren van een veilige en aangename situatie waarbij het 'zwarte gat effect' vermeden wordt.

Om de overgang te verzachten worden in het TB ontwerp de kaders van de tunnelmonden - over de lengte van de emissiewand - doorgezet in een aantal lamellen boven het wegdek die het daglicht temperen en het directe zicht op de hemelkoepel afschermen. Bij de zuidelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel wordt deze functie vervuld door het betonnen stempelraam van de tunneltoerit. De laatste lamel vormt tevens de verhoogde afscherming op de kop van tunnelmond. Het frontale vlak van de tunnelmond helt voorover en is vormgegeven als een in een vloeiende ronding omgezette beëindiging van het tunnelplafond, afgewerkt met een zwarte bekleding aansluitend op die van het tunnelplafond. Het beschaduwde, zwarte vlak is niet alleen rustig aan het oog maar versterkt ook de visuele dieptewerking van de tunnelmond, de weggebruiker wordt op vloeiende wijze de tunnel in geleid.

Bij de tunnelmonden van de Blankenburgtunnel, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde, fungeert het vooroverhellende vlak tevens als de gevel van het ondergrondse deel van het dienstgebouw. Het beeld van deze gevel wordt bepaald door eveneens zwarte lamellen waarachter de daadwerkelijke gevelopeningen verborgen blijven.

De positionering van het dienstgebouw op de kop van de noordelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel en de bosschages rond de twee middelste tunnelmonden leveren eveneens een positieve bijdrage aan het voorkomen van verblinding.

## Overgang tunnelmond - tunnelbuis

Met het oog op een rustig wegbeeld geven de tunnelmonden de overgang tussen de open toerit en de gesloten verkeersbuis van de tunnel zo vloeiend en continu mogelijk vorm. De elementen van beiden worden daarbij op architectonische wijze met elkaar vervlochten, waarbij sprongen en abrupte overgangen vermeden worden.

In het TB ontwerp loopt het plafond van de tunnel visueel door naar buiten in het voorover hangende frontale vlak van de tunnelmond, zoals hierboven omschreven. De geprofileerde wandafwerking van de tunneltoeritten daarentegen wordt over een afstand van 15 meter naar binnen toe doorgezet in de tunnelmond, alvorens vloeiend over te gaan in de gladde wanden van het basisprofiel van de verkeersbuis. De eveneens gladde wanden ter weerszijden van het middentunnelkanaal worden juist weer naar buiten gevoerd om de dubbele emissiewand in de tunnelmond te vormen. De beton barriers langs de wanden van de open toerit zetten zich continu en vloeiend door in de identieke barriers langs de wanden van de verkeersbuis. De tunnelmond heeft ten opzichte van het basisprofiel van de verkeersbuis een verhoogde doorsnede om de plaatsing van ventilatoren mogelijk te maken. De vloeiende overgang van het rechthoekige verhoogde deel naar het standaardprofiel valt samen met de hierboven omschreven overgang in de wanden.

## Voorzieningen

Als overgangssituatie tussen open wegdeel en tunnel kent de tunnelmond een groot aantal voorzieningen, weginrichtingselementen, installaties, signaleringen etc. Het integrale ontwerp van de tunnelmond dient te voorkomen dat een rommelige optelsom ontstaat van losse elementen die afbreuk doet aan het heldere beeld.

De ventilatoren vormen een duidelijk zichtbaar onderdeel en daarmee deel van de architectuur van de tunnelmonden. Zij worden in een regelmatige rij op gelijke afstand van elkaar gesitueerd.

Ook de noodzakelijke signaleringen ter plaatse van de tunnelmond, zoals matrixborden, worden in het ontwerp meegenomen, bewegwijzeringsborden op de tunnelmond worden te allen tijde vermeden.

De rood-witte slagbomen worden in omhoogstaande stand opgenomen in een onopvallende grijze behuizing, de bedieningskasten worden vlak ingekast in de betonwand, achter de barrier.



Symmetrische twee-eenheid



Overgang licht naar donker



Lamellen



Ventilatoren en naamgeving

## 6.5.2 Dienstgebouwen

### Taakverdeling

Vanuit de dienstgebouwen worden de tunneltechnische installaties (zoals de verlichting en de ventilatoren) aangestuurd en voorzien van stroom. De dienstgebouwen bevinden zich op de koppen van de tunnelmonden. De twee tunnelmonden die de entrees van de tunnelverbinding vormen (de noordelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel en de zuidelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel) herbergen de twee belangrijkste en grootste dienstgebouwen. In het dienstgebouw in de zuidelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel bevindt zich tevens de lokale bediening voor beide tunnels c.q. het gehele tunneltracé. Voor deze taakverdeling is gekozen vanwege de eenvoudige bereikbaarheid van de genoemde locaties vanaf het lokale wegennetwerk. Door hun situering nabij openbare wegen zijn deze twee dienstgebouwen echter ook de meest zichtbare in de omgeving, wat specifieke eisen stelt aan hun vormgeving en inpassing. De twee tussenliggende dienstgebouwen hebben een meer ondergeschikt karakter als 'tussenstations' van het tunneltracé, verscholen in het bos. Bij de zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel is feitelijk geen sprake van een dienstgebouw, dit betreft slechts een beperkte installatieruimte in samenhang met het middentunnelkanaal.

### Samenhang en ont koppeling

Tunnelmond en dienstgebouw vormen functioneel gezien een geïntegreerd geheel. Waar voor de weggebruiker op de A24 het beeld van samenhang en continuïteit overheerst, wordt vanuit de omgeving gezien de vormgeving van de tunnelmonden c.q. de dienstgebouwen bepaald door een subtiele en per locatie specifieke inpassing in de landschappelijke context. Met het uitgangspunt de weg zo verdekt mogelijk in de omgeving in te passen worden de dienstgebouwen zo veel mogelijk onder het maaiveld gesitueerd, in samenhang met het ontwerp van de eveneens ondergrondse tunnelmonden. Het noodzakelijkerwijs boven het maaiveld uitstekende deel van het dienstgebouw wordt geminimaliseerd en 'visueel ontkoppeld' van de tunnelmond zodat het autonoom kan worden vormgegeven in de maat en sfeer van de lokale omgeving. Het ondergrondse deel van het dienstgebouw hoort architectonisch gezien bij de tunnelmond, als onderdeel van de herkenbare reeks van BBV tunnelmonden; het bovengrondse deel van het dienstgebouw heeft als vrijstaand volume een eigenstandig, lokaal karakter.

### Lokaal en abstract

De uitstraling van het bovengrondse volume van de dienstgebouwen is helder en functioneel, maar niet utilitair. In lijn met de BBV stijl krijgen de compacte gebouwen een eenvoudig en abstract karakter, uitgevoerd in één – per locatie specifiek – (hoofd)materiaal. Gevelopeningen maken onderdeel uit van de abstracte gevelbehandeling, of worden er door afgeschermd. Ook de noodzakelijke installaties worden opgenomen in het architectonische volume door middel van geperforeerde vlakken of lamellenschermen die gevelopeningen en installatiepatio's verbergen. Voor de dienstgebouwen worden duurzame materialen met een natuurlijke uitstraling gebruikt, die aansluiten bij het karakter van de omgeving. Met name voor de gevels en daken die bereikbaar zijn voor het publiek zijn ook graffiti- en vandalismebestendigheid belangrijke aandachtspunten voor de materialisering van de dienstgebouwen.

In het TB ontwerp zijn op de landelijke noordoever de gevel en het dak van het noordelijke dienstgebouw van de Aalkeettunnel aan de Zuidbuurt uitgevoerd in vergrijzend hardhout, evenals de 'huid' van de bovengrondse delen van de dienstgebouwen in het bos (AKT zuid en BBT noord). Op de industriële zuidoever is het bovengrondse deel van het dienstgebouw van de Blankenburgtunnel gedacht in naturel metaal, waarbij te denken valt aan rvs of aluminium.

### Ontsluiting en beveiliging

De dienstgebouwen zijn bereikbaar voor auto's en voor een middelgrote vrachtwagen (c.q. een brandweerwagen). Voor het hoofddienstgebouw in de zuidelijke tunnelmond van de Blankenburgverbinding heeft dit een meer regulier karakter, voor de overige dienstgebouwen een incidenteel karakter ten behoeve van onderhoud en bij calamiteiten.

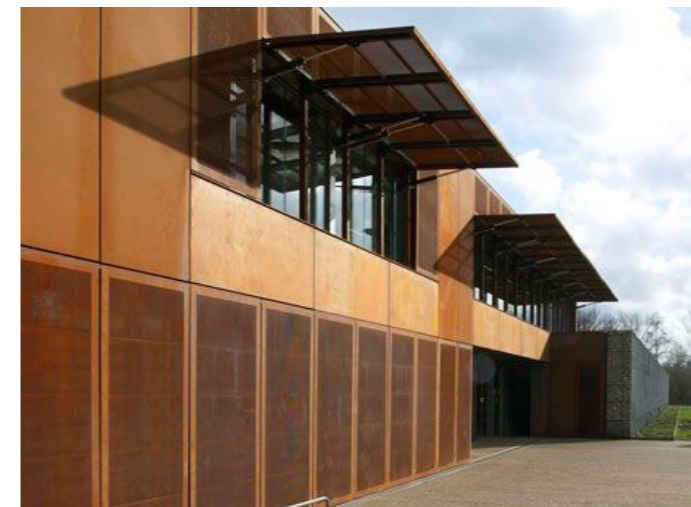
De dienstgebouwen worden ontsloten vanaf een verhard voorterrein, het 'erf'; dit geldt niet voor de voorziening op de zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel. Om de dienstgebouwen zo onopvallend en bescheiden mogelijk in hun omgeving te laten opgaan zijn de erven zo compact mogelijk gehouden en is afgezien van erfafscheidingen. Wel wordt het erf gemarkeerd en begrensd door een lage opstaande rand in het maaiveld. Het erf wordt uitgevoerd in een donkere klinkerbestrating, passend in de lokale context; waar mogelijk en zinvol worden grasstenen toegepast voor de parkeerplaatsen. De schil van het dienstgebouw fungeert als beveiligingsschil, beveiligingshekwerken rond het gebouw zijn dus niet nodig.



Tunnelmond en dienstgebouw ontkoppeld



Abstract volume



Geïntegreerde gevelopeningen



Erf geïntegreerd met omgeving

### 6.5.3 BBT zuid

#### Tunnelmond

De zuidelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel vormt de entree van het tunneltracé vanuit het havengebied. Het dienstgebouw fungeert als hoofddienstgebouw van de Blankenburgtunnel en bevat tevens de lokale bediening voor het gehele tunneltracé.

Met zijn diepte van ruim 20 meter is de zuidelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel de meest imposante van de vier tunnelmonden. Het dubbele kader dat in het TB ontwerp een belangrijk familiekenmerk vormt van alle BBV tunnelmonden heeft hier een duidelijk verticaal karakter. De lamellen die bij de andere tunnelmonden de overgang licht-donker verzachten ontbreken hier echter, hun functie wordt vervuld door het stempelraam boven de toerit. Op het maaiveldniveau toont de tunnelmond zich slechts als betonnen borstwering met een rvs railing, waarbij het tunnelmondkader de noodzakelijke verhoogde afscherming van de kop van de tunnelmond integreert.

#### Dienstgebouw

Gebruik makend van de diepe ligging van de feitelijke tunnelentree wordt het dienstgebouw vrijwel geheel onder het maaiveld, in de tunnelmond geïntegreerd. De gevel van het ondergrondse deel van het dienstgebouw wordt gevormd door het voorover hellende front van de tunnelmond. Deze gevel wordt tussen de wanden van de tunneltoerit en de emissiewanden op abstracte wijze ingevuld met lamellen die een visuele voortzetting vormen van het donkere tunnelplafond. De ruimte tussen de emissiewanden wordt benut voor de verticale stijpunten van het dienstgebouw.

Het bovengrondse deel van het dienstgebouw vormt een compact paviljoen in de oksel van de Boulevard/ Botlekweg, symmetrisch gepositioneerd ten opzichte van de tunnelmond. De positie van de entree van de tunnel ligt vast in het lengteprofiel van de weg vanuit de verkeerskundige regelgeving en bevindt zich vlakbij de passage van de Boulevard over het tracé. Met gebruikmaking van het schuin voorover hellende frontale vlak van de tunnelmond is het bovengrondse paviljoen echter zo ver mogelijk van de Boulevard gesitueerd, om daarmee een ruime inpassing in de maaiveldsituatie mogelijk te maken.

Het bovengrondse paviljoen toont zich als een abstracte 'installatie', die op vanzelfsprekende wijze zijn plaats vindt in het industriële havenlandschap. Het eenvoudige architectonische volume bevat de toegangen van het dienstgebouw en ook eventuele 'dakinstallaties' ten behoeve van het dienstgebouw of de tunnel worden er in opgenomen. De gevel van het paviljoen wordt gevormd door een zacht glimmende, naturel metalen huid van lamellen of geperforeerde beplating die alle gevelopeningen verbergen en het gebouw zijn abstracte karakter verlenen. Door de lage ligging van het gebouw is er zicht op het dak vanaf de Boulevard; het dak wordt daarom op een zelfde wijze afgewerkt als de gevel.

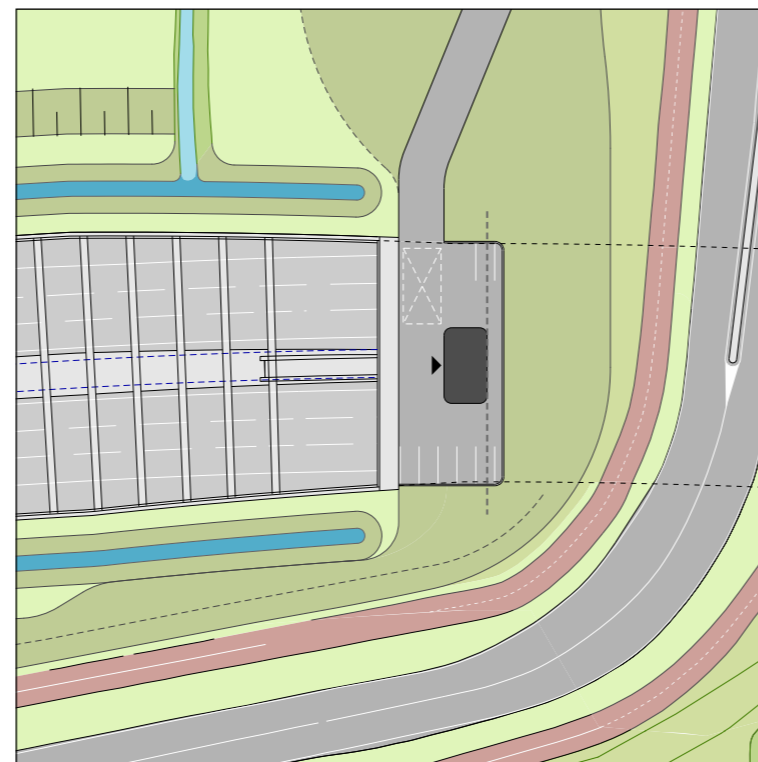
#### Erf en ontsluiting

Het paviljoen staat vrij in de groene ruimte, los van de randen van de tunnelbak. Het erf van het dienstgebouw is gesitueerd op het dak van het ondergrondse deel en wordt door een lage opstaande rand in het maaiveld gedefinieerd in zijn groene omgeving, verdere hekwerken en erfafscheidingen zijn niet voorzien. Een diagonaal in de flank van het dijkprofiel gesitueerde oprit verzorgt de ontsluiting vanaf de Boulevard.

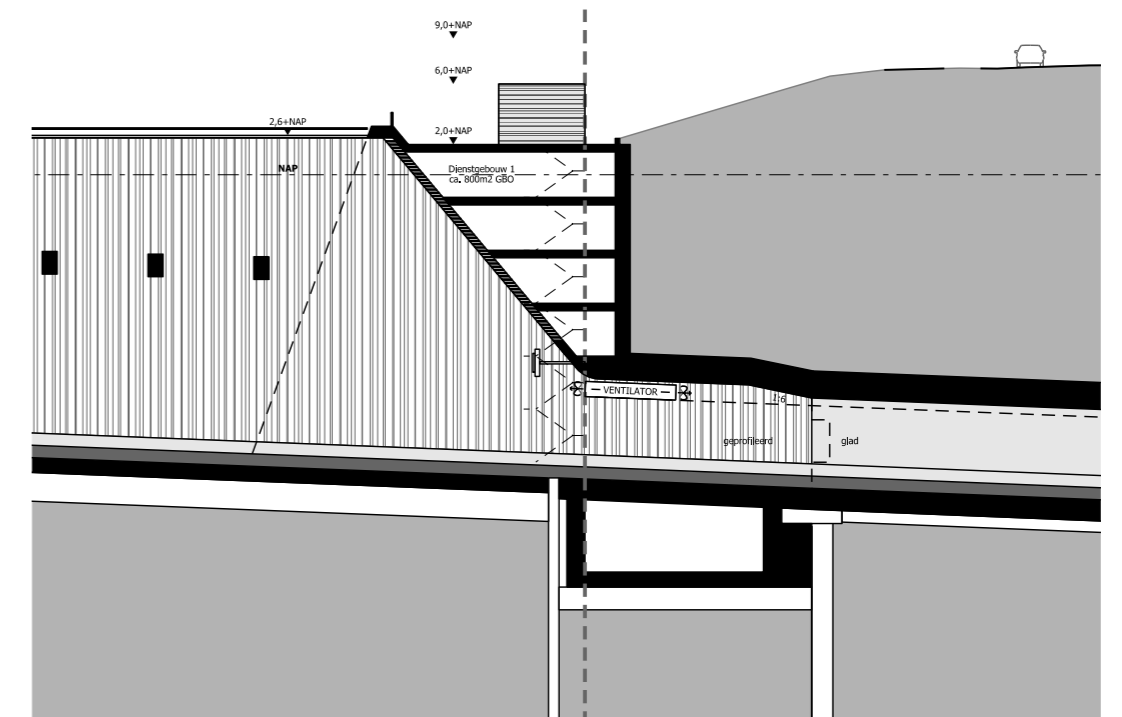
Het dienstgebouw dient te beschikken over een zendmast. Afhankelijk van de nader te bepalen hoogte en inpassingsvoorwaarden wordt deze als los object vrij in de open ruimte nabij het gebouw geplaatst.



Impressie tunnelmond Blankenburgtunnel-zuid



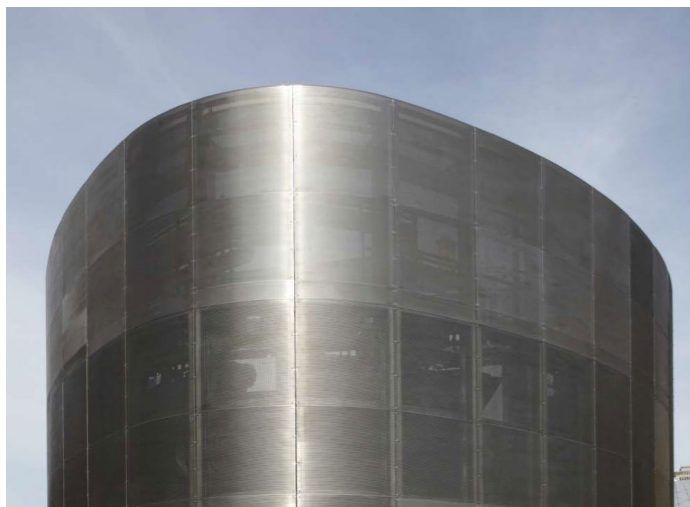
Inpassing



Lengteprofiel Blankenburgtunnel-zuid



Zicht vanaf Botlekweg



'Installatie' in havenlandschap

## 6.5.4 BBT noord

### Tunnelmond

De noordelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel ligt verscholen in het geaccidenteerde Oeverbos, aan alle zijden afgezoomd door een brede en 'ondoordringbare' strook bos. Het bos wordt zo dicht als mogelijk bij de tunnelmond gebracht en bepaalt in belangrijke mate de beleving van de weggebruiker op de Blankenburgverbinding. Vanuit de omgeving wordt de tunnelmond voornamelijk ervaren – op enige afstand -vanaf de Maassluisdijk: deze belangrijke lokale route wordt met een viaduct over de tunneltoerit heen getild en biedt een blik op de mond van de Blankenburgtunnel.

Ook deze tunnelmond is in het TB ontwerp voorzien van een dubbel kader als symmetrische twee-eenheid, in lijn met de familiekenmerken van de BBV tunnelmonden, waarbij lamellen de overgang tussen licht en donker verzachten. Op het maaiveldniveau toont de tunnelmond zich slechts als betonnen borstwering met een rvs railing, waarbij de lamellen de noodzakelijke verhoogde afscherming van de kop van de tunnelmond in het geheel integreren.

### Dienstgebouw

Het noordelijke dienstgebouw van de Blankenburgtunnel is ondergeschikt aan het zuidelijke dienstgebouw en kent een zo beperkt mogelijk programma. De relatief diepe ligging van de tunnelmond maakt het mogelijk, met gebruikmaking van het reliëf van het bos, het grootste deel van het dienstgebouw onder het maaiveld te situeren, geïntegreerd in de tunnelmond. Het vooroverhellende front van de tunnelmond vormt de gevel van het ondergrondse deel van het dienstgebouw. Deze gevel wordt tussen de wanden van de tunneltoerit en de emissiewanden op abstracte wijze ingevuld met lamellen die een visuele voortzetting vormen van het donkere tunnelplafond.

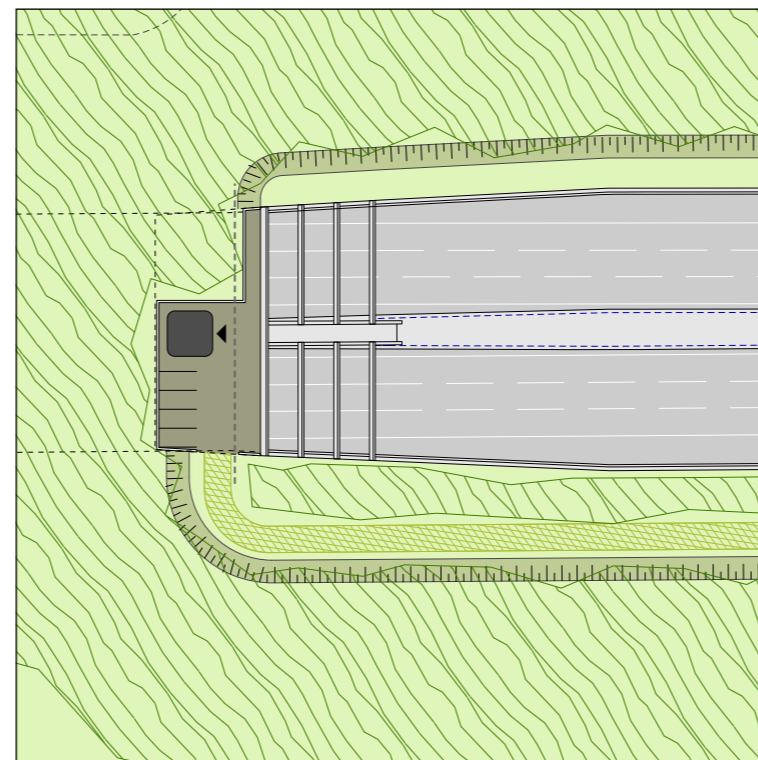
Het bovengrondse deel van het dienstgebouw is ontkoppeld van de tunnelmond en wordt zo compact mogelijk gehouden. Het vrijstaande paviljoen dat symmetrisch is gepositioneerd ten opzichte van de tunnelmond bevat de toegangen van het dienstgebouw en neemt ook eventuele installaties op binnen zijn volume. De gevel van het paviljoen heeft een abstract karakter waarin de gevelopeningen op integrale wijze zijn opgenomen dan wel achter zijn verborgen. Om het gebouw zo veel mogelijk in zijn landschappelijke context te doen opgaan wordt de gevel bekleed met 'lamellen' in vergrijzend hardhout, een robuust gevelmateriaal dat goed past in de bosrijke omgeving.

### Erf en ontsluiting

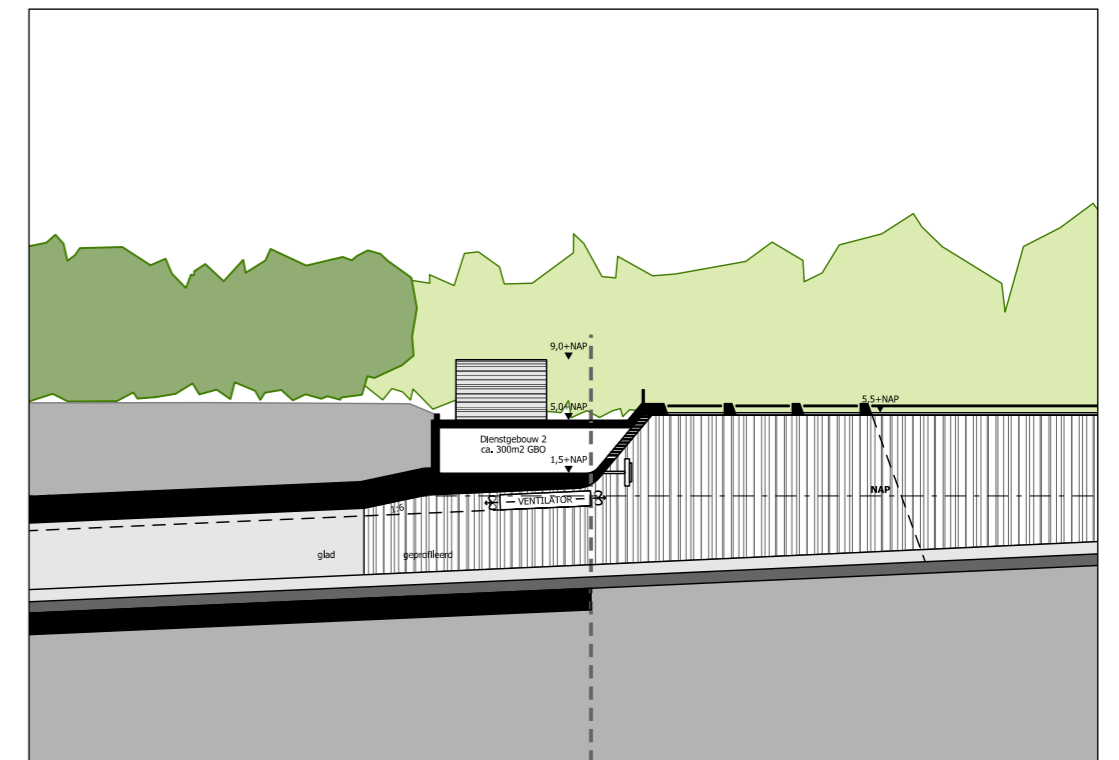
Via een smalle, half-verharde weg door het Oeverbos is het dienstgebouw bereikbaar vanaf de Maassluisdijk. Het beklinkerde erf van het dienstgebouw wordt op een eenvoudige wijze ingebed in de lokale topografie en gedefinieerd door een lage opstaande rand in het talud. Een verdere terreinafschermingen is niet voorzien, maar kan, indien gewenst, onopvallend ingepast worden in de vorm van een transparant hekwerk in aansluiting op de kop van de tunnelmond.



Impressie tunnelmond Blankenburgtunnel-noord



Inpassing



Lengteprofiel Blankenburgtunnel-noord



## 6.5.5 AKT zuid

### Tunnelmond

De zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel toont vanaf de weg gezien een grote verwantschap met de noordelijke tunnelmond van de Blankenburgverbinding. Ook deze tunnelmond is in het bos gesitueerd, in dit geval de boszone langs het spoor Rotterdam-Hoek van Holland. Vanuit de omgeving zal de tunnelmond niet of nauwelijks ervaren worden, behalve vanaf het spoorviaduct dat - naar analogie met het viaduct van de Maassluisdijk - over de tunneltoerit is gesitueerd. Omdat de Aalkeettunnel minder ver onder het maaiveld ligt dan de Blankenburgtunnel is de tunnelmond hier minder diep. Desalniettemin bezit ook deze tunnelmond de familiekenmerken van de BBV tunnelmonden, zoals het dubbele kader in aansluiting op de emissiewanden, de lamellen, en het naar buiten opgeknikte tunnelplafond. Op het maaiveldniveau toont ook deze tunnelmond zich slechts als betonnen borstwering met een rvs railing, waarbij de lamellen de noodzakelijke verhoogde afscherming van de kop van de tunnelmond in het geheel integreren.

### Dienstgebouw

Het 'dienstgebouw' bestaat bij deze tunnelmond slechts uit een zo beperkt mogelijke installatieruimte die bij voorkeur ondergronds, tussen de twee emissiewanden wordt geplaatst in aansluiting op het middentunnelkanaal. Wanneer dit niet mogelijk is dan wordt een zo compact mogelijk bovengronds paviljoen gerealiseerd - verwant met het bovengrondse deel van het dienstgebouw bij de noordelijke tunnelmond van de Blankenburgverbinding -, met een vergrijzende hardhouten lamellengevel passend in de beboste situatie.

### Erf en ontsluiting

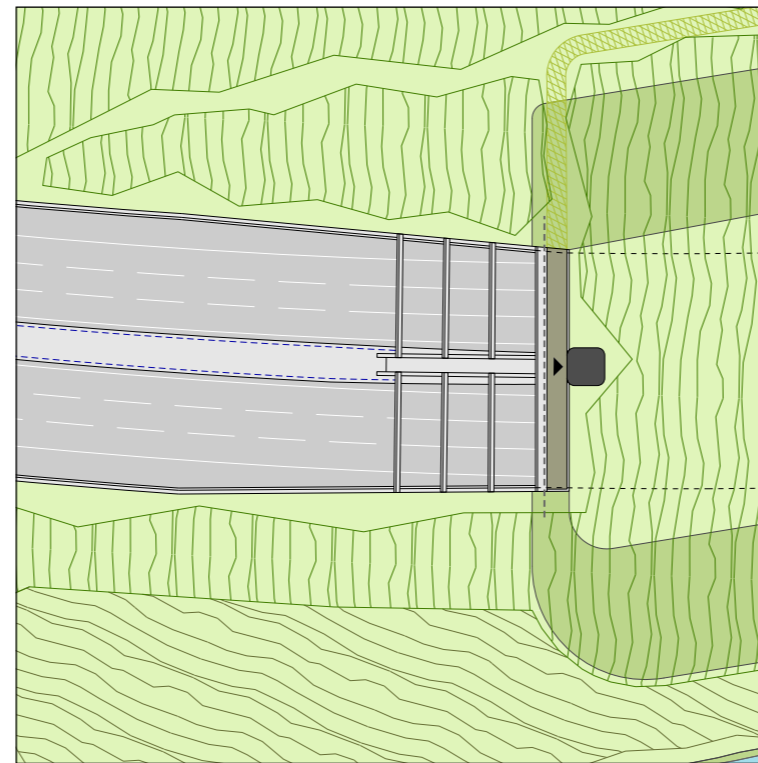
Het maaiveld op de kop van de tunnelmond bolt op om voldoende gronddekking te voorzien voor de boven het tunneldak gesitueerde bosschages. Ten behoeve van incidenteel onderhoud wordt het 'dienstgebouw' ontsloten door middel van een onopvallend half-verhard pad vanaf het recreatieve fietspad door de boszone. Er is hier geen erf voorzien, noch een terreinafscherming.



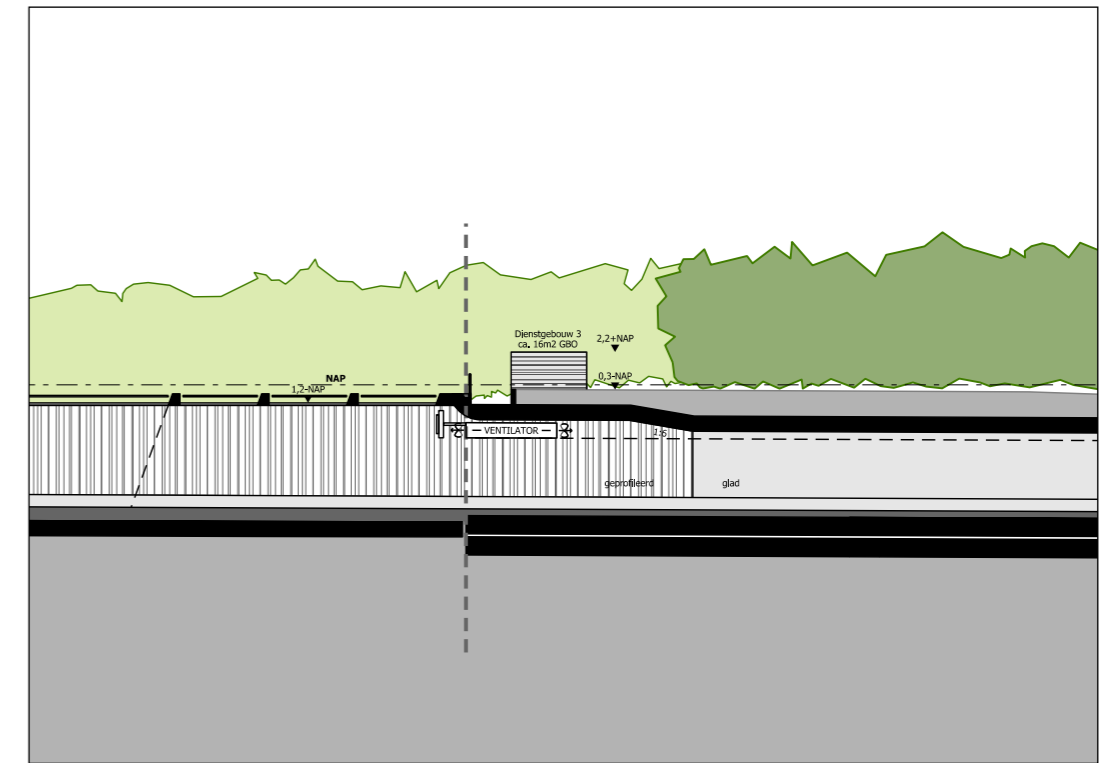
Impressie tunnelmond Aalkeettunnel-zuid



Materiaal passend in bosrijke omgeving



Inpassing



Lengteprofiel Aalkeettunnel-zuid

## 6.5.6 AKT noord

### Tunnelmond

De noordelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel fungeert als de entree van het tunneltracé vanuit het open poldergebied van Midden Delfland. Op de kop van de tunnelmond is het (hoofd) dienstgebouw van de Aalkeettunnel gesitueerd, ontsloten vanaf de Zuidbuurt. Hier ligt derhalve de gevoelige opgave om de tunnelmond en het dienstgebouw zo verdekt en bescheiden mogelijk in te passen in het waardevolle en tegelijk kwetsbare landschap van de Aalkeetpolder.

Vanuit het perspectief van de weggebruiker vertoont de tunnelmond een grote verwantschap met de rest van de familie van BBV tunnelmonden, en de zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel in het bijzonder. In het TB ontwerp is ook hier sprake van een dubbel kader als symmetrische twee-eenheid, een naar buiten doorgezet tunnelplafond, en lamellen die de overgang tussen licht en donker verzachten. Op het maaiveldniveau toont de tunnelmond zich als lage betonnen borstwering met een rvs railing, waarbij de lamellen de noodzakelijke verhoogde afscherming van de kop van de tunnelmond in het geheel integreren.

### Dienstgebouw

Door de ondiepe ligging van de 'landtunnel' onder het maaiveld is er, anders dan bij de tunnelmonden van de Blankenburgtunnel, geen ruimte om het dienstgebouw – grotendeels - ondergronds te situeren. Het dienstgebouw van de Aalkeettunnel wordt gerealiseerd als een bovengronds volume dat visueel is ontkoppeld van de tunnelmond.

Door zijn situering op de kop van de tunnelmond schermt het dienstgebouw het directe zicht vanaf de Zuidbuurt op de open tunneltoerit af. Vanaf de Blankenburgverbinding toont het gebouw zich als een 'bekroning' van de tunnelmond.

Om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de maat en schaal – de 'korrelgrootte' - van de bestaande bebouwing langs de Zuidbuurt wordt het dienstgebouw geleed in twee compacte volumina, geschakeld door een transparant glazen tussenlid. De twee volumina van het dienstgebouw worden voorzien van symmetrische schuine kappen met de nok in de langsrichting. De kappen refereren aan het beeld van schuren in het polderlandschap en worden - gedeeltelijk - benut ten behoeve van een verdieping zodat de footprint en daarmee het volume van het gebouw zo compact mogelijk kan blijven. De goothoogte ligt maximaal 4,5 meter boven het aansluitende maaiveld, de nokhoogte 7,5 meter.

Dak en gevel zijn in het TB ontwerp op een zelfde manier gematerialiseerd en waarborgen daarmee het eenvoudige, abstracte karakter van de volumina van het dienstgebouw. Om op een vanzelfsprekende wijze op te gaan in de landelijke omgeving van de polder is het dienstgebouw voorzien van een 'huid' van natuurlijk vergrijzende hardhouten lamellen die incidentele gevelopeningen en eventuele dakpatio's ten behoeve van installaties verbergt. Enkele goedgeplaatste grote gevelopeningen kunnen daarbij de uitstraling van 'monumentale' staldeuren krijgen en het abstracte volume verlevendigen en op een subtiële wijze contextualiseren.

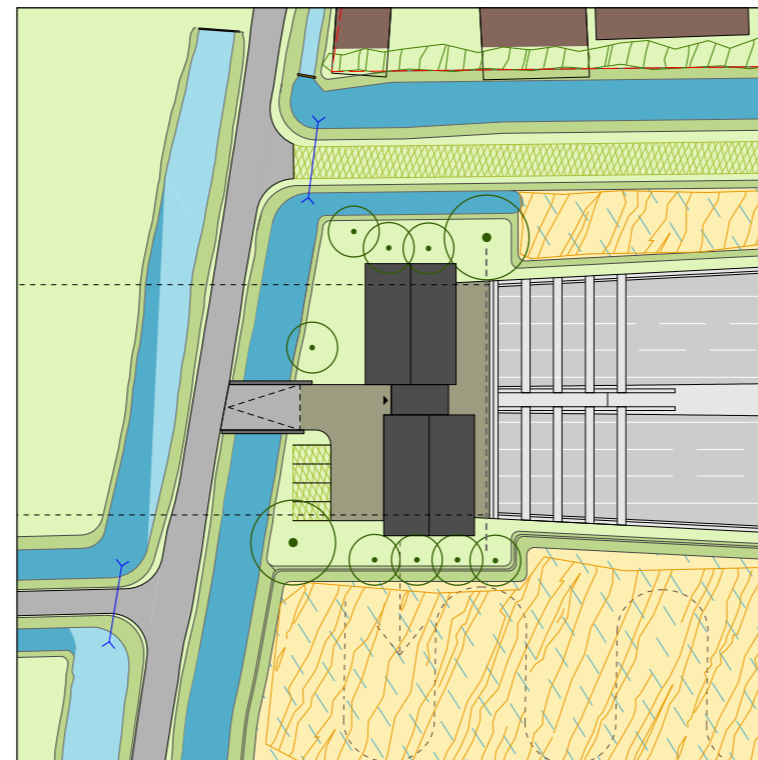
### Erf en ontsluiting

Het erf van het dienstgebouw krijgt het karakter van de bestaande boerenerven langs de Zuidbuurt met boomsingels in de noord-zuidrichting die erf en gebouw inkaderen, en enkele grote solitaire bomen op het voorerf bij de entree. Het erf wordt bestraat met gebakken klinkers in een donkere kleur die past in de omgeving. Met een eenvoudige brug in de vorm van een brede plank wordt het erf van het dienstgebouw ontsloten vanaf de Zuidbuurt. Desgewenst kan de brug afgesloten worden met een sierlijk zwart spijlenhek, als eigentijdse versie van de bestaande voorbeelden in de omgeving.

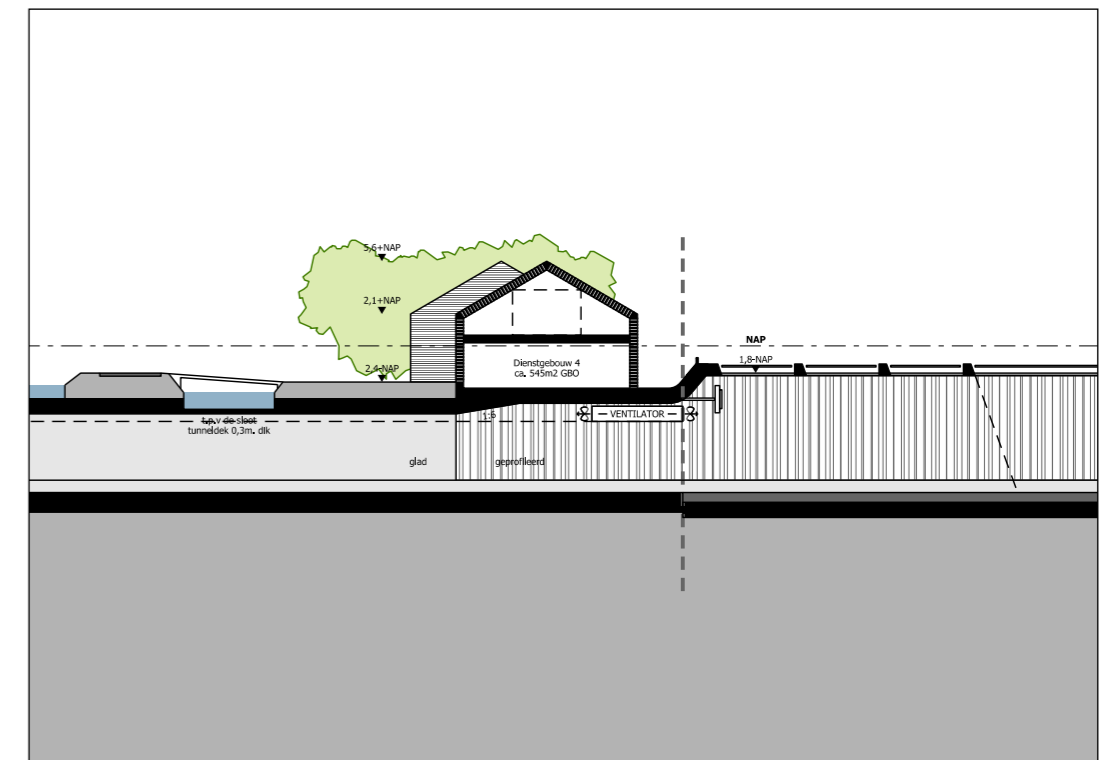
Een combinatie van sloten en rietvelden schermen het dienstgebouw af van de omgeving waardoor in het open polderlandschap ongewenste erscheidingen in de vorm van hekwerken niet nodig zijn.



Impressie tunnelmond Aalkeettunnel-noord



Inpassing



Lengteprofiel Aalkeettunnel-noord