



Mobiliteitshub N34

Borger

Beeldkwaliteitsplan



22 April 2026

Colofon

Titel	Beeldkwaliteitsplan
In opdracht van:	Gemeente Borger
Opgesteld door:	buro MA.AN
	Terborchstraat 22 8011 GG Zwolle Telefoon: 038-4234482
	Vasteland 12 3011 BL Rotterdam Telefoon: 010-4133025
	info@buromaan.nl
Datum:	22 april 2026

Gemeente Borger-Odoorn



provincie Drenthe



STEDENBOUW BEELDENDE KUNST LANDSCHAP ARCHITECTUUR



Inhoudsopgave

Inleiding	3
Opgave en positionering	4
Ambitie	5
Analyse ontwikkeling Borger	6
Analyse	7
Planconcept	9
Uitgangspunten	10
Inspiratie uit de omgeving	11
Vertrekpunten ontwerp	12
Stedenbouwkundige inpassing	14
Randvoorwaarden	15
Stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden	16
Beeldkwaliteitseisen	17
Referentiebeelden	18

Inleiding

In 2024 is een samenwerking gestart tussen de gemeente Borger, Provincie Drenthe, Ruimtewerk en buro MA.AN e.a., gericht op het herontwerpen van de mobiliteitshub aan de N34 bij Borger. Aanleiding voor deze samenwerking is de ambitie om de locatie te transformeren tot een toekomstbestendige, ruimtelijk goed ingepaste en esthetisch hoogwaardige overstaplocatie die zowel functioneel als landschappelijk recht doet aan haar context.

De opgave omvat de stedenbouwkundige inpassing van een P+R-voorziening, bushaltes en aanvullende commerciële functies. Binnen deze herontwikkeling stond de zoektocht centraal naar een zorgvuldige compositie tussen bestaande landschappelijke kwaliteiten, verkeerskundige randvoorwaarden en nieuwe programmatische toevoegingen. Het gebied fungeert als schakel tussen mobiliteit, dorp en buitengebied, waardoor samenhang in schaal, uitstraling en gebruik essentieel is.

Buro MA.AN heeft in de verkennende fase een reeks ruimtelijke varianten ontworpen en onderzocht. Deze varianten verschilden in positionering van functies, landschappelijke inpassing, routing en ruimtelijke hiërarchie. Op basis van bestuurlijke afwegingen, ruimtelijke kwaliteit en functionele haalbaarheid is uiteindelijk één voorkeursvariant vastgesteld. Deze voorkeursvariant bepaald de ruimtelijke basis voor de verdere uitwerking van zowel de openbare ruimte als de architectonische opgaven binnen het plangebied en wordt in dit Beeldkwaliteitsplan (BKP) nader toegelicht.

Voorliggend document heeft tot doel de toekomstige ontwikkelaar en exploitanten te ondersteunen bij de uitwerking van de architectuur en de commerciële functies in lijn met de ruimtelijke ambitie opzet en kwaliteit op deze locatie. Tegelijkertijd fungeert het BKP als beeldkwaliteitskader voor de totale gebiedsontwikkeling, waarin samenhang tussen bebouwing, openbare ruimte en landschappelijke context wordt geborgd.



Hoofdstuk

01

- ## Opgave en positionering

Opgave en positionering

Ambitie

In de ambitiefase van het project is ingezet op drie samenhangende opgaven die gezamenlijk richting geven aan de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van de mobiliteitshub N34 Borger. Allereerst staat het realiseren van een uitnodigende dorpsentree centraal. Deze entree moet de identiteit van Borger uitdragen en functioneren als representatieve toegangspoort voor zowel inwoners als bezoekers. De inrichting draagt bij aan de herkenbaarheid, versterkt het dorpskarakter en vergroot de toeristische aantrekkingskracht. Ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing vormen hierbij de leidende principes.

Daarnaast wordt ingezet op de ontwikkeling van een mobiliteitshub met een hoge gebruiks- én belevingswaarde. Deze hub faciliteert verschillende vervoersstromen volgens het STOMP-principe, met prioriteit voor voetganger en fietser. Belangrijke uitgangspunten zijn geborgenheid en menselijke maat, met voorzieningen zoals een coffee-to-go, de comfortabele wachtruimte en beschutting tegen wind en regen. De openbare inrichting voorziet in een veilige, goed toegankelijke fietsenstalling, logische aanrijroutes, zo veel mogelijk sociaal veilige zichtrelaties en veilige en comfortabele verkeersafwikkeling. Groen en ecologie worden integraal meegenomen, zowel ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit als voor klimaatadaptieve en biodiversiteitsdoelen.

Ten slotte is er de ambitie om een haalbare en breed gedragen samenkost van dorpse programmering, veiligheid, haalbaar budget en functionele inrichting te creëren. Dit vraagt om een zorgvuldige afstemming tussen gebruik, programma en ruimtelijke uitwerking, waarbij verkeersveiligheid randvoorwaardelijk is. De businesscase moet realistisch en uitvoerbaar zijn, met oog voor beheer en exploitatie op lange termijn. Intensieve betrokkenheid van stakeholders – waaronder de gemeente, ondernemers, vervoerspartijen en dorpsgemeenschap – is essentieel om te komen tot een gedragen, toekomstbestendige oplossing die zowel functioneel als sociaal-maatschappelijk waarde toevoegt.



Een uitnodigende entree voor het dorp Borger

1



Een mobiliteitshub met hoge gebruiks- en belevingswaarde

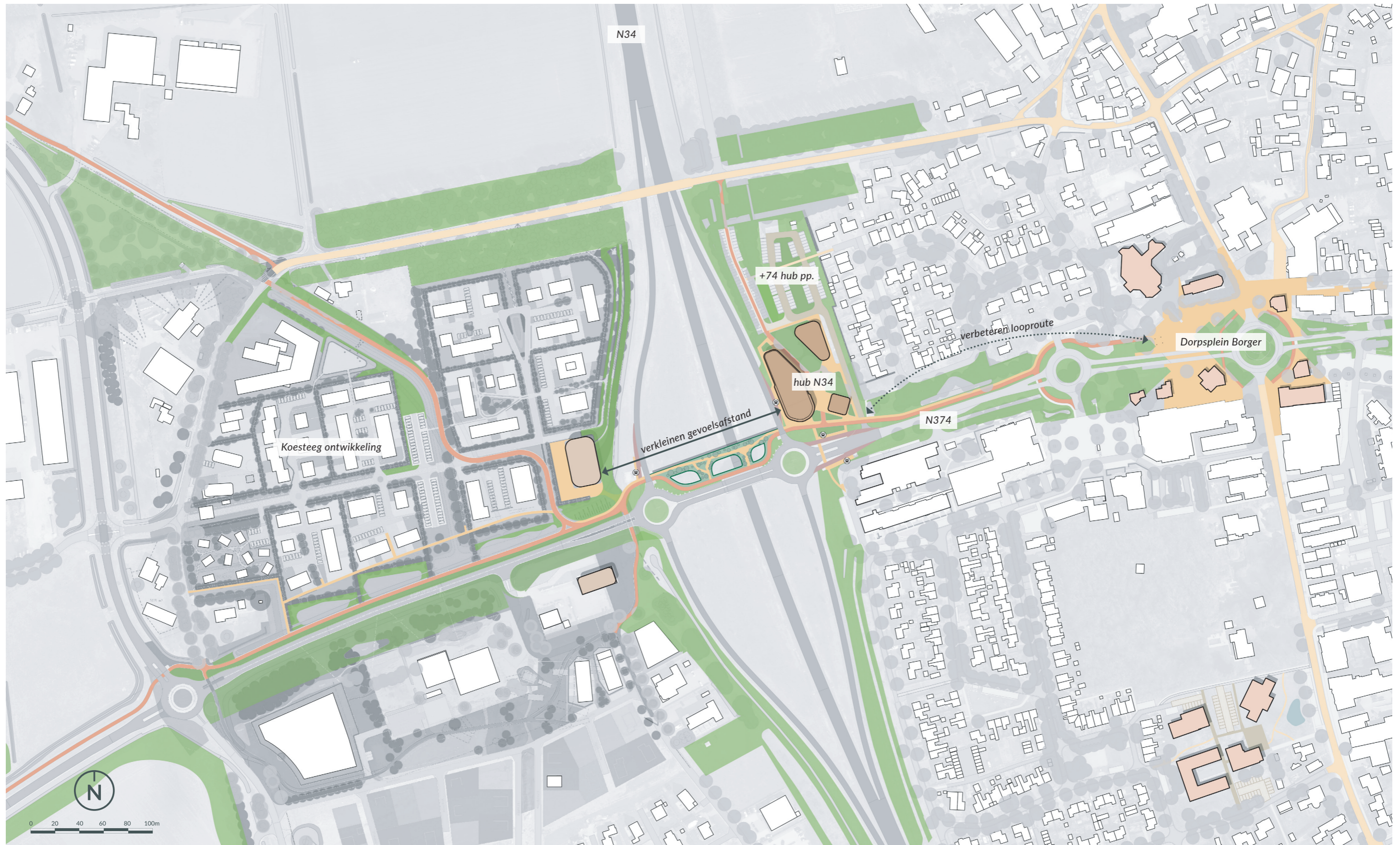
2



Passend bij het dorp Borger

3

Analyse ontwikkelingen Borger



Opgave en positionering

Analyse

Tijdens de ambitiefase van de mobiliteitshub N34 – Borger is een analyse uitgevoerd naar de ruimtelijke, landschappelijke en functionele condities van de locatie. Deze analyse had tot doel om de kernkwaliteiten van de plek te duiden, knelpunten inzichtelijk te maken en ontwikkelkansen te formuleren. De uitkomsten hebben geresulteerd in randvoorwaarden en ontwerprichtingen die vervolgens zijn vertaald in ruimtelijke varianten en uiteindelijk hebben geleid tot één voorkeursvariant.

Een belangrijk aandachtspunt binnen de analyse betrof het tegengaan van geluidsoverlast afkomstig van de N34 en de omliggende infrastructuur. In de variantenstudie is onderzocht hoe door middel van situering van bebouwing een comfortabel en geluidsluw verblijfsgebied kan worden gerealiseerd, passend bij de functie van overstap- en verblijfsruimte.

Daarnaast is ingezet op het opheffen van de bestaande 'eilandwerking' van de hub. In de huidige situatie wordt de locatie ruimtelijk en gevoelsmatig los ervaren van zowel het dorp als het omliggende landschap. De ontwerpvarianten hebben daarom nadrukkelijk gestuurd op fysieke en visuele verbindingen, waarbij langzaamverkeerroutes, zichtlijnen en landschappelijke dragers de hub verankeren in haar omgeving. Het toevoegen van menselijke maat en het creëren van een meer omsloten plek vormde een derde ontwerpogave. Door de schaal van infrastructuur en parkeerfuncties bestaat het risico op een anonieme, stenige omgeving. In de voorkeursvariant is dit ondervangen door het introduceren van extra groen, beschutte verblijfsplekken, het behouden van de bestaande boomstructuur om de verblijfskwaliteit te versterken. De identiteit van Borger heeft als belangrijke inspiratiebron gediend in de uitwerking. Hiermee wordt de hub een plek die geworteld is in haar context.

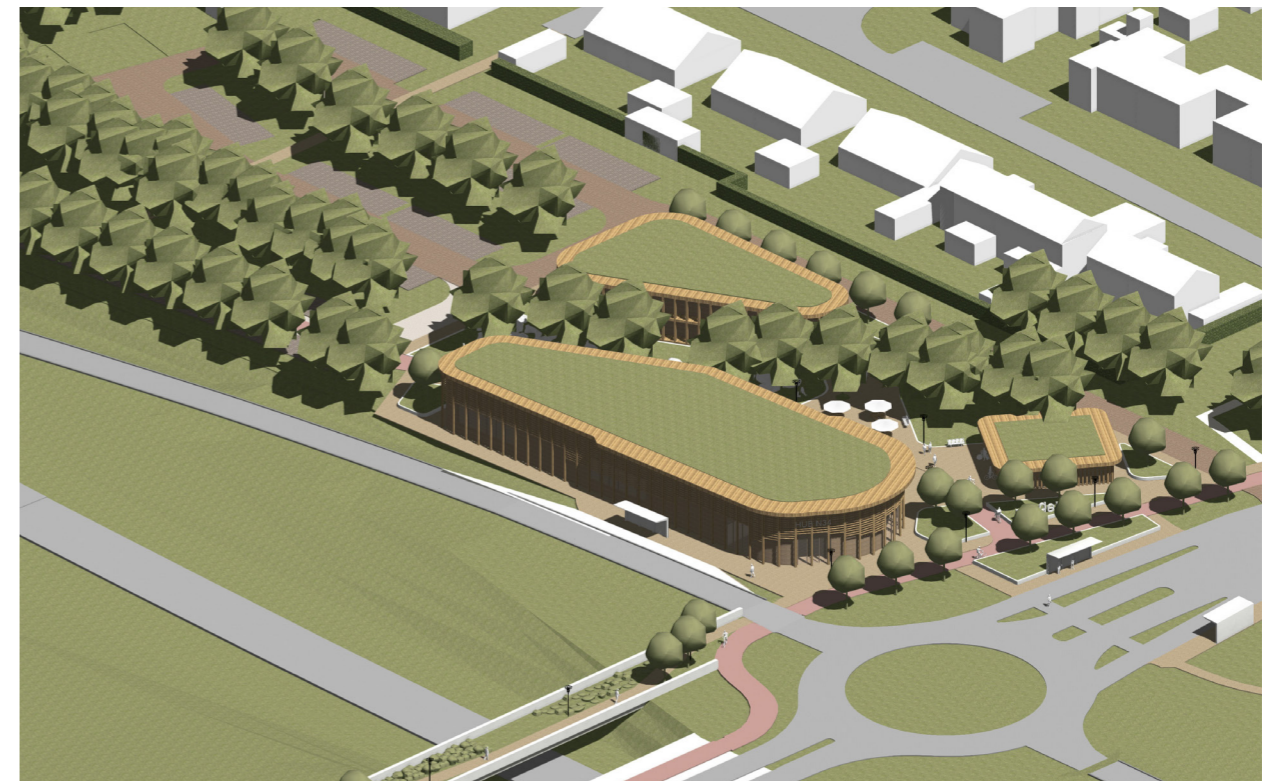
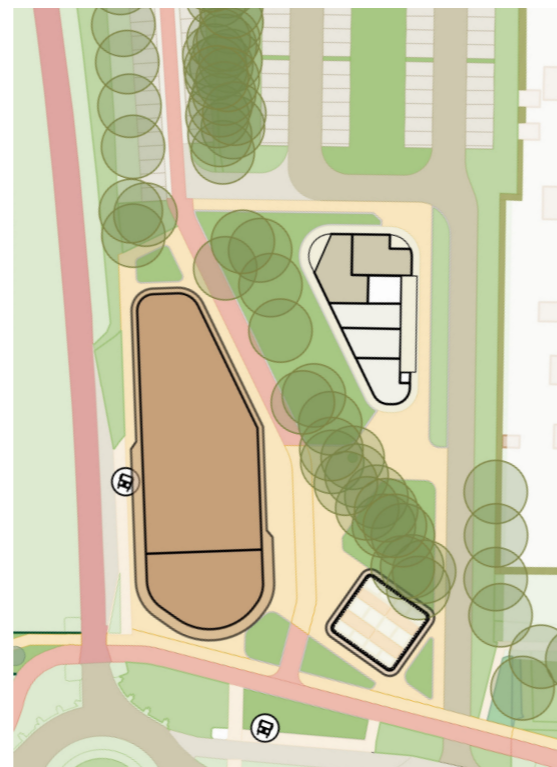
Een verkeerskundige randvoorwaarde voor de hub is dat aanrijtijden en doorstroming op peil blijven. De positionering van P+R, busvoorzieningen en ontsluitingen is zodanig uitgewerkt dat efficiëntie voor openbaar vervoer en autoverkeer behouden blijft, zonder dat dit ten koste gaat van ruimtelijke kwaliteit of verblijfsklimaat.

Programmatisch wordt gezocht naar een invulling die past bij de schaal en functie van de dorpsentree. Commerciële voorzieningen zijn ondersteunend aan de mobiliteitshub en het recreatieve gebruik van de omgeving, en expliciet niet concurrerend met bestaande voorzieningen in het dorpscentrum.

Specifieke aandacht is uitgegaan naar het verbeteren van de looproute richting het dorpscentrum. Dit is een vervoluitwerking die na de realisatie van de hub vorm dient te krijgen.

De Groene Loper is als ambitie geïntroduceerd: een landschappelijke verbindingsbrug die de mobiliteitshub koppelt aan de nieuwe wijk Koesteeg. Door middel van groen en een hoogwaardige voetpad over de N34 worden deze gebieden niet alleen fysiek, maar ook gevoelsmatig dichterbij elkaar gebracht. De Groene Loper fungeert daarmee als schakel die mobiliteit, landschap en dorpsuitbreiding integraal met elkaar verbindt.

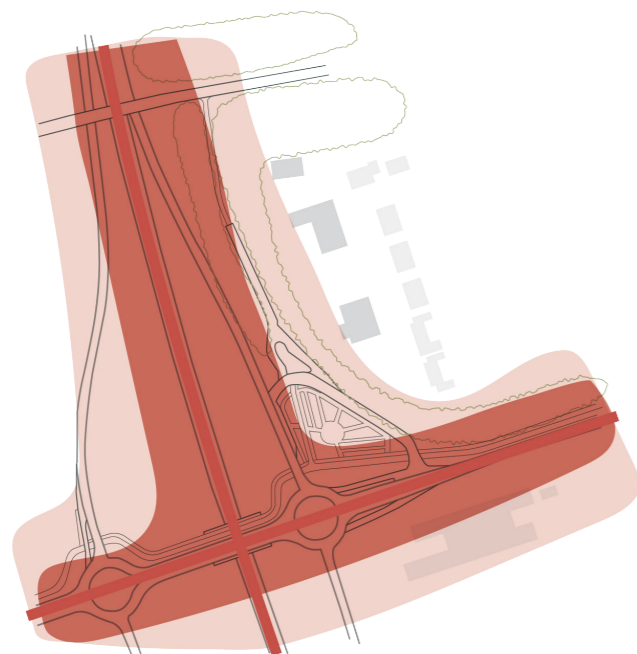
De in deze analysefase geformuleerde randvoorwaarden en ambitie vormen gezamenlijk de basis voor de voorkeursvariant en sturen de verdere uitwerking zoals vastgelegd in dit Beeldkwaliteitsplan.



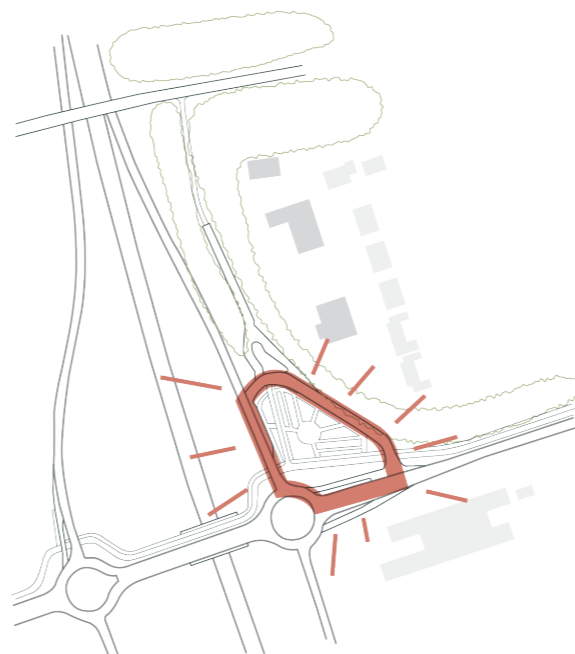
Voorkeursmodel

Opgave en positionering

Analyse



Tegengaan geluidsbelasting



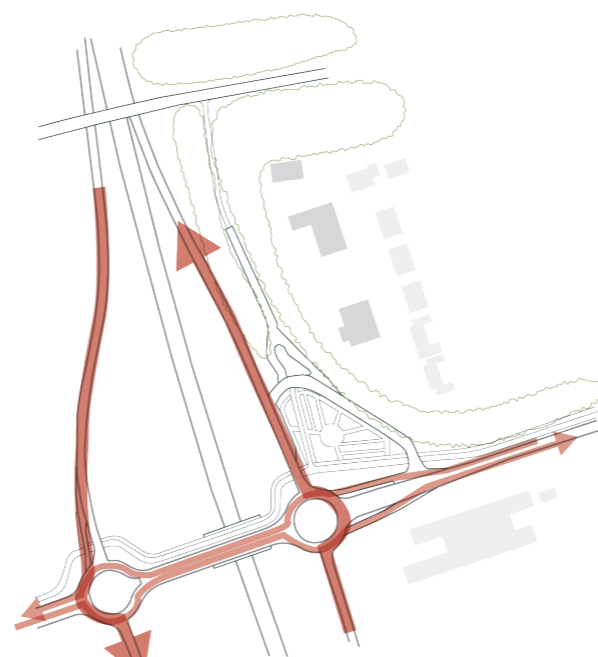
Eilandwerking hub opheffen



Menselijke geborgenheid toevoegen



Identiteit Borger als inspiratie



Aanrijtijden behouden



Passend programma voor dorpsentree
(en niet concurrerend met bestaande voorzieningen)

Opgave en positionering

Planconcept

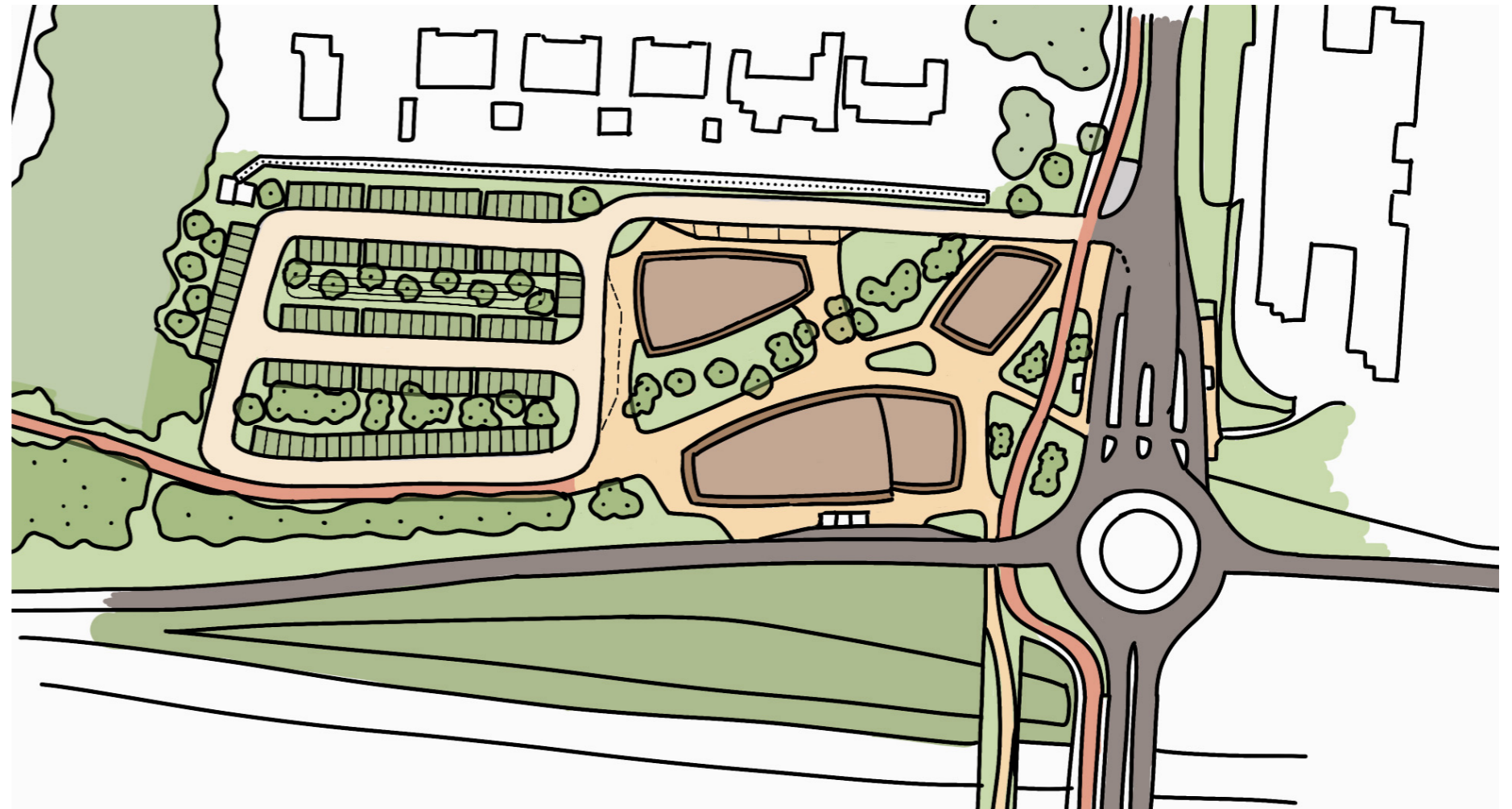
Het entreeplein van de mobiliteitshub Borger is vormgegeven als een samenhangende verblijfsruimte waarin functionaliteit, gebouwen, landschappelijke inpassing en dorpse schaal elkaar versterken. De plek fungeert als representatieve entree van het dorp en vormt tegelijkertijd de schakel tussen het dorp, het buitengebied, de nieuwe wijk Koesteege en de mobiliteitsfunctie van het P+R-terrein.

De gebouwen, het P+R-terrein en het entreeplein zijn als één ruimtelijke eenheid gedacht. Door zoveel mogelijk eenduidig materiaalgebruik, doorgaande lijnen in verharding en geïntegreerde groenstructuren ontstaat visuele rust en functionele helderheid.

In de materialisering wordt ingezet op een consequente beeldtaal voor zowel gebouwen als openbare ruimte. De bestaande bomen-as vormt een structurerend en beeldbepalend element binnen het ontwerp en blijft behouden. Deze as verankert het plein in zijn context, biedt oriëntatie en zorgt voor schaduwwerking en seizoensbeleving.

De relatie tussen de gebouwen en de bushaltes wordt ruimtelijk en functioneel geoptimaliseerd. Duidelijke looplijnen en visuele zichtrelaties leggen een logische verbinding tussen bushaltes en fietsenstalling. Wachruimtes en verblijfsplekken zijn integraal onderdeel van het plein of gebouwontwerp, met aandacht voor comfort en sociale veiligheid.

Het totaalconcept is een entreeplein dat functioneert als visitekaartje van Borger: dorpse schaal gekoppeld aan landschappelijke robuustheid, met een heldere mobiliteitsstructuur en een uitnodigende, groene verblijfskwaliteit.



Hoofdstuk

02



Uitgangspunten

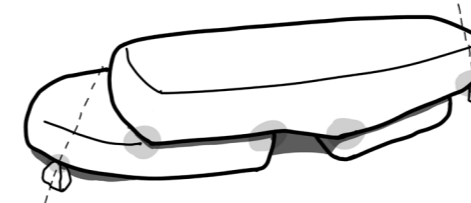
Uitgangspunten

Inspiratie uit de omgeving

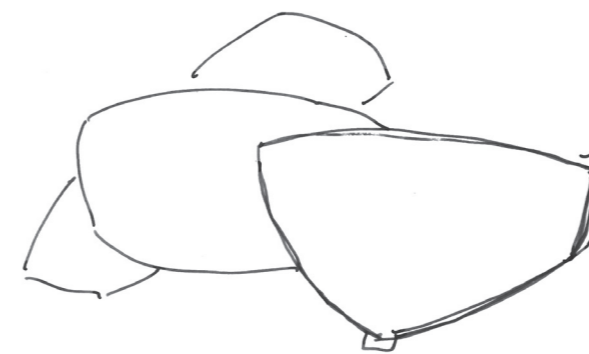
Bij de conceptuele benadering van de ontwerpuitgangspunten voor de architectuur is inspiratie gezocht in de gelaagdheid van het landschap, en het hunebed in het bijzonder. De waardering voor deze relictten uit de oudheid vormen niet letterlijk maar op specifieke punten de inspiratie om de architectuur met kenmerken te specificeren. Met name de stapeling van de stenen ter plaatsen van de oplegging vormen inspiratie om de gebouwen een horizontale gelaagdheid mee te geven en met name waar gevelgeleding ontstaat tussen de volumes, deze raakvlakken expressief te maken door overhang te creëren, of juist ondersteuning van boven gelegen volumes meer zichtbaar te combineren met bijvoorbeeld markering van de entree functies van de gebouwen. Ook is deze 'stapeling' van stenen inspiratie om de relatie met de openbare ruimte te versterken door de vorm van de volumes te spiegelen en te verdraaien en middels kleurverschil in de bestrating, de entrees of verblijfsplekken van de gebouwen te accentueren.



Dorp & landschap



Oplegging van stenen



Verschuiving van volume en vlakken



Uitgangspunten

Vertrekpunten ontwerp

Context

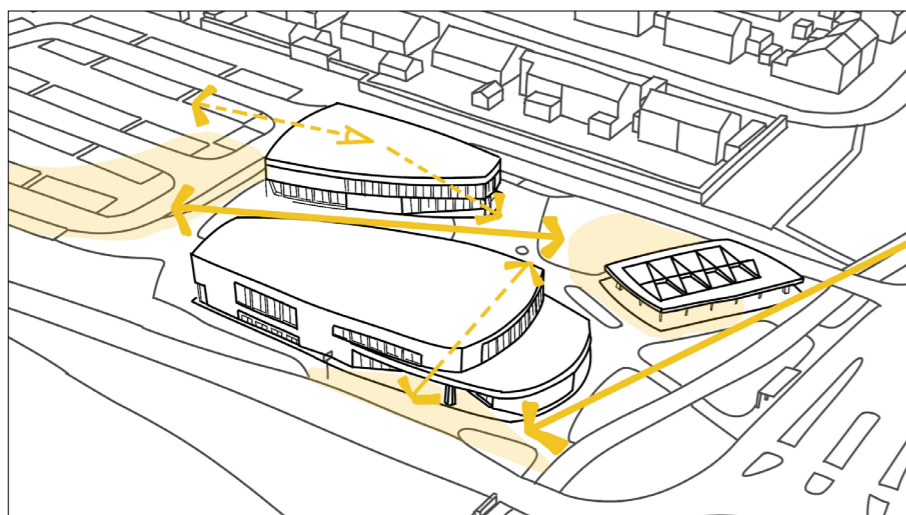
De gebouwvolumes voor deze locatie komen voort uit een samenkomen van diverse ruimtelijke aspecten, zoals beschreven in de eerdere analyse. De loop- en zichtlijnen, het respecteren van de bestaande groenstructuur en de logistieke overstapmogelijkheden tussen de verschillende vervoersmodaliteiten voor de Hub vormen daarbij het uitgangspunt. De gebouwvolumes zijn hier het directe resultaat van. Belangrijke uitgangspunten zijn daarbij de zichtrelaties met het openbaargebied, geluid reductie op het binnengebied en het creëren van dynamisch ontmoeting tussen de verschillen vervoersmodaliteiten. Kernwaarde zijn daarbij een hoge verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en representatieve gebouwen als herkenbare dorps entree en een sterke verwijzing en verbondenheid met het omliggende landschap.

Programma

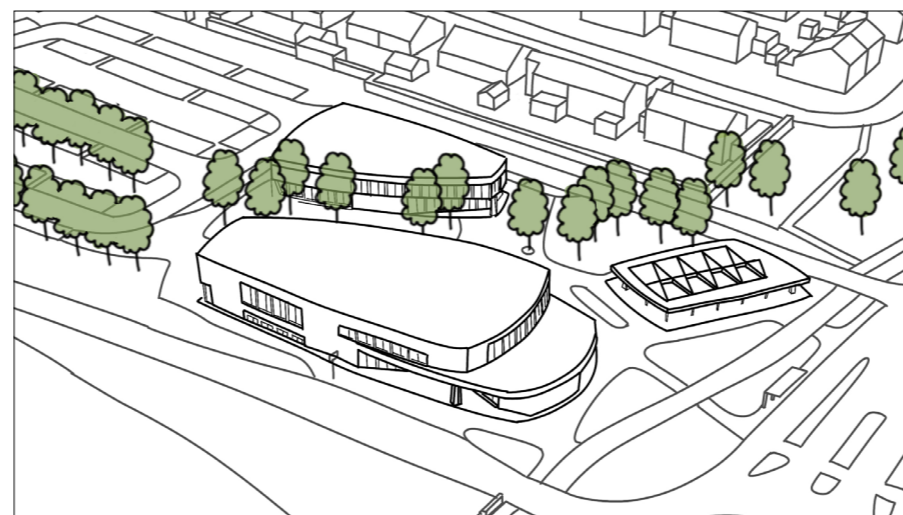
De randvoorwaarden zoals eerder in deze rapportage benoemd zijn sturend geweest voor de positie van de gebouwen op deze locatie en hebben de maatvoering van de gebouwvolumes mede gedefinieerd. Er is in dit referentie ontwerp gewerkt met een fictief maar denkbaar en wenselijk programma voor de verschillende volumes. De openbare fietsenstalling vormt een openbaar programma, waarbij de beide gebouw volumes een dienstverlenend en commercieel programma of kantoor functie krijgen.

Materialisering en ensemble

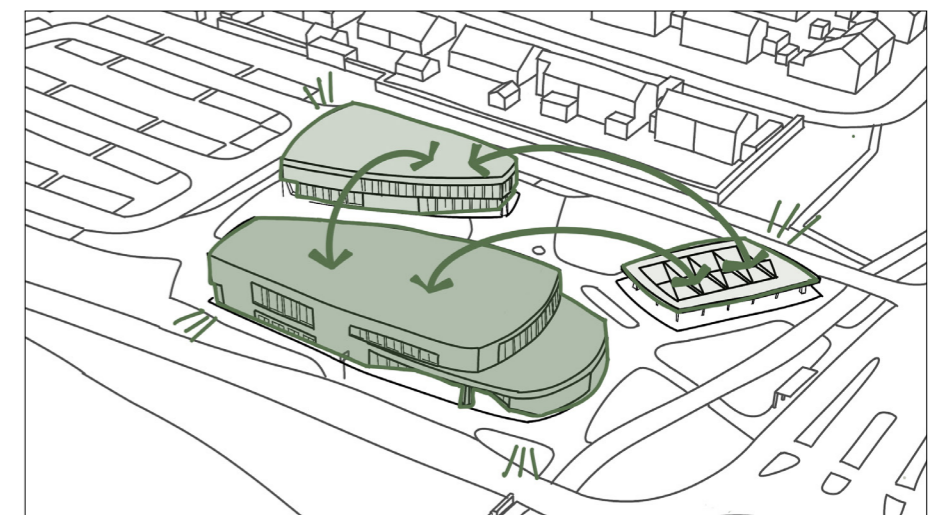
Het gehele ensemble van gebouwen wordt beschouwd als één ruimtelijke eenheid, waarbij de onderlinge architectonische relatie tussen de gebouwen een sterke familie vormt, zowel in vorm als in materialisering. Uitgangspunt is dat deze groep gebouwen een herkenbare uitstraling definieert voor zowel de dorpsentree als een representatie vormt van het omliggende landschap. Om die reden is gekozen voor het gebruik van zoveel mogelijk natuurlijke materialen, met hout als hoofdcomponent. Dit materiaalgebruik sluit aan bij de duurzaamheidsambities van zowel de gemeente als de provincie en versterkt tegelijkertijd de gewenste natuurlijke uitstraling van de gebouwde Hub. Ondanks de verschillende functies en gebruikaspecten is de opzet gericht op het optimaal versterken van de onderlinge samenhang, door een gelijkwaardig materiaalgebruik en een herkenbare vormverwantschap tussen de gebouwen. Circulariteit is hierbij van belang. Er dient daarom te worden onderzocht of onder andere de houten spanten van de bestaande zoutloods kunnen worden hergebruikt voor de overkapping van de fietsenstalling.



Loop- en zichtlijnen



Respecteren van bestaande groen structuur



Familie van gebouwen in materiaal en vorm

Uitgangspunten

Vertrekpunten ontwerp

Massa

Het geheel wordt opgevat als een groep gebouwen van tweezijdige volumes en een opengewerkte variant in de vorm van een fietsenstalling. Het grootste volume, hier aangeduid als "Entreegebouw" begeleid de N34 en draagt bij aan het creëren van een geluidsluw binnengebied. Het kleinere volume, hier aangeduid als "Parkwachter" is sterk georiënteerd op de P&R. De gevel op de verdieping aan de zijde van de woonwijk wordt uitgevoerd zonder ramen. Dit om inkijk in de aangrenzende tuinen en woonhuizen te voorkomen.

De vrijstaande overkapping kent dezelfde vormtaal, om maximaal doorzicht te bereiken echter zonder gevel.

Vorm

De gebouw massa's begeleiden de ontstane padenstructuur. Dezijdige uitstraling wordt voelbaar gemaakt in de geernde gevelrooilijn en de ronde hoeken. Deze vormtaal refereert aan de vormen van het stenen hunebed en draagt bij aan het onderscheidend karakter van de plek.

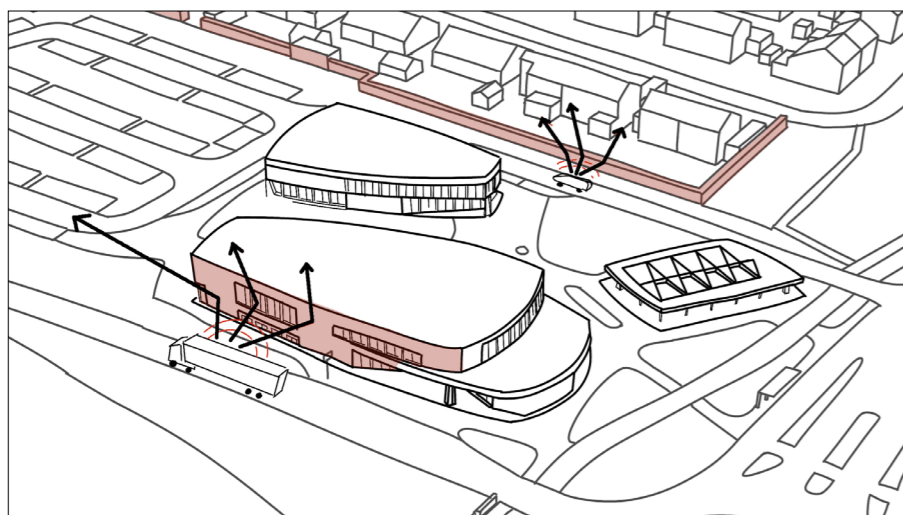
Entree's en rooilijn

De vormtaal van de gebouwmassa's leent zich voor het terug leggen van de gevelrooilijn en creëert ruimte voor de entree's, ontvangstruimte en wachtruimte voor de bushalte.

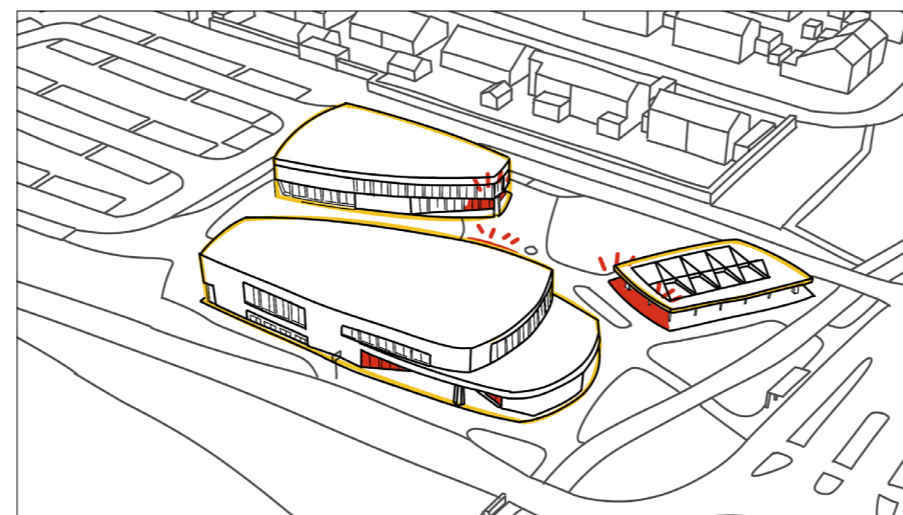
Hoogte

De hoogte van de gebouwen komen voort uit de stedenbouwkundige behoefte om de volumes zodanig te geleiden dat deze aansluiting zoeken bij de menselijke maat en schaal van het dorp en de landschappelijke beleving van de bezoekers.

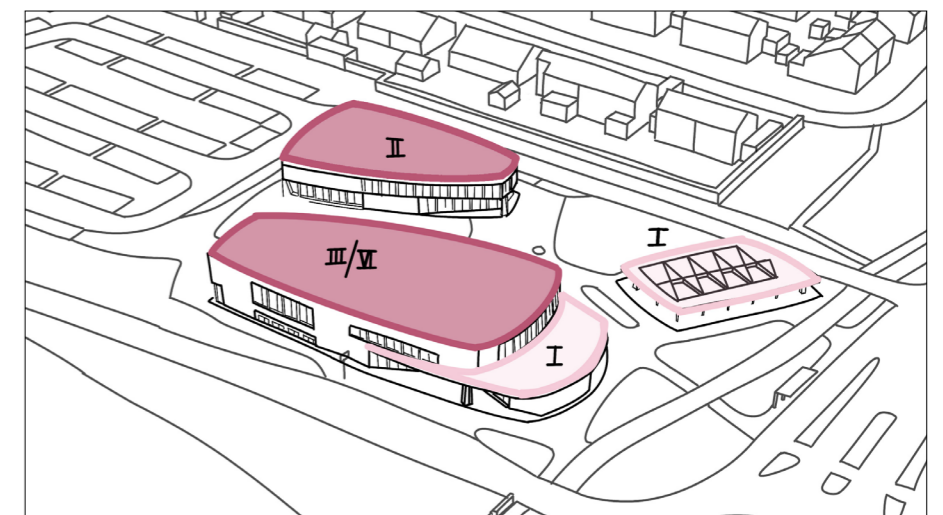
Met gebruik van zichtrelaties om het overzicht op de locatie te versterken zijn de gebouw volumes in bouwhoogte aflopend richting het dorp. Hierdoor ontstaat er een betere aansluiting met de schaal en maat van het dorp middels éénlaagse fietsenstalling. De gevelhoogte kan echter differentiëren door het geaccidenteerde terrein. De wisselende hoogte ten behoeve van het benodigde programma dragen ook bij aan onderscheidende volumes en versterken de horizontale geleiding. Bij het Entreegebouw is meer hoogte denkbaar, de huidige dakrand van 8,5 meter hoog kan daarbij plaatselijk naar 12 meter worden gebracht wanneer er meer ontwikkelruimte nodig is. Deze extra laag is terugliggend gepositioneerd ten opzichte van de ondergelegen laag.



Massa bouwvolume zorgt mede voor reductie verkeersgeluid



Volume vorm en entree's



Bouwhoogten per volume

Stedenbouwkundige inpassing



Hoofdstuk

03



Randvoorwaarden

Randvoorwaarden

Beeldkwaliteitseisen

De getoonde impressies in het BKP geven een ambitie weer voor de architectuur en openbare ruimte van de Hub. Om deze ambitie te realiseren zijn voor de architectuur meerdere beeldkwaliteitseisen en randvoorwaarden opgesteld. De randvoorwaarden en eisen uit dit document vormen een toetsingskader voor de Adviescommissie voor Omgevingskwaliteit (Libau) en de superviserende architect en stedenbouwkundige van de gemeente.

Algemene beeldkwaliteitseisen

- Het ensemble van gebouwen vormt één familie in zowel materiaalgebruik als vormtaal.
- Gebouwen, ensemble en openbare ruimte bezitten een hoge architectonische kwaliteit.
- De posities van de entrees van de gebouwen zijn georiënteerd op het plein. Gebouw en openbare ruimte moeten als één ontwerpogave worden beschouwd.
- De bushaltes dienen maximaal zichtbaar en bereikbaar te zijn.
- De posities van de groenvakken en de bestaande bomen zijn leidend en begeleiden de architectuur.

Bouwhoogten en uitbreiding.

- Entreegebouw: 2 tot 3 lagen, een deel onder maaiveld met een dakrand van maximaal 8,50 meter (exclusief installaties) met de mogelijkheid uit te breiden tot 12 meter.
- Parkwachter: 2 lagen. dakrand maximaal 8,50 meter (exclusief installaties).
- Fietsenstalling: 1 bouwlaag, 3,5 meter hoog.
- De maximale uitbreiding van de volumes bedraagt 1 meter in de aangegeven richtingen (conform randvoorwaardenkaart)

Gevel

- De plint (het gedeelte onder het houten gevelwerk) wordt uitgevoerd in steenachtig materiaal en varieert in hoogte en breedte, zodat hoogteverschillen in het terrein worden opgevangen en zitgelegenheid kan worden gecreëerd.
- De bouwvolumes moeten horizontaal geleed zijn, vanuit het concept en het ontwerp voor deze locatie.
- De gevels boven de plint moeten een verticale geleiding hebben.

- De gevels moeten bekleed zijn met verticale, ruwe houten delen met open voeg.
- Entrees mogen een afwijkender en opvallender uiterlijk hebben.
- Dakranden en lekdorpels worden uitgevoerd in metaal zetwerk in aarde/ grijstinten van donkergeel tot antraciet.
- Gevelopeningen vrij in het gevelvlak worden omkaderd.
- Gevelopeningen aansluitend op maaiveld staan / zijn onderdeel van de plint.
- Gevelopeningen op de begane grond hebben een directe transparante zichtrelatie met de openbare ruimte en P&R.
- Iedere programma heeft een eigen entree op maaiveld en sluit aan op het plein.
- Entrees van gebouwen worden geaccentueerd door een steenachtig object, passend bij het ontwerp en het concept van de gebouwen. Deze objecten geven expressie aan het optillen of het dragen van de gevel en accentueren de entrees van de gebouwen.
- Reclame-uitingen moeten passen bij de architectuur van het gebouw, zowel bij daglicht als in het donker. Reclame-uitingen op de gevel worden omlijnd met een kader en zijn mee ontworpen en zijn mee ontworpen en passend binnen het gevelontwerp en concept.
- De naamgeving van het gebouw wordt uitgevoerd met uitgesneden letters, staand op de dakrand van het laagbouwgedeelte.

Daken

- Alle daken zijn uitgevoerd als groen dak, extensief begroeid.
- Een combinatie met zonnepanelen is mogelijk, mits deze uit het zicht worden gepositioneerd.

Expeditie

- De expeditie bevindt zich in een representatieve gevel en is onderdeel van de architectuur van het gebouw.
- Expeditie vindt plaats aan de P+R-zijde van het gebouw.

Bushalte

- De wachtruimte voor de bus vormt een integraal onderdeel van het gebouw ontwerp.
- Er is een visuele verbinding tussen binnen en buiten.

- Zitgelegenheid wordt als integraal onderdeel van het gebouw ontworpen.
- Een luifel zorgt voor beschutting tijdens regen.
- Een stenen accent markeert de bushalte.

Entree commerciële ruimte / kantoor

- Insnedes in het hoofdvolume benadrukken de entrees van het Entreegebouw en creëren overdekt entreegebied
- Er is een transparante verbinding tussen binnen en buiten.
- Zitgelegenheid onder overdekte entreegebied maakt integraal onderdeel uit van het gebouw, voortkomend uit het ontwerp van de plint.
- Een verdiepingshoog stenen object markeert de entree.
- De entrees van de commerciële/ kantoor ruimten krijgen plasticiteit door een terugliggende rooilijn en overstek geaccentueerd in de gevel. Resultierend in een hoofdentree met een sterke visuele verbinding tussen binnen en buiten.

Fietsenstalling

- De fietsenstalling kent één bouwlaag met één laags parkeren.
- De fietsenstalling wordt opgevat als bouwvolume zonder gevel waarbij een houten draagconstructie een opengewerkt houten dak draagt.
- De constructie is hoofdzakelijk opgebouwd uit houten kolommen en houten liggers.
- De houten draagconstructie is op expressieve wijze verbonden met de houten dakconstructie.
- De gewenste transparantie van het dak komt voort uit een expressieve draagconstructie.
- De bovenzijde van dak wordt tevens afgewerkt met vegetatie
- De houten kolommen van de constructie krijgen een betonnen sokkel van maximaal 0,40 meter hoog.
- Op de twee hoeken waar men de fietsenstalling benadert, wordt de constructie expressief ondersteund door een stenen object, passend bij het concept en het ontwerpontwerp
- Op deze objecten vindt signing en wayfinding plaats.

Randvoorwaarden

Referentiebeelden



Overhangende geveldelen



Terugliggende entree, insnede in volume



Luifel met houten constructie



Vlak verdeling in gevel en insnede in volume voor entree



Horizontaal gevel ontwerp



Houten constructie



Houten constructie betonnen voet



Vlak verdeling in gevel



Horizontaal gevel ontwerp

Colofon

Titel Beeldkwaliteitsplan

In opdracht van: Gemeente Borger

Opgesteld door: buro MA.AN

Terborchstraat 22
8011 GG Zwolle
Telefoon: 038-4234482

Vasteland 12
3011 BL Rotterdam
Telefoon: 010-4133025

info@buromaan.nl

Datum: 22 april 2026

