

Verslag 2^e Werkgroep Masterplan Boornbergum

Datum: 11 februari 2026

Aanwezig: ca. 20 inwoners, Wethouder, Projectleider, Stedenbouwkundig medewerker, Adviseur Mobiliteit, Adviseur Wonen, Beleidsmedewerkelijk Maatschappelijke Ontwikkeling, Projectondersteuner (verslag)

Projectleider heet iedereen van harte welkom

1. Mededelingen:

- Door omstandigheden is de projectondersteuner tijdelijk even niet bereikbaar geweest, daardoor kan het zijn dat mails onbeantwoord zijn gebleven.
- Gemeente is bekend met bestaan van manifest 2.0 zonder kennis te hebben kunnen nemen van de inhoud. Vraag is ook om de inhoud juist te delen tijdens de werksessies met de werkgroep.
- De presentatie wordt toegevoegd aan het verslag.

2. Korte terugblik 1^e bijeenkomst 14 januari (door projectleider):

De projectleider blikt kort terug op de eerste bijeenkomst van 14 januari. In deze vergadering is met name het proces toegelicht. Het verslag van deze bijeenkomst is gedeeld en de binnengekomen opmerkingen zijn inmiddels verwerkt.

Als nazending is meegegeven dat de FCC-locatie geen eigendom is van de gemeente. De gemeente heeft hier wel het eerste recht van koop. Eventuele woningbouw op deze locatie komt niet bovenop de woningbouwopgave voor het dorp. Dit punt stond nog niet in het verslag van de eerste bijeenkomst en wordt daarom opgenomen in het verslag van deze tweede bijeenkomst.

De FCC locatie valt formeel onder Drachten. Tijdens de bijeenkomst werd de zorg uitgesproken dat eventuele woningbouw op deze locatie mogelijk zou worden toegerekend aan de woningbouwopgave van Drachten, in plaats van aan die van Boornbergum. Deze zorg is echter ongegrond: de woningbouw wordt volledig meegerekend in de woningbouwopgave van Boornbergum.

3. Proces: Projectleider geeft een toelichting op waar we nu staan in het proces. Parallel loopt het Onderzoek naar de Omgevingseffecten (OER) proces waar u vorige keer uitleg over heeft gekregen.

4. Toelichting verkeer (door Adviseur Mobiliteit)

- De methode Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit als een Service, Privéauto (STOMP) is de basis in het vigerend mobiliteitsbeleid van de gemeente Smallerland. Voor zowel de bestaande situatie als nieuwe ontwikkelingen. Dit betekent niet dat er geen ruimte is voor de privé auto maar dat de andere vervoersmogelijkheden aantrekkelijker worden gemaakt. Als voorbeeld: je bent sneller op de fiets bij de winkel dan in de auto.
- Er is onderzoek gedaan naar de huidige verkeerssituatie in Boornbergum via metingen en telsingangen, VIA statistiek, tellers zoals smileys en een simulatie verkeersmodel. Er worden nog meer metingen middels tellers gedaan nabij de Easterbuorren 18 en Westerbuorren 27, zodat er een compleet beeld ontstaat.
- Uit de selected link analyse van Haskoning blijkt dat het aantal doorgaande bewegingen (door het dorp) geen grote aantallen betreft. Daardoor ligt het

realiseren van een rondweg niet voor de hand. Dit zou zelfs een verkeer aanzuigend effect kunnen hebben. Een verbinding van het dorp met de Orijlaan zou ook meer verkeer kunnen aantrekken.

- Uit tellingen blijkt er nu ca 3000 verkeersbewegingen per dag op de Nijewei zitten. Dit valt ruim binnen de capaciteit van de weg.
- De analyse met het verkeersmodel heeft betrekking op de huidige situatie. Een modelberekening met toekomstscenario(s) is nog niet mogelijk. Het model wordt hiervoor momenteel gereed gemaakt.
- Volgende week is er een afspraak met een aantal vergaderleden om de verkeerspetitie te bespreken.

5. Toelichting op de varianten 200, 400 en 600.

- De gegevens van de enquête zijn net binnengekomen en daar hebben we alvast een distillaat uit gehaald. Tussen de percentages zijn nog geen verbanden gelegd. Er worden een aantal varianten getoond op basis van de percentages. Heel ruim, groen en duur of heel dicht op elkaar en betaalbaar en alles wat daar tussen zit. Aanvullend wordt er ook een plaatje van een plasdras voorbeeld getoond, met een heel waterrijk gebied. Hier was binnen de enquête weinig reactie op. Misschien omdat het een onbekende variant is?
- Bewoner citeert wethouder": als we gaan voor de 200 of 400 variant gaan hebben we het Fries Congres Centrum niet nodig." Wethouder breekt in en zegt: nee, we maken een integraal plan en dan kan het zijn dat we het FCC niet nodig hebben. Bij de Wet Voorkeursrecht heeft de gemeente recht van eerste koop van het FCC, maar de gemeente is daartoe niet verplicht. Meneer vindt dat het door de volgende gemeenteraad vastgesteld moet worden, tevens dat er gewacht moet worden op de uitspraak van de Raad van State over de hogere beroepen die zijn ingesteld. Echter heeft de rechtbank juist geoordeeld in het voordeel van de gemeente en geldt het recht van eerste koop nog. Wethouder geeft aan dat het veel belangrijker is dat de uitspraak gedaan wordt door de gemeenteraad.
- Vraag: wat zijn de kaders waarbinnen we mogen denken als groep? De vraag komt voort uit de ontwikkelingen die al eerder bedacht zijn zoals plannen in 1997. Tevens haalt meneer een brief van de gemeente aan uit 2021. Ook een artikel uit de krant van vorige week waar de provincie zegt dat er aan de zuidkant van Ureterp geen woningbouw plaats zal vinden, haalt meneer aan. Meneer geeft aan dat er eigendom is aan de Oostkant van het dorp en niet aan de Zuidkant, sluit dit dan uit dat er gedacht kan en mag worden over bouwen aan de Zuidkant? Nee, we starten juist nu al met participatie zodat we met een open blik en een blanco speelveld kunnen denken. Daarnaast hebben we geen signalen ontvangen van de Gemeenteraad dat we niet grond mogen verwerven om plannen te ontwikkelen. Meneer vraagt vast te leggen dat er toch naar rode contouren gekeken wordt.
Nazending: de rode contouren (ook wel stedelijke contouren genoemd) worden gebruikt om de grens aan te geven tussen het stedelijk gebied en het omliggende landelijk gebied. De rode contouren in/rondom Boornbergum zijn getoond in de eerste presentatie aan de werkgroep en maken onderdeel uit van de analyse. Ontwikkelen buiten de rode contouren is niet uitgesloten maar dient goed onderbouwd te worden.
- Wat zijn de beperkende factoren die meegegeven zijn door de stakeholders? Op dit moment geen onoverkomelijke beperkingen.

6. Volgende bijeenkomst **25 maart** in It Bynt.

Aantekeningen uit werksessie groep projectleider:

Aantekeningen varianten

Variant A (oost) 200

- Kan sneller gerealiseerd worden want de gemeente heeft hier grondposities
- Verkeersdruk op de Nijewei is een risico
- Komt overeen met verwachtingspatroon van de meeste inwoners
- Goede verkeersontsluiting van het dorp is een belangrijk aandachtspunt

Variant A (oost) 400

- aanbeveling: houd het dorp aan de Oostkant wat betreft bebouwing "luchtig/ open".

Variant A (oost) + B (zuid) 600

- De 600 varianten kunnen gunstig zijn voor het voorzieningenniveau.
- Voor verenigingsleven is een uitbreiding van het dorp goed.
- Mogelijkheden voor grote sporthal.
- Een toename van het aantal inwoners kan de sociale cohesie versterken (ook een risico)
- Bij de B (zuid) 600 variant wordt het verkeer afgewikkeld via de Dykfinne.

Zwakke punten:

- Bij 600 variant meer verkeersdruk
- Bos aan zuidkant moet wijken in de B (zuid) 600 variant
- Het dorp wordt dubbel zo groot in de 600 variant

Kans:

- Eenrichtingsverkeer op de Nijewei/ Westerbuorren (dichtbij de kern van het dorp)

Risico:

- verlies van coulissestructuren
- Sport niet inbouwen (geldt voor alle varianten)

Opmerkingen algemeen

- Variant Oost heeft een voorkeur boven Zuid
- Behoud een (groene) bufferzone tussen Drachten en Boornbergum
- Geen 600 woningen, want dan gaat het dorp x2. Dit gaat ten koste van de sociale cohesie in het dorp.
- Combinatie MFC en sport is een kans
- Een aantal deelnemers staan positief tegenover windenergie (ten opzichte van zonne-energie), omdat het minder ruimte in beslag neemt.
- (Beperkte) groei is nodig voor de toekomst van het dorp
- de sociale cohesie moet behouden blijven
- Bouwen voor ouderen en jongeren is belangrijk. Door een breed aanbod van woningtypen kunnen mensen gemakkelijker doorstromen.

Aantekeningen uit werksessie groep stedenbouwkundige:

Aantekeningen varianten

Variant B (zuid) 200

- Bij ontwikkelingen aan de zuidkant blijft het dorp één geheel en past beter bij de dorpse structuur
- Deze variant heeft de voorkeur gezien de toename van verkeersdruk en de afwikkeling via de zuidzijde. Aansluiting op de A7 via Westerbuorren/Dykfinne.

Variant A (oost) 200

- Passender qua nieuwbouw, sluit aan bij elkaar.
- Verder weg van hart van het dorp, minder verbinding met oude kern.
- Weerstand door toename verkeersdruk op de Nijewei.

Variant A (oost) + B (zuid) 400

- Kansrijk als verkeer omgeleid kan worden via Bosschawei. Doet gemeente alleen als er noodzaak is.
- Hoogbouw? Doet wel afbreuk aan dorpskarakter.
- Meer woningen, meer mensen, biedt wel mogelijkheden voor nijverheid.
- Bouwen aan de zuidkant biedt voordeel voor routing bouwverkeer
- Bouwen aan zuidkant biedt kansen voor dorpskern versterking, MFC bijvoorbeeld.

Variant A (oost) + B (zuid) 600

- Collectief negatief over deze variant. Verzwakking van het hart van het dorp en het dorpse karakter. Geen eenheid meer.
- Te dicht bij Drachten.
- Geen vertrouwen dat politiek groen buffer tussen Drachten en dorp stand doet houden in de toekomst.

Algemeen:

- Men kwam toch vaak en veelvuldig terug op de verkeersproblematiek die in een ander gremium besproken gaat worden. Zijn grote zorgen over toenemen van verkeersbewegingen op de Nijewei.
- Vraag of het mogelijk is om de bebouwing minder als enorme blokken en meer als strooigoed om het dorp in te tekenen. Zowel aan de zuid als aan de oost en westzijde.