

---

**MEMO**

Van : T. van der Plaats, MSc  
Project : MFC Berlikum, gemeente Waadhoeke  
Opdrachtgever : Stichting Berlikumer Belangen Vastgoed

Datum : 1 mei 2019  
Aan : dhr. S. Latuputty

Betreft : Mobiliteitstoets MFC Berlikum

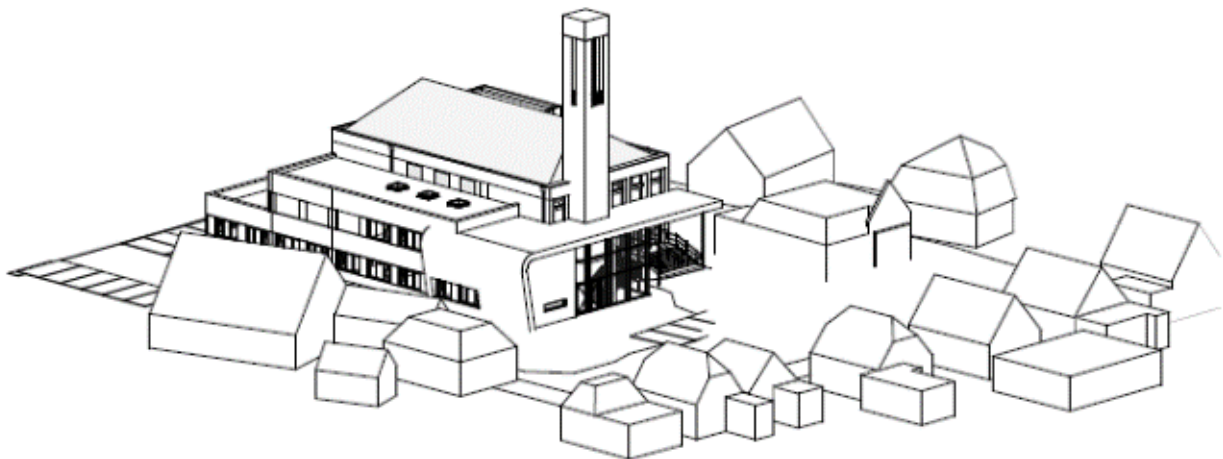
---



**Inleiding**

Aan de Hôfsleane 21-25 te Berlikum wordt een Multifunctioneel Centrum (MFC) gerealiseerd. In de huidige situatie zijn hier gebouwen ten behoeve van een kerk met een dienstwoning aanwezig. De kerk wordt uitgebreid en getransformeerd tot MFC, het bijgebouw zal worden gesloopt en de voormalige dienstwoning krijgt een woonbestemming. Deze ontwikkeling zal leiden tot veranderingen op het gebied van verkeer en parkeren. In deze memo wordt daarom ingegaan op de verkeerskundige gevolgen van deze ontwikkeling. Figuur 1 (Wijbenga architecten adviseurs, 17-07-2017) toont een voorlopig ontwerp van het MFC.

**Figuur 1. Voorlopig ontwerp MFC Berlikum (Wijbenga architecten adviseurs, 17-07-2017)**



### **Toetsingskader**

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn. Voor de huidige en toekomstige situatie wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de parkeerkencijfers van CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren, 2018). Aanvullend is ook de oudere publicatie 182 (Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 2008) gebruikt, omdat de functie ‘cultureel centrum/wijkgebouw’ hier in voorkomt. Voor de huidige en toekomstige situatie wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van het aantal parkeerplaatsen.

Voor de juiste kencijfers wordt een ligging in de rest bebouwde kom gehanteerd. Op basis van de omgevingsadressendichtheid wordt de gemeente Waadhoeke als ‘niet stedelijk’ gecategoriseerd. Het autobezit per huishouden bedraagt in Berlikum gemiddeld 1,2. Uit vergelijking van het autobezit binnen niet-stedelijke kernen blijkt dat dit gemiddeld is. Daarom wordt van de gemiddelde parkeerkencijfers uitgegaan die publicaties 182 en 381 noemen.

### **Verkeersstructuur**

Het plangebied is gelegen aan de Hôfsleane, een erftoegangsweg welke onderdeel is van een 30 km/u-zone. Fietsers zijn hier op de rijbaan toegestaan en voetgangers maken gebruik van trottoirs aan beide kanten van de Hôfsleane. De belangrijkste ontsluitingswegen van het dorp Berlikum zijn de Bitgumerdyk, vanwaar in zuidoostelijke richting de N383 kan worden bereikt en de Wiersterdyk, vanwaar in noordwestelijke richting de N393 kan worden bereikt. Dit maakt het plangebied goed bereikbaar voor gemotoriseerd en langzaam verkeer. Het plangebied is daarnaast op een loopafstand van circa 100 meter gelegen van de dichtstbijzijnde bushalte, waar buslijn 71 ontsluit in de richting van Pietersbierum, Leeuwarden Busstation en Kop Afsluitdijk. Daarmee is ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer goed.

### **Parkeren**

#### *Toekomstige parkeerbehoefte*

Voor een cultureel centrum/wijkgebouw geeft CROW-publicatie 381 (2018) geen parkeerkencijfers, in een oudere CROW-publicatie 182 (2008) is deze functie wel opgenomen. Voor een cultureel centrum/wijkgebouw wordt een parkeerkencijfer van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo gegeven. In het plan heeft het MFC Berlikum een bruto vloeroppervlak van 1.500 m<sup>2</sup> bvo. Dit betekent een parkeerbehoefte van  $((1500 * 3,0) / 100 =)$  45 parkeerplaatsen.

#### *Parkeeraanbod*

Op het parkeerterrein zijn 50 parkeerplaatsen beoogd. Dit aantal voorziet in de berekende parkeerbehoefte. Daarnaast zal er een fietsenstalling aanwezig zijn, die beschikt over minimaal 102 en maximaal 159 stallingsplaatsen.

### **Verkeersgeneratie**

Door de verkeersgeneratie van het plangebied in de huidige en toekomstige situatie te berekenen, kan worden bepaald of er met de ontwikkeling sprake is van een verkeerstoename. In de huidige situatie zijn gebouwen ten behoeve van een kerk met een dienstwoning en vergaderzalen aanwezig. In de toekomstige situatie wordt de kerk uitgebreid en getransformeerd tot MFC en de voormalige dienstwoning krijgt een woonbestemming. CROW-publicatie 381 geeft kencijfers voor de verkeersgeneratie van de woonfuncties. Voor de kerk, vergaderzaal en het MFC ontbreken deze. Daarom is de verkeersgeneratie van deze functies berekend op basis van het aantal parkeerplaatsen.

### Huidige situatie

In de huidige situatie kunnen er circa 20 auto's op eigen terrein parkeren (inschatting op basis van luchtfoto Google Maps en richtlijnen terreininrichting ASVV 2012). Daarnaast zijn er in de nabije omgeving van de kerk 6 langspaarkeerplaatsen aanwezig. Er van uitgaande dat de parkeerplaatsen voor de kerk en vergaderzaal op een maatgevende dag 3 maal worden gebruikt (worst-case), betekent dit een verkeersgeneratie van  $(26 * 3 * 2)$  (heen en terug) = ) 156 mvt/etmaal. Voor de functie 'koopwoning, vrijstaand' geldt een verkeersgeneratie van 8,2 per woning, wat neerkomt op een totale verkeersgeneratie van 164,2 mvt/etmaal ten behoeve van de kerk, vergaderzaal en dienstwoning.

### Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zijn er op eigen terrein 50 parkeerplaatsen aanwezig voor bezoekers van het MFC. Daarnaast zijn er in de nabije omgeving van het gebouw 6 langspaarkeerplaatsen aanwezig. Er van uitgaande dat de parkeerplaatsen voor het MFC op een maatgevende dag 5 maal worden gebruikt en de bezetting maximaal is (worst-case), betekent dit een verkeersgeneratie van  $(56 * 5 * 2)$  (heen en terug) = ) 560 mvt/etmaal. Voor de functie 'koopwoning, vrijstaand' geldt een verkeersgeneratie van 8,2 per woning, wat neerkomt op een totale verkeersgeneratie van 568,2 mvt/etmaal ten behoeve van het MFC en de woonfunctie. Ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie is er dus sprake van een toename van circa 404 mvt/etmaal.

### Verkeersafwikkeling

Er zijn verkeersmetingen verricht op de Hôfsleane (zomer 2017) en Bitgumerdyk (zomer 2015) te Berlikum die inzicht geven in de verkeersintensiteiten. In onderstaande tabel staan de resultaten, waarbij deze zijn omgerekend naar weekdaggemiddelden.

Tabel 1. Verkeersintensiteiten

Wegvak	Meetperiode	Weekdag gemiddelde
Hôfsleane t.h.v. Berlingastate	Van do 6 juli 2017 (11:17) tot do 20 juli 2017 (09:07)	3.051 mvt/etmaal
Bitgumerdyk t.h.v. Kwekerijleane	Van di 23 juni 2015 (15:06) tot zaterdag 18 juli 2015 (12:06)	4.342 mvt/etmaal

Op deze intensiteiten kan de standaard richtlijn voor het percentage van de etmaalintensiteit in het drukste uur (10%) worden toegepast. Dit betekent dat in het drukste uur 306 motorvoertuigen van de Hôfsleane en 435 motorvoertuigen van de Bitgumerdyk gebruik zullen maken. Door de ontwikkeling dienen de ontsluitingswegen in het drukste uur circa 41 mvt/uur extra af te wikkelen bovenop de bestaande verkeersintensiteiten. Deze toename kan merkbaar zijn, maar zal geen negatieve gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling.

### Conclusie

De ontsluiting van het plangebied is goed voor de verschillende vervoerswijzen. Het beoogde parkeeraanbod op eigen terrein voorziet in het berekende parkeerbehoefte. De ontwikkeling leidt niet tot een significante verkeerstoename, het verkeer kan zodoende goed worden afgewikkeld over de ontsluitingswegen. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling daarom niet in de weg.