

RHO ADVISEURS - NOTITIE

DATUM	10 april 2026	PROJECT	20240669 Haalbaarheidsonderzoek verdichting Brabantpark
KENMERK	20240669; 20240669.003/175039/WeRi	OPDRACHTGEVER	Maas-Jacobs Vastgoed B.V.
VAN	Werner Rietveld		
AAN	Peer Voesenek		
CC	Danielle Gooijers		

VERKEERSGENERATIE

AANLEIDING

Beoogd is om in de omgeving van de Epelenberg in Breda woningen te ontwikkelen. Om vast te stellen of deze ontwikkeling haalbaar is, moet worden vastgesteld dat de ontwikkeling geen onaanvaardbare geluidsoverlast, stikstofneerslag, verkeersveiligheidsproblemen en knelpunten in de verkeersafwikkeling oplevert. Daarom is het noodzakelijk vast te stellen hoeveel gemotoriseerd verkeer de beoogde ontwikkeling veroorzaakt, en via welke wegen dit verkeer wordt afgewikkeld. In figuur 1 is de projectlocatie weergegeven.



Figuur 1 Projectlocatie

BEOOGDE ONTWIKKELING

Op de projectlocatie staan nu 18 rijwoningen, verdeeld over 3 blokken. Hiervan zijn er 5 een koopwoning en 13 een sociale huurwoning. Beoogd is om deze te slopen. Er komen 106 appartementen uiteenlopend van 37 m² tot 84 m² bvo voor terug, die voor een deel verkocht worden en voor een deel als sociale huurwoning worden gebruikt.

UITGANGSPUNTEN

Om de verkeersgeneratie te bepalen is gebruik gemaakt van de kencijfers die kennisinstituut CROW heeft gepubliceerd in publicatie nummer 744. Gezien de adressendichtheid van gemeente Breda zijn de kencijfers voor een sterk stedelijk gebied gebruikt. Gezien de ligging van de beoogde ontwikkeling zijn de kencijfers voor de 'rest bebouwde kom' gebruikt. Gezien het relatief hoge autobezit in Breda ten opzichte van gemeenten in Nederland met een vergelijkbare stedelijkheid is de bovenkant van de bandbreedte gekozen.

VERKEERSGENERATIE

Gezien bovengenoemde uitgangspunten genereert de beoogde ontwikkeling 519 mvt/etmaal op een weekdag en 576 mvt/etmaal op een werkdag. Zie tabel 1 voor de berekening. De werkdaggeneratie is berekend door de weekdaggeneratie te vermenigvuldigen met 1,11.

Tabel 1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

Berekening verkeersgeneratie					verkeersgeneratie	
functiegroep	functietype	programma per	kencijfer CROW per		mvt/etmaal weekdag	mvt/etmaal werkdag
1 Wonen	Huur, appartement, sociale huur	18 woning	3,00 woning		54,0	59,9
2 Wonen	Huur, appartement, sociale huur	1 woning	3,30 woning		3,3	3,7
3 Wonen	Koop, appartement, <75 m ² bvo	87 woning	5,30 woning		461,1	511,8
totale verkeersgeneratie					519	576

Het huidige gebruik van de projectlocatie genereert ook verkeer. Om de effecten van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk te maken moet deze verkeersgeneratie afgetrokken worden van de verkeersgeneratie van de beoogde toestand. Deze bedraagt 107 mvt/etmaal op weekdagen en 119 mvt/etmaal op werkdagen. De berekening van de verkeersgeneratie in de huidige situatie is weergegeven in tabel 2.

Tabel 2 Verkeersgeneratie huidige situatie

Berekening verkeersgeneratie					verkeersgeneratie	
functiegroep	functietype	programma per	kencijfer CROW per		mvt/etmaal weekdag	mvt/etmaal werkdag
Wonen	Koop, huis, tussen/hoek	5 woning	7,5 woning		37,5	41,6
Wonen	Huur, huis, sociale sector	13 woning	5,3 woning		68,9	76,5
totale verkeersgeneratie					107	119

Netto is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling op weekdagen (519-107) 412 mvt/etmaal. Op werkdagen is deze (576-119) 457 mvt/etmaal.

VERKEERSTOEDELING

Om te bepalen via welke wegen het verkeer van en naar de beoogde ontwikkeling wordt afgewikkeld is gebruik gemaakt van de navigatiesoftware van Google maps. Van belangrijke bestemmingen is bepaald via welke route deze het snelst kunnen worden bereikt. Bepaald is dat ca. 40% van het verkeer via de Giraffestraat ontsluit op de Tilburgseweg. Op de Tilburgseweg gaat deze verkeersstroom op in het heersende verkeersbeeld. Veertig procent van het verkeer zal via de Epelenburg en Hoogeind richting de zuidelijke uitgang van de buurt bij de kruising met de Heusdenhoutsestraat en de Mgr. De Vetstraat ontsluiten, waar het verkeer opgaat in het heersende verkeersbeeld. De overige 20% ontsluit via de Epelenburg en de Hoogeind naar de kruising met de Sint Ignatiusstraat en Teteringsedijk. Bij deze kruising gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld. De Epelenburg tussen de Giraffestraat en de Bijvang zal de grootste toename van verkeer zien, met 60% van de totale toename.

De verkeersgeneratie gaat op in het heersende verkeersbeeld als ze minder dan 5% uitmaakt van de intensiteit op een wegvak. Als bron voor bestaande en toekomstige intensiteiten is gebruik gemaakt van het verkeersmodel BBMA van de provincie Noord Brabant. Zie voor een illustratie figuur 2.



Figuur 2 Verkeerstoeiding

EFFECTEN

De wegvakken waarvan hierboven is vastgesteld dat de intensiteit met meer dan 5% gaat toenemen zijn nader onderzocht. De resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Effecten van de beoogde ontwikkeling

	Epelenberg midden	Epelenberg zuid	Epelenberg noord	Giraffestraat	Hoogeind zuid	Hoogeind noord
verkeersgeneratie weekdag	247	82	165	165	82	165
verkeersgeneratie werkdag	274	91	183	183	91	183
autonome intensiteit weekdag 2019	644	1012	1748	1104	1012	2484
autonome intensiteit werkdag 2019	700	1100	1900	1200	1100	2700
autonome intensiteit weekdag 2030	552	920	1748	1104	1012	2300
autonome intensiteit werkdag 2030	600	1000	1900	1200	1100	2500
autonome intensiteit weekdag 2040	552	920	1748	1104	920	2300
autonome intensiteit werkdag 2040	600	1000	1900	1200	1000	2500
autonome intensiteit weekdag 2035	552	920	1748	1104	966	2300
autonome intensiteit werkdag 2035	600	1000	1900	1200	1050	2500
totale intensiteit weekdag 2019	891	1094	1913	1269	1094	2649
totale intensiteit weekdag 2030	799	1002	1913	1269	1094	2465
totale intensiteit weekdag 2040	799	1002	1913	1269	1002	2465
totale intensiteit weekdag 2035	799	1002	1913	1269	1048	2465
% toename weekdag 2019	38%	8%	9%	15%	8%	7%
% toename werkdag 2019	39%	8%	10%	15%	8%	7%
% toename weekdag 2030	45%	9%	9%	15%	8%	7%
% toename werkdag 2030	46%	9%	10%	15%	8%	7%
% toename weekdag 2040	45%	9%	9%	15%	9%	7%
% toename werkdag 2040	46%	9%	10%	15%	9%	7%
% toename weekdag 2035	45%	9%	9%	15%	9%	7%
% toename werkdag 2035	46%	9%	10%	15%	9%	7%
capaciteit	4000	4000	4000	4000	4000	6000

Op basis van deze getallen kunnen de effecten op stikstofneerslag, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid worden bepaald.