



Hornbach Nederland BV
Verkeerseffecten drive-in Hornbach Tilburg
Eindrapport



Rapportnummer: 203X00373.042541_5

Datum: 21 mei 2008

Contactpersoon
opdrachtgever: Mevrouw M. van Hilten-Koolhaas

Projectteam BRO: Hessel de Jong, Lenny van Oort

Trefwoorden: Hornbach, drive-in, verkeersproductie, verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling

Beknopte inhoud: De Hornbach heeft plannen om bij de vestiging in Tilburg een drive-in te openen. In dit rapport zijn de resultaten weergegeven van het onderzoek naar de verkeerskundige gevolgen. Uit het onderzoek blijkt dat de drive-in geen noemenswaardige effecten heeft voor het omliggende wegennet.

BRO Boxtel
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
Boxtel
T +31 (0)411 85 04 00
F +31 (0)411 85 04 01
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Drive-in bouwmaterialen	3
1.2 Centraal doel verkeersonderzoek	3
1.3 Leeswijzer	3
2. PROBLEEMOMSCHRIJVING	5
2.1 Gebruik parkeerterrein	5
2.2 Plannen van de Hornbach	5
2.3 Verkeerssituatie rond Hornbach Tilburg	7
3. DE INVLOED VAN DRIVE-IN HORNBACH	9
3.1 Activiteiten en artikelen	9
3.2 Verkeersproductie drive-in: worst-case	9
3.3 Verkeersintensiteiten omliggende wegen	11
3.4 Conclusies	11
4. VERKEERSSITUATIE BIJ DE HORNBACH	13
4.1 Verkeersafwikkeling bedrijventerrein	13
4.2 Verkeerscirculatie en inrichting parkeerterrein	13
BIJLAGEN	
Bijlage 1: Verkeersproductie	1
Bijlage 2 Verkeersstromen en verkeersintensiteiten	5



Figuur 1.1 Locatie Hornbach Tilburg

1. INLEIDING

1.1 Drive-in bouwmaterialen

Hornbach Bouwmarkt Nederland BV heeft plannen om bij de bestaande Hornbach bouwmarkt in Tilburg een drive-in voor bouwmaterialen te bouwen. In deze drive-in worden de grote artikelen aan de klanten afgeleverd. In de huidige situatie wordt een deel van het parkeerterrein hiervoor gebruikt. De Hornbach heeft voor de drive-in een perceel aan de Boterberg/Selenakker aangekocht, direct achter de Hornbach.

De realisatie van de drive-in past niet binnen het huidige bestemmingsplan. Het is verstandig om in overleg met de gemeente Tilburg te besluiten welke juridisch-planologische procedure gevolgd moet worden om de drive-in mogelijk te maken. Hornbach Bouwmarkt Nederland BV heeft daarom aan BRO gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de verkeerseffecten van de drive-in.

In de directe nabijheid van Hornbach Tilburg zijn ingrijpende aanpassingen aan het wegennet te verwachten. De Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg (verder Burg. Van Voorstweg) wordt doorgetrokken vanaf de Dongenseweg tot aan de Burgemeester Letschertweg. Hierdoor gaan ook de verkeersstromen op het kruispunt aanzienlijk wijzigen. Dit is een belangrijke ontwikkeling bij het beoordelen van de effecten van de drive-in.

1.2 Centraal doel verkeersonderzoek

Het doel van het verkeersonderzoek is het in beeld brengen van de invloed van de drive-in bij Hornbach Tilburg op de verkeersafwikkeling in de omgeving. Dit doel wordt bereikt door de verkeersaantrekkende werking van de Hornbach in beeld te brengen en de toekomstige verkeersstromen te bepalen.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige gebruik van het parkeerterrein bij de Hornbach en de plannen voor de drive-in voor bouwmaterialen. Hoofdstuk 3 gaat in op de ontwikkeling van de bezoekersaantallen na de realisatie van de drive-in en de mogelijke gevolgen hiervan voor de omliggende wegen. Hoofdstuk 4 behandelt de verkeerssituatie op en rond het terrein van de Hornbach.



Figuur 2.1 Impressie huidig gebruik parkeerterrein



Figuur 2.2 Ligging perceel voor drive-in

2. PROBLEEMOMSCHRIJVING

2.1 Gebruik parkeerterrein

In de huidige situatie is de opslag voor grote artikelen - circa 300 m² - op het parkeerterrein voor de Hornbach gesitueerd.

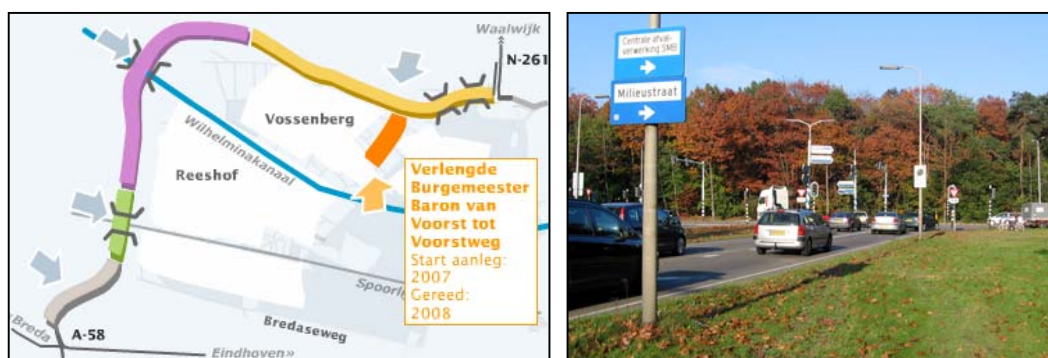
Verder is de ligging van het parkeerterrein van de Hornbach ten opzichte van de in- en uitgang niet ideaal. De afstand tot het 'achterste' deel van het parkeerterrein is relatief groot. Hierdoor ontstaat een grote parkeerdruk rond de ingang van de Hornbach, terwijl op het achterste deel van het parkeerterrein nog ruimte is. Bezoekers gaan in de Hestiastraat parkeren. De resterende ruimte is echter smal voor verkeer in twee richtingen.



Figuur 2.3 Perceel voor de drive-in

2.2 Plannen van de Hornbach

De drive-in bij Hornbach Tilburg is bedoeld als opslag voor grote artikelen en voor een betere serviceverlening naar de klanten toe. Daarnaast zorgt de drive-in voor een verbetering van de situatie op en rond het parkeerterrein van de Hornbach. Voor de realisatie van de drive-in is het naastgelegen perceel aangekocht (zie figuur 2.2). Met de drive-in komen de parkeerplaatsen op het parkeerterrein weer vrij. De drive-in is een overkapte opslagruimte van ongeveer 2.500m². Voor de overkapping is een open ruimte beschikbaar voor rijden en parkeren van ongeveer 2.100 m².



Figuur 2.4 Doortrekken van Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg

Tabel 2.1 Verkeersintensiteiten exclusief ontwikkeling Hornbach Drive-in

Straat	locatie	Telling 2004	Verkeersmodel	Verkeersmodel
			2008	2015
Boterberg*	Hornbach - Brakman	-	600	625
Selenakker*	Hornbach - Brakman	-	300	300
Brakman	Burg. Voorstweg - Boterberg	-	5.800	8.500
Brakman	Boterberg - Kranenberg	-	5.800	3.600
Kranenberg*	Brakman - Dongenseweg	-	4.000	3.500
Burg. Voorstweg	Burg. Letschertweg - Dongenseweg	0	0	19.500
Burg. Voorstweg	Brakman - Dongenseweg	-	20.500	17.800
Burg. Voorstweg	Moersedreef - Brakman	26.000	26.600	21.200
Dongenseweg	Burg. Voorstweg - Albionstraat	28.100	29.000	14.200
Dongenseweg	Kranenburg - Burg. Voorstweg	17.100	16.800	5.700
Dongenseweg	Oudenstraat - Kranenburg	-	15.600	3.500

Bron: Gemeente Tilburg; * Inschatting

2.3 Verkeerssituatie rond Hornbach Tilburg

In het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan heeft de gemeente de ontwikkeling van een ringstructuur rond de stad voorzien. Onderdeel van deze ringstructuur is het realiseren van de NoordWestTangent. Hiermee verbetert de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen aan de noordzijde van Tilburg en de westelijke stadsuitbreiding Vinex-locatie Reeshof. Daarnaast zorgt de NoordWestTangent voor vermindering van de verkeersdruk op de bestaande routes in Tilburg.

Onderdeel van het project NoordWestTangent is de aanleg van een nieuw wegvak tussen de Dongenseweg en de Burgemeester Letschertweg (zie figuur 2.4). Deze weg komt dan in het verlengde van de Burg. van Voorstweg te liggen. De verwachting is dat deze weg in 2010 gerealiseerd wordt.

De vestiging van de Hornbach in Tilburg ligt in de directe nabijheid van deze nieuwe weg. Hiermee heeft de nieuwe weg ook invloed op het verkeer van en naar de Hornbach. Door de aanleg van de NoordWestTangent veranderen ook de verkeersstromen op de wegen rond de Hornbach. De verwachting is dat de verkeersintensiteiten dalen als gevolg van de NoordWestTangent. Vooral op de Dongenseweg nemen de intensiteiten aanzienlijk af. In tabel 2.1 zijn de verkeersintensiteiten vóór (2008) en de prognose van de intensiteiten na (2015) de realisatie van de weg te zien.



Figuur 3.1 Impressie Hornbach drive-in

3. DE INVLOED VAN DRIVE-IN HORNBAACH

3.1 Activiteiten en artikelen

Het aanbod van activiteiten en artikelen in de huidige situatie bij Hornbach Tilburg blijft gelijk na realisatie van de drive-in. Daardoor zorgt de drive-in voor een beperkte toename van het aantal bezoekers. Op dit moment is de opslag van grootschalige artikelen op het parkeerterrein. Met de realisatie van de drive-in komt deze ruimte vrij voor parkeren.

De activiteiten van de Hornbach blijven na de realisatie van de drive-in hetzelfde. In de huidige situatie halen klanten de grote artikelen af op de parkeerplaats. Met de drive-in wordt meer service en kwaliteit aan de klant geboden. De goederen zijn beter geordend en de drive-in is ruimer opgezet. De investering in de drive-in wordt opgebracht door de verbetering van de service en kwaliteit voor de klant. Onderzoek van Hornbach toont aan dat het realiseren van een drive-in bij een vestiging leidt tot een stijging van de gemiddelde besteding en een langere verblijfstijd per klant. Zowel nu als met de drive-in worden de artikelen in de winkel zelf afgerekend. De drive-in is dus een afhaalpunt en geen verkooppunt.

Verder worden in de drive-in dezelfde artikelen aangeboden als nu op het parkeerterrein of in de winkel. De aard van de artikelen en de verscheidenheid in artikelen verandert niet. Hierdoor worden geen nieuwe groepen klanten aangetrokken. Het kan wel zijn dat door de verbeterde service klanten van omliggende bouwmarkten worden weggetrokken (denk aan de Praxis). Maar dit verkeer rijdt nu ook al over het bedrijventerrein. De drive-in zal naar verwachting niet veel nieuwe bezoekers aantrekken van grotere afstand of uit de regio.

3.2 Verkeersproductie drive-in: worst-case

Er is een berekening gemaakt van de toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de Hornbach na de vestiging van de drive-in. Deze berekening is gebaseerd op het oppervlak van de drive-in van 4.600m² (zie ook paragraaf 2.2). Een inschatting is dat ongeveer 25% tot 33% van de bezoekers aan de drive-in nieuwe bezoekers zijn. In de berekening is uitgegaan van een worst-case-scenario, waarbij 33% van de bezoekers aan de drive-in nieuwe bezoekers zijn. De berekeningen zijn in bijlage 1 opgenomen.

Met de realisatie van de drive-in wordt de oppervlakte van de buitenverkoop tuinmarkt en de opslag voor grote artikelen uitgebreid.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten inclusief ontwikkeling Hornbach Drive-in

Straat	Locatie	Verkeers-	2008 incl.	Verkeers-	2015 incl.
		model 2008	drive-in	model 2015	drive-in
Boterberg	Hornbach – Brakman	600	900	625	925
Selenakker	Hornbach – Brakman	300	400	300	400
Brakman	Burg. Voorstweg – Boterberg	5.800	6.175	8.500	8.875
Brakman	Boterberg – Kranenberg	5.800	5.825	3.600	3.625
Kranenberg	Brakman – Dongenseweg	4.000	4.025	3.500	3.525
Burg. Voorstweg	Burg. Letschertweg – Dongenseweg	0	0	19.500	19.550
Burg. Voorstweg	Brakman – Dongenseweg	20.500	20.675	17.800	18.000
Burg. Voorstweg	Moersedreef – Brakman	26.600	26.800	21.200	21.375
Dongenseweg	Burg. Voorstweg – Albionstraat	29.000	29.125	14.200	14.300
Dongenseweg	Kranenburg - Burg. Voorstweg	16.800	16.850	5.700	5.750
Dongenseweg	Oudenstraat – Kranenburg	15.600	15.650	3.500	3.550



Figuur 3.2 Wegen rond de locatie van de Hornbach

Hierdoor nemen de verkeersintensiteiten in een worst-case-scenario met ongeveer 400 autoverplaatsingen per etmaal toe. Op basis van de bezoekersverdeling over de dag van de Hornbach gaat het om ongeveer 55 autoverplaatsingen tijdens het drukste bezoeker en om ongeveer 25 autoverplaatsingen in de avondspits op de werkdagen.

3.3 Verkeersintensiteiten omliggende wegen

Wanneer het bezoekersaantal van de Hornbach stijgt, zorgt dit voor meer verkeer op de omliggende wegen. Dit extra verkeer verdeelt zich over de verschillende wegvakken. Aan de hand van de berekende verkeersproductie en de aangeleverde verkeersintensiteiten is een inschatting gemaakt van de toekomstige intensiteiten (zie bijlage 2). In tabel 3.1 zijn de verwachte verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegvakken te zien.

Wanneer de intensiteiten voor 2015 met elkaar worden vergeleken, dan is te zien dat de invloed van de drive-in op de verkeersintensiteiten marginaal is. Alleen op de Boterberg en de Selenakker is sprake van een merkbare groei van de verkeersintensiteiten (ongeveer 50% en 30%). De capaciteit van deze wegen biedt hiervoor voldoende ruimte. Op Brakman, tussen Burg. Voorstweg en Boterberg, zorgt de drive-in voor een beperkte toename van de verkeersintensiteit, ongeveer 3%. Daarnaast liggen de piekmomenten in bezoekersaantallen van Hornbach niet gelijk met de spijstijden op de omliggende wegen, waardoor een betere spreiding van het verkeer in de tijd ontstaat.

Geconcludeerd wordt dat een eventuele groei van de bezoekersaantallen van de Hornbach door de drive-in geen merkbare invloed heeft op de verkeersafwikkeling op de omliggende kruispunten. Enerzijds komt dit doordat de groei van de verkeersproductie van de Hornbach relatief klein is ten opzichte van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen. Anderzijds is de verwachting dat door de NoordWestTangent de intensiteiten op de Burg van Voorstweg en de Dongenseweg afnemen. De toename van het verkeer door de Hornbach valt weg tegen de afname als gevolg van de NoordWestTangent.

3.4 Conclusies

De verwachting is dat het realiseren van de drive-in bij de Hornbach geen noemenswaardige invloed heeft op de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen. Hiervoor zijn de volgende redenen:

- De verwachting is dat de drive-in slechts een beperkte bezoekersaantrekkende werking heeft. De activiteiten van de Hornbach en het artikelenaanbod blijft namelijk onveranderd en er is geen verkooppunt in de drive-in.
- Wanneer wordt uitgegaan van het autonome groeiscenario van de Hornbach, dan is de stijging van de verkeersintensiteiten een marginaal deel van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen.
- Door de aanleg van de NoordWestTangent dalen na 2010 de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen, waarmee 'lucht' ontstaat voor onder andere verkeer naar en van de Hornbach drive-in.



Figuur 4.1 Straten op het bedrijventerrein



Figuur 4.2 Verkeer in de Hestiastraat

4. VERKEERSSITUATIE BIJ DE HORNBAACH

4.1 Verkeersafwikkeling bedrijventerrein

De Hornbach Tilburg is te bereiken via de Brakman en de Hestiastraat. Hierbij is het kruispunt Brakman-Hestiastraat een gelijkwaardig kruispunt. Doordat het verkeer vanaf de Burg. Van Voorstweg voorrang moet verlenen aan het verkeer op de Hestiastraat kan hier een wachtrij ontstaan. Vooralsnog leidt dit niet tot een wachtrij die terugslaat tot op het kruispunt met de Burg. Van Voorstweg. Het is wel een punt om in de toekomst in de gaten te houden. De vestiging van de drive-in heeft geen merkbare positieve of negatieve gevolgen voor deze situatie.

De ontsluiting van de nieuwe drive-in van de Hornbach gebeurt via de Boterberg en de Selenakker. De straten hier naar toe (Brakman en Boterberg) voldoen om het verkeer naar en van de drive-in te verwerken.

4.2 Verkeerscirculatie en inrichting parkeerterrein

Over het algemeen is de verkeerscirculatie over parkeerterrein logisch en goed vindbaar. Nadeel is dat de doorstroming op de Hestiastraat niet ideaal is, omdat hier veel geparkeerd wordt. De resterende ruimte van de rijbaan is net breed genoeg voor auto's in twee richtingen, maar de bestuurders gedragen zich hier niet altijd naar.

Wat hierbij meespeelt is dat ligging de ingang en vooral de uitgang van de Hornbach ten opzichte van het parkeerterrein niet ideaal is. Bij het inrijden van de Hestiastraat hebben bezoekers al het gevoel dat ze 'er zijn', omdat ze de uitgang Hornbach al zien. Ze gaan vervolgens zo snel mogelijk een parkeerplaats zoeken. Ook is de loopafstand tussen de uitgang en het parkeerterrein vrij groot.

In de huidige situatie wordt een gedeelte van het parkeerterrein gebruikt voor opslag van grote artikelen. Met de realisatie van de drive-in komt deze ruimte weer vrij voor parkeren. Dit komt de parkeersituatie ten goede.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Verkeersproductie

De berekeningen van de verkeersproductie dienen om een beeld te krijgen van de verkeersaantrekkende werking van de voorzieningen. Omdat elke situatie anders is, moeten de resultaten als een indicatie van de verkeersproductie gezien worden en daarom met een marge beoordeeld worden.

Basisgegevens

Bezoekersaantallen Hornbach (referentie Hornbach Tilburg)

Omvang	10.000 m2 wvo
Bezoekersaantal Zaterdag*	2869 personen per dag
Bezoekersaantal werkdag*	2176
Bezoekersaantal per week	13749
Bezoekersaantal per gemiddelde dag	2292

*Op basis van bezoekerstellingen Hornbach

Bezoekersaantallen Hornbach per m2 wvo

Bezoekersaantal Zaterdag	0,29 personen per m2 wvo per Zaterdag
Bezoekersaantal werkdag	0,22 personen per m2 wvo per werkdag
Bezoekersaantal gemiddelde dag	0,23 personen per m2 wvo per gemiddelde dag

Gemiddelde autobezetting bezoekers Hornbach

Dag	Bezettingsgraad	Eenheid
Zaterdag	1,99 personen per auto	
Werkdag	1,74 personen per auto	

Bron: Goudappel Coffeng, Achtergrondcijfers verkeersproductie Hornbach, 31 januari 2006

Op basis van de omvang van Hornbach Tilburg en bezoekerstellingen bij deze vestiging is een rekenfactor bepaald voor het aantal bezoekers per m² wvo. Daarnaast is uitgegaan van het aantal personen per voertuig, zoals Goudappel Coffeng heeft onderbouwd.

Verkeersproductie Hornbach Drive-in Tilburg

Verkeersproductie toevoeging drive-in Hornbach Tilburg

Omvang	4600		
	Zaterdag	Werkdag	Gemiddelde dag
	Maximum	Maximum	Maximum
Bezoekersaantal per m2 wvo totale bouwmarkt	0,29	0,22	
Aandeel extra bezoekers door drive-in*	33%	33%	
Bezoekersaantal per m2 wvo drive-in	0,095	0,072	
Bezoekersaantal drive-in	436	330	348
Autobezetting	1,99	1,74	
Aantal auto's	219	190	195
Aantal verkeersbewegingen per dag drive-in	438	380	389

* aanname obv algemene ervaring binnen vergelijkbare onderzoeksthema's.

De verkeersproductie van de drive-in bedraagt ongeveer 400 autoverplaatsingen per etmaal. Uitgangspunt hierbij is dat 33% van de bezoekers van de drive-in werkelijk nieuwe bezoekers zijn. De berekening op basis van het aantal bezoekers per m2 wvo is een lineaire rekensom, waarbij geen rekening is gehouden met:

- Relatieve afname van het aantal bezoekers ten opzichte van toename van het winkeloppervlak (bij een grotere winkel neemt het aantal bezoekers per m² wvo af).
- De verhouding tussen de omvang van de vestiging en de omvang en eigenschappen van het verzorgingsgebied.

Verdeling verkeersproductie over de dag

Op basis van de bezoekersverdeling van de Hornbach is de verdeling van de verkeersintensiteiten over de dag bepaald. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Verdeling verkeersintensiteiten over de dag uitbreiding Hornbach Nieuwegein

Uur	Aandeel bezoekers tijdens uur*	Zaterdag	Werkdag	Gemiddelde dag
9:00 - 10:00	3,96%	15	15	15
10:00 - 11:00	6,75%	30	25	25
11:00 - 12:00	8,37%	35	30	35
12:00 - 13:00	8,83%	40	35	35
13:00 - 14:00	9,28%	40	35	35
14:00 - 15:00	11,32%	50	45	45
15:00 - 16:00	12,04%	55	45	45
16:00 - 17:00	10,54%	45	40	40
17:00 - 18:00	6,88%	30	25	25
18:00 - 19:00	6,01%	25	25	25
19:00 - 20:00	8,10%	35	30	30
20:00 - 21:00	7,92%	35	30	30
Totaal	100%	440	380	390

* Bron: Bezoekerstellingen Hornbach

Bijlage 2 Verkeersstromen en verkeersintensiteiten

In onderstaande tabel is weergegeven hoe het verkeer van en naar de Hornbach drive-in zich verspreid over het wegennet. Hierbij is onderscheidt gemaakt naar de situatie in 2008 en 2015, vanwege de veranderingen in het wegennet in de omgeving van de vestiging.

Verdeling verkeersstromen Hornbach 2008

Straat	locatie	Aandeel van de totale verkeersproductie	Motorvoertuigen per etmaal (afgerond)
Verkeersproductie	Hornbach Drive-in	100%	390
Boterberg	Hornbach - Brakman	75%	300
Selenakker	Hornbach - Brakman	25%	100
Brakman	Burg. Voorstweg - Boterberg	95%	375
Brakman	Boterberg - Kranenberg	5%	25
Kranenberg	Brakman - Dongenseweg	5%	25
Burg. Voorstweg	Burg. Letschertweg - Dongenseweg	0%	0
Burg. Voorstweg	Brakman - Dongenseweg	45%	175
Burg. Voorstweg	Moersedreef - Brakman	50%	200
Dongenseweg	Burg. Voorstweg - Albionstraat	35%	125
Dongenseweg	Kranenburg - Burg. Voorstweg	10%	50
Dongenseweg	Oudenstraat - Kranenburg	15%	50

Verdeling verkeersstromen Hornbach 2015

Straat	locatie	Aandeel van de totale verkeersproductie	Motorvoertuigen per etmaal (afgerond)
Verkeersproductie	Hornbach Drive-in	100%	390
Boterberg	Hornbach - Brakman	75%	300
Selenakker	Hornbach - Brakman	25%	100
Brakman	Burg. Voorstweg - Boterberg	95%	375
Brakman	Boterberg - Kranenberg	5%	25
Kranenberg	Brakman - Dongenseweg	5%	25
Burg. Voorstweg	Burg. Letschertweg - Dongenseweg	15%	50
Burg. Voorstweg	Brakman - Dongenseweg	50%	200
Burg. Voorstweg	Moersedreef - Brakman	45%	175
Dongenseweg	Burg. Voorstweg - Albionstraat	25%	100
Dongenseweg	Kranenburg - Burg. Voorstweg	10%	50
Dongenseweg	Oudenstraat - Kranenburg	15%	50

In onderstaande tabellen zijn de verkeersintensiteiten op de wegen rond Hornbach Tilburg weergegeven. De bovenste tabel geeft de verkeersintensiteiten zonder ontwikkeling van de Hornbach drive-in weer. In de onderste tabel is de verkeersproductie van de drive-in verwerkt.

Verkeersintensiteiten exclusief ontwikkeling Hornbach Drive-in

Straat	locatie	Telling 2004	Verkeersmodel	Verkeersmodel
			2008	2015
Boterberg*	Hornbach - Brakman	-	600	625
Selenakker*	Hornbach - Brakman	-	300	300
Brakman	Burg. Voorstweg - Boterberg	-	5.800	8.500
Brakman	Boterberg - Kranenberg	-	5.800	3.600
Kranenberg*	Brakman - Dongenseweg	-	4.000	3.500
Burg. Voorstweg	Burg. Letschertweg - Dongenseweg	0	0	19.500
Burg. Voorstweg	Brakman - Dongenseweg	-	20.500	17.800
Burg. Voorstweg	Moersedreef - Brakman	26.000	26.600	21.200
Dongenseweg	Burg. Voorstweg - Albionstraat	28.100	29.000	14.200
Dongenseweg	Kranenburg - Burg. Voorstweg	17.100	16.800	5.700
Dongenseweg	Oudenstraat - Kranenburg	-	15.600	3.500

Bron: Gemeente Tilburg; * Inschatting

Verkeersintensiteiten inclusief ontwikkeling Hornbach Drive-in

Straat	locatie	Verkeersmodel	Verkeersmodel
			2008 2015
Boterberg	Hornbach - Brakman	900	925
Selenakker	Hornbach - Brakman	400	400
Brakman	Burg. Voorstweg - Boterberg	6.175	8.875
Brakman	Boterberg - Kranenberg	5.825	3.625
Kranenberg	Brakman - Dongenseweg	4.025	3.525
Burg. Voorstweg	Burg. Letschertweg - Dongenseweg	0	19.550
Burg. Voorstweg	Brakman - Dongenseweg	20.675	18.000
Burg. Voorstweg	Moersedreef - Brakman	26.800	21.375
Dongenseweg	Burg. Voorstweg - Albionstraat	29.125	14.300
Dongenseweg	Kranenburg - Burg. Voorstweg	16.850	5.750
Dongenseweg	Oudenstraat - Kranenburg	15.650	3.550