

MEMO

Onderwerp:
Verkeersstoets ten behoeve van Bestemmingsplan
ASML

's-Hertogenbosch,
4 juni 2013

Projectnummer:
B01064.000231.0120

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Van:
R.P.I. Groenhof

Opgesteld door:
R.P.I. Groenhof

Afdeling:
Planvorming

Ons kenmerk:
077108343:0.3

Aan:
Aad Marseille (Veldvast)
Raymond Selier (Veldvast)
Peter Dorn

Kopieën aan:

Uitgangspunt

ASML ontwikkelt voor haar gehele terrein een nieuw bestemmingsplan. Hierin is opgenomen dat aan de westzijde van De Run6800 een nieuw terrein wordt ontwikkeld met daarop een uitbreiding van ASML met een parkeervoorziening van 2.000 parkeerplaatsen. Voor het bestemmingsplan is het van belang dat inzicht wordt verkregen in de hierdoor wijzigende verkeersstromen op De Run 6800, waarop deze parkeervoorziening ontsluit.

De parkeervoorziening is een stallingsgarage bedoeld voor personeel ASML. Vanuit de huidige verkeersstromen bij de hoofdentree blijkt dat 60% van de parkeerplaats in het drukste spitsuur het terrein verlaat. Ook voor de nieuwe parkeergarage is dit getal aangehouden. Daarbij geldt dat de werktijden van ASML grotendeels zijn gericht op de normale kantooruren (overdag) en dat slechts een minimaal aandeel van het verkeer gericht is op de continue diensten (dag en nacht). Het parkeren voor deze diensten zal zich focussen op de bestaande parkeervoorziening op het bestaande ASML terrein.

Capaciteit parkeergarage: 2.000 plaatsen.

Dat levert een etmaalintensiteit op De Run 6800 van ongeveer 4.000 mvt/etmaal.

In drukste spitsuur: 1.200 personenauto's (in twee richtingen samen).

Ten aanzien van het logistieke centrum zijn de volgende vrachtautobewegingen vastgesteld op basis van de ontwikkeling van de EUV.

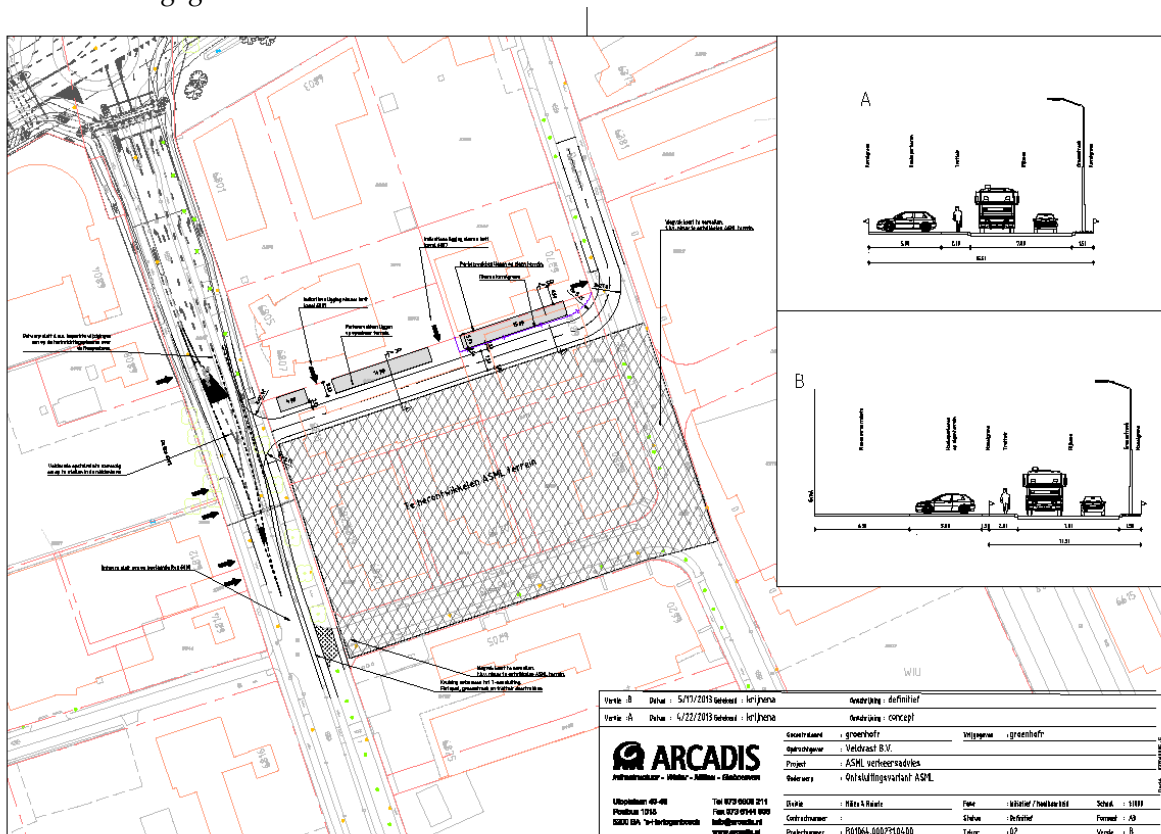
116 vrachtautobewegingen per dag (100 zwaar en 16 licht).

Deze vrachtautobewegingen vinden plaats met een dag-, avond- en nachtverdeling van ongeveer 80%, 8% en 11%.

Dit betekent een toevoeging van verkeer op De Run 6800 van 4.116 mvt/etmaal. Voor het spitsuur betekent dit een toename van 1.210 mvt/uur.

Nieuwe Run 6700

Tegelijkertijd met deze ontwikkeling vindt in dit bestemmingsplan ook een wijziging plaats van De Run 6700. De bestaande weg wordt hierbij gedeeltelijk opgeheven en in noordelijke richting verschoven. Daarbij worden twee bestaande kantoorpanden gesloopt. Schetsmatig is deze wijziging hieronder weergegeven.



Langs de Run 6700 komen ten minste 18 parkeerplaatsen. De keuze voor parkeren langs de Run 6700 komt voort uit de afspraak met de gemeente dat de bestaande parkeercapaciteit die langs de huidige Run 6700 ligt in de nieuwe situatie wordt teruggebracht. Vanuit de huidige situatie blijkt dat er met regelmaat sprake is van een hoge parkeerbezetting langs de weg door werknemers en bezoekers van bedrijven. Dat is de reden om ook langs de nieuwe weg parkeervoorzieningen aan te brengen. Er is ruimte voor meer dan 18 parkeerplaatsen. Nadere detaillering, in relatie tot de aanwezige en gewenste uitritten zal uitwijzen hoeveel extra parkeerplaatsen er komen.

De keuze voor haaksparkeren komt voort uit de mogelijkheid om meer parkeercapaciteit te realiseren dan met langsparkeren. De ruimte, langs de noordzijde van de weg is toch aanwezig in verband met het benodigde aansluitbochten bij de Run 6800 en de bocht bij de Run 6700. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om ruim 25 parkeerplaatsen te realiseren. Een mogelijk nadeel van haaksparkeren is dat bij het uitrijden weinig zicht aanwezig is op de kruisende verkeersstromen op de Run 6700. Om die reden is in het ontwerp bewust voor gekozen om het trottoir tussen parkeervak en rijbaan te situeren. De automobilist kan bij het uitrijden eerst het trottoir op rijden, waardoor hij goed zicht krijgt op de het aankomende verkeer, om dan pas de rijbaan op te rijden. Aangezien het aandeel voetgangers laag is, leidt ook dit niet tot een veiligheidsknelpunt.

ARCADIS

Voor de twee bedrijven die hun huidige inrit precies in de bocht hebben liggen, wordt voorgesteld om, in overleg met die bedrijven, de inritten te verplaatsen naar zijde van de Run 6700. Hier zijn goede en veilige in/uitritten mogelijke die ook de bereikbaarheid van hun achterterrein beter mogelijk maken. Ook ASML krijgt op de Run 6700 een of meerdere uitritten. De locatie daarvan is nog onderwerp van nadere detaillering.

De plaats waar de nieuwe Run 6700 aansluit op de Run 6800 is ter hoogte van waar de nieuwe voorsorteervakken beginnen (vanuit de plannen voor de Kempenbaan). Hierdoor is er ook ruimte voor een linksafvak vanaf de Run 6800 naar de Run 6700. Deze kruising is vormgegeven afgestemd op het gebruik door vrachtverkeer. Middels markering zijn verschillende vlakken op het kruispunt aangegeven, bewust wordt geen gebruik gemaakt van fysieke geleiders om voldoende ruimte te houden voor afslaande vrachtauto's. De opstelruimte voor het kruispunt met de Kempenbaan wordt door dit nieuwe kruispunt iets aangepast, echter dit leidt niet tot een knelpunt in het kader van de opstelruimte en is daarmee voldoende voor de toekomstige verkeersafwikkeling.

Op de kruising Run 6800-Run 6700 is op het kruispunt rekening gehouden met de afwikkeling van langzaam verkeer. Langs de Run 6800 liggen aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Ter hoogte van het kruispunt kunnen fietsers oversteken om ook naar de Run 6700 te rijden. Door de rijbaan verbredening ter hoogte van het kruispunt neemt de oversteeklengte toe, echter er zijn mogelijkheden om als fietser in twee stappen (middels afgekruiste markeringsvlakken) over te steken. Hiervoor is ruimte op het kruispuntvlak.

De bestaande kruising Run 6800 – Heiberg wordt aangepast tot een T-kruising. Hierdoor wordt het een overzichtelijker situatie met minder kruisende bewegingen (veiliger). Doordat er nu op de Run 6800 twee T-kruispunten ontstaan, verbetert de verkeersafwikkeling doordat het verkeer zich spreidt.

Intensiteiten huidige situatie Run 6800 en rotonde Kempenbaan

De volgende gegevens zijn over De Run 6800 beschikbaar. Verkeersmodelcijfers komen uit het verkeersmodel van de gemeente Veldhoven zoals ook gebruikt voor het bestemmingsplan Kempenbaan oost. De verkeerstelling 2011 is door de gemeente Veldhoven uitgevoerd.

Jaar*	Etmaal	Ochtendspits	Avondspits
Verkeerstelling 2011	4.945	450	504

*Alle verkeersintensiteiten zijn van twee richtingen samen voor een werkdag

Uit de verkeerstellingen van 2011 blijkt dat de spitsintensiteit van de ochtendspits uit 9% van het etmaalverkeer bestaat en de spitsintensiteit van de avondspits 10% van het verkeer per etmaal is. Deze zelfde verdelingen zijn toegepast op de etmaalintensiteit uit het verkeersmodel. Er is binnen de verkeerstoets gekozen om te werken met de cijfers uit het verkeersmodel, zodat deze goed aansluiten bij de cijfers die zijn gebruikt voor het BP Kempenbaan-oost. Ook kunnen in de verkeerstellingen kunnen incidentele afwijkingen zitten als gevolg van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden bij ASML.

Jaar*	Etmaal	Ochtendspits	Avondspits
2012**	4.110	370	410
Verkeersmodel 2015***	4.240	380	420

ARCADIS

*Alle verkeersintensiteiten zijn van twee richtingen samen voor een werkdag, afgerond op tientallen

**2012 cijfers zijn afgeleid vanuit de 2015, na aftrek van 1% autonome groei per jaar

*** 2015 cijfers op basis van modelsituatie met huidige halve afsluiting van de Provinciale weg

In het planjaar 2015 van het verkeersmodel zijn nog enkele functies aanwezig die in werkelijkheid niet meer aanwezig zijn. Het gaat daarbij om het kantoorpand De Run 6846 (350 mvt/etm.), Oogenlust (200 mvt/etm.) en de Bouw Educatiegroep (300 mvt/etm.).

Gecorrigeerd is met de volgende verkeercijfers gerekend.

Jaar	Etmaal	Ochtendspits	Avondspits
2012	3.390	310	340
Verkeersmodel 2015	3.290	300	330

Effect ontsluiting parkeergarage en logistiek centrum Run 6800

Voor de effectbepaling zijn de verkeersintensiteiten uit de verkeersgeneratie (pagina 1) opgeteld bij de verkeersintensiteiten van 2015 uit het verkeersmodel. Door de nieuwe ASML ontwikkelingen geeft dit op het noordelijke deel van De Run 6800 de volgende intensiteiten.

Jaar	Etmaal	Ochtendspits	Avondspits
2015	7.510	1.510	1.540
Per richting	Ochtendspits	Avondspits	
Richting Kempenbaan	10% 150	85% 1.310	
Richting 't Witven	90% 1.360	15% 230	

Op basis van de cijfers uit de voorgaande tabel is bepaald hoe de kruispuntconfiguratie met de Kempenbaan er uit moet zien.

De intensiteiten waarin dit resulteert op De Run 6800, betekent met name voor het noordelijke deel (tussen de nieuwe Run 6700 en Kempenbaan) dat de weg zijn maximale capaciteit in het spitsuur heeft bereikt.

Het zuidelijke deel van De Run 6800 (tussen de nieuwe Run 6700 en de ingang van de nieuwe parkeergarage) kent na planontwikkeling een etmaalintensiteit van rond de 5.400 mvt per werkdag. De toevoeging op dit deel van de weg resulteert niet in problemen. Aandachtspunt wordt daar de wijze van vormgeven van de in- en uitrit van de parkeergarage op de openbare weg, vanwege de concentratie van verkeer. Ook komt er een inrit voor het vrachtverkeer. De detailuitwerking wordt in de verdere bouwplannen uitgewerkt.

Kruispunt De Run 6800 – Heiberg

Voor dit kruispunt geldt dat hier een T-kruising ontstaat. Het bestaande voorrangskruispunt blijft gehandhaafd. Tijdens de spitsuren zal er met name sprake zijn van een doorgaande verkeersstroom op het kruispunt (personenauto's). De verkeersstroom vanaf de Heiberg is zeer gering. Doordat er geen sprake meer is van een viertakskruispunt maar van een T-kruispunt neemt ontstaat een betere verkeersafwikkeling. Door de verkeerslichten op de Kempenbaan zullen er in de ochtendspits hiaten in

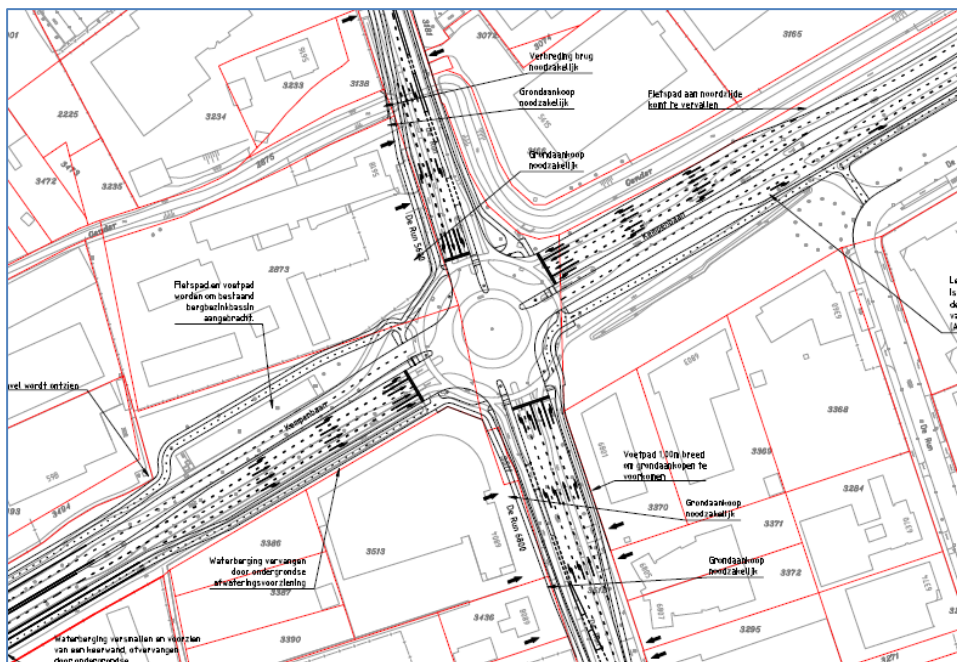
het verkeersaanbod ontstaan, waardoor er overstekmogelijkheden zijn. Buiten de spitsuren zal het aanbod van verkeer amper toenemen, waardoor er geen gevolgen zijn.

Aansluiting De Run 6800 – Kempenbaan

Door de toevoeging van het extra verkeer op De Run 6800 zal de rotonde niet meer functioneren. De bestaande rotonde moet worden omgevormd tot een kruispunt met verkeerslichten. De verkeerslichten zorgen er voor dat alle richtingen voldoende groen krijgen.

Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan voor ASML is voor de verkeersstromen aangesloten bij de ontwikkelingen op de Kempenbaan. De Kempenbaan wordt de komende jaren door de gemeente Veldhoven omgebouwd en opgewaardeerd tot een 2x2 gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 70 km/uur. Daarbij wordt in de toekomst een nieuwe aansluiting op de A67 ontwikkeld, waardoor het bedrijventerrein De Run naar twee zijden kan worden ontsloten.

Onderdeel van de opwaardering is ook de opwaardering van het kruispunt Kempenbaan De Run 6800. De bestaande rotonde wordt vervangen door een kruispunt met verkeerslichten. Bij de ontwikkeling van dit kruispunt is rekening gehouden met de ontwikkelingen op De Run 7000, waaronder de uitbreiding van ASML.



De ontwikkeling van de Kempenbaan is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase (in het kader van Beter Benutten), wordt de bestaande weg tussen de Run 3100 tot en met de Run 6800 opgewaardeerd, maar vindt de ontsluiting nog steeds alleen richting de N2 plaats. Deze werkzaamheden worden in 2013 en 2014 uitgevoerd. De tweede fase betreft het opwaarderen van de westzijde van de Kempenbaan met ook het realiseren van een nieuwe aansluiting van de A67. Deze fase is gepland voor 2015 en 2016. Voor deze eindsituatie geldt dat het verkeer voor ASML de keuze kan maken, om via de A67 en de Kempenbaan-west het terrein te benaderen of via de N2 en Kempenbaan-oost. Bij de

ARCADIS

ontwikkeling van de plannen voor de Kempenbaan is er ook vanuit gegaan dat op termijn een deel van het ASML verkeer ontsluit richting de A67. De uitbreiding van ASML in westelijke richting sluit hier goed bij aan.

Voor de tijdelijke situatie in het kader van Beter Benutten (2014) is er nog sprake van, dat de verkeersafwikkeling richting de N2 plaatsvindt. Hiervoor wordt het kruispunt al wel volledig gerealiseerd, echter de verkeersregeling moet anders worden ingeregeld.

Bijlage 1: verkeerscijfers

UITGANGSPUNTEN BP KEMPENBAAN-OOST						RG/04062013
	VERKEER		GELUID			
	werkdaggemiddelden		werkdaggemiddelden			
	2012	2015	2013	2025		
Run 6800 (Kempenbaan - Heiberg)	4110	4240	3700	4160		
Run 6800 (Heiberg - Viaduct A67)	1580	1630	1420	1600		
Run 6700 (oost-west wegvak)	3110	3200	2820	3180		
(basisjaar verkeersmodel: 2015)			(factor weekdag tov werkdag: 0,9)			
			(groeipercentages 1% per jaar)			
2012: doorgerekend conform huidige halve aansluiting bij Provincialeweg			2013: doorgerekend conform huidige halve aansluiting bij Provincialeweg			
2015: doorgerekende conform geplande afgesloten Provincialeweg)			2025: doorgerekende conform geplande afgesloten Provincialeweg			

VERKEERSPRODUCTIE PLANONTWIKKELING
Capaciteit parkeergarage: 2.000 plaatsen.
Dat levert een etmaalintensiteit op De Run 6800 van 4.000 mvt/etmaal.
In drukste spitsuur: 1.200 personenauto's (in twee richtingen samen).
Ten aanzien van het magazijn zijn er de volgende vrachtautobewegingen vastgesteld op basis van de ontwikkeling van de EUV.
116 vrachtautobewegingen per dag (100 zwaar en 16 licht).
Deze vrachtautobewegingen vinden plaats met een Dag/avond/nacht verdeling van respectievelijk ongeveer 80%, 8% en 11%.
Dit betekent een toevoeging van verkeer op De Run 6800 van 4.115 mvt/etmaal. Voor het spitsuur betekent dit een toename van 1.206 mvt/uur.

UITGANGSPUNTEN BP ASML						
(nieuw)						
	VERKEER		met planontwikkeling		GELUID	
	werkdaggemiddelden		werkdaggemiddelden		met planontwikkeling	
	2012	2015	2015	2025	2015	2025
Run 6800 (Kempenbaan - Run 6700)	4110	4240	8360	9230	7520	8310
Run 6800 (Run 6700 - Viaduct A67)	1580	1630	5750	6350	5170	5720
Run 6700 (oost-west wegvak)	3110	3200	3200	3540	2820	3180
			(groeipercentages 1% per jaar)		(factor weekdag tov werkdag: 0,9)	
			(geldt alleen voor het weggedeelte waar het verkeer nog niet naar parkeergarage is geleid)			

UITGANGSPUNTEN BP ASML						
(nieuw met correctie en aanpassing Run 6700)						
correctie van 350 mvt/etm als gevolg van het verdwijnen van kantoorpand Run 6846 (geldt zowel voor de Run 6800 noord en zuid)						
correctie van 200 mvt/etm als gevolg verdwijnen Oogenlust (geldt alleen voor De Run 6800 noord en Run 6700)						
correctie van 300 mvt/etm als gevolg verdwijnen BEG (geldt alleen voor De Run 6800 noord en Run 6700)						
	VERKEER		met planontwikkeling		met planontwikkeling	
	werkdaggemiddelden		werkdaggemiddelden		werkdaggemiddelden	
	2012	2015	2015	2025	2015	2025
Run 6800 (Kempenbaan - Run 6700)	4110	4240	7510	8290	6760	7460
Run 6800 (Run 6700 - Viaduct A67)	1580	1630	5400	5960	4860	5360
Run 6700 (oost-west wegvak)	3110	3200	2700	2980	2430	2680
			(groeipercentages 1% per jaar)		(factor weekdag tov werkdag: 0,9)	
			(geldt alleen voor het weggedeelte waar het verkeer nog niet naar parkeergarage is geleid)			