



Mogelijkheden uitbreiding ASML

Verkeerseffecten

Opdrachtgever

ASML

Titel rapport

Mogelijkheden uitbreiding ASML

Kenmerk

008187.20210204.R1.01

Datum publicatie

februari 2021

Projectleider Goudappel

Carlo Bernards

Status

Concept

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Verkeerscijfers vigerende bestemmingsplannen	6
2.1 Kempenbaan-West	6
2.2 Kempenbaan-Oost	9
3. Ontsluitingsstructuur	10
3.1 Volwaardige T-aansluiting	11
3.2 Doorgetrokken middenberm	11

1. Inleiding

ASML voorziet uitbreiding van haar activiteiten in Veldhoven. Dit resulteert in een stijgende behoefte aan kantoor- en bedrijfsruimten op bedrijventerrein De Run en een groei van het aantal werknemers.

ASML onderzoekt de mogelijkheden voor een uitbreiding van haar kantoor- en bedrijfsruimten aan de (noord)westzijde van de huidige locatie. Hiervoor is inzicht in de effecten op verkeer nodig. Enerzijds om te bepalen of sprake is van een acceptabele verkeerssituatie en anderzijds om de vereiste milieueffecten op basis van de correcte uitgangspunten in beeld te brengen.

Deze rapportage beschrijft de verkeerskundige beoordelingen die zijn uitgevoerd.

2. Verkeerscijfers vigerende bestemmingsplannen

In de afgelopen jaren zijn bestemmingsplannen vastgesteld voor de Kempenbaan-West en Kempenbaan-Oost. In deze plannen is reeds rekening gehouden met een uitbreiding van ASML. Een uitbreiding van ASML is immers altijd uitgangspunt geweest bij de bouw van verkeersprognosemodellen in deze regio. In feite is daarmee in die bestemmingsplannen al aangetoond dat - inclusief een uitbreiding van ASML - in de toekomst sprake is van een acceptabele verkeerssituatie.

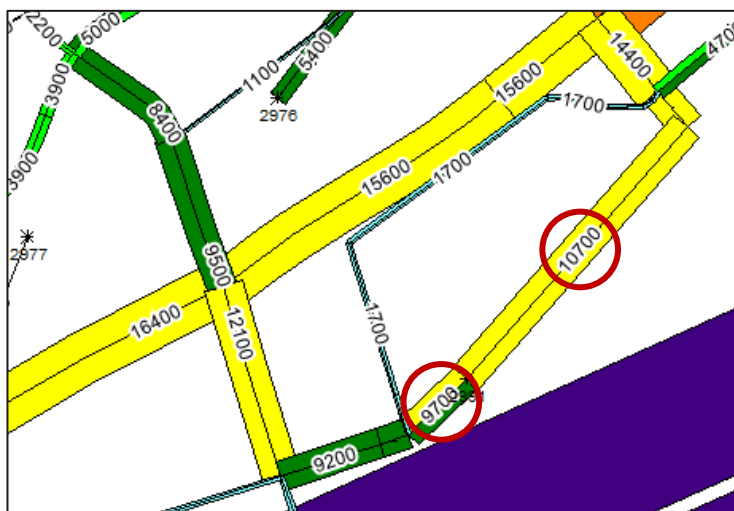
2.1 Kempenbaan-West

Het bestemmingsplan Kempenbaan-West dateert uit 2018. Dit bestemmingsplan is gebaseerd op het verkeersmodel SRE 3.0 dat ook gebruikt is voor de MER/PIP van de Grenscorridor N69.

Op basis van de verkeersprognoses uit het SRE 3.0 is de nieuwe wegenstructuur op en rondom de Kempenbaan-West gedimensioneerd. Ook zijn de verkeersprognoses gebruikt om de toekomstige verkeerseffecten in beeld te brengen.

Het bestemmingsplan toont aan dat op basis van de verkeersprognoses uit SRE 3.0 sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. De gerealiseerde infrastructuur biedt voldoende capaciteit om het toekomstige verkeersaanbod op een vlotte manier af te wikkelen.

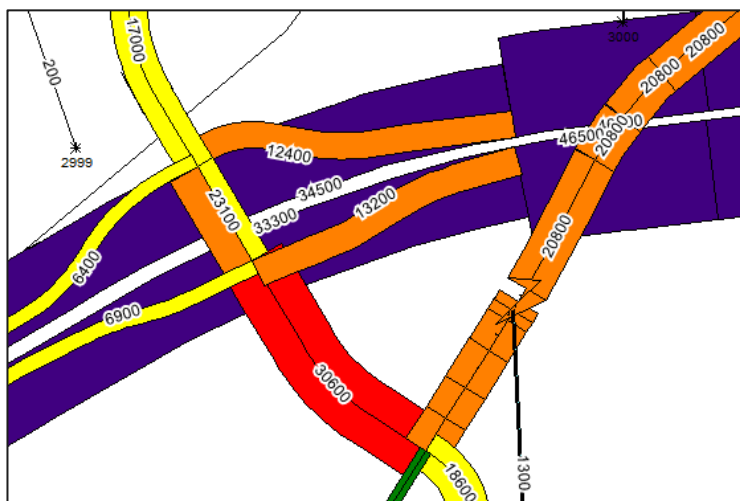
Bovenstaande conclusie betreft een toekomstige situatie inclusief de uitbreiding van ASML. Figuur 1 geeft een beeld van de omvang van het toekomstige verkeer nabij de ASML-Campus. Het verkeer van en naar ASML is hierbij rood omcirkeld.



Figuur 1 – Verkeersintensiteiten nabij ASML volgens SRE 3.0 Bestemmingsplan Kempenbaan-West (mvv/etmaal 2030)

Het figuur laat zien dat ASML in de verkeersmodelberekeningen ontsloten is op de bestaande maingate en de inmiddels gerealiseerde toegang tot parkeergarage P3. In totaal hield het bestemmingsplan Kempenbaan-West rekening met circa 20.400 dagelijkse verkeersbewegingen van en naar ASML.

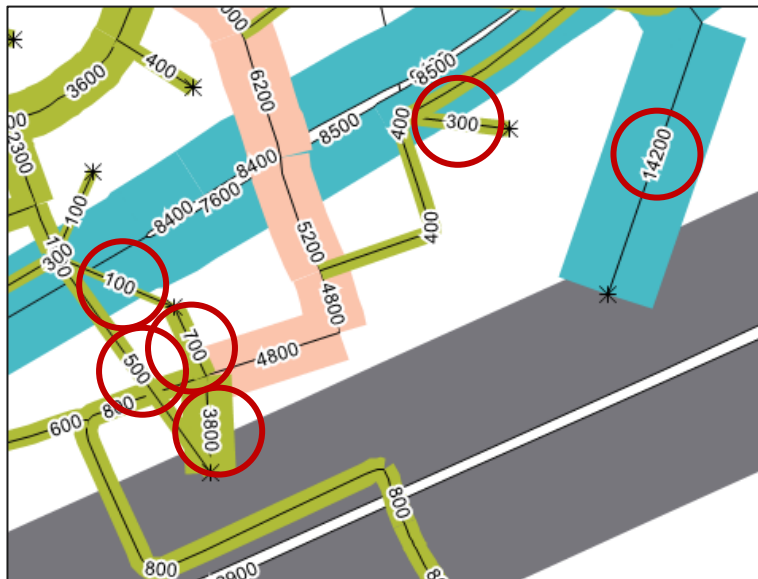
Figuur 2 geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten rondom de Kempenbaan-West en de aansluiting op de A67 waarin het extra verkeer van en naar ASML dus is opgenomen. Deze cijfers komen overeen met tabel 1 met verkeersintensiteiten in het bestemmingsplan Kempenbaan-West.



Figuur 2 – Verkeersintensiteiten SRE 3.0 Bestemmingsplan Kempenbaan-West (mvv/etmaal 2030)

De cijfers uit het SRE 3.0 zijn vergeleken met het vigerende verkeersmodel BBMA2018. Dit vigerende verkeersmodel is onder meer gebruikt voor het bestemmingsplan Kempenbaan-Oost én wordt door de gemeente Veldhoven gebruikt voor bestemmingsplannen zoals bij de ontwikkeling van de

woningbouwlocatie Zilverackers. Figuur 3 geeft een beeld van het verkeer dat volgens het vigerende model BBMA 2018 van en naar ASML rijdt.



Figuur 3 – Verkeer ASML volgens BBMA 2018 (mvt/etmaal 2030)

Het figuur laat zien dat de ASML Campus in het vigerende verkeersmodel met meer detail in het verkeersmodel is opgenomen dan in het SRE 3.0. In totaal gaat het verkeersmodel BBMA 2018 uit van circa 19.600 dagelijkse verkeersbewegingen van en naar ASML. Dit is iets lager, maar ligt in dezelfde orde van grootte als het verkeersmodel SRE 3.0. Hiermee is duidelijk dat het bestemmingsplan Kempenbaan-West eerder met een lichte overschatting dan met een onderschatting van het ASML-verkeer is vastgesteld.

Figuur 4 laat de verkeersintensiteiten bij de aansluiting Kempenbaan-A67 zien volgens het verkeersmodel BBMA 2018.



Figuur 4 – Verkeersintensiteiten BBMA 2018 (mvt/etmaal 2030)

Ook wanneer gekeken wordt naar de verkeerintensiteiten rondom de aansluiting Kempenbaan – A67 is te zien dat in het bestemmingsplan sprake was van 'robuuste verkeerscijfers'. De vigerende prognoses van de BBMA 2018 laten grofweg 5%-10% lager verkeerscijfers zien dan het verkeersmodel SRE 3.0 in Figuur 2.

Conclusie Kempenbaan-West

Bovenstaande analyse laat zien dat de uitbreiding van ASML al voldoende is meegenomen in de beoordeling van het project Kempenbaan-West. De infrastructuur is daarbij zodanig gedimensioneerd dat het toekomstige verkeersaanbod op een vlotte wijze kan worden afgewikkeld. De uitbreiding van ASML leidt dus niet tot verkeersproblemen op en rondom de Kempenbaan-West. Omdat de verkeersprognoses destijds 5%-10% hoger lagen dan wat nu wordt voorzien, is zelfs sprake van een robuuste verkeerssituatie.

2.2 Kempenbaan-Oost

Het bestemmingsplan Kempenbaan-Oost dateert uit 2020. Dit bestemmingsplan is gebaseerd op het vigerende verkeersmodel BBMA 2018. Hierin is ook de voorziene uitbreiding van ASML opgenomen (zie het eerdere Figuur 3).

Op basis van deze verkeersprognoses is de nieuwe wegenstructuur rondom de Kempenbaan-Oost gedimensioneerd. Ook zijn de verkeersprognoses gebruikt om de verkeerseffecten in beeld te brengen. Het bestemmingsplan toont aan dat op basis van de vigerende verkeersprognoses sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. De gerealiseerde infrastructuur biedt voldoende capaciteit om het toekomstige verkeersaanbod af te wikkelen.

Ook voor de Kempenbaan-Oost betreft bovenstaande conclusie dus een toekomstige situatie inclusief de toename van banen bij ASML.

Conclusie Kempenbaan-Oost

De uitbreiding van ASML is meegenomen in de beoordeling van het project Kempenbaan-Oost. De infrastructuur is daarbij zodanig gedimensioneerd dat het toekomstige verkeersaanbod op een vlotte wijze kan worden afgewikkeld. De uitbreiding van ASML leidt dus niet tot verkeersproblemen op en rondom de Kempenbaan-Oost.

3. Ontsluitingsstructuur

In principe hoeft de uitbreiding van ASML niet tot een toename van verkeer rondom de ASML-campus te leiden. Bestaande en nieuwe werknemers worden in de toekomst gestimuleerd om gebruik te maken van openbaar vervoer, fiets of P&R-terreinen. Het bestemmingsplan biedt echter ruimte voor het realiseren van een parkeergarage waardoor dagelijks maximaal 1.500 extra personenauto's van en naar ASML rijden.

In het geval dat er 1.500 extra auto's van en naar ASML rijden, veroorzaakt dit geen knelpunten op de omliggende wegenstructuur. Dit is aangetoond in de verkeersstudies die in het kader van de bestemmingsplannen Kempenbaan-West en Kempenbaan-Oost zijn uitgevoerd.

Bij een eventuele nieuwe parkeervoorziening is het van belang om het aantal voertuigkilometers in het gebied te beperken en bestaande kruispunten zo weinig mogelijk extra te belasten. Daarom bestaat de wens om een extra aansluiting op de Kempenbaan te realiseren. Figuur 5 geeft in rood de ligging van de gewenste extra aansluiting op kaart weer.



Figuur 5: Ligging extra aansluiting op Kempenbaan naar mogelijke parkeervoorziening

Door een extra aansluiting te realiseren, worden de Heiberg en De Run (gestippelde route) minder belast. Het aantal motorvoertuigkilometers en de bijbehorende hinder voor de omgeving worden hierdoor beperkt.

De aansluiting kan op twee manieren vormgegeven worden:

1. Volwaardige T-aansluiting
2. T-aansluiting met doorgetrokken middenberm

3.1 Volwaardige T-aansluiting

Met een volwaardige T-aansluiting (optie 1) zijn verkeersbewegingen in alle rijrichtingen mogelijk. Dit leidt tot een vermindering van de verkeersintensiteiten op de Heiberg.

Nadeel van een volwaardig kruispunt is dat de verkeersregeling leidt tot een langere reistijd over de Kempenbaan. Dit vormt echter geen probleem omdat de Kempenbaan voornamelijk is bedoeld om de omliggende woonwijken en bedrijventerreinen te ontsluiten. De Kempenbaan heeft geen doorgaande functie en mag geen aantrekkelijk alternatief zijn voor verkeer dat bij congestie de A67/N2 gaat mijden. Vanuit dat oogpunt verbetert een extra kruispunt de bereikbaarheid van het gebied, zorgt het voor een verbeterde situatie op de Heiberg en wordt de Kempenbaan als sluiproute minder aantrekkelijk.

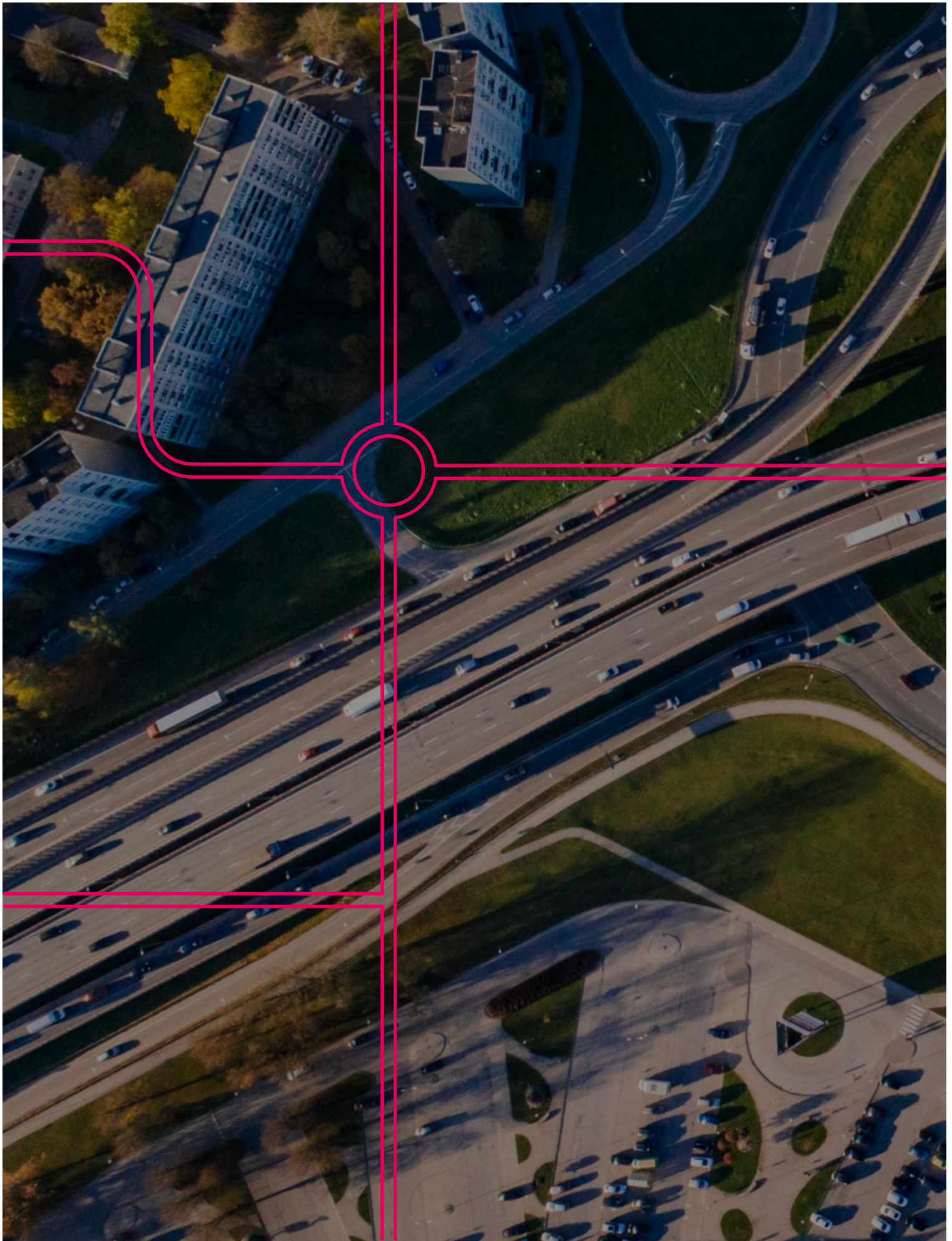
Verkeerstechisch is een dergelijk kruispunt in te passen omdat de afstand tot het kruispunt Pellen vergelijkbaar is met de afstand tussen de Run 6100 (maingate ASML) en de Run bij het MMC.

3.2 Doorgetrokken middenberm

Bij een doorgetrokken middenberm is het uitsluitend mogelijk om vanuit de westzijde van de Kempenbaan naar de parkeergarage te rijden. Vertrekkend verkeer kan alleen in oostelijke richting naar de N2 rijden. Een dergelijk oplossing leidt nauwelijks tot een beperking van de doorstroming op de Kempenbaan. Doordat niet alle rijrichtingen mogelijk zijn, moet een deel van het verkeer hiermee op voorhand rekening houden:

- Verkeer dat uit oostelijke richting naar de parkeergarage rijdt, moet via de A67 en de nieuwe aansluiting A67 – Kempenbaan rijden.
- Verkeer dat vanuit de parkeergarage naar het westen rijdt, gaat eerst via de Kempenbaan naar de N2 om vervolgens via de A67 in westelijke richting te rijden.

Vanuit het oogpunt van flexibele verkeersafwikkeling naar en van de parkeergarage heeft een volwaardig kruispunt de voorkeur.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32