

# Mogelijkheden uitbreiding ASML

Verkeerseffecten



Opdrachtgever

ASML

Titel rapport

Mogelijkheden uitbreiding ASML

Kenmerk

008187.20210204.R1.02

Datum publicatie

februari 2021

Projectleider Goudappel

Carlo Bernards

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

# Inhoudsopgave

---

---

<b>1. Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2. Verkeerscijfers vigerende bestemmingsplannen</b>	<b>6</b>
2.1 Kempenbaan-West	6
2.2 Kempenbaan-Oost	9
<b>3. Effecten parkeergarage</b>	<b>10</b>

# 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.**

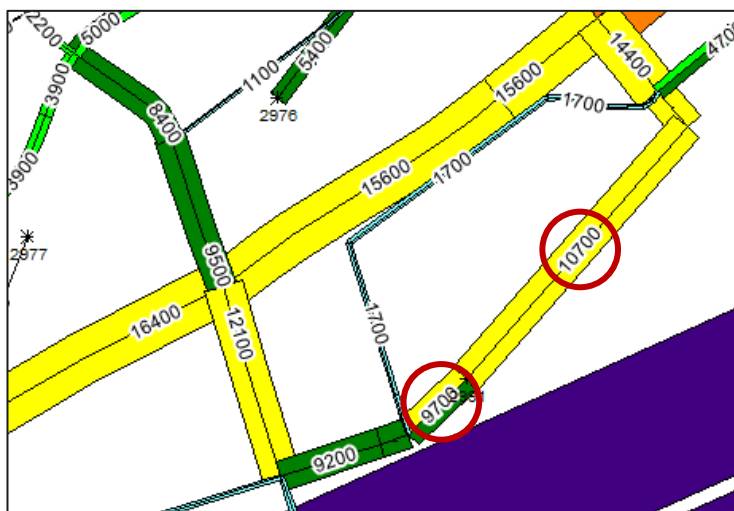
### 2.1 Kempenbaan-West

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.

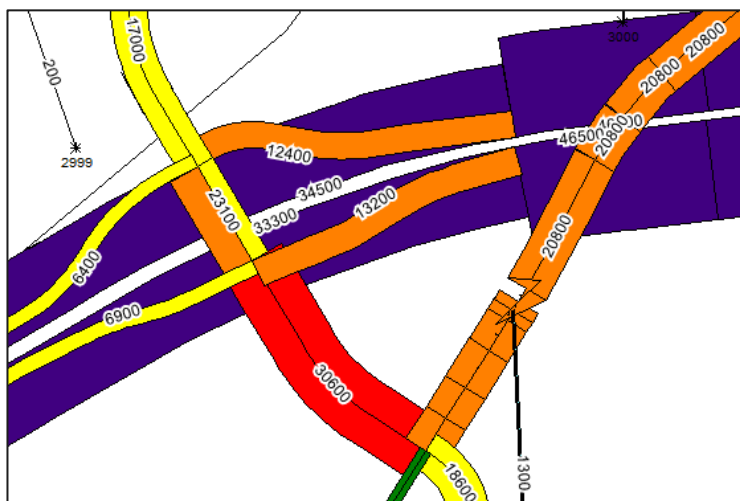
Bovenstaande conclusie betreft een toekomstige situatie inclusief de uitbreiding van ASML. Figuur 1 geeft een beeld van de omvang van het toekomstige verkeer nabij de ASML-Campus. Het verkeer van en naar ASML is hierbij rood omcirkeld.



Figuur 1 – Verkeersintensiteiten nabij ASML volgens SRE 3.0 Bestemmingsplan Kempenbaan-West (mvt/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.

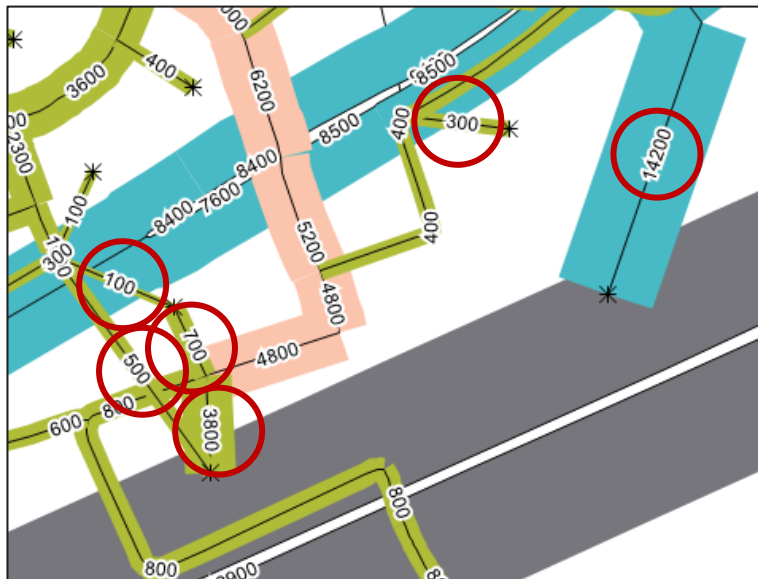
Figuur 2 geeft een overzicht van de verkeersintensiteiten rondom de Kempenbaan-West en de aansluiting op de A67 waarin het extra verkeer van en naar ASML dus is opgenomen. Deze cijfers komen overeen met tabel 1 met verkeersintensiteiten in het bestemmingsplan Kempenbaan-West.



Figuur 2 – Verkeersintensiteiten SRE 3.0 Bestemmingsplan Kempenbaan-West (mvt/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

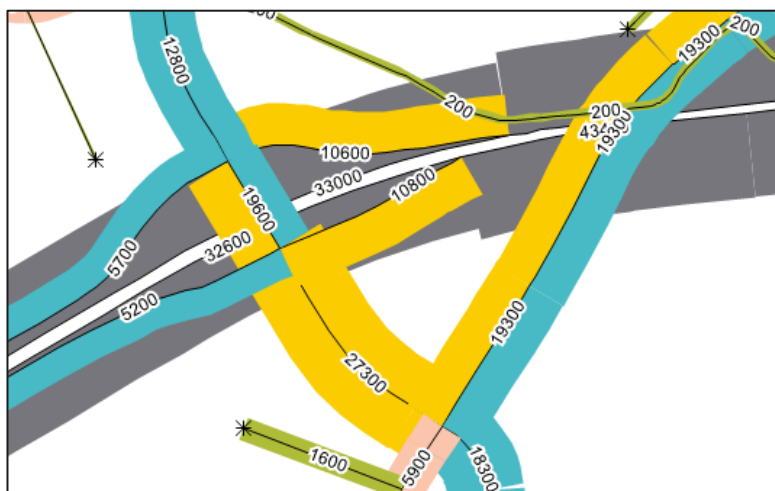
woningbouwlocatie Zilverackers. Figuur 3 geeft een beeld van het verkeer dat volgens het vigerende model BBMA 2018 van en naar ASML rijdt.



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.*

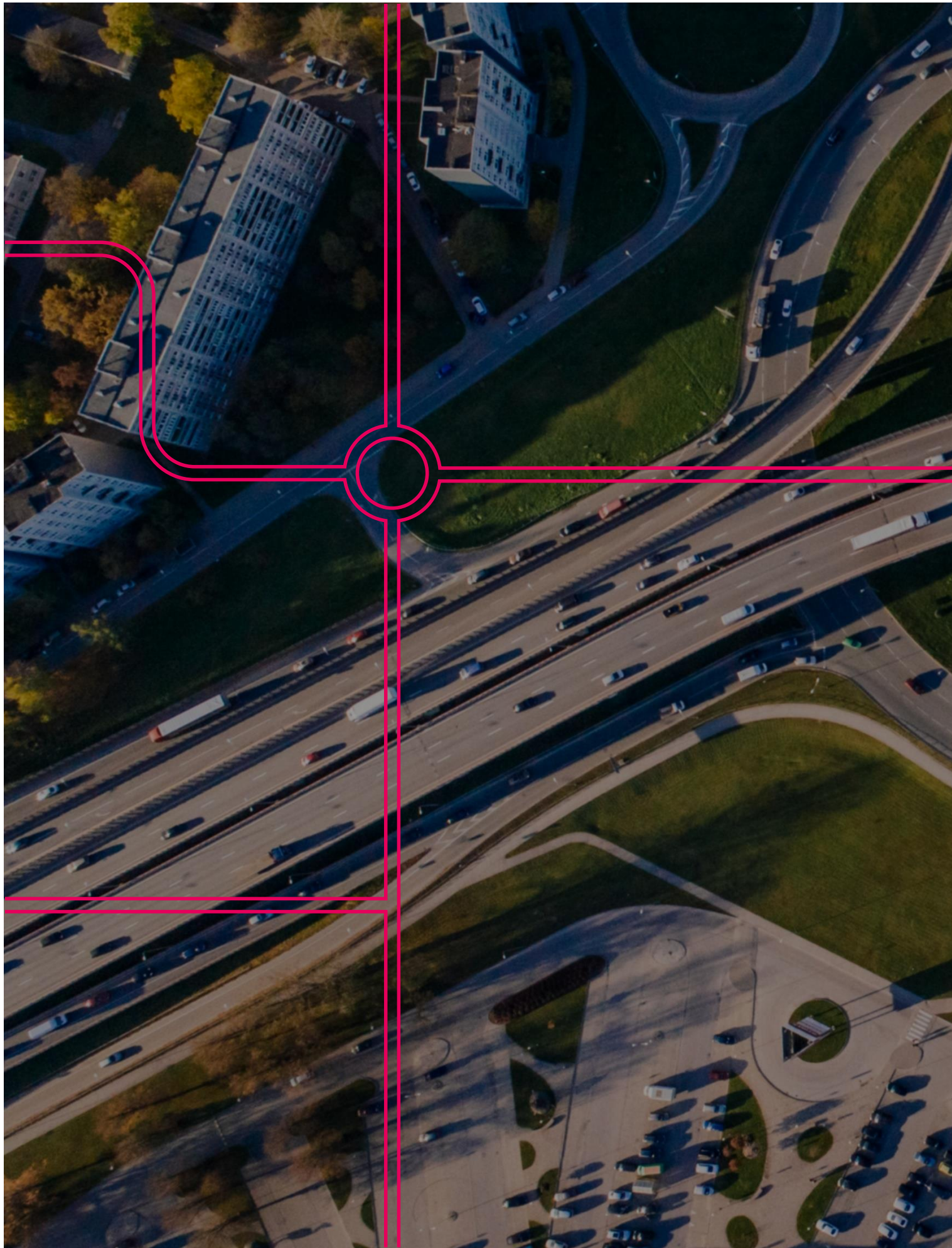
### 3. Effecten parkeergarage

---

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 de 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 de ASML-campus 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.



*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