

Opdrachtgever	ASML
Datum	6 februari 2023
Auteur	Carlo Bernards
Kenmerk	012286.20230206.N.01
Status	Definitief
Pagina	1/6

## Run 1000 | Ontsluiting, halteplekken bussen en wildparkeren

ASML voorziet een substantiële uitbreiding van haar activiteiten. Dit resulteert in een behoorlijke groei van het aantal werknemers en een stijgende behoefte aan kantoor- en bedrijfsruimten op bedrijventerrein De Run. ASML ziet mogelijkheden om op De Run 1000 een kantoorgebouw van 100.000 m<sup>2</sup> te realiseren.

Een deel van de werknemers kan parkeren in de geplande parkeervoorzieningen op De Run 1000. De toekomstige parkeercapaciteit op De Run 1000 voldoet aan de normatieve eisen op basis van gemeentelijk beleid, maar is aanmerkelijk lager dan het aantal werknemers dat daar dagelijks aanwezig is. Het merendeel van de werknemers moet daarom gebruik gaan maken van de fiets, het openbaar vervoer of externe P&R-locaties.

Werknemers die gebruik maken van P&R-locaties kunnen met shuttlebussen naar De Run 1000 worden gebracht. Het plan moet voldoende ruimte bieden zodat meerdere bussen gelijktijdig op de locatie kunnen halteren.

De omliggende (woon)buurten mogen geen hinder ondervinden van de uitbreiding van ASML op de Run 1000. Concreet betekent dit dat het niet gewenst is dat ASML-medewerkers die per auto naar Veldhoven komen in de omliggende (woon)buurten gaan parkeren. Het plan moet duidelijkheid verschaffen over de wijze waarop dit 'wildparkeren' door ASML wordt voorkomen.

In deze notitie wordt ingegaan op (1) de verkeerafwikkeling van autoverkeer naar de parkeergarage, (2) de ruimte voor de bussen en (3) het voorkomen van wildparkeren in omliggende buurten.

## 1. Verkeerafwikkeling van autoverkeer

De parkeergarage op De Run 1000 wordt ontsloten op het wegennet middels een rotonde aan de noordzijde van het plangebied. Figuur 1 geeft de ligging van de rotonde weer.



Figuur 1: Rotonde aan noordzijde De Run 1000 voor ontsluiting parkeergarage

Het betreft een enkelstrooks rotonde met een potentiële bypass vanuit de parkeergarage in de richting van de oprit naar de N2 (noord). Met een verkeerssimulatie is bepaald of deze oplossing verkeerskundig functioneert en er geen congestie ontstaat. De verkeerssimulatie gaat uit van parkeren in de nieuwe parkeergarage met circa 1.800 parkeerplaatsen én in de bestaande garage met circa 500 parkeerplaatsen. Daarnaast houdt de simulatie rekening met de aanwezigheid van shuttlebussen die van en naar de P&R-locaties rijden.

De simulatie heeft aangetoond dat een goede doorstroming op De Run 1000 te waarborgen is. Voor een vlotte doorstroming in de ochtendspits is het echter nodig om een extra bypass te realiseren voor verkeer vanuit het westen richting de parkeergarage. Deze bypass is in figuur 1 met een donkergrijze pijl weergegeven. De reeds ingetekende bypass vanuit de parkeergarage richting de oprit naar de N2 is in de avondspits wenselijk maar niet strikt noodzakelijk.

De parkeergarage heeft in de ochtendspits twee ingaande rijstroken nodig en in de avondspits twee uitgaande rijstroken. De twee uitgaande rijstroken zorgen ervoor dat het logisch is om de bypass naar de N2 te realiseren.

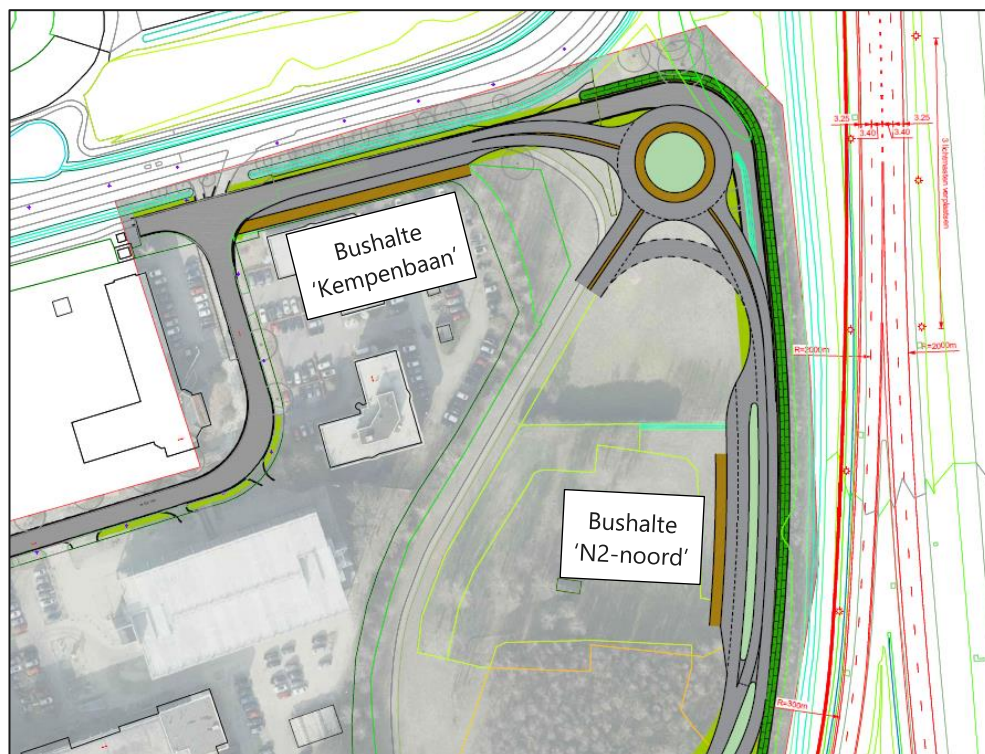
## 2. Locatie voor bussen

Wanneer de P&R-locaties volop in bedrijf zijn, is sprake van intensief shuttlebusverkeer tussen de parkeervoorzieningen en De Run 1000. Er moet voldoende ruimte zijn voor in totaal zes bushalteplekken verdeeld over maximaal twee locaties. Deze plekken moeten ruimte bieden voor het halteren van voertuigen van het type 'stadsbus'. Bussen moeten onafhankelijk van elkaar kunnen vertrekken wat betekent dat ze om andere halterende bussen heen kunnen rijden.

Vanuit de gemeente Veldhoven is als randvoorwaarde gesteld dat het halteren van bussen moet plaatsvinden op eigen terrein. Er kan dus geen gebruik gemaakt worden van de openbare weg. Dit zou namelijk de doorstroming voor het overige verkeer hinderen en kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties.

Busperrons liggen aan de 'binnenzijde' van de verkeersstructuur zodat busreizigers van en naar ASML niet de openbare weg hoeven over te steken. Bussen moeten vóór of ná het halteren kunnen keren, zodat zij dezelfde kant op kunnen rijden als waar ze vandaag kwamen.

Figuur 2 geeft de voorgestelde ligging van de bushaltes weer.



Figuur 2: Ligging bushaltes in plangebied De Run 1000

De bushalte 'Kempenbaan' is bestemd voor bussen die van en naar de Kempenbaan rijden. Concreet zijn dit de bussen richting de P&R-locaties Eersel en bijvoorbeeld bij de A67 en de A2. Aankomende bussen rijden vanaf de Kempenbaan en halteren op de bushalte 'Kempenbaan'. Vertrekkende bussen keren via de rotonde en rijden vervolgens terug naar de P&R-terreinen via de Kempenbaan.

De bushalte 'N2-noord' is bestemd voor bussen die van en naar de N2-noord rijden. Concreet zijn dit de bussen richting de P&R-locaties bij de A58 en de A2. Aankomende bussen komen vanaf de N2-noord en nemen de nieuw te realiseren afrit. Op De Run 1000 keren de bussen via de rotonde om vervolgens bij bushalte 'N2-noord' te halteren. Vertrekkende bussen rijden via de nieuw te realiseren oprit naar de N2 en de verderop liggende P&R-terreinen bij BIC en/of Best.

Binnen het plangebied is voldoende ruimte om deze beide bushaltes te realiseren.

### 3. Voorkomen van wildparkeren

De Run 1000 ligt op loopafstand van bestaande woonbuurten in de nabije omgeving. Voor ASML-medewerkers kan het dus interessant zijn om de auto in de wijk te parkeren en vervolgens naar ASML op De Run 1000 te wandelen. Figuur 3 geeft er illustratie het gebied weer dat binnen een loopafstand van 400 meter (5 minuten) bereikt kan worden.



Figuur 3: Gebied dat binnen loopafstand van 400 meter bereikt kan worden

In de omliggende buurten is overdag parkeerruimte feitelijk aanwezig waar medewerkers van ASML zouden kunnen gaan parkeren. Dit wildparkeren is echter ongewenst omdat dit ertoe kan leiden dat bewoners en bezoekers van de woningen hun auto niet kwijt kunnen. Figuur 4 geeft als voorbeeld de Beatrixlaan waar overdag nog parkeerruimte beschikbaar is.



*Figuur 4: Beatrixlaan met vrije parkeerruimte als voorbeeld*

In de bestaande situatie is het juridisch niet mogelijk om wildparkeren te voorkomen. Het staat iedereen immers vrij om langs de openbare weg te parkeren. Wij adviseren:

- Informeer de buurt over de uitbreiding van ASML op de Run 1000, waarbij gemeente en ASML er vanuit gaan dat personeel niet in de omliggende woonbuurten gaat parkeren.
- ASML spreekt haar werknemers actief aan op de onwenselijkheid van parkeren in de omliggende openbare ruimte.
- Voer op korte termijn een nulmeting uit waarin het aantal geparkeerde auto's op privaat terrein (opritten) en de openbare weg wordt geteld. Hiermee kan in de toekomst worden bepaald of en in welke mate de parkeerdruk is toegenomen.
- Wanneer toch sprake is van parkerende ASML-ers kunnen aanvullende maatregelen worden genomen wanneer de situatie daarom vraagt. Veel maatregelen kunnen immers ook nadelig zijn voor de reguliere bewoners en bezoekers van de wijk.
- Invoeren parkeermaatregelen op werkdagen tussen bijvoorbeeld 10:00 en 14:00 uur. Dit tijdsbestek kan voldoende zijn om ASML werknemers op De Run 1000 te weren en gelijktijdig ongemak voor bewoners en hun bezoekers te beperken. Dit kan in verschillende vormen:
  - Parkeren voor vergunninghouders (bewoners) waarbij vergunningen eventueel door ASML worden vergoed.
  - Invoeren van een blauwe zone zodat langparkeren voormeld tijdsbestek op werkdagen onmogelijk wordt.

Het betrekken van de omwonenden en de gemeente is essentieel om vooraf gezamenlijk te bepalen wanneer sprake is van een zodanige parkeeroverlast dat aanvullende maatregelen gewenst zijn.