

referentienummer 20250910-0942444-ASML Campus-lkw-rev01
datum 23 oktober 2025
aan ASML Netherlands B.V.
T.a.v. [REDACTED]
Postbus 324
5500 AH Veldhoven
van [REDACTED]
kopie [REDACTED]
controle [REDACTED]
projectnummer 0492444.100
project ASML Campus te Eindhoven
betreft Luchtkwaliteitonderzoek

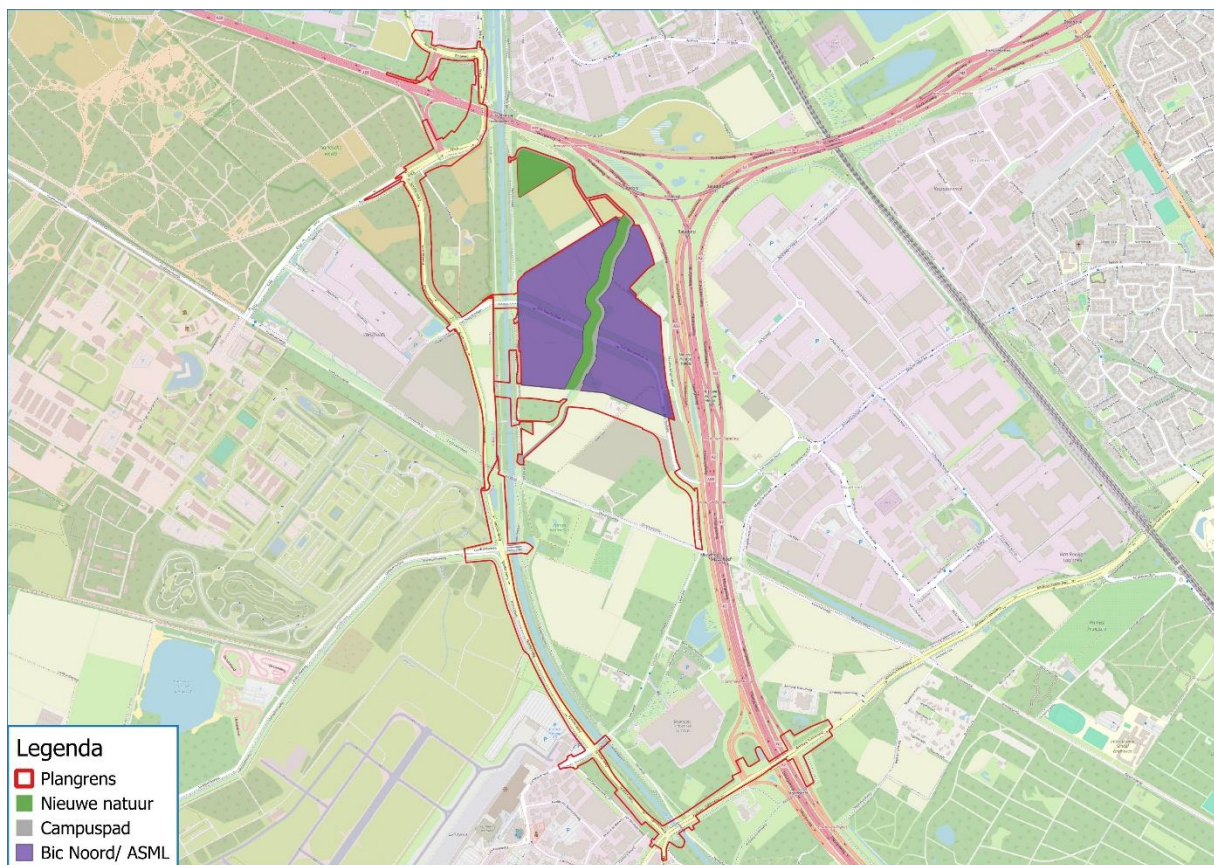
Inleiding

Gemeente Eindhoven en ASML onderzoeken of BIC-Noord geschikt is voor de doorontwikkeling die de machinebouwer wil maken. Het bedrijf wil graag dicht bij de hoofdlocatie in Veldhoven, waar R&D, productie en serviceafdelingen zijn gevestigd, haar groei faciliteren.

ASML verwacht op BIC-noord circa 17.000 nieuwe banen te creëren waardoor, naast de ontwikkeling van BIC-Noord, ook voor het omliggende wegennet maatregelen getroffen moeten worden om het extra verkeer af te kunnen wikkelen.

De ontwikkeling BIC Noord ligt grofweg tussen de A58, de A2, het Beatrixkanaal en de Oirschotsedijk en bestaat uit 2 longen aan weerszijden van het water Ekkersrijt (zie onderstaande figuur). Naast de ontwikkelingen in BIC Noord omvat het plan ook verschillende infrastructurele wijzigingen, waarvan de grootste hieronder zijn opgenomen:

- Aanpassing onderdoorgang A58
- Aanleg busbaan (langs bestaande weg)
- Verlegde Dirk Noordhoflaan
- Aanpassingen oude Dirk Noordhoflaan
- Fietspad plangebied
- Kunstwerken A2/N2, Landardseweg en Oude Dirk Noordhoflaan
- Infra aanpassingen Erica, Ringweg, Anthony Fokkerweg en Spottersweg



Figuur 1: Ligging ontwikkeling BIC Noord en infrastructurele aanpassingen

De ontwikkeling ligt grotendeels binnen een aandachtsgebied voor luchtkwaliteit. Alleen voor het deel dat binnen de gemeente Oirschot ligt geldt dit niet. In deze notitie zijn daarom de effecten op de luchtkwaliteit onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de NIBM-tool om aan te tonen dat de ontwikkeling een Niet In Betekende Mate bijdrage op de luchtverontreinigende stoffen in de omgeving heeft.¹

In de volgende paragrafen is het toetsingskader voor de effecten van luchtkwaliteit opgenomen en zijn de uitgangspunten en resultaten van het onderzoek beschreven.

¹ NIBM staat voor Niet In Betekende Mate bijdrage (zie ook wettelijk kader)

Wettelijk kader

Onder de Omgevingswet (Ow) geldt dat voor projecten of activiteiten in en nabij de vastgestelde aandachtsgebieden aandacht besteed moet worden aan de luchtkwaliteit. In de navolgende situaties moet er in ieder geval aandacht worden besteed aan de (verandering in) luchtkwaliteit:

- Het project of de activiteit ligt binnen een aandachtsgebied;
- Er is een decentrale omgevingswaarde vastgesteld;
- Het project of de activiteit kan effect binnen een aandachtsgebied hebben;
- Een aanvraag omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit;
- De aanleg van een tunnel langer dan 100 meter of het wijzigingen van een tunnel (tenminste 100 meter langer);
- De aanleg van een auto(snel)weg.

In het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) staan de milieubelastende activiteiten genoemd waarvoor een toets aan de (rijks)omgevingswaarden gedaan moet worden.

Wanneer niet toetsen?

Een toetsing aan de (rijks)omgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig als een project of activiteit maar weinig bijdraagt aan de luchtverontreiniging. In juridische termen heet dat: niet in betekenende mate (NIBM). Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ niet meer bedraagt dan 3% van de rijksomgevingswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentraties met 1,2 µg/m³. Projecten of activiteiten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de omgevingswaarden. Voor veehouderijen geldt dat NIBM niet zomaar toepasbaar is.

Er zijn 2 mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een aangewezen categorieën blijft. Onder deze standaard categorieën NIBM vallen kantoren, woonwijken, het telen van gewassen en het aanleggen of wijzigen van een spoorwegemplacement. Dit moet dan wel onder een bepaalde getalsmatige omvang blijven. Voor kantoren geldt maximaal 200.000 m² en voor woonwijken maximaal 3.000 woningen beide bij twee ontsluitingswegen. Voor het telen van gewassen zijn meerdere categorieën aangewezen en voor spoorwegemplacement geldt een maximum van 7.500 dieseltractie-uren.
2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project de 3%-grens niet overschrijdt.

In het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is vastgelegd op welke plaatsen geen beoordeling van de luchtkwaliteit plaats hoeft te vinden. Dit zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel beschrijft dat de luchtkwaliteit niet beoordeeld hoeft te worden op plekken die niet openbaar toegankelijk zijn voor het publiek. Dit geldt ook voor arbeidsplaatsen, locaties waar het publiek niet kan komen en de rijbaan en middenberm van wegen.

Het blootstellingscriterium stelt dat er geen omgevingswaarde getoetst hoeft te worden als er geen sprake is van een significante blootstelling ten behoeve van een specifieke omgevingswaarde. Het gaat dan om blootstelling gedurende een periode die, in vergelijking met de middelingstijd van de omgevingswaarde (jaar, etmaal, uur), significant is. Dit betekent bijvoorbeeld dat op een plaats waar een burger langdurig wordt blootgesteld (onder meer bij woningen) getoetst moet worden aan de jaargemiddelde omgevingswaarden. Voor het verblijf in een park is daarom de jaargemiddelde omgevingswaarde niet representatief.

Luchtkwaliteitsnormen

In onderstaande tabel zijn de jaargemiddelde luchtkwaliteitsnormen opgenomen.

Tabel 1: Luchtkwaliteitsnormen

Stof	Concentratie	Status
NO ₂	40 µg/m ³	Omgevingswaarde
	20 µg/m ³	Nieuwe EU-richtlijn
	10 µg/m ³	WHO-advieswaarde
PM ₁₀	40 µg/m ³	Omgevingswaarde
	20 µg/m ³	Nieuwe EU-richtlijn
	15 µg/m ³	WHO-advieswaarde
PM _{2,5}	25 µg/m ³	Omgevingswaarde
	10 µg/m ³	Nieuwe EU-richtlijn
	5 µg/m ³	WHO-advieswaarde

Beoordeling effect plan

De voorgenomen ontwikkeling maakt BIC Noord mogelijk, een ontwikkeling met 17.000 fte aan arbeidsplaatsen en verschillende infrastructurele aanpassingen. Deze ontwikkeling valt niet geheel onder de standaard categorieën zoals opgenomen in de Omgevingswet. Daarom zijn er berekening gemaakt met de NIBM-tool. De ontwikkeling leidt tot een toename van het verkeer op de wegen in de directe omgeving van het project. Op basis van het voor deze ontwikkeling opgestelde verkeersmodel leidt dit tot extra motorvoertuigbewegingen: 9.263 licht, 54 middelzwaar en 26 zwaar (totaal 9.343 mvtb/etm). Omdat ASML Campus gefaseerd ontwikkeld gaat worden, zijn er meerdere berekeningen uitgevoerd. Volgens de planning wordt in 2028 het eerste deel van de ASML Campus in gebruik genomen, in 2032 het tweede deel en in 2036 het derde en laatste deel. De te realiseren delen van ASML Campus zijn ongeveer gelijk aan elkaar.

Voor de berekeningen met de NIBM-tool wordt worstcase geen rekening gehouden met een verhoogd percentage emissieloos verkeer ten gevolge van de ontwikkeling. De getoonde effecten zijn daarmee hoger dan in werkelijkheid het geval zou zijn.

Met de NIBM-tool (versie 14-4-2025) is de maximale toename van de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ berekend als gevolg van het extra verkeer. De NIBM-tool gaat uit van de voor luchtkwaliteit meest ongunstige situatie en berekent daardoor het maximale effect. Ook hiervoor geldt dat het berekende effect daarmee hoger is dan in werkelijk het geval zal zijn. De wegen in de omgeving van de ontwikkeling zijn namelijk open en doorstromend. In onderstaande figuren zijn de berekeningen en resultaten met en van de NIBM-tool opgenomen.²

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

Jaar van planrealisatie	2028
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	3114
Aandeel vrachtverkeer	0,9%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,01
PM ₁₀ in µg/m ³	0,28
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 2: Uitkomst NIBM-tool eerste deel ASML Campus

² Voor de volledige ontwikkeling is het rekenjaar 2036 niet aanwezig in de rekentool. Door aan te tonen dat reeds in 2035 wordt voldaan is ook aangetoond dat in 2036 wordt voldaan. Dit volgt uit het schoner worden van het verkeer naar de toekomst toe.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

Jaar van planrealisatie	2032
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	6229
Aandeel vrachtverkeer	0,9%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,18
PM ₁₀ in µg/m ³	0,53
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 3: Uitkomst NIBM-tool eerste + tweede deel ASML Campus

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

Jaar van planrealisatie	2035
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	9343
Aandeel vrachtverkeer	0,9%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,05
PM ₁₀ in µg/m ³	0,79
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 4: Uitkomst NIBM-tool volledig ASML Campus

Bij bovenstaande bijdragen dient opgemerkt te worden dat de getoonde bijdrage hoger is dan de te verwachten bijdrage, omdat:

- Het verkeer zich verdeelt over de omliggende wegenstructuur en niet allemaal over hetzelfde wegvak rijdt;
- De wegkenmerken minder maatgevend zijn dan waar nu rekening mee is gehouden in de NIBM-tool;
- Het rekenjaar voor de eindsituatie verder naar achter ligt en dus eigenlijk met lagere emissiefactoren gerekend zou moeten worden (schoner verkeer in de toekomst).

Omdat er een nieuwe EU-richtlijn is vastgesteld met nieuwe strengere omgevingswaarden waaraan in 2030 moet worden voldaan, wordt ook aangetoond dat aan de omgevingswaarden wordt voldaan in de eindsituatie.

Achtergrondconcentraties

Om aan te tonen dat na de ontwikkeling van BIC Noord wordt voldaan aan de vastgestelde omgevingswaarden is de huidige concentratie ter plaatse opgezocht in het CIMLK.³ Door hier de worstcase extra concentraties tgv de ontwikkeling bij op te tellen kan getoetst worden of wordt voldaan aan de omgevingswaarden.

³ Het CIMLK is het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (www.cimlk.nl) en geeft een goed beeld van de huidige en toekomstige luchtkwaliteit concentraties. Deze tool ondervindt jaarlijks een update en geeft daarmee een juist beeld van de genoemde concentraties.

Omdat het instrument CIMLK voornamelijk toetspunten langs de wegen heeft liggen is gekozen voor een toetspunt (langs A2/N2 met ID: 27364178_14579) wat iets representatiever is voor de concentraties in het plangebied.

Tabel 2: Huidige en toekomstige concentraties luchtverontreinigende stoffen in plangebied BIC Noord

Stof	Huidig (2025) [µg/m³]	Toekomst (2030) [µg/m³]	Extra bijdrage [µg/m³]	Totale bijdrage [µg/m³]
NO ₂	17,13	13,67	1,05	14,7
PM ₁₀	15,07	13,96	0,79	14,8
PM _{2,5} *	8,51	7,48	0,79	8,3

* Qua bijdrage is de concentratie PM_{2,5} worstcase gelijk gehouden aan de concentratie PM₁₀.

De totale worstcase bijdrage voldoet zowel aan de huidige omgevingswaarden voor luchtkwaliteit als aan de nieuwe waarden uit de EU-richtlijn (zie paragraaf Luchtkwaliteitsnormen).

Conclusie

Uit de resultaten van de NIBM-tool volgt dat de maximale bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ in alle fasen minder is dan 1,2 µg/m³. In de eindfase is ook aangetoond dat ruim wordt voldaan aan de huidige omgevingswaarden en de waarden uit de nieuwe EU-richtlijn. Op basis hiervan is aannemelijk dat de voorgenomen ontwikkeling niet zorgt voor een overschrijding van de huidige of toekomstige omgevingswaarden. Hierdoor kan een uitgebreid onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit achterwege blijven en staat de luchtkwaliteit verdere besluitvorming niet in de weg.