

ASML

Participatieverslag
verdere uitwerking
ontwikkeling ASML
op BIC Noord

&

Reactie ASML op
ingezonden brieven
tijdens participatie

De ontwikkel

Waarom wil ASM uitbreiden?

De wereldwijde chipindustrie
groeit de komende jaren flink
door nieuwe technologieën (AI)
en een stijgende vraag naar chips.
We gebruiken met zijn allen steeds
meer chips in ons dagelijks leven,
in onze mobiele telefoons, onze
bij de dokter en in het ziekenhuis.
ASML levert machin
waarmee de

De toenemende
chipmachines,
ASML de komende jaren
Daarom zijn we met de
in Eindhoven, Best
in goed overleg aan
mogelijkheden
campus te
gebied Brainport
s (BIC) Noord.
aanvullend
Eindhoven.





**Participatieverslag
verdere uitwerking
ontwikkeling ASML
op BIC Noord**

Augustus 2025

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Verdere uitwerking van de plannen	6
Het doel van participatie	8
De doelgroepen van participatie	9
De participatie-activiteiten	10
De opbrengst van participatie	12
Terugblik op de informatiebijeenkomsten	12
1-op-1-gesprekken	14
Rode draden uit de gesprekken - tweede participatieronde	15
Inbreng op hoofdlijnen met reactie	16
Vervolgstappen	24
Bijlage 1: informatiebrief	26
Bijlage 2: advertentie	27
Bijlage 3: geschreven reacties tijdens inloopbijeenkomsten op 20 en 21 augustus	28
Bijlage 4: reactie Trefpunt Groen Eindhoven	31
Bijlage 5: reactie Fietsersbond	34
Bijlage 6: reactie Stichting Vakantiehuis De Sprinkhaan	35
Bijlage 7: reactie Active4you	36



Voorwoord

In mei 2025 spraken we met onze mogelijke nieuwe burens voor het eerst over onze plannen om uit te breiden naar BIC Noord. Dat deden we omdat we het belangrijk vinden een goede buur te zijn – of, zoals wij het noemen, omdat we ‘neighbourly’ belangrijk vinden. We zijn trots dat we ook nu weer dicht bij dit uitgangspunt zijn gebleven. Want juist door in contact te komen en blijven met de mensen die wonen en werken in de omgeving van onze locaties, weten we wat er leeft. Zo kunnen we zo goed mogelijk rekening houden met elkaar én elkaar informeren als er iets speelt. Zoals het een goede buur betaamt.

Na de participatie in mei 2025 werkten we samen met de gemeenten Eindhoven, Best en Oirschot het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP) verder uit. We bekeken welke aanpassingen aan de wegen nodig zijn, waar nieuwe gebouwen kunnen komen en wat dit betekent voor natuur en landschap.

In augustus informeerden en betrokken we onze burens opnieuw bij deze verdere uitwerking van het plan. We deelden de verdere uitwerking, luisterden naar vragen en zorgen die leven, en kregen opnieuw waardevolle ideeën mee. Naast de betrokkenen die we in mei al spraken, gingen we dit keer ook in gesprek met een bredere groep inwoners – niet alleen uit Eindhoven, maar ook uit Best en Oirschot. Wij kijken terug op waardevolle en betrokken gesprekken.

We proefden opnieuw veel enthousiasme voor de bijdrage die ASML levert aan de regio op het gebied van werkgelegenheid, innovatie en economische groei. Tegelijkertijd spraken we open over de uitdagingen die er liggen, zoals de impact op verkeer en voorzieningen. We waarden de inzet en betrokkenheid van iedereen die met ons in gesprek ging. In het bijzonder danken we de ambtenaren van de gemeenten Eindhoven, Best en Oirschot voor de samenwerking en inzet.

Alle input uit de omgeving bekijken we zorgvuldig en gebruiken we waar mogelijk bij de vervolgstappen. In dit verslag vindt u een overzicht van het participatieproces, de thema's die naar voren kwamen en hoe we daarmee omgaan. We blijven graag met onze burens in gesprek. Want voor ons betekent een goede buur zijn: samen bouwen aan de toekomst. Met oog voor elkaar.

Via asml.com/bicnoord houden we iedereen graag op de hoogte van de verdere ontwikkelingen. Heeft u vragen of wilt u contact? Laat het ons gerust weten.


Hoofd Maatschappelijke Betrokkenheid

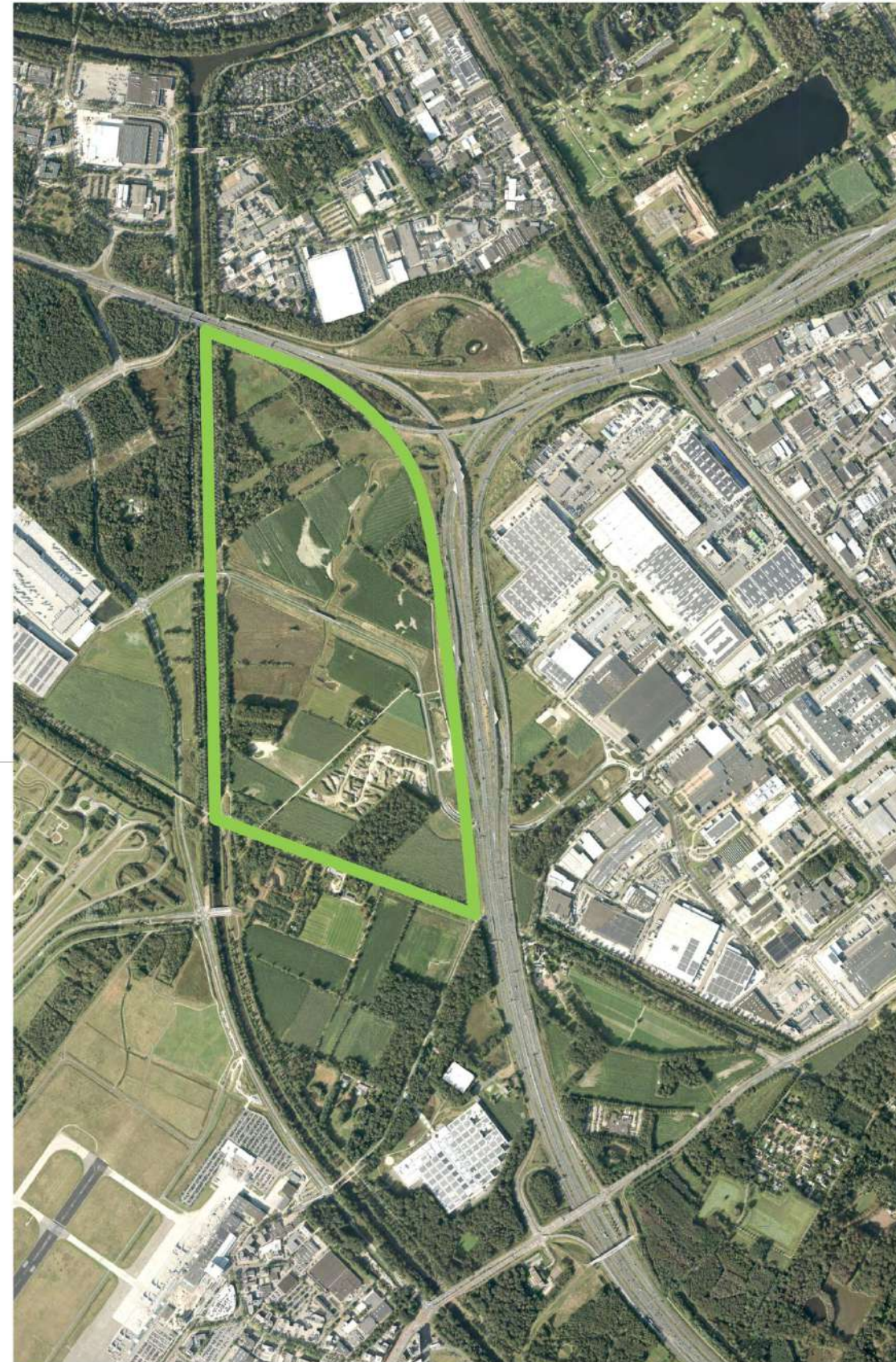
Verdere uitwerking van de plannen

De wereldwijde chipindustrie groeit de komende jaren flink door nieuwe technologieën (AI) en een stijgende vraag naar chips. We gebruiken met zijn allen steeds meer chips in ons dagelijks leven: in onze mobiele telefoon, onze auto, bij de dokter en in het ziekenhuis. Bij ASML leveren we machines waarmee de chipfabrikanten deze chips maken.

Om te voldoen aan de toenemende vraag naar onze chipmachines, verwachten we de komende jaren te groeien. Daarom zijn we met de gemeenten Eindhoven, Best en Oirschot in goed overleg aan het kijken naar mogelijkheden om een extra campus te ontwikkelen in het gebied Brainport Industries Campus (BIC) Noord. Deze campus is dus aanvullend op de campus in Veldhoven.

In gesprek over het voorlopige ontwerp

In 2024 heeft ASML met de gemeente Eindhoven afspraken gemaakt over een mogelijke nieuwe campus op BIC Noord. Deze afspraken zijn dit voorjaar verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Dit heet het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan (VOSP). In mei zijn we hierover in gesprek gegaan met grondeigenaren, omwonenden en nabijgelegen bedrijven. We organiseerden informatiebijeenkomsten, voerden 1-op-1-gesprekken en buurtgenoten konden een online reactieformulier invullen. We bekeken alle reacties zorgvuldig en waar mogelijk kregen de ideeën een plek in de verdere uitwerking. Van het participatieproces en alle reacties maakten we een participatieverslag.



Verdere uitwerking van het voorlopige ontwerp

Na de participatie in mei werkten we het voorlopige ontwerp (VOSP) in overleg met de gemeenten verder uit. In grote lijnen betekent dat: welke aanpassingen aan de wegen nodig zijn, waar nieuwe gebouwen kunnen komen te staan en wat er eventueel verandert voor de natuur en het landschap. We gebruiken deze verdere uitwerking om straks de benodigde vergunningen en de wijziging van het bestemmingsplan aan te vragen. Dat laatste gaat tegenwoordig via een zogeheten omgevingsplan.

Ook over deze verdere uitwerking informeerden we betrokkenen en gaven we de gelegenheid te reageren. We organiseerden inloopbijeenkomsten in Oirschot en Best, voerden 1-op-1-gesprekken en we ontvingen reacties via een online reactieformulier.

U kunt het VOSP, de verdere uitwerking van de plannen en het participatieverslag van mei 2025 bekijken op asml.com/bicnoord. Op deze website worden ook de belangrijkste thema's kort toegelicht en staan antwoorden op veelgestelde vragen.

Het doel van participatie

“De directe omgeving en belangstellenden informeren (meeweten) over de voorgenomen ontwikkeling en met hen in gesprek gaan (meedenken) over de kansen en uitdagingen”. Daarom organiseerden we in augustus 2025 een tweede participatieronde. Op deze manier betrekken we de omgeving bij het proces en gaan we zorgvuldig om met belangen. Hierbij hebben we vooraf de volgende doelen geformuleerd:



Informatievoorziening

Tijdig en helder informeren over de plannen, voortgang en gevolgen voor omwonenden en bedrijven/ondernemers in de omgeving.



Het plan beter maken

Met de kennis van betrokkenen kunnen we, vooruitlopend op de planologische procedure, de plannen optimaliseren en zorgen dat de campusontwikkeling goed aansluit op de omgeving.



Belangen in kaart brengen

Door vroegtijdig het gesprek aan te gaan, krijgen we relevante belangen en eventuele knel- en pijnpunten goed in beeld en zorgen we dat deze zorgvuldig meegenomen kunnen worden in besluitvorming. Door stil te staan bij ‘wat leeft’ in de omgeving kunnen we ook beter communiceren met het oog op ondersteuning en begrip van bewoners en ondernemers voor geplande ontwikkelingen.



Transparantie waarborgen

Open en eerlijke communicatie over de keuzes, besluiten en mogelijke obstakels in de ontwikkeling. Hierbij houden we rekening met de fasen in het project, bijvoorbeeld onderhandelingen.

De doelgroepen van participatie

Samen met de gemeenten voerden we een stakeholderanalyse uit om de betrokken partijen goed in kaart te brengen. Op basis van deze analyse onderscheidden we twee kringen van belanghebbenden in het proces.

Eerste schil:

- Eigenaren van gronden binnen het plangebied BIC Noord
- Eigenaren van gronden wegenstructuur
- Direct omwonenden en aangrenzende bedrijven die deelgenomen hebben aan de eerdere participatie
- Belangstellenden die online een reactie hebben gegeven
- Belangstellenden die eerder een 1-op-1-gesprek hebben aangevraagd
- Bewonersverenigingen in de directe omgeving
- Belangenorganisaties die we in beeld hebben uit de regio of vanuit de eerste participatieronde

Deze belanghebbenden informeerden we (meeweten-informeren) en nodigden we actief uit om desgewenst in gesprek te gaan over de plannen (meedenken-raadplegen). Zij zijn actief per brief of mail benaderd om zich aan te melden voor een inloopbijeenkomst, een 1-op-1-gesprek te voeren of online te reageren via een reactieformulier.

Tweede schil:

- Direct omwonenden die zijn aangeschreven, maar geen interesse hebben getoond om een informatiebijeenkomst bij te wonen en/of een 1-op-1-gesprek aan te gaan tijdens de participatieronde rondom het VOSP
- Direct aangrenzende bedrijven die zijn aangeschreven, maar geen interesse hebben getoond om een informatiebijeenkomst bij te wonen en/of een 1-op-1-gesprek aan te gaan tijdens de participatieronde rondom het VOSP
- Bredere groep inwoners en bedrijven in Eindhoven, Best en Oirschot

Deze belanghebbenden zijn geïnformeerd (meeweten-informeren) via de webpagina asml.com/bicnoord en door berichtgeving in de weekbladen/nieuwsbrieven van de verschillende gemeenten. Desgewenst was het voor hen vervolgens mogelijk om zich aan te melden voor een inloopbijeenkomst of te reageren via een online reactieformulier (meedenken-raadplegen).

De participatie-activiteiten

Op basis van de eerste participatieronde in mei 2025, feedback die we daarover ontvingen en advies van de betrokken gemeenten organiseerden we de volgende activiteiten:

Meeweten-informereren



169 brieven en mails
verstuurd gericht aan
belanghebbenden in
de eerste schil.



Informatie beschikbaar
op landingspagina
van ASML Dichtbij.
Met 1.320 weergaven
tussen 28 juli en
24 augustus 2025.



Digitale nieuwsbrief
naar circa 400
ontvangers met
informatie vanuit
gemeente Eindhoven.



Advertenties in 3 lokale
weekbladen
Groot Eindhoven, Groeiend
Best en het Oirschots
Weekjournaal. Aankondiging
participatie ook opgepikt door
het Eindhovens Dagblad.

Meedenken-raadplegen

1



1-op-1-gesprek

2



Inloop-
bijeenkomsten

3



Online
reactieformulier



6 tijdsblokken
verdeeld over 2 dagen



2 locaties
Oirschot en Best



In totaal
191 aanmeldingen

61% omwonende
10% overheid/projectpartner
9% belangenorganisatie

9% bedrijf in de buurt
5% raadslid

3% grondeigenaar
3% overige



79 ingevulde
feedbackformulieren



8,1 gemiddelde
tevredenheidsscore

Afkomstig uit:

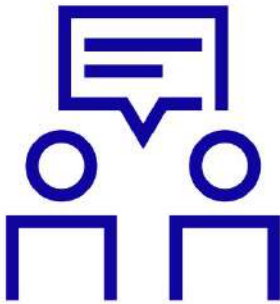
37% Eindhoven
29% Best
16% Oirschot
18% Anders
(Veldhoven, Wintelre,
Boxtel, Middelbeers,
Nuenen, Oisterwijk,
Oostelbeers, Waalre en
Westelbeers)

Op het participatieniveau ‘meeweten’ ondernamen we de volgende acties om mensen te informeren:

- De landingspagina asml.com/bicnoord op de website ASML Dichtbij is van nieuwe informatie voorzien. Hier staan kaarten en uitleg met de verdere uitwerking uit de BOPA's en het TAM-Omgevingsplan.
- Stakeholders uit de eerste schil ontvingen een mail. Grondeigenaren ontvingen dezelfde informatie per brief. Met deze mail/brief (zie bijlage 1) informeerden we hen over de verdere uitwerking en nodigden we hen uit om in gesprek te gaan.
- In de digitale nieuwsbrief Eindhoven Noordwest van gemeente Eindhoven zijn circa 400 ontvangers geïnformeerd met een artikel over de verdere uitwerking van de plannen.

‘Meedenken’ kon via drie mogelijkheden. Stakeholders uit de eerste schil zijn hier actief voor uitgenodigd.

1. 1-op-1-gesprek, in de vorm van een persoonlijke (bel-)afpraak.
2. Op de website ASML Dichtbij konden mensen tot en met 24 augustus 2025 ook digitaal hun reactie op het VOSP indienen via een online reactieformulier. Deze reacties zijn verwerkt in de tabel op pagina 16-23 en bijlage 2.
3. 6 tijdvakken voor inloopbijeenkomsten. Aanwezigen konden hier informatie krijgen en in gesprek gaan met medewerkers van ASML en gemeenten Eindhoven, Best en Oirschot. De informatie die is getoond tijdens deze inloopbijeenkomsten is te vinden op asml.com/bicnoord. Reacties die zijn opgeschreven op de panelen tijdens de inloopbijeenkomsten zijn te lezen in bijlage 3.



De opbrengst van participatie

Terugblik op de informatiebijeenkomsten

In alle communicatie hebben we de belanghebbenden uit de eerste schil zo veel mogelijk uitgenodigd voor de informatiebijeenkomsten. Op 20 en 21 augustus 2025 hebben we in 6 tijdsvakken met 191 omwonenden, bedrijven, ondernemers en andere stakeholders gesproken over de verdere uitwerking van de plannen. Ook de gemeenten Eindhoven, Best en Oirschot waren met een flink aantal medewerkers vanuit verschillende expertises aanwezig om vragen te beantwoorden en vanuit hun rol het gesprek aan te gaan.

In verschillende themahoeken konden bezoekers in eigen tempo en naar eigen informatiebehoefte zich laten informeren en in gesprek gaan over de verdere uitwerking van de plannen.

Aan het einde van de inloopbijeenkomsten hebben we feedback gevraagd over de avond. 79 bezoekers hebben de moeite genomen om het formulier in te vullen. De avonden werden gewaardeerd met een rapportcijfer van 8,1 – een resultaat om trots op te zijn. Deze waardering benadrukt wat ons betreft de open, transparante sfeer en de constructieve gesprekken die we samen hebben gevoerd. De opkomst en de actieve bijdragen van bezoekers bevestigen het belang van het tijdig delen van informatie en het voeren van een goed gesprek.



Een greep uit de reacties:

“Duidelijke uitleg over de veranderingen met steeds visuele ondersteuning en mondelinge toelichting.”

“Fijn dat alle betrokken gemeenten aanwezig waren.”

“Er moet nog een hoop gebeuren. Er is nog veel onzeker. Maar top dat jullie dit doen en dat jullie de gemeenschap ook sociaal en maatschappelijk meenemen.”

“Ik was al bij de bijeenkomst in mei geweest. Niet veel nieuws nu.”

“Ga vooral zo door. Geweldige ontwikkeling voor zuidoost Nederland (Brabant).”

“Prima uitleg, goede antwoorden op de vragen. Ambitieuze plan hoor!”

“Vrije inloop met alle expertise in de zaal is prettig.”

8,1

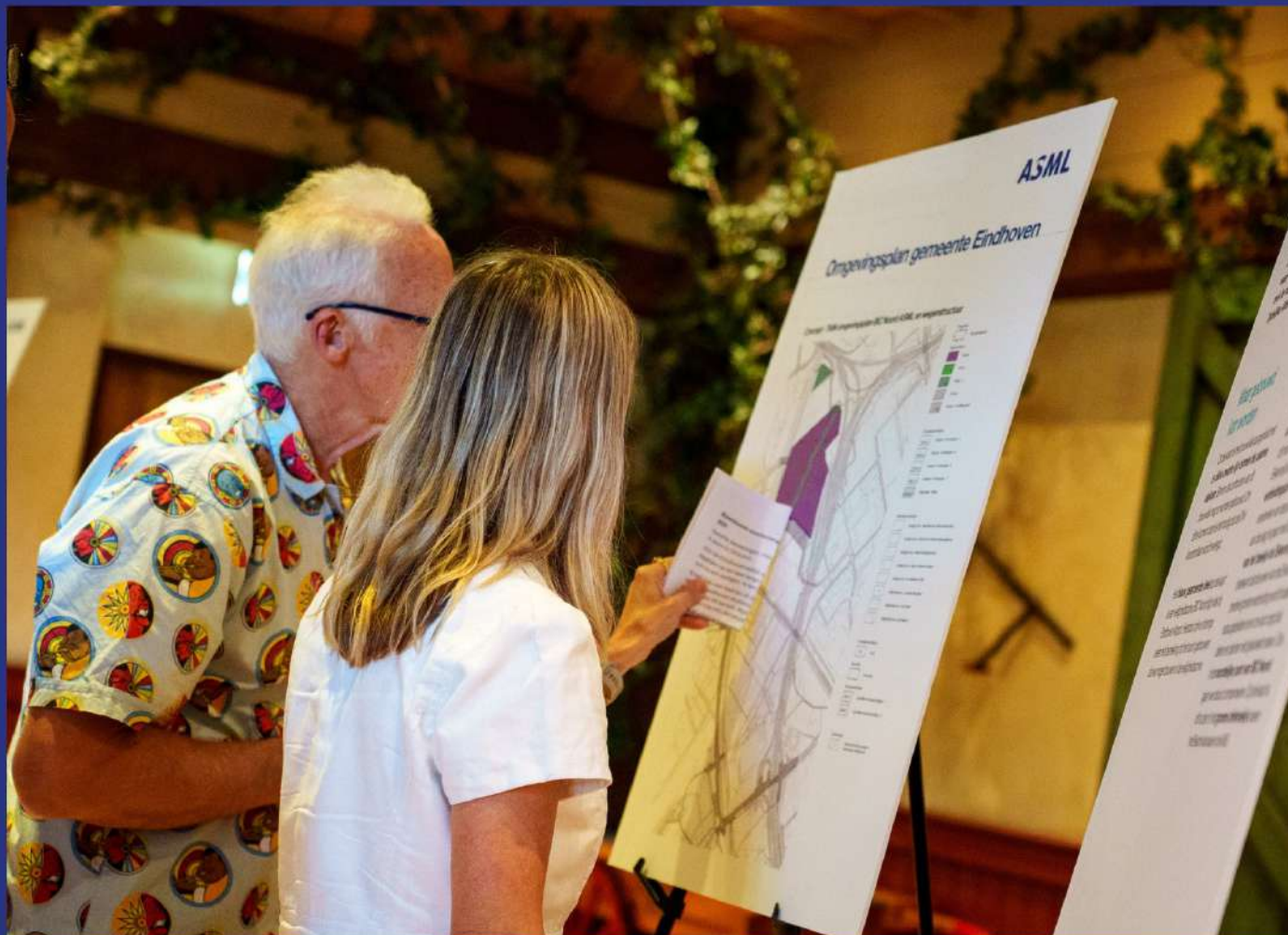
Gemiddeld rapportcijfer van de inloopbijeenkomsten

1-op-1-gesprekken

Om door te praten op specifieke situaties of om mogelijke samenwerking verder te verkennen, hebben we met verschillende stakeholders 1-op-1-gesprekken gevoerd. Zo hebben we een bezoek gebracht aan De Mispelhoef. Ook hebben we contact onderhouden met Trefpunt Groen Eindhoven (TGE). Zij hebben net als tijdens de vorige participatieronde een reactie ingediend. Deze is te vinden in bijlage 4. Met TGE staat de afspraak dat er een schriftelijke reactie komt en dat we een afspraak plannen om hierover door te praten.

Naast TGE is er een eerste contact gelegd met de Fietzersbond Eindhoven. Hun reactie is opgenomen in bijlage 5 en hierover wisselen we binnenkort van gedachten. Ook met Vakantiehuis De Sprinkhaan staat een vervolgesprek gepland. In bijlagen 6 en 7 zijn twee reacties opgenomen over hun zorgen: één van Stichting Vakantiehuis De Sprinkhaan, de huurder van de locatie en één van de betrokken zorgorganisatie Active4You.

Daarnaast zijn en blijven we uiteraard bilateraal in gesprek met onze partners en betrokken overheden.



Rode draden uit de gesprekken - tweede participatieronde

Brede steun en waardering: volop kansen voor de regio

Ook in de tweede participatieronde was de sfeer prettig en constructief. Opvallend was dat nagenoeg dezelfde thema's naar voren kwamen als in de eerste ronde. Dat laat zien dat de onderwerpen die leven in de omgeving breed worden gedeeld en herkenbaar zijn. Opnieuw spraken de meeste aanwezigen hun steun uit voor de plannen en waardeerden zij de open en transparante manier van werken. De kansen die de ontwikkeling biedt, zoals extra werkgelegenheid en de bijdrage aan een schone en innovatieve industrie, werden breed omarmd. Daarnaast werd expliciet benoemd dat men het waardeert dat ASML zich verantwoordelijk voelt voor de verbinding met de omgeving en dat er duidelijkheid komt over de ontwikkeling van het gebied.

Aandachtspunten: zorgen over extra druk op verkeer en de regio

Tegelijkertijd kwamen opnieuw dezelfde zorgen naar voren. Tijdens de inloopbijeenkomst was het druk bij de hoek over bereikbaarheid: zorgen over extra druk op wegen en fietspaden werden veelvuldig genoemd. De voorgestelde maatregelen om deze effecten te beperken werden overwegend positief ontvangen, al werd ook aangegeven dat verdere verfijning wenselijk is. Daarnaast kwamen de gevolgen van de komst van een grote groep nieuwe medewerkers – vaak internationals – ter sprake, met mogelijke effecten op de lokale gemeenschappen. Ook leefde de wens om voldoende aandacht te hebben voor groen en ruimte voor vogels en insecten, zodat de ontwikkeling in balans met de natuur plaatsvindt. Veel opmerkingen gingen bovendien verder dan de campus alleen. Bewoners en betrokkenen wezen nadrukkelijk op de bredere impact van de snelle groei van de regio, zoals de druk op voorzieningen (bijv. huisartsen en scholen), de woningmarkt en de stijgende huizenprijzen. Deze constructieve inbreng helpt om samen met de regio te zoeken naar oplossingen die recht doen aan zowel de kansen als de uitdagingen van de groei van de regio.

Betrokkenheid en initiatieven

Wat opnieuw opviel, was de actieve betrokkenheid van bewoners. Een aansprekend voorbeeld is een tandarts uit de buurt die, mede dankzij haar talenkennis, heeft aangeboden een rol te spelen waar dat van waarde kan zijn. Ook zijn er verzoeken gedaan om kleinschalige initiatieven te ondersteunen die de samenhang in de wijk versterken. We hebben aangegeven hierover samen met bewoners in gesprek te gaan om te kijken wat mogelijk is. Daarnaast zagen we ook een hoge betrokkenheid van de aanwezige buurt-, wijk-, en bewonersverenigingen, waaronder die van Batadorp, Wintelre en Meerhoven. We hebben afgesproken om daar waar behoefte is ook met hen in gesprek te gaan.

Conclusie

Samenvattend laat ook deze tweede participatieronde zien dat er veel enthousiasme is over de plannen en de kansen die deze ontwikkeling biedt voor de regio. Tegelijkertijd zijn er belangrijke aandachtspunten rondom bereikbaarheid, leefbaarheid en natuur, en zorgen die verder reiken dan de campus alleen. Het is waardevol dat bewoners zich zo betrokken tonen en actief willen bijdragen. Deze betrokkenheid vormt een stevige basis om samen de volgende stappen te zetten.

Alle ontvangen feedback is op hoofdlijnen gebundeld in onderstaande tabel.

Naast kansen, aandachtspunten en feedback hebben we ook vragen gekregen over onder andere de impact op het woon-werkverkeer en de start van de bouw. De antwoorden op de meest gestelde vragen zijn te vinden op: asml.com/bicnoord.

Inbreng op hoofdlijnen met reactie

Uit alle ontvangen feedback haalden we 14 hoofdpunten die we hieronder opsommen. Bij elk hoofdpunt geven we een reactie.

Thema: Ontwikkeling in het kort

Inbreng	Reactie ASML
1. Impact op de regio Ook in deze tweede participatieronde kwamen veel vragen en reacties naar voren die niet direct over de verdere uitwerking van het VOSP en de vergunningsaanvragen gingen. Veel opmerkingen hadden betrekking op de bredere impact op de regio, zoals de druk op de wegen (zie ook het thema bereikbaarheid) en de woningmarkt en de stijgende huizenprijzen. Ook nu verliep het gesprek hierover genuanceerd. Omwonenden zijn realistisch, de druk is in heel Nederland enorm hoog. Daarnaast is er aandacht gevraagd voor de extra vraag naar huisartsen, scholen en andere voorzieningen. Voor restaurants, hotels en de vrijetijdsector worden juist kansen gezien, al zijn er wel zorgen over de impact op de bereikbaarheid van deze voorzieningen. Omwonenden benadrukken dat de economische voordelen en de regionale druk zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen.	De Brainportregio groeit hard en dit is mede een gevolg van de enorme vraag naar microchips en de groei van de semiconductor industrie, waar ASML een onderdeel van is. Het is een gemeenschappelijk belang dat de bereikbaarheid, het voorzieningenniveau en (betaalbaar) woningaanbod op peil blijft. Afspraken hierover zijn onder andere vastgelegd in de Brainport- en Beethovendeal. De middelen die bij deze deals beschikbaar zijn gesteld, gaan niet naar ASML, maar naar de regio. ASML draagt hier financieel aan bij en werkt hiervoor samen met de gemeenten in de Metropoolregio Eindhoven, andere overheden zoals het Rijk, de provincie Noord-Brabant en het bedrijfsleven. Daarnaast heeft ASML het afgelopen jaar via het ASML Betaalbaar Wonen Programma financiële steun gegeven aan 6 woningbouwprojecten waarmee 1500 betaalbare woningen zijn gerealiseerd. De genoemde opgaven op het gebied van bijvoorbeeld voorzieningen en woningen liggen echter buiten de invloedssfeer van de ontwikkeling van BIC Noord en worden in afzonderlijke trajecten opgepakt.

Thema: Bereikbaarheid

Inbreng	Reactie ASML
2. Extra druk op de wegen Omwonenden en bedrijven in de omgeving waren tijdens de inloopbijeenkomsten met name nieuwsgierig naar de verkeersmaatregelen. De voorgestelde maatregelen om de extra druk op te vangen worden over het algemeen positief ontvangen. Toch blijft de zorg bestaan of de regio deze extra toename van verkeer wel aan kan.	Het pakket aan maatregelen heeft betrekking op aanpassingen van het onderliggende wegennet. Dat zijn dus de wegen die niet in eigendom/beheer zijn van het Rijk. Het pakket aan maatregelen is bepaald met behulp van berekeningen met een gedetailleerd model (zogenamd 'dynamisch' verkeersmodel) dat de verkeersdoorstroming op kruispunten diepgaand inzichtelijk maakt. Invoer voor dit model zijn prognoses van de verkeersbelasting in de toekomst. Deze prognoses zijn afkomstig uit het provinciale Brabant Brede Model Aanpak verkeersmodel (BBMA). Hierin zijn vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen meegenomen, bijvoorbeeld woningbouwplannen in de regio, die op korte, middellange en lange termijn plaatsvinden. Ook verkeer van en naar BIC Noord is in dit model toegevoegd voor het onderzoek naar deze ontwikkeling.

Thema: Bereikbaarheid

Inbreng	Reactie ASML
2.1. Relatie met A58 en A2/N2/Brainportlijn In bijna alle gesprekken geven omwonenden aan dat de extra toename van verkeer van de campus niet los gezien kan worden van de verbreding van de A58. Dit laat volgens hen te lang op zich wachten. Zij vragen ASML om samen met de gemeenten meer druk te zetten op het Rijk om te zorgen dat de verbreding van de A58 snel prioriteit krijgt. Ook vragen bewoners aandacht voor de aansluiting van de A2/N2. Hiervoor loopt nu een MIRT-verkenning. Daarbij leeft de vraag of de A2/N2 nu wordt meegenomen in de plannen van ASML - en zo niet, waarom niet.	De infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor een goede bereikbaarheid van het toekomstige gebied BIC Noord in zowel de aanleg- als in de gebruiksfase worden uitgevoerd onder regie van het Rijk en decentrale overheden. De gemeenten vinden het ook van groot belang om de A58 prioriteit te geven en geven dit signaal af aan het Rijk. De planstudie naar de verbreding van de A58 wordt naar verwachting medio 2027 weer door Rijkswaterstaat opgestart. Om mogelijke optimalisaties in beeld te brengen voor de N2/A2 loopt op dit moment een zogenaamde MIRT-studie. Deze studies vallen buiten de scope van de ontwikkeling BIC Noord. Een deel van de maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren maakt onderdeel uit van de Brainport- en Beethovendeal. ASML draagt hier financieel aan bij en werkt hiervoor samen met de omliggende gemeenten (Eindhoven, Best en Oirschot), andere betrokken overheden (Rijk, provincie) en het bedrijfsleven. Het belang van ASML ten aanzien van goede bereikbaarheid van de regio is hierbij hetzelfde als voor bewoners, bezoekers of het bedrijfsleven. Daarnaast heeft ASML ook beleid om medewerkers en bezoekers te stimuleren (meer) gebruik te maken van het OV of de fiets om naar de locaties te reizen. Net als het verbeteren van fietsroutes is het verbeteren van het openbaar vervoer een belangrijke maatregel om de drukte van het autoverkeer te verminderen. Dit is ook genoemd in de hierboven genoemde Brainport- en Beethovendeal. Ambitie is om HOV-verbindingen (hoogwaardig openbaar vervoer) te realiseren die onder andere Eindhoven Centraal en station Best verbinden en een verbinding tussen station Best en Veldhoven (Brainportlijn), met een tussenstop op BIC Noord maken.

Thema: Bereikbaarheid

Inbreng

Tot slot is aandacht gevraagd voor het tracé van de Brainportlijn buiten het projectgebied en het behoud van het groene karakter van het stationsgebied in Best/Batadorp bij de inpassing van de Brainportlijn richting de campus. En de mogelijke extra druk op het station Best.

Reactie ASML

Momenteel loopt er een studie onder regie van de gemeente Eindhoven waarin diverse varianten voor de Brainportlijn naast elkaar worden gezet. Ook voor het traject in Best is een aantal opties mogelijk. In de studie worden de plus- en minpunten in beeld gebracht per variant. De gemeente informeert de omgeving hierover. Uitgangspunt voor het te kiezen tracé door/naast BIC Noord is dat dit nu geen beperkingen op zal leggen voor het aansluitend tracé door Best.

De aanleg van HOV3 is zojuist afgerond. Dit is een HOV-verbinding die ervoor zorgt dat het gebied sneller te bereiken is met het openbaar vervoer.

De toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied Best is in het kader van de ontwikkeling van BIC Noord momenteel geen onderwerp van gesprek. Gesprekken hierover worden op lokaal niveau gevoerd en in regioverband en met het Rijk. ASML is hierin volgend.

Zie antwoord onder 'Impact op de regio' en bij 'Relatie met A58 en A2/N2/Brainportlijn'.

2.2. Doorstroming

Er wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de doorstroming. Specifiek voor de toegangswegen naar en in de woonwijk Meerhoven en de Ringweg Best. Daarbij is de suggestie gedaan om de fietsers ongelijkvloers te laten kruisen bij de rotondes op de Ringweg. Ook is de vraag gesteld of de toekomstige ontwikkelingen/groei van de kazerne meegenomen is in het BBMA-model en wordt de vraag gesteld of de nieuwe Dirk Noordhoflaan LZV-proof is, oftewel geschikt is voor lange en zware vrachtwagencombinaties.

Net als voor bedrijven geldt dat ook de doorstroming op de wegen rondom woonomgevingen moet zijn gewaarborgd. Dit sluit aan bij het brede pakket aan maatregelen, opgesteld door de overheden, dat onderdeel uitmaakt van eerdergenoemde Brainport- en Beethovendeal. (Snel-) fietsroutes worden hierin specifiek genoemd als belangrijke maatregel om de druk van het autoverkeer te verminderen, waarbij ook gekeken wordt om deze waar mogelijk ongelijkvloers te laten kruisen.

Uit de berekeningen van het verkeersmodel blijkt dat er geen sprake is van toename van verkeer door de wijk Meerhoven als direct gevolg van de ontwikkeling van BIC Noord.

De doorstroming van het gemotoriseerd verkeer op rotondes op de Ringweg staat nu al deels onder druk. Naast de voortliggende ontwikkeling lopen hierover nu gesprekken tussen de lokale overheden over mogelijke maatregelen. Of het ongelijkvloers afwikkelen van langzaam verkeer hierbij een optie is zal later moeten blijken.

De verlegde Dirk Noordhoflaan zal geschikt zijn voor hetzelfde type voertuigen als de huidige Dirk Noordhoflaan.

2.3. Achterliggende berekeningen

Daarnaast leeft de vraag of in de verkeersberekeningen genoeg rekening is gehouden met de snelle groei van de regio. Denk onder andere aan nieuwe woningbouw, toekomstige ontwikkelingen van andere bedrijven en de uitbreidingsplannen van de kazerne.

In het BBMA-model is rekening gehouden met vastgestelde plannen die bij aanvang van het verkeersonderzoek in het BBMA waren opgenomen. Voor nieuwe initiatieven zal de impact in de besluitvorming van het specifieke plan in beeld moeten worden gebracht.

Thema: Bereikbaarheid

Inbreng

2.4. Bouw campus in relatie tot uitvoering inframaatregelen
Een zorg die op tafel kwam is het traag verlopen van de inframaatregelen. Dat roept de vraag op in hoeverre er al gestart kan worden met de bouw als de maatregelen nog niet uitgevoerd zijn.

Reactie ASML

Parallel aan de bouw van de campus wordt gestart met de uitvoering van de inframaatregelen. De bereikbaarheid zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase moet gewaarborgd zijn. De regie hiervoor ligt bij het Rijk en de decentrale overheden. Daar worden later in het planologisch plan voorwaardelijke verplichtingen voor opgenomen.

3. Sluipverkeer

Omwonenden maken zich zorgen over sluipverkeer. Door de komst van BIC Noord ligt het in de lijn der verwachting dat er meer sluiproutes gaan ontstaan. Specifiek noemen zij daarbij de Eindhovenseweg in Oirschot en de Landsardseweg in Eindhoven en het extra sluipverkeer richting de kazerne.

Het verbeteren van de infrastructuur in het gebied en de omgeving is van groot belang. ASML herkent de zorgvraag. Het pakket van maatregelen is erop gericht dat het verkeer zich kan verplaatsen naar het zuiden en het noorden ten opzichte van het plangebied. Uit berekeningen blijkt dat er op enkele routes in Oirschot en Best sprake zal zijn van een beperkte toename van verkeer als gevolg van de ontwikkeling BIC Noord. Bijvoorbeeld op de Eindhovenseweg. De toename van verkeer op deze weg zorgt echter niet voor een knelpunt voor doorstroming of verkeersveiligheid. Zodra de A58 is aangepakt zal dit naar verwachting weer minder worden.

4. Bouwverkeer

Bedrijven in de omgeving vragen aandacht voor de bereikbaarheid tijdens de realisatiefase. Mogelijke omleidingsroutes kunnen effect hebben op hun bedrijfsvoering. Daarbij is het beschikbaar zijn en blijven van de huidige onderdoorgang A58/Erica van groot belang.

Zie ook onder 'Doorstroming'. Het belang van ASML ten aanzien van goede bereikbaarheid van de regio is gelijk aan dat van bedrijven en bewoners, zowel in de aanleg- als de gebruiksfase. Uitgangspunt is de overlast tot een minimum te beperken, al kan dit niet helemaal worden voorkomen. Omleidingsroutes zullen in vervolgfases worden uitgewerkt. Hierover zal dan ook worden gecommuniceerd.

5. Openbaar vervoer

5.1 Slimme mobiliteitsoplossingen

Verschillende aanwezigen vragen in hoeverre er ook nagedacht wordt over meer onconventionele grootschalige mobiliteitsvoorzieningen, zoals besloten collectief vervoer, een skytrain, monorail of een tunnel van Best naar Leenderheide. Daarnaast wordt voorgesteld om mobiliteitshubs te maken buiten EHV-Zuid-West om.

Een groot deel van de te nemen maatregelen op het gebied van mobiliteit maken onderdeel uit van de Brainport- en Beethovendeal. Oplossing wordt gezocht in de aanleg van een hoogwaardige en hoogfrequente openbaar vervoerslijn, de zogenaamde Brainportlijn. De regie in de uitvoering hiervan ligt bij het Rijk en de decentrale overheden. De in de inbreng genoemde voorzieningen zijn hier niet in genoemd en er loopt hier momenteel ook geen onderzoek naar.

6. Fietsers

6.1 Stimuleren van fietsen naar de campus en de toegang tot de campus

De vraag wordt gesteld in hoeverre ASML fietsen op en naar het werk promoot. Ook wordt er aandacht gevraagd om in het uiteindelijke ontwerp voldoende rekening te houden met goede toegangswegen voor fietsers en voetgangers naar de campus en is de wens geuit om fietspaden op de campus ook toegankelijk te maken voor recreanten.

ASML heeft zich gecommitteerd aan een mobiliteitsopgave in samenwerking met de gemeente Eindhoven waarbij gerekend wordt met een vast percentage aan fietsen. De verdeling is genoemd in het VOSP en dit zal ook onderdeel uitmaken van het TAM-Omgevingsplan. Daarmee zet ASML het beleid voort dat ook geldt bij de campus in Veldhoven. ASML heeft namelijk concreet beleid om medewerkers en bezoekers te stimuleren (meer) gebruik te maken van het OV of de fiets om naar de locaties te reizen. De afgelopen jaren is hierin een positieve ontwikkeling waar te nemen.

Thema: Bereikbaarheid

Inbreng

Reactie ASML

6.2 Fietspaden

De Fietzersbond vraagt aandacht voor de impact van de ontwikkeling op de bestaande fietspaden. Denk aan de impact van de extra fietsbewegingen op de omliggende fietsinfrastructuur. Daarbij wordt specifiek gevraagd of er een oplossing bedacht kan worden om het fietspad langs de Spottersweg te behouden. Ook wordt aandacht gevraagd voor de groenzone tussen het fietspad langs het Beatrixkanaal (slowlane) en de Oirschotsedijk. Bewoners in Oirschot vragen aandacht voor een goede fietsverbinding langs de Landsardseweg en de Eindhovensedijk.

Het beoogde campuspad in combinatie met de slowlane is opgenomen in het VOSP. Daarmee bieden de gemeente Eindhoven en ASML een robuuste structuur aan. De fietsers die nu gebruik maken van het fietspad aan de westzijde van de Spottersweg tussen de Landsardseweg en Luchthavenweg kunnen in de nieuwe situatie bij het kruispunt bij de Spottersweg oversteken naar de slowlane richting Luchthavenweg en vice versa, waarmee een alternatieve route wordt geboden.

Om de mogelijkheden voor het verbeteren van fietsverbindingen te bespreken wordt er in overleg gegaan met diverse vertegenwoordigers van bewoners in omliggende dorpen en belangenorganisaties.

7. Beheer, onderhoud en veiligheid

Bewoners vragen aandacht voor goede afstemming tussen gemeenten voor het huidige beheer, onderhoud en veiligheid op bestaande wegen, zoals gladheidsbestrijding. Ook vragen zij zich af hoe de hulpdiensten worden betrokken bij de planvorming. Daarnaast wordt er aandacht gevraagd voor de kabels die naast de Dirk Noordhoflaan in de grond liggen en mogelijk verplaatst moeten worden.

De regie ten aanzien van beheer, onderhoud en veiligheid ligt bij de decentrale overheden en het Rijk. Het in de reactie gegeven signaal zal worden doorgegeven aan de lokale wegbeheerders. Hulpdiensten worden standaard betrokken bij de uitwerking van wegenprojecten zodat aanrijtiden kunnen worden gewaarborgd.

Onderdeel van het uitwerken van de te nemen inframeatregelen is het inzichtelijk maken van bestaande kabels en leidingen. In overleg met de beheerder van deze ondergrondse infrastructuur worden afspraken gemaakt over eventueel noodzakelijke verleggingen of beschermende maatregelen.

8. Specifieke aandachtspunten in de uitvoering van de maatregelen

- Politiehondenclub PHC Welschap vraagt aandacht voor de impact van de plannen voor hun voorzieningen
- Bewoners willen graag door de onderdoorgang A58/ Oude Bestse Ploegstraat kunnen blijven wandelen. Daarbij zou een trottoir al een oplossing kunnen zijn. Dit ook in relatie tot het mogelijke toekomstige gebruik van deze onderdoorgang door HOV.
- Rondom de Landsardseweg/Scherpening zijn zorgen over verkeersveiligheid. Een voorgestelde oplossing is het invoeren van trajectcontrole.

Er is geen impact te verwachten van het voorliggende plan op het veld van de politiehondenclub bij BIC1.

Indien er tijdens uitvoering van de maatregelen aandachtspunten naar voren komen dan zal hier in overleg naar gekeken worden. De regie voor aanpassingen aan de openbare ruimte of snelheidscontroles ligt bij de (lokale) overheid.

De huidige onderdoorgang wordt in het kader van de toekomstige verbreding A58 naar verwachting vervangen door een nieuwe onderdoorgang. Indien gekozen wordt voor gebruik van de onderdoorgang door het HOV, dan zal de gemeente Eindhoven deze wens meenemen in het te maken ontwerp, in afstemming met RWS.

Uit de gemaakte verkeersanalyse blijkt niet dat de situatie op het genoemde kruispunt nadelig wordt beïnvloed door verkeer vanuit BIC Noord. Het signaal over de bestaande situatie zal worden doorgegeven aan de betrokken lokale wegbeheerders.

Thema: TAM-Omgevingsplan

Inbreng

Reactie ASML

9. Veiligheidscontouren

Het gebied BIC Noord bevindt zich binnen de vastgestelde veiligheidscontouren van Eindhoven Airport. Omwonenden en bedrijven vragen aandacht voor veilig bouwen en werken binnen dit gebied. Daarbij wijzen zij op de mogelijke effecten van trillingen door overvliegende Chinooks en F-35's op de bouwactiviteiten. Daarnaast is er zorg geuit over de veiligheid van medewerkers op de BIC Noord campus, aangezien het plangebied in de directe nabijheid van de start- en landingsbanen van het vliegveld ligt.

Bij de positionering van de toekomstige gebouwen en in het ontwerp hiervan wordt er rekening gehouden met de vastgestelde veiligheidscontouren en mogelijke trillingshinder.

10. Groene invulling gebied

Er zijn zorgen geuit over de inrichting van de campus in relatie tot het aantal vogels en insecten. Er wordt aandacht gevraagd voor een groene invulling van het gebied, zodat er voldoende ruimte blijft voor natuur. Vooral het toevoegen van struiken wordt hierbij belangrijk gevonden. Ook is er zorg dat te veel bestrating kan leiden tot extra warmte en wateroverlast. Tegelijkertijd wordt de groene inrichting juist ook gezien als een kans om de campus aantrekkelijker en duurzamer te maken.

Bij de ontwikkeling van BIC Noord is veel aandacht voor onder andere de ligging nabij het Natuur Netwerk Brabant en een ecologische verbindingszone. Er zijn flora- en fauna-onderzoeken gedaan om de aanwezige soorten te inventariseren. Uitgangspunt voor het verder uitwerken van de nieuwe campus is dat de groene structuur in stand moet blijven en dat natuurinclusief wordt ontwikkeld. En tegelijkertijd de ruimte zodanig in te richten dat deze klimaatadaptief is. Dit wordt verder vormgegeven in een landschapsplan voor gebouwen en het buitenterrein, als onderdeel van de ruimtelijke procedure.

Thema: ASML in verbinding met de regio

Inbreng

Reactie ASML

11. Relatie met de omgeving

De informatieavonden zijn door veel bezoekers ervaren als een prettige en persoonlijke kennismaking met ASML. Met name georganiseerde overleggen zoals dorpsraden en verenigingen geven aan graag in nauw contact met ASML te willen blijven en een bezoek op prijs te stellen.

We kijken met een goed gevoel terug op de contacten die zijn gelegd tijdens de informatiebijeenkomsten. Graag blijven we in gesprek en passen de manier van communiceren aan naar behoefte. We zullen de website ASML Dichtbij blijven gebruiken om onze omgeving op de hoogte te houden en zullen kijken hoe we publieksvriendelijke vertalingen van formele stukken kunnen delen.

12. Sociale cohesie

Omwonenden geven aan dat zij het belangrijk vinden dat nieuwe medewerkers van ASML zich welkom voelen en hun plek kunnen vinden in de regio. Zij benadrukken het belang dat deze nieuwe bewoners actief deel kunnen uitmaken van het lokale leven, bijvoorbeeld door zich aan te sluiten bij verenigingen en buurtinitiatieven. Daarbij vraagt een buurtbewoner aandacht voor het behoud van de Nederlandse taal, terwijl een andere buurtbewoner juist aandacht vraagt voor het waarderen van de culturele diversiteit die nieuwe bewoners meebrengen. Omwonenden en bewonersverenigingen gaven aan benieuwd te zijn welke rol ASML voor zichzelf ziet in het ondersteunen van de sociale verbinding en zoeken hier graag samenwerking in op.

13. Aansluiting onderwijs

Onderwijsinstellingen benadrukken het belang van een stevige samenwerking tussen ASML en het onderwijs. Zij zien kansen voor ASML om bij te dragen aan het onderwijs. Daarbij wordt onder andere gedacht aan het verzorgen van lessen over kunstmatige intelligentie en het vertellen over wat ASML doet. Op die manier kan de jeugd niet alleen kennismaken met nieuwe technologieën, maar ook beter begrijpen welke rol ASML speelt.

Daarnaast zien onderwijsinstellingen voor zichzelf een rol weggelegd in het ondersteunen van expatouders bij het wegwijs worden in het Nederlandse onderwijssysteem. Daarbij staan vragen centraal als: hoe kunnen kinderen van expatouders sneller hun plek vinden binnen het schoolsysteem en zich tegelijkertijd zo goed mogelijk onderdeel voelen van de lokale samenleving?

Bijdragen aan STEM (onderwijs in de vakgebieden Science (Wetenschap), Technology (Technologie), Engineering (Ontwerp/Techniek) en Mathematics (Wiskunde)) en inclusief onderwijs zijn belangrijke pijlers van ASML's programma voor maatschappelijke betrokkenheid.

We ondersteunen het onderwijs met het versterken van een STEM-programma wat aansluit bij de visie en context van de school: op middelbare scholen bieden we het STEMup programma aan, en met de ASML Junior Academy in samenwerking met Mad Science ondersteunen we bijna 500 basisscholen in de regio.

ASML-medewerkers zetten zich in als vrijwilliger in deze programma's of hybride docent, en scholen hebben de mogelijkheid op bezoek te komen, zodat leerlingen beter kunnen begrijpen hoe technologie werkt en welke rol ASML speelt.

Het ondersteunen van alle ouders met een internationale achtergrond is van belang voor zowel deze ouders en kinderen alsook voor het schoolsysteem als geheel. ASML ondersteunt onder andere project Samen Leren in Diversiteit, wat zorgt voor extra professionele ondersteuning voor basisscholen en ouders bij uitdagingen rond cultuur en taal op school. ASML werkt nauw samen met het onderwijs en gemeenten, onder andere via de Taskforce Onderwijsopgave Brainport waar de Regionale Uitvoeringsagenda Onderwijsopgave Internationalisering op de agenda staat. Een voorbeeld van deze agenda is het informatieplatform [Insidr. Knowledge Hub for Internationals](#) dat internationale ouders helpt sneller hun plek te vinden binnen het schoolsysteem.

Thema: In gesprek met u

Inbreng

Reactie ASML

14. Passende en persoonlijke communicatie

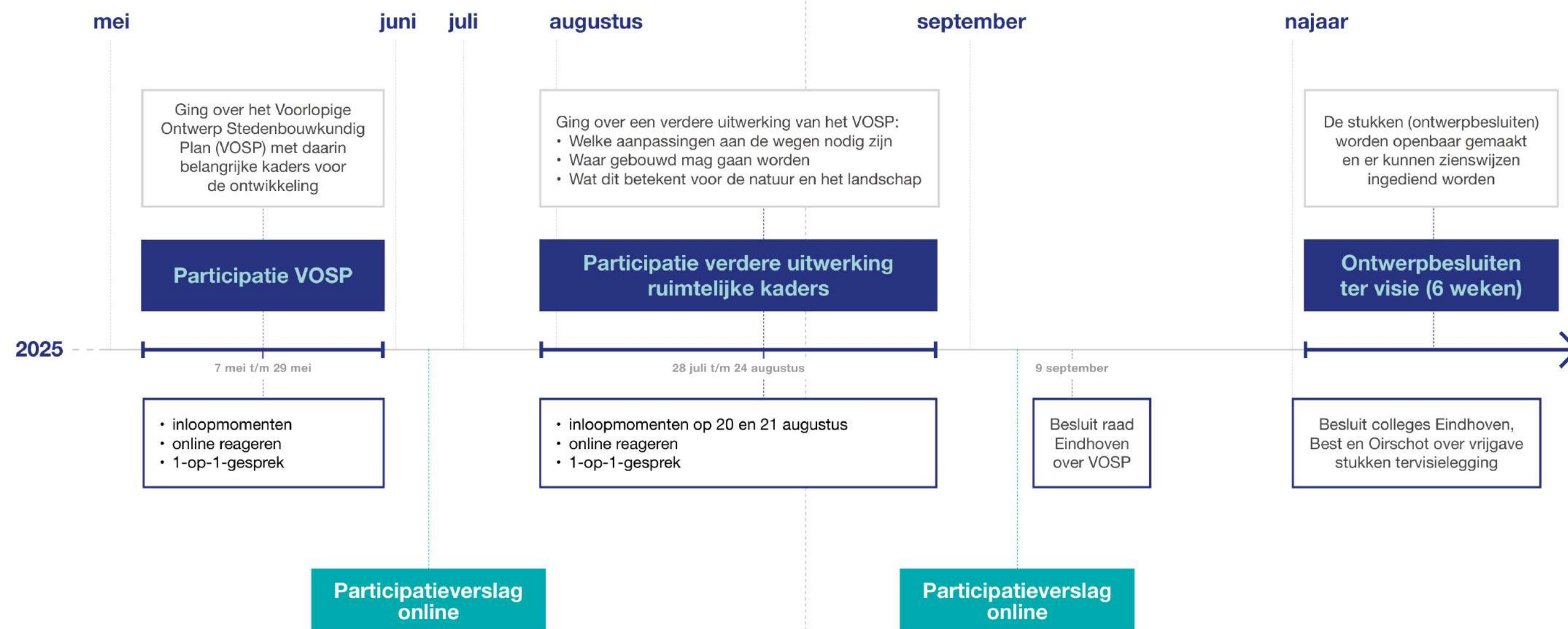
Er wordt veel waardering geuit voor de persoonlijke communicatie van de mensen van ASML en de aanwezige gemeenten. De korte lijntjes helpen om elkaar te leren kennen. Er wordt gevraagd om de buurt regelmatig te informeren, niet alleen via formele ASML-zkanalen, maar ook weer op een zelfde toegankelijke en persoonlijke manier. Hiervoor zijn verschillende suggesties gedaan, zoals het periodiek verspreiden van een nieuwsbrief, het delen van ASML-nieuws via sociale media en lokale krantjes, en het zorgen voor duidelijke en actuele informatie op de website. Op deze manier is ASML geen verre vriend maar een goede buur.

Zie antwoord onder 'Relatie met de omgeving'

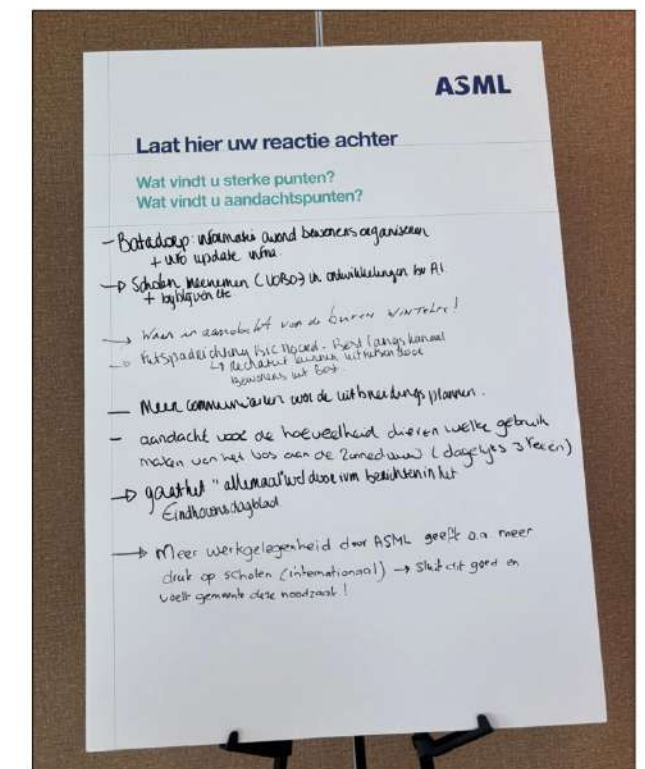
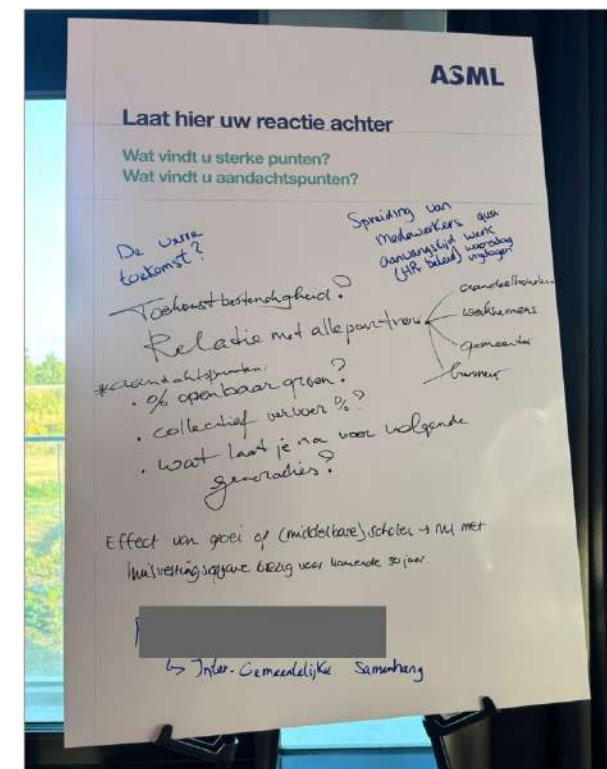
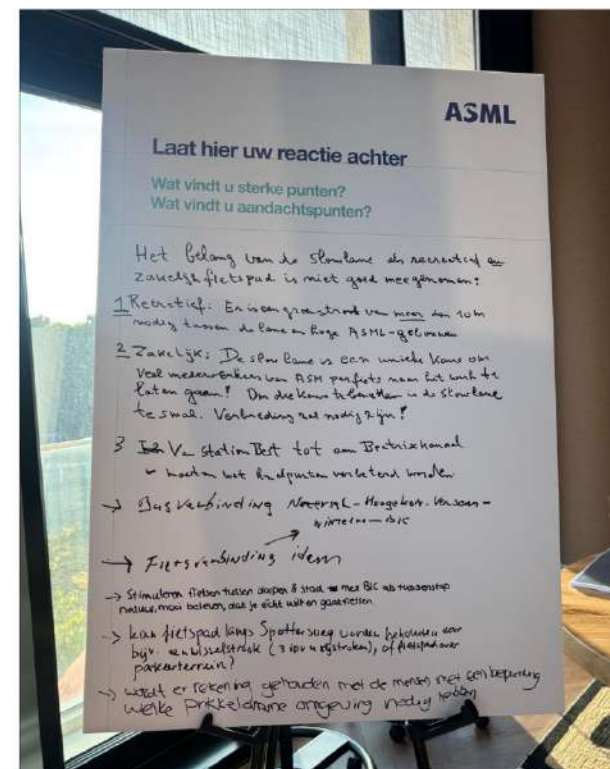
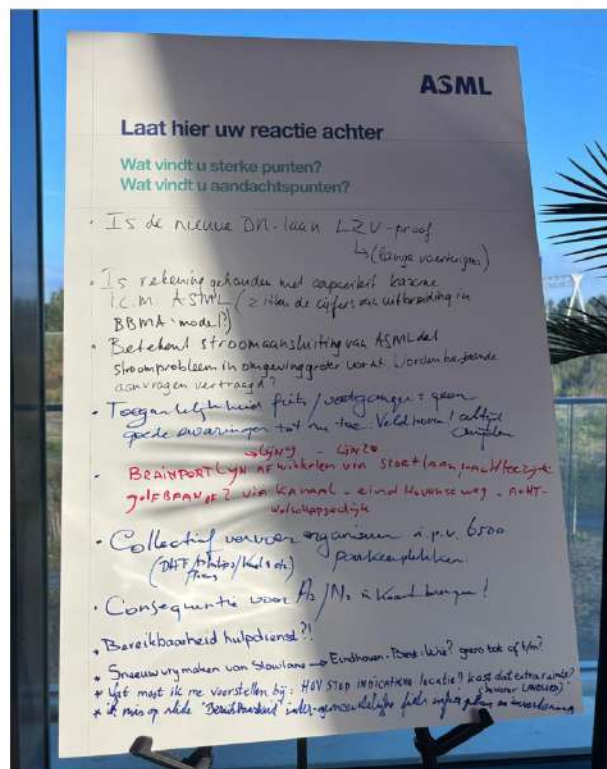
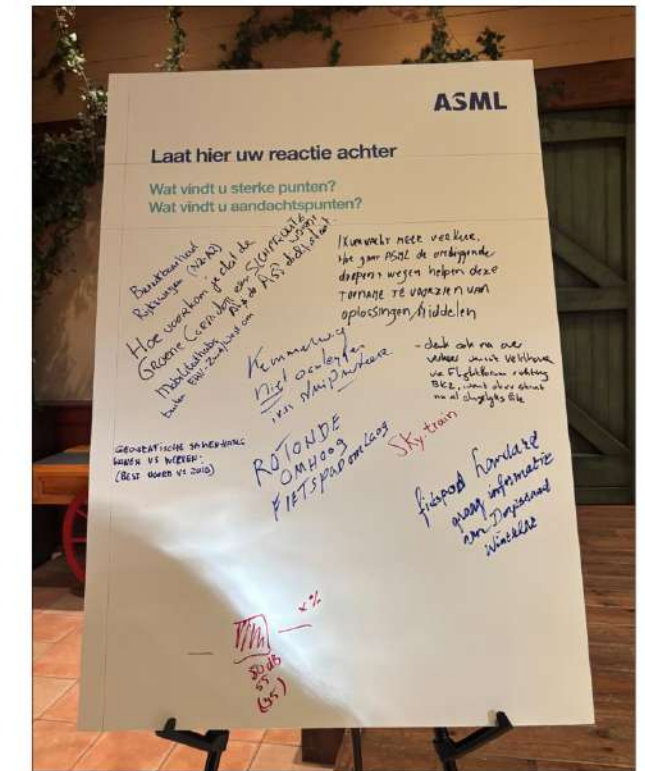
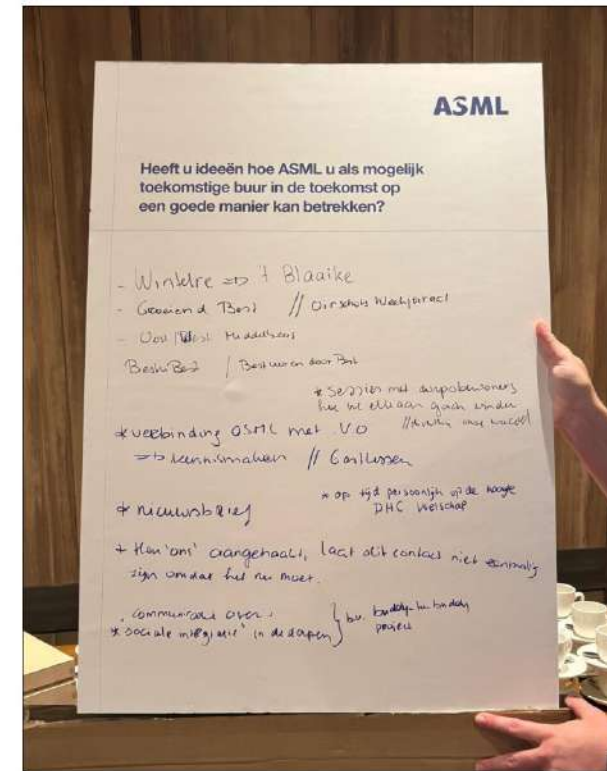
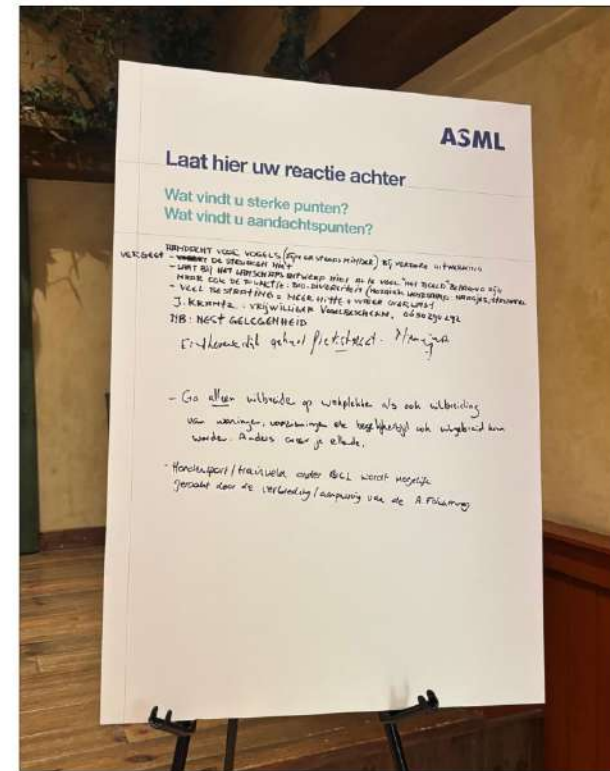
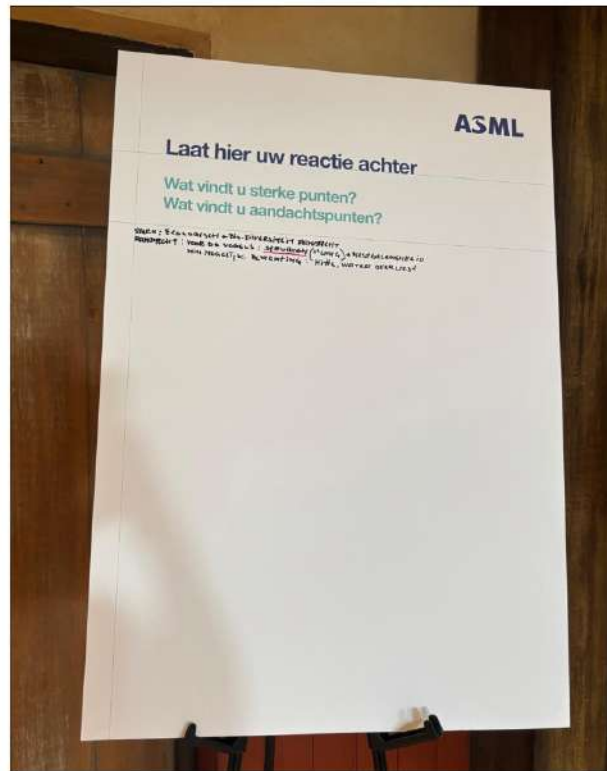
Vervolgstappen

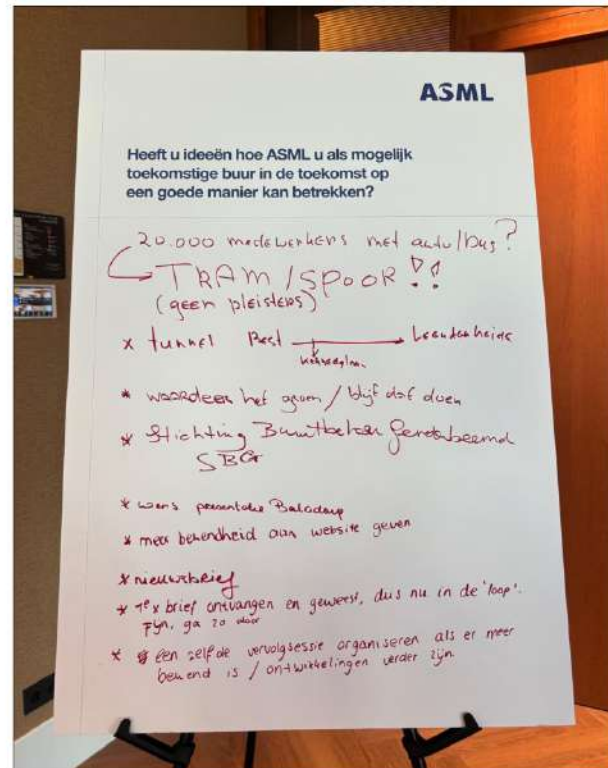
Op 9 september neemt de gemeenteraad van Eindhoven naar verwachting een besluit over het Voorlopig Ontwerp Stedenbouwkundig Plan. Dit najaar besluiten de colleges van Eindhoven, Best en Oirschot over de verdere uitwerking daarvan in zogenoemde ontwerpbesluiten. Dit zijn de formele stukken waarmee de benodigde vergunningen (BOPA's/TAM-Omgevingsplan) vrijgegeven worden. Namens de drie gemeenten coördineert de gemeente Eindhoven dit proces.

Nadat de gemeente Eindhoven de ontwerpbesluiten openbaar heeft gemaakt, onder andere via de website van de gemeente en via officielebekendmakingen.nl, is het 6 weken mogelijk om zienswijzen in te dienen. Binnen deze periode wordt een toelichtingsbijeenkomst georganiseerd om belangstellenden goed te informeren.



Bijlage 3: geschreven reacties tijdens inloopbijeenkomsten op 20 en 21 augustus





Verdere uitwerking van het voorlopige ontwerp BIC Noord (ASML-Campus)

100

Hiermee wil Trefpunt Groen Eindhoven haar reactie geven op de verdere uitwerking van de plannen voor de ASML Campus op BIC Noord, zoals deze tot op heden te zien zijn op asml.com/bicnoord. Eerder in mei 2025 had TGE [haar reactie](#) op het voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan (VOSP) BIC Noord verstuurd.

Op basis van het VOSP, wordt op dit moment gewerkt aan de vergunningsaanvragen voor de aanpassingen van de wegenstructuur en aan de benodigde wijzigingen aan het omgevingsplan, via een TAM-omgevingsplan procedure. In deze reactie richten we ons op de concept TAM-omgevingsplan. Het is belangrijk om te melden dat er alleen een verbeelding van het concept TAM-omgevingsplan beschikbaar was ([hier te zien](#)), zonder verdere tekstuele uitleg over de inhoud ervan (bijv. regels).

Campuspad

We brengen opnieuw een zorgpunt onder de aandacht dat we in onze eerste reactie op het VOSP hebben geuit: hoewel het aanmoedigen van wandelen en fietsen binnen de ASML-campus een goed uitgangspunt is, vinden wij het nog steeds moeilijk te begrijpen waarom het campuspad geprojecteerd moet worden binnen de 30 meter zone van de huidige ecologische verbindingszone (EVZ) aan de oostoever van de Ekkersrijt.

De oostelijke oever van de Ekkersrijt is sinds 2022 ingericht als EVZ en sindsdien ontwikkelt de natuur zich daar en hebben zich verschillende planten- en diersoorten gevestigd. Daarnaast vinden wij dat een gebied dat al is aangelegd als compensatie voor een andere ontwikkeling (in dit geval BIC-cluster 1), niet aangetast en opnieuw gecompenseerd moet worden.

De ruimte die het campuspad inneemt is minimaal in vergelijking met de totale oppervlakte van de ASML-campus, en met het gebied met bestemming 'Bedrijf' in de TAM-omgevingsplan. TGE pleit ervoor dat het campuspad volledig buiten de bestaande 30 meter brede EVZ wordt geprojecteerd en dat dit moet worden weerspiegeld in het TAM-omgevingsplan.

Afstand tot NNB-gebieden

In het VOSP worden bufferzones (of marges) tussen de gebouwen en bestaande NNB-gebieden aangegeven (blz. 50): een 'marge van bouwvlak tot NNB' van 20 meter aan de noordzijde, en een afstand van 10 meter aan de oostzijde, tegen de EVZ langs het Beatrixkanaal (blz. 53 en blz. 57). Plus het zogenaamde "compensatiezone", die volgens de tekening in blz. 54 ook niet bebouwd zou worden.

Op basis van de verbeelding van de concept-TAM-omgevingsplan is het niet mogelijk om te meten of deze afstanden correct zijn opgenomen. Kan TGE hier meer informatie over krijgen?



Figuur 1 – uitsnede van het VOSP BIC Noord (blz. 53), waar de marge van bouwvlak tot de NNB en de compensatiezone te zien is.

Compensatie groen langs de Dirk Noordhoflaan

Langs de huidige Dirk Noordhoflaan ligt aan weerszijden een strook van 30 meter breed met als bestemming 'Groen'. Volgens het VOSP zullen de bomen langs het huidige tracé van de Dirk Noordhoflaan zover ruimtelijk mogelijk langs het tracé van de nieuwe Dirk Noordhoflaan gecompenseerd worden. Toch vragen we ons af of volgens de nieuwe 'Beleidsregel groen en water bij ruimtelijke ontwikkelingen' van gemeente Eindhoven de compensatie van een gebied met bestemming 'groen' in de nieuwe situatie ook bestemming 'groen' moet hebben. Zou gemeente Eindhoven deze situatie kunnen verduidelijken?

Trefpunt Groen Eindhoven hoopt dat deze punten in aanmerking kunnen worden genomen voor eventuele aanpassingen in het concept-TAM-omgevingsplan. Zoals tot nu toe is TGE beschikbaar voor overleg en samenwerking in de komende stappen van dit proces.

Namens Trefpunt Groen Eindhoven,
_____, coördinator



Bijlage 5: reactie Fietzersbond



Commentaar op VOSP BIC Noord

Augustus 2025

Algemeen: te veel focus op automobiliteit.

In de nota wordt veel aandacht besteed aan de invloed op de mobiliteitsvoorzieningen in de omgeving. Daarbij valt op dat met name veel extra vervoerscapaciteit wordt geëist voor mobiliteit per auto en bus. Mobiliteit met langzaam verkeer wordt maar zijdelings behandeld. Eindhoven heeft in haar beleid afgesproken het STOMP principe te hanteren bij de opzet van nieuwe plannen. Dat betekent dat de ontsluiting van BIC de hoogste prioriteit uitgaat naar Stappen en Trappen, dan naar OV, en vervolgens naar automobiliteit.

ASML daarentegen gaat nu uit van een hoge behoefte aan automobiliteit van bijna 5600 auto's per dag. Maar met de helft daarvan en met 4 personen per auto en kan het overgrote deel van het personeel al als automobilist op het werk komen. Dan volstaat het wegenplan zoals dat in 2017 - mede met ASML - is ontwikkeld, en is de hele wegnutbreiding niet nodig.

Maak ook voor de fietser een analyse van de capaciteitsbehoefte en knelpunten in de toevoer routes.

We vinden dat in de plannen tenminste de invloed op de omringende fietsinfra wordt bestudeerd en berekend, en dat bekeken wordt hoe de fietsroutes kunnen worden uitgebreid en verbeterd om de extra benodigde capaciteit op te vangen. Wanneer 50% van de werknemers per fiets komt, betekent dat 20000 extra fietsbewegingen per dag, een aantal dat een uitgebreide studie zeker rechtvaardigt.

Tegen opheffing fietspad spottersweg.

Gezien het belang van een goede fietsontsluiting vinden we opheffing van bestaande fietspaden zoals die langs de Spottersweg ten behoeve van het faciliteren van meer automobilisten op de toevoerwegen, absoluut onacceptabel en ingaan tegen alle beleidsuitgangspunten. Juist het onderhouden en uitbreiden van een fijnmazig fietsnetwerk is basis voor bevorderen van het reizen per fiets.

Bovendien leidt het uitbreiden van de autowegencapaciteit alleen maar tot meer autobewegingen, en belemmert het de benutting van slimmere mobiliteitsoplossingen.

Voorkom aantasting van de hoofdfietsroutes door behoud van de groenzones langs het Beatrixkanaal en de Oirschotsedijk. Houdt daarbij een minimaal 50m brede berm aan als niet-uitgeefbaar gebied.

De plannen zoals nu voorgesteld geven de ontwikkelaar de ruimte logistieke hallen tot 30m hoogte direct te plaatsen naast de Slowlane bij het Beatrixkanaal en in de Groene Corridor langs de Oirschotsedijk. Deze pas aangelegde fietsroutes hebben nu grotendeels een landelijke uitstraling die door zowel recreatieve- als woonwerkfietzers belangrijk gevonden wordt voor het fietscomfort. Wij pleiten voor behoud van de groene zones langs deze routes zodat er ruimte blijft voor een dichte begroeiing en fietsers langs de route niet tegen hoge fabriekshallen moeten aankijken.

Bijlage 6: reactie Stichting Vakantiehuis De Sprinkhaan



Bestuur: [redacted] voorzitter

Aan ASML

email: dichtbij@asml.com

Oirschot, 17 augustus 2025

Geachte heer/mevrouw,

Namens Stichting Vakantiehuis De Sprinkhaan, gelegen in de bosrijke omgeving tussen Oirschot en Best, wil ik graag onze eerste reactie geven op de plannen van ASML om een nieuwe campus te realiseren op BIC Noord.

Op 20 juni jl. sprak onze voorzitter, de heer [redacted], met mevrouw [redacted] van ASML. Op 12 september volgt een vervolgesprek. Tijdens dit eerste contact hebben wij gesproken over de gevolgen van diverse ruimtelijke ontwikkelingen rondom vakantiehuis De Sprinkhaan, in het bijzonder de voorgenomen bouw van een ASML-campus op Brainport Industries Campus (BIC) Noord en de geplande uitbreiding van de omliggende infrastructuur. Wij verwachten dat deze plannen aanzienlijke overlast zullen veroorzaken.

Wij verzoeken u daarom formeel om nader onderzoek te doen naar de geluidsbelasting en luchtkwaliteit op en rond vakantiehuis De Sprinkhaan, dat speciaal is bestemd voor kinderen en jongvolwassenen met een beperking. Tevens vragen wij om duidelijkheid over de voorgenomen verbreding van de Spottersweg (met mogelijk twee extra rijbanen en een HOV-busbaan) en de aanpassing van de kruispunten Erica en Spottersweg.

Naast de te verwachten geluidsoverlast vrezen wij ook visuele hinder en een toename van fijnstofconcentraties. Voor onze doelgroep – kinderen en jongvolwassenen met onder meer autisme – vormen dergelijke prikkels een directe bedreiging voor hun welzijn en beleving van het verblijf.

Wij vertrouwen erop dat u onze zorgen serieus neemt en ons tijdig informeert over de voortgang en uitkomsten van het onderzoek.

Met vriendelijke groet,

[redacted signature]

Bijlage 7: reactie Active4you



ASML Dichtbij

datum : 19 augustus 2025
onderwerp : Reactie op plannen van ASML
e-mail : [redacted]

Geachte heer, mevrouw,

Namens Active4you, een zorgorganisatie welke reeds langere tijd Vakantiehuis De Sprinkhaan huurt, wil ik graag een eerste reactie geven op de plannen van ASML om een nieuwe campus te realiseren op BIC Noord.

Op 20 juni jl. sprak ondergetekende (bestuurder van Active4you) met [redacted] van ASML. Aangezien er toch nog vragen blijven bestaan is er een vervolgspraak gepland op 12 september.

Tijdens het eerste gesprek hebben we reeds aangegeven dat Active4you zich ernstige zorgen maakt over onze cliënten indien ASML daadwerkelijk de plannen doorzet om een nieuwe ASML-campus te ontwikkelen op Brainport Industries Campus (BIC) Noord.

Active4you is een organisatie welke begeleiding en behandeling biedt aan kinderen, jongeren en jong volwassenen met een verstandelijke en/of psychiatrische beperking. De cliënten van Active4you zijn gebaat bij een prikkelarme omgeving. Zoals u wellicht weet is het gebruik van de jeugdwet en de WLZ in Nederland de laatste jaren behoorlijk gestegen. We zijn van mening dat een verdere stijging niet wenselijk is. Sinds Active4you gebruik maakt van de Sprinkhaan zien wij successen ontstaan.

Onze cliënten zijn kinderen en jongeren welke op de wachtlijst staan voor langdurige GGZ interventies of zelfs uithuisplaatsingen. Daarnaast ondersteunen wij dagelijks kinderen en jongeren op onze locatie welke het niet redden om volledig of zelfs gedeeltelijk naar school (regulier of speciaal) te gaan. We merken dat deze locatie de voorwaarden biedt om succes te behalen. De Sprinkhaan is afgelegen, maar wel centraal voor de ouders om hen zelf op te komen halen. Door de afgelegen ligging zijn er voor onze deelnemers minder prikkels en kan dit zelfs helend werken. Immers de groene omgeving en het niet zien en beperkt horen van het verkeer zorgt voor ontlasting. Zeer regelmatig zien wij dat onze cliënten weer naar school kunnen, GGZ behandeling niet meer van toepassing is en zelfs uithuisplaatsingen geannuleerd. Onze cliënten geven vrijwel allemaal aan dat de omgeving heeft bijgedragen aan hun herstel. Door diverse financiers (gemeenten en het zorgkantoor) zijn wij verzocht om juist op deze locatie meer mensen te begeleiden/behandelen welke deze prikkelarme omgeving nodig hebben. Immers dergelijke plekken zijn er niet zoveel in de regio.



Door het ontwikkelen van Brainport Industries Campus (BIC) Noord zal er substantieel meer verkeer plaats gaan vinden welke meer prikkels gaat opleveren voor onze deelnemers. De veilige prikkelarme omgeving verdwijnt waardoor we bang zijn om deze succeservaringen niet meer of in mindere mate te kunnen realiseren.

Wij verzoeken u dan ook formeel om nader onderzoek te doen hoe de prikkelarme omgeving kan blijven bestaan.

Voor de volledigheid heb ik me eveneens aangemeld op de informatiebijeenkomst van 21 augustus waar ik bovenstaande vraag reeds vooraf gesteld heb. Mocht u nog vragen hebben dan verneem ik het graag.

Met vriendelijke groet,

ASML

**Reactie ASML op
ingezonden brieven
tijdens participatie**

Oktober 2025

In de participatie over de verdere uitwerking van de ontwikkeling van ASML op BIC Noord heeft een aantal partijen een reactie ingediend. Deze reacties zijn in het participatieverslag opgenomen als bijlage 4 (Trefpunt Groen Eindhoven), 5 (Fietzersbond Eindhoven), 6 (Vakantiehuis De Sprinkhaan) en 7 (Active4you). Met deze partijen is na de tweede participatieperiode contact geweest en is afgesproken om goed met elkaar in contact te blijven. Voor het volledige overzicht vatten we in deze bijlage de ingebrachte punten en de reactie van ASML hierop samen.



Trefpunt Groen Eindhoven

Trefpunt Groen Eindhoven (TGE) heeft zowel bij tijdens de eerste als de tweede participatieronde een brief gestuurd. Deze brieven zijn opgenomen als bijlage 3 van het participatieverslag VOSP en bijlage 4 van het participatieverslag verdere uitwerking ontwikkeling ASML. ASML heeft samen met de gemeente Eindhoven een reactie naar TGE gestuurd.

Inbreng Trefpunt Groen Eindhoven	Reactie ASML
1. TGE vraagt aandacht voor voldoende afstand tussen het toekomstige BIC Mix gebouw en de Oirschotsedijk. Dit vanwege de groene uitstraling van de Groene Corridor. Ook verzoekt TGE te kijken naar de mogelijkheid om de huidige groenstrook tussen de twee NNB-gebieden (die ongeveer 25 m breed is) te verbeteren, zodat deze als ecologische verbindingszone functioneert.	1. ASML en de gemeente geven aan dat BIC Mix geen onderdeel uitmaakt van het TAM-plan, maar dat de randvoorwaarden voor het verbinden van de genoemde NNB-gebieden met een 25 meter strook aanwezig zijn door de al aangeplante eikenrijen direct ten noorden van de Oirschotsedijk.
2. TGE geeft aan verheugd te zijn dat het Campuspad openbaar wordt, maar geeft aan het moeilijk te begrijpen te vinden dat het Campuspad geprojecteerd wordt binnen de 30 meter zone van het huidige EVZ aan de oostoever van de Ekkersrijt en niet direct buiten deze zone. TGE pleit ervoor dat noch de clusters, noch enig fiets- of voetpad binnen deze zone komen. Als het Campuspad in laatste instantie toch moet bestaan binnen de EVZ op de oostoever, dan suggereert TGE een vlonderpad voor voetgangers, niet op het maaiveld.	2. ASML en de gemeente geven aan dat uitgangspunt is dat de bestaande EVZ niet onnodig wordt aangetast. Door het uitbreiden van de EVZ zal het Campuspad zo worden gepositioneerd dat er altijd sprake is van een EVZ-zone van minimaal 50 meter. Het Campuspad zal buiten deze zone worden gelegd, dus in de 10 meter zone aan de buitenzijde van de oeverzone. In het TAM-plan wordt de uiterste begrenzing van dit Campuspad aangegeven. Op het moment dat blijkt dat de gebouwen binnen het bouwvlak voldoende ruimte over laten voor het Campuspad, dan kan het tracé of delen daarvan mogelijk buiten de EVZ-zone worden gelegd. In het inrichtingsplan wordt dit dan verder uitgewerkt.
3. TGE stelt vragen bij het aantal parkeerplaatsen (5.136 tot 8.560) in het huidige ontwerp en refereert aan de 3 scenario's die in het VOSP worden gepresenteerd, waarbij alleen het scenario zonder HOV-lijn uitgaat van 8.560 parkeerplaatsen. De andere twee scenario's, beide met een HOV-lijn in gedachten, voorzien tussen 5.136 en 5.600 of 6.420 parkeerplaatsen. TGE leest uit het VOSP dat er wel degelijk rekening gehouden wordt met een HOV-lijn voor BIC Noord en stelt zich hiermee de vraag of in het stedenbouwkundig plan een strikt maximum van 6.420 parkeerplaatsen moet worden beschouwd in plaats van 8.560. En idealiter maximaal 5.600 parkeerplaatsen, zoals berekend in het 'Ambitiescenario ASML 33:33:33'.	3. ASML en de gemeente geven aan dat er wordt uitgegaan van circa 6.530 plaatsen, rekening houdend met zowel het bouwvolume als de verkeerskundig maximaal aanvaarbare situatie ter plaatse. Een verhoging tot 8.550 plaatsen wordt niet in de regels van het TAM-plan opgenomen, maar enkel in de toelichting beschreven als een buitenplanse mogelijkheid indien er niet tijdig een HOV/Brainportlijn zou komen en aanvullende verkeerskundige maatregelen zouden worden genomen. De parkeernorm is vervolgens lager vanaf het moment dat een HOV-halte aanwezig is binnen 400 meter van nieuwbouw en deze HOV-verbinding bovendien voldoende capaciteit heeft zodat deze ook feitelijk bruikbaar is gezien de feitelijke hoeveelheid ASML-werknemers op het moment van toepassing van de lagere parkeernorm.
4. TGE geef aan dat zij zich kunnen vinden in de voorgestelde compensatiegebieden en denkt graag mee over mogelijkheden voor natuurinrichting in deze gebieden.	4. ASML en de gemeente zijn blij te horen dat TGE kan instemmen met het compensatievoorstel.
5. TGE merkt op dat rond 2010-2012 nieuwe natuurgebieden zijn gecreëerd na de werkzaamheden aan de A2/A67 en vraagt te bekijken of de mogelijke compensatiegebieden	5. ASML en de gemeente geven aan dat het compensatiegebied in de noordelijke driehoek voor deze ontwikkeling niet overlapt met nieuwe natuurgebieden die gecreëerd zijn vanwege de reconstructie A2/A67.
6. TGE zou het onderzoeksrapport naar mogelijk beschermde soorten graag ontvangen zodra het klaar is.	6. ASML en de gemeente geven aan dat zodra het rapport gereed is, ze dit met TGE delen.

Inbreng Trefpunt Groen Eindhoven	Reactie ASML
7. TGE is van mening dat het inrichten van de natuurcompensatiegebieden moet gebeuren voordat de bouwwerkzaamheden beginnen vanwege de ontwikkeling van de natuur.	7. ASML en de gemeente geven aan dat voor de inrichting van de natuurcompensatiegebieden de voorgeschreven termijnen uit de provinciale omgevingsverordening worden aangehouden.
8. TGE roept op om voor (verdere) natuurcompensatie te kijken naar de mogelijkheid om de huidige strook NNB-gebied langs het Beatrixkanaal te verbreden.	8. Er wordt vanuit gegaan dat de aangegeven compensatielocaties voldoende zijn.
9. TGE pleit voor versterking van de ecologische verbinding tussen de twee NNB-gebieden langs de Oirschotsedijk	9. ASML en de gemeente verwijzen naar verwijzen naar reactie onder punt 1.
10. TGE vraagt aandacht voor het bosgebied dat ten westen van de A2 ligt en dat niet tot het NNB behoort te verbinden met het grotere NNB-bos aan de noordkant van BIC Noord.	10. ASML en de gemeente nemen de suggestie mee bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan.
11. TGE vraagt aandacht voor de compensatie van waterberging en het zorgvuldig bepalen van de locatie van de kantoorgebouwen. Dit in verband met de ophoging van terreindelen die eerder waren bestemd als regionale waterbergingsgebieden en reservering waterbergingsgebieden. TGE spreekt de wens uit de huidige inrichting van de oostelijke oever van Ekkersrijt te beschermen en niet aan te tasten. Denk ook aan de poelen die daar al zijn aangelegd en deel uitmaken van deze EVZ.	11. ASML en de gemeente geven aan dat op dit moment nog overleg plaatsvindt met het waterschap over de wijze waarop de compensatie plaatsvindt. Op het moment dat hier overeenstemming over is, zullen zij TGE informeren. De reeds ingerichte oostelijke oeverzone zal grotendeels in stand blijven. Omdat echter nog onduidelijk is waar de gebouwen exact worden gepositioneerd is nu nog onzeker of de bestaande poelen kunnen worden behouden. We zullen zo veel mogelijk rekening houden met de bestaande situatie, maar mocht blijken dat ze toch niet kunnen worden ingepast, dan zullen de poelen op andere plekken worden aangelegd.
12. TGE merkt op dat er twee opties worden gepresenteerd voor een nieuwe HOV en geeft aan bezwaren te hebben tegen optie 2 en een sterke voorkeur voor optie 1. Daarnaast vraagt TGE of een HOV-lijn kan worden toegevoegd aan de Spottersweg met behoud van de breedte van een 2x2 weg.	12. ASML en de gemeente geven aan dat het toevoegen van de HOV-lijn binnen een 2x2 profiel van de Spottersweg niet mogelijk is omdat de verkeersdoorstroming dan niet meer geborgd is. Er zal dus een aparte HOV-baan aangelegd moeten worden. Om zoveel mogelijk mensen te stimuleren om met het OV te gaan, is een zo centraal mogelijke positionering van de haltes van belang. In variant 2 is deze optimaal, nl. in het midden van de toekomstige ASML-campus. In variant 1 ligt de halte minder centraal in het gebied.
13. TGE vraagt een toelichting op de afstand tot NNB-gebieden en compensatie groen langs de Dirk Noordhoflaan.	13. ASML en de gemeente geven aan dat in de natuurtoets wordt toegelicht hoe hiermee wordt omgegaan. Als uitgangspunt wordt in het planvoornemen een verstoringsvrije ruimte van 30 meter gehanteerd. Mocht in de verdere planuitwerking onverhoopt sprake zijn van ontwikkelingen of activiteiten binnen de 30 meter zone, dan worden daarvoor alsdan passende maatregelen genomen om de effecten te voorkomen, te mitigeren of te compenseren. Met betrekking tot de compensatie langs de Dirk Noordhoflaan wordt aangegeven dat in de basis de provinciale omgevingsverordening van toepassing is voor de groenopgave in dit gebied. Dit is bepaald in de gemeentelijke beleidsregel. Hetzelfde geldt voor de compensatie van bestaand groen. In het inrichtingsplan wordt uitgewerkt hoe de verlegde Dirk Noordhoflaan wordt ingepast in het landschap.

Fietzersbond Eindhoven

Fietzersbond Eindhoven heeft een brief gestuurd als reactie op de participatie rondom de verdere uitwerking ontwikkeling ASML op BIC Noord. Deze brief is in het participatieverslag opgenomen als bijlage 5.

Inbreng Fietzersbond	Reactie ASML
1. Fietzersbond Eindhoven merkt op dat in de plannen veel extra vervoerscapaciteit wordt geëist voor mobiliteit per auto en bus en vraagt -in lijn met het beleid van de gemeente Eindhoven- aandacht voor mobiliteit met langzaam verkeer. Daarnaast stelt Fietzersbond Eindhoven dat met een hogere bezettingsgraad per auto de behoefte aan 5600 auto's per dag kan worden gehalveerd. Dan volstaat het wegenplan zoals dat in 2017 is ontwikkeld, en is de hele wegrenuitbreiding niet nodig.	1. De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in een robuust netwerk van fietsroutes in Eindhoven NoordWest. De Slowlane en de Groene Corridor zijn en blijven de ruggengraat voor het fietsnetwerk. Daarnaast maken verschillende regionale samenwerkingen werk van regionale snelfietsroutes. Fietsen heeft dus zeker de aandacht. Het is dan ook onze ambitie te streven naar een aandeel van 33% voor alle verplaatsingen naar en van BIC Noord. In het VOSP besteden we aandacht aan de auto- en bus infrastructuur omdat blijkt dat de knelpunten daar nog het grootst zijn. Voor de fietsinfrastructuur zitten de noodzakelijke investeringen al in de plannings- of uitvoeringsfase. BIC Noord is na realisatie zeer goed bereikbaar te voet en per fiets. Het centrale campuspad, zowel per voet als fiets bruikbaar, verbindt de diverse clusters van BIC-1, BIC-2, BIC-Mix en BIC-ASML met elkaar. Via de Slowlane en de Groene Corridor is het campuspad ontsloten en de afstanden tussen de bushaltes en de werkplekken worden zo klein mogelijk gehouden. ASML zet op haar campus maximaal in op fietsgebruik door b.v. overdekte stallingen te maken met oplaadpunten voor elektrische fietsen. In de berekeningen is uitgegaan van een gemiddelde bezettingsgraad van de auto van 1.3. Het is niet realistisch aan te nemen dat de bezettingsgraad van auto's hoger ligt.
2. Fietzersbond Eindhoven doet oproep om in de plannen tenminste de invloed op de omringende fietsinfra wordt bestudeerd en berekend, en dat bekeken wordt hoe de fietsroutes kunnen worden uitgebreid en verbeterd om de extra benodigde capaciteit op te vangen.	2. In de verdere planfasen zal er nader onderzoek gedaan worden naar de kwaliteit van de huidige en toekomstige fietsinfrastructuur. We gaan daarbij uit van de hierboven genoemde aandeel van 33% van alle verplaatsingen naar en van BIC Noord.
3. Fietzersbond Eindhoven vindt de opheffing van bestaande fietspaden zoals die langs de Spottersweg, om meer automobilisten te faciliteren op toevoerswegen, onacceptabel en tegen de beleidsuitgangspunten gaan.	3. Een fijnmazig fietsnetwerk dat de vlotste verbinding vormt tot op de werkplekken is in het VOSP een uitgangspunt. De Slowlane en de Groene Corridor vormen hierin de ruggengraat. Die visie wordt in het VOSP duidelijk omarmd en versterkt. Voor het aansluitende fijnmazige fietsnetwerk zullen nog verdere onderzoeken worden gevoerd. Het klopt dat wordt uitgegaan van het vervallen van het bestaande fietspad langs de Spottersweg. Er is echter een goed alternatief waarbij fietsers via de Slowlane door het BIC gebied worden geleid en weer kunnen oversteken naar de Luchthavenweg ter plaatse van de Landsard. Vanuit het westen, bijvoorbeeld Wintelre, is de luchthaven ook bereikbaar via de Oersebaan.

Inbreng Fietzersbond

Reactie ASML

4. Fietzersbond Eindhoven pleit voor behoud van de groene zones (minimaal 50m brede berm) langs fietsroutes aan Beatrixkanaal en Oirschotsedijk zodat er ruimte blijft voor een dichte begroeiing en fietsers langs de route niet tegen hoge fabriekshallen moeten aankijken.	4. Uitgangspunt is dat er in de 30 meter zone langs het Beatrixkanaal niet wordt gebouwd. Zo is er ruim afstand van de Slowlane tot de nieuwe ontwikkeling. Mocht in de verdere planuitwerking toch sprake zijn van ontwikkelingen of activiteiten binnen de 30 meter zone, dan is daar een omgevingsvergunning voor nodig. Dan zal er weer onderzoek worden gedaan, waaruit moet blijken dat als gevolg van de ontwikkelingen binnen de 30 meterzone, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Zo niet, dan moeten er mitigerende maatregelen worden genomen. De Groene Corridor/Oirschotsedijk ligt buiten het plangebied van het nu voorliggende ruimtelijke besluit.
---	---

Vakantiehuis De Sprinkhaan en zorgorganisatie Active4you

Vakantiehuis De Sprinkhaan en zorgorganisatie Active4you hebben allebei een brief gestuurd als reactie op de participatie rondom de verdere uitwerking ontwikkeling ASML op BIC Noord. Deze brieven zijn opgenomen in het participatieverslag als bijlage 6 en 7.

Inbreng De Sprinkhaan en Active4you	Reactie ASML
Vakantiehuis De Sprinkhaan, bestemd voor kinderen en jongvolwassenen met een beperking, uit zorgen over de overlast door de bouw van de campus en uitbreiding van omliggende infrastructuur. Er wordt verzocht nader onderzoek te doen naar geluidsbelasting en luchtkwaliteit op en rond het vakantiehuis. Ook wordt een toelichting gevraagd over de voorgenomen verbreding van de Spottersweg en de aanpassing van de kruispunten Erica en Spottersweg. Het vakantiehuis vreest visuele hinder en de toename van verkeer en fijnstofconcentraties en geeft aan dat de doelgroep van het vakantiehuis gebaat is bij een prikkelarme omgeving.	ASML is bereid om gezamenlijk te kijken op welke manier eventuele negatieve effecten kunnen worden beperkt, waar nodig in samenspraak met de betrokken gemeenten. ASML heeft de ambitie om in het eerste kwartaal van 2026 te starten met voorbereidende werkzaamheden op de locatie BIC Noord. De bouw van de campus zal in fasen verlopen, beginnend aan de zuidzijde. Daarnaast is er een aantal verkeersmaatregelen noodzakelijk om de bereikbaarheid van de campus en omgeving in de toekomst te kunnen waarborgen. Het gaat dan onder andere om uitbreiding van de Spottersweg. Hoe deze weg exact wordt uitgebreid is op dit moment niet bekend, maar in de plannen is hiervoor een ruimtereservering opgenomen.
Ook Active4you de zorgorganisatie, die al langere tijd Vakantiehuis De Sprinkhaan huurt, maakt zich zorgen over de mogelijke effecten die de ontwikkeling van de campus op BIC Noord heeft op het vakantiehuis. Ook Active4you benadrukt dat de cliënten gebaat zijn bij een prikkelarme omgeving en geeft aan dat de huidige locatie vanwege zijn kenmerken (prikkelarm, groen, afgelegen én centraal genoeg voor ouders om hun kinderen zelf op te halen) aan de voorwaarden voldoet om goede zorg aan cliënten te bieden. Active4you spreekt de bezorgdheid uit dat de ontwikkeling voor meer verkeer en daarmee meer prikkels zou zorgen waardoor de veilige prikkelarme omgeving zou verdwijnen.	Tijdens een gezamenlijk gesprek met ASML, De Sprinkhaan en Active4you is daarnaast gesproken over concrete plannen voor (ver)nieuwbouw op de locatie van De Sprinkhaan komend jaar. Daarbij zijn zorgen gedeeld dat deze plannen in het geding komen door de ontwikkeling.

ASML

Via www.asml.com/bicnoord
houden we u graag op de hoogte.
Wilt u contact? We horen het graag
via dichtbij@asml.com.