



## **tot gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Lichthoven Raadsvoorstel fase 1 (kavel A)**

### **Inleiding**

Aanleiding voor dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van Lichthoven fase 1 kavel A. Op kavel A zijn uitsluitend kantoren voorzien op de locatie naast het voormalige postkantoor aan het Stationsplein. Kavel B is het Studenthotel dat al is gerealiseerd. Kavel C en D worden later dit jaar met een apart bestemmingsplan in procedure gebracht. Voor deze kavels geldt een invulling met hoofdzakelijk een woonprogramma. De strook grond, gelegen tussen de geprojecteerde bebouwing langs het spoor en de bebouwing langs de Stationsweg, vormt de schakel tussen het Stationsplein en de rivier de Dommel en wordt ingericht als een hof met een open stedelijk karakter en groene elementen.

In het kader van het wettelijk vooroverleg hebben Waterschap De Dommel, de Veiligheidsregio, ProRail en de Stichting Bescherming Wederopbouwvergoed Eindhoven hebben een reactie ingediend. De ingediende reacties en de reactie daarop zijn opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

Er is in het kader van het vooroverleg op 16 november 2020 (gecombineerd) overleg geweest met Van de Abbestichting en de SBWE over Lichthoven kavel A.

De reactie ging niet zo zeer over het gebouw (daar was zelfs waardering voor), maar over de stedenbouwkundige samenhang. Kernvraag is: hoe verhoudt de ontwikkeling Lichthoven zich tot het Stationsplein en het monumentale stationsgebouw.

Op 17 maart 2020 heeft er een vervolgoverleg plaatsgevonden, waarin de samenhang is gepresenteerd. Afgesproken is dat zowel de Van Abbestichting als de SBWE bij de inrichting van Stationsplein en ook de overgang tussen Lichthoven (Kavel A, Studenthotel en semi-openbare ruimte en het Stationsplein) betrokken worden.

Er is samenspraak gehouden. Op 17 november 2020 is een digitale informatieavond georganiseerd. Tijdens deze avond is de gebiedsontwikkeling Lichthoven I toegelicht aan de hand van een presentatie. Daarnaast was er gelegenheid om vragen te stellen. De informatieavond is bezocht door circa 65 personen. De gestelde vragen waren vooral informatief van aard. De presentatie en het verslag van de avond zijn opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan.

### **Projecten stationsgebied integraal in beeld gebracht**

Voorafgaand aan de behandeling van het bestemmingsplan voor District E, dat ook onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling Stationsplein Zuid, heeft de raadscommissie aangegeven meer inzicht te willen in de participatie en de integrale mobiliteits- en milieu-



effecten van alle plannen. Hiertoe worden separaat de volgende stukken aan de raad ter kennis gebracht (A-avond 8 juni 2021):

- Overzicht participatieacties Stationsomgeving Zuid vanaf tender Stationsplein Zuid (vanaf 2017 - heden).
- 'Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid'
- Cumulativenotitie Stationslocatie Zuid-Oost Eindhoven die inzicht geeft op de integrale milieu-effecten van alle projecten in het stationsgebied zuidzijde.

■ Wettelijke taak

■ Kerntaak gekoppeld aan het werkprogramma van het college

■ Onvermijdelijk

## Doelstelling

Met dit bestemmingsplan wordt een planologisch kader geboden om de voorgenomen ontwikkeling van het project Lichthoven fase 1, kavel A te realiseren. Het bestemmingsplan maakt de bouw van 13.650m<sup>2</sup> kantoren mogelijk met een verdieping op maaiveld met maximaal 500m<sup>2</sup> aan commerciële functies, zoals bijvoorbeeld horeca.

## Voorstel

1. reclamanten in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
2. de zienswijze van het Waterschap de Dommel overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging gegrond te verklaren en de overige zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging ongegrond te verklaren;
3. de volgende wijziging naar aanleiding van de zienswijzen in het plan aan te brengen: het toevoegen van een bouwregel met betrekking tot ondergronds bouwen; ambtshalve de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen:  
*Artikel 3.2.1. sub e aanpassen zodat de bouwgrens door meerdere balkons mag worden overschreden;*
4. het bestemmingsplan Lichthoven fase 1, kavel A bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80379-0301.gml met de bijbehorende bestanden digitaal gewijzigd vast te stellen en waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke ontleend is aan de BGT alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen;
5. geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vaststellen;



- 6 Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

## **Argumenten**

### *1.1 De indieners van de zienswijzen kunnen in hun zienswijzen ontvankelijk worden verklaard*

Van 14 januari 2021 tot en met 24 februari 2021 bestond voor iedereen de gelegenheid om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan. Voordat tot een inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen kan worden overgegaan moet eerst worden vastgesteld of de indieners in hun zienswijzen ontvankelijk kunnen worden verklaard. Dit laatste is het geval omdat de ingebrachte zienswijzen binnen de gestelde wettelijke termijn zijn ontvangen.

### *2.1 De zienswijzen worden om inhoudelijke redenen ongegrond verklaard met uitzondering van de zienswijze van het Waterschap*

De zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een reactie. De zienswijzen worden om de redenen, zoals verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging, ongegrond verklaard.

### *2.2 De raad dient de regels gewijzigd vast te stellen naar aanleiding van de zienswijze*

Naar aanleiding van de zienswijze van het Waterschap wordt een regel toegevoegd met betrekking tot ondergronds bouwen, waarbij moet worden aangetoond dat de bouw niet meer dan 0,05 meter opstuwing van het grondwater veroorzaakt.

### *3.1 De raad dient een ambtshalve wijziging vast te stellen*

In artikel 3.2.1. onder 'e' staat dat de bouwgrens mag worden overschreden door één balkon per kantoorunit.

In het bouwplan is op enkele plaatsen sprake van twee balkons. Dit stuit niet op stedenbouwkundige bezwaren. De regel zal worden aangepast, zodat er meerdere balkons de bouwgrens mogen overschrijden:

### *4.1 Het bestemmingsplan moet digitaal worden vastgesteld en gelijktijdig moet een volledige analoge versie van het bestemmingsplan worden vastgesteld*

Op basis van de wetgeving moet een bestemmingsplan digitaal worden vastgelegd. Het bestemmingsplan is voor u digitaal raadpleegbaar op de website [pilot.ruimtelijkeplannen.nl](http://pilot.ruimtelijkeplannen.nl) via de direct link <http://pilot.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/?planidn=NL.IMRO.0772.80379-0301>. Gelijktijdig met de digitale vaststelling van het bestemmingsplan moet een volledige verbeelding hiervan op papier worden vastgesteld.

### *5.1 De wet verplicht tot het nemen van een besluit over het al dan niet vaststellen van een exploitatieplan*

Ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening moet uw raad een exploitatieplan vaststellen voor gronden waarop een bouwplan is voorzien, tenzij het



verhaal van grondexploitatiekosten over de in het bestemmingsplan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Als deze laatste situatie zich voordoet dient uw raad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan besluiten dat geen exploitatieplan wordt vastgesteld. In dit geval is sprake van een anterieure overeenkomst waarin het kostenverhaal is geregeld.

## *6.1 De raad dient te verzoeken om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren*

Artikel 3.8 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat, als er wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerp anders dan op grond van zienswijzen van Gedeputeerde Staten of de Inspecteur, zes weken moet worden gewacht met publiceren, ook als er geen provinciale of rijksbelangen in het geding zijn. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben in een brief aangegeven dat een gemeente die een besluit eerder bekend wil maken daartoe een verzoek moet indienen bij Gedeputeerde Staten. Dat verzoek dient te zijn opgenomen in het vaststellingsbesluit. Het Rijk heeft aangegeven niet meer te reageren op een dergelijk verzoek. Omdat geen rijksbelangen in het geding zijn en om onnodige vertraging in de procedure te voorkomen zal het bestemmingsplan gepubliceerd worden na instemming van Gedeputeerde Staten.

## **Kanttekeningen**

Niet van toepassing.

## **Kosten**

De kosten voor het bestemmingsplan worden verhaald via leges en/of een anterieure overeenkomst. Leges worden na afloop van het vergunningentraject geïnd. Tot die tijd worden deze kosten voorgefinancierd binnen de daartoe beschikbare middelen van de sector Ruimtelijke Expertise. Het opstellen van dit bestemmingsplan en het verzorgen van de procedure behoren tot de reguliere werkzaamheden van de afdeling Ruimtelijke Ordening. Tot op heden zijn hier ongeveer 80 uren mee gemoeid geweest.

## **Communicatie**

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt in Groot Eindhoven, de Staatscourant en digitaal via de gemeentelijke website [www.eindhoven.nl](http://www.eindhoven.nl). In die bekendmaking staat dat het besluit en het bestemmingsplan digitaal beschikbaar zijn via de landelijke website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en welke beroepsmogelijkheden er zijn. Gelijktijdig met de bekendmaking wordt de kennisgeving hiervan digitaal verzonden aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Tevens wordt het besluit met bijbehorende stukken digitaal aan hen beschikbaar gesteld. De indieners van de zienswijzen worden per brief in kennis gesteld van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan onder gelijktijdige toezending van het raadsvoorstel en het –besluit. Ook worden zij geïnformeerd over de mogelijkheid tot het instellen van beroep en het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.



## **Planning en uitvoering**

Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, volgt de beroepsfase. In de kennisgeving van het besluit wordt vermeld dat het bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage ligt en dat binnen die termijn beroep mogelijk is bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Op de dag dat de beroepstermijn afloopt treedt het bestemmingsplan in werking, tenzij beroep is ingesteld én een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de voorzieningenrechter van genoemde Afdeling bestuursrechtspraak. In dat geval dient eerst de uitspraak van de voorzieningenrechter te worden afgewacht. In die uitspraak staat of de inwerkingtreding van het plan al dan niet wordt opgeschort en zo ja voor welke plandelen de schorsing geldt.

## **Evaluatie**

Niet van toepassing

## **Bijlage(n)**

Als bijlage(n) bij dit voorstel behoren:

- Bestemmingsplan Lichthoven fase 1, kavel A
- Ingekomen zienswijzen
- Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging
- Overzicht participatieacties Stationsomgeving Zuid
- Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid
- Cumulativenotitie Stationslocatie Zuid-Oost

- De bijlagen worden meegestuurd
- De bijlagen liggen ter inzage in de leeskamer

Een ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris.

## Raadsbesluit

De raad van de gemeente Eindhoven;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 18 mei 2021;

gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 8 juni 2021;

gelet op de behandeling in de meningsvormende vergadering van 15 juni 2021;

gelet op de Tijdelijke wet digitale beraadslaging en besluitvorming provincies, gemeenten, waterschappen en openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba; overwegende,

- dat het ontwerp-bestemmingsplan Lichthoven fase 1, kavel A, met inachtneming van het bepaalde in en krachtens artikel 3.8, 1<sup>e</sup> lid van de Wet ruimtelijke ordening is voorbereid;
- dat het ontwerp-bestemmingsplan zowel in digitale als analoge vorm gedurende de periode van donderdag tot en met woensdag voor iedereen ter inzage heeft gelegen en dat voor iedereen de gelegenheid openstond om tijdens deze periode naar keuze digitaal, schriftelijk of mondeling zienswijzen in te dienen;
- dat van 15 indieners een zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan is ontvangen;
- dat de zienswijzen binnen de gestelde termijn zijn ontvangen en dat de indieners ervan in hun zienswijzen ontvankelijk kunnen worden verklaard;
- dat in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging deze zienswijzen zijn samengevat en zijn voorzien van een gemeentelijk standpunt;
- dat de raad de daarin vervatte overwegingen en standpunten tot de hare maakt;
- dat de raad de voorgestelde wijziging van de regels naar aanleiding van de zienswijze van het Waterschap onderschrijft;
- dat de raad de voorgestelde ambtshalve wijziging ten aanzien van de regels onderschrijft;
- gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

besluit:

- 1 reclamanten in hun zienswijze ontvankelijk te verklaren;
- 2 de zienswijze van het Waterschap de Dommel overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging gegrond te verklaren en de overige zienswijzen overeenkomstig het gemeentelijk standpunt als verwoord in de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging ongegrond te verklaren;
- 3 de volgende wijziging naar aanleiding van de zienswijzen in het plan aan te brengen: het toevoegen van een bouwregel met betrekking tot ondergronds bouwen.
- 4 ambtshalve de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp in het bestemmingsplan aan te brengen:

*Artikel 3.2.1. sub e aanpassen zodat de bouwgrens door meerdere balkons mag worden overschreden.*



- 5 het bestemmingsplan Lichthoven fase 1, kavel A bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand: NL.IMRO.0772.80379-0301.gml met de bijbehorende bestanden digitaal gewijzigd vast te stellen en waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond welke ontleend is aan de BGT alsmede de afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen;
- 6 geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening vaststellen;
- 7 Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant te verzoeken om toestemming te verlenen om het bestemmingsplan eerder te mogen publiceren.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 22 juni 2021.

J. Verbruggen, griffier.



EINDHOVEN

# **Nota van zienswijzen en ambtshalve wijziging**

**bestemmingsplan Lichthoven fase 1 (kavel A)**

gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RE.RO - Ruimtelijke Ordening

april 2021

5902892

## **Colofon**

### **Uitgave**

Gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RE.RO - Ruimtelijke Ordening

### **Datum**

april 2021

## Inhoudsopgave

|      |                                                                   |          |
|------|-------------------------------------------------------------------|----------|
|      | <b>Colofon</b>                                                    | <b>2</b> |
|      | <b>Inhoudsopgave</b>                                              | <b>3</b> |
| 1    | Inleiding                                                         | 4        |
| 1.1  | Ontwerpbestemmingsplan ter inzage                                 | 4        |
| 1.2  | Plangebied en doel van het plan                                   | 4        |
| 1.3  | Zienswijzen                                                       | 4        |
| 1.4  | Opzet van de nota van zienswijzen                                 | 5        |
| 2    | Thema's Participatie, verkeer en milieu-effecten                  | 6        |
| 2.1  | Participatie                                                      | 6        |
| 2.2  | Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren stationsgebied zuid | 6        |
| 2.3  | Milieu-effecten stationsgebied zuid                               | 7        |
| 3    | Samenvatting en reactie Zienswijzen Lichthoven fase 1 [Kavel A]   | 9        |
| 3.1  | Eigenaar horecapand Stationsplein                                 | 9        |
| 3.2  | Bewoners Fuutlaan (1)                                             | 11       |
| 3.3  | Bestuur Stationskwartier                                          | 13       |
| 3.4  | Stichting Beter Eindhoven                                         | 15       |
| 3.5  | Bewoner Stationsplein                                             | 19       |
| 3.6  | Henri van Abbe Stichting                                          | 20       |
| 3.7  | Bewoner Stationsweg                                               | 22       |
| 3.8  | Stichting Bescherming Wederopbouwerfgoed                          | 24       |
| 3.9  | Waterschap De Dommel                                              | 25       |
| 3.10 | Bewoner Fuutlaan (2)                                              | 26       |
| 3.11 | Bewoners Villapark                                                | 27       |
| 4    | Ambtshalve wijzigingen                                            | 28       |
| 4.1  | Bijlagen toelichting                                              | 28       |
| 4.2  | Regels                                                            | 28       |

# 1 Inleiding

## 1.1 Ontwerpbestemmingsplan ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan Lichthoven fase 1 (kavel A) ('het ontwerpbestemmingsplan') maakt het realiseren van een kantoorgebouw met een hoogte van circa 51 meter naast het station Eindhoven Centraal mogelijk. Bij het kantoorgebouw zijn op de begane grond onder andere horeca en/of detailhandel (plintfuncties) toegelaten.

Het ontwerpbestemmingsplan en het vormvrije m.e.r.-beoordelingsbesluit hebben voor een periode van zes weken, vanaf donderdag 14 januari 2021 tot en met woensdag 24 februari 2021 op de voorgeschreven wijze, digitaal via de website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en analoog bij het Inwonersplein in het Stadskantoor ter inzage gelegen.

De kennisgeving van de ter inzage legging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is op 13 januari 2021 digitaal via de gemeentelijke website [www.eindhoven.nl](http://www.eindhoven.nl) onder de rubriek officiële publicaties en analoog middels publicaties in de edities van de Staatscourant en het weekblad Groot Eindhoven van <13 januari 2021 bekendgemaakt. Ook is kennis gegeven, dat een digitale versie van het ontwerpbestemmingsplan via bovengenoemde website en de gemeentelijke website [www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl](http://www.bestemmingsplannen.eindhoven.nl) beschikbaar is voor raadpleging en om te downloaden.

Gedurende deze termijn van de ter inzage legging is iedereen in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. Eventuele bezwaren tegen het m.e.r.-beoordelingsbesluit kon ook gedurende voornoemde periode als zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingebracht worden.

## 1.2 Plangebied en doel van het plan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op Lichthoven fase 1 (kavel A). Dit is de herontwikkeling van een deel van het gebied ten oosten van het Centraal Station. Het ontwerpbestemmingsplan maakt het realiseren van een kantoorgebouw met een hoogte van circa 51 meter naast het station Eindhoven Centraal mogelijk. Bij het kantoorgebouw zijn op de begane grond onder andere horeca en/of detailhandel (plintfuncties) toegelaten.

## 1.3 Zienswijzen

Naar aanleiding van de ter inzage legging zijn 15 zienswijzen ontvangen. De zienswijze onder 2 is door meerdere bewoners ingediend (5x).

| Nr. | Naam                                              | Datum ontvangst  |
|-----|---------------------------------------------------|------------------|
| 1   | Bibitor B.V.<br>Eigenaar horecapand Stationsplein | 29 januari 2021  |
| 2.  | Bewoners Fuutlaan (1)                             | 18 februari 2021 |
| 3.  | Bestuur Stationskwartier                          | 21 februari 2021 |

|     |                                          |                  |
|-----|------------------------------------------|------------------|
| 4.  | Stichting beter Eindhoven                | 22 februari 2021 |
| 5.  | Bewoner Stationsplein                    | 23 februari 2021 |
| 6.  | Henri van Abbe Stichting                 | 23 februari 2021 |
| 7.  | Bewoner Stationsweg                      | 23 februari 2021 |
| 8.  | Stichting Bescherming Wederopbouwerfgoed | 23 februari 2021 |
| 9.  | Waterschap De Dommel                     | 23 februari 2021 |
| 10. | Bewoner Fuutlaan (2)                     | 23 februari 2021 |
| 11. | Bewoners Villapark                       | 24 februari 2021 |

#### **1.4 Opzet van de nota van zienswijzen**

De nota begint met een korte toelichting per thema: participatie, verkeer en milieu-effecten.

In hoofdstuk 3 is sprake van een samenvatting en reactie per zienswijze.

In hoofdstuk 4 staan de ambtshalve wijzigingen.

## **2 Thema's Participatie, verkeer en milieu-effecten**

### **2.1 Participatie**

Op 17 november 2021 heeft, vanwege de Corona-maatregelen, een online bewonersavond plaatsgevonden. Tijdens de avond zijn de overkoepelende plannen door de gemeente Eindhoven toelicht. Door AM is een toelichting verzorgd over de plandelen Lichthoven A, C en D en de architect lichtte het ontwerp voor deze plandelen toe. Ook te volgen planologische procedure en de uitgevoerde onderzoeken uitgelegd. De avond is door circa 65 bewoners bezocht.

Bewoners zijn tijdens deze avond in de gelegenheid gesteld vragen te stellen via Whatsapp. Daarnaast zijn de buurtbewoners uitgenodigd om ideeën en suggesties voor de invulling van de begane grond van het gebouw en het gebied rondom het gebouw in te sturen. De bijeenkomst is terug te zien via deze link <https://www.lichthoven.nl/nl/bijeenkomsten/>. De presentatie en het verslag maken onderdeel uit van het (ontwerp)bestemmingsplan.

Daarnaast hebben individuele gesprekken plaatsgevonden met Stichting Bescherming Wederopbouwvergoed, de Henri van Abestichting, Prorail en bewoners van de Stationsweg.

Er is in kader van vooroverleg op 16 november 2020 (gecombineerd) overleg geweest met Van Abbe en Wederopbouw over Lichthoven kavel A. De zienswijze ging niet zo zeer over het gebouw (daar was zelfs waardering voor), maar over de stedenbouwkundige samenhang. Kernvraag is: hoe verhoudt ontwikkeling Lichthoven zich tot het Stationsplein en monumentale stationsgebouw. Dit kon niet in het overleg van 16 november '20 beantwoord worden.

Op 17 maart 2021 heeft er een vervolgoverleg plaatsgevonden, waarin de samenhang is gepresenteerd. Afgesproken is dat zowel Van Abbe als stichting Wederopbouw bij de inrichting van Stationsplein en ook de overgang tussen Lichthoven (Kavel A, Studenthotel en semi-openbare ruimte en Stationsplein) betrokken wordt.

### **2.2 Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren stationsgebied zuid**

In de zienswijzen wordt gevraagd om inzicht te geven in de samenhangende effecten van de verschillende ontwikkelingen in het stationsgebied zuid voor wat betreft mobiliteit en parkeren. De raadscommissie heeft tijdens de meningsvormende raadscommissie van 9 maart 2021 het bestemmingsplan voor DistrictE niet willen behandelen vanwege het gebrek aan inzicht op dit punt.

Om deze reden is in april 2021 door de afdeling RE-VMD de Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren Stationsgebied zuid opgesteld ('Koepelnotitie').

Uit deze nota blijkt dat de gemeente al enkele jaren beleid voert om het verkeer uit de binnenstad te weren, zodat de binnenstad gebruikt kan worden om te wonen, te werken, te ontspannen en te ontwikkelen tot een dynamisch en een prettig verblijfsklimaat. De maatregelen die zijn genomen richten zich vooral op het aanzetten tot het gebruiken van andere vervoerswijzen: meer fietsen, meer gebruik van het openbaar vervoer. Dit beleid is ook terug te zien in de afname van het aantal motorvoertuigen op de Stationsweg. Samengevat ziet de verkeerssituatie er voor het totale stationsgebied zuid als volgt uit:

- In de huidige situatie zijn er ca 331 parkeerplaatsen (pp) aanwezig in het gebied, waarvan 104 voor vergunninghouders (lang parkeren) en de overige 227 pp zijn openbaar, betaald parkeren.
- In de toekomstige situatie vervallen nagenoeg alle huidige parkeerplaatsen op maaiveld en komt daar gebouwd parkeren in de diverse projecten voor in de plaats. In totaal ca 555 pp. Netto een toename van ca 224 pp.
- De groei van het verkeer op basis van dit parkeersaldo wordt geraamd op ca 2.260 mvt/etm.
- Geprojecteerd op de huidige verkeersbelastingen betekent dit voor bv de Stationsweg een toename tot maximaal ca 9.300 mvt/etm. Dit is altijd nog structureel lager dan de verkeersbelasting in het verleden.
- In 2005 bedroeg de verkeersdruk op de Stationsweg ca 12.600 mvt/etm, in 2010 ca 9.400 en in 2019 ca 7.600 mvt/etm.

Daarnaast is in de Koepelnotitie het structuurplan voor de Openbare Ruimte stationsgebied zuid opgenomen. Hierin is te zien op welke manier de nieuwe ontwikkelingen bereikbaar zijn. Hieruit blijkt onder andere dat het fietspad en de entree van de fietsenstalling aan de Stationsweg aan de zuidkant komen te liggen. Op deze manier is sprake van een logische aansluiting op het fietsnetwerk, kan de fietsenstalling optimaal benut worden en is er ruimte voor de Gender aan de noordzijde van de Stationsweg.

De Koepelnotitie is opgenomen als bijlage bij dit raadsvoorstel.

## **2.3 Milieu-effecten stationsgebied zuid**

In de zienswijzen wordt gevraagd om inzicht te geven in de samenhangende milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen in het stationsgebied zuid. De raadscommissie heeft tijdens de meningsvormende raadscommissie van 9 maart 2021 het bestemmingsplan voor DistrictE niet willen behandelen vanwege het gebrek aan inzicht op dit punt.

Er is een actualisatie van het MER stationsgebied 2011 (MER) opgesteld naar aanleiding van deze vraag.

De milieueffecten van het stationsgebied zuid waren al integraal onderzocht als onderdeel van het MER . Deze MER is uitgevoerd in 2011, omdat de gemeente Eindhoven vanaf dat moment al voornemens is om een investeringsprogramma uit te voeren voor het intensiever gebruiken van het huidige Stationsgebied:

*De investeringen richten zich op nieuwbouw van woningen, uitbreiding van kantoren en winkels en het versterken van de functie als uitgaansgebied. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in de openbare ruimte en wordt nieuwe infrastructuur aangelegd. De ruimtelijke visie voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied is neergelegd en verbeeld in 'Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven'. Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied zullen voor verschillende delen van het plangebied nieuwe planologische besluiten (bestemmingsplannen en projectomgevingsvergunningen) worden opgesteld. Op de korte termijn zal worden gestart met een drietal ontwikkelingen. Dit zijn:*

- 1. Stationslocatie Zuid-Oost (kantoren, woningen, commerciële functies);*
- 2. de kleine Blob bestemd voor de detailhandel;*
- 3. de OV-stationspassage: een verbreding en verlaging van de voetgangerstunnel onder het station.*

Inmiddels zijn de kleine Blob en de OV stationspassage gerealiseerd. Van de eerste ontwikkeling Stationslocatie Zuid-Oost is alleen het studenthotel (Lichthoven fase 1, kavel B) gerealiseerd.

In de actualisatie van het MER Stationsgebied is per milieu-aspect aangegeven wat de effecten zijn van alle nog uit te voeren projecten:

- District E
- Lichthoven fase 1 kavel A, C en D
- Lichthoven fase 2 (plan Edge)
- Ondergrondse fietsenstalling

De actualisatie MER Stationsgebied is opgenomen als bijlage bij het raadsvoorstel.

### **3 Samenvatting en reactie Zienswijzen Lichthoven fase 1 [Kavel A]**

#### **3.1 Eigenaar horecapand Stationsplein**

##### **a. Fietsenstalling Entree**

De fietsenstalling entree 'Zuidoost' zal op slechts enkele meters afstand van de serre van de horecagelegenheid komen. Dit kan leiden tot onveilige situaties en de exploitatie van het horecapand worden hierdoor belemmerd. Wanneer de entree aan de andere kant van het Stationsplein komt kan dit verholpen worden. Het te kort aan fietsenstallingen, door het verplaatsen van de entree, kan opgelost worden door het aantal fietsenstallingen onder Kavel A te vergroten.

##### Reactie

De fietsenstalling op het Stationsplein (entree 'Zuidoost') maakt geen onderdeel uit van het plangebied van dit ontwerpbestemmingsplan. Uw opmerkingen betrekken wij bij de herinrichting van het Stationsplein en de realisatie van de fietsenstalling.

In het ontwerp voor Lichthoven A zijn, op basis van de gemeentelijke norm, 270 fietsparkeerplaatsen voorzien. Deze fietsparkeerplaatsen zijn bestemd voor Lichthoven A.

##### **b. Externe Veiligheid**

De conclusie in de plantoelichting is onvoldoende gemotiveerd en het is onvoldoende aangetoond dat de externe veiligheid geen belemmering vormt voor het planvoornemen. Daarnaast ontbreken de voorwaardelijke verplichtingen in het ontwerpbestemmingsplan.

##### Reactie

Gemeente, Veiligheidsregio en initiatiefnemer hebben overleg gevoerd over het bestemmingsplan en de onderbouwing van het aspect externe veiligheid.

Er is een kwalitatieve risicoanalyse uitgevoerd en het groepsrisico wordt verantwoord. Het groepsrisico neemt niet toe ten opzichte van de bestaande situatie en er zijn maatregelen beschreven die zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid verhogen.

Om de veiligheid te borgen zijn in artikel 7 van het bestemmingsplan regels opgenomen. Het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de aanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' is randvoorwaardelijk toegestaan. Bij het aanvragen van de omgevingsvergunning wordt aan deze regels getoetst.

##### **c. Stikstofproblematiek**

Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied is gelegen op een afstand van vierenhalve kilometer. Echter ontbreekt een passende beoordeling van de stikstofproblematiek. Op basis van de berekeningen staat nog niet vast dat die berekeningen tot volledige, precieze en definitieve conclusies kunnen leiden over de hoeveelheid stikstof die terecht komt in beschermde natuurgebieden.

##### Reactie

Zowel voor de gebruiksfase als de aanlegfase is een Aeries-berekening uitgevoerd naar de depositie op Natura2000-gebieden. Uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van een depositie > 0,00 mol stikstof/ha/j. De berekening is 'worst-case' uitgevoerd.

Aangezien er geen sprake is van depositie, is een besluit op grond van de Wet natuurbescherming niet noodzakelijk.

d. Zienwijze District E

De zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan District-E wordt als ingelast beschouwd.

Reactie

De zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan District-E wordt in de nota zienswijzen van het bestemmingsplan District-E beantwoord. De beantwoording wordt als ingelast beschouwd.

Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

## 3.2 Bewoners Fuutlaan (1)

### a. Trillingen, Veiligheid en Luchtkwaliteit

Trillingen en schade worden veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer dat stelselmatig gebruik maakt van de Fuutlaan richting het bedrijventerrein op het NS-terrein en in mindere mate naar het centrum. Daarnaast zorgen de beperkte breedte, de structurele overschrijding van de maximum snelheid en de gebrekkige voorzieningen voor risico's voor weggebruikers. Ook zijn er zorgen over de consequenties voor de luchtkwaliteit die het geplande verkeersknelpunt met zich mee gaat brengen.

#### Reactie

Het Ontwikkelperspectief 2040 Centrum Eindhoven geeft een integrale ruimtelijke vertaling van beleidsdoelstellingen voor klimaatadaptatie, gezondheid, mobiliteit en verdichting, als voorwaarden voor een vitale economie en een sociaal-inclusieve stad.

Het ontwikkelperspectief is erop gericht om een aantrekkelijk, klimaatbestendige en autoluw centrum te realiseren. Daarbij is het uitgangspunt dat onder andere al het doorgaande verkeer uit het centrum verdwijnt en het vervoer te voet, per fiets of openbaar vervoer structureel toeneemt. Hierdoor ontstaat capaciteits- en omgevingsruimte voor nieuwe ontwikkelingen.

Vanuit het ontwikkelperspectief wordt de verkeersstructuur, de verkeerscirculatie en het parkeerbeleid herzien. De (vertegenwoordigers) van de bewoners van de Fuutlaan worden uitgenodigd voor de projectgroep die uitvoering geeft aan deze herziening. In deze projectgroep wordt ook de ervaren hinder (trillingen) en schade veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer besproken.

Ook in het huidige mobiliteitsbeleid wordt al rekening mee gehouden met bovengenoemde ambities en doelen. Voor Lichthoven A is getoetst aan dit mobiliteitsbeleid. Voor parkeren is een HOV-reductie toegepast waardoor er minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit heeft ook een positief effect op de verkeersgeneratie in het centrumgebied.

Lichthoven A blijft onder de drempelwaarden zoals opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen). Het uitvoeren van een luchtonderzoek en een toets aan de grenswaarden is niet nodig. Wel is in verband met een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geïndiceerd. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden liggen. Hierdoor is ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

### b. Milieu

In het ontwikkelperspectief wordt de Fuutlaan juist gezien als belangrijke autoradiaal, maar wordt niet meegenomen in de m.e.r.-beoordelingen. In de m.e.r.-beoordeling Lichthoven fase 1 [Kavel A] wordt gesproken over een verkeersgeneratie, maar er staat niet waar dit verkeer naar toe gaat. Onduidelijk is hoe het vrachtverkeer plots geschat kan worden op 0. Al het verkeer vanuit het oosten naar het centrum moet via de Fuutlaan rijden, waaronder vrachtauto's die op het NS-terrein of bij het Student Hotel moeten zijn. Verkeer

op de Stationsweg en op de Fuutlaan is gerelateerd aan elkaar. Het eerste wordt wel meegenomen in het rapport, het tweede niet. Het afsluiten van de Stationsweg zou verkeer op de Fuutlaan alleen maar verder laten toenemen.

De gehele verkeersafhandelingen parkeerdruk op de omgeving moet in zijn geheel worden gezien, dus niet telkens los per project. Er dient een overkoepelend milieueffectenrapport gemaakt te worden.

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2 (koepelnotitie) en 2.3 (milieu-effecten stationsgebied zuid).

#### c. Parkeren

Een toename van de parkeerdruk wordt verwacht op de omgeving van District E, Lichthoven fase 1 [Kavel A] en andere bouwprojecten tot aan de Dommel.

#### Reactie

Voor Lichthoven A wordt voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Getoetst is aan het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Met de huurder van de kantoorgebouwen zijn daarnaast afspraken gemaakt over het gebruik van bestaande parkeergarages in het centrumgebied met een onderbezetting.

#### d. Projectgroep Fuutlaan

Een gedegen onderbouwing door middel van een verkeerscirculatieplan voor het hele gebied rondom het station is essentieel.

#### Reactie

In april 2021 is een Koepelnotitie opgesteld met daarin het verkeersbeleid en de verkeersplannen voor het hele gebied rondom het centrum. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2.

#### e. Bedrijven ProRail/NS terrein

Dit soort grote bedrijven, zoals voorheen Bemotrans, horen niet thuis in het centrum van Eindhoven.

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2 sub a. Dit thema wordt besproken in de projectgroep met de (vertegenwoordigers van de) bewoners van de Fuutlaan. In Lichthoven A worden deze bedrijven planologisch niet mogelijk gemaakt.

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### 3.3 Bestuur Stationskwartier

#### a. Mobiliteit

Het is onduidelijk of de fietsenstalling onder gebouw A alleen bestemd is voor Lichthoven A of ook voor Lichthoven C en D. Alleen voor gebouw A is een aantal van 270 fietsenstallingen te krap. Openbaar fietsparkeren op het maaiveld is niet toegestaan conform afspraken. Voorstel om fietsenstalling in Lichthoven A te vergroten.

##### Reactie

De parkeerbehoefte is getoetst aan het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De parkeerbehoefte van 333 fietsparkeerplaatsen wordt opgelost onder het verdiepte maaiveld tussen gebouw A en Student Hotel en op maaiveld als onderdeel van gebouw A. Deze fietsvoorziening op maaiveld als onderdeel van gebouw A, ten behoeve van gebouw A, is afsluitbaar en niet in het openbaar gebied.

#### b. Horeca

Exploitatie van de horecaondernemers komt in het gedrang doordat aan hun terrassen een druk fietspad, een laad- en loshaven, Kiss & Ride én de zuidwest entree van de ondergrondse fietsenstalling zal grenzen. De verblijfskwaliteit gaat hiermee zwaar achteruit.

##### Reactie

De laad- en loshaven, Kiss&Ride en de zuidwest entree van de ondergrondse fietsenstalling op het Stationsplein maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan. Uw opmerkingen betrekken wij bij de herinrichting van het Stationsplein en de realisatie van de fietsenstalling.

#### c. Entree fietsenstalling Zuidwest

Deze entree voor de terrassen van de horecapanden en de ingang van het horecaplein zal zorgen voor een aanzienlijke verkeerstoeename van fietsverkeer. Deze 'flessenhals' zal leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Voornamelijk omdat deze nu beoogd is in een druk voetgangersgebied. Voorstel om deze entree te realiseren achter de torens van District-E of aan de noord kant aan te houden.

##### Reactie

In de Koepelnotitie zoals genoemd in 2.2. is het inrichtingsplan opgenomen voor de openbare ruimte, inclusief de motivatie met betrekking tot de entree van de fietsenstalling. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op kavel A en niet op de fietsenstalling.

#### d. Detailhandel

Horeca pop-ups vormen doorgaans een oneigenlijke manier van concurrentie, dit is gezien de huidige markt waarin herstel van de coronacrisis centraal staat, zeer onwenselijk. Daarnaast laat de inwoner enquête van eind 2020 zien dat men ruimschoots tevreden is over de diversiteit van het horeca aanbod in de binnenstad. Aanvullend aanbod wordt gerealiseerd door pop-up initiatieven die gevuld worden met het delen van ervaring van technologie, design en kennis in het centrum.

##### Reactie

Pop-ups zijn tijdelijke voorzieningen die mogelijk zijn op het moment dat bijvoorbeeld een ruimte leegstaat. In paragraaf 3.4.5. van de toelichting worden deze genoemd als onderdeel van de detailhandelsnota.

Voor het bestemmingsplan voor Kavel A wordt op de begane grond voorzien in een levendige plint. Dit valt niet onder de noemer pop-ups. In de plint zijn onder andere publieksgerichte functies zoals horeca en detailhandel toegestaan. Deze plint draagt bij aan de levendigheid in het gebied en heeft een positief effect op de leefbaarheid in het gebied. In het ontwerpbestemmingsplan is gezamenlijk maximaal 500 m<sup>2</sup> BVO aan publiekgericht functies waaronder horeca en/of detailhandel toegestaan.

#### e. Wind

In een horecagebied verblijven mensen langdurig en daarom zou er aan kwaliteitseis A met betrekking tot windhinder voldaan moeten worden. Er zou een algehele windhindertoetsing gedaan moeten worden van alle projecten op elkaar.

#### Reactie

Er bestaan geen wettelijke regels voor windhinder en gevaar. Wel is er een norm vastgelegd (NEN 8100:2006) waarin toetsingscriteria zijn opgenomen. De gemeente Eindhoven sluit aan bij de norm en heeft in de beleidsregel gemeentelijke normen windhinder een ondergrens voor de openbare ruimte aangegeven.

Het uitgevoerde onderzoek heeft als doel om te bepalen of het windklimaat voor voetgangers in het openbaar domein acceptabel is na realisatie van de nieuwbouw. Dit overeenkomstig het gemeentelijk beleid van de gemeente Eindhoven (Beleidsregel gemeentelijke normen windhinder, zoals gepubliceerd op 4 juni 2020). Bij het uitvoeren van het windonderzoek voor Lichthoven A zijn alle overige ontwikkelingen, waaronder District E, opgenomen in het model. Het beschouwen van windcomfort op balkons en het verschil tussen bestaand en toekomstig is hier niet in opgenomen en is als zodanig dan ook niet getoetst.

Uit onderzoek blijkt dat er nabij het plangebied geen risico is op windgevaar. Nabij het Student Hotel is er voor een klein gebied een beperkt risico op windgevaar. Dit is echter niet nabij de entree van het gebouw. De windhinder nabij het plangebied wordt hoofdzakelijk gekwalificeerd als windhinderklasse C. Op een aantal plekken is er sprake van windhinderklasse D. Door middel van maatregelen kan de windhinderklasse worden teruggebracht. Door het plaatsen van vegetatie met afwisselende hoogte en porositeit kan de situatie worden verbeterd. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt in het inrichtingsplan. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het uitvoeren en in stand houden van het inrichtingsplan.

Lichthoven A heeft een beperkte invloed op het windcomfort ter plekke van de openbare ruimte aan de Stationsweg en de toetsing maakt op basis van de geldende norm en de beleidsregel geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

#### Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### 3.4 Stichting Beter Eindhoven

#### a. M.e.r.-beoordeling

Het gebied komt zeker in aanmerking voor een volledige m.e.r.-rapportage.

Het is niet correct om alleen het plangebied van Lichthoven te beschouwen, dit plangebied maakt onderdeel uit van een veel grotere ontwikkeling. Het gaat om de gehele herontwikkeling ten zuiden van de spoorlijn in de strook lopende vanaf de zijgevel van de Bijenkort tot en met het riviertje de Dommel. De Raad van State heeft aangegeven dat er ter weerszijden van de rivier een 50 meter brede ecologische zone dient te worden aangehouden. Voor het gehele plangebied moet er dus wel degelijk een zorgvuldig milieueffectenrapport komen.

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2 (koepelnotitie) en 2.3 (milieu-effecten stationsgebied zuid).

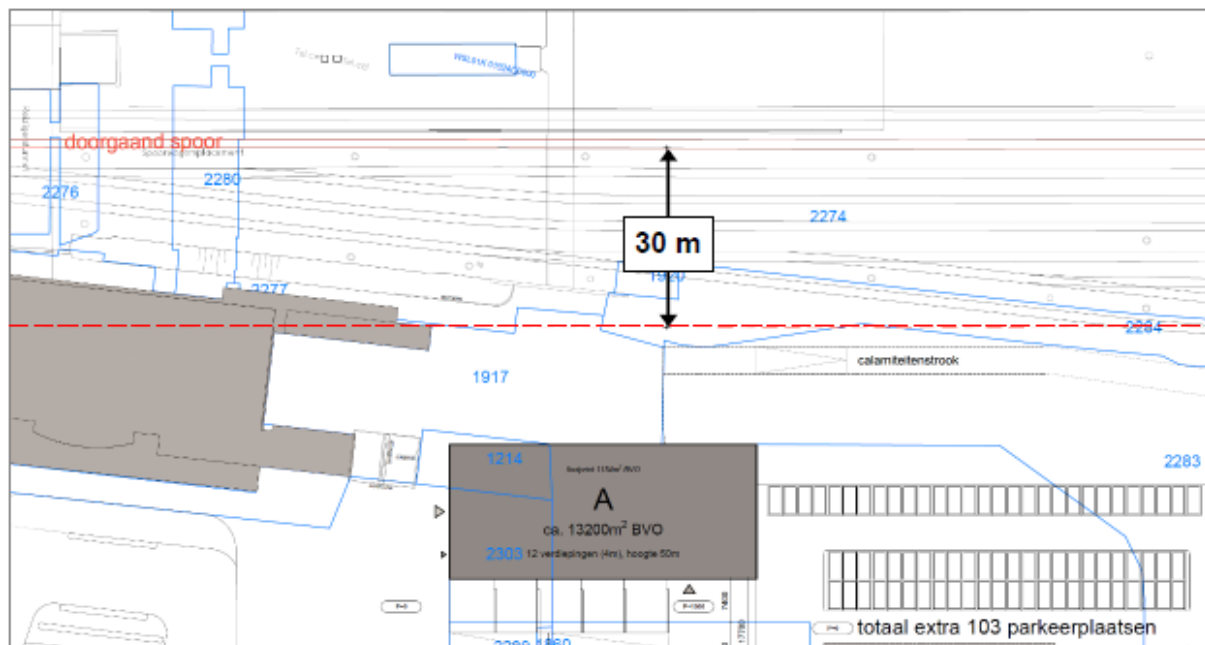
#### b. Veiligheidsrisico's

Ten eerste is er wel sprake van intensief vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Ten tweede wordt de toelaatbare omvang van brandbare transport over het spoor overschreden. Ten derde is de afstand tot het plasbrandaandachtsgebied verkeerd ingeschat, de kortste afstand van het plangebied van gebouw A tot het dichtstbijzijnde spoor is net geen 25 meter. Ten vierde is het onduidelijk hoe de calamiteitenroute naar het spoor loopt.

#### Reactie

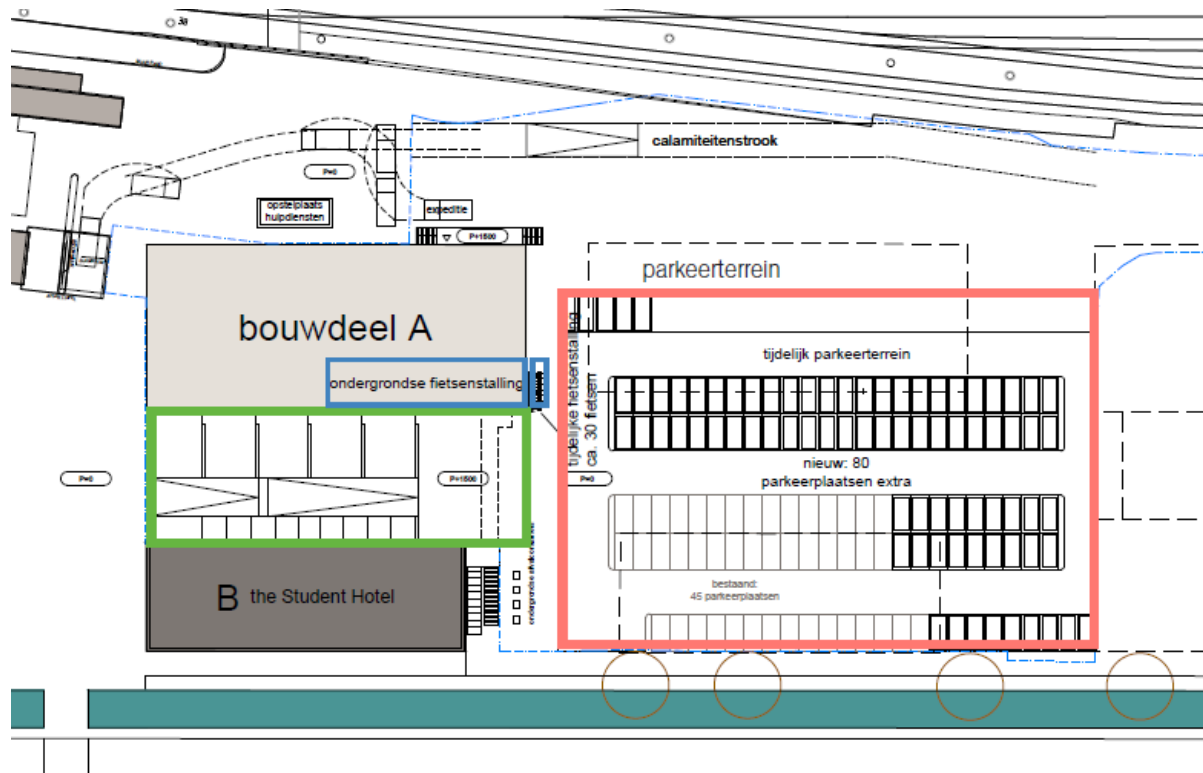
In de kwalitatieve risico analyse (bijlage 6 bij het ontwerpbestemmingsplan) zijn de aantallen vervoer van gevaarlijke stoffen overgenomen uit het Basisnet.

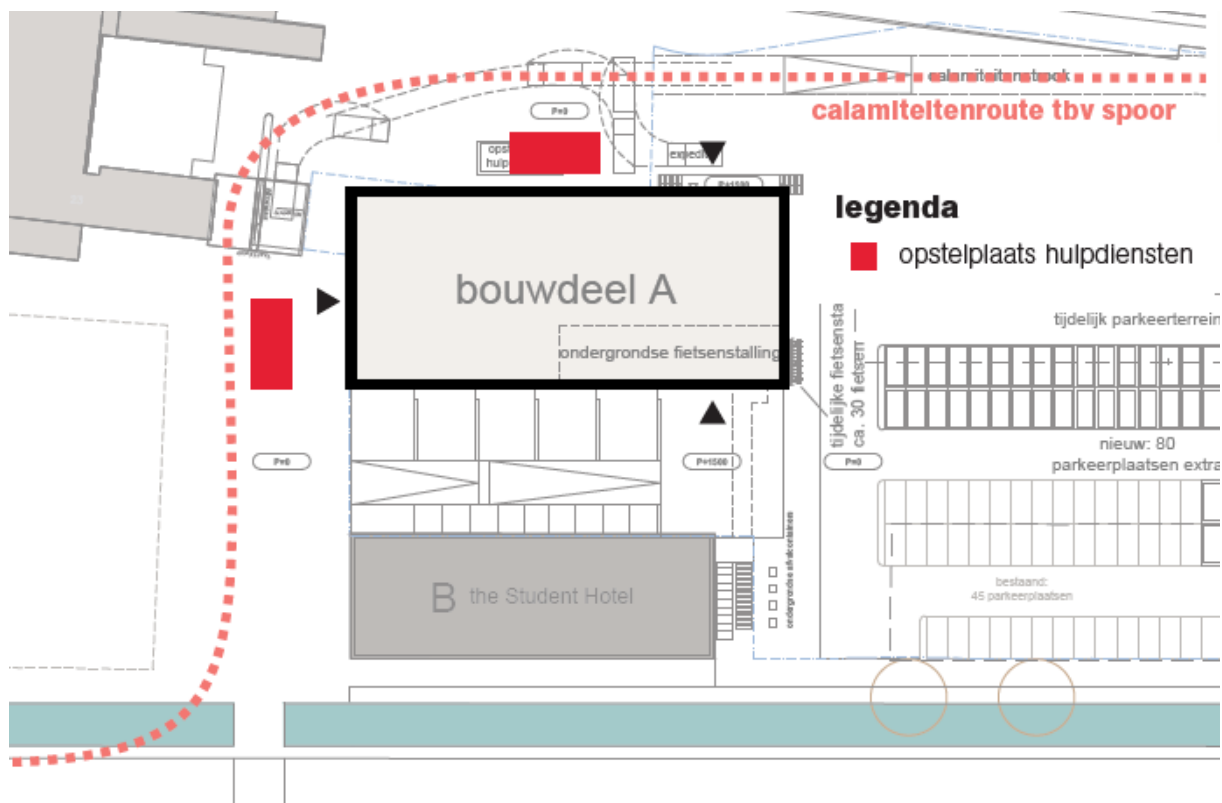
Wat betreft de afstand tot het plasbrandaandachtsgebied wordt er gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf van het buitenste doorgaande spoor. Dit is eveneens beschreven in de QRA en blijkt ook uit onderstaande figuur.



Afstand plangebied tot buitenste spoorstaaf buitenste doorgaande spoor

De calamiteitenroute maakt onderdeel uit van het VOSP (bijlage 1 bij het bestemmingsplan) en wordt in onderstaande figuren geduid. Daarbij is ruimte gereserveerd voor een calamiteitenstrook en opstelplaatsen voor hulpdiensten.





#### c. Ontruimingstijden

Het is niet duidelijk waarom bij de vereisten ontruimingstijden wordt afgeweken van het Bouwbesluit. Daarnaast is het brandveiligheidsrapport niet aanwezig.

##### Reactie

In de verantwoording van het groepsrisico (bijlage 7 bij het ontwerpbestemmingsplan) is onderbouwd waarom wordt afgeweken van de brandwerendheid van gevel en op welke wijze voldaan wordt aan de aanvullende eisen zoals gesteld in de Regeling Bouwbesluit 2012. Het hele pand kan binnen 14,5 minuten worden ontruimd en dat is ruimschoots binnen de daarvoor geldende 20 minuten. In het brandveiligheidsrapport wordt hier gedetailleerd op ingegaan. Dit brandveiligheidsrapport wordt als bijlage bij de verantwoording van het groepsrisico toegevoegd.

Om de veiligheid te borgen zijn in artikel 7 van het ontwerpbestemmingsplan regels opgenomen. Het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten binnen de aanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' is randvoorwaardelijk toegestaan. Bij het aanvragen van de omgevingsvergunning wordt aan deze regels getoetst.

#### d. Verkeer

De berekening van de ritgeneratie geeft zorgen voor de wegenbelasting van het gehele gebied, omdat er geen verkeersstructuurplan is. Om de gevolgen van de verkeersproductie voor de Stationsweg te kunnen beoordelen moet integraal gekeken worden naar alle nieuwe ontwikkelingen in de omgeving.

##### Reactie

In april 2021 is een Koepelnotitie opgesteld met daarin het verkeersbeleid en de verkeersplannen voor het hele gebied rondom het centrum. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2.

e. Windhinder

Het is niet bekend of de nieuwe inzichten verkregen bij de windmodeltoetsingen voor District E ook worden meegenomen in Lichthoven fase 1.

Reactie

Bij het uitvoeren van het windonderzoek voor Lichthoven A zijn alle overige ontwikkelingen, waaronder District E, opgenomen in het model.

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.3 sub e.

f. Groen

Publieke route tussen de bebouwing aan het spoor en de bebouwing aan de Stationsweg. Er moet meer ruimte zijn voor groenvoorzieningen en de aansluiting moet worden gezocht bij de Ecologische Verbindingszone langs de Dommel. Bomen bovenop een parkeergarage en naast een gevel zullen niet volledig tot wasdom kunnen komen en op termijn een hoofdpijndossier worden voor toekomstige groenbeheerders.

Groenstrook langs het spoor. Het is niet duidelijk aan welke duurzaamheidsaspecten hier wordt voldaan.

Platanen aan de Stationsweg. Het behoud van deze bomen op dezelfde locatie of een andere zou opgenomen moeten worden in de planvorming.

Reactie

Voor Lichthoven, waaronder Lichthoven A, wordt een integraal inrichtingsplan voor de openbare ruimte opgesteld. Op dit moment ligt er een concept inrichtingsplan dat via een omgevingsdialoog wordt doorontwikkeld. Ter hoogte van de parkeergarage wordt een grondpakket gerealiseerd zodat het groen voldoende groeimogelijkheden heeft. In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het uitvoeren en instandhouden van het inrichtingsplan. De strook langs het spoor maakt onderdeel uit van het inrichtingsplan. De bestaande platanen aan de Stationsweg maken onderdeel uit van het inrichtingsplan en worden behouden.

**Conclusie**

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### **3.5 Bewoner Stationsplein**

#### **a. Parkeerplekken fietsen**

Er moet een beperkt aantal openbare fiets parkeerplekken als norm komen en de handhaving van de norm moet afdwingbaar worden, zowel in de tijdelijke als in de definitieve ruimte.

#### Reactie

In artikel 9 van de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Bij het beoordelen van de aanvraag omgevingsverordening wordt getoetst of wordt voldaan aan de geldende parkeereisen.

#### **b. Natuurvergunning**

Er ontbreekt een natuurvergunning en deze is wel nodig aangezien er in zowel de bouwfase als de gebruiksfase stikstof wordt uitgestoten.

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.1 sub c.

#### **c. Hittestress**

In het stationsgebied is er al hitte stress. Er zal een inspanningsverplichting moeten komen om dit te verminderen of gelijk te houden in zowel de bouwfase als de gebruiksfase.

#### Reactie

Voor Lichthoven, waaronder Lichthoven A, wordt een integraal inrichtingsplan voor de openbare ruimte opgesteld. Op dit moment ligt er een concept inrichtingsplan dat via een omgevingsdialoog wordt doorontwikkeld. Het inrichtingsplan omvat meer groen dan in de huidige bestaande situatie. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan het voorkomen van hittestress.

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### 3.6 Henri van Abbe Stichting

- a. De reactie op het voorontwerpbestemmingsplan is door de gemeente niet beantwoord.

#### Reactie

Per abuis is de reactie van de Henri van Abbe Stichting niet beantwoord in het kader van het wettelijk vooroverleg. Onze welgemeende excuses hiervoor.

Vergelijkbare reacties zijn inhoudelijk wel beantwoord. Daarnaast is er nog overleg gevoerd op 16 november 2020 en 17 maart 2021 met de Henri van Abbe Stichting om de reactie te bespreken.

- b. De kwaliteit van het Stationsplein

In de nota uit 2008 staat: "Het Stationsplein-Zuid krijgt een betere begrenzing door nieuwbouwprojecten aan weerszijden van het station, waardoor een mooi plein ontstaat." Echter, Lichthoven fase 1 [Kavel A] en The Student Hotel zijn twee hoge gebouwen met grote gaten ertussen.

#### Reactie

De ontwikkeling van het Stationsgebied Zuid kent een lange geschiedenis. In 2005 is de Visie 'Stationsgebied Zuid: verbinden verblijven' vastgesteld. Deze visie geeft een ontwikkelkader. Dit ontwikkelkader is uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan. Vanwege de economische situatie, en daarmee de programmatische behoefte, is dit stedenbouwkundig plan diverse keren aangepast.

Het ruimtelijke beleid van de gemeente is verankerd in de Omgevingsvisie Eindhoven 'kloppend hart van Brainport' (juni 2016) en de Verdichtingsvisie Binnenstad (december 2020). Het Ontwikkelperspectief 2040 Centrum Eindhoven geeft een integrale ruimtelijke vertaling van beleidsdoelstellingen voor klimaatadaptatie, gezondheid, mobiliteit en verdichting, als voorwaarden voor een vitale economie en een sociaal-inclusieve stad.

Genoemde visies, beleidsdocumenten en stedenbouwkundige ontwerpen hebben uiteindelijk geleid tot een uitgewerkt plan voor Lichthoven. Het uitgewerkte plan voor Lichthoven A is goedgekeurd door de supervisor.

Gebouw A en The Student Hotel zijn zo ontworpen dat alle gevels in de plint die grenzen aan de openbare ruimte een transparante gevel hebben en een openbare functie. Hierdoor wordt de volledige oostkant van het Stationsplein geactiveerd. Het Stationsplein is nooit een plein geweest wat helder omkaderd is door gevelwanden. Het plein is eerder een open plek die doorgangen naar diverse stedelijke assen markeert. De as Lichthoven is in deze context een nieuwe (groene) as met aan weerszijden openbare stedelijke functies en brengt deze zijde van het plein meer in balans met de andere zijden van het plein. De balans in de openbare ruimte is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de initiatiefnemer, de supervisor van het stationsgebied en commissie ruimtelijke kwaliteit.

- c. Relatie met het station

De twee hoge torens Lichthoven fase 1 [Kavel A] en The Student Hotel hebben qua hoogte geen enkele relatie tot het station. Het stationsgebouw verdient alle aandacht.

#### Reactie

Er is wel degelijk een relatie met het station. De verdichting die rond het station nodig is valt alleen niet te ontkennen. De architectuur van de nieuwe gebouwen is echter terughoudend en zakelijk. Waardoor het kleine en mooi ontworpen station juist alle aandacht krijgt. Zeker als straks het integrale ontwerp van de openbare ruimte van het stationsplein en omgeving alle gebouwen op de juiste manier in context plaatst.

#### d. Relatie met de rest van de Lichthovenplannen

Wat blijft er over van de zichtlijn tussen de blokken door, van het Stationsplein naar de Dommel, als je over een parkeerbak van 1,5 meter moet kijken en een glazen verbindingstuk bij het plan van Edge? Oostwand van het Stationsplein lijkt op deze manier meer een gapend ongezellig tochtgat te worden.

#### Reactie

De doorwaadbaarheid van de groene ruimte tussen de gebouwen in combinatie met een zichtlijn richting Dommel is een kwaliteit die er op dit moment nog niet is. Er wordt dus kwaliteit toegevoegd. Het ontwerp van de openbare ruimte wordt gemaakt door een zeer vooraanstaand en internationaal gerenommeerd landschapsarchitectuurbureau. Dit is hetzelfde bureau wat het ontwerp maakt voor het Stationsplein. Het gebied wordt groen en de plinten van de gebouwen zijn transparant en voorzien van openbare functies. Dit komt de levendigheid van het gebied ten goede.

#### e. Groen

Er wordt meer verwacht van structureel groen, dan alleen maar aankleding.

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.4 sub f.

#### Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### 3.7 Bewoner Stationsweg

#### a. Natuurvergunning

Is alvorens tot bestemmingsplanwijziging het niet noodzakelijk bij de provincie een Natuurvergunning aan te vragen i.v.m. de benodigde stikstofruimte?

##### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.1 sub c.

#### b. Uitvoer van werkzaamheden en bescherming woningen Stationsplein/Stationsweg

Gaat de gemeente toezien op het intrillen van damwanden? Zeker gezien de ervaringen bij de bouw van The Student Hotel, waarbij scheurvorming optrad in nabijgelegen panden.

##### Reactie

De aannemer voert voorafgaand aan de werkzaamheden een nul-meting bij de gebouwen in de omgeving.

#### c. Parkeerproblematiek

Welke parkeernormen worden gehanteerd voor Lichthoven A, met name voor autobezoekers?

Zou onder Lichthoven A niet extra capaciteit moeten worden opgenomen in de wetenschap dat er al te weinig parkeerplaatsen in de directe omgeving zijn voor fietsen, en dat ook de nieuwe fietsenparkeerkelder wellicht bij oplevering alweer te klein is?

##### Reactie

De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2019 zijn gebruikt. De gemeente voert een mobiliteitsbeleid waarbij wordt ingezet op het minder autoverkeer en parkeren in het autoluwe centrum. Daarbij wordt gestreefd naar het aanleggen van zo min mogelijk nieuwe parkeerplaatsen en wordt ingezet op zo veel mogelijk duurzame alternatieve vervoerswijzen: lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Vanwege de ligging in het centrum wordt de verplichte 'HOV-reductie' (minder parkeerplaatsen

bij stations en Hoogwaardig openbaar vervoer-haltes) toegepast. Hierdoor worden minder parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeergarage is niet openbaar toegankelijk. Bezoekers kunnen gebruik maken van de bestaande openbare parkeervoorzieningen in het centrum.

#### d. Windhinder

Als VvE wordt er gevreesd voor nog meer windhinder op de balkons. Door The Student Hotel wordt er al veel windhinder ervaren. Veel van de balkonschermen moeten ondertussen al compleet vervangen worden, omdat ze kapot zijn gewaaid. Gemeentelijke toetsing op straathoogte is onvoldoende om een goed beeld te krijgen van de situatie op balkons.

##### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.3 sub e.

Het beschouwen van windcomfort op de balkons aan de Stationsweg en het verschil tussen bestaand en toekomstig is niet getoetst in het uitgevoerde onderzoek. Conform de NEN 8100:2006 en de beleidsregel van de gemeente is dit ook niet noodzakelijk.

Gelet op de vraag van diverse bewoners hierover, heeft met bewoners van de Stationsweg overleg plaatsgevonden. Lichthoven A heeft een beperkte invloed op het windcomfort ter plekke van de balkons. Het windklimaat laat geen significant hogere snelheden zien op grotere hoogte boven maaiveld. Een eerste inschatting geeft dan ook een indicatie van de te verwachten niveaus van hinder en gevaar nabij deze balkons. Deze zijn gelijk aan de niveaus op voetgangersniveau, namelijk windhinderklasse A, B en C, zonder enig risico op windgevaar.

### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### **3.8 Stichting Bescherming Wederopbouwerfgoed**

#### **a. Aansluiting Stationsplein**

De oostelijke begrenzing van het Stationsplein in het onderhavige bestemmingsplan refereert op geen enkele wijze naar de tijd van de wederopbouw waarin het station, het voormalig VVV-kantoor en het Postkantoor een prachtig ensemble vormden. De regels in het bestemmingsplan moeten zodanig worden aangepast dat het gebouw op enige wijze respect toont voor dit wederopbouwerfgoed.

#### Reactie

De wederopbouw begon meer dan 70 jaar geleden. In de tussentijd heeft Eindhoven een enorme schaa sprong gemaakt. Dientengevolge verandert de context waarin ooit het station is ontworpen. De ontwerpen van de nieuwe gebouwen hebben echter wel degelijk respect voor de architectuur van het station. De no-nonsense vormgeving van de gebouwen, luifels aan de gevel en de hoge publieke plint zijn een toekomstbestendige voortzetting van de ideeën die ook ten grondslag lagen aan het ontwerp voor het station. Alle ontwerpen zijn in nauwe samenspraak gemaakt met de initiatiefnemer, de supervisor van het stationsgebied en commissie ruimtelijke kwaliteit.

#### **b. Er is onvoldoende informatie over de omgevingskwaliteit en de inrichting van de openbare ruimte van het totale gebied Lichthoven.**

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.4 sub f.

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### **3.9 Waterschap De Dommel**

#### **a. Grondwaterstanden**

Het bestemmingsplan geeft onvoldoende inzicht in het effect van deze ontwikkeling op de grondwaterstanden van het plangebied en de omgeving. Veranderingen in grondwaterstromingen kunnen verontreinigingsvlekken mobiel maken en mogelijk tot verontreiniging van het oppervlakte water. Om tot instemming te komen is nader geohydrologisch onderzoek nodig. In het bestemmingsplan is het belangrijk om naast de gemiddelde grondwaterstand ook de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) te vermelden, deze gegevens komen voort uit het onderzoek.

#### Reactie

De realisatie van een ondergrondse voorziening beneden de grondwaterstand gaat altijd gepaard met veranderingen in het hydrologische systeem. In dit kader zal de realisatie van de parkeerkelder leiden tot een opstuwing aan de stroomopwaartse zijde van de kelder. Er worden daarom mitigerende maatregelen in de vorm van drainagevoorzieningen getroffen die de opstuwing van het grondwater tegengaan.

Het is mogelijk om de gemiddelde grondwaterstand aan de stroomopwaartse zijde van de kelder structureel te verlagen ten opzichte van de huidige situatie maar zeer kleine lokale verhogingen in de grondwaterstand (<0.05 meter) zijn moeilijk te garanderen en bovendien ook niet aan te tonen.

Aan de bouwregels van artikel 3 en artikel 4 wordt een sublid toegevoegd:

#### **3.2.4 en 4.2.3 Ondergronds bouwen**

Ondergronds bouwen is uitsluitend toegestaan, indien is aangetoond dat de bouw niet meer dan 0,05 meter opstuwing van het grondwater veroorzaakt.

#### Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van de regels van het bestemmingsplan. De zienswijze wordt gegrond geacht.

### **3.10 Bewoner Fuutlaan (2)**

#### **a. Verkeerssituatie Fuutlaan**

De omwonenden hebben structureel overlast die toeneemt, deze overlast is aangetoond in onderzoeken. De toekomstige plannen zullen het overlast verergeren, Fuutlaan is aangewezen als één van de acht autoradialen en wordt dus zodanig ingericht en krijgt een directe aansluiting met de Ring. De aanpak is illegitiem, Fuutlaan wordt niet genoemd in bestemmingsplannen en m.e.r.-beoordelingen van District E en Lichthoven fase 1 [Kavel A]. De aannames verkeersbewegingen in het bestemmingsplan zijn aantoonbaar incorrect. De rapporten geven door versnipperde aanpak bewust een vertekend beeld. De gemeente komt afspraken niet na door geen verkeerscirculatieplan te maken van het totale gebied. Daarbij ontkent de gemeente de aantoonbare negatieve gevolgen. In de Appendix staat dezelfde onderbouwing als is beschreven in paragraaf 3.2 Bewoner Fuutlaan (1).

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.2 sub a.

#### **b. Bezwaren tegen niet opstellen milieueffectenrapport**

Fuutlaan dient meegenomen te worden in de rapporten bij het Ontwerpbestemmingsplan Stationsplein Zuid (District E) en bestemmingsplan Lichthoven fase 1 [Kavel A]. Er dient een overkoepelend milieueffectrapport gemaakt te worden, want de verschillende bouwprojecten hangen onomstotelijk met elkaar samen. Het onderzoek van de projectgroep Fuutlaan is een essentieel onderdeel van een milieueffectrapportage.

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2 (koepelnotitie) en 2.3 (milieu-effecten stationsgebied zuid).

#### **c. Milieu en Verkeer**

Logistieke bedrijven horen niet in het centrum van Eindhoven thuis. De gemeente neemt onvoldoende maatregelen om voldoende te investeren in de regulering van het verkeer en parkeerdruk in de wijk.

#### Reactie

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 3.2 sub e.

#### **Conclusie**

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

### **3.11 Bewoners Villapark**

#### **a. Verkeerssituatie**

De overlast van sluipverkeer, trillingsoverlast door vrachtverkeer en te hard rijden is de laatste jaren substantieel gestegen in deze wijk, verkeersveiligheid is daarmee afgenomen. Nu het verkeer aan de Vestdijk wordt gestremd zoekt het een uitweg naar de oostzijde. Bewoners hebben hun zorgen hierover geuit in de enquête die afgelopen december 2020 is gehouden. Verwacht wordt dat de bouwplannen aan de zuidkant van het stationsgebied nog meer negatieve effecten zal hebben op de verkeersstromen in het Villapark. Helaas is er op dit moment onvoldoende onderzoek verricht naar de gevolgen van deze bouwplannen op de verkeersstromen.

Daarnaast is een onderbouwd integraal plan nodig waarin de verkeersstromen in kaart worden gebracht van de gevolgen van Lichthoven 1 en de overige ingrijpende bouwplannen voor het stationsgebied Zuid. In dit onderzoek zou expliciet aandacht moeten zijn voor de verkeerssituatie aan de oostzijde, aangezien de ontsluitingswegen van de Stationsweg naar de Ring niet toereikend zijn.

#### Reactie

In april 2021 is een Koepelnotitie opgesteld met daarin het verkeersbeleid en de verkeersplannen voor het hele gebied rondom het centrum. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2. Daarnaast zijn de zorgen gelijkluidend met de bewoners van de Fuutlaan. Daarom wordt ook verwezen naar de beantwoording van de zienswijze 3.2.

#### **b. Parkeren**

Het is opmerkelijk dat het aantal parkeerplaatsen als uitgangspunt wordt genomen voor de inschatting van de toename van het verkeer. Uit kentekenonderzoek blijkt dat 6 tot 15% van het autoverkeer in het centrum binnen de ring geen herkomst of bestemming binnen de Ring heeft. In de ochtendspits kan dit oplopen tot 38%.

#### Reactie

Als in een bestemmingsplan gesproken wordt over de verkeersaantrekkende werking van het project, dan gaat het over de *extra* voertuigen die er bij komen bovenop de autonome (verkeer dat er nu al is) verkeerssituatie. Binnen de autonome verkeerssituatie zijn de voertuigen opgenomen die geen bestemming binnen de Ring heeft. Voor het berekenen van de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van Lichthoven A is het maximaal aantal toegestane parkeerplaatsen maatgevend.

#### Conclusie

De zienswijze leidt tot niet aanpassing het bestemmingsplan. De zienswijze wordt ongegrond geacht.

## **4 Ambtshalve wijzigingen**

### **4.1 Bijlagen toelichting**

Aan het raadsvoorstel worden de Koepelnotitie (2.2) en de integrale mer beoordeling Stationsgebied toegevoegd.

Na vaststelling zullen deze worden toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting.

### **4.2 Regels**

#### **Overschrijding balkon**

In artikel 3.2.1. onder 'e' staat dat de bouwgrens mag worden overschreden door één balkon per kantoorunit.

In het bouwplan is op enkele plaatsen sprake van twee balkons. Dit stuit niet op stedenbouwkundige bezwaren. De regel zal worden aangepast, zodat er meerdere balkons de bouwgrens mogen overschrijden:

Het aangepaste artikellid luidt:

*Artikel 3.2.1.*

*e. de bouwgrens mag niet worden overschreden, met uitzondering van erkers of balkons met een diepte van maximaal 2.0 m<sup>1</sup>;*