

ECLI

ECLI:NL:RVS:2022:3519

Datum uitspraak

30 november 2022

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 22 juni 2021 heeft de raad van de gemeente Eindhoven het bestemmingsplan "Lichthoven fase 1 (kavel A)" vastgesteld. Het plan voorziet in de bouw van een kantoorgebouw met een bouwhoogte van ongeveer 51 m. Het gebouw bestaat uit elf verdiepingen met een oppervlakte van ongeveer 14.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte en een half verzonken kelder van ongeveer 700 m<sup>2</sup> bvo. Op de begane grond van het gebouw zal een commerciële functie van maximaal 500 m<sup>2</sup> worden gerealiseerd. De eerste tot en met de elfde verdieping van het gebouw worden ingevuld met een kantoorfunctie van totaal 13.650 m<sup>2</sup> bvo. Tot slot bevindt er zich op de elfde verdieping een dakterras aan de zijde van het Stationsplein. Deze ruimte behoort tot het kantoor en kan worden gebruikt voor een ondergeschikte horecafunctie. Het plangebied wordt begrensd door het Stationsplein aan de voorzijde van het centraal station van Eindhoven, het spoor en The Student Hotel. [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] betogen dat er ten onrechte geen milieueffectrapportage is opgesteld voor het plan.

Volledige tekst

202104986/1/R2.

Datum uitspraak: 30 november 2022

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1] en anderen, allen wonend te Eindhoven,

2. Stichting BETER EINDHOVEN, gevestigd te Eindhoven (hierna: SBE),

3. [appellant sub 3], wonend te Eindhoven,

4. [appellant sub 4], wonend te Eindhoven,

5. [appellant sub 5], wonend te Eindhoven,

6. [appellant sub 6], wonend te Eindhoven,

appellanten,

en

de raad van de gemeente Eindhoven,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 22 juni 2021 heeft de raad het bestemmingsplan "Lichthoven fase 1 (kavel A)" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

Daartoe in de gelegenheid gesteld, heeft Stationslocatie ZO Eindhoven C.V. een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

Stationslocatie ZO, de raad, [appellant sub 4], [appellant sub 6] en [appellant sub 3] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 4 april 2022, waar [appellant sub 1] en anderen, van wie [appellant sub 1], [en twee andere appellanten], SBE, vertegenwoordigd door [gemachtigden], [appellant sub 3], vertegenwoordigd door mr. M.M. Breukers, [appellant sub 4], vertegenwoordigd door [gemachtigde], [appellant sub 5], [appellant sub 6], vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de raad, vertegenwoordigd door drs. B. van der Padt, bijgestaan door mr. dr. M.A.A. Soppe, advocaat te Almelo, ing. A. Beernink, M.P.J. Berden MSc en ing. H.W.P. van Hal, zijn verschenen. Voorts is ter zitting Stationslocatie ZO, vertegenwoordigd door mr. M.G.J. Maas-Cooymans, advocaat te Rotterdam, vergezeld door [gemachtigde], als partij gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. Het plan voorziet in de bouw van een kantoorgebouw met een bouwhoogte van ongeveer 51 m. Het gebouw bestaat uit elf verdiepingen met een oppervlakte van ongeveer 14.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (hierna: bvo) en een half verzonken kelder van ongeveer 700 m<sup>2</sup> bvo. Op de begane grond van het gebouw zal een commerciële functie van maximaal 500 m<sup>2</sup> worden gerealiseerd. De eerste tot en met de elfde verdieping van het gebouw worden ingevuld met een kantoorfunctie van totaal 13.650 m<sup>2</sup> bvo. Tot slot bevindt er zich op de elfde verdieping een dakterras aan de zijde van het Stationsplein. Deze ruimte behoort tot het kantoor en kan worden gebruikt voor een ondergeschikte horecafunctie. Het plangebied wordt begrensd door het Stationsplein aan de voorzijde van het centraal station van

Eindhoven, het spoor en The Student Hotel.  
Toetsingskader

2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling oordeelt niet zelf of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het plan onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.

Bijlage

3. De relevante wet- en regelgeving is opgenomen in de bijlage, die deel uitmaakt van deze uitspraak.

Ingetrokken beroepsgrond

4. Op de zitting heeft SBE haar betoog dat er ten onrechte is nagelaten om een verklaring van geen bedenkingen aan te vragen, ingetrokken.

Is de juiste procedure gevolgd?

5. SBE stelt dat niet de juiste procedure is gevolgd. Volgens haar had niet de reguliere, maar de uitgebreide voorbereidingsprocedure gevolgd moeten worden.

5.1. De Afdeling stelt vast dat de raad bij de voorbereiding van het besluit van 22 juni 2021 de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) heeft toegepast. De stelling dat de raad ten onrechte de reguliere voorbereidingsprocedure heeft toegepast mist derhalve feitelijke grondslag.

Het betoog slaagt niet.

Procedurele bezwaren

6. SBE betoogt dat de voorbereidingsprocedure onzorgvuldig is doorlopen en de raad onvoldoende transparant is geweest. Daartoe voert zij aan dat het in 2007 vastgestelde stedenbouwkundige plan voor de locatie Lichthoven meerdere malen is gewijzigd en is aangevuld met nieuwe onderzoeken.

6.1. In hetgeen SBE aanvoert, ziet de Afdeling geen aanleiding voor een oordeel dat het bestreden besluit niet rechtmatig is. Het feit dat het stedenbouwkundige plan sinds 2007 meerdere keren is gewijzigd in aanloop naar de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan, maakt niet dat de procedure onzorgvuldig is doorlopen. De omstandigheid dat er gedurende de procedure nadere onderzoeksrapporten zijn opgesteld, leidt evenmin tot dat oordeel.

Het betoog slaagt niet.

Toepassing van de Crisis- en herstelwet

7. Het betoog van SBE dat de raad ten onrechte de Crisis- en herstelwet (hierna: de Chw) van toepassing heeft verklaard, mist feitelijke grondslag. Anders dan zij stelt, is de Chw niet van toepassing op het voorliggende plan. De raad heeft de Chw evenmin van toepassing geacht op het voorliggende plan.

## M.e.r.-beoordelingsplicht

8. [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] betogen dat er ten onrechte geen milieueffectrapportage is opgesteld voor het plan. Zij voeren aan dat het voorliggende plan samenhangt met andere ontwikkelingen in de omgeving, waaronder de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt door de bestemmingsplannen "Lichthoven (The Student Hotel)", "Lichthoven fase 1 (kavels C en D)", "Lichthoven fase 2" en "Stationsplein Zuid (District-E)", en dat er derhalve een m.e.r.-beoordeling aan het voorliggende plan ten grondslag gelegd had moeten worden die betrekking heeft op de totale beoogde ontwikkelingen binnen het Stationsgebied. Volgens [appellant sub 4] en [appellant sub 6] volgt de samenhang onder meer uit de omstandigheden dat de projectontwikkelaars met elkaar samenwerken, zij eigenaar zijn van gronden binnen de verschillende plangebieden, er één landschapsbureau is ingeschakeld ten behoeve van de verschillende ontwikkelingen en er één stedenbouwkundig plan is. Verder stelt [appellant sub 5] dat sprake is van één stedelijk ontwikkelingsproject, omdat de bouwplannen aan elkaar grenzen en op elkaar zijn afgestemd.

8.1. De Afdeling overweegt dat de raad zich op het standpunt mocht stellen dat er tussen het voorliggende plan en de andere ontwikkeling in het Stationsgebied waar appellanten op wijzen niet een zodanige samenhang bestaat dat de ontwikkeling voor de toepassing van de m.e.r.-regelgeving één activiteit vormen. De Afdeling volgt daarin het standpunt van de raad dat niet is gebleken van een financiële, organisatorische of bouwkundige samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen en dat de realisatie van de voorliggende ontwikkeling niet afhankelijk is van de realisatie van de andere ontwikkelingen in het Stationsgebied. De Afdeling is, anders dan [appellant sub 4] en [appellant sub 6] stellen, niet gebleken dat de ontwikkelaars met elkaar samenwerken om de verschillende projecten in het Stationsgebied te realiseren. Het feit dat de ontwikkelingen op een relatief korte afstand van elkaar zijn gelegen, maakt niet zonder meer dat er sprake is van een bouwkundige samenhang. Ook de omstandigheid dat er één landschapsbureau is ingeschakeld voor de verschillende ontwikkelingen en dat er één stedenbouwkundig plan is opgesteld, maakt niet dat de raad had moeten uitgaan van samenhang tussen de ontwikkelingen. De raad heeft dus geen aanleiding hoeven zien om de in het plan mogelijk gemaakte ontwikkeling samen met de andere ontwikkelingen in het Stationsgebied te beschouwen als één stedelijk ontwikkelingsproject die één activiteit is, waarvoor een mer-beoordeling noodzakelijk zou zijn.

De raad is ervan uitgegaan dat de met het plan mogelijk gemaakte ontwikkeling op zichzelf een stedelijk ontwikkelingsproject is. De mogelijke milieueffecten hiervan zijn beoordeeld in de m.e.r.-beoordeling van Rho van 7 oktober 2020 (hierna: de m.e.r.-beoordeling). Naar aanleiding van de m.e.r.-beoordeling heeft het college van burgemeester en wethouders op 23 november 2020 besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden gemaakt. Omdat de mogelijke milieueffecten van het voorliggende plan in beeld zijn gebracht in de m.e.r.-beoordeling en geconcludeerd is dat de ontwikkeling niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten, bestaat op grond van de Wet milieubeheer in samenhang met het Besluit milieueffectrapportage geen verplichting om voor de vaststelling van dit plan een milieueffectrapport op te laten stellen.

Het betoog slaagt niet.

## Plangrensbezwaar

9. [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] stellen dat de raad één bestemmingsplan had moeten vaststellen voor alle

ontwikkelingen in het Stationslocatie Zuid-Oost. Door de ontwikkeling van het gebied op te knippen in verschillende afzonderlijke bestemmingsplannen is nagelaten om de effecten integraal te bezien, aldus [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6].

9.1. Ter zitting is door de raad toegelicht dat het oorspronkelijke plan voor de ontwikkeling van het gebied Lichthoven, dat voorheen ook wel aangeduid werd als 'Stationslocatie Zuid-Oost', is vastgesteld in 2007. Vanwege de economische crisis in 2008 is het plan destijds niet ontwikkeld. Naar aanleiding van de veranderende economische situatie is het plan in de daarop volgende jaren meerdere malen gewijzigd en opgedeeld in kleinere afzonderlijke plannen. Door het gebied gefaseerd te ontwikkelen, worden de risico's verspreid, aldus de raad.

9.2. De Afdeling overweegt dat de raad beleidsruimte toekomt bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze ruimte is echter niet zo groot dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

In wat [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat er tussen het plangebied en de andere gronden van het plan van 2007 geen sprake is van een zodanige ruimtelijke samenhang, dat maakt dat deze gronden in het plan opgenomen hadden moeten worden. De Afdeling geeft mee dat de omstandigheid dat er niet één bestemmingsplan, maar meerdere afzonderlijke bestemmingsplannen zijn vastgesteld voor de verschillende ontwikkelingen in Lichthoven, onverlet laat dat het van belang is om bij de beoordeling van de effecten van het voorliggende plan de effecten van andere ontwikkelingen in de omgeving in acht te nemen. De vraag of de raad de cumulatieve effecten van de verschillende ontwikkelingen voldoende in acht heeft genomen, komt hierna aan de orde.

Het betoog slaagt niet.

Behoeftte aan kantoorruimte en woningen

10. [appellant sub 1] en anderen betogen dat sprake is van strijd met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: het Bro). Daartoe voeren zij aan dat de raad onvoldoende heeft gemotiveerd dat er behoefte is aan kantoorruimte en woningen. Volgens hen heeft de raad evenmin gemotiveerd waarom het Stationsgebied geschikt is voor de realisatie van nieuwe kantoorruimte.

10.1. De Afdeling stelt voorop dat het voorliggende plan niet voorziet in woningen. Het betoog dat de behoefte aan woningen niet is gemotiveerd, kan om die reden niet slagen. Met betrekking tot de behoefte aan kantoorruimte overweegt de Afdeling dat in paragraaf 3.2.2 van de plantoelichting wordt ingegaan op de behoefte aan kantoorruimte. Daarin staat het volgende. In het rapport "City special Eindhoven - Regio als ultieme oplossing voor groei" staat dat Eindhoven de derde economie van Nederland is, na Amsterdam en Utrecht. Dit succes trekt onder meer beleggers. Daarnaast neemt de vraag van bedrijven naar kantoorgebouwen toe. Een uitdaging is dat een groot deel van de kantoren in Eindhoven verouderd is. Zo heeft slechts 40% een A-label voor energieverbruik. Gemiddeld wordt er 90.000 m<sup>2</sup> per jaar uitgegeven aan kantoren. Sinds 2015 groeit dat aantal meters. Bedrijven zoeken vooral naar nieuwe hoogwaardige kantoren in de buurt van het station. Voor de kwantitatieve vraag zijn drie scenario's berekend die bestaan uit een uitbreiding- en

vervangingsvraag. De bandbreedte in de totale vraag in zuidoost Brabant ligt tussen de 509.000 m<sup>2</sup> en 710.000 m<sup>2</sup> verhuurbaar vloeroppervlak (hierna: vvo). Met betrekking tot de kwalitatieve vraag is beschreven dat er voor kantoorruimte op centrum- en stationslocaties nog steeds relatief de meeste vraag bestaat. Op deze locaties is de huurprijs gemiddeld hoog en de kwaliteit van de kantoorpanden goed tot uitstekend. De locaties kenmerken zich door een hoge mate van multifunctionaliteit. Het type gebruikers op deze locaties zijn onder meer hoofdkantoren, (boven)regionaal georiënteerde overheidsdiensten, (inter)nationale en regionale kantoren van zakelijke en financiële dienstverleners. Uit een indicatieve doorrekening blijkt dat er in zuidoost Brabant een vraag naar stationslocaties zoals in Eindhoven bestaat met een bandbreedte tussen de 229.000 m<sup>2</sup> en 320.000 m<sup>2</sup> verhuurbaar vloeroppervlak.

Uit de confrontatie van de vraag en het aanbod, zoals weergegeven in figuur 3.5 van de plantoelichting, blijkt dat de vraag naar kantoorruimtes op stationslocaties groter is dan het aanbod. In de toelichting staat voorts dat op korte termijn een tekort aan kantoorruimte op centrum- en stationslocaties in de regio zuidoost Brabant dreigt. Dit geldt vooral voor Eindhoven. Het plan geeft invulling aan de kantoorbehoefte op de stationslocatie van Eindhoven.

10.2. In wat [appellant sub 1] en anderen hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet dan wel onvoldoende heeft gemotiveerd dat er een behoefte is aan kantoorruimte die het plan mogelijk maakt.

Het betoog slaagt niet.

Hittestress

11. [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] betogen dat de raad onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar de effecten op de hittestress als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Zij stellen dat de hittestress in onaanvaardbare mate zal toenemen als gevolg van de verschillende ontwikkelingen in de omgeving en vrezen voor gezondheidsrisico's en een slechte nachtrust. Daarnaast zijn de cumulatieve effecten van deze ontwikkelingen ten onrechte niet onderzocht, terwijl dat voor de ontwikkelingen aan de noordzijde van het Stationsgebied wel is gedaan. Dit geldt volgens [appellant sub 4] en [appellant sub 6] te meer, omdat er aan de achterzijde van hun appartementen ook hoogbouw zal worden gerealiseerd. Verder stelt [appellant sub 5] dat de realisatie van groen onvoldoende effect zal hebben op de gevolgen van de beoogde ontwikkeling op de hittestress.

11.1. In de nota van zienswijzen staat dat er een inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt opgesteld waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het voorkomen van hittestress, omdat het inrichtingsplan meer groen omvat dan waar in de bestaande situatie sprake van is. De raad heeft zich in het verweerschrift op het standpunt gesteld dat het plan in overeenstemming is met het gemeentelijke beleid met betrekking tot klimaatadaptatie, waar hittestress een onderdeel van uitmaakt. Daarbij verwijst de raad naar paragraaf 4.6.1 van de plantoelichting. Verder heeft de raad in het verweerschrift toegelicht dat het inrichtingsplan als bijlage 2 is toegevoegd aan de planregels en dat de uitvoering van het inrichtingsplan is geborgd door middel van de voorwaardelijke verplichting van artikel 3.3.5 van de planregels. Voorts heeft de raad de beleidsregels "Klimaat robuust (her)inrichten en ruimtelijk ontwikkelen" vastgesteld waarin onder andere is bepaald dat het belangrijk is dat ieder bestemmingsplan voorziet in voldoende waterberging. In paragraaf 5.5.1 van het Gemeentelijk Rioleringsplan Eindhoven 2019-2022 zijn daartoe normen opgenomen, waar op

grond van de voorwaardelijke verplichting van artikel 9.4 van de planregels aan voldaan moet worden voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Wat de cumulatieve effecten voor de hittestress betreft, stelt de raad dat deze cumulatieve effecten nader zijn beschouwd in de geactualiseerde cumulatienotitie van Witteveen+Bos van 24 januari 2022 (hierna: de geactualiseerde cumulatienotitie). Daaruit blijkt dat de herinrichting van de zuidzijde van het Stationsgebied een kleine invloed heeft op de hittestress in het projectgebied en de directe omgeving. Het gaat daarbij zowel om positieve als negatieve effecten. De herinrichting leidt over het algemeen tot een afname van hittestress in het projectgebied. Zo daalt de gevoelstemperatuur op het Stationsplein, de Stationsweg en in de openbare ruimte tussen de nieuwe gebouwen met 6 tot 13 °C. In de directe omgeving van het projectgebied stijgt de gevoelstemperatuur over het algemeen met 3 °C. Bij het centraal station en het gebied rond Piazza Center Eindhoven stijgt de gevoelstemperatuur met 6 °C. De oorzaak van de stijging is de windreductie. Doordat de wind in het model oostelijk is, heeft dit een effect op het gebied ten westen van het projectgebied. Verder heeft de herinrichting van de zuidzijde van het Stationsgebied een beperkt effect op hitte gerelateerde gezondheidsrisico's door langdurige blootstelling aan hitte, omdat het aantal warme nachten per jaar met 1 toeneemt en de etmaalgemiddelde temperatuur daalt met 0,2 °C. Naast de toename van bebouwing is er ook een toename van vegetatie, schaduw en water ten opzichte van de bestaande situatie, waardoor de positieve en negatieve effecten grotendeels worden afgevlakt, aldus de raad.

11.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad de gevolgen voor de hittestress voldoende onderzocht. Anders dan [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] betogen, zijn ook de cumulatieve effecten van de verschillende ontwikkelingen op de hittestress aan de hand van gevoelstemperatuur en het stedelijk hiteiland effect op afdoende wijze geanalyseerd in de geactualiseerde cumulatienotitie.

Met betrekking tot het betoog van [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 6] dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar hittestress, omdat er niet is gekeken naar scenario's met andere windrichtingen dan een oostelijke windrichting, er niet is gekeken naar de effecten ter hoogte van hun balkons en antropogene factoren zoals verkeer niet in het onderzoek zijn betrokken, overweegt de Afdeling als volgt. In de geactualiseerde cumulatienotitie is toegelicht dat het model uitgaat van een oostelijke windrichting. Oostenwind komt weliswaar relatief weinig voor in Nederland, maar het zijn wel vaak de dagen met de grootste hitte. Door [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 6] is niet onderbouwd waarom bij de beoordeling van de cumulatieve effecten niet van deze windrichting mocht worden uitgegaan. Voorts heeft de raad ter zitting toegelicht dat de conclusies van het onderzoek naar hittestress niet beperkt zijn tot de situatie op maaiveldniveau, maar zien op het totale plaatje, en dus ook op de balkons van [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 6]. Het is bijvoorbeeld niet zo dat groenvoorzieningen alleen een verkoelend effect hebben op maaiveldniveau. Daarnaast heeft de raad ter zitting toegelicht dat antropogene factoren niet zijn meegenomen in het model, omdat er op dit moment geen parametrisaties - eenvoudig gezegd: formules - bestaan om antropogene warmtebronnen voor Nederland in kaart te brengen. Het is daarom nog niet mogelijk om de antropogene factoren mee te nemen in het onderzoek naar de effecten op de hittestress.

Gelet op voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar hittestress. Met de geactualiseerde cumulatienotitie zijn de effecten op de hittestress voldoende inzichtelijk gemaakt. De raad heeft zich naar het oordeel van de Afdeling op het standpunt mogen stellen dat er geen sprake is van een onaanvaardbare toename van hittestress. De enkele niet onderbouwde

stelling van [appellant sub 5] dat de realisatie van groen onvoldoende effect heeft, is onvoldoende voor een ander oordeel. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad het belangrijk vindt dat er voldoende groen wordt gerealiseerd en daarom in artikel 3.3.5 van de planregels heeft opgenomen dat het gebruik van de gronden en bouwwerken met de bestemming "Gemengd" slechts is toegestaan indien het inrichtingsplan wordt gerealiseerd en duurzaam in stand wordt gehouden. Voor zover [appellant sub 4] en [appellant sub 6] betogen dat er ten onrechte geen stresstest voor hitte is uitgevoerd, terwijl in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptie is afgesproken dat alle overheden uiterlijk in 2019 een stresstest zouden uitvoeren, overweegt de Afdeling dat het uitvoeren van een stresstest niet een voorwaarde is voor het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan. Het betoog slaagt niet.

#### Windhinder

12. SBE, [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] betogen dat het plan zal leiden tot een toename van windhinder. [appellant sub 4] en [appellant sub 6] voeren aan dat er ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de cumulatieve effecten van de verschillende hoogbouwprojecten in het Stationsgebied op de windhinder op maaiveldhoogte en ter hoogte van hun balkons. Zij stellen dat de gebouwen van de projecten Stationsgebied Zuid (District-E) en Lichthoven fase 1 (kavels C en D) niet dan wel niet juist zijn betrokken in het onderzoeksrapport van Actiflow BV van 24 februari 2020, dat als bijlage 3 aan de plantoelichting is toegevoegd. [appellant sub 4] en [appellant sub 6] voeren voorts aan dat zij het onderzoeksrapport van 4 mei 2021 van Witteveen+Bos en de conclusies daarvan niet kunnen beoordelen, omdat het geen uitgebreide rapportage van de windstudies bevat. Volgens hen ontbreken er ook simulaties waarbij wordt uitgegaan van diverse windrichtingen.

Door SBE wordt verder aangevoerd dat het aanplanten van groen geen duurzame oplossing is voor de windhinder bij de fietsenstalling, omdat de beplanting op windhoeken een lage overlevingskans heeft. Daarnaast heeft de raad nagelaten om een windtunnelstudie uit te laten voeren ten behoeve van de vaststelling van het voorliggende plan, aldus SBE.

12.1. Ten behoeve van de vaststelling van het plan heeft de raad een windonderzoek laten uitvoeren door Actiflow BV. Het onderzoeksrapport van Actiflow van 24 februari 2020 is als bijlage 3 bij de plantoelichting gevoegd. Aan de hand van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 "windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving" is beoordeeld of sprake is van windhinder of windgevaar. De NEN-norm geeft een indeling van windhinder naar kwaliteitsklassen. Aan de hand van de kans op overschrijding van de grenswaarde voor windhinder wordt bepaald in welke klasse een locatie valt. Afhankelijk van het gebruiksdoel van een locatie wordt een bepaalde klasse gekarakteriseerd als goed, matig of slecht. Ten behoeve van het onderzoek zijn er in totaal twaalf simulaties uitgevoerd voor twaalf corresponderende windrichtingen. De toetsing heeft plaatsgevonden op een hoogte van 1,75 m boven het grondoppervlak. Uit het onderzoek volgt dat windhinderklassen A, B, C en D op kunnen treden in de nabijheid van de nieuwbouw. Klasse D karakteriseert de gebieden waar voor 10 tot 20% sprake is van een windsnelheid van 5 m/s of hoger. Volgens het onderzoeksrapport is de aanwezigheid van klasse C en D toe te schrijven aan versnelling van de stroming rond de hoeken van het bouw, maar ook aan de positie van The Student Hotel en het gebouw ten westzuidwesten van de nieuwbouw. Windhinderklasse D regio's zijn niet windgevaarlijk, maar zorgen slechts voor oncomfortabele omstandigheden bij gedefinieerde functies zoals lopen, slenteren en langdurig zitten. Uit de analyse van windgevaar blijkt dat er kleine zones met een (beperkt) risico gevonden worden in de directe omgeving van de nieuwbouw.

Verder zijn de cumulatieve effecten van de verschillende ontwikkelingen op het windklimaat onderzocht in de geactualiseerde cumulatienotitie. Ook uit dit onderzoek volgt dat er binnen het plangebied op enkele plekken sprake is van windhinderklasse D. Om de windhinderklasse op deze plekken terug te brengen naar windhinderklasse C wordt aanbevolen om vegetatie met een afwisselende hoogte, opbouw en porositeit te plaatsen rondom de zuidwesthoek en de entree van het gebouw. Daarnaast is aanbevolen om lagere vegetatie toe te passen op het Stationsplein en nabij de vernauwingen ten westen en ten zuiden van kavel A. Deze aanbevelingen zijn tevens opgenomen in het inrichtingsplan dat op grond van artikel 3.3.5 van de planregels gerealiseerd en duurzaam in stand gehouden moet worden, voordat het gebruik van de gronden en bouwwerken met de bestemming "Gemengd" is toegestaan. Bovendien is in de geactualiseerde cumulatienotitie aandacht besteed aan balkons en dakterrassen. De windcondities op buitenruimten worden vanwege de gunstige oriëntatie in combinatie met de beschutte ligging gekenmerkt door de kwalificatie 'goed'. Dat geldt zowel voor de bestaande als de toekomstige situatie. Bij dakterrassen treedt er in de bestaande situatie nog wel een kleine zone op welke gekenmerkt wordt door de beoordeling 'matig' voor de activiteit 'langdurig zitten', maar in de toekomstige situatie is deze zone niet meer aanwezig.

12.2. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de raad zich redelijkerwijs op het standpunt heeft kunnen stellen dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat. Anders dan [appellant sub 4] en [appellant sub 6] hebben aangevoerd, is er onderzoek gedaan naar de cumulatieve effecten van de verschillende projecten in het gebied op de windhinder op maaiveldhoogte en ter hoogte van hun balkons. In hetgeen door SBE, [appellant sub 4], [appellant sub 5] en [appellant sub 6] is aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat er gebreken kleven aan de geactualiseerde cumulatienotitie of de conclusies daarvan. Dat zij meer en uitgebreider onderzoek wensen, maakt niet dat het uitgevoerde onderzoek onvoldoende of onvolledig is. Wat betreft het betoog van SBE dat het aanplanten van groen geen duurzame oplossing is voor windhinder bij de fietsenstalling, overweegt de Afdeling dat de overlevingskans van het aan te planten groen niet afdoet aan de voorwaardelijke verplichting van artikel 3.3.5 van de planregels, op grond waarvan het inrichtingsplan niet alleen dient te worden uitgevoerd, maar ook duurzaam in stand gehouden moet worden. Indien er niet voldaan wordt aan deze voorwaardelijke verplichting, is het gebruik van de gronden en bouwwerken met de bestemming "Gemengd" in strijd met het bestemmingsplan. Tot slot overweegt de Afdeling dat het betoog dat de conclusies van de geactualiseerde cumulatienotitie niet beoordeeld kunnen worden omdat het geen uitgebreide rapportage van de windstudies bevat, niet slaagt, nu in de cumulatienotitie nadrukkelijke is aangegeven op welke eerder uitgevoerde, openbare, windstudies de conclusies zijn gebaseerd. Daarnaast is het betoog dat een windtunnelstudie uitgevoerd had moeten worden niet onderbouwd en slaagt daarom evenmin.

Het betoog slaagt niet.

Groen

13. SBE en [appellant sub 5] stellen dat onvoldoende is gewaarborgd dat er voldoende groen in het plangebied zal worden gerealiseerd. Zij voeren aan dat het inrichtingsplan de realisatie van voldoende groenvoorzieningen onvoldoende waarborgt, omdat het inrichtingsplan nog niet is vastgesteld en gewijzigd kan worden.

13.1. De raad heeft zich in het verweerschrift op het standpunt gesteld dat het niet nodig is om de groencompensatie al uitgewerkt te hebben ten tijde van de vaststelling van het

bestemmingsplan. Voorts stelt de raad dat in paragraaf 3.7 van de plantoelichting is beschreven dat er voldaan kan worden aan het Groenbeleidsplan 2017. In deze paragraaf is toegelicht dat het bestemmingsplan geheel binnen de strategie "Stad, rood beeldbepalend" van het Groenbeleidsplan 2017 is gelegen. In dit gebied heeft groen een ondersteunende functie aan de stedelijke identiteit of een recreatieve functie voor de woonomgeving. Het beleid is gericht op behoud van de bestaande structuur, kwaliteit, identiteit en functionaliteit. Daarnaast is het plangebied als groenarme buurt, waarbinnen wordt gestreefd naar uitbreiding van het groenareaal. Er kan aan die ambitie worden voldaan door de aanleg van openbare ruimte tussen het Stationsplein en de Dommel. Daarnaast wordt er voorzien in de realisatie van een groene gevel aan het Stationsplein, aldus de plantoelichting. Volgens de raad is de realisatie en instandhouding van het groen op de balkons en de inrichting van de openbare ruimte gewaarborgd met de voorwaardelijke verplichting van artikel 3.3.5 van de planregels. Voorts heeft de raad ter zitting toegelicht dat de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen inmiddels op 3 februari 2022 is verleend. Het groenplan dat deel uitmaakt van de aanvraag past binnen het inrichtingsplan dat als bijlage 2 aan de planregels is toegevoegd en dient te worden uitgevoerd, aldus de raad.

13.2. De Afdeling overweegt dat het inrichtingsplan dat als bijlage 2 aan de planregels is gevoegd, voorziet in groenvoorzieningen die als doel hebben het waarborgen van een aanvaardbare hittestress en een aanvaardbaar windklimaat. Met de zogenoemde dynamische verwijzing naar een mogelijk vervangend inrichtingsplan van artikel 3.3.5, onder c, van de planregels waarborgt het voorliggende plan echter niet dat deze groenvoorzieningen zullen worden uitgevoerd en in stand worden gehouden. Door het vaststellen van een vervangend inrichtingsplan zouden de groenvoorzieningen immers kunnen worden gewijzigd of verwijderd. Reeds hierom ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat artikel 3.3.5, onder c, van de planregels in strijd is met de rechtszekerheid.

Het betoog slaagt.

#### Parkeren

14. [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 4] en [appellant sub 6] stellen dat het plan zal leiden tot toename van parkeerdruk. [appellant sub 4] en [appellant sub 6] voeren daartoe aan dat de raad onvoldoende rekening heeft gehouden met de parkeerplaatsen die vervallen als gevolg van de beoogde ontwikkelingen in de omgeving. Dit is volgens hen ook in strijd met de "Actualisatie nota parkeernormen 2019" van de gemeente Eindhoven (hierna: de parkeernota 2019), omdat daarin is bepaald dat een nieuwe planontwikkeling geen parkeeroverlast mag veroorzaken voor de nabije omgeving. [appellant sub 1] en anderen voeren verder aan dat de raad bij het bepalen van de parkeerbehoefte uit is gegaan van onrealistische gegevens. Dit heeft tot gevolg dat er in het plan in te weinig parkeerruimte is voorzien, wat zal leiden tot een toename van parkeerdruk op de omgeving, aldus [appellant sub 1] en anderen.

14.1. Op grond van artikel 9.1, onder a, van de planregels staat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de parkeernota 2019 wordt gerealiseerd en in stand gehouden. In dat artikel, onder b, is bepaald dat als de beleidsregels worden gewijzigd, daarmee rekening wordt gehouden.

14.2. In de plantoelichting staat dat de ruimte in de stad beperkt en kostbaar is, waardoor de gemeente de schaarse ruimte efficiënt moet gebruiken. Er worden daarom bij een plan eisen gesteld aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Vanwege de grote verdichtingsopgave in

Eindhoven is er straks minder plaats voor autoverkeer en parkeren in en om het autoluwe centrum. De gemeente streeft naar het aanleggen van zo min mogelijk nieuwe parkeerplaatsen en zet zoveel mogelijk in op duurzame alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen of openbaar vervoer. Dit is in de parkeernota 2019 uitgewerkt in het stimuleren van gebruik van deelauto's voor bewoners en de zogenaamde verplichte "HOV-reductie", wat inhoudt dat er minder parkeerplaatsen bij stations en hoogwaardige openbaar vervoer-haltes gerealiseerd worden.

De parkeernota 2019 hanteert voor kantoor zonder baliefunctie een parkeernorm van 0,9 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo, met een bezoekersaandeel van 5%. Voor de overige toegestane functies, te weten horeca en detailhandel niet zijnde supermarkt, is de raad uitgegaan van de norm die bij een horecafunctie hoort: 4 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO. Op basis van deze parkeernormen is in de toelichting berekend dat voor de 13.650 m<sup>2</sup> BVO aan kantoorfunctie en 467 m<sup>2</sup> BVO aan horecafunctie, rekening houdend met dubbelgebruik, een behoefte bestaat van 130 parkeerplaatsen. De raad heeft hierop de verplichte "HOV-reductie" van 50% toegepast, omdat het project hemelsbreed binnen een afstand van 800 m ligt van het station Eindhoven centraal. Dit betekent dat de behoefte in de nieuwe situatie 65 parkeerplaatsen bedraagt. De gemaakte berekening is ook als bijlage 14 aan de plantoelichting gevoegd. Nu het plan voorziet in 80 parkeerplaatsen, wordt aan deze behoefte voldaan. Volgens de raad is de overloop van parkeerdruk op de omgeving niet te verwachten, omdat er voldoende restcapaciteit is in de openbare parkeergarages. Daarbij heeft de raad verwezen naar de parkeerbalans in paragraaf 2.5 van de "Parkeerstrategie Eindhoven" van 6 december 2021 van Mobycon, waaruit blijkt dat de parkeervoorzieningen in de omgeving van het plangebied op het drukste moment, te weten zondagmiddag, voor maximaal 52% bezet zijn. De nieuwe parkeerbehoefte kan, gelet op de relatief lage parkeerdruk, daarom worden opgevangen door de bestaande openbare parkeervoorzieningen. Wat betreft de vergelijking met Strijp-S die [appellant sub 1] en anderen maken, stelt de raad dat die vergelijking mank gaat, omdat dat gebied niet in de invloedssfeer valt van het station Eindhoven centraal en het busstation Neckerspoel. Het gebied Strijp-S wordt veel minder bediend, aangezien daar slechts sprake is van een sprinterstation en één HOV-lijn, aldus de raad.

14.3. Gelet op het voorgaande heeft de raad zich naar het oordeel van de Afdeling redelijkerwijs op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet zal leiden tot een onaanvaardbare toename van parkeerdruk. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat er geen bestaande parkeerplaatsen verwijderd worden als gevolg van het project dat voorligt. Dit betekent dat er niet uitgeweken hoeft te worden naar andere parkeerplaatsen, omdat als gevolg van het plan niet langer gebruik zou kunnen worden gemaakt van bestaande parkeerplaatsen. Voorts heeft de raad de berekening van de normatieve parkeerbehoefte kunnen baseren op de parkeernormen van de parkeernota 2019 en daarin opgenomen "HOV-reductie" kunnen toepassen. De enkele stelling van [appellant sub 1] en anderen dat de raad is uitgegaan van onrealistische gegevens biedt onvoldoende grond voor een ander oordeel. Met betrekking tot de gestelde omstandigheid dat er tijdens de procedure voor het bestemmingsplan "Lichthoven (The Student Hotel)" is afgesproken dat de ontwikkelaar van dat project 38 parkeerplaatsen zou realiseren voor omwonenden met een parkeervergunning, waaronder [appellant sub 4] en [appellant sub 6], dan wel aan hen een kostendekkende aanbieding te doen voor een abonnement, overweegt de Afdeling als volgt. Daargelaten wat er precies is afgesproken, kan het al dan niet nakomen van deze afspraken niet aan de orde komen in deze procedure.

Het betoog slaagt niet.

## Verkeer

15. [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 4] en [appellant sub 6] stellen dat de gevolgen van het plan voor het verkeer onvoldoende zijn onderzocht. Zij voeren daartoe aan dat de berekende verkeersbewegingen zijn gebaseerd op onjuiste uitgangspunten. Zo is de raad volgens [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 4] en [appellant sub 6] uitgegaan van een te laag aantal parkeerplaatsen. Verder voert SBE aan dat de autorittenproductie onjuist is berekend in de m.e.r.-beoordeling en dat de effecten op het verkeer van de verschillende ontwikkelingen in de omgeving ten onrechte niet integraal beoordeeld zijn.

Door [appellant sub 1] en anderen wordt voorts aangevoerd dat de verkeersdruk op de Fuutlaan significant zal toenemen als gevolg van de ontwikkeling, omdat het de enige rechtstreekse ontsluiting is van het Stationsgebied op de binnenring. Daarbij merken zij op dat de verkeersintensiteit berekend had moeten worden aan de hand van het aantal huishoudens in de omgeving in plaats van het aantal parkeerplaatsen. Zij verwachten dat de verkeersintensiteit op de Fuutlaan zal toenemen tot meer dan 6.800 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal), waarmee de gebruikelijke norm van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal wordt overschreden.

15.1. In paragraaf 3.6 van de plantoelichting is toegelicht dat de ontwikkeling ontsloten wordt door de Stationsweg en dat die weg in de mobiliteitsvisie "Eindhoven op Weg" gecategoriseerd is als wijk- en buurtontsluitingsweg, waar een maximale snelheid van 50 km/u geldt. Voor de verkeersaantrekkende werking is de parkeerbehoefte als uitgangspunt genomen. Aangezien CROW publicatie 381 uitgaat van een maximale ritgeneratie van 3,8 verkeersbewegingen per 100 m<sup>2</sup> per etmaal, is uitgegaan van 4 verkeersbewegingen per parkeerplaats per etmaal. Uitgaande van 80 parkeerplaatsen bedraagt de verwachte verkeersgeneratie daarom ongeveer 320 mvt/etmaal. De verkeersgeneratie kan volgens de plantoelichting zonder problemen worden afgewikkeld op het omliggende verkeersnetwerk, omdat er de laatste jaren veel minder doorgaand verkeer gebruik maakt van de wegen in het centrum, maar de capaciteit van die wegen veelal gelijk is gebleven.

Wat betreft de berekening van de verkeersgeneratie heeft de raad zich in het verweerschrift op het standpunt gesteld dat een berekening die gebaseerd is op het aantal huishoudens en de omvang van voorzieningen, zoals door [appellant sub 1] en anderen is voorgesteld, niet aan de orde is op een stationslocatie. Dit zou een vraagvolgend parkeer- en verkeersbeleid betekenen, terwijl er juist wordt gestuurd op efficiëntie in gebruik van nieuwe en bestaande voorzieningen, autoluwe ontwikkeling en meer duurzame mobiliteit. Verder stelt de raad in het verweerschrift dat, zoals ook in de "Koepelnotitie mobiliteit, verkeer en parkeren" van april 2021 (hierna: de koepelnotitie) staat, er in de nieuwe situatie sprake zal zijn van 555 nieuwe parkeerplaatsen, met een verkeersproductie van 3.205 mvt/etmaal. Nu de bestaande 331 parkeerplaatsen komen te vervallen, kan de daaraan verbonden verkeersproductie van 1.029 mvt/etmaal volgens de raad in mindering worden gebracht. De te verwachten toename van verkeersproductie als gevolg van de ontwikkelingen bedraagt daarom ongeveer 2.260 mvt/etmaal, inclusief het vrachtverkeer. Ongeveer driekwart van deze verkeersproductie zal gericht zijn op de route via de Vestdijktunnel, terwijl de rest op de Fuutlaan gericht is. Dit betekent dat de bestaande verkeersintensiteit ter plaatse van de Fuutlaan van 2.800 mvt/etmaal naar ongeveer 3.400 mvt/etmaal zal stijgen als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in Stationsgebied Zuid. Nu de CROW een maximale verkeersintensiteit van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal hanteert voor woon/buurtstraten met een verzamelfunctie, zoals de Fuutlaan, is de geraamde toename ruim acceptabel, aldus de raad.

15.2. In hetgeen door [appellant sub 1] en anderen, SBE, [appellant sub 4] en [appellant sub 6] is aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de gevolgen voor het verkeer onvoldoende heeft onderzocht of de toename aan verkeersbewegingen onjuist heeft berekend. Over het betoog dat de raad bij de berekening is uitgegaan van een te laag aantal parkeerplaatsen, overweegt de Afdeling dat, zoals hiervoor onder 14.3 is overwogen, er geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat de normatieve parkeerbehoefte van het plan onjuist is berekend. Derhalve heeft de raad bij de berekening van de toename aan verkeersbewegingen uit mogen gaan van 80 parkeerplaatsen. Voor zover SBE betoogt dat het aantal verkeersbewegingen onjuist is berekend in de m.e.r.-beoordeling, overweegt de Afdeling dat de m.e.r.-beoordeling geen berekening van de verkeersbewegingen bevat. Het betoog van SBE mist in zoverre feitelijke grondslag. Verder zijn de effecten op het verkeer van de verschillende ontwikkelingen in cumulatie bezien in de koepelnotitie en paragraaf 4.2 van de geactualiseerde cumulatienotitie. Daarbij is niet alleen gekeken naar de toename aan verkeersbewegingen, maar ook naar de toename van de verkeersintensiteit op de Stationsweg, de Vestdijktunnel en de Fuutlaan. De Afdeling volgt SBE daarom niet in haar betoog dat de effecten op het verkeer van de verschillende ontwikkelingen in de omgeving niet integraal zijn beoordeeld.

Het betoog slaagt in zoverre niet.

15.3. Met betrekking tot de Fuutlaan overweegt de Afdeling dat uit de koepelnotitie en de geactualiseerde cumulatienotitie volgt dat de verkeersintensiteit op de Fuutlaan van 2.800 mvt/etmaal naar ongeveer 3.400 mvt/etmaal zal stijgen als gevolg van de ontwikkelingen in het Stationsgebied. Aangezien deze toename niet leidt tot een overschrijding van de maximale verkeersintensiteit van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal, heeft de raad zich naar het oordeel van de Afdeling redelijkerwijs op het standpunt kunnen stellen dat geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare verkeersintensiteit. De raad heeft zich eveneens op het standpunt kunnen stellen dat deze toename aan verkeersbewegingen niet leidt tot onaanvaardbare geluidshinder, trillinghinder of luchtkwaliteit. Dat [appellant sub 1] en anderen op basis van eigen berekeningen, uitgaande van 26,7 mvt/etmaal per 100 m<sup>2</sup> BVO aan kantoorfunctie en 128 mvt/etmaal per 100 m<sup>2</sup> BVO aan horecafunctie, verwachten dat maximale verkeersintensiteit overschreden zal worden, is onvoldoende voor het oordeel dat de berekening van de raad onjuist is. De Afdeling merkt verder op dat de raad heeft erkend dat de Fuutlaan in de bestaande situatie niet geschikt is om te fungeren als radiaal die het centrum en het Stationsgebied ontsluit voor autoverkeer vanaf de Ring Eindhoven. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat de Fuutlaan pas als radiaal gebruikt zal gaan worden op het moment dat een "Nieuwe Fuutlaan" of "Tweede Fuutlaan", zijnde een vernieuwd tracé tussen de Ring van Eindhoven en de aansluiting van de Stationsweg en de Fuutlaan, is gerealiseerd. Daarnaast zal er tot die tijd geen sprake zijn van eenrichtingsverkeer in de Vestdijktunnel.

Het betoog slaagt niet.

Strijd met de bouwverordening

16. [appellant sub 4] en [appellant sub 6] stellen dat het plan in strijd is met artikel 2.5.24 van de Bouwverordening, omdat het plan voorziet in de mogelijkheid om bebouwing met een maximale bouwhoogte van 51 m te realiseren.

16.1. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) in werking getreden. Bij deze wet is onder meer de Woningwet gewijzigd. Ingevolge artikel XXIII, onder c, van de Reparatiewet is artikel 8, vijfde lid, van de Woningwet vervallen. Dit artikel maakte het mogelijk om in de bouwverordening voorschriften van stedenbouwkundige aard, zoals

voorschriften over de maximale bouwhoogte van bouwwerken, op te nemen. Een dergelijk voorschrift is artikel 2.5.24 van de Bouwverordening.

Artikel 133, eerste lid, van de Woningwet, zoals dit is toegevoegd ingevolge artikel XXIII, onder H, van de Reparatiwet BZK 2014 luidt: "Voor gebieden waar op het tijdstip van inwerkingtreding van de Reparatiwet BZK 2014 een bestemmingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening van toepassing is, blijven de artikelen 1, eerste lid, onderdeel g, 7b, eerste lid, 8, vijfde en zevende lid, 9, 10 en 12, derde lid, zoals die laatstelijk luiden voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Reparatiwet BZK 2014, van toepassing tot het tijdstip van wijziging van het bestemmingsplan voor het gebied, doch uiterlijk tot 1 juli 2018".

16.2. Het voorgaande betekent dat de bepalingen over de maximale bouwhoogte van de Bouwverordening ten tijde van de vaststelling van het voorliggende plan niet langer golden. Alleen al om deze reden kan het betoog van [appellant sub 4] en [appellant sub 6] niet slagen.

Het betoog slaagt niet.

Externe veiligheid

17. SBE, [appellant sub 4] en [appellant sub 6] betogen dat de raad bij de beoordeling van de externe veiligheid ten onrechte voorbij is gegaan aan het vervoer van gevaarlijke stoffen op de spoorlijn nabij het plangebied. SBE voert aan dat er op het spoor meer ketelwagons rijden dan jaarlijks is toegestaan. Daarnaast voert zij aan dat kavel A in het plasbrandaandachtsgebied is gelegen, nu de kortste afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde spoor minder dan 25 m bedraagt. Bovendien is volgens haar onvoldoende duidelijk of de groenvoorzieningen van het inrichtingsplan zullen conflicteren met de calamiteitenroute van de brandweer. Tot slot stelt SBE dat er ten onrechte wordt afgeweken van de eisen van artikel 2.108, eerste lid, van het Bouwbesluit 2012.

17.1. Artikel 8:69a van de Awb bepaalt dat de bestuursrechter een besluit niet vernietigt op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) blijkt dat de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis heeft willen stellen dat er een verband is tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt.

17.2. De Afdeling overweegt dat het belang van [appellant sub 4] en [appellant sub 6] is gelegen in het behoud van hun woon- en leefklimaat. Het betoog ten aanzien van normen van het Besluit externe veiligheid transportroutes heeft daarentegen betrekking op de bescherming van de belangen van de toekomstige bewoners en gebruikers van het plangebied. Om deze reden kan het betoog van [appellant sub 4] en [appellant sub 6] met betrekking tot de externe veiligheid, gelet op het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Awb, niet leiden tot vernietiging van het besluit van 22 juni 2021.

17.3. In wat SBE heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad het bestemmingsplan niet redelijkerwijs heeft kunnen vaststellen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat uit het onderzoeksrapport van Adviesgroep AVIV BV van 9 maart 2020 blijkt dat de beoogde bebouwing op een afstand van 50 m is gelegen van het spoor waarover de gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dit betekent dat de beoogde bebouwing,

anders dan SBE heeft gesteld, niet binnen het plasbrandaandachtsgebied ligt. Met betrekking tot het betoog van SBE dat ten onrechte wordt afgeweken van artikel 2.108 van het Bouwbesluit 2012, overweegt de Afdeling dat in het stuk van Rho van 2 december 2020, dat als bijlage 7 aan de plantoelichting is gevoegd, is toegelicht dat op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Regeling Bouwbesluit 2012 van artikel 2.108, eerste lid, van het Bouwbesluit 2012 kan worden afgeweken, omdat het gebouw binnen twintig minuten ontruimd kan worden. Het gebouw is voorzien van een kern met twee vluchtraphuizen en rooksluizen. Deze kern is zestig minuten brandwerend afgescheiden van de kantoorvloeren. Vanuit deze ruimte kan men bij een calamiteit op het spoor aan de zuidzijde, weg van het spoor, het gebouw verlaten. Bij ontruiming vluchten de aanwezige personen op de kantoorverdiepingen de kern met rooksluizen en trappenhuizen in. Op basis van de opvangen en doorstroomcapaciteitsberekeningen, die zijn uitgevoerd met het programma OntruiMR, en de Regeling Bouwbesluit 2012 is bepaald dat de aanwezige personen binnen één minuut de kantoorvloer kunnen verlaten en in de zestig minuten brandwerende kern aanwezig zijn. Via deze kern vlucht men naar de begane grond en het aangrenzend terrein. Bij een calamiteit op het spoor vlucht men naar de zuidzijde van het gebouw, weg van het spoor. Uit de opvangen en doorstroomcapaciteitsberekeningen blijkt dat het gebouw binnen vijftien minuten na het starten van de ontruiming ontruimd kan zijn. Voor de bijeenkomstfunctie op de begane grond van het gebouw geldt dat men direct kan vluchten naar de veilige zuid- en zuidwestzijde van het gebouw, weg van het spoor. Over het betoog van SBE dat het aantal vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen over het spoor hoger zijn dan is toegestaan, overweegt de Afdeling dat deze procedure alleen ziet op het voorliggende bestemmingsplan en dat dit plan niet leidt tot een wijziging van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen er over het spoor vervoerd worden. Ten aanzien van het betoog dat de groenvoorzieningen achter het gebouw conflicteren met de calamiteitenroute, overweegt de Afdeling dat er door de raad ter zitting is toegelicht dat de calamiteitenroute niet in dit plangebied, maar dat er tussen het spoor en het gebouw C van het bestemmingsplan "Lichthoven fase 1 (kavel C en D)" ruimte zal worden gereserveerd voor de aanleg van een calamiteitenroute, waarvoor voldoende ruimte bestaat. Gelet op deze omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat de raad het plan in zoverre redelijkerwijs heeft kunnen vaststellen. Het betoog slaagt niet.

#### Stikstof

18. Over het betoog [appellant sub 4] en [appellant sub 6] met betrekking tot de stikstofdepositie, overweegt de Afdeling dat uit de uitspraak van de Afdeling van 11 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2706, onder 10.51, volgt dat de individuele belangen van burgers bij het behoud van een goede kwaliteit van hun leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Wet natuurbescherming (hierna: de Wnb) beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

[appellant sub 4] en [appellant sub 6] wonen echter beide op een afstand van ongeveer 4,5 km van het dichtstbij hun woningen gelegen Natura 2000-gebied. Deze afstand is naar het oordeel van de Afdeling te groot om verwevenheid tussen de belangen van [appellant sub 4] en [appellant sub 6] bij een goed woon- en leefklimaat en het algemene natuurbelang dat de Wnb beoogt te beschermen aan te nemen. Gelet hierop staat het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Awb in de weg aan een vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan vanwege de beroepsgrond over stikstof. De Afdeling laat deze beroepsgrond daarom buiten inhoudelijke bespreking.

## Conclusie

19. De beroepen van [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 6] zijn ongegrond. Gelet op wat is overwogen onder 13.2 zijn de beroepen van SBE en [appellant sub 5] tegen het besluit van 22 juni 2021 gegrond. Dit besluit dient te worden vernietigd, voor zover daarbij artikel 3.3.5, onder c, van de planregels is vastgesteld.

20. Uit een oogpunt van rechtszekerheid en gelet op artikel 1.2.3 van het Besluit ruimtelijke ordening, ziet de Afdeling aanleiding de raad op te dragen het hierna in de beslissing nader aangeduide onderdeel van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van de uitspraak te verwerken in het elektronisch vastgestelde plan die te raadplegen is op de landelijke voorziening, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

21. De raad hoeft geen proceskosten te vergoeden.

## Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen van [appellant sub 1 en anderen], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 6] ongegrond;

II. verklaart de beroepen van Stichting BETER EINDHOVEN en [appellant sub 5] gegrond;

III. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Eindhoven van 22 juni 2021 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Lichthoven fase 1 (kavel A)", voor zover het besluit betrekking heeft op de vaststelling van artikel 3.3.5, onder c, van de planregels;

IV. draagt de raad van de gemeente Eindhoven op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat het hiervoor vermelde onderdeel nummer III wordt verwerkt in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>;

V. gelast dat de raad van de gemeente Eindhoven aan:

a. Stichting BETER EINDHOVEN het door haar voor de behandeling betaalde griffierecht ten bedrage van € 360,00 vergoedt;

b. [appellant sub 5] het door hem voor de behandeling betaalde griffierecht ten bedrage van € 181,00 vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. R. Uylenburg, voorzitter, en mr. W. den Ouden en mr. G.O. van Veldhuizen, leden, in tegenwoordigheid van mr. E.W.L. van der Heijden, griffier.

w.g. Uylenburg  
voorzitter

w.g. Van der Heijden  
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 30 november 2022

884

**BIJLAGE**

## Algemene wet bestuursrecht

Artikel 8:69a luidt:

"De bestuursrechter vernietigt een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept."

## Besluit milieueffectrapportage

Artikel 2 luidt:

"[...].

5. Voor zover in de bijlage, onderdeel C, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het maken van een milieueffectrapport in zodanige gevallen. Voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt:

- a. de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 en 7.20a van de wet in zodanige gevallen, en
- b. de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid, en 7.20a van de wet in overige gevallen, uitgezonderd de gevallen, bedoeld in de categorieën D 49.1, D 49.2 en D 49.3 van de bijlage bij dit besluit.

[...]."

In de eerste kolom in onderdeel D, categorie 11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. staat:

"De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen."

In de tweede kolom worden vervolgens de drempelwaarden weergegeven:

"In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer."

In de derde kolom zijn de plannen weergegeven:

"De structuurvisie bedoeld in artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet."

In de vierde kolom zijn de besluiten weergegeven:

"De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet."

## Besluit ruimtelijke ordening

Artikel 3.1.6 luidt:

"1. [...].

2. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

[...]."

Bestemmingsplan "Lichthoven fase 1 (Kavel A)"

Artikel 3.3.5 luidt:

"Het gebruik of laten gebruiken van gronden en bouwwerken met de bestemming 'Gemengd' slechts is toegestaan indien het inrichtingsplan wordt gerealiseerd met dien verstande dat:

- a. het inrichtingsplan, zoals opgenomen in Bijlage 2 van deze regels, wordt uitgevoerd binnen drie jaar na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning voor de bouw van het gebouw;
- b. het inrichtingsplan, zoals opgenomen in Bijlage 2 van deze regels, duurzaam in stand wordt gehouden;
- c. indien gedurende de planperiode een nieuwe versie van het inrichtingsplan ter vervanging van het in bijlage 2 opgenomen inrichtingsplan wordt vastgesteld, geldt het bepaalde in lid a en b voor dit nieuwe inrichtingsplan."

Artikel 9.1 luidt:

"a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, staat vast dat voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de beleidsregels Actualisatie nota parkeernormen 2019 wordt gerealiseerd en in stand gehouden.

b. Als de onder sub a bedoelde beleidsregels worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden."