

# ECLI:NL:RVS:2023:1335

Instantie	Raad van State
Datum uitspraak	05-04-2023
Datum publicatie	05-04-2023
Zaaknummer	202203777/1/R2
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	

Bij besluit van 24 mei 2022 heeft de raad van de gemeente Eindhoven het bestemmingsplan "Lichthoven fase 1 (kavels C en D)" vastgesteld. Het plan voorziet in de mogelijkheid om twee woongebouwen met commerciële voorzieningen in de plint te realiseren. Binnen de gebouwen worden in totaal maximaal 242 woningen en 1.000 m2 bvo aan commerciële voorzieningen mogelijk gemaakt. Het plangebied wordt begrensd door de Stationsweg, The Student Hotel en het spoorwegcomplex van het centraal station van Eindhoven. Het plan voorziet in de mogelijkheid om twee woongebouwen met commerciële voorzieningen in de plint te realiseren. Binnen de gebouwen worden in totaal maximaal 242 woningen en 1.000 m2 bvo aan commerciële voorzieningen mogelijk gemaakt. Het plangebied wordt begrensd door de Stationsweg, The Student Hotel en het spoorwegcomplex van het centraal station van Eindhoven.

Vindplaatsen [Rechtspraak.nl](https://rechtspraak.nl)

## Uitspraak

202203777/1/R2.

Datum uitspraak: 5 april 2023

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak, onderscheidenlijk tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) in het geding tussen:

1. [appellant sub 1] en anderen, wonend te Eindhoven,
2. [appellant sub 2], wonend te Eindhoven,
3. [appellant sub 3], wonend te Eindhoven,
4. [appellant sub 4], wonend te Eindhoven,
5. [appellant sub 5], wonend te Eindhoven,

appellanten,

en

de raad van de gemeente Eindhoven,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 24 mei 2022 heeft de raad het bestemmingsplan "Lichthoven fase 1 (kavels C en D)" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

Daartoe in de gelegenheid gesteld, hebben Stationslocatie ZO Eindhoven C.V. en Stationslocatie ZO Eindhoven Beheer B.V. (hierna tezamen: Stationslocatie ZO) een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De raad, [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 2] en [appellant sub 1] en anderen hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 25 november 2022, waar [appellant sub 2], vertegenwoordigd door mr. M.M. Breukers, rechtsbijstandverlener te 's-Hertogenbosch, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], vertegenwoordigd door [appellant sub 4] en [appellant sub 2], en de raad, bijgestaan door mr. Dr. M.A.A. Soppe, advocaat te Almelo, en vertegenwoordigd door B. van der Padt, , ing. A. Beernink, M.P.J. Berden MSc en ing. H.W.P. van Hal, zijn verschenen. Voorts zijn ter zitting Stationslocatie ZO, bijgestaan door mr. M.G.J. Maas-Cooymans, advocaat te Rotterdam, en vertegenwoordigd door [gemachtigde], als partij gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. Het plan voorziet in de mogelijkheid om twee woongebouwen met commerciële voorzieningen in de plint te realiseren. Binnen de gebouwen worden in totaal maximaal 242 woningen en 1.000 m<sup>2</sup> bvo aan commerciële voorzieningen mogelijk gemaakt. Het plangebied wordt begrensd door de Stationsweg, The Student Hotel en het spoorwegcomplex van het centraal station van Eindhoven.

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.

Ingetrokken beroepsgronden

3. [appellant sub 3] heeft zijn betogen dat het plan leidt tot een onaanvaardbaar windklimaat en een onaanvaardbare afname van zonuren tijdens de zitting ingetrokken. Daarnaast hebben [appellant sub 4] en [appellant sub 5] het betoog met betrekking tot de toename aan verkeersbewegingen op de zitting ingetrokken.

M.e.r.-beoordelingsplicht

4. [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] betogen dat er ten onrechte geen milieueffectrapportage is opgesteld voor het plan. Zij voeren aan dat het plan samenhangt met andere ontwikkelingen in het centrum en het stationsgebied van Eindhoven, waaronder "De Nieuwe Eindhoven" en "KnoopXL", en de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt met de bestemmingsplannen "Lichthoven fase 1 (kavel A)", "Lichthoven fase 2", "Stationsplein Zuid (District-E)" en "III Binnenstad (VDMA-Terrein)", en dat er daarom een m.e.r.-beoordeling aan het plan ten grondslag gelegd had moeten worden die betrekking heeft op al die ontwikkelingen. Nu deze ontwikkelingen samen meer dan 2.000 woningen omvatten, is er volgens [appellant sub 4] en [appellant sub 5] sprake van een overschrijding van de drempelwaarde van kolom 2 van categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit mer). Daarnaast stellen [appellant sub 1] en anderen dat er een milieueffectrapportage opgesteld had moeten worden, omdat de beoogde ontwikkelingen nadelige gevolgen hebben voor het milieu.

4.1. Artikel 2 van het Besluit mer 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."

4.2. In de uitspraak over het bestemmingsplan "Lichthoven fase 2" van 16 november 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3312, heeft de Afdeling overwogen dat de raad zich in dat geval op het standpunt mocht stellen dat er tussen dat plan en de andere ontwikkelingen in het stationsgebied van Eindhoven, waaronder de ontwikkeling die mogelijk gemaakt wordt met het nu voorliggende bestemmingsplan Lichthoven fase 1 (kavels C en D), niet een zodanige samenhang bestaat dat de ontwikkelingen voor de toepassing van de m.e.r.-regelgeving één activiteit vormen. Daarbij heeft de Afdeling het standpunt van de raad gevolgd dat niet is gebleken van een financiële, organisatorische of bouwkundige samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen en dat de realisatie van de ontwikkeling die voorlag niet afhankelijk is van de andere ontwikkelingen in het stationsgebied. In wat appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding om in dit geval anders te oordelen.

Wat betreft het betoog dat er een milieueffectrapport opgesteld had moeten worden voor de verschillende ontwikkelingen, omdat al deze ontwikkelingen binnen het gebied vallen waarvoor in 2011 een milieueffectrapport is opgesteld, overweegt de Afdeling als volgt. De omstandigheid dat er in het verleden een milieueffectrapport is opgesteld voor een gebied waar het voorliggende plan deel van uitmaakt, betekent niet dat de raad niet heeft kunnen volstaan met de vormvrije m.e.r.-beoordeling van Rho van 25 maart 2021. Vergelijk de uitspraak van de Afdeling van 23 december 2020, ECLI:NL:RVS:2020:3105.

Het betoog slaagt niet.

Behoefte aan woningen

5. [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 de ontwikkeling. Zij stellen dat er geen behoefte is aan de woningen, omdat alle woningen die in de omgeving worden ontwikkeld gericht zijn op dezelfde doelgroep, te weten, jongere huishoudens tot 35 jaar en alleenstaanden en stellen vanaf 35 jaar. Dit

geldt volgens hen te meer, omdat er op Strijp S ook al woningen zijn gerealiseerd ten behoeve van deze doelgroep.

5.1. Met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is bedoeld om uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. De ladder voor duurzame verstedelijking is geen blauwdruk voor een optimale ruimtelijke inpassing van alle nieuwe ontwikkelingen, maar zorgt ervoor dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken met het toetsingskader van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro nadrukkelijk in de plantoelichting wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied en voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het bevoegd gezag, dat de regionale en lokale omstandigheden kent en de verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling, moet beoordelen of het bereikte resultaat optimaal is.

5.2. In paragraaf 3.2.2 van de plantoelichting is toegelicht dat uit de "Bevolkings- en woningbehoefte prognose Noord-Brabant, Actualisering 2020" blijkt dat de provincie verwacht dat het aantal inwoners in Eindhoven van 2020 tot 2030 met ruim 30.000 inwoners zal toenemen. Omdat het aantal huishoudens de komende jaren ook nog sterk toeneemt, zijn er meer huizen nodig. De indicatie voor de gemeente Eindhoven is ruim 19.000 woningen in de periode van 2020 tot 2030. De toevoeging van maximaal 242 woningen waar het plan in voorziet, past binnen de nieuwe regionale afspraak dat Eindhoven kan bouwen voor haar eigen behoefte. Verder blijkt uit de Woondeal BZK-Stedelijk Gebied Eindhoven-provincie Noord-Brabant dat de toename van de woningbehoefte zich voor meer dan de helft afspeelt in vijf grote stedelijke regio's, waaronder regio Eindhoven. Aangezien er in deze vijf regio's nu al sprake is van een aanzienlijk woningtekort en de bouwopgave daar het grootst is, is er in de SGE-Woondeal (2020) afgesproken dat de regio Eindhoven de komende vijf jaar 27.000 woningen realiseert. Nu uit onderzoek blijkt dat de woningbehoefte in Eindhoven de komende vijf jaar ongeveer 15.000 woningen bedraagt, vraagt dit om een forse versnelling van de jaarlijkse woningbouwproductie naar gemiddeld 3.000 woningen per jaar. Het zwaartepunt voor het realiseren van centrum-stedelijke woonmilieus ligt in Eindhoven binnen de Ring, waaronder het centrum en Knoop XL. Aan de 242 woningen is dus in kwantitatieve zin behoefte. In de plantoelichting wordt verder gesteld dat het de verwachting is dat in 2050 ongeveer 43% van alle huishoudens een éénpersoonshuishouden is. Gelet op de zeer forse behoefte aan woningen past de toevoeging van 242 woningen voor onder meer alleenstaanden dus ook binnen de regionale kwalitatieve behoefte, ook als in aanmerking wordt genomen dat in de omgeving ook veel andere woningen voor alleenstaanden worden ontwikkeld. De woningtypen en het woonmilieu sluiten bovendien aan op het doel en de ambitie om voldoende woningen te realiseren in een dynamisch onderscheidend hoogstedelijk woonmilieu met internationale uitstraling binnen Zuid-Nederland. Het plangebied ligt op een aantrekkelijke centrumlocatie in de binnenstad. De marktbehoefte aan het soort woningen dat binnen het plangebied wordt gerealiseerd is bovendien groot, ook omdat het woningtype in een hoogstedelijk woonmilieu op andere plekken in de regio niet of nauwelijks wordt aangeboden.

5.3. 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 behoefte is aan de woningen waar het plan in voorziet.

Het betoog slaagt niet.

Hittestress

6. [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] betogen dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar het effect van de ontwikkeling op de hittestress en dat de cumulatieve effecten van de verschillende ontwikkelingen in het centrum en het stationsgebied van Eindhoven zullen leiden tot een toename van hittestress. [appellant sub 4] en [appellant sub 5] voeren daartoe aan dat de hittestress niet is onderzocht aan de hand van de methode die is voorgeschreven door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (hierna: het RIVM). Zo ontbreekt er een toetsing van de hittestress die onafhankelijk is van de windrichting. Daarnaast is er geen rekening gehouden met de invloed van verkeer en de hoogte en leeftijd van de bomen binnen het plangebied.

6.1. Artikel 3.2.3 van de planregels luidt:

"Een omgevingsvergunning voor het bouwen van de gebouwen als bedoeld in artikel 3.2.1 wordt uitsluitend verleend als wordt voorzien in minimaal 4 m<sup>2</sup> aan groenvoorzieningen per te realiseren woning binnen het plangebied."

Artikel 3.3.4 van de planregels luidt:

"Het gebruiken 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;

[...]."

6.2. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het bouwen van hoge gebouwen en hittestress omstandigheden zijn die veelvoorkomend zijn in een binnenstad en niet zodanig bijzonder zijn dat het plan om die reden niet vastgesteld had kunnen worden. In de bestaande situatie is sprake van asfalt en verstening. Door de ontwikkelaar zal er groen worden teruggebracht in het plangebied. Daarnaast wordt er volgens de raad voorzien in een nieuwe inrichting van het openbaar gebied met groen, bomen en het bovengronds brengen van de watergang de Gender. Daarbij heeft de raad toegelicht dat het rapport "Hitte-analyse herinrichting stationsgebied zuidzijde Eindhoven" van Witteveen+Bos van 10 december 2021 (hierna: de hitte-analyse) is opgesteld ten behoeve van de verschillende ontwikkelingen in het stationsgebied, waarbij de cumulatieve effecten op de hittestress zijn onderzocht. De effecten zijn met twee methodes geanalyseerd, te weten de gevoelstemperatuur en het stedelijk hitte-eiland, waarbij uit is gegaan van een worst-case scenario. De effecten op de gevoelstemperatuur zijn onderzocht aan de hand van de methode van het RIVM. In de hitte-analyse wordt geconcludeerd dat de herinrichting van het stationsgebied een kleine invloed heeft op de hittestress in het projectgebied en de directe omgeving daarvan. De ontwikkelingen hebben zowel positieve als negatieve effecten. De verschillende ontwikkelingen zelf veroorzaken in het projectgebied over het algemeen een afname van hittestress. Zo daalt de gevoelstemperatuur op het Stationsplein, de Stationsweg en in de openbare ruimte tussen de nieuwe gebouwen met 6 tot 13 °C. Dat is een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie, omdat er overdag veel mensen in dit gebied verblijven. In de directe omgeving van het projectgebied stijgt de gevoelstemperatuur over het algemeen tot 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. Bovendien is met de voorwaardelijke verplichting van artikel 3.2.3 van de planregels gewaarborgd dat er voldoende groenvoorzieningen worden gerealiseerd.

Verder is door de raad toegelicht dat uit de geactualiseerde cumulatienotitie van Witteveen+Bos van 24 januari 2022 (hierna: de geactualiseerde cumulatienotitie) blijkt dat er geen sprake is van een toename van de gezondheidsrisico's als gevolg van de effecten op de hittestress. Het langdurige gezondheidseffect blijft namelijk binnen dezelfde categorie als de huidige situatie, te weten, categorie II risicovol: extra risico door bebouwingsinvloed voor gevoelige doelgroepen.

6.3. Naar het oordeel van de Afdeling zijn de cumulatieve effecten van de verschillende ontwikkelingen op de hittestress aan de hand van gevoelstemperatuur en het stedelijk hitte-eiland effect, anders dan [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] betogen, op afdoende wijze geanalyseerd in de hitte-analyse en de geactualiseerde cumulatienotitie. De Afdeling overweegt het volgende met betrekking tot het betoog van [appellant sub 4] en [appellant sub 5] dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar hittestress, omdat er niet is gekeken naar scenario's met een zuidelijke of een zuidwestelijke windrichting en dat antropogene factoren, dat

wil zeggen, activiteiten van mensen zoals bijvoorbeeld verkeer, en de hoogte en leeftijd van de bomen niet in het onderzoek zijn betrokken. In de geactualiseerde cumulatienotitie is toegelicht dat, hoewel een oostelijke wind in Nederland relatief weinig voorkomt, de methode van het RIVM uitgaat van een oostelijke wind, omdat hittedagen vaak met deze windrichting gepaard gaan. De Afdeling overweegt dat [appellant sub 4] en [appellant sub 5] niet aannemelijk hebben gemaakt dat een onderzoek naar scenario's met een zuidelijke of zuidwestelijke windrichting zou leiden tot een ander resultaat ter plaatse van hun woningen. Daarbij acht de Afdeling van belang dat zij niet duidelijk hebben kunnen maken hoe de met het plan mogelijk gemaakte gebouwen bij een zuidwestelijke wind van invloed zijn op de hitte bij hun - ten zuiden van die bebouwing gelegen - woningen. Verder is in het stuk van 29 maart 2022 van Witteveen+Bos 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 te betrekken in het onderzoek naar de effecten op de hittestress. De locatie, hoogte en kroon diameter van bomen wordt daarentegen wel meegenomen bij het berekenen van de hittestresskaarten, omdat bomen zorgen voor schaduwvorming, toename van vegetatiefractie / verdamping, vermindering van de sky-viewfactor en windreductie.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in wat is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat er onvoldoende of onvolledig onderzoek is gedaan naar hittestress. Met de hitte-analyse en de geactualiseerde cumulatienotitie zijn de effecten van de mogelijk gemaakte ontwikkelingen op de hittestress voldoende inzichtelijk gemaakt. De raad heeft zich naar het oordeel van de Afdeling dan ook op het standpunt mogen stellen dat er, mede gelet op de toename aan vegetatie, schaduw en water, geen sprake is van een onaanvaardbare toename van hittestress. De enkele niet onderbouwde stelling van [appellant sub 3] dat er in te weinig groen wordt voorzien, is onvoldoende voor een ander oordeel. Voor zover [appellant sub 4] en [appellant sub 5] 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.

In zoverre slagen de betogen niet.

6.4. Over het betoog dat artikel 3.3.4, onder a en b, van de planregels niet waarborgt dat de groenvoorzieningen die bij de hitte-analyse in acht zijn genomen, worden gerealiseerd, omdat het inrichtingsplan dat als bijlage 2 aan de planregels is toegevoegd daarvoor onvoldoende concreet is, overweegt de Afdeling het volgende.

Door de raad is tijdens de zitting toegelicht dat de bedoeling van artikel 3.3.4, onder a en b, van de planregels is dat het gebruik van de gronden en bouwwerken met de bestemming "Gemengd" pas is toegestaan op het moment dat er een concreet inrichtingsplan is opgesteld als uitwerking van het inrichtingsplan van bijlage 2 van de planregels en wordt uitgevoerd binnen drie jaar na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. De Afdeling overweegt dat artikel 3.3.4, onder a en b, van de planregels zoals dit nu is geformuleerd niet waarborgt dat er een dergelijk (meer) concreet inrichtingsplan als uitwerking van het inrichtingsplan van bijlage 2 wordt uitgevoerd. Nu wordt namelijk in de planregels alleen verwezen naar het inrichtingsplan uit bijlage 2 (dat heel globaal van aard is) en niet naar een meer concrete uitwerking daarvan. In die zin geeft artikel 3.3.4, onder a en b, van de planregels, niet de bedoeling van de raad weer. Een meer concreet inrichtingsplan is bovendien eveneens nodig omdat in de hitte-analyse wordt uitgegaan van een concrete invulling van de groenvoorzieningen waarmee de effecten van het plan op de hittestress worden afgevlakt, waardoor er geen sprake is van een onaanvaardbare toename van hittestress. Nu het globale inrichtingsplan van bijlage 2 van de planregels niet een dergelijke concrete invulling van de groenvoorzieningen bevat die in de hitte-analyse worden gehanteerd, is daarmee onvoldoende gewaarborgd dat er bij de realisatie van het project ook wordt voorzien in die groenvoorzieningen die de effecten van het plan op de hittestress zodanig afvlakken, overeenkomstig de hitte-analyse, dat er geen sprake is van een onaanvaardbare toename van hittestress. Gelet hierop is ten onrechte in de planregels niet een meer toegespitste inrichting van het gebied, met bijbehorende groenvoorzieningen, geborgd via een verwijzing naar een concreet uitgewerkt inrichtingsplan. Nu dit wel was vereist voor het waarborgen van een goede ruimtelijke ordening, is deze omissie in strijd met

het bepaalde in artikel 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening.

Het betoog slaagt.

6.5. Ter zitting is aan de orde geweest op welke wijze dit gebrek hersteld zou kunnen worden. Daarbij is met partijen de volgende tekst besproken:

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

a. dit concrete inrichtingsplan voor het plangebied, is opgesteld als uitwerking van het globale inrichtingsplan zoals opgenomen in Bijlage 2 van deze regels, en dit concrete inrichtingsplan wordt uitgevoerd binnen drie jaar na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning voor de bouw van het gebouw."

Bij nadere beschouwing is deze tekst echter niet voldoende rechtszeker, omdat het concrete inrichtingsplan waarnaar wordt verwezen er op dit moment nog niet is, zodat nog niet voldoende duidelijk en inzichtelijk is van welke concrete inrichting wordt uitgegaan. En dat is wel noodzakelijk. Nu ook na de aanpassing onduidelijk blijft van welke concrete inrichting uitgegaan zou moeten worden, is het ter zitting besproken tekstvoorstel geen goede oplossing voor het geconstateerde gebrek en kan de Afdeling niet zelf in de zaak voorzien op dit punt.

Parkeren

7. [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] betogen dat het plan zal leiden tot een onaanvaardbare toename van parkeerdruk. Daartoe voeren [appellant sub 4] en [appellant sub 5] aan dat de andere ontwikkelingen in het centrum en het stationsgebied van Eindhoven ervoor zorgen dat veel parkeerplaatsen verdwijnen en er in onvoldoende parkeerplaatsen wordt voorzien. Dit is volgens hen in strijd met de "Actualisatie Parkeernormen 2019" (hierna: de parkeernota 2019), omdat daarin is bepaald dat een nieuwe planontwikkeling geen parkeeroverlast mag veroorzaken voor de nabije omgeving. Verder voeren [appellant sub 1] en anderen aan dat er bij de berekening van de parkeerbehoefte uit is gegaan van onrealistische gegevens. Als gevolg hiervan voorziet het plan in te weinig parkeerplaatsen, waardoor het plan zal leiden tot een toename van de parkeerdruk, zo stellen [appellant sub 1] en anderen.

7.1. Artikel 9.1.1 van de planregels luidt:

"a. Bij de afgifte van een omgevingsvergunning wordt het aantal te realiseren parkeerplaatsen bepaald conform de Actualisatie Nota.

b. In afwijking van het bepaalde onder a, mag getoetst worden aan nieuwe dan wel gewijzigde parkeernormen, als deze in werking zijn getreden en leiden tot een lagere parkeernorm."

Artikel 9.1.2 luidt:

"Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.1 indien:

a. uit een parkeeronderzoek blijkt dat meer of minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn;

b. het voldoen aan de in lid 9.1 genoemde parkeernormen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit of voor zover op een andere wijze in de nodige parkeerplaatsen wordt voorzien."

7.2. In paragraaf 3.7 van de plandoelichting staat dat de ruimte in de stad beperkt en kostbaar is. De schaarse ruimte moet efficiënt gebruikt worden. Daarom worden bij een bestemmingsplan 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.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen is berekend met de "Rekentool Parkeerbehoefte" van de

gemeente Eindhoven, die gebaseerd is op de parkeernota 2019. De berekening is als bijlage 24 aan de plandoelichting toegevoegd. Op basis van de parkeernormen die de parkeernota 2019 hanteert, bedraagt de parkeerbehoefte van het plan 156 parkeerplaatsen. Nu het plangebied binnen 800 m van het centraal station van Eindhoven is gelegen, is de uit hoofde van het parkeerbeleid verplichte HOV-reductie van 50% toegepast. Dit betekent dat de parkeerbehoefte van het plan in totaal 78 parkeerplaatsen bedraagt. Nu het plan voorziet in 183 parkeerplaatsen, waarvan er 78 bedoeld zijn voor de gebruikers en bezoekers van het voorliggende plan, wordt er voorzien in de parkeerbehoefte van het plan.

Verder heeft de raad in het verweerschrift toegelicht dat er een parkeerbalans is opgesteld en opgenomen is in de "Parkeerstrategie Eindhoven" van 6 december 2021 (hierna: de parkeerstrategie), die als bijlage 31 aan de plandoelichting is toegevoegd. Uit deze parkeerbalans blijkt dat er in het centrum op het drukste moment, te weten zondagmiddag, nog 41% van de parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Voor het gebied "Knoop XL" geldt op dat moment een bezettingsgraad van 52% voor de openbare parkeervoorzieningen. Gelet op de restcapaciteit in de openbare ruimte is de overloop van de parkeerdruk op de omgeving, en mogelijke parkeeroverlast als gevolg daarvan, niet te verwachten, aldus de raad.

7.3. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich op het standpunt mogen stellen dat het plan niet zal leiden tot een onaantvaardbare parkeerdruk in de omgeving van het plangebied. Verder heeft de raad bij de berekening van de normatieve parkeerbehoefte van het voorliggende plan mogen uitgaan van de parkeernormen van de parkeernota 2019 en de daarin opgenomen "HOV-reductie" mogen toepassen. De enkele stelling van [appellant sub 1] en anderen dat de raad bij de berekening uit is gegaan van onrealistische gegevens biedt onvoldoende grond voor een ander oordeel. Hierbij betreft de Afdeling dat de raad bij de beoordeling van een aanvaardbare parkeerdruk het beleidsuitgangspunt heeft gehanteerd dat autogebruik in dit soort gebieden moet worden ontmoedigd en het aantal parkeerplaatsen daarop moet worden aangepast.

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 5] en [appellant sub 4], dan wel aan hen een kostendekkende aanbieding zou doen voor een abonnement op een plaats in een parkeergarage, 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, omdat [appellant sub 4] en [appellant sub 5] desgevraagd niet hebben kunnen aangeven waar namens de raad een toezegging is gedaan die door het vaststellen van het plan niet wordt nagekomen. Over het betoog van [appellant sub 4] en [appellant sub 5] dat de openbare parkeerplaatsen op een grotere afstand van hun woningen zijn gelegen dan de in bijlage 6 van de parkeernota 2019 opgenomen maximaal acceptabele loopafstand van 400 m, overweegt de Afdeling als volgt. In bijlage 6 van de parkeernota 2019 staat dat volgens de raad de maximaal acceptabele loopafstand voor de functie wonen in het centrum 400 m is. Die 400 m is de hemelsbrede afstand van de (entree van een) bestemming tot de parkeerplaats. De parkeergarages van Q-Park bij de Bijenkorf, de Witte Dame en Hooghuis liggen niet binnen die afstand. Maar uit de stukken van de raad blijkt ook dat er andere openbare parkeervoorzieningen binnen deze afstand aanwezig zijn, bijvoorbeeld het parkeerterrein Fuutlaan-Noord.

Het betoog slaagt niet.

Verkeer

8. [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 3] betogen dat de gevolgen van het plan voor het verkeer onvoldoende zijn onderzocht. [appellant sub 1] en anderen voeren daartoe dat er bij de berekening van de verkeersbewegingen uit is gegaan van een te laag aantal parkeerplaatsen.

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.

8.1. In paragraaf 3.7 van de plantoelichting is toegelicht dat de Stationsweg ter hoogte van het plangebied is aangewezen als wijk- en buurtontsluitingsweg, waar een maximale snelheid van 30 km/u geldt. Voor de berekening van verkeersbewegingen van het plan is de parkeerbehoefte als uitgangspunt gebruik, waarbij wordt uitgegaan van 4 mvt/etmaal per parkeerplaats. Nu het voorliggende plan een parkeerbehoefte van 78 parkeerplaatsen heeft, gaat het om een toename van 312 mvt/etmaal. Er wordt daarnaast rekening gehouden met 10 mvt/etmaal voor zwaar verkeer voor expeditie. De Stationsweg is volgens de plantoelichting toereikend voor de toename aan verkeersbewegingen, waardoor de ontwikkeling niet zal leiden tot problemen.

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 in het Stationsgebied 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 algemene grenswaarde van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal hanteert voor woon/buurtstraten met een verzamel functie, zoals de Fuutlaan, is de geraamde toename ruim acceptabel, aldus de raad.

8.2. In wat [appellant sub 1] en anderen en [appellant sub 3] hebben 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 7.3 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 78 parkeerplaatsen.

Over het betoog met betrekking tot de Fuutlaan overweegt de Afdeling dat, zoals eerder is overwogen in de uitspraak over het bestemmingsplan "Lichthoven fase 2" van 16 november 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3312, en de uitspraak over het bestemmingsplan "Lichthoven fase 1, Kavel A" van 30 november 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3519, uit de koepelnotitie en de geactualiseerde cumulatienotitie van Witteveen+Bos van 24 januari 2022 (hierna: 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 verschillende ontwikkelingen in het stationsgebied. Nu 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 op het standpunt mogen stellen dat geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare verkeersintensiteit. De raad heeft zich tevens op het standpunt mogen stellen dat de toename aan verkeersbewegingen niet leidt tot onaanvaardbare geluidshinder, trillinghinder of luchtkwaliteit. De omstandigheid dat [appellant sub 1] en anderen op basis van eigen berekeningen verwachten dat de maximale verkeersintensiteit wel overschreden zal worden, is onvoldoende voor het oordeel dat de berekening van de raad onjuist is. De raad heeft er voor de berekening van de verkeersgeneratie voor mogen kiezen om uit te gaan van het aantal parkeerplaatsen en niet van het aantal bewoners en gebruikers van de betrokken gebouwen.

Wat betreft de stelling van [appellant sub 1] en anderen dat er na de behandeling ter zitting van het bestemmingsplan "Lichthoven fase 2" een bijeenkomst over de Fuutlaan heeft plaatsgevonden en dat de gemeente Eindhoven tijdens deze bijeenkomst heeft medegedeeld dat zij ervan uitgaat dat de

verkeersintensiteit op de Fuutlaan toeneemt tot 7.500 à 10.000 mvt/etmaal, overweegt de Afdeling dat de raad tijdens de zitting desgevraagd op deze stelling heeft gereageerd. De raad heeft toegelicht dat er inderdaad een bijeenkomst over de Fuutlaan heeft plaatsgevonden, maar dat daarbij niet is medegedeeld dat de verkeersintensiteit op de Fuutlaan zal toenemen tot de door [appellant sub 1] en anderen genoemde verkeersbewegingen. Tijdens de bijeenkomst is wél medegedeeld dat de verkeersintensiteit ter plaatse van de nog aan te leggen "Nieuwe Fuutlaan" dan wel "Tweede Fuutlaan" naar verwachting 5.000 tot 7.500 mvt/etmaal zal bedragen. Gelet op deze toelichting ziet de Afdeling in de stelling van [appellant sub 1] en anderen geen aanleiding voor een ander oordeel. Het betoog slaagt niet.

#### Stikstof

9. [appellant sub 2], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] betogen dat er een vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming (hierna: de Wnb) voor het plan is vereist, omdat de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden tijdens de bouwfase toeneemt met 0,02 mol N/ha/jaar en de bouwvrijstelling van artikel 2.9a van de Wnb en artikel 2.5 van het Besluit natuurbescherming, gelet op de uitspraak van de Afdeling van 2 november 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3159, niet toegepast had mogen worden.

9.1. 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.

9.2. De Afdeling overweegt 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 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 2], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] wonen allen 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 2], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] 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.

#### Privacy en uitzicht

10. [appellant sub 3] betoogt dat het plan inbreuk maakt op zijn privacy en uitzicht, omdat het voorziet in woningen op een afstand van 25 m van zijn eigen woning.

10.1. De Afdeling overweegt dat het niet is uitgesloten dat het uitzicht en de privacy van [appellant sub 3] onder meer door het voorliggende plan zullen worden aangetast. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich echter op het standpunt mogen stellen dat de aantasting van het uitzicht en de privacy niet onaanvaardbaar is. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad tijdens de zitting, onder verwijzing naar de plantoelichting, heeft toegelicht dat er vanuit stedenbouwkundig oogpunt rekening is gehouden met het uitzicht. Het is van belang dat er stedelijke transparantie bestaat van noord naar zuid, en andersom. Er mag volgens de raad geen doorgaande stedelijke wand vanaf het Stationsplein tot aan de Dommel gerealiseerd worden. Om die reden zijn de delen tussen de beoogde gebouwen van de verschillende ontwikkelingen in het stationsgebied zo transparant

mogelijk ontworpen. Bovendien heeft de raad van belang mogen achten dat geen recht bestaat op onaangetast uitzicht en dat in een hoog verstedelijkte omgeving enige inbreuk op uitzicht en privacy inherent is, zeker nu de raad een groot belang heeft mogen hechten aan de forse woningbouwopgave die grotendeels binnen bestaand stedelijk gebied zal moeten worden gerealiseerd.

Het betoog slaagt niet.

#### Geluid

11. [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] vrezen voor een toename van geluidsoverlast als gevolg van de beoogde bebouwing. Zij voeren aan dat de beoogde bebouwing zal zorgen voor reflectie van stem- en verkeersgeluid richting hun woningen, waardoor zij overlast zullen ondervinden. [appellant sub 4] en [appellant sub 5] vrezen daarnaast voor overlast van de horecafuncties die het plan mogelijk maakt in de plint van de beoogde gebouwen.

11.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de beoogde bebouwing in het stationsgebied niet leidt tot een toename, maar een afname van de geluidbelasting. De beoogde bebouwing is gelegen tussen het spoor en de bestaande woningen aan de Stationsweg en heeft hierdoor een afscherpende werking voor de geluidbelasting van het railverkeer. De raad geeft aan dat uit zijn berekeningen blijkt dat deze afscherpende werking en de snelheidsverlaging ter plaatse van de Stationsweg tot gevolg hebben dat de geluidbelasting op de woningen aan de Stationsweg met 4,3 tot 4,9 dB zal afnemen. Dit positieve effect is groter dan het negatieve effect van geluid dat via de beoogde bebouwing richting de woningen aan de Stationsweg weerkaatst, aldus de raad. Dat is verder ook niet bestreden.

Met betrekking tot de geluidbelasting van de horecafuncties in de plint heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat de afstand van de horecafuncties tot de woningen aan de Stationsweg in overeenstemming is met de richtafstanden van de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: de VNG-brochure). De horecafuncties behoren tot categorie 1, waarbij in een gemengd gebied zoals de binnenstad van Eindhoven wordt uitgegaan van een richtafstand van 0 m. Nu de afstand tussen de woningen en de horecafuncties meer dan 25 m bedraagt, wordt aan die richtafstand voldaan, aldus de raad.

11.2. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich redelijkerwijs op het standpunt kunnen stellen dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting bij de woningen aan de Stationsweg. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de beoogde bebouwing weliswaar zorgt voor enige weerkaatsing van geluid, maar dat de raad ook gemotiveerd heeft uiteengezet dat uit zijn berekeningen blijkt dat de beoogde bebouwing tegelijkertijd afscherpend werkt voor de geluidbelasting van het railverkeer, waardoor de geluidbelasting op de woningen aan de Stationsweg afneemt. De Afdeling stelt vast dat dit verder ook niet wordt betwist. Daarnaast overweegt de Afdeling dat de raad voor wat betreft het geluid van de horecafuncties in de plint heeft mogen aansluiten bij de richtafstanden van de VNG-brochure en zich op het standpunt heeft mogen stellen dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft het geluid bij de woningen in de omgeving. In wat appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad verdergaand akoestisch onderzoek had moeten doen dan is gedaan.

Het betoog slaagt niet.

#### Wateroverlast

12. [appellant sub 3] stelt dat het plan zal leiden tot een stijging van het grondwater ter plaatse van zijn woning, waardoor vaker sprake zal zijn van overlast.

12.1. De Afdeling stelt vast dat [appellant sub 3] op de zitting heeft toegelicht dat hij niet vreest voor overlast als gevolg van stijgend grondwater, maar voor overlast van regenwater dat niet af kan wateren.

De Afdeling overweegt dat de raad zich op het standpunt heeft mogen stellen dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare overlast in de vorm van grond- of regenwater. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in artikel 3.2.6 van de planregels is bepaald dat ondergronds bouwen uitsluitend is toegestaan indien met hydrologisch onderzoek is aangetoond dat de bouw niet leidt tot een opstuwing van het grondwater van meer dan 0,05 m. Wat betreft de vrees voor overlast in de vorm

van regenwater dat niet kan afwateren, overweegt de Afdeling dat door [appellant sub 3] niet aannemelijk is gemaakt dat het plan leidt tot een toename van de overlast die hij al ondervindt in de bestaande situatie. Bovendien is door de raad op de zitting toegelicht dat de ontwikkelingen in het stationsgebied zorgen voor meer bergingscapaciteit, omdat er minder verstening zal zijn en de Gender naar de oppervlakte wordt gehaald.

Het betoog slaagt niet.

Conclusie

13. Het beroep van [appellant sub 1] en anderen is ongegrond. Voor hen is deze uitspraak in zoverre een einduitspraak, zodat hiermee hun procedure bij de Afdeling ten einde komt.

14. Ten aanzien van dit beroep hoeft de raad geen proceskosten te vergoeden.

Bestuurlijke lus

15. Zoals is overwogen in overweging 6.4 slagen de betogen van [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5]. De Afdeling ziet in het voorgaande, mede in het belang van een spoedige beëindiging van het geschil, aanleiding de raad op grond van artikel 8:51d van de Awb de gelegenheid te geven om de gebreken te herstellen.

De raad kan het in overweging 6.4 geconstateerde gebrek herstellen door alsnog in het plan te verzekeren dat de groenvoorzieningen in het plangebied die voor de uitkomsten van de hitte-analyse bepalend zijn door middel van een concreet inrichtingsplan worden geborgd door een dergelijk inrichtingsplan op te stellen, bij het plan te voegen en in het plan vast te leggen dat dit inrichtingsplan wordt uitgevoerd en in stand wordt gehouden. Dit inrichtingsplan dient dus aan te sluiten bij de inrichting waarvan bij de hitte-analyse is uitgegaan en moet de uitvoering van de daarin relevant geachte groenvoorzieningen waarborgen. De raad dient de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en een gewijzigd of nieuw besluit zo spoedig mogelijk op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen. Het door de raad te nemen gewijzigde of nieuwe besluit hoeft niet overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb te worden voorbereid. De Afdeling zal in het dictum van deze uitspraak een termijn stellen.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellant sub 1] en anderen tegen het besluit van de raad van de gemeente Eindhoven van 24 mei 2022 ongegrond;

II. draagt de raad van de gemeente Eindhoven op om:

- binnen 16 weken na de verzending van deze tussenuitspraak met inachtneming van overweging 6.4 het daarin omschreven gebrek in het besluit van 24 mei 2022 te herstellen, en

- de Afdeling, [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] de uitkomst mee te delen en een gewijzigd of nieuw besluit op de wettelijk voorschreven wijze bekend te maken en mee te delen.

Aldus vastgesteld door mr. P.H.A. Knol, voorzitter, en mr. B. Meijer en mr. J.J.W.P. van Gastel, leden, in tegenwoordigheid van mr. E.W.L. van der Heijden, griffier.

w.g. Knol

voorzitter

w.g. Van der Heijden

griffier

Uitgesproken in het openbaar op 5 april 2023

884