

141

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

16 september 2015, 201404627/1/R1 en
201406075/1/R1, ECLI:NL:RVS:2015:2929
(mr. Van Sloten, mr. Michiels, mr. Van Ravels)
Noot G.A.J.M. Hoevenaars

**Milieueffectrapportage. M.e.r.-beoordeling.
Autoweg. Vrijliggende busbaan. Busbaan.
Hoogwaardig openbaar vervoer. HOV. Ver-
keersintensiteit.**

[Wm art. 7.2, 7.17, 7.18, 7.19; Besluit
m.e.r. art. 2 lid 5, onder b, en bijlage, onderdeel
A, lid 1, onder a, C1,2 en D1.1]

Op 13 mei 2014 heeft het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland voor de vaststelling van het bestemmingsplan "HOV-tracé" voor enkele woningen een hogere waarde vastgesteld en op 5 juni heeft de gemeenteraad het genoemde bestemmingsplan vastgesteld. Het plan voorziet in een vrijliggende busbaan tussen de Santpoortse dreef te Santpoort en Plein 1945 te IJmuiden, die deel uitmaakt van een hoogwaardige openbaar vervoers (HOV)-verbinding tussen Haarlem-Noord en IJmuiden.

Appellanten betogen ten aanzien van milieueffectrapportage (m.e.r.) dat ten onrechte geen milieueffectrapport (MER) is gemaakt dan wel een m.e.r.-beoordeling is verricht, omdat de busbaan een "autoweg" is als bedoeld in onderdeel A, eerste lid, onder a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Zij wijzen erop dat de busbaan een "weg" is in de zin van de Wet geluidhinder. Voor zover het geen "autoweg" zou zijn, vinden appellanten dat voor de busbaan een vormvrije m.e.r.-beoordeling had moeten worden verricht. Eén appellant voert bovendien aan dat de raad heeft volstaan met de stelling dat de verkeersintensiteit op de busbaan naar verwachting laag is en dat de raad hiermee niet heeft onderkend dat vooraf duidelijk moet zijn wat de verkeersintensiteit op de busbaan zal worden.

De Afdeling bestuursrechtspraak overweegt dat, nu niet in geschil is dat de busbaan geen autosnelweg is, het geschil zich toespit op de vraag of de busbaan een "autoweg" is, als bedoeld in de begripsbepaling van onderdeel A, eerste lid, onder a, sub a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Omdat de planregels niet voorzien in een bestemming voor autoverkeer en op de rijbaan mag worden gestopt, voldoet de voorziene busbaan, volgens de Afdeling niet aan deze definitie. Omdat bord G3 ("autoweg") van bijlage I van het RVV 1990 niet geplaatst kan worden op de busbaan, voldoet de busbaan evenmin aan de definitie voor "autoweg" bedoeld in onderdeel A, eerste lid, onder a, sub b, van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Omdat geen sprake is van een "autoweg", zijn de activiteiten, bedoeld in C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., hier niet van toepassing. Dit oordeel wijzigt niet indien de busbaan een "weg" is als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder, nu deze definitie niet gelijk is aan die van "autoweg" in onderdeel A, eerste lid, onder a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Tot slot oordeelt de Afdeling bestuursrechtspraak dat alleen een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden verricht, als sprake is van een activiteit als beschreven in de bijlage bij het Besluit m.e.r. maar de drempelwaarde niet wordt overschreden. Omdat in dit geval geen sprake is van een activiteit als bedoeld in onderdeel C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., hoefde dus geen vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden verricht. Het feit dat de raad is uitgegaan van een schatting van de verkeersintensiteit op de busbaan, maakt dit oordeel niet anders.

Voor zover appellanten menen dat de in de bijlage bij het Besluit m.e.r. neergelegde omschrijving van "autoweg" niet in overeenstemming is met de

M.e.r.-richtlijn, omdat een busbaan daar niet onder valt, overweegt de Afdeling dat voetnoot 2 van bijlage 1 bij deze richtlijn vermeldt dat in de richtlijn onder "autoweg" wordt verstaan: een weg die beantwoordt aan de definitie van de Europese Overeenkomst inzake Internationale Hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. De Afdeling stelt vast dat uit die Europese Overeenkomst volgt dat het bij het begrip "autoweg" moet gaan om wegen die aan het autoverkeer zijn voorbehouden. Daarom faalt het betoog dat de in de bijlage bij het Besluit m.e.r. neergelegde omschrijving van "autoweg" niet in overeenstemming is met de M.e.r.-richtlijn vanwege de omstandigheid dat een busbaan daar niet onder valt.

De Afdeling bestuursrechtspraak verklaart het beroep ten aanzien van m.e.r. ongegrond. Als gevolg van een andere beroepsgrond wordt het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan vernietigd. Niettemin blijven de rechtsgevolgen van dit besluit in stand.

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. de stichting Stichting Visie & Analyse, gevestigd, te Driehuis, gemeente Velsen, en anderen,
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],

appellanten,

- en
1. het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland,
 2. de raad van de gemeente Velsen,
- verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 13 mei 2014 heeft het college van gedeputeerde staten ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan "HOV-tracé" voor onder meer de woningen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] een hogere waarde als bedoeld in artikel 100a van de Wet geluidhinder (hierna: de Wgh) vastgesteld (hierna: het besluit hogere waarden).

Bij besluit van 5 juni 2014 heeft de raad het bestemmingsplan "HOV-tracé" vastgesteld (hierna: het plan).

Tegen het besluit hogere waarden hebben [appellant sub 3] en [appellant sub 4] beroep ingesteld. Tegen het plan hebben [appellant sub 1], [appellant sub 3] en de stichting en anderen beroep ingesteld.

De raad en het college van gedeputeerde staten hebben een verweerschrift ingediend.

De stichting en anderen en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (hierna: de Stab) heeft desverzocht, zowel terzake van het besluit hogere waarden als terzake van het plan, een deskundigenbericht uitgebracht.

[appellant sub 3] en het college van gedeputeerde staten hebben hun zienswijze naar voren gebracht op het deskundigenbericht over het besluit hogere waarden. [appellant sub 1], [appellant sub 3], de stichting en anderen en de raad hebben hun zienswijze naar voren gebracht op het deskundigenbericht over het plan.

Het college van gedeputeerde staten heeft ten aanzien van het plan een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft de zaken gevoegd ter zitting behandeld op 13 juli 2015, waar (...; red.).

Overwegingen

Het besluit hogere waarden

1. [appellant sub 3] voert aan dat het college van gedeputeerde staten ten onrechte niet een afzonderlijke reactie per zienswijze heeft gegeven.

1.1. De Afdeling overweegt dat de omstandigheid dat het college van gedeputeerde staten niet een afzonderlijke reactie per zienswijze heeft gegeven op zichzelf geen aanleiding geeft voor het oordeel dat het besluit hogere waarden niet voldoende is gemotiveerd of onzorgvuldig tot stand is gekomen. Niet is gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken. Het betoog faalt.

2. [appellant sub 3] stelt dat haar bezwaren tegen de in het plan voorziene busbaan ingelast moeten worden in de procedure tegen het besluit hogere waarden. Voorts voert zij aan dat de busbaan stedenbouwkundig niet aanvaardbaar is, gelet op de korte afstand tot haar woning. Ter zitting heeft [appellant sub 3] toegelicht dat die afstand 3 m bedraagt. [appellant sub 4] betoogt dat ten onrechte geen ruimtelijke afweging aan het besluit hogere waarde ten grondslag heeft gelegen.

2.1. De Afdeling overweegt dat in het kader van de procedure over het besluit hogere waarden ter beoordeling staat of het college van gedeputeerde staten mocht overgaan tot vaststelling van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting bij de woningen van [appellant

sub 3] en [appellant sub 4]. Hun bezwaren die betrekking hebben op de planologische besluitvorming kunnen in dit kader geen rol spelen. Het betoog faalt.

3. [appellant sub 3] en [appellant sub 4] betogen dat het besluit hogere waarden tot stand is gekomen in strijd met artikel 110a, vijfde lid, van de Wgh. Daartoe voert [appellant sub 4] aan dat het college van gedeputeerde staten zich niet mocht baseren op het rapport van Movares Nederland B.V. (hierna: Movares) van 16 april 2013 "HOV Velsen, Akoestisch onderzoek tracédelen 1 en 4 t/m 6" (hierna: het akoestisch rapport), nu de daarin gehanteerde verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Velsen, die volgens [appellant sub 4] belang heeft bij de doorgang van het project. [appellant sub 4] voert verder aan dat het college van gedeputeerde staten ten onrechte zijn standpunt dat het treffen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de busbaan, zoals bron- en overdrachtsmaatregelen, bezwaren ontmoet van onder meer stedenbouwkundige aard niet heeft gebaseerd op de "Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï". Voorts heeft [appellant sub 4] aangevoerd dat de "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wgh" analoog had moeten worden toegepast. [appellant sub 4] betoogt verder dat het college van gedeputeerde staten onvoldoende heeft gemotiveerd dat het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen niet in de rede ligt. [appellant sub 3] voert aan dat onvoldoende onderzoek is verricht naar mogelijkheden om dergelijke maatregelen te treffen. Volgens haar had ook moeten worden bezien of haar woning aangekocht kon worden.

3.1. Ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wgh is behoudens het in de artikelen 83, 100 en 100a bepaalde, de voor woningen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB.

Ingevolge artikel 83, eerste lid, kan voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in artikel 82, eerste lid, een hogere dan de in dat artikel genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde, buiten de in de vorige leden bedoelde gevallen, voor woningen in stedelijk gebied 58 dB niet te boven mag gaan.

Ingevolge artikel 83, derde lid, kan bij toepassing van het eerste lid met betrekking tot woningen die reeds aanwezig of in aanbouw zijn, voor de toekomstige geluidsbelasting vanwege een weg die nog niet geprojecteerd is:

a. voor zover het woningen in stedelijk gebied betreft, een hogere dan de in dat lid genoemde waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 63 dB niet te boven mag gaan [...].

Ingevolge artikel 110a, eerste lid, is het college van burgemeester en wethouders binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Ingevolge artikel 110a, vijfde lid, vindt het eerste lid slechts toepassing indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg van de gevel van de betrokken woningen tot de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Ingevolge artikel 110a, zevende lid, is wanneer het besluit, bedoeld in het eerste lid, benodigd is in verband met de aanleg of wijziging van een hoofdspoorweg of de aanleg of reconstructie van een weg in beheer bij een provincie, het college van gedeputeerde staten van de provincie bevoegd tot vaststelling van de hogere waarde.

Ingevolge artikel 111b, derde lid, treft, indien met betrekking tot de gevels van aanwezige woningen een hogere geluidsbelasting dan 48 dB vanwege een weg als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de geluidwering van die gevels, ingeval het een weg betreft die na 1 januari 1982 is of wordt aangelegd en is opgenomen in een overeenkomstig de artikel 76 en 77 vastgesteld bestemmingsplan, maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB bedraagt.

3.2. Het college van gedeputeerde staten heeft zijn standpunt dat bron- en overdrachtsmaatregelen overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard gebaseerd op het akoestisch rapport. In het deskundigenbericht is ten aanzien van het akoestisch rapport vermeld dat de verkeersgegevens over de bussen zijn aangeleverd door Connexxion. De cijfers over het

overige verkeer op de kruisende wegen zijn aangeleverd door de gemeente Velsen. Deze gegevens zijn afkomstig van het verkeersmodel regio IJmond, aldus het deskundigenbericht. In het deskundigenbericht is vermeld dat het gebruikelijk is dat verkeerscijfers over wegen binnen het gemeentelijk grondgebied worden aangeleverd door de desbetreffende gemeente. Gelet hierop ziet de Afdeling in de omstandigheid dat de verkeersgegevens zijn aangeleverd door de gemeente Velsen geen grond voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten zich niet op het akoestisch rapport mocht baseren.

De Afdeling stelt vast dat de "Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï" op 1 januari 2007 is vervallen. Gelet hierop kan [appellant sub 4] niet worden gevolgd in zijn betoog dat het college van gedeputeerde staten had moeten toetsen aan de "Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï". Niet in geschil is dat de "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wgh" in dit geval niet verplicht tot toepassing van het daarin neergelegde doelmatigheidscriterium. De Afdeling ziet in het summier betoog van [appellant sub 4] geen aanleiding voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten deze regeling in dit geval ten onrechte niet analoog heeft toegepast.

Het college van gedeputeerde staten heeft toegelicht dat de in het plan voorziene busbaan uitgevoerd zal worden in beton en dat een bronmaatregel als het aanbrengen van een toplaaig met open asfalt niet in de rede ligt. Daartoe heeft het college van gedeputeerde staten, onder verwijzing naar het akoestisch rapport, toegelicht dat de busbaan belast wordt door bussen, die zullen afremmen en optrekken bij kruisingen en bij haltes in de buurt van kruisingen. Voor kruisingen geldt in het algemeen dat deze een lage belastbaarheid hebben. Daardoor wordt het open asfalt snel kapot gereden met als gevolg onder meer een verlies van geluidsreductie en hoge onderhoudskosten, aldus het college van gedeputeerde staten. Voorts heeft het college van gedeputeerde staten toegelicht dat overdrachtsmaatregelen in de zin van geluidschermen ter plaatse van de kruisingen van de busbaan met de Duin- en Kruidbergerweg en de Groeneweg vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst zijn. Hierbij heeft het college van gedeputeerde staten erop gewezen dat de woningen met de ramen van de woonkamer gericht zijn op de nieuwe busbaan. Gelet op de door het college van gedeputeerde staten gegeven toelichting ziet de

Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten onvoldoende onderzoek heeft verricht naar de mogelijkheden om bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen. Evenmin ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat, mede vanwege redenen van financiële aard, het aanbrengen van een geluidsreducerende toplaag op de kruisingen van de busbaan met de Duin- en Kruidbergerweg en de Groeneweg niet in de rede ligt. De Afdeling ziet evenmin aanleiding voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat toepassing van overdrachtsmaatregelen bezwaren ontmoet van onder meer stedenbouwkundige aard. Bij haar oordeel betreft zij dat in het deskundigenbericht het college van gedeputeerde staten wordt gevolgd in zijn conclusie dat bronmaatregelen niet in de rede liggen en overdrachtsmaatregelen niet getroffen kunnen worden.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten geen toepassing heeft mogen geven aan zijn bevoegdheid om hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen. Dit brengt reeds met zich dat [appellant sub 3] niet gevolgd kan worden in haar betoog dat had moeten worden bezien of haar woning aangekocht kon worden. Het betoog faalt.

4. [appellant sub 4] voert aan dat niet is gewaarborgd dat de maatregelen die nodig zijn om het binnenniveau van 33 dB te halen ook daadwerkelijk worden getroffen. In dit kader voert [appellant sub 4] aan in zijn belangen te zijn geschaad, nu hij het rapport "Geluidwering woningen" van 14 februari 2013 niet heeft kunnen controleren of betwisten.

4.1. Ter zitting heeft het college van gedeputeerde staten toegelicht dat het rapport van 14 februari 2013 ter inzage heeft gelegen bij het ontwerpbesluit hogere waarden en bovendien digitaal aan [appellant sub 4] is verzonden. [appellant sub 4] heeft dit bij die gelegenheid niet weersproken.

Derhalve moet het ervoor worden gehouden dat [appellant sub 4] over het rapport van 14 februari 2013 beschikte en hij het, anders dan hij stelt, wel heeft kunnen controleren en, desgewenst, heeft kunnen betwisten. Het betoog faalt.

4.2. De Afdeling overweegt dat het college van gedeputeerde staten ingevolge artikel 100a van de Wgh hogere waarden heeft vastgesteld die onder meer betrekking hebben op de geluidsbelasting bij de woning van [appellant sub 3]. Voor de geluidsbelasting binnen de woning geldt hetgeen is bepaald in artikel 111b, tweede lid, van de Wgh. Uit de systematiek van de artikelen 110 en 111b, tweede lid, van de Wgh volgt dat eerst na vaststelling van de hogere waarden behoeft te worden bepaald of gevelisolerende maatregelen moeten worden getroffen en staat de vraag of de verplichting hiertoe bestaat los van de beoordeling van de rechtmatigheid van het besluit hogere waarden. Het betoog faalt.

5. Gelet op het vorenstaande zijn de beroepen tegen het besluit hogere waarden ongegrond.

Het plan

6. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

7. Het plan voorziet in een vrijliggende busbaan, die deel uitmaakt van een hoogwaardige openbaar vervoers- (hierna: HOV-)verbinding tussen Haarlem-Noord en IJmuiden. Het plangebied ziet op het tracédeel tussen de Santpoortse dreef te Santpoort en Plein 1945 te IJmuiden en betreft voor een deel een voormalig spoortracé.

Intrekking beroep en beroepsgronden

8. Ter zitting hebben de stichting en anderen het beroep tegen het plan ingetrokken, voor zover ingesteld door [persoon A], [persoon B], [persoon C] en [persoon D].

Voorts hebben de stichting en anderen hun beroepsgrond dat de maximale bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op gronden met de bestemming "Groen" ten onrechte is verlaagd van 3 m naar 2,5 m ingetrokken. Datzelfde geldt voor de beroepsgrond van de stichting en

anderen dat ten onrechte geen besluit tot vaststelling van hogere waarden is genomen voordat het plan is vastgesteld.

Ontvankelijkheid

9. Ambtshalve overweegt de Afdeling ten aanzien van het beroep van de stichting en anderen, voor zover ingesteld door de stichting Transport Opportunities Ports - European Logistics & Tourism (hierna: de stichting Transport) als volgt.

9.1. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit betrokken is. Ingevolge artikel 1:2, derde lid, wordt ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

9.2. De stichting Transport heeft ingevolge artikel 2, lid 1, van de statuten onder meer ten doel historische infrastructuur te behouden en/of een nieuw leven te geven. Naar het oordeel van de Afdeling valt het bestreden besluit, nu daarmee een voormalig spoortracé verdwijnt, binnen de reikwijdte van deze statutaire doelstelling. Naast het doel van de stichting Transport is, om te kunnen bepalen of het belang van de stichting Transport rechtstreeks is betrokken bij het bestreden besluit, tevens van belang of de stichting Transport feitelijke werkzaamheden verricht met het oog op de behartiging van haar doelstelling. Niet gebleken is dat de stichting Transport werkzaamheden verricht die kunnen worden aangemerkt als feitelijke werkzaamheden in de zin van artikel 1:2, derde lid, van de Awb, waaruit blijkt dat zij het rechtstreeks is betrokken bij het bestreden besluit betrokken belang in het bijzonder behartigt. Daarbij neemt de Afdeling in ogenschouw dat, zoals zij eerder heeft overwogen in de uitspraak van 1 oktober 2008 in zaak nr. 200801150/1, het louter in rechte opkomen tegen besluiten, alsmede het verrichten van handelingen ter voorbereiding van het in rechte opkomen tegen besluiten, als regel niet kan worden aangemerkt als feitelijke werkzaamheden in de zin van artikel 1:2, derde lid, van de Awb. Verder kan uit de doelstelling van de stichting Transport niet worden afgeleid dat zij opkomt voor de belangen van omwonenden van het plangebied. De conclusie is dat de stichting Transport niet kan worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2, eerste en derde

lid, van de Awb. Gelet op het vorenstaande is het beroep van de stichting en anderen, voor zover ingesteld door de stichting Transport Opportunities Ports - European Logistics & Tourism, niet-ontvankelijk.

Vooroverleg

10. De stichting en anderen betogen dat het plan in strijd is met artikel 3.1.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: het Bro), omdat de raad geen vooroverleg met het gemeentebestuur van Haarlem heeft gevoerd. Ter zitting hebben de stichting en anderen gesteld dat, nu het vooroverleg met het gemeentebestuur van Haarlem niet heeft plaatsgevonden, niet is gebleken dat het gemeentebestuur van Haarlem met het plan kan instemmen en ook niet duidelijk is of de busbaan aangesloten kan worden op een HOV-verbinding in Haarlem.

10.1. Ingevolge artikel 3.1.1, eerste lid, van het Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

10.2. Ingevolge artikel 6:22 van de Awb kan een besluit waartegen beroep is ingesteld, ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel, door het orgaan dat op het beroep beslist in stand worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

10.3. Volgens de nota van toelichting bij artikel 3.1.1 van het Bro (blz. 54; Stb. 2008, 145) is de overlegverplichting anders vormgegeven dan onder het voorgaande Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (hierna: Bro 1985). In artikel 10 van het Bro 1985 was voorgeschreven dat waar nodig overleg moest plaatsvinden met het bestuur van gemeenten wier belangen rechtstreeks in het geding zijn en met betrokken diensten van Rijk en provincie. In artikel 3.1.1. van het Bro zijn de woorden 'waar nodig' geschrapt. De reden hiervoor is dat aan de provincie en het Rijk in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) nieuwe sturingsinstrumenten zijn toegekend, die alleen kunnen worden toegepast indien er sprake is van een provinciaal onderscheidenlijk een nationaal belang. Het overleg over een ontwerp-plan dient er toe de gevolgen van het plan voor deze belangen te bespreken.

Verder is in de nota van toelichting weergegeven dat het overleg beperkt dient te blijven tot die overheidsinstanties waarmee overleg werkelijk noodzakelijk is om te voorkomen dat de taak of verantwoordelijkheid van het andere overheidsorgaan ontoelaatbaar wordt beperkt, of dat het door dat orgaan te behartigen belang aantoonbaar wordt geschaad. Indien het gaat om een bestemmingsplanherziening van geringe omvang dan wel van in planologisch opzicht ondergeschikt belang, waarbij niet of in geringe mate herschikking van betrokken belangen aan de orde is, zou kunnen worden volstaan met een simpel overleg of zal wellicht zelfs geen overleg behoeven plaats te vinden, aldus de nota van toelichting (blz. 29; Stb. 2008, 145).

10.4. De Afdeling stelt voorop dat artikel 3.1.1, eerste lid, van het Bro niet vereist dat het gemeentebestuur waarmee het overleg wordt gevoerd met het plan kan instemmen. Dit artikellid verplicht de raad wel om in het kader van de bestemmingsplanprocedure overleg te voeren met de besturen van betrokken gemeenten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Uit hetgeen hierboven is weergegeven met betrekking tot de nota van toelichting volgt dat slechts bij hoge uitzondering, indien het duidelijk gaat om een herziening van geringe omvang dan wel van in planologisch opzicht ondergeschikt belang, geen overleg zal hoeven plaats te vinden. Een dergelijke uitzondering doet zich in dit geval niet voor. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de busbaan betrekking heeft op een busverbinding die het grondgebied van meerdere gemeenten, waaronder Haarlem, betreft. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat overleg met het gemeentebestuur van Haarlem in het onderhavige geval in strijd met artikel 3.1.1, eerste lid, van het Bro achterwege is gelaten.

De Afdeling ziet evenwel aanleiding om dit gebrek te passeren met toepassing van artikel 6:22 van de Awb. Daartoe is van belang dat niet aannemelijk is dat het gemeentebestuur van Haarlem op geen enkele wijze kennis heeft genomen van het bestemmingsplan. De Afdeling betreft hierbij ook dat de raad ter zitting heeft toegelicht dat de busbaan in Velsen ook doorgang kan vinden, indien er geen planologische wijziging plaatsvindt op Haarlems grondgebied. De stichting en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist

is. Voorts zijn de stichting en anderen door het gebrek niet benadeeld, terwijl evenmin aannemelijk is dat andere belanghebbenden door het gebrek zijn benadeeld.

Artikel 3:11 van de Awb

11. De stichting en anderen betogen dat het startdocument en het tracékeuzedocument, waarin de mogelijke routes voor de hoogwaardige busverbinding zijn gezien, in strijd met artikel 3:11, eerste lid, van de Awb niet met het ontwerpplan ter inzage zijn gelegd.

11.1. Ingevolge artikel 3:11, eerste lid, van de Awb legt het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

11.2. Niet in geschil is dat het startdocument en het tracékeuzedocument niet met het ontwerpplan ter inzage hebben gelegen. Nu deze stukken ten grondslag hebben gelegen aan de besluitvorming en van belang zijn voor de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de busbaan, zijn dit naar het oordeel van de Afdeling op het ontwerpplan betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig waren voor de beoordeling van het ontwerp. Het niet ter inzage leggen van deze stukken verdraagt zich niet met artikel 3:11, eerste lid, van de Awb. De Afdeling ziet echter aanleiding dit gebrek te passeren met toepassing van artikel 6:22 van de Awb. Daartoe overweegt de Afdeling dat het startdocument en het tracékeuzedocument zijn genoemd in de plantoelichting van het ontwerpplan, zodat belanghebbenden van het bestaan van deze stukken op de hoogte konden zijn. De stichting en anderen hadden de stukken gedurende de terinzagelegging van het ontwerpplan kunnen opvragen en kunnen verkrijgen, zodat zij deze konden betrekken bij hun zienswijze. Overigens hebben de stichting en anderen in de onderhavige procedure de beschikking gehad over het startdocument en het tracékeuzedocument zodat zij daarop inhoudelijk hebben kunnen reageren. Niet aannemelijk is dat andere belanghebbenden dan de stichting en anderen hebben afgezien van het naar voren brengen van een zienswijze omdat het startdocument en het tracékeuzedocument niet met het ontwerpplan ter inzage hebben gelegen. De stukken worden immers in de plantoelichting genoemd en aangenomen mag worden dat eventuele andere belanghebbenden een zienswijze naar voren zouden hebben gebracht waarin zou zijn gewezen op het niet ter

inzage liggen van de stukken, dan wel dat zij, na desgevraagd inzage gekregen te hebben in de stukken, na kennisneming daarvan een zienswijze naar voren zouden hebben gebracht. De Afdeling neemt bij het vorenstaande in ogenschouw dat zij eerder, in de uitspraak van 10 december 2014 in zaak nr. 201403553/1/R6), een vergelijkbaar gebrek met toepassing van artikel 6:22 van de Awb heeft gepasseerd. Het betoog faalt.

Artikel 3.8, eerste lid, van de Wro

12. De stichting en anderen voeren aan dat de bijlage bij het ontwerpplan betreffende de inventarisatie van kabels en leidingen ten onrechte niet gepubliceerd is op de website van de gemeente Velsen.

12.1. Ingevolge artikel 3.8, eerste lid, van de Wro is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Awb van toepassing, met dien verstande dat:

a. [...] het ontwerp-besluit met de hierbij behorende stukken tevens langs elektronische (...) weg beschikbaar [wordt] gesteld. [...].

12.2. De Afdeling heeft eerder in de uitspraak van 2 december 2009 in zaak nr. 200901438/1/R3 overwogen dat artikel 3.8, eerste lid, onder a, van de Wro aldus moet worden uitgelegd dat dit in ieder geval de verplichting inhoudt om het ontwerpbestemmingsplan, dat wil zeggen de verbeelding en de planregels, en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan via elektronische weg beschikbaar te stellen. In deze uitspraak heeft de Afdeling verder overwogen dat deze verplichting zich eveneens uitstrekt tot de bijlagen die zijn opgenomen bij de planregels en tot de bijlagen die zijn opgenomen bij de plantoelichting en die daarvan deel uitmaken.

12.3. Gezien de uitspraak van 2 december 2009 diende de bijlage bij het ontwerpplan betreffende de inventarisatie van kabels en leidingen via elektronische weg beschikbaar te worden gesteld. De Afdeling overweegt dat de bijlage weliswaar niet is gepubliceerd op de website van de gemeente Velsen, maar wel beschikbaar is geweest op www.ruimtelijkeplannen.nl. Hiermee is voldaan aan de verplichting die uit artikel 3.8, eerste lid, onder a, van de Wro volgt. Het betoog faalt.

Planbegrenzing

13. [appellant sub 3] betoogt dat haar woning ten onrechte niet is opgenomen in het plangebied. Zij betoogt dat haar belangen hierdoor niet zorgvuldig in het plan zijn afgewogen.

13.1. De Afdeling overweegt dat de raad beleidsvrijheid toekomt bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

13.2. In hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Zij neemt daarbij in aanmerking dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat geen sprake is van een dusdanige ruimtelijke samenhang tussen de woning van [appellant sub 3] en de gronden in het plangebied dat het niet in het plangebied opnemen van deze woning niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening is. De Afdeling neemt hierbij in aanmerking dat de raad heeft toegelicht dat de bestemming van de woning niet wordt gewijzigd. De Afdeling overweegt hierbij dat de omstandigheid dat de woning van [appellant sub 3] geen deel uitmaakt van het plangebied op zichzelf niet betekent dat de raad de gevolgen die het plan voor [appellant sub 3] heeft niet op zorgvuldige wijze bij de besluitvorming heeft betrokken. Het betoog faalt.

Behoeft

14. [appellant sub 1] en de stichting en anderen betogen dat geen behoefte bestaat aan de voorziene busbaan. Volgens [appellant sub 1] is de veronderstelde behoefte gebaseerd op verouderde gegevens. De stichting en anderen wijzen erop dat de busbaan slechts zal leiden tot een tijdswinst van twee minuten en stellen dat de raad geen idee heeft hoeveel mensen gebruik zullen maken van de busbaan.

14.1. Op de verbeelding is aan de gronden, waar de busbaan is voorzien, de bestemming "Verkeer - Openbaar Vervoer" toegekend en is aan de omringende gronden de bestemming "Groen" toegekend.

Ingevolge artikel 7, lid 7.1, onder a, van de planregels zijn de voor "Verkeer - Openbaar Vervoer" aangewezen gronden bestemd voor een hoogwaardige openbaarvervoerbaan in de vorm van een busbaan.

Ingevolge artikel 3.1, onder a, zijn de voor "Groen" aangewezen gronden bestemd voor onder meer groenvoorzieningen en voet- en fietspaden.

14.2. De raad heeft toegelicht dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Velsen, als onderdeel van de regio Haarlem-IJmond, onder druk staat en dat, om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners te blijven, een goede bereikbaarheid noodzakelijk is. Onderdeel hiervan is een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, zoals de bus, aldus de raad.

De raad heeft verder toegelicht dat de busbaan deel uitmaakt van de HOV-verbinding die zich richt op de keuzereiziger die snelheid, frequentie, stiptheid en haltevoorzieningen van het openbaar vervoer afweegt bij de keuze tussen auto en openbaar vervoer. De HOV-verbinding is voorts onderdeel van Randstad-net (hierna: R-net). De HOV-verbinding tussen Haarlem-Noord en IJmuiden is nodig om de R-net doelstelling in de regio Haarlem-IJmond te kunnen realiseren, aldus de raad. De raad heeft er tevens op gewezen dat de keuze voor de busbaan over het voormalige spoortracé zijn grondslag vindt in de ambitie om waar mogelijk vrijliggende busbanen te realiseren. Het voordeel hiervan is dat de bus minder overlast ondervindt van auto's op de doorgaande wegen en niet betrokken is bij files of opstoppingen. Gelet op de door de raad gegeven toelichting ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat behoefte bestaat aan de in het plan voorziene busbaan. De Afdeling volgt [appellant sub 1] in dit verband niet in zijn stelling dat de gegevens waarop de raad zijn standpunt heeft gebaseerd verouderd zijn. In dit kader neemt de Afdeling in aanmerking dat in het deskundigenbericht is geconcludeerd dat de keuze voor het tracé is gebaseerd op nog steeds voor HOV valide criteria. Voor zover de stichting en anderen hebben gewezen op de beperkte tijdswinst, overweegt de Afdeling dat met de HOV-verbinding niet uitsluitend tijdswinst is beoogd maar ook bijvoorbeeld een zo hoog mogelijke frequentie, punctualiteit en haltevoorzieningen. Voor zover [appellant sub 1] heeft aangevoerd dat als gevolg van de voorziene HOV-verbinding de afstanden tot de bushaltes langer worden, wordt overwogen dat in het deskundigenbericht is vermeld dat de afstand die een reiziger bereid is te voet of op de fiets af te leggen voor een HOV-halte aanmerkelijk groter is dan voor een ontsluitende halte. Bovendien volgt uit het deskundigenbericht dat de omstandigheid dat de HOV-verbinding zich richt op de keuzereiziger er voor zorgt dat meer reizigers

van de bus gebruik zullen maken. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad ter zitting met verwijzing naar het tracékeuzedocument heeft toegelicht dat het aantal reizigers als gevolg van de voorziene HOV-verbinding met ongeveer 15% toeneemt. Het betoog faalt.

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro

15. De stichting en anderen betogen dat het plan in strijd is met artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

15.1. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro wordt in het Bro en de daarop berustende bepalingen onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid, voldoet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, aan de volgende voorwaarden:

a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;

b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;

c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

15.2. Met betrekking tot artikel 3.1.6, tweede lid, onder a, van het Bro staat in de nota van toelichting bij het Bro (Stb. 2012, 388) dat dit lid provinciale en gemeentelijke overheden verplicht om nieuwe stedelijke ontwikkelingen af te stemmen op de geconstateerde actuele behoefte, en de wijze waarop in die behoefte wordt voorzien ook regionaal af te stemmen. Op deze wijze wordt over- en ondercapaciteit zoveel mogelijk voorkomen. Ten aanzien van het tweede lid, onder b, staat in de nota van toelichting dat wordt gezien of binnen bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien door middel van herstructurering,

transformatie of anderszins. Onderdeel hiervan is dat wordt gekeken of leegstaande verstedelijkingsruimte door het treffen van kwalitatieve maatregelen in de behoefte kan voorzien. In de nota van toelichting staat voorts dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede Kamer heeft toegezegd andere overheden te ondersteunen bij het in de praktijk brengen van de ladder voor duurzame verstedelijking, door op het moment van inwerkingtreding van de ladder aan gemeenten en provincies een handreiking beschikbaar te stellen. De handreiking is in oktober 2012 vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In de handreiking is de toepassing van artikel 3.1.6, tweede lid, omschreven. Hierin staat dat onder het begrip "overige stedelijke voorzieningen" wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure.

15.3. Gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede is gericht op het tegengaan van leegstand, is de Afdeling van oordeel dat de busbaan, evenals een weg (zie de uitspraak van 18 februari 2015 in zaak nr. 201400570/1/R6), niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, aanhef en eerste lid, onder i, van het Bro. Het betoog faalt.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

16. [appellant sub 1] en de stichting en anderen betogen dat het plan in strijd is met artikel 14, tweede lid, en artikel 15 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna: de PRV).

[appellant sub 1] en de stichting en anderen voeren daartoe aan dat de noodzaak van de busbaan niet is aangetoond. Volgens de stichting en anderen is evenmin aangetoond dat de busbaan niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd. Voorts wordt niet voldaan aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en ontbreekt een advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (hierna: ARO), aldus de stichting en anderen.

16.1. Ingevolge artikel 2, onder kk, van de PRV wordt onder "verstedelijking" verstaan: ontwikkeling van alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover de hiervoor genoemde functies het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken.

Ingevolge artikel 14, eerste lid, voorziet een bestemmingsplan niet in nieuwe verstedelijking [...] in het landelijk gebied anders dan de verstedelijking als bedoeld in de artikelen 12 en 13 van deze verordening.

Ingevolge artikel 14, tweede lid, kan een bestemmingsplan in afwijking van het eerste lid voorzien in nieuwe verstedelijking [...] in het landelijk gebied anders dan de verstedelijking als bedoeld in de artikelen 12 en 13, indien:

- a. de noodzaak van verstedelijking als bedoeld in het eerste lid is aangetoond;
- b. is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd;
- c. het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen.

Ingevolge artikel 15, eerste lid, voldoet een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe verstedelijking [...] aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie [...] ten aanzien van:

- a. de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden als bedoeld in artikel 8;
- b. de kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd;
- c. de openheid van het landschap daarbij begrepen de stilte en duisternis;
- d. de historische structuurlijnen;
- e. cultuurhistorische objecten.

Ingevolge het tweede lid geeft de toelichting van een bestemmingsplan aan in welke mate ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde functies rekening is gehouden met:

- a. de ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap;
- b. de ordeningsprincipes van het landschap;
- c. de bebouwingskarakteristieken (architectuur, stedenbouw, openbare ruimte) ter plaatse;
- d. de inpassing van de nieuwe functies in de wijdere omgeving (grotere landschapseenheid);
- e. de bestaande kwaliteiten van het gebied (inclusief de ondergrond) als hiervoor bedoeld en de maatregelen die nodig zijn om negatieve effecten op deze kwaliteiten op te heffen in relatie tot de nieuwe functies.

Ingevolge het derde lid wordt in het kader van de bestemmingsplanprocedure als bedoeld in het eerste lid de ARO door het college van gedeputeerde staten om advies gevraagd over plannen met grote impact.

16.2. Niet in geschil is dat de busbaan deels in landelijk gebied ligt en verstedelijking in de zin van de PRV betreft.

De Afdeling ziet, gezien hetgeen hiervoor onder 14.2 is overwogen, geen aanleiding voor het oordeel dat het plan niet in overeenstemming is met artikel 14, tweede lid, onder a, van de PRV. Evenmin ziet de Afdeling grond voor het oordeel dat het plan niet in overeenstemming is met artikel 14, tweede lid, onder b, van de PRV. Hierbij neemt de Afdeling in ogenschouw dat met het plan onder meer de transformatie van een voormalig spoortracé wordt beoogd.

De Afdeling stelt - ten aanzien van artikel 14, tweede lid, onder c, van de PRV - vast dat in de plantoelichting niet is beschreven in welke mate ten aanzien van de in artikel 15, eerste lid, van de PRV beschreven functies rekening is gehouden met de in artikel 15, tweede lid, genoemde aspecten. Gelet hierop heeft de raad, naar het oordeel van de Afdeling, onvoldoende gemotiveerd dat het plan artikel 15 van de PRV in acht neemt. Het betoog slaagt in zoverre.

Overigens wijst de Afdeling erop dat de raad bij het verweerschrift heeft verwezen naar een memo van 5 november 2014. Hierop wordt hierna onder het kopje "Instandlating rechtsgevolgen" ingegaan. 17. [appellant sub 1] betoogt dat het plan in strijd is met artikel 19 van de PRV. Hij wijst erop dat de verbinding tussen verschillende gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS) wordt aangetast zonder dat duidelijk is op welke manier die aantasting effectief wordt tegengegaan. [appellant sub 3] betoogt dat voor haar perceel onvoldoende aandacht is besteed aan de EHS.

17.1. Ingevolge artikel 19, eerste lid, van de PRV geldt voor gronden aangeduid op kaart 4 en op de digitale verbeelding ervan, als Ecologische Hoofdstructuur en als Ecologische Verbindingszone dat:

a. een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd;

[...]

c. een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten;

[...].

17.2. De Afdeling overweegt dat uit artikel 19 van de PRV niet volgt dat deze bepaling ook geldt voor gronden die buiten de EHS liggen.

Hetgeen [appellant sub 1] en [appellant sub 3] hebben aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het plan in strijd is met artikel 19 van de PRV. Daartoe overweegt de Afdeling dat de gronden in de woonomgeving van [appellant sub 1] niet tot de EHS behoren. Voorts neemt de Afdeling bij haar oordeel in aanmerking dat aan de door [appellant sub 1] gestelde natuurwaarden ter plaatse van de spoordijk geen bescherming in het kader van de EHS is toegekend. De Afdeling stelt ook vast dat de gronden die [appellant sub 3] gebruikt voor het houden van paarden geen deel uitmaken van de EHS. Artikel 19 van de PRV heeft verder betrekking op gronden die in de provinciale Ecologische Verbindingszones liggen. De Afdeling stelt evenwel vast dat ter plaatse van de woonomgeving van [appellant sub 1] geen verbinding aanwezig is tussen EHS-gebieden. Het betoog faalt.

Natuur in woonomgeving [appellant sub 3] en [appellant sub 1]

18. [appellant sub 3] betoogt dat voor haar perceel onvoldoende aandacht is besteed aan de natuur. [appellant sub 1] vreest voor aantasting van de natuur in zijn directe woonomgeving.

18.1. De Afdeling stelt vast dat de gronden die [appellant sub 3] gebruikt voor het houden van paarden geen deel uitmaken van een Natura 2000-gebied. Voorts behoort de directe omgeving van het perceel van [appellant sub 1] niet tot een Natura 2000-gebied. Verder hebben [appellant sub 1] en [appellant sub 3] niet nader geconcretiseerd dat als gevolg van de voorziene busbaan natuurwaarden zullen worden aangetast. Het betoog faalt.

Natuurbeschermingswet 1998

19. De stichting en anderen betogen dat de raad in strijd met artikel 19j, vijfde lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998) geen passende beoordeling heeft verricht. In dit verband voeren zij aan dat de raad zich niet mocht baseren op het rapport "Verslechterings- en ver-

storingstoets HOV Velsen" van 8 oktober 2013 van Haskoning DHV Nederland B.V. Daarin is volgens de stichting en anderen ten onrechte gesteld dat, nu de toename van de stikstofdepositie onder de door de provincie van Noord-Holland gehanteerde maximale waarde van 0,5% van de kritische depositiewaarde (hierna: KDW) blijft, een passende beoordeling niet nodig is. Onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 4 mei 2011 in zaken nrs. 200901310/1/R2 en 200901311/1/R2 betogen de stichting en anderen dat in dit rapport niet is onderkend dat een getalsmatige grens niet is toegelaten.

19.1. Het gebied Kennemerland-Zuid is bij besluit van 25 april 2013 aangewezen als speciale beschermingszone in de zin van artikel 4, vierde lid, van Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Het gebied is onder meer aangewezen voor grijze duinen.

De instandhoudingsdoelstelling van grijze duinen (kalkrijk) is gericht op uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit.

19.2. Ingevolge artikel 19d, eerste lid, van de Nbw 1998 is het verboden zonder vergunning projecten of andere handelingen te realiseren onderscheidenlijk te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstoringseffect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Zodanige projecten of andere handelingen zijn in ieder geval projecten of handelingen die de natuurlijke kenmerken van het desbetreffende gebied kunnen aantasten.

Ingevolge artikel 19j, eerste lid, houdt een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit tot het vaststellen van een plan dat, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstoringseffect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, ongeacht de beperkingen die ter zake in het wettelijk voorschrift waarop het berust, zijn gesteld, rekening met de gevolgen die het plan kan hebben voor het gebied.

Ingevolge het tweede lid maakt het bestuursorgaan voor plannen als bedoeld in het eerste lid, die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die af-

zonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, alvorens het plan vast te stellen een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dat gebied.

19.3. In het rapport van 8 oktober 2013 is de huidige situatie vergeleken met de situatie waarbij bussen de route via het HOV-traject gaan rijden. In het rapport is vermeld dat aan de noordwestzijde (Kennemerstrand en Badweg) de depositie toeneemt. De maximale toename als percentage van de KDW is 0,42% (4,5 mol/ha/jr bij habitattypen Grijze duinen (kalkrijk) met een KDW van 1071 mol/ha/jr). De maximale toename als percentage van de KDW ligt hiermee onder de richtlijn van de provincie Noord-Holland van 0,5% en wordt als niet significant beschouwd. Dit betekent dat een passende beoordeling niet noodzakelijk is, aldus het rapport.

19.4. Voor zover de raad erop heeft gewezen dat het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland op 17 november 2011 ten behoeve van de HOV-verbinding een - inmiddels onherroepelijke - vergunning ingevolge artikel 19d van de Nbw 1998 heeft verleend, overweegt de Afdeling als volgt. Aan deze vergunningverlening heeft het college van gedeputeerde staten, met verwijzing naar een verstorings- en verslechteringsstoets van mei 2011, ten grondslag gelegd dat het is uitgesloten dat significante effecten zijn te verwachten en dat het derhalve niet nodig is om een passende beoordeling uit te voeren. In het kader van het onderhavige plan heeft een actualisatie van de verstorings- en verslechteringsstoets plaatsgevonden, welke heeft geresulteerd in het rapport van 8 oktober 2013. Reeds omdat dit rapport niet is betrokken bij de vergunningverlening, ziet de Afdeling in de vergunningverlening geen aanleiding om hetgeen de stichting en anderen hebben aangevoerd over dit rapport, met het oog op hun betoog dat de raad zich niet op het standpunt mocht stellen dat geen sprake is van significante effecten, buiten beschouwing te laten.

19.5. De Afdeling stelt vast dat in het deskundigenbericht wordt gesteld dat de huidige concentratie aan stikstof in het gebied de KDW van de habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen, overstijgt.

Uit de door de stichting en anderen genoemde uitspraak van 4 mei 2011 volgt dat de conclusie dat de nadelige effecten die kunnen optreden als gevolg van een plan of project als niet-significant kunnen worden aangemerkt, op zichzelf niet kan worden gedragen door de enkele stelling dat een vaste getalsmatige grens niet wordt overschreden. Indien uitsluitend van een dergelijke grens wordt uitgegaan wordt immers niet voldaan aan de verplichting de mate waarin aan de instandhoudingsdoelstellingen wordt voldaan bij de beoordeling van de significantie te betrekken, noch aan de verplichting de significantie van de effecten te beoordelen in het licht van de specifieke milieukenmerken en omstandigheden van het gebied waarop het plan of project betrekking heeft.

Gezien de uitspraak van 4 mei 2011 kan het standpunt van de raad, onder verwijzing naar het rapport van 8 oktober 2013, dat geen sprake is van significante effecten omdat de maximale toename als percentage van de KDW onder de provinciale richtlijn van 0,5% blijft, niet worden aanvaard.

Derhalve heeft de raad zich, naar het oordeel van de Afdeling, niet zonder nader onderzoek op het standpunt mogen stellen dat geen passende beoordeling hoeft te worden verricht. Het besluit is in zoverre in strijd met artikel 3:2 van de Awb. Het betoog slaagt.

Overigens wijst de Afdeling erop dat op de raad bij het verweerschrift heeft verwezen naar aanvullende depositieberekeningen. Hierop wordt hierna onder het kopje "Instandlating rechtsgevolgen" ingegaan.

M.e.r.-(beoordeling)

20. De stichting en anderen en [appellant sub 3] betogen dat ten onrechte geen milieueffectrapport is gemaakt dan wel een m.e.r.-beoordeling is verricht. De stichting en anderen voeren daartoe aan dat de busbaan een "autoweg" is als bedoeld in onderdeel A, lid 1, onder a, van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapport (hierna: Besluit m.e.r.). De stichting en anderen wijzen in dit verband erop dat de busbaan een "weg" is in de zin van de Wgh.

Voor zover het geen "autoweg" zou zijn, moest voor de busbaan een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden verricht, aldus de stichting en anderen. [appellant sub 3] voert aan dat de raad heeft volstaan met de stelling dat de verkeersintensiteit op de busbaan naar verwachting laag is en dat de

raad hiermee niet heeft onderkend dat vooraf duidelijk moet zijn wat de verkeersintensiteit op de busbaan zal worden.

20.1. Ingevolge artikel 7:2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet Milieubeheer worden bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder b, worden bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten aangewezen ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Ingevolge het derde lid worden ter zake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder a, de categorieën van besluiten aangewezen bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Ingevolge het vierde lid worden ter zake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder b, de categorieën van besluiten aangewezen in het kader waarvan het bevoegd gezag krachtens de artikelen 7.17 en 7.19 moet beoordelen of die activiteiten de in dat onderdeel bedoelde gevolgen hebben, en indien dat het geval is, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, van het Besluit m.e.r. worden als activiteiten als bedoeld in artikel 7:2, eerste lid, onder a, van de Wet Milieubeheer aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel C van de bijlage is omschreven. Ingevolge artikel 2, tweede lid, worden als activiteiten als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage is omschreven.

Ingevolge het vierde lid worden als categorieën van besluiten als bedoeld in artikel 7.2, derde en vierde lid, van de Wet milieubeheer aangewezen de categorieën die in kolom 4 van onderdeel D van de bijlage zijn omschreven.

Ingevolge het vijfde lid geldt, voor zover in de bijlage, onderdeel C, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, 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 de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de Wet milieubeheer:

a. in zodanige gevallen en
b. in overige gevallen waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Ingevolge onderdeel A, lid 1, onder a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. wordt verstaan onder "autoweg":

a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen en te parkeren, of

b. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: het RVV 1990).

In het RVV 1990 wordt in artikel 1 onder autoweg verstaan: een weg, aangeduid door bord G3 van bijlage I. Dit betreft het bord "autoweg".

In C1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is als activiteit - ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapport verplicht is - genoemd de aanleg van een autosnelweg of autoweg.

In D1.1 is als activiteit benoemd de aanleg of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengthe van 5 km of meer dient een m.e.r.-beoordelingsprocedure te worden doorlopen.

20.2. Niet in geschil is dat de busbaan geen autosnelweg is.

Het geschil spitst zich toe op de vraag of de busbaan een "autoweg" is, als bedoeld in onderdeel A, lid 1, onder a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

In dit kader overweegt de Afdeling dat de planregels behorend bij de bestemming "Verkeer - Openbaar Vervoer" niet voorzien in een bestemming voor autoverkeer. Gelet hierop, daarbij in aanmerking genomen dat in het deskundigenbericht is vermeld dat op de rijbaan van de busbaan mag worden gestopt, voldoet de voorziene busbaan, naar het oordeel van de Afdeling, niet aan de definitie voor "autoweg" bedoeld in onderdeel A, lid 1, onder a, sub a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat bord G3 ("autoweg") van bijlage I van het RVV 1990 niet geplaatst kan worden op de busbaan, zodat de busbaan evenmin voldoet aan de definitie voor "autoweg" bedoeld in onderdeel A, lid 1, onder a, sub b, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Gelet op het vorenstaande is de Afde-

ling van oordeel dat de raad zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat geen sprake is van een "autoweg", zodat de activiteiten, bedoeld in C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., hier niet van toepassing zijn.

Onder een "weg" in artikel 1 van de Wgh wordt verstaan: voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of openstaand pad, met inbegrip van de daarin liggende bruggen of duikers, alsmede een spoorweg die niet is aangegeven op de kaart, bedoeld in artikel 106, of de geluidplafondkaart. Dit betreft een andere definitie dan die van "autoweg" in onderdeel A, lid 1, onder a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Dat, zoals de stichting en anderen stellen, de busbaan een "weg" is in de zin van de Wgh, betekent, gezien het verschil in definities, dan ook niet dat eveneens sprake is van een "autoweg", als bedoeld in de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Voor zover de stichting en anderen hebben betoogd dat, ook al is geen sprake van een "autoweg", desalniettemin een vormvrije m.e.r.-beoordeling had moeten worden verricht, overweegt de Afdeling als volgt. Gelet op artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. ontstaat er, indien sprake is van een activiteit als beschreven in de bijlage bij het Besluit m.e.r. en de drempelwaarde niet wordt overschreden, een plicht tot het verrichten van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Reeds omdat geen sprake is van een activiteit, als bedoeld in onderdeel C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r., brengt artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. niet met zich dat een vormvrije m.e.r.-beoordeling diende te worden verricht. Voor zover de stichting en anderen beogen te betogen dat de in de bijlage bij het Besluit m.e.r. neergelegde omschrijving van "autoweg" niet in overeenstemming is met de Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, omdat een busbaan daar niet onder valt, overweegt de Afdeling als volgt.

In voetnoot 2 van bijlage 1 bij deze richtlijn wordt vermeld dat in de richtlijn onder "autoweg" wordt verstaan: een weg die beantwoordt aan de definitie van de Europese Overeenkomst inzake Internationale Hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. De Afdeling stelt vast dat uit die Europese Overeenkomst volgt dat het bij het begrip "autoweg" moet gaan om wegen die aan het autoverkeer zijn voorbehouden. De Afdeling vindt hiervoor steun

in de beschikking van de voorzitter van de Afdeling rechtspraak van 17 augustus 1989 (BR 1990, 290). Derhalve faalt het betoog dat de in de bijlage bij het Besluit m.e.r. neergelegde omschrijving van "autoweg" niet in overeenstemming is met de genoemde richtlijn vanwege de omstandigheid dat een busbaan daar niet onder valt.

De omstandigheid dat de raad is uitgegaan van een schatting van de verkeersintensiteit op de busbaan, leidt, wat daar ook van zij, niet tot het oordeel dat in dit geval een m.e.r.-beoordelingsplicht gold, nu in dit geval geen sprake is van een activiteit, als bedoeld in onderdeel C1.2 en D1.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Het betoog faalt.

Geluid

21. [appellant sub 1], [appellant sub 3] en de stichting en anderen betogen dat de voorziene busbaan zal leiden tot onaanvaardbare geluidsoverlast.

De stichting en anderen voeren daartoe, onder verwijzing naar het rapport "Second opinion akoestisch onderzoek HOV Velsen" van 14 januari 2014 van het geluidBuro, aan dat de in het rekenmodel gevoerde verkeersgegevens niet in het akoestisch rapport, waarop de raad het plan heeft gebaseerd, worden weergegeven en dat invoergegevens, zoals over kruisingen, niet in het akoestisch rapport staan en voorts dat in het akoestisch rapport ten onrechte geen rekening is gehouden met een autonome verkeersgroei van tenminste 1%. Ook wijzen de stichting en anderen erop dat het aantal busbewegingen in de toekomst zou kunnen toenemen. Voorts betogen [appellant sub 1] en de stichting en anderen dat in het akoestisch rapport ten onrechte geen rekening is gehouden met geluid afkomstig van brommers en scooters op het fietspad langs de busbaan. Verder voeren de stichting en anderen, onder verwijzing naar het rapport van het geluidBuro, aan dat uit een indicatieve berekening op basis van de zogenoemde Standaard Rekenmethode I (hierna: SRM I) volgt dat de geluidsbelasting veel hoger is dan de volgens Standaard Rekenmethode II (hierna: SRM II) berekende geluidsbelasting in het akoestisch rapport. Ook betogen de stichting en anderen dat er onverklaarbare verschillen zijn tussen de rekenresultaten van het akoestisch rapport en het akoestisch onderzoek dat eerder, in het kader van het voorontwerpplan, is verricht. [appellant sub 1] voert verder aan dat in het akoestisch rapport ten onrechte geen rekening is gehouden met het

optrekken en afremmen van verkeer nabij de kruising van de nieuwe busbaan met de Zeeweg. Voorts voert [appellant sub 1] aan dat in het akoestisch rapport rekening gehouden had moeten worden met waarschuwingssignalen op de kruising. De stichting en anderen betogen dat in het akoestisch rapport ten onrechte geen rekening is gehouden met de omstandigheid dat de woningen aan de Minister van Houtenlaan al overbelast zijn door diverse geluidbronnen. [appellant sub 3] voert aan dat zij reeds hoge geluidsbelasting op haar woning ondervindt vanwege verkeer op de Duin- en Kruidbergerweg. Verder voeren de stichting en anderen, onder verwijzing naar het rapport van het geluidBuro, aan dat de geluidsbelastingen in het akoestisch rapport ten onrechte afgerond zijn weergegeven, terwijl het gebruikelijk is om de resultaten weer te geven in twee decimalen achter de komma, zoals is beschreven in de "Handleiding Akoestisch Onderzoek Wegverkeer" (hierna: de Handleiding) van Rijkswaterstaat. Volgens [appellant sub 1] en de stichting en anderen is het onzeker of de berekeningen in het akoestisch rapport juist zijn, nu het onduidelijk is welk type wegdekverharding uiteindelijk gebruikt zal worden voor de uitvoering van de busbaan. De stichting en anderen betogen dat de raad in strijd heeft gehandeld met het "Actieplan geluid". De stichting en anderen voeren verder aan dat wat het aspect geluid betreft het maximaal aantal busbewegingen in het plan had moeten worden geregeld. De stichting en anderen voeren ook, onder verwijzing naar de notitie van 20 november 2014 van LBP Sight, aan dat de raad onvoldoende aandacht heeft besteed aan piekgeluiden.

21.1. De raad heeft toegelicht dat in het akoestisch rapport geen rekening is gehouden met een autonome verkeersgroei van 1%, omdat er eerder een afname van verkeer wordt verwacht nu het gemeentelijk beleid erop is gericht het verkeer op secundaire routes, waar de voorziene busbaan deel van uitmaakt, te ontmoedigen. Gelet op deze toelichting ziet de Afdeling in de omstandigheid dat in het akoestisch rapport geen rekening is gehouden met een autonome verkeersgroei geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet op dit rapport mocht baseren. Het betoog faalt.

21.2. In bijlage I van het akoestisch rapport zijn de verkeersgegevens weergegeven voor de referentiejaren 2012 en 2014. Gelet hierop moet het er-

voor worden gehouden dat deze verkeersgegevens zijn ingevoerd in het rekenmodel. Het betoog faalt.

21.3. Voor zover de stichting en anderen hebben aangevoerd dat het aantal busbewegingen in de toekomst zou kunnen toenemen, overweegt de Afdeling als volgt. In het akoestisch rapport is ervan uitgegaan dat in de bestaande situatie eenzelfde hoeveelheid bussen het huidige tracé volgt als dat in de toekomst over de nieuwe busbaan zal rijden. De Afdeling ziet in hetgeen de stichting en anderen hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat het aantal busbewegingen waarvan in het akoestisch onderzoek is uitgegaan niet representatief is. Daarbij betreft de Afdeling dat de raad een overzicht heeft overgelegd waaruit volgt dat het aantal busbewegingen in de toekomstige situatie gelijk is aan dat in de oude situatie. Het betoog faalt.

21.4. De raad heeft toegelicht dat een verkeersbesluit zal worden genomen om gemotoriseerd verkeer op het fietspad tussen de Duin- en Kruidbergerweg en Zeeweg te weren. De Afdeling ziet in hetgeen de stichting en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het niet aannemelijk is dat een zodanig verkeersbesluit zal worden genomen. Daarbij neemt zij in aanmerking dat in het deskundigenbericht is vermeld dat het fietspad in het verlengde ligt van een bestaand fietspad en dat gezien de aansluiting op dat bestaande fietspad het voor de hand ligt dat brom- en snorfietsen zullen worden geweerd. Gelet hierop geeft de omstandigheid dat in het akoestisch rapport geen rekening is gehouden met geluid afkomstig van gemotoriseerd verkeer op het fietspad langs de busbaan geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet erop mocht baseren. Het betoog faalt.

21.5. In het deskundigenbericht is vermeld dat SRM I is bedoeld om geluidsberekeningen in eenvoudige situaties uit te voeren en dat SRM I in de dit geval niet toepasbaar is. Daartoe is er in het deskundigenbericht op gewezen dat het tracé van de busverbinding bochten en grote hoogteverschillen bevat. In het akoestisch rapport is de geluidsbelasting berekend met SRM II, een rekenmethode die wel geschikt is voor dergelijke situaties. De verschillen in de resultaten van deze twee methoden zijn daarom verklaarbaar, aldus het deskundigenbericht. De stichting en anderen hebben deze bevinding uit het deskundigenbericht niet betwist. Gelet hierop leidt de verwijzing van

de stichting en anderen naar de indicatieve berekening op basis van SRM I niet tot het ermee beoogde doel. Het betoog faalt.

21.6. In het deskundigenbericht is geconcludeerd dat op de kruising van de busbaan met de Zeeweg is gerekend met een kruispunttoeslag. Gelet op de afstand van de kruising tot de woning van [appellant sub 1] van ongeveer 62 m bedraagt de kruispunttoeslag 0,7 dB. Deze toeslag is voor de woning van [appellant sub 1] verdisconteerd in de berekende geluidsbelasting vanwege de busbaan, aldus het deskundigenbericht. [appellant sub 1] heeft deze bevinding uit het deskundigenbericht niet betwist. Gelet hierop mist de stelling van [appellant sub 1] dat in het akoestisch rapport geen rekening is gehouden met het optrekken en afremmen van verkeer bij de kruising met de Zeeweg feitelijke grondslag. Het betoog faalt.

21.7. Uit het deskundigenbericht komt naar voren dat het akoestisch onderzoek dat in het kader van het voorontwerpplan is verricht, was gebaseerd op een eerder ontwerp van de busbaan dat op grond van het plan niet meer gerealiseerd kan worden. Het akoestisch rapport is daarentegen gebaseerd op een gewijzigd ontwerp van de busbaan dat wel past binnen de planregeling. In het deskundigenbericht wordt de conclusie getrokken dat de aanpassingen in het ontwerp van de busbaan geleid kunnen hebben tot de door de stichting en anderen geconstateerde verschillen in de geluidsbelasting. De stichting en anderen hebben deze conclusie niet betwist. Gelet hierop kunnen zij niet worden gevolgd in hun betoog dat er onverklaarbare verschillen zijn tussen de rekenresultaten van het akoestisch rapport en het akoestisch onderzoek dat in het kader van het voorontwerpplan is verricht. Het betoog faalt.

21.8. Wat betreft de door [appellant sub 1] genoemde waarschuwingssignalen op de kruising van de busbaan met de Zeeweg, volgt uit het deskundigenbericht dat deze kruising uitgevoerd zal worden met een verkeersregelininstallatie, die zal worden uitgevoerd met zogenoemde rateltickers. Een rateltikker dient als hulp voor blinden en slechtzienden die de kleuren van het verkeerslicht niet of slecht kunnen onderscheiden. Dit apparaat "tikt" wanneer gestopt moet worden (bij rood licht) en "ratelt" wanneer doorgedaan kan worden (bij groen licht). Volgens het deskundigenbericht zou het, gezien de afstand van ongeveer 62 m van de woning van [appellant sub 1] tot de kruising, mogelijk moeten zijn om de rateltickers zo in te

stellen dat deze goed hoorbaar zijn op de kruising, maar niet meer in de woning van [appellant sub 1]. Los daarvan verschilt de aard van het geluid van de rateltickers van de aard van het geluid afkomstig van de bussen, waardoor het cumuleren van deze geluidsbelastingen weinig toegevoegde waarde heeft, aldus het deskundigenbericht. [appellant sub 1] heeft deze bevindingen niet bestreden. Het betoog faalt.

21.9. De Afdeling ziet in de omstandigheid dat de geluidsbelastingen in het akoestisch rapport niet met twee decimalen achter de komma zijn weergegeven geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op dit rapport mocht baseren. Daarbij betreft de Afdeling dat de Handleiding slechts een hulpmiddel is om bij infrastructurele projecten van Rijkswaterstaat op uniforme wijze geluidsmodellen op te stellen. Het betoog faalt.

21.10. In het deskundigenbericht is vermeld dat de busbaan uitgevoerd zal worden in beton. In het akoestisch onderzoek is gerekend met standaard asfaltbeton (hierna: DAB). In het deskundigenbericht wordt de conclusie getrokken dat, hoewel het nog niet bekend is welke verharding zal worden toegepast, een verharding met vergelijkbare akoestische eigenschappen als DAB haalbaar lijkt. [appellant sub 1] en de stichting en anderen hebben deze conclusie niet betwist. Gelet hierop bestaat in zoverre geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet op het akoestisch rapport mocht baseren. Voorts wijst de Afdeling op artikel 7, lid 7.3, onder c, van de planregels, ingevolge welke bepaling gebruik van de gronden ten behoeve van de hoogwaardige openbaarvervoerverbinding uitsluitend is toegestaan wanneer de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh dan wel een vastgestelde hogere waarde niet wordt overschreden. Gelet hierop waarborgt het plan dat de feitelijke geluidsbelasting, die onder meer verband houdt met de bij de uitvoering te kiezen verharding, niet de voorkeursgrenswaarde of hogere waarde zal overschrijden. Het betoog faalt.

21.11. Nu het plan, gezien artikel 7, lid 7.3, onder c, van de planregels, waarborgt dat de feitelijke geluidsbelasting niet de voorkeursgrenswaarde of hogere waarde zal overschrijden, bestaat, anders dan de stichting en anderen betogen, geen aanleiding voor het oordeel dat de raad in verband met het aspect geluid in het plan het maximaal aantal toegestane busbewegingen had moeten vastleggen. Het betoog faalt.

21.12. In het deskundigenbericht is vermeld dat voor de woningen aan de Minister van Houtenlaan alsnog een cumulatieve berekening is gemaakt. Bij deze cumulatieve berekening is het geluid vanwege de busbaan, het industrieterrein Velserskom en het vliegverkeer betrokken. De gecumuleerde geluidsbelasting ligt ruim onder de waarde van 63 dB die de raad aanvaardbaar acht, aldus het deskundigenbericht.

De raad stelt zich op het standpunt dat een gecumuleerde geluidsbelasting onder 63 dB aanvaardbaar is. Daartoe acht de raad van belang dat de grenswaarde van 63 dB in de Wgh wordt gehanteerd en dat geen bron- of overdrachtsmaatregelen getroffen kunnen worden. Ook heeft de raad hierbij betrokken dat er in de huidige situatie al sprake is van kruispunten met veel verkeer.

In hetgeen de stichting en anderen hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de berekende geluidsbelasting voor de woningen aan de Minister van Houtenlaan, nu die ruimschoots onder 63 dB ligt, aanvaardbaar is. Het betoog faalt.

21.13. Wat betreft de geluidsbelasting in de tuin van [appellant sub 1] heeft de raad toegelicht dat in het akoestisch rapport de geluidscontour rondom de busbaan is weergegeven en dat hieruit volgt dat de geluidsbelasting in de tuin van [appellant sub 1] tussen de 40 en 48 dB ligt.

In hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze geluidsbelasting in de tuin aanvaardbaar is. Het betoog faalt.

21.14. Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat de geluidsbelasting op de woning van [appellant sub 1] maximaal 40 dB bedraagt en daarmee ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft. Gelet hierop ziet de Afdeling, ook gezien artikel 7, lid 7.3, onder c, van de planregels, geen aanleiding voor het oordeel dat het plan wat betreft het aspect geluid ernstige gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van [appellant sub 1].

21.15. Voor zover de stichting en anderen betogen dat de raad in strijd heeft gehandeld met het gemeentelijke "Actieplan geluid", wordt overwogen dat het Actieplan onder meer is gericht op situaties met een geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai vanaf 68 dB. In het deskundigenbericht is vermeld dat de situaties waarop het "Actieplan

Geluid" ziet in dit geval niet aan de orde zijn. De stichting en anderen hebben het deskundigenbericht op dit punt niet betwist. Het betoog faalt.

21.16. In het deskundigenbericht is vermeld dat de invoergegevens, zoals over toetspunten, bodemgebieden, gebouwen en kruisingen, niet in het akoestisch rapport staan. In het deskundigenbericht is verder vermeld dat het akoestisch rapport alleen te summier is om een goed beeld te hebben van het verrichte onderzoek. Gelet hierop is het besluit, nu dat mede is gebaseerd op het akoestisch onderzoek, in dit opzicht genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. De Afdeling ziet aanleiding om dit gebrek te passeren met toepassing van artikel 6:22 van de Awb. De Afdeling overweegt daartoe dat de Stab blijkens het deskundigenbericht het rekenmodel heeft opgevraagd waarop het akoestisch onderzoek is gebaseerd en dat vervolgens ook heeft ontvangen. In het deskundigenbericht is verder vermeld dat in het programma Geomilieu, dat ten grondslag ligt aan het bij het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmodel, alle gegevens zijn te raadplegen die in het rekenmodel zijn ingevoerd. Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat de stichting en anderen niet hebben aangegeven aan welke invoergegevens zij specifiek twijfelen. De Afdeling stelt vast dat de stichting en anderen in hun reactie op het deskundigenbericht niet hebben gesteld dat er specifieke invoergegevens mogelijk onjuist zijn. Ook ter zitting hebben de stichting en anderen niet geconcretiseerd in welk opzicht in dit verband van onjuiste gegevens sprake zou kunnen zijn. Naar het oordeel van de Afdeling zijn de stichting en anderen onder deze omstandigheden niet door het gebrek benadeeld, terwijl evenmin aannemelijk is dat andere belanghebbenden door het gebrek zijn benadeeld.

21.17. Verder staat vast dat in het akoestisch rapport niet is ingegaan op piekgeluidniveaus bij de woningen [locatie 1] en [locatie 2] en [locatie 3] en [locatie 4] die dicht bij de voorziene busbaan liggen. De raad is bij de besluitvorming hier niet op ingegaan. Onder verwijzing naar haar uitspraak van 4 september 2013 in zaak nr. 201202652/1/R3, is de Afdeling van oordeel dat de raad in het kader van de goede ruimtelijke ordening had dienen te beoordelen of de piekgeluiden bij genoemde woningen, waaronder die van [appellant sub 3], niet voor onaanvaardbare ge-

luidhinder zorgen. Nu de raad dit niet heeft gedaan, is het besluit in zoverre genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. Het betoog slaagt.

De Afdeling overweegt dat hetgeen voor het overige is aangevoerd ten aanzien van het woon- en leefklimaat van [appellant sub 3], namelijk de geluidsoverlast in de tuin en cumulatie van geluid, thans geen bespreking behoeven. Overigens wijst de Afdeling erop dat de raad bij zijn reactie op het deskundigenbericht heeft verwezen naar een aanvullend onderzoek naar piekgeluiden. Hierop, alsmede op geluidsoverlast in de tuin en cumulatie van geluid, zal hierna onder het kopje "Instandlating rechtsgevolgen" worden ingegaan.

Trillinghinder

22. [appellant sub 1] vreest voor overlast door trillingen in zijn woning en in de bijgebouwen op zijn perceel. Hij voert aan dat zijn woning is gebouwd op staalfundering en daardoor extra gevoelig is voor trillingen, hetgeen ten onrechte niet bij de trillingsonderzoeken is betrokken. Ook vreest [appellant sub 1] voor schade aan zijn woning en bijgebouwen. De stichting en anderen betogen dat het trillingsonderzoek ten onrechte afwijkt van de normen uit de SBR-richtlijn.

[appellant sub 1] en de stichting en anderen betogen voorts dat de maatregelen om de trillinghinder voor de woningen [locatie 1] en [locatie 2] en [locatie 3] en [locatie 4] aan de streefwaarde uit de SBR-richtlijn te laten voldoen niet zijn geborgd in het plan. De stichting en anderen wijzen daarbij erop dat de aanvrager kan volstaan met een aanbod om trillingreducerende maatregelen te treffen. Ook betogen de stichting en anderen dat in het plan ten onrechte niet het maximaal toegestane aantal busbewegingen is vastgelegd. [appellant sub 3] betoogt dat het door Movares aanbevolen doelmatigheidsonderzoek ten onrechte niet is uitgevoerd.

22.1. Movares heeft drie trillingsonderzoeken uitgevoerd, die hebben geresulteerd in de rapporten "HOV Velsen trillingsonderzoek (quick scan)" van 22 augustus 2012, "HOV Velsen trillingsonderzoek, fase 2" van 15 januari 2013 en "HOV Velsen trillingsmeting spoorhuisjes Groeneweg en Driehuizerkerkweg, fase 3 onderzoek" van 23 januari 2013. In het trillingsonderzoek fase 2 is voor vier woningen, te weten [locatie 1] en [locatie 2] en [locatie 3] en [locatie 4] geconcludeerd dat naar verwachting de nieuwe busbaan leidt tot overschrijding van de streefwaarden van de SBR richtlijn deel B. Deze woningen zijn in het trillings-

onderzoek fase 3 nader beschouwd. In het trillingsrapport van fase 3 is geconcludeerd dat in de toekomstige situatie het trillingsniveau in deze woningen de streefwaarde uit de SBR-richtlijn deel B overschrijdt. Voorts heeft Movares in dat rapport geadviseerd maatregelen tegen trillinghinder te beschouwen met een doelmatigheidsonderzoek, waarin de effectiviteit tegen de kosten wordt afgevoegd.

22.2. Ingevolge artikel 7, lid 7.3, van de planregels is het gebruik van de gronden ten behoeve van een HOV uitsluitend toegestaan indien:

a. is aangetoond dat ter plaatse van de woningen [locatie 1]-142 en [locatie 3]-84 met het nemen van trillingsreducerende maatregelen wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR B richtlijn en de aanvrager aannemelijk maakt dat deze maatregelen worden uitgevoerd waarbij geldt dat voor zover de uitvoerbaarheid afhankelijk is van de medewerking van belanghebbenden de aanvrager kan volstaan met een aanbod om de betrokken maatregelen te treffen. [...].

22.3. De Afdeling stelt vast dat de woning van [appellant sub 1] in de quick scan is meegenomen en eveneens in de tweede fase van het trillingsonderzoek. Voorts is in het deskundigenbericht geconcludeerd dat met de extra gevoeligheid van de woning van [appellant sub 1] voor trillingen vanwege de fundering op staal in de quick scan en in de tweede fase van het trillingsonderzoek rekening is gehouden. Verder wordt in het deskundigenbericht vermeld dat met de in de tweede fase van het trillingsonderzoek berekende waarde voor de woning van [appellant sub 1] naar verwachting geen sprake is van overschrijding van de streefwaarde A2 voor de nachtperiode uit de SBR richtlijn deel B en evenmin sprake is van een overschrijding van de streefwaarde voor de trillingsterkte V_{per} . Wat betreft de bijgebouwen op het perceel van [appellant sub 1], wordt in het deskundigenbericht vermeld dat, los van de vraag of voor de bijgebouwen de streefwaarde voor de functie "wonen" geldt, er gelet op de afstand van 12 m tussen de bijgebouwen en de busbaan geen overschrijding van de streefwaarde A2 voor de verwachtingswaarde V_{max} valt te verwachten. Gelet op het vorenstaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de trillinghinder die [appellant sub 1] mogelijk zal ondervinden als gevolg van de busbaan niet onaanvaardbaar is. Het betoog faalt.

22.4. Wat betreft de vrees van [appellant sub 1] voor schade aan zijn woning en bijgebouwen, komt in het deskundigenbericht naar voren dat er geen schade aan zijn woning en bijgebouwen is te verwachten. [appellant sub 1] heeft deze bevinding uit het deskundigenbericht niet betwist. Het betoog faalt.

22.5. In het deskundigenbericht is geconcludeerd dat het college van gedeputeerde staten bij de beoordeling van de trillingsniveaus niet is afgeweken van de normen zoals vastgelegd in de SBR richtlijn. De stichting en anderen hebben deze conclusie niet gemotiveerd betwist. Het betoog faalt.

22.6. De raad heeft toegelicht dat met artikel 7, lid 7.3, onder a, van de planregels is beoogd te waarborgen dat daadwerkelijk maatregelen worden getroffen ter voorkoming van trillinghinder ter plaatse van de woningen [locatie 1]-[locatie 2] en [locatie 3]-[locatie 4]. De raad acht het echter niet aanvaardbaar dat een bewoner door het weigeren van medewerking aan het treffen van maatregelen de doorgang van de busbaan zou kunnen frustreren. Indien de betreffende bewoner weigert om medewerking te verlenen, komt het voor de verantwoordelijkheid van de bewoner dat niet aan de streefwaarde voor trillinghinder zal worden voldaan. Eerst in die situatie kan de aanvrager met een redelijk aanbod tot het treffen van maatregelen volstaan, aldus de raad.

22.7. Voor de maatregelen waarvan de uitvoerbaarheid niet afhankelijk is van de medewerking van belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld maatregelen aan de bron, zoals betonplaten voor de busbaan, is met artikel 7, lid, 7.3, onder a, van de planregels gewaarborgd dat deze worden uitgevoerd.

Voor maatregelen waarvan de uitvoering afhankelijk is van de medewerking van belanghebbenden, zoals maatregelen aan de woning, volgt uit voormeld artikellid dat de aanvrager kan volstaan met een aanbod om de betrokken maatregelen te treffen. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat het bij dit artikellid om een redelijk aanbod moet gaan. De Afdeling begrijpt dit artikellid zo dat de aanvrager uitsluitend kan volstaan met een redelijk aanbod om de betrokken maatregelen te treffen in de situatie dat belanghebbenden geen medewerking leveren aan de maatregelen. In die situatie zou de streefwaarde uit de SBR richtlijn deel B derhalve overschreden kunnen worden. De belanghebbenden kunnen dit evenwel voorkomen door medewerking te verlenen aan de trillingsreducerende

rende maatregelen. Niet is gebleken dat belanghebbenden op voorhand reeds weigeren medewerking te verlenen aan trillingsreducerende maatregelen. Voorts is van belang dat de raad heeft toegezegd dat de kosten van de trillingsreducerende maatregelen niet door de belanghebbende hoeven te worden betaald. Voorts is in het deskundigenbericht geconcludeerd dat, ongeacht de vraag of de noodzakelijke maatregelen doelmatig zijn, met het opnemen van de gebruiksregel van artikel 7, lid 7.3, onder a, van de planregels in het bestemmingsplan is gewaarborgd dat alle noodzakelijke maatregelen getroffen moeten worden voordat de busbaan in gebruik kan worden genomen, zodat in de vier kritische woningen voldaan wordt aan de streefwaarden van de SBR richtlijn deel B. Gezien het vorenstaande heeft de raad zich met verwijzing naar artikel 7, lid 7.3, onder a, van de planregels in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de mogelijke trillinghinder ter plaatse van de woningen [locatie 1]-[locatie 2] en [locatie 3]-[locatie 4] niet onaanvaardbaar is. Het betoog faalt.

22.8. Nu het plan, gezien artikel 7, lid 7.3, onder a, van de planregels, reeds een waarborg biedt dat wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR richtlijn deel B, bestaat, anders dan de stichting en anderen betogen, geen aanleiding voor het oordeel dat de raad in verband met het aspect trillinghinder in het plan het maximaal aantal toegestane busbewegingen had moeten vastleggen. Het betoog faalt.

Verkeer

23. [appellant sub 1] betoogt dat het plan leidt tot verkeersoverlast op en in de omgeving van de kruising Minister van Houtenlaan - de Zeeweg, in de nabijheid van zijn perceel.

23.1. Uit het deskundigenbericht blijkt dat, nu op het voormalige spoortracé een busbaan mogelijk wordt gemaakt, een extra kruising ontstaat met de Zeeweg op 50 m afstand van de bestaande kruising Minister van Houtenlaan - Zeeweg. In het deskundigenbericht wordt geconstateerd dat uit het verkeersmodel blijkt dat de busbaan nauwelijks invloed heeft op de verkeersafwikkeling op deze kruising ten opzichte van de huidige situatie. Gelet hierop biedt hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat als gevolg van het plan geen ernstige verkeersoverlast valt te verwachten. Het betoog faalt.

Privacy en uitzicht

24. [appellant sub 1] en [appellant sub 3] betogen dat het plan leidt tot een aantasting van hun privacy. [appellant sub 1] vreest ook een aantasting van zijn uitzicht.

24.1. De Afdeling overweegt dat het plan weliswaar gevolgen kan hebben voor de privacy van [appellant sub 1] en [appellant sub 3], maar dat geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet zal leiden tot een onevenredige aantasting van hun privacy. Hierbij betreft de Afdeling dat de vrees voor inkijk met name verband houdt met inkijk door voorbijrijdende fietsers of door personen die in een voorbijrijdende bus zitten. Die personen verblijven evenwel relatief kort ter plaatse van de woning en tuin van [appellant sub 3] en [appellant sub 1]. Ten aanzien van [appellant sub 1] neemt de Afdeling hierbij mede in ogenschouw dat in het deskundigenbericht is vermeld dat, gezien de afscherming die hij zelf op zijn perceel heeft aangebracht, inkijk op zijn perceel minimaal is. De Afdeling stelt verder vast dat [appellant sub 1] thans in de richting van de voorziene busbaan uitzicht heeft op groenelementen en dat dit uitzicht in enige mate zal verminderen wanneer ter plaatse regelmatig bussen rijden. De Afdeling ziet echter geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat geen sprake is van een onevenredige aantasting van het uitzicht. Hierbij is van belang dat het voorbijrijden van bussen niet een constante aantasting van het uitzicht betekent. Voorts is van belang dat geen recht bestaat op behoud van uitzicht. Het betoog faalt.

Archeologische waarden

25. [appellant sub 3] voert aan dat een gedegen onderzoek gedaan had moeten worden naar de archeologische waarden die mogelijk als gevolg van het plan worden aangetast.

25.1. De Afdeling stelt vast dat voor het plan diverse onderzoeken naar de archeologische waarden zijn uitgevoerd, waarvan de rapporten als bijlagen bij de plantoelichting zijn opgenomen. Uit het bureauonderzoek uit 2012 blijkt dat er geen bedreiging van de archeologische waarde valt te verwachten voor het grootste deel van de busbaan. Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat de primaire bestemmingen die in het plangebied op de gronden zijn gelegd niet tot bodemarchiefverstoring leiden, omdat er voor de

uitvoering niet diep gegraven wordt. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad onvoldoende onderzoek naar archeologische waarden heeft gedaan. Het betoeg faalt.

26. De stichting en anderen voeren aan dat artikel 12.3, lid 12.3.1 en 12.3.3 van de planregels, waarin een aanlegvergunningstelsel is neergelegd, in strijd is met artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wro. Zij stellen in dit verband, onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 30 juli 2014 in zaak nr. 201308424/1/R1, dat het bevoegd gezag de plicht heeft de omgevingsvergunning te verlenen indien aan de eisen van de artikelliden 12.3.1 en 12.3.3 is voldaan.

26.1. Ingevolge artikel 3.3, aanhef en onder a, van de Wro kan om te voorkomen dat in een bestemmingsplan begrepen grond minder geschikt wordt voor de verwezenlijking van de daaraan bij het plan te geven bestemming dan wel om een overeenkomstig het plan verwezenlijkte bestemming te handhaven en te beschermen bij het bestemmingsplan worden bepaald dat het verboden is om binnen een bij dat plan aan te geven gebied zonder omgevingsvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren.

Ingevolge artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wro kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat met inachtneming van bij het plan te geven regels bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bij het plan aan te geven regels.

26.2. Ingevolge artikel 12.3, lid 12.3.1, van de planregels is het verboden op of in de gronden met de bestemming "Waarde - Archeologie" zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte of hoogte dan 40 cm, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage. [...]

Ingevolge lid 12.3.3 zijn de werken en werkzaamheden, zoals in lid 12.3.1 bedoeld, slechts toelaatbaar indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken lo-

catie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

a. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;

b. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

26.3. Voormelde artikelliden 12.3.1 en 12.3.3 behelzen een aanlegvergunningstelsel, waarvoor artikel 3.3, aanhef en onder a, van de Wro grondslag biedt. De uitspraak van 30 juli 2014 heeft betrekking op een andere situatie, namelijk een afwijkingsregeling waarop artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wro van toepassing is. Reeds hierom leidt de verwijzing naar deze uitspraak niet tot het ermee beoogde doel. Het betoeg faalt.

Paardenhouderij

27. [appellant sub 3] kan zich niet verenigen met het plandeel met de bestemmingen "Groen" en "Water", voor zover het de gronden betreft die zij gebruikt voor haar paardenhouderij. [appellant sub 3] betoogt dat de paardenhouderij hiermee ten onrechte niet als zodanig is bestemd. Zij wijst erop dat de paardenhouderij al ruim 30 jaren bestaat.

27.1. Uit het deskundigenbericht blijkt dat de gronden waarop de paardenhouderij is gevestigd liggen tussen de Duin- en Kruidbergerweg en het voormalige spooracé. Oorspronkelijk huurde [appellant sub 3] de gronden van de NS. Thans is de provincie eigenaar van de gronden. [appellant sub 3] had een bruikleenovereenkomst die op 1 februari 2015 afliep, aldus het deskundigenbericht. Ter zitting heeft [appellant sub 3] gesteld dat de bruikleenovereenkomst is verlengd tot het tijdstip van het definitief worden van het onderhavige bestemmingsplan dan wel tot 1 januari 2016.

27.2. Op de verbeelding is aan gronden die worden gebruikt voor de paardenhouderij voor het grootste deel de bestemming "Groen" toegekend en is aan een deel de bestemming "Water" toegekend. De planregels voor de bestemming "Groen" en "Water" voorzien niet in gebruik als paardenhouderij.

27.3. Niet in geschil is dat het gebruik van de gronden als paardenhouderij illegaal gebruik betreft. De Afdeling overweegt dat bestaand illegaal gebruik in beginsel geen aanspraak geeft op het als zodanig bestemmen van dat gebruik. De enkele omstandigheid dat de gronden gedurende een groot aantal jaren als paardenhouderij zijn gebruikt geeft die aanspraak evenmin. Voorts heeft de raad erop gewezen dat de gronden geen eigendom zijn van [appellant sub 3], maar van de provincie en dat de provincie slechts een tijdelijke bruikleenovereenkomst met [appellant sub 3] heeft afgesloten die binnen de planperiode eindigt. Verder heeft de raad toegelicht dat de paardenhouderij op deze gronden ruimtelijk gezien niet wenselijk is. Daartoe heeft de raad erop gewezen dat een deel van de gronden nodig is voor watercompensatie en ook een deel van de gronden nodig is voor het doortrekken van een fietspad. Ook heeft de raad in aanmerking genomen dat met de toegekende bestemming verrommeling wordt tegengegaan. Gelet op het vorenstaande bestaat geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de paardenhouderij niet als zodanig hoefde te worden bestemd. Het betoog faalt.

Uitvoerbaarheid

28. [appellant sub 3] en [appellant sub 1] betogen dat de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. [appellant sub 3] voert in dit verband aan dat er beschermde soorten in haar omgeving aanwezig zijn.

28.1. De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling geldt dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en, zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Dat doet er niet aan af dat de raad het plan niet heeft kunnen vaststellen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

28.2. In het rapport "Flora- en faunaonderzoek HOV Haarlem-IJmuiden" van Grontmij Nederland B.V. van 10 maart 2011 wordt geconcludeerd dat binnen het plangebied vliegroutes van de gewone dwergvleermuis en de laatzvlieger zijn aangetroffen en wordt onder meer aanbevolen dat, indien nieuwe verlichting moet worden aangelegd, het de voorkeur heeft dit vleermuisvriendelijk toe te passen door gebruik te maken van speciale armaturen en/of warme lichtkleuren. Uit het deskundigenbericht blijkt dat in het deeltraject waar de gronden van [appellant sub 1] liggen de vleermuissoort gewone dwergvleermuis is waargenomen en dat in het deeltraject waar de gronden liggen die [appellant sub 3] gebruikt voor het houden van paarden de vleermuissoort laatzvlieger is waargenomen.

29. De Afdeling overweegt dat artikel 11 van de Ffw niet het gehele leefgebied van vleermuizen beschermt, maar alleen nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen. Uit de jurisprudentie van de Afdeling (zie de uitspraak van 18 mei 2011 in zaak nr. 201306641/1/R6) volgt dat vliegroutes, die niet samenvallen met een vaste rust- of verblijfplaats, alleen worden beschermd indien door de aantasting van de vliegroutes de ecologische functionaliteit van de buiten het plangebied gelegen vaste rust- of verblijfplaatsen zodanig wordt verstoord, dat de vleermuizen deze plaatsen om die reden zullen verlaten.

De Afdeling overweegt dat - daargelaten of sprake is van een aantasting van de vliegroutes - [appellant sub 1] en [appellant sub 3] niet hebben onderbouwd dat de ecologische functionaliteit van de buiten het plangebied gelegen vaste rust- of verblijfplaatsen zodanig wordt verstoord, dat de vleermuizen deze plaatsen om die reden zullen verlaten.

Voorts is in het deskundigenbericht vermeld dat [appellant sub 3] geen gegevens heeft overgelegd waaruit de aanwezigheid van beschermde soorten op het perceel blijkt. De Afdeling overweegt dat [appellant sub 3] in reactie op het deskundigenbericht weliswaar heeft gesteld dat er beschermde soorten aanwezig zijn, maar dat zij hiervoor geen begin van bewijs heeft geleverd.

Gelet op het voorgaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de Ffw op voorhand niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Hierbij wordt betrokken dat, met het oog op de aanbeveling uit het

rapport van 10 maart 2011, in artikel 7, lid 7.3, onder b, van de planregels is bepaald dat het gebruik van de gronden ten behoeve van een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding uitsluitend is toegestaan indien nieuwe verlichting ter plaatse van de vliegroute Driehuizerkerkweg - oude spoorlijn vleermuisvriendelijk wordt toegepast. Het betoog faalt.

30. Voorts betogen [appellant sub 3] en [appellant sub 1] dat het plan vanwege de aanwezigheid van bodemverontreiniging niet uitvoerbaar is. [appellant sub 1] betwijfelt de betrouwbaarheid van het ten behoeve van het plan gedane bodemonderzoek, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het rapport "Bodem- en verhardingsonderzoek HOV busbaan te IJmuiden" van Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V. van 29 april 2013. [appellant sub 3] wijst erop dat informatie in het plan ontbreekt met betrekking tot de gevallen van ernstige bodemverontreiniging en bijbehorende sanering.

Verder vreest [appellant sub 1] voor verspreiding van de bestaande bodemverontreiniging naast zijn erf.

30.1. De Afdeling stelt voorop dat de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures, die thans niet ter beoordeling staan. Dat doet er niet aan af dat de raad het plan niet heeft kunnen vaststellen indien en voor zover de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

30.2. Uit het rapport van 29 april 2013 komt naar voren dat er binnen het plangebied twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn, maar dat sanering niet spoedeisend is.

30.3. De Afdeling ziet in hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het uitgevoerde bodemonderzoek niet betrouwbaar is. Daarbij neemt de Afdeling in ogenschouw dat in het deskundigenbericht is gesteld dat het bodemonderzoek voldoende recent is en dat geen aanleiding bestaat te twifelen aan de gehanteerde onderzoeksmethode. Het betoog faalt in zoverre.

30.4. In het deskundigenbericht is gesteld dat navraag bij de raad heeft uitgewezen dat de twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging

worden gesaneerd bij de uitvoering van het project en dat dit volgens de raad niet eerder nodig is omdat de verontreinigingen niet mobiel zijn. Een melding op grond van het Besluit uniforme saneringen zal voorafgaand aan de uitvoering worden gedaan, aldus het deskundigenbericht. In het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat voor dit soort gevallen van immobiele verontreiniging een aanpak volgens het Besluit uniforme saneringen in de meeste gevallen mogelijk is en niet in de weg hoeft te staan aan de uitvoering van het plan. Voorts is er voor de gronden nabij het perceel van [appellant sub 1] geen sprake van verspreidingsrisico omdat het aanwezige zwaar metaal koper is aan te merken als een immobiele verontreiniging, aldus het deskundigenbericht. Gezien deze bevindingen uit het deskundigenbericht ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de aanwezige bodemverontreiniging aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Het betoog faalt in zoverre eveneens.

31. Verder betogen de stichting en anderen dat het plan niet uitvoerbaar is, omdat het niet of niet op juiste wijze is aanbesteed. [appellant sub 3] stelt dat de enkele omstandigheid dat er een samenwerkingsovereenkomst is tussen de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland onvoldoende is om aan te nemen dat het plan uitvoerbaar is.

31.1. Blijkens de plantoelichting hebben de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen op 5 oktober 2010 een samenwerkingsovereenkomst ondertekend waarin de afspraken staan voor de uitvoering en financiering van het project. Voor zover de stichting en anderen betogen dat de samenwerkingsovereenkomst zonder openbare aanbesteding is gesloten, overweegt de Afdeling, onder verwijzing naar de uitspraak van 13 april 2011 in zaak nr. 200905023/1/R3, dat volgens Nederlands nationaal recht de burgerlijke rechter en niet de bestuursrechter de aangewezen rechter is om over de rechtmatigheid van het achterwege laten van een openbare aanbesteding een oordeel te vellen. Niet is gebleken dat over de samenwerkingsovereenkomst een procedure is gevoerd bij de burgerlijke rechter. Evenmin is gebleken van evidente gebreken in de samenwerkingsovereenkomst. Gelet hierop mag in beginsel worden uitgegaan van de rechtsgeldigheid van de samenwerkingsovereenkomst. Gelet hierop biedt hetgeen [appellant sub 3] en de stichting en anderen heb-

ben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de raad bij de vaststelling van het plan redelijkerwijs had moeten inzien dat het plan in zoverre niet uitvoerbaar is. Het betoog faalt.

32. [appellant sub 1] en [appellant sub 3] betogen dat het plan niet uitvoerbaar is, vanwege het planschaderisico.

32.1. In het deskundigenbericht is vermeld dat op de website van de provincie Noord-Holland is te lezen dat de kosten van het project zijn begroot op maximaal 60 miljoen euro, waarvan de gemeente Velsen 3 miljoen euro voor zijn rekening neemt en dat daarnaast is afgesproken dat de gemeente Velsen het risico van 5% bijdraagt als de kosten hoger zijn dan 60 miljoen euro. Volgens het deskundigenbericht is er ondanks het risico geen reden om aan te nemen dat het plan niet uitgevoerd kan worden. Voorts komt uit het deskundigenbericht naar voren dat, gezien de voorheen geldende spoorwegbestemmingen voor de gronden waarop de busbaan wordt aangelegd, geen aanleiding bestaat om aan te nemen dat de planschaderisicoanalyse, waaruit blijkt dat de kans op te honoreren aanvragen tot tegemoetkoming in planschade nihil is, onjuist is. Gezien deze bevindingen uit het deskundigenbericht heeft de raad zich, naar het oordeel van de Afdeling, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat niet aannemelijk is dat zodanige planschade zal ontstaan dat de financiële uitvoerbaarheid in geding komt. Het betoog faalt.

Verwijzing naar zienswijze

33. De stichting en anderen betogen dat de raad op verschillende onderdelen van de zienswijze onvoldoende is ingegaan.

33.1. De Afdeling overweegt dat de omstandigheid dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, op zichzelf geen aanleiding biedt voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken. Het betoog faalt.

Artikel 8:69a van de Awb

34. De stichting en anderen betogen dat artikel 8:69a van de Awb niet verenigbaar is met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden van 25 juni 1998 (hierna: het Verdrag van Aarhus). Volgens de stichting en anderen stelt artikel 9 van het Verdrag van Aarhus rechtsbescherming verplicht voor het

betrokken publiek in bepaalde categorieën milieuen ruimtelijke ordeningsgeschillen en is daarvoor voldoende dat een lid van het publiek waarschijnlijk feitelijke gevolgen van het te nemen besluit zal ondervinden. Volgens de stichting en anderen is het beschermingsbereik van het criterium "waarschijnlijk feitelijke gevolgen" ruimer dan het beschermingsbereik van artikel 8:69a van de Awb. De stichting en anderen verzoeken de Afdeling een prejudiciële vraag hieromtrent te stellen.

34.1. De Afdeling stelt vast dat Richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 tot voorziening in inspraak van het publiek in de opstelling van bepaalde plannen en programma's betreffende het milieu en, met betrekking tot inspraak van het publiek en toegang tot de rechter, tot wijziging van de Richtlijnen 85/337/EEG en 96/61/EG van de Raad (PB 2003 L 156/17) mede strekt tot uitvoering van de verplichtingen die voortvloeien uit - onder meer artikel 9 van - het Verdrag van Aarhus.

De Afdeling ziet geen aanleiding een prejudiciële vraag te stellen over de verenigbaarheid van artikel 8:69a van de Awb met deze richtlijn, reeds omdat de Afdeling zich - naar aanleiding van de door de stichting en anderen aangevoerde beroepsgronden - niet heeft uitgesproken over de vraag of artikel 8:69a van de Awb aan vernietiging van het bestreden besluit in de weg zou hebben gestaan.

Conclusie beroepen

35. De beroepen, voor zover ontvankelijk, zijn gegrond. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "HOV-tracé" dient geheel te worden vernietigd wegens strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Awb.

Instandlating rechtsgevolgen

36. De Afdeling ziet aanleiding te bezien of de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit in stand kunnen worden gelaten. De Afdeling neemt hierbij in aanmerking dat de raad bij zijn verweerschrift heeft verwezen naar een memo van 5 november 2014, verder bij het verweerschrift en in zijn reactie op het deskundigenbericht heeft verwezen naar een memo van 30 oktober 2014 en aanvullende berekeningen van de stikstofdepositie, en voorts in zijn reactie op het deskundigenbericht heeft verwezen naar een aanvullend onderzoek naar piekgeluiden.

37. Voor zover de stichting en anderen betogen dat de aanvullende berekeningen van de stikstofdepositie die de raad bij het verweerschrift heeft gevoegd en de memo van 5 november 2014 ten

onrechte niet met het ontwerpplan ter inzage zijn gelegd, overweegt de Afdeling dat die stukken dateren van na het ontwerpplan en reeds daarom niet met het ontwerpplan ter inzage konden worden gelegd. Overigens hebben de stichting en anderen in de onderhavige procedure de beschikking gehad over deze stukken zodat zij daarop inhoudelijk hebben kunnen reageren.

Memo van 5 november 2014

38. In de memo van 5 november 2014 heeft de raad toegelicht dat het landelijk gebied, waar een deel van het tracé wordt gerealiseerd, is aangewezen als "aardkundig monument", "aardkundig waardevol gebied" en "gebied voor gecombineerde landbouw". In de memo wordt erop gewezen dat in het archeologisch onderzoek een beschrijving is gegeven van de ontstaansgeschiedenis van het landschap. Ondanks de aardkundige waarden van het landschap is uiteindelijk meer waarde gehecht aan het behoud van de aanwezige zichtlijnen. Dit heeft ertoe geleid dat - vanwege de kruising met het spoor - niet voor een viaduct, maar voor een onderdoorgang is gekozen. Voor het gebied als aardkundig monument is vervolgens ontheffing verleend voor het aanleggen van de onderdoorgang. Verder is in de memo uiteengezet dat het een strandwallen- en strandvlaktenlandschap betreft en dat op deze gronden sprake is van een akker, spoor en spoorbosschages. De busbaan wordt ondertunneld ter hoogte van het spoor en komt bij de Santpoortse Dreef weer op maaiveldniveau waar deze aansluit op de bestaande infrastructuur. Door de verdiepte ligging en bijbehorende landschappelijke inpassing wordt - visueel gezien - het ordeningsprincipe slechts minimaal aangetast. Nu de bebouwing van de ondertunneling grotendeels onder maaiveld plaatsvindt en van binnenuit wordt verlicht, heeft de bebouwing van de ontwikkeling minimale effecten. Vanwege de ondertunneling ter hoogte van het spoor blijft de openheid van de gronden met een agrarische functie behouden. Er zijn ter plaatse verschillende kwaliteiten aanwezig: aardkundige waarden en belangrijke zichtlijnen. Vanwege de kruising met het spoor moest een keuze worden gemaakt: ofwel de grond in, ofwel de hoogte in. De zichtlijnen hebben de doorslag gegeven, zodat uiteindelijk via een ontheffing toestemming is gekregen het aardkundig monument te doorkruisen. Het opheffen van de negatieve effecten is vrijwel niet mogelijk. De effecten worden wel zo gering mogelijk gehouden (het profiel van de baan is afgestemd

op het hoogstnoodzakelijke) en deze effecten wegen bovendien op tegen het alternatief: de vervuiling van het uitzicht, aldus de memo. Voorts is, volgens de memo, geen sprake van een plan met een grote impact op het landschap, zodat geen advies van de ARO nodig is.

38.1. De Afdeling overweegt dat in de memo is beschreven in welke mate ten aanzien van de in artikel 15, eerste lid, van de PRV beschreven functies rekening is gehouden met de in artikel 15, tweede lid, genoemde aspecten. Gelet hierop heeft de raad, met verwijzing naar de memo, alsnog voldoende gemotiveerd dat het plan artikel 15 van de PRV in acht neemt. Hierbij neemt de Afdeling tevens in ogenschouw dat in het deskundigenbericht is geconstateerd dat door de beoogde verdiepte ligging het aan de orde zijnde deel van het bustracé zeer beperkt afbreuk zal doen aan de openheid van het landschap en voorts dat volgens het deskundigenbericht aan dit tracédeel geen grote ruimtelijke impact valt toe te kennen. De stichting en anderen hebben geen aanknopingspunten aangedragen die aanleiding geven aan deze constatering in het deskundigenbericht te twijfelen.

Aanvullende depositieberekeningen

39. In de memo van 30 oktober 2014 van Rho Adviseurs voor Leefruimte komt naar voren dat de uitgangspunten waarop de stikstofberekeningen in het rapport van 8 oktober 2013 zijn gebaseerd, zijn gewijzigd. Zo is in het rapport van 8 oktober 2013 als uitgangspunt genomen dat het bustracé jaarrond in gebruik wordt genomen. Inmiddels is echter besloten dat de bus enkel gedurende het verlengde zomerseizoen (16 weken) tussen de halte Dennekoplaan en het strand zal gaan rijden. Gedurende de rest van het jaar vormt de halte Dennekoplaan de eindhalte.

Daarnaast is gebleken dat geen rekening is gehouden met het wegvallen van stikstofdepositie als gevolg van het nieuwe tracédeel dat wordt gerealiseerd op landbouwgrond. Het betreffende project is aan de hand van deze twee punten opnieuw doorgerekend, waarbij bovendien gebruik is gemaakt van AERIUS, het meest recente en meest geavanceerde rekenmodel voor stikstofdepositie. In de memo zijn zes punten onderzocht.

In de memo wordt geconcludeerd dat het nieuwe tracé ten opzichte van het oude tracé gemiddeld genomen een neutrale tot licht dalende depositie

laat zien. Dit betekent dat het is uitgesloten dat dit plan een significant negatief effect op Natura 2000-gebied veroorzaakt, aldus de memo.

Ter aanvulling van de memo heeft de raad voor twaalf punten de effecten van het plan doorgerekend met AERIUS. Op alle rekenpunten blijkt dat sprake is van een neutraal effect tot licht gunstig effect als gevolg van het plan, aldus de raad.

39.1. De Afdeling overweegt dat de stichting en anderen geen aanknopingspunten hebben aangedragen die aanleiding geven voor het oordeel dat de raad zich niet mag baseren op de memo. Evenmin hebben zij de aanvullende berekening op twaalf punten bestreden. Gelet hierop heeft de raad zich, onder verwijzing naar de memo en de aanvulling erop, op het standpunt mogen stellen dat significante gevolgen voor het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid zijn uitgesloten en hoefde de raad derhalve geen passende beoordeling te maken.

Aanvullend onderzoek naar piekgeluiden

40. In de adviesnota van 9 maart 2015 van Movares is vermeld dat een maximaal invallend geluidniveau verwacht kan worden van ongeveer 70 dB(A) op woningen die zeer dicht op de busbaan liggen, wanneer een bus optrekt vanaf de halte. Het geluidsniveau van een remmende bus is lager, van een passerende bus naar verwachting ook. Dit hangt af van de exacte snelheid, maar deze zal lager zijn dan 50 km/uur in de omgeving van de haltes, aldus de adviesnota.

40.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de in de adviesnota genoemde piekgeluidniveau van 70 dB(A) aanvaardbaar zijn. Hierbij heeft de raad in aanmerking genomen dat het gezien het karakter van wegverkeerslawaaai aannemelijk is dat de gemeten piekgeluidniveaus niet tot schrikreacties leiden. Hierbij heeft de raad ook betrokken dat de transformatie van het voormalige spoortracé naar een busbaan een verbetering betekent voor de aanwonenden van de huidige busroute door Driehuis.

Gelet op deze toelichting van de raad, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de geluidsbelasting als gevolg van piekgeluiden niet onaanvaardbaar is.

40.2. In het deskundigenbericht is vermeld dat de cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 3] 56 dB zal bedragen.

De gecumuleerde geluidsbelasting ligt ruim onder de waarde van 63 dB die de raad aanvaardbaar acht, aldus het deskundigenbericht.

In hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de gecumuleerde geluidsbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 3], nu die ruimschoots onder 63 dB ligt, aanvaardbaar is. Hierbij betreft de Afdeling dat in het deskundigenbericht is vermeld dat de Duinen Kruidbergerweg als gevolg van het plan wordt verlegd richting het zuiden, op ongeveer 47 m afstand van de woning van [appellant sub 3], waardoor de geluidsbelasting vanwege het verkeer op deze weg zal afnemen.

Wat betreft de geluidsbelasting in de tuin van [appellant sub 3] wordt in het deskundigenbericht uitgegaan van ongeveer 50 dB. In hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze geluidsbelasting in de tuin aanvaardbaar is.

Wat betreft de woning van [appellant sub 3] is in het deskundigenbericht vermeld dat de geluidsbelasting maximaal 50 dB bedraagt, hetgeen een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde betekent. Voor deze woning is echter een hogere waarde vastgesteld. Uit het voorgaande blijkt dat het beroep van [appellant sub 3] tegen het besluit hogere waarden ongegrond is. Gelet hierop ziet de Afdeling, ook gezien artikel 7, lid 7.3, onder c, van de planregels, geen aanleiding voor het oordeel dat het plan wat betreft het aspect geluid ernstige gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van [appellant sub 3].

41. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling aanleiding de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit geheel in stand te laten.

Proceskosten

42. Ten aanzien van het beroep van [appellant sub 4] bestaat voor een proceskostenveroordeling geen aanleiding.

Ten aanzien van de beroepen van [appellant sub 1] en [appellant sub 3] is van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen niet gebleken.

Ten aanzien van het beroep van de stichting en anderen dient de raad op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van de stichting Stichting Visie & Analyse en anderen, voor zover ingesteld door de stichting Transport Opportunities Ports - European Logistics & Tourism, tegen het besluit van 5 juni 2014, waarbij de raad van de gemeente Velsen het bestemmingsplan "HOV-tracé" heeft vastgesteld, niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellant sub 1], de stichting Stichting Visie & Analyse en anderen, voor zover ontvankelijk, en [appellant sub 3] tegen het besluit van 5 juni 2014, waarbij de raad van de gemeente Velsen het bestemmingsplan "HOV-tracé" heeft vastgesteld, gegrond;

III. vernietigt het besluit van 5 juni 2014, waarbij de raad van de gemeente Velsen het bestemmingsplan "HOV-tracé" heeft vastgesteld;

IV. bepaalt dat de rechtsgevolgen van het onder III. genoemde besluit geheel in stand blijven;

V. verklaart de beroepen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] tegen het besluit van 13 mei 2014, waarbij het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland voor onder meer de woningen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] een hogere waarde als bedoeld in artikel 100a van de Wet geluidhinder heeft vastgesteld, ongegrond; (...; red.)

NOOT

Moet voor een weg een MER worden gemaakt of een m.e.r.-beoordeling worden gedaan? Deze vraag kwam de afgelopen weken in een drietal uitspraken aan de orde. Van deze drie is de onderhavige de meest interessante omdat appellanten in deze uitspraak ook de mogelijke strijdigheid van de Nederlandse m.e.r.-regelgeving ten opzichte van de Europese M.e.r.-richtlijn aansnijden.

Voordat ik de uitspraken bespreek is het goed te weten dat de Nederlandse wetgever als m.e.r.-plichtige (categorie C1.2) respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit (categorie D1.1)

heeft aangewezen de aanleg respectievelijk de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.

In onderdeel A, eerste lid, onder a, van de bijlage bij het Besluit m.e.r. wordt het begrip "autoweg" als volgt gedefinieerd: a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen en te parkeren, of

b. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Dit reglement verstaat onder autoweg een weg, aangeduid door bord G3 van bijlage I van dit reglement. Dit betreft het bord "autoweg".

Op 19 augustus 2014 (nr. 201400711/1/R3 en 201401246/1/R3) oordeelde de Afdeling over het bestemmingsplan "Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg" dat een nieuwe weg niet alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten, omdat op de weg voorrangskruisingen zijn voorzien.

Ook is het op deze weg niet verboden te stoppen en te parkeren en is deze niet met een verkeersbord als autoweg wordt aangeduid.

Daar komt bij dat de 'aanleg van een nieuwe weg' in onderdeel D niet als activiteit is aangewezen (wel de wijziging en de uitbreiding ervan), dus hoefde evenmin te worden beoordeeld of een MER had moeten worden gemaakt. Evenmin hoefde daarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt.

Op 26 augustus 2015 (nr. 201502333/1/R6, ECLI:NL:RVS:2015:2722) oordeelde de Afdeling dat de randweg Henslare die het bedrijventrein Keizerswoert te Putten aansluit op de Nijkerkerstraat (N798), geen weg is als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en bovendien niet alleen toegankelijk via rotondes, omdat het plan voorziet in een gelijkvloerse kruising op een voor openbaar vervoer toegankelijke zijweg.

Het is overigens niet nieuw dat de Afdeling oordeelde dat geen m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt voor wegen die niet aan de begripsbepaling van onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. voldoen. Zie bijvoorbeeld *Bestemmingsplan Kersenbaan te Amersfoort*, ABRvS 12 december 2012, nr. 201104973/1/R4, ECLI:NL:RVS:2012:BY5911, *Inpassingsplan Noordhorn - Zuidhorn*, ABRvS 7 maart 2012, nr.

201106311/1/T1/R4, ECLI:NL:RVS:2012:BV8071, *Randweg Strijen*, ABRvS 25 mei 2011, nr. 201004200/1/M3, ECLI:NL:RVS:2011:BQ5939.

Ook in de onderhavige uitspraak wordt van deze begripsbepaling gebruik gemaakt. Daarop overweegt de Afdeling dat geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Terecht trekt de Afdeling vervolgens de conclusie dat dan ook geen vormvrije m.e.r.-beoordeling behoeft te worden gedaan. Immers, een vormvrije m.e.r.-beoordeling is vereist als sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit in de zin van eerste kolom van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., die niet de drempelwaarde van de tweede kolom overschrijft. Nu geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit, komt de vraag of de drempelwaarde wordt overschreden niet meer aan de orde.

Zoals ik aangaf is het interessante aan onderhavige uitspraak dat appellanten menen dat omschrijving van "autoweg" van de bijlage bij het Besluit m.e.r. niet in overeenstemming is met de M.e.r.-richtlijn. Nu appellanten op de M.e.r.-richtlijn wijzen, gaat de Afdeling op zoek naar de Europese oorsprong van de m.e.r.- (beoordelings)plicht voor auto(snel)wegen.

Daarbij wijst de Afdeling op een voetnoot van bijlage I bij deze richtlijn die aangeeft dat in de richtlijn onder "autoweg" wordt verstaan: een weg die beantwoordt aan de definitie van de Europese Overeenkomst inzake Internationale Hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. Uit die Europese Overeenkomst volgt dat het bij het begrip "autoweg" moet gaan om wegen die aan het autoverkeer zijn voorbehouden.

Bijlage I betreft echter uitsluitend de m.e.r.-plichtige activiteiten en is als zodanig geïmplementeerd in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. De activiteiten van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. (waaronder D1.1) komen voort uit de bijlage II van de M.e.r.-richtlijn. Daarin is opgenomen onder punt 10, onder e: 'aanleg van wegen, havens en haveninstallaties, met inbegrip van visserijhavens (niet onder bijlage I vallende projecten)'. Onder punt 13, onder a, wordt daaraan toegevoegd dat ook de wijziging of uitbreiding van dergelijke projecten (kort gezegd) m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. De projectomschrijving van bijlage II van de M.e.r.-richtlijn beperkt zich dus niet tot auto-wegen waarvoor genoemde voetnoot geldt. Een

busbaan valt daar naar mijn mening dan ook wel degelijk onder. Sterker nog, de Europese Commissie wijst in haar handreiking ('guidance') over de verschillende projectcategorieën nog op jurisprudentie van het Europese Hof die met zich brengt dat ook private wegen onder 'wegen' moeten worden gerekend (zaken C-142/07, *Ecologistas en Acción-CODA*, en C-427/07, *Commissie v. Ierland*, zie http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/cover_2015_en.pdf, blz. 51-2). Een beperking tot autowegen als bedoeld in de Europese Overeenkomst inzake Internationale Hoofdverkeerswegen is dus niet geoorloofd. De omschrijving van de "autoweg" in onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is dus voor categorie C1.2 wel, maar voor categorie D1.1 niet in overeenstemming met de M.e.r.-richtlijn. Dat werpt dus een ander licht op alle hiervoor genoemde zaken, waarbij moet worden opgemerkt dat appellanten meestal niet wijzen op dit implementatiegebrek.

Ten aanzien van de uitspraak van 19 november valt nog op dat de Afdeling daar oordeelde dat de aanleg van een weg geen m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit betreft. En inderdaad: categorieën D1.1 en D1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. betreffen alleen de wijziging of uitbreiding van wegen. Ook daar lijkt dus sprake van een implementatiegebrek, nu punt 10, onder e, van bijlage II van de M.e.r.-richtlijn toch echt de aanleg van wegen vermeldt (en via punt 13, onder a, ook de wijziging en uitbreiding van wegen).

Kortom, de bijlage bij het Besluit m.e.r. en de bijlagen bij de M.e.r.-richtlijn blijken ten aanzien van wegen niet geheel op elkaar aan te sluiten. Wellicht dat dit in een volgende zaak over wegen nog meer specifiek door appellanten wordt aangevoerd.

G.A.J.M. Hoevenaars